



ปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

โดย

นายวุฒิชัย นิลาวงษ์

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร

ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชากฎหมายมหาชน

คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ปีการศึกษา 2558

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

โดย

นายวุฒิชัย นิลาวงษ์



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร

ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชากฎหมายมหาชน

คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ปีการศึกษา 2558

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์



THE PROBLEMS OF THE ENFORCEMENT OF THE PROTECTION FOR  
MOTOR VEHICLE ACCIDENT VICTIMS ACT B.E. 2535

BY

Mr. Wuttichai Nilawong



A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF THE REQUIREMENTS  
FOR THE DEGREE OF MASTER OF ARTS PROGRAM IN PUBLIC LAW

FACULTY OF LAW

THAMMASAT UNIVERSITY

ACADEMIC YEAR 2015

COPYRIGHT OF THAMMASAT UNIVERSITY

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

คณะนิติศาสตร์

วิทยานิพนธ์

ของ

นายวุฒิชัย นิลาวงษ์

เรื่อง

ปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ได้รับการตรวจสอบและอนุมัติ ให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร  
ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต

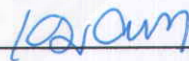
เมื่อ วันที่ 11 สิงหาคม พ.ศ. 2559

ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์



(ศาสตราจารย์ ดร.บรรเจิด สิงคะเนติ)

กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์



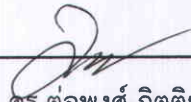
(อาจารย์ ดร.เอมผกา เตชะอภัยคุณ)

กรรมการสอบวิทยานิพนธ์



(ศาสตราจารย์ ดร.อุดม รัฐอมฤต)

กรรมการสอบวิทยานิพนธ์



(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ต่อพงศ์ กิตติยานุพงศ์)

คณบดี



(ศาสตราจารย์ ดร.อุดม รัฐอมฤต)

หัวข้อวิทยานิพนธ์	ปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัย จากกรด พ.ศ. 2535
ชื่อผู้เขียน	นายวุฒิชัย นิลาวงษ์
ชื่อปริญญา	ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชา/คณะ/มหาวิทยาลัย	กฎหมายมหาชน นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์	อาจารย์ ดร. เอ็มผกา เตชะอภัยคุณ
ปีการศึกษา	2559

### บทคัดย่อ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษาปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากกรด พ.ศ. 2535 เพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยจากกรด และให้ความช่วยเหลือแก่ประชาชนผู้ประสบภัยจากกรด ที่ได้รับบาดเจ็บหรือ เสียชีวิต โดยศึกษามาตรการทางกฎหมายเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหา เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อผู้ประสบภัยอย่างแท้จริง โดยผู้ศึกษาได้ใช้วิธีการศึกษาค้นคว้าจากเอกสารโดยนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศ คือ พระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ ( Automotion Liability Security Law 1955 ) ของประเทศญี่ปุ่น เพื่อมาเป็นแนวทางในการแก้ปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากกรด พ.ศ. 2535 ในประเทศไทย จากการศึกษาพบว่า มีปัญหาในการการบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากกรด พ.ศ. 2535 ใน 3 ประเด็น กล่าวคือ

1. การดำเนินงานของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากกรดยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ เนื่องจากในปัจจุบันบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากกรด มีอัตรารายได้สูงขึ้นในทุกๆปี แต่ยังคงมีปัญหาการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นยังเกิดความล่าช้า เป็นผลมาจากการทำงานของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากกรดกับบริษัทประกันภัยยังไม่สัมพันธ์กันซึ่งมีแนวคิดที่แตกต่างกัน โดยบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากกรด จัดตั้งตามพระราชบัญญัติฉบับนี้วัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยจากกรดที่ได้รับความเดือดร้อนโดยไม่หวังผลกำไร แต่บริษัทประกันภัยยังคงต้องการแสวงหาผลกำไรจากการประกันภัยภาคบังคับนี้อยู่ ส่งผลทำให้การจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนเกิดความล่าช้า เพราะบริษัทประกันภัยต้องการยืดเวลาในการจ่ายค่าสินไหมเบื้องต้นนั่นเอง และในการขอค่าเสียหายที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นนั้นยังประสบปัญหาไม่ได้รับความเป็นธรรม

2. การตั้งเบิกค่ารักษาพยาบาล ในการตั้งเบิกค่ารักษาพยาบาลยังมีข้อจำกัดอยู่ กล่าวคือ ในกรณีที่ผู้ประสบภัยบาดเจ็บพักรักษาตัวที่โรงพยาบาล โรงพยาบาลจะตั้งเบิกค่ารักษาพยาบาลให้กับผู้ประสบภัย แต่หากผู้ประสบไม่ได้พักรักษาตัวที่โรงพยาบาล ผู้ประสบภัยต้องสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาลก่อน และไปตั้งเบิกค่าเสียหายเบื้องต้นภายหลัง ทำให้ผู้ประสบภัยไม่ได้รับความสะดวก รวดเร็ว เป็นการสร้างภาระให้กับผู้ประสบภัย และไม่ตรงตามเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติฉบับนี้ที่ต้องการบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัย

3. พระราชบัญญัติฉบับนี้มีการแบ่งค่าสินไหม ออกเป็นสองส่วน คือ ค่าเสียหายเบื้องต้น และค่าเสียหายส่วนเกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น ในกรณีที่ผู้ประสบภัยเกิดเหตุแต่คู่กรณีหลบหนีไป ผู้ประสบภัยสามารถเบิกจ่ายได้แค่ค่าเสียหายเบื้องต้นเพียงอย่างเดียว ซึ่งไม่เป็นธรรมต่อผู้ประสบภัย เพราะหากมีค่าใช้จ่ายที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น ผู้ประสบภัยต้องจ่ายเอง เพราะไม่มีคู่กรณีทำให้ไม่สามารถเบิกค่าเสียหายที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นได้ ส่วนค่าเสียหายที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นยังเป็นปัญหา เพราะบริษัทประกันภัยดำเนินการเบิกจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้ผู้ประสบภัยล่าช้า และไม่เป็นธรรม

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จึงเสนอแนะการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยปรับให้เหมาะสมกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เช่น การให้รัฐเข้าไปถือหุ้นในบริษัทกลางเกินกึ่งหนึ่ง เพื่อให้รัฐมีอำนาจในการดำเนินการของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยเพิ่มมากขึ้น การแก้ไขให้ผู้ประสบภัยสามารถตั้งเบิกค่ารักษาพยาบาลกับโรงพยาบาลได้ในทุกกรณี การกำหนดให้ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยค่าเสียหายเต็มจำนวนถึงแม้จะไม่มีคู่กรณีก็ตาม โดยการเพิ่มหลักการเพิ่มเข้าไปในพระราชบัญญัติฉบับนี้ เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อผู้ประสบภัย และเป็นบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยอย่างแท้จริง ตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย

**คำสำคัญ:** พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535, ค่าเสียหายเบื้องต้นและค่าเสียหายส่วนเกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น, การตั้งเบิกค่ารักษาพยาบาล, บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด, ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

Thesis Title	THE PROBLEMS OF THE ENFORCEMENT OF THE PROTECTION FOR MOTOR VEHICLE ACCIDENT VICTIMS ACT B.E. 2535
Author	Mr. Wuttichai Nilawong
Degree	Master of Arts
Major Field/Faculty/University	Public law Faculty of Law Thammasat University
Thesis Advisor	Dr. Aimpaga Techa-apikun
Academic Years	2015

### ABSTRACT

This thesis aims to study the problems of the enforcement of the Protection for Motor Vehicle Accident Victims Act B.E. 2535 in order to protect motor vehicle victims and to help any people involved in motor vehicle accident who are injured or lose their life by studying the legal measures as a guideline to solve the problem for being the benefits for the motor vehicle victims truly. I studied by investigating documents and doing comparative analysis with the law of another country, that is, the Automobile Liability Security Law 1955 of Japan in order to be the guideline for solving the problems of the enforcement of the Protection for Motor Vehicle Accident Victims Act B.E. 2535 in Thailand. The results of the study shows that there are 3 problems of the enforcement of the Protection for Motor Vehicle Accident Victims Act B.E. 2535 as follows;

1. The operations of the Road Accident Victims Protection Company have not been efficient enough. Currently the growth rate of the revenue of the Road Accident Victims Protection Company is getting higher every year but the problem of delay payment on the preliminary compensation is still remaining. It is because of the incoherence between the operations of the Road Accident Victims

Protection Company and insurance companies' and their different working concept. The Road Accident Victims Protection Company Limited was established under this act as a non-profit organization in order to protect motor vehicle victims, but the company still want to seek for some profit on this compulsory motor insurance. This causes the delay in paying compensation because insurance companies want to extend the period of paying preliminary compensation. In addition, the process to request payments exceeding preliminary compensation is still unfair.

2. The procedures of reimbursement of medical treatment expense: there is some limitation of the procedures to reimburse the medical treatment expense, namely, in case where the motor vehicle victims are injured and admitted to hospital, the hospital shall proceed the procedures to reimburse medical treatment expense for the motor vehicle victims. In case where the motor vehicle victims are not admitted to hospital, the motor vehicle victims have to pay for the medical treatment expense first, and then request for the preliminary compensation later. This is inconvenient for the motor vehicle victims, increases the burden for the motor vehicle victims and incoherent with the intention of this act which is to relieve the trouble of the motor vehicle victims.

3. This act divides the compensation into two parts, the preliminary compensation and payments exceeding preliminary compensation. In case where the accident happens to the motor vehicle victims and the other party has escaped, the motor vehicle victims can request only the preliminary compensation. This is unfair for the motor vehicle victims because the motor vehicle victims have to pay for their own payment exceeding preliminary compensation. Without the other party, the motor vehicle victims are unable to request payments exceeding preliminary compensation. The payments exceeding preliminary compensation is also a problem because the insurance companies delay to pay for compensation and the procedures are unfair.

This thesis suggests to amend the Protection for Motor Vehicle Accident Victims Act B.E. 2535 by adjusting the law to be appropriate for the protection of the motor vehicle victims, for example, to have the government hold more than 50% of



the company's shares so that the government can have more influence over the operation of the company, to allow the motor vehicle victims to request the medical treatment expense in any cases, to specify that the motor vehicle victims are entitle to receive full amount of compensation although there is not the other party. Adding aforesaid principles on this act is for the benefits for the motor vehicle victims, and truly relieve the trouble of the motor vehicle victims according to the intention of the laws.

**Keywords:** The Protection for Motor Vehicle Accident Victims Act B.E. 2535, Preliminary Compensation and payments exceeding preliminary compensation, The procedures of reimbursement of medical treatment expense, The Road Accident Victims Protection Company Limited, Coverage of motor vehicle victims

## กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์นี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดีเนื่องจากได้รับความกรุณาจาก ดร. เอมภา เตชะอภัยคุณ ที่รับเป็นที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์และได้สละเวลาอันมีค่าซึ่งให้คำชี้แนะแนวทาง เมตตาช่วยเหลือ แนะนำ และให้ข้อคิดเห็นต่างๆ ในการเขียน และได้ตรวจสอบแก้ไขวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ อันเป็นเกียรติแก่ผู้เขียนเป็นอย่างยิ่ง นับว่ามีคุณค่าอย่างยิ่งต่อผู้เขียนจนกระทั่งผู้เขียนสามารถเขียนเรียบเรียง วิทยานิพนธ์ สอบผ่านวิทยานิพนธ์จนสำเร็จการศึกษาได้ จึงต้องขอขอบพระคุณท่าน มา ณ โอกาสนี้

นอกจากนี้ผู้เขียนต้องขอขอบพระคุณ ศาสตราจารย์ ดร.บรรเจิด สิงคะนติ ที่ได้กรุณารับเป็น ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ศาสตราจารย์ ดร.อุดม รัฐอมฤต และผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ต่อ พงศ์ กิตติยานุพงศ์ กรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ที่ได้ให้คำแนะนำ ชี้แนะและให้ข้อคิดเห็นต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ทั้งต่อการแก้ไขและปรับปรุงเค้าโครงวิทยานิพนธ์และการสอบวิทยานิพนธ์ จนทำให้ วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้

ขอกราบขอบพระคุณบิดา คุณสุพัฒน์ นิลาวงษ์ และมารดาคุณทิพย์ นิลาวงษ์ เป็นอย่างสูงที่ได้ให้การสนับสนุนในทุกด้าน เป็นทุกสิ่งทุกอย่างในชีวิต เป็นกำลังแรงใจมาโดยตลอด และน้องชาย น้องสาว รวมถึงญาติทุกคนของข้าพเจ้า ที่เป็นแรงสนับสนุน ให้กำลังใจตลอดมา ตลอดจนเพื่อนๆ พี่ๆ น้องๆ ที่คอยให้ความช่วยเหลือ ให้กำลังใจโดยเสมอมา ขอขอบคุณเพื่อนๆ ในรุ่น ที่ให้คำแนะนำดีๆ และให้กำลังใจ ช่วยเหลือกันมาโดยตลอดในการศึกษาจนเป็นผลสำเร็จได้

ท้ายที่สุดนี้ขอขอบพระคุณมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ที่ให้โอกาสแก่ผู้เขียนได้เข้ามาศึกษาใน สถาบันอันทรงเกียรติแห่งนี้ หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีข้อบกพร่องประการใดผู้เขียนขอน้อมรับไว้ทุกประการ และขอกราบอภัยมา ณ ที่นี้ ด้วย

นายวุฒิชัย นิลาวงษ์

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	(1)
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	(3)
กิตติกรรมประกาศ	(5)
สารบัญตาราง	(10)
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและสภาพของปัญหา	1
1.2 สมมุติฐานของการศึกษา	4
1.3 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	5
1.4 ขอบเขตศึกษา	5
1.5 วิธีการศึกษา	5
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	5
บทที่ 2 ประวัติความเป็นมาและแนวคิดของการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ	7
2.1 แนวคิดเกี่ยวกับความเป็นมาของประกันภัย	7
2.2 แนวความคิดเรื่องอุบัติเหตุจากรถ	11
2.2.1 ความหมายของ “ อุบัติเหตุ ”	11
2.2.2 สาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ	13
2.2.3 มาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถ	15
2.3 แนวความคิดเรื่องการประกันภัย	17
2.3.1 ความหมายของการประกันภัย	17
2.3.2 ทฤษฎีที่เกี่ยวกับการประกันภัย	20

2.3.3 หลักพื้นฐานเกี่ยวกับการประกันภัย	21
2.4 แนวความคิดเรื่องความรับผิดเพื่อละเมิด	25
2.3.3 ความรับผิดในการละเมิด	25
2.3.3 ความรับผิดเพื่อละเมิดอันเกิดจากอุบัติเหตุจากรถ	28
2.5 แนวความคิดเรื่องการประกันภัยค่าจูน	32
บทที่ 3 กฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของประเทศไทย	34
3.1 ความเป็นมาของการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ตามกฎหมายประเทศไทย	34
3.2 มาตรการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถโดยกฎหมายไทย	35
3.3 การประกันภัย ความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับประเทศไทย	38
3.4 ความคุ้มครองตามกฎหมายประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาค บังคับประเทศไทย	42
3.5 การชดเชยค่าเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถ	44
3.6 องค์กรที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยความรับผิด	45
บทที่ 4 หลักกฎหมายไทย	47
4.1 ประวัติความเป็นมาของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535	48
4.2 ประเภทรถที่ต้องทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัย จากรถ พ.ศ. 2535	51
4.3 ผู้มีหน้าที่ต้องทำประกันภัยภาคบังคับ	52
4.4 ผู้มีหน้าที่รับประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535	53
4.5 อัตราเบี้ยประกันภัย	53
4.6 ค่าเสียหายเบื้องต้น	56
4.7 ค่าสินไหมทดแทน (ส่วนเกินค่าเสียหายเบื้องต้น)	59
4.8 การสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล ค่าทดแทน ค่าชดเชยรายวัน และ	

ค่าปลงศพ	61
4.9 เครื่องหมายที่แสดงว่ามีการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติ	61
4.10 กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย	62
4.11 บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด	65
บทที่ 5 วิเคราะห์ปัญหา	52
5.1 ปัญหาการดำเนินงานของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ	52
5.2 ปัญหาการตั้งเบิกค่ารักษาพยาบาล	39
5.3 ปัญหาการแบ่งค่าสินไหมออกเป็นสองส่วน	39
บทที่ 6 สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ	91
6.1 บทสรุป	91
6.2 ข้อเสนอแนะ	96
6.2.1 การดำเนินงานของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ	96
6.2.2 วิธีการเบิกจ่ายค่ารักษาพยาบาลในกรณีการเกิดอุบัติเหตุ และมีผู้บาดเจ็บ	97
6.2.3 การแบ่งค่าสินไหมออกเป็นสองส่วน คือ ค่าเสียหายเบื้องต้น และค่าเสียหายเกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น	98
รายการอ้างอิง	100
ภาคผนวก	
ภาคผนวก ก	104
ประวัติผู้เขียน	120

## สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1.1 สถิติจำนวนรถยนต์จดทะเบียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	2
1.2 อัตราเบี้ยประกันภัย	54
1.3 ฐานะทางการเงินของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด	75
1.4 ตารางเปรียบเทียบค่าเสียหายเบื้องต้นของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ 2535 กับ ค่าเสียหายชั่วคราวของพระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์(ญี่ปุ่น)	87



# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เป็นที่ยอมรับกันว่าสังคมปัจจุบันเป็นสังคมโลกยุคโลกาภิวัตน์ มีความก้าวหน้าทางด้านวัตถุ ด้านเทคโนโลยี สิ่งหนึ่งที่มีความจำเป็นในการใช้ชีวิตของมนุษย์เพื่อใช้ในการเดินทาง ติดต่อคมนาคม และการขนส่งต่างๆของมนุษย์ คือ รถยนต์ เป็นปัจจัยที่สำคัญในการใช้ติดต่อสื่อสาร และคมนาคม ขนส่งระหว่างมนุษย์ด้วยกัน โดยหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 เป็นต้นมา รถยนต์ได้เข้ามามีบทบาทในการ ขนส่งสินค้า และการโดยสารของมนุษย์มากเป็นทวีคูณ รัฐจึงมีการจัดสร้างเส้นทางคมนาคม ในการ อำนวยความสะดวก แก่ประชาชน เพื่อรองรับการขยายตัวของปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ประเทศไทยรวมถึงประเทศต่างๆมีการพัฒนาทางด้านสาธารณสุขไปรษณีย์พื้นฐานให้กับประชาชน ภายในประเทศ รองรับความเจริญก้าวหน้าของประเทศ ประเทศไทยมีอัตราจำนวนรถยนต์ ภายในประเทศเพิ่มสูงขึ้นทุกๆปี และในปี พ.ศ.2558 มีจำนวนรถยนต์จดทะเบียนสะสมในประเทศไทย มีจำนวน 36,731,023 คัน<sup>1</sup> ทำให้จำนวนรถยนต์ของประเทศไทยมีจำนวนเพิ่มสูงขึ้นในทุกปี จำนวนรถยนต์มีการเพิ่มมากขึ้นมากอย่างเป็นประวัติการจากการส่งเสริมตามนโยบายของรัฐ ใน โครงการรถคันแรก เกิดขึ้นในปี พ.ศ.2555 ทำให้ปัจจุบันประเทศไทยมีรถวิ่งอยู่บนท้องถนนเป็น จำนวนมากเกินที่จะรองรับได้ ทำให้เกิดความแออัดบนท้องถนน และเกิดภัยอันตรายบนท้องถนน เป็นจำนวนมากเช่นกัน วิกฤตจากอัตราการเกิดอุบัติเหตุ มีอัตราเพิ่มขึ้น ในปัจจุบันในอัตราการเกิด อุบัติเหตุของผู้เกิดอุบัติเหตุทั่วประเทศ จำนวน 324,865 คน<sup>2</sup> ดังตารางต่อไปนี้

---

<sup>1</sup> สถิติจำนวนรถยนต์จดทะเบียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558, (กรุงเทพมหานคร : กรมการขนส่งทางบก , 2558 ).

<sup>2</sup> สถิติรับแจ้งผู้ประสบภัยจากรถทั่วประเทศ ณ วันที่ 1 มิถุนายน 2559, (กรุงเทพมหานคร : ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ Thai Rsc, 2559).

ภูมิภาค	จังหวัด	ทุพพลภาพ	บาดเจ็บ	เสียชีวิต	รวม
กรุงเทพและ ปริมณฑล	รวมทั้ง ภูมิภาค	39	38,251	417	38,707
ภาคกลาง	รวมทั้ง ภูมิภาค	127	48,303	781	49,211
ภาคตะวันตก	รวมทั้ง ภูมิภาค	33	13,631	222	13,886
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	รวมทั้ง ภูมิภาค	66	32,296	399	32,761
ภาคตะวันออก	รวมทั้ง ภูมิภาค	118	92,322	1,296	93,736
ภาคใต้	รวมทั้ง ภูมิภาค	94	56,807	454	57,355
ภาคเหนือ	รวมทั้ง ภูมิภาค	43	38,751	415	39,209
	ร ว ม ท้ ง ประเทศ	520	320,361	3,984	324,865

ที่มา : ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ Thai Rsc ณ วันที่ 1 มิถุนายน 2559<sup>3</sup>

เห็นได้ว่ารถยนต์นั้นมีทั้งประโยชน์และโทษเช่นกัน ผู้ใช้เองจะต้องมีความระมัดระวังในการใช้รถ หากใช้รถอย่างประมาท ผลที่จะตามมาคือ อุบัติเหตุ ซึ่งปัจจุบันถือเป็นสาเหตุการตายอันดับต้นๆ ของไทย ได้สร้างความเสียหายให้กับผู้ประสบภัย ครอบครัว และระบบเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศไทย ดังนั้น รัฐจึงมีหน้าที่ในการช่วยเหลือและบรรเทาทุกข์ให้กับผู้ประสบภัย เนื่องจากในการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้งทำให้มีทั้งผู้ได้รับบาดเจ็บ ทุพพลภาพ หรือเสียชีวิต ผู้ประสบภัยจะไม่ได้รับการ

<sup>3</sup> สถิติรับแจ้งผู้ประสบภัยจากรถทั่วประเทศ ณ วันที่ 1 มิถุนายน 2559, (กรุงเทพมหานคร : ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ Thai Rsc, 2559).



รักษาในทันที หรือมีค่าใช้จ่ายสูงในการรักษาพยาบาล โรงพยาบาลที่อยู่ใกล้เคียงก็ไม่อยากจะรับผู้ประสบภัยเข้าเป็นคนไข้ เพราะไม่มีหลักประกันที่แน่นอน

ทั้งนี้ปัญหาอุบัติเหตุจากรถทางบกเป็นปัญหาที่สำคัญ ทำให้ประเทศชาติต้องสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนไปเป็นจำนวนมาก และแนวโน้มของปัญหาทวีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ และการแก้ปัญหาไม่สามารถดำเนินการได้เพียงหน่วยงานเดียว จำเป็นต้องร่วมมือกันระหว่างหน่วยงานและใช้แรงผลักดันจากรัฐบาลในการขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหา

จากการศึกษาวิจัยของ นายเกษม มานะสาคร ในหัวข้อ "ปัญหาการดำเนินงานของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัดตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติม [ฉบับที่ 3] และ งานวิจัยของนาย สมชาย หาญเลิศฤทธิ์ ในหัวข้อ " การจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่ไม่เป็นธรรมตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 : ศึกษากรณีมีความเสียหาย แก่ผู้ประสบภัยแต่ไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย " และงานวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้พบถึงปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งยังคงเป็นประเด็นสำคัญในการศึกษาเพิ่มเติมถึงประเด็นปัญหาต่างๆ ที่จะกล่าวต่อไปในวิทยานิพนธ์เล่มนี้

การที่รัฐออกกฎหมายกำหนดให้รถทุกคันต้องจัดให้มีประกันภัย อย่างน้อยที่สุด คือ การทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองและให้ความช่วยเหลือแก่ประชาชนผู้ประสบภัยจากรถ ที่ได้รับบาดเจ็บ/ เสียชีวิต เพราะเหตุประสบภัยจากรถ โดยให้ได้รับการรักษาพยาบาลอย่างทันที่ทั่วถึงที่กรณีบาดเจ็บ หรือช่วยเป็นค่าปลงศพกรณีเสียชีวิต เป็นหลักประกันให้กับโรงพยาบาล/สถานพยาบาลว่าจะได้รับค่ารักษาพยาบาล ในการรับรักษาพยาบาลผู้ประสบภัยจากรถ เป็นสวัสดิการสงเคราะห์ที่รัฐมอบให้แก่ประชาชนผู้ได้รับความเสียหายเพราะเหตุประสบภัยจากรถ ส่งเสริมและสนับสนุนให้การประกันภัยเข้ามามีส่วนร่วมในการบรรเทาความเดือนร้อน แก่ผู้ประสบภัย ผลจากการใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่ผ่านมานั้นประสบปัญหาไต่บ้าง โดยมีประเด็นศึกษาดังต่อไปนี้

1. พระราชบัญญัติฉบับนี้มีการจัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และมีการบริหารจัดการกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ซึ่งเป็นประเด็นที่น่าศึกษาว่านับตั้งแต่มีการจัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถมานั้นมีการเปลี่ยนแปลงและการดำเนินงานมีประสิทธิภาพมากน้อยเพียงใด รวมถึงในการดำเนินงานของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถนั้นได้ประสบกับปัญหาไต่บ้าง และในปัจจุบันกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีจำนวนเงินเพิ่มสูงขึ้นนั้น ทางกองทุนผู้ประสบภัยมีวิธีการบริหารจัดการกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยนี้อย่างไร

2. วิธีการเบิกจ่ายค่ารักษาพยาบาลในกรณีการเกิดอุบัติเหตุ และมีผู้บาดเจ็บ ซึ่งเมื่อเกิดอุบัติเหตุสามารถใช้สิทธิ์เบิกค่ารักษาพยาบาลได้ตามอัตราที่กำหนดนั้น มีวิธีการอย่างไรในการเบิกจ่ายค่ารักษาพยาบาล ตามหลักกฎหมายได้มีการระบุขั้นตอนในการเบิกจ่ายค่ารักษาพยาบาลไว้หรือไม่ วิธีการในการยื่นเบิกค่ารักษาพยาบาลไว้มีความชัดเจนหรือไม่ และในกรณีที่ต้องสำรองจ่ายนั้น ผู้ประสพภัยจำเป็นต้องสำรองจ่ายในกรณีใดบ้าง โดยหลักการสำรองจ่ายนั้นมีหลักการอย่างไร และมีความเป็นธรรมต่อผู้ประสพภัยหรือไม่

3. จากพระราชบัญญัติฉบับนี้ ได้แบ่งค่าสินไหมทดแทน แก่ผู้ประสพภัยออกเป็นสองส่วน คือ ค่าเสียหายเบื้องต้น และค่าเสียหายที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น ทั้งสองแบบนี้มีการแบ่งจ่ายตามหลักการทางกฎหมายอย่างไร การแบ่งจ่ายค่าสินไหมออกเป็นสองนั้นผู้ประสพภัยได้รับความเป็นธรรมหรือไม่ และมีหลักเกณฑ์อย่างไรในการเบิกจ่ายค่าสินไหมทั้งสองส่วน มีข้อสังเกตว่าในกรณีที่ผู้ประสพภัยไม่มีคู่กรณี อันเนื่องมาจากคู่กรณีหลบหนีไปไม่สามารถทราบคู่กรณีได้นั้นสามารถเบิกค่าเสียหายที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นนั้นได้หรือไม่

จากข้อมูลข้างต้น นำมาสู่การศึกษาในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ เป็นการศึกษาถึงปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยมีการศึกษากฎหมายต่างประเทศ ได้แก่ ประเทศญี่ปุ่น เพื่อพิจารณาเป็นเปรียบเทียบเป็นแนวทางในการศึกษาตัวอย่างการใช้บังคับกฎหมาย

## 1.2 สมมุติฐานของการศึกษา

เมื่อประชาชนมีการทำประกันภัยรถยนต์ ซึ่งบังคับให้รถยนต์ทุกคันต้องทำ เมื่อเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้ยานพาหนะ ประกันภัยภาคบังคับ จะเข้ามาช่วยเหลือผู้ประสพภัยในการรักษาพยาบาล รวมถึงสิทธิในด้านอื่นด้วยแต่กระบวนการต่างๆ ในการใช้สิทธิ์ของผู้ประสพภัย ยังมีข้อจำกัดบางประการอยู่ วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะได้ทำการศึกษาถึงสิทธิความคุ้มครอง ขั้นตอน กระบวนการต่างๆ ในการใช้สิทธิ์ของผู้ประสพภัย แนวทางในการแก้ไขปัญหาที่ทำให้ ประชาชนไม่ได้รับความคุ้มครองจากบริษัทประกันภัยอย่างแท้จริง หน่วยงานที่เกี่ยวข้องของรัฐมีวิธีการในการควบคุมและดูแลสิทธิของประชาชนได้อย่างไร ทั้งนี้เพื่อเสริมสร้างความมั่นใจให้ประชาชนในการทำประกันกับบริษัทประกันภัยหรือเป็นกำหนดกฎหมายเกี่ยวกับความคุ้มครองผู้ประสพภัยทางรถให้มีความชัดเจน รวมถึงการกำหนดค่าสินไหมที่ชัดเจนเพื่อผู้ประสพภัยจะไม่ถูกเอาเปรียบจากบริษัท ประกันภัย

### 1.3 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาแนวทางในการแก้ไขปัญหาในการทำให้ประชาชนได้รับความรู้เกี่ยวกับความคุ้มครองของประกันภัยรถยนต์
2. เพื่อศึกษาแนวทางเกี่ยวกับกระบวนการในการตั้งเบิกค่ารักษาพยาบาล ค่าสินไหมทดแทนการขาดรายได้ และค่าชดเชยอื่นๆ
3. เพื่อศึกษาถึงมาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองสิทธิของผู้ประสบภัยจากรถ
4. เพื่อศึกษาแนวทางที่ประชาชนจะเข้าถึงสิทธิได้อย่างรวดเร็ว และง่ายขึ้น
5. จัดทำข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาอุปสรรคในการใช้สิทธิของผู้ประสบภัยจากรถ

### 1.4 ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษาวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ทำการศึกษาเฉพาะความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ตามกฎหมายรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และกฎหมายของต่างประเทศ ได้แก่ พระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ ( Automotion Liability Security Law 1955 ) ของประเทศญี่ปุ่น

### 1.5 วิธีการศึกษา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จัดทำโดยการค้นคว้าโดยการเก็บรวบรวมข้อมูล ศึกษางานวิจัย หนังสือวารสารทางกฎหมาย บทความทางกฎหมาย ตั๋วบทกฎหมาย บทความทางวิชาการข้อมูลจากเว็บไซต์ที่เกี่ยวข้องข้อมูลทางอินเทอร์เน็ตและหนังสือจากห้องสมุด เพื่อจะได้นำข้อมูลที่ได้นำมาทำการรวบรวมและวิเคราะห์กฎหมายรวมถึงปัญหาเพื่อหาข้อสรุปและข้อเสนอแนะต่อไป

### 1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงสิทธิในการเข้าถึงความคุ้มครองของประชาชนและผู้เอาประกันภัยภายใต้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535
2. ทำให้ทราบถึงข้อปัญหาทางกฎหมายในการคุ้มครองสิทธิของผู้เอาประกันภัยภายใต้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

3. ประชาชนสามารถเข้าถึงกระบวนการตั้งเบิกค่ารักษาพยาบาล ค่าสินไหมทดแทนการขาดรายได้ และค่าชดเชยอื่นๆ ได้ง่ายขึ้นภายใต้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535



## บทที่ 2

### ประวัติความเป็นมาและแนวคิดของการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

ในการศึกษาวิทยานิพนธ์เรื่อง “ปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535” ในบทนี้ขอนำเสนอในส่วนของแนวคิดที่เกี่ยวข้อง โดยแบ่งออกเป็นประเด็นใหญ่ๆ คือ

- 2.1 แนวคิดเกี่ยวกับความเป็นมาของประกันภัย
- 2.2 แนวความคิดเรื่องอุบัติเหตุจากรถ
- 2.3 แนวความคิดเรื่องการประกันภัย
- 2.4 แนวความคิดเรื่องความรับผิดชอบเพื่อละเมิด
- 2.5 แนวความคิดเรื่องการประกันภัยค่าจูน

#### 2.1 แนวคิดเกี่ยวกับความเป็นมาของประกันภัย

กิจการประกันภัยเริ่มในยุโรปมานานแล้ว เมื่อมีชาวต่างชาติเข้ามาค้าขายในสมัยกรุงศรีอยุธยา อาจมีการประกันภัย กันบ้างแล้ว โดยเฉพาะการประกันทางทะเล และขนส่ง แต่เป็นการที่ชาวต่างชาติทำประกันกันเอง ไม่เกี่ยวมาถึงไทย การประกันภัยเริ่มขึ้นในประเทศไทย ปรากฏขึ้นสมัยรัตนโกสินทร์ ประมาณปี พ. ศ. 2368 สมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 3 พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ซึ่งยังทรงผนวชอยู่ ได้ทรงสั่งซื้อเครื่องพิมพ์ จากประเทศอังกฤษ และโดยที่เกรงว่าจะเกิดความเสียหายขึ้นในระหว่างทาง จึงได้สั่งให้เอาเครื่องพิมพ์ดังกล่าว ประกันภัยระหว่างการขนส่งในนามของพระองค์เองแสดงว่าการประกันภัยนั้นได้เริ่มแผ่เข้ามาถึงเมืองไทยแล้ว และอาจกล่าวได้ว่าไทยได้รู้จักวิธีการประกันภัย หรือการประกันภัยทางขนส่งสินค้าของได้เริ่มตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 3 การประกันภัยที่ควรจะนับว่าเกิดขึ้นในประเทศไทยโดยตรงได้เริ่มจากสมัยรัชกาลที่ 4 เป็นต้นมา คือในรัชกาลนี้มีฝรั่งเศสเข้ามาตั้งห้างค้าขายมาก ห้างฝรั่งเศสเหล่านี้ ปรากฏว่า บางห้างได้เป็นตัวแทนของบริษัทประกันภัยต่างประเทศด้วย เท่าที่ปรากฏมีดังนี้

1. ห้างบอเนียว ซึ่งตั้งขึ้นเมื่อ พ. ศ. 2399 เป็นตัวแทนของ Netherlands India Sea and Fire Insurance Company รับประกันทางทะเล และประกันอัคคีภัย กับเป็นตัวแทนของ North China Insurance Company
2. ห้างสก๊อต ตั้งขึ้นเมื่อ พ. ศ. 2399 เหมือนกัน เป็นตัวแทนของ Ocean Marine Insurance Company

3. ห้างบิกเกนแบ็ก ซึ่งตั้งขึ้นเมื่อ พ. ศ. 2401 เป็นตัวแทนของ Colonial Sea and Fire Insurance Company

สมัยรัชกาลที่ 5 คณะทูตจากประเทศอังกฤษได้ขอพระบรมราชานุญาตให้บริษัทอีสเอเชียติก จำกัด ของชาวอังกฤษดำเนินธุรกิจรับประกันชีวิตประชาชนคนไทยและชาวต่างประเทศในประเทศไทย ในฐานะตัวแทนของบริษัทเคอวิตาเบิลประกันภัยแห่งกรุงลอนดอน ซึ่งพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ทรงอนุญาต โดยมีสมเด็จพระยาบรมมหาศรีสุริยวงศ์เป็นผู้ถือกรรมธรรม์เป็นคนแรก หลังจากนั้นมาธุรกิจประกันชีวิตก็ไม่ประสบผลสำเร็จ เพราะกรรมธรรม์ต้องส่งมาจากประเทศอังกฤษและคนไทยก็ยังไม่มีความสนใจ ธุรกิจประกันชีวิตต้องหยุดชะงักไปเองในปลายรัชกาลที่ 5 นั้นเอง แต่ในสมัยรัชกาลที่ 5 นั้นกิจการประกันภัยในด้านที่ไม่ใช่ประกันชีวิต ก็ยังคงดำเนินอยู่ต่อไป ห้างฝรั่งที่ตั้งในเมืองไทยส่วนมากเป็นตัวแทนของบริษัทรับประกันต่างประเทศหลายแห่ง และนอกจากบริษัทอีสเอเชียติก จำกัดแล้ว ก็

สมัยนั้นบริษัทหรือห้างที่จะตั้งกิจการประกันภัยโดยตรงขึ้นในเมืองไทยยังไม่มี เว้นแต่บริษัทเรือเมล์จีนสยามได้รับอำนาจพิเศษให้ดำเนินกิจการรับประกันอัคคีภัยและรับประกันภัยทางทะเลด้วย อย่างไรก็ตามนับได้ว่า การประกันภัยนับว่าได้มีมาแล้วนับแต่การประกันอัคคีภัย การประกันทางทะเล การประกันชีวิตและการประกันรถยนต์ ก็ได้มีมาในเวลาไล่เลี่ยกัน เช่น ห้างสยามอิมพอร์ต เป็นตัวแทนของ Motor Union Insurance Company รับประกันรถยนต์แสดงว่าการประกันภัยต่าง ๆ ไม่ใช่เป็นของใหม่สำหรับเมืองไทยเลย เคยมีมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 4 และรัชกาลที่ 5 แล้ว

กฎหมายฉบับแรกเท่าที่ค้นพบ ที่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการประกันภัย คือพระราชบัญญัติลักษณะเข้าหุ้นส่วนและบริษัท ร . ศ . 130 ( พ. ศ. 2454) ซึ่งมาตรา 115 บัญญัติว่า “ บริษัทเดินรถไฟ รถราง บริษัทรับประกันต่าง ๆ บริษัททำการคลังเงินเหล่านี้ ท่านห้ามมิให้ตั้งขึ้นนอกจากได้รับพระบรมราชานุญาต ” ในปี พ. ศ. 2467 ได้มีการบัญญัติประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ขึ้น มีบรรพ 3 ลักษณะ 20 เป็นเรื่องการประกันภัยรวมอยู่ด้วย เป็นการรับรู้ข้อตกลงในเรื่องประกันภัยว่าเป็นสัญญาที่ผูกพันชอบด้วยกฎหมาย และได้มีบทบัญญัติลักษณะห้างหุ้นส่วนบริษัท มาตรา 1014 กล่าวไว้ว่า ห้ามมิให้ตั้งห้างหุ้นส่วนบริษัท เพื่อทำการประกันภัยขึ้น เว้นแต่จะได้รับพระราชทานพระบรมราชานุญาตเป็นพิเศษ ซึ่งเท่ากับว่าเป็นการเริ่มควบคุมการก่อตั้งบริษัทประกันภัยไม่ให้งดโดยเสรีแต่ยังมีได้ ควบคุมการดำเนินกิจการโดยตรง ชาวต่างประเทศในขณะนั้นได้ติดต่อขออนุญาตประกอบธุรกิจประกันภัยกับกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม แต่ทางกระทรวงพาณิชย์และกระทรวงคมนาคมยังไม่พร้อมที่จะรับการ จดทะเบียนประกอบธุรกิจประกันภัยในทันที เพราะเห็นว่าการประกันภัยเป็นธุรกิจที่ต้องดำเนินโดยมีส่วนเกี่ยวพันถึงสาธารณชนในด้านความผาสุกและปลอดภัย จึงได้มีการ

กำหนดธุรกิจประกันภัยไว้ในกฎหมายที่ว่าด้วยความผาสุกและปลอดภัยแห่งสาธารณชน ทั้งจำเป็นต้องกำหนดระเบียบการปฏิบัติในการควบคุมธุรกิจให้มีมาตรฐานและปลอดภัยด้วย<sup>1</sup>

### ประวัติความเป็นมาในต่างประเทศ

เมื่อราว 3 พันปีก่อนคริสต์ศักราช พ่อค้าชาวจีนได้คิดใช้หลักของการประกันภัยขึ้น โดยพ่อค้าเหล่านั้นได้ประกันต่อความเสียหายของสินค้าราคาแพงที่ขนส่งทางเรือตามลำน้ำแยงซีเกียง ภัยที่ประกันคือ ภัยจากหินไต้ฟ้า กระแสน้ำเชี่ยวในแม่น้ำ สินค้าดังกล่าวบางครั้งก็เป็นทรัพย์สินทั้งหมดที่พ่อค้ามีอยู่ เมื่อมีความกลัวต่อความหายนะ พ่อค้าจึงได้ประกันภัยไว้ โดยการกระจายโอกาสที่จะเกิดความหายนะออกไป เขาเหล่านั้นให้เหตุผลดังกล่าวว่า ถ้าเรือ 100 ลำ แต่ละลำบรรทุกสินค้า 100 ห่อ ได้เริ่มเดินทางที่ต้นกระแสน้ำเชี่ยว พ่อค้าจะกระจายความเสี่ยงภัยโดยในเรือแต่ละลำ พ่อค้าจะบรรทุกสินค้าของตนในเรือเพียงคนละ 1 ห่อต่อเรือ 1 ลำ จนครบ 100 ลำ การสูญเสียเรือ 1 ลำ จะทำให้พ่อค้าแต่ละคนสูญเสียสินค้าเพียงคนละ 1 ห่อเท่านั้น

จากการบันทึกไว้ในเรื่องของกำเนิดการประกันภัยนั้น ยังมีอีกทางหนึ่งว่า ชาวบาบิโลนซึ่งอาศัยอยู่ลุ่มแม่น้ำยูเฟรติสเมื่อประมาณห้าพันปีล่วงมาแล้ว ได้ผลิตสินค้าออกขาย และได้ส่งลูกจ้างหรือทาสของตนออกไปเร่ขายสินค้าตามเมืองต่างๆ ทาสหรือลูกจ้างของตอนนี้ไม่มีส่วนได้เสียในกำไรที่เกิดขึ้นกับการขายสินค้าเหล่านั้นเลย และไม่มีอำนาจในการตกลงกับผู้ซื้อนอกเหนือไปจากที่ได้รับคำสั่งจากนายของตนเท่านั้น พอการค้าเจริญขึ้น การทำงานของทาสหรือลูกจ้างก็เกิดความไม่สะดวกเนื่องจากขาดอำนาจต่าง ๆ ดังกล่าว การใช้ทาสหรือลูกจ้างก็เปลี่ยนไปเป็นใช้พ่อค้าเร่ (travelling sales-man) ซึ่งในสมัยนั้นเรียกว่า darmatha แปลว่าคนตีกลอง เป็นผู้รับสินค้าจากพ่อค้าไปจำหน่ายยังเมืองต่างๆ พ่อค้าเร่นี้ต้องมอบทรัพย์สิน ภรรยา และบุตรที่อยู่ทางบ้านให้พ่อค้าเป็นประกัน โดยมีสัญญากันว่ากำไรที่ได้รับนั้น พ่อค้าเร่ต้องแบ่งให้พ่อค้าเจ้าของสินค้าครึ่งหนึ่ง หากพ่อค้าเร่หนีหายไปหรือถูกโจรปล้นเอาสินค้าไปหมด บรรดาทรัพย์สินจะถูกพ่อค้าริบ และภรรยา กับบุตรก็จะตกเป็นทาสไปด้วย เงื่อนไขดังกล่าวนี้เมื่อปฏิบัติไปเพียงเล็กน้อย บรรดาพ่อค้าเร่ก็ไม่พอใจจึงเกิดการแข็งข้อ ไม่ยอมรับเงื่อนไขอันเสียเปรียบนี้ และในที่สุดก็ตกลงเงื่อนไขใหม่ว่า ถ้าการสูญเสียสินค้าโดยมิใช่ความผิดของพ่อค้าเร่ หรือพ่อค้าเร่มิได้เพิกเฉยต่อการป้องกันรักษาสินค้าอย่างเต็มที่แล้วให้ถือว่าพ่อค้าเร่ไม่มีความผิด พ่อค้าเจ้าของสินค้าจะริบทรัพย์สิน บุตรและภรรยาไม่ได้ ข้อตกลงนี้จึงได้ใช้

<sup>1</sup> TSU Learning แบบเรียนออนไลน์ มหาวิทยาลัยทักษิณ, สืบค้นเมื่อ วันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2559, จาก [http://tsu.tsu.ac.th/courseware/math/lesson1/less1\\_5.htm](http://tsu.tsu.ac.th/courseware/math/lesson1/less1_5.htm)

ต่อมาอย่างแพร่หลายในการค้าสมัยนั้น นับได้ว่าข้อตกลงดังกล่าวเป็นการเริ่มต้นของการประกันภัยในสมัยโบราณ<sup>2</sup>

ต่อมาชาวกรีกได้รับเอาความคิดของชาวบาบิโลนมาใช้ในการเดินเรือของตนในราวสามพันปีมาแล้ว คือยอมให้เอาเรือหรือสินค้าของตนเป็นประกันเงินกู้ ที่ต้องกู้ยืมจากนายทุนมาในการจัดซื้อสินค้า โดยมีเงื่อนไขว่า ถ้าเรือสินค้าลำนั้นไม่กลับท่า เจ้าหนี้จะมาเรียกรื้องหนี้สินคืนจาก เจ้าของเรือไม่ได้ นับได้ว่า การประกันภัยทางทะเลได้เริ่มขึ้นในระยษนี้ ซึ่งได้ถึงกับมีการจัดตั้งเป็นสถาบันการประกันภัยทางทะเลในกรุงเอเธนส์สมัยนั้นทางด้านประกันชีวิตนี้ ไม่มีหลักฐานแน่นอนว่าเริ่มมีกันตั้งแต่เมื่อใด ทราบกันเพียงว่าชาวกรีกและชาวโรมันในสมัยโบราณใช้วิธีบริจาคเงินช่วยในการทำศพด้วยการเก็บเงินจากคนที่ไปโบสถ์ในวันอาทิตย์คนละเล็กคนละน้อยเป็นรายเดือนเพื่อเป็นการช่วยเหลือในการทำศพผู้ตาย และต่อมาได้จัดตั้งสมาคมรับประกันในหมู่พวกทหารขึ้น สมาชิกที่ตายจะได้เงินสำหรับทำศพ และจะไ้รับเงินบำนาญเมื่อถึงวัยชรา เป็นต้น พฤติกรรมเหล่านี้ถือได้ว่าเป็นการเริ่มต้นของการประกันชีวิตขึ้นแล้วในสมัยโบราณ

อุตสาหกรรมรถยนต์ได้เริ่มขึ้นจากการสร้างรถเบนซ์และเดมเลอร์ ในปี ค.ศ. 1883-1884 และได้เจริญรุ่งเรืองในทศตวรรษต่อมา ในปี ค.ศ. 1894 ได้มีรถยนต์วิ่งบนถนนของประเทศอังกฤษ และใน ปี ค.ศ. 1898 ได้มีก่อตั้งบริษัท Law Acciden and Insurance Society Ltd. ขึ้นรับประกันภัยรถยนต์เป็นบริษัทแรกในประเทศอังกฤษ ต่อมาจึงมีบริษัทรับประกันรถยนต์อื่น เช่น Car And General ก่อตั้งในปี ค.ศ. 1903 และบริษัท Motor Union ก่อตั้งในปี 1906 เปิดรับประกันภัยรถยนต์ขึ้นในประเทศอังกฤษ เมื่อสงครามโลกครั้งที่ 1 เกิดขึ้น ความจำเป็นในการใช้รถยนต์มีมากขึ้นอย่างรวดเร็วทั้งในด้านการทหารและกิจการพลเรือน มีการผลิตรถยนต์จำนวนมากในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 1 อุบัติเหตุจากรถยนต์เกิดขึ้นอยู่เสมอและเพิ่มจำนวนมากขึ้น ผู้ได้รับความเสียหายบางรายเป็นบุคคลภายนอก ซึ่งไม่มีหลักประกันคุ้มครองความบาดเจ็บเสียหายอันเกิดจากรถยนต์นั้น แต่อย่างไรรัฐบาลอังกฤษจึงมีแนวความคิดที่จะบังคับให้เอาประกันภัยรถยนต์เพื่อคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่สาม โดยออกพระราชบัญญัติ Road Traffic ในปี ค.ศ. 1903 ออกใช้บังคับให้ผู้ใช้รถยนต์เอาประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับบุคคลที่สาม ในกรณีที่เขาได้รับความเสียหายถึงตาย และบาดเจ็บต่อร่างกายอันเนื่องจากการใช้รถยนต์นั้น และมีการแก้ไขอีกครั้ง ในปี ค.ศ. 1933 -1934 และ 1972 เพื่อคุ้มครองความเสียหายอันเกิดจากการใช้รถยนต์กับบุคคลที่สามดียิ่งขึ้นเช่น มีบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการจ่ายเงินเพื่อการรักษาฉุกเฉินให้กับหมอละ

<sup>2</sup>ไชยงค์ ชูชาติ, "ประวัติการประกันภัย," วารสารข่าวสารประกันภัย, น.28 (1 มิถุนายน 2512).



โรงพยาบาลการบังคับให้เอาประกันภัยรถยนต์เพื่อคุ้มครองความเสียหายกับบุคคลที่สามนี้ยังได้การคุ้มครองไปถึงความเสียหายแก่ทรัพย์สินของบุคคลที่สาม และตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 1974 เป็นต้นมา กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ที่ออกในประเทศอังกฤษ ได้ขยายความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามภายใต้กฎหมายของประเทศที่เป็นกลุ่มสมาชิกกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจยุโรปด้วย<sup>3</sup>

เหตุการณ์ต่าง ๆ ที่ถือว่าเป็นการเริ่มต้นของการประกันภัยในสมัยโบราณดังกล่าว คงเป็นวิธีการง่าย ๆ ปราศจากแบบแผนหรือระเบียบที่แน่นอน จนกระทั่งได้มีการจัดตั้งธุรกิจประกันภัยในรูปแบบของบริษัทการค้าขึ้นเมื่อราว พ. ศ. 1853 ที่เมือง Flanders ในอิตาลี และในช่วงศตวรรษนั้น การค้าขายทางทะเลมีความสำคัญที่สุด ได้มีสัญญาประกันภัยฉบับแรกได้ถูกบันทึกไว้ปรากฏอยู่ สัญญาประกันภัยทางทะเล เกี่ยวกับสินค้าของเรือซานตาคราลา ที่เมืองเจนัวในปี พ. ศ. 1890 และในปี พ. ศ. 2117 พระนางเอลิซาเบธแห่งประเทศอังกฤษได้ตรากฎหมายจัดตั้งหอประกันภัยขึ้นสำหรับขายกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเล ทำให้ธุรกิจประกันภัยของอังกฤษได้เจริญก้าวหน้าวิวัฒนาการเรื่อยมา เริ่มต้นแต่ดำเนินงานในรูปแบบงานจนเป็นสมาคม สัญญาประกันภัยของอังกฤษฉบับแรกที่บันทึกไว้คือ "The Broke Sea Insurance Policy" ซึ่งยังเก็บรักษาไว้ตั้งแต่ พ.ศ. 2190<sup>4</sup>

## 2.2 แนวความคิดเรื่องอุบัติเหตุจากรถ

### 2.2.1 ความหมายของ “ อุบัติเหตุ ”

คำว่า “อุบัติเหตุ” นั้นมีได้หลากหลายความหมาย ดังจะยกมาอธิบายดังต่อไปนี้

คำว่า “อุบัติเหตุ” ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน ได้ให้คำนิยามไว้ว่า อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่ทันคิด ความบังเอิญเป็น

อุบัติเหตุ (Incidence) คือ เหตุการณ์ซึ่งเกิด (อุบัติ) ขึ้น อาจจะเป็นเหตุการณ์ดี หรือ เหตุการณ์ร้ายก็ได้ ส่วนอุบัติเหตุ (Accident) คือ เหตุการณ์ซึ่งเกิดขึ้น โดยไม่คาดฝันมาก่อน โดยไม่เจตนา เป็นผลให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน เป็นอันตรายแก่ร่างกายและจิตใจ และอาจทำให้สูญเสียชีวิตได้ด้วย การใช้คำ “อุบัติเหตุ” ตรงกับภาษาอังกฤษว่า Accidents ที่แล้ว ๆ มาจึงไม่ตรงกับศัพท์ที่ถูกต้อง แต่ก็ได้ใช้กันมานาน จนเป็นที่ยอมรับกันทั่วไปแล้ว

<sup>3</sup> มุกดา โคหวทกุล, การประกันภัย, (ปทุมธานี: หจก.สยามเตชเนอริชัฟฟลายนส์, 2537), น.177.

<sup>4</sup> เสริมสุขะ, ผู้แปล, การประกันภัย, (กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์กรุงศิลป์, 2520), น.3.

อุบัติเหตุ (Accident) หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยมิได้วางแผนไว้ล่วงหน้า ซึ่งก่อให้เกิดการบาดเจ็บ พิการหรือตาย และ/หรือทำให้ทรัพย์สินได้รับความเสียหาย นอกจากนี้ ความหมายในเชิงวิศวกรรมความปลอดภัยนั้น “อุบัติเหตุ ยังมีความหมายครอบคลุมถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นแล้ว มีผลกระทบกระเทือนต่อกระบวนการผลิตปกติ ทำให้เกิดความล่าช้า หยุดชะงัก หรือเสียเวลา แม้จะไม่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ พิการ ก็ตาม<sup>5</sup>

อุบัติเหตุ (Accident) หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่มีใครคาดคิด ไม่ได้ตั้งใจให้เกิดขึ้น ไม่มีการวางแผนไว้ล่วงหน้าและไม่สามารถควบคุมได้<sup>6</sup>

อุบัติเหตุ(Accident) คือ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดฝันแล้วมีผลกระทบกระเทือนต่อการทำงาน โดยให้งานหยุดชะงัก เครื่องมือเครื่องจักรชำรุดเสียหาย ผลผลิตตกต่ำ ราคาต้นทุนสินค้าเพิ่มสูงขึ้น ผู้ประสบอุบัติเหตุอาจจะรอดชีวิตบาดเจ็บ หรือพิการ หรือเสียชีวิตได้<sup>7</sup>

อุบัติเหตุ (Accident) เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด ไม่มีการวางแผนล่วงหน้าและควบคุมไม่ได้ เช่น การตกจากที่สูง การหกล้ม ฯลฯ ซึ่งจะทำให้เกิดความสูญเสียต่อผู้ประสบอุบัติเหตุบุคคลอื่นหรือสิ่งอื่นที่เกี่ยวข้องด้วยอุบัติเหตุจากการทำงานเป็นเหตุการณ์ไม่คาดคิดที่เกิดขึ้นในขณะทำงาน เช่น การบาดเจ็บจากการกระแทก หรือบดของเครื่องจักร การถูกสิ่งของหล่นทับ ฯลฯ<sup>8</sup>

สรุปได้ว่า อุบัติเหตุ (Accident) หมายถึง เหตุการณ์อันตรายที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้ตั้งใจ หรือคาดคิดมาก่อนว่าจะเกิดขึ้นได้ ทำให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน บุคคลได้รับอันตรายทั้งร่างกายและจิตใจ อาจบาดเจ็บ พิการ หรือรุนแรงถึงขั้นเสียชีวิตแล้วแต่ในเหตุการณ์ ซึ่งเป็นเหตุการณ์ที่ไม่สามารถคาดเดาล่วงหน้าได้

## 2.2.2 ความหมายของอุบัติเหตุจากรถ<sup>9</sup>

<sup>5</sup> วิฑูรย์ สิมะโชคดี และ วีรพงษ์ เฉลิมจิระรัตน์, 2543.

<sup>6</sup> เฉลิมชัย ชัยกิตติภรณ์ และ ชัยยะ พงษ์พานิช, 2533.

<sup>7</sup> ณรงค์ ฌ เชียงใหม่, 2525.

<sup>8</sup> วีรพรรณกร สวัสดิ์, 2547.

<sup>9</sup> พนิดา บุณยรอด, “ทัศนะของสมาชิกรัฐสภาต่อพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2535), น.26-31.

อุบัติเหตุจากรถหรืออุบัติเหตุจากรถ (Traffic Accident or Car Accident) หมายถึง สิ่งที่เกิดอุบัติเหตุบนถนน รถถูกทำลาย คนได้รับบาดเจ็บหรือตาย มีการเสียค่ารักษา ค่าซ่อมแซมทำให้เสียเวลาการเดินทางองค์การอนามัยโลก หรือ WHO ได้ให้ความหมายและคำจำกัดความ “อุบัติเหตุจากรถหรืออุบัติเหตุจากรถยนต์” หมายถึง อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนถนน โดยมียานพาหนะหรือล้อเลื่อนหรือยานพาหนะเคลื่อนที่อย่างน้อยหนึ่งคันและก่อให้เกิดการบาดเจ็บหรือทำลายทรัพย์สิน

### 2.2.3 สาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ<sup>10</sup>

อุบัติเหตุจากรถที่เกิดขึ้นมีความซับซ้อนซึ่งเป็นการยากที่จะวิเคราะห์ให้ทราบถึงสาเหตุที่แท้จริง เนื่องจากองค์ประกอบหลายองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องและเป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุในทางวิชาการได้มีการศึกษาและกำหนดหลักเกณฑ์เพื่ออำนวยความสะดวกในการเข้าใจและสามารถทำการศึกษาวเคราะห์ได้ใกล้เคียงกับความเป็นจริงมากที่สุด จึงสมมุติให้อุบัติเหตุคือระบบที่อุบัติขึ้นและสิ้นสุดอย่างสมบูรณ์ และในระบบของการเกิดอุบัติเหตุนี้ประกอบด้วยระบบย่อย (Sub System) ได้แก่ ผู้ใช้ถนน (Road User) ยานพาหนะ (Vehicles) และสภาพถนน (Road Environment) ซึ่งมีความสัมพันธ์ระหว่างกัน (Interacting) ในสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุดังแสดงตามภาพ

ในแต่ละระบบย่อยยังประกอบไปด้วยองค์ประกอบ (Factors) ที่สำคัญคือ

2.2.3.1 ผู้ใช้ถนน มีองค์ประกอบเกี่ยวกับตัวบุคคลซึ่งเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ 2 องค์ประกอบ คือ

ก. สรีรศาสตร์ (Physiological) อันได้แก่ ระบบประสาท การมองเห็น การได้ยิน ประสาทการทรงตัว และสภาพร่างกาย การพิการแขนขา เป็นต้น

ข. ระบบจิต (Psychological) อันได้แก่ การกระตุ้น การเรียนรู้ ประสบการณ์ อารมณ์ อุปนิสัย และเงื่อนไขเฉพาะบุคคล อื่นๆ

พฤติกรรมของผู้ใช้ถนนแต่ละคนก็ประกอบขึ้นด้วยองค์ประกอบดังกล่าว แต่จะแตกต่างกันไปในแต่ละบุคคล เช่น คนที่มีอายุมาก สายตาสั้น มีนิสัยใจเย็น ซึ่งแตกต่างจากคนขับรถที่มีอายุน้อย ระบบประสาทดี มีอารมณ์ฉุนเฉียว นอกจากระบบทั้ง 2 ระบบโดยธรรมชาติแล้ว ยังมีปัจจัยซึ่งส่งผลกระทบต่อระบบดังกล่าว เช่น ความเหนื่อยล้าของร่างกายอันเกิดจากการทำงานหรือ

<sup>10</sup> พนมเทียน เพชรไผ่, “ ทักษะของสมาชิกรัฐสภาต่อพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, ” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2535), น.27.

การขับรถยนต์ การเสพยาเสพติด เช่น ยาม้า สุรา ของมีเมา ซึ่งทำให้ระบบต่างๆ ของสรีระหรือจิตเกิดความเปลี่ยนแปลงอันทำให้ระบบดังกล่าวขาดประสิทธิภาพ ย่อมจะส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้<sup>11</sup>

2.2.3.2 ยานพาหนะ (Vehicles) องค์ประกอบของยานพาหนะ (Vehicles Factor) เป็นองค์ประกอบที่สามารถควบคุมได้ มีกฎหมายต่าง ที่คอยควบคุมลักษณะ คุณภาพ และสมรรถนะของยานพาหนะเพื่อให้เกิดความปลอดภัย แต่พอจะสรุปองค์ประกอบซึ่งเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุได้คือ

ก. ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุด บกพร่อง ความบกพร่องชำรุด คือ ความบกพร่อง ชำรุด ที่เกิดขึ้นแก่อุปกรณ์ของรถ เช่น สภาพของยาง ระบบห้ามล้อ ระบบสัญญาณไฟ ระบบพวงมาลัยหรือคันบังคับรถอยู่ในสภาพที่ไม่ปกติ ฯลฯ

ข. ยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย เช่น ระบบการทรงตัว ขนาดน้ำหนัก กำลังของเครื่องยนต์ ตัวถังบางไม่แข็งแรงเท่าที่ควร ไม่มีอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย ฯลฯ

ค. ชนิดของยานพาหนะและสภาพการใช้งาน เช่น รถบรรทุกมีขนาดใหญ่ บรรทุกน้ำหนักมาก ย่อมก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้สูงกว่ารถยนต์นั่ง หรือรถจักรยานยนต์ก็เช่นเดียวกัน ฯลฯ

2.2.3.3 สภาพถนน (Road Environment) อุบัติเหตุจากรถมิได้หมายถึงสภาพของถนนเท่านั้น แต่ยังหมายถึงสภาพและสภาวะแวดล้อมต่างๆ ทั้งหมดที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุด้วย สามารถแบ่งได้เป็น 5 องค์ประกอบหลักดังนี้

1) กระแสการจราจร (Traffic Stream) เช่น อัตราการขับเคลื่อนตัวของจราจร(Flow Rate) ส่วนประกอบของการเคลื่อนตัวของจราจร(Flow Composition) และความเร็วของการจราจร(Traffic Stead)

2) การออกแบบถนน(Road Design) เช่น แนวของถนน (ทางโค้ง ทางตรง) สภาพผิวถนน และแบบทางแยก

3) การใช้ประโยชน์ที่ดินใกล้เคียง(Land Use) เช่น ย่านธุรกิจการค้า ย่านที่อยู่อาศัยในเมืองหรือชนบท ชุมชน ฯลฯ

4) การจราจรและมาตรฐานการบังคับ เช่น ป้ายสัญญาณบังคับ หรือสัญญาณเตือน ฯลฯ

5) สภาพอากาศ ดังต่อไปนี้

<sup>11</sup> เฟิงอ้วง, น.27.

- ก. ฝนตกหนัก น้ำท่วม ทำให้ถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ เป็นหล่มโคลน ถนนลื่น ทำให้รถตกถนน พลิกคว่ำ
- ข. การเกิดพายุหรือหมอกลงจัด ทำให้มีควันปกคลุมมองไม่เห็นทาง เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย
- ค. พายุหิมะ ในต่างประเทศอาจมีพายุหิมะ ทำให้ถนนลื่นมองไม่เห็นทาง
- ง. สภาพดินฟ้าอากาศที่ตี อุบัติเหตุมักเกิดจากสภาพดินฟ้าอากาศที่ตีเสมอ ทั้งนี้เพราะผู้ขับขี่ขับรถด้วยความเร็วสูง และขาดความระมัดระวังอันตราย
- จากความสัมพันธ์ระหว่างระบบย่อยและองค์ประกอบของแต่ละระบบย่อยทั้งสาม จะเห็นว่าอุบัติเหตุอาจเกิดขึ้นจากความบกพร่องของผู้ใช้ถนน ยานพาหนะ หรือสภาพของถนน ใดอย่างหนึ่งหรือคู่ใดคู่หนึ่ง หรืออาจเกิดจากความบกพร่องทั้ง 3 ระบบย่อยร่วมกันก็ได้
- 2.2.3.4 สาเหตุจากกฎหมาย กฎหมายมีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ ดังนี้
- (1) การขาดการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ ให้ประชาชนทุกคนทราบ กฎระเบียบ ข้อบังคับ และบทลงโทษ ในการฝ่าฝืนกฎต่างๆ ทำให้ประชาชนขาดจิตสำนึกและฝ่าฝืน กฎระเบียบต่างๆ ซึ่งมีผลให้เกิดอุบัติเหตุได้
  - (2) บทลงโทษหรือค่าปรับยังไม่เหมาะสม ทำให้มีการฝ่าฝืนก้าวจรรยา หรือ กฎระเบียบต่างๆ อยู่เสมอ
  - (3) การที่กฎหมายมิได้กำหนดเพศ อายุสูงสุดของผู้ขับขี่ รวมทั้งการศึกษา ขั้นต่ำของผู้ขับขี่ยวดยานพาหนะ ถึงแม้ว่าผู้ขับขี่จะสอบผ่าน และได้รับใบอนุญาตขับขี่มาแล้ว ก็อาจ ทำผิดกฎจราจร และทำให้เกิดอุบัติเหตุได้
  - (4) การขาดการกวดขัน จับกุม หรือยังไม่จริงจังหรือเข้มงวดในการ พิจารณาดำเนินคดีหรือจับกุม ผู้กระทำความผิด เป็นสาเหตุให้ขับรถหรือใช้รถใช้ถนนอย่างเสรี ตาม อ้าเภอใจ ซึ่งมักทำให้เกิดอุบัติเหตุ

## 2.2.4 มาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถ

ในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถสามารถที่จะแยกได้เป็น 2 วิธีดังนี้ คือ<sup>12</sup>

2.2.4.1 มาตรการทางตรง ซึ่งมุ่งเน้นให้ผู้บริโภคใช้ถนนมีความรู้ความเข้าใจและ คุณภาพที่จะปฏิบัติตามกฎแห่งความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน

<sup>12</sup> เพิ่งอ้าง, น.30.

จากมาตรการดังกล่าวจะเห็นได้ว่า ในส่วนที่เกี่ยวกับตัวผู้ใช้รถใช้ถนนโดยมีวิธีปฏิบัติ เพื่อความปลอดภัยในท้องถนนได้ โดยการให้การศึกษาและการใช้มาตรการบังคับ แต่ว่าองค์ประกอบ ของผู้ใช้ถนนมีความแตกต่างในแต่ละบุคคลตามที่กล่าวมาแล้ว ซึ่งเป็นการยากที่จะวัดผลจากการให้ การศึกษาหรือการใช้มาตรการบังคับใดๆ ได้อย่างถูกต้องแน่นอน แต่ก็เป็นที่ทราบกันแล้วว่าผู้ใช้ถนน เกี่ยวข้องและเป็นต้นเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในการจราจรมากที่สุด ฉะนั้น จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ จะต้องให้การศึกษาอบรมในเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนและการใช้มาตรการบังคับต่างๆ เพื่อความปลอดภัยร่วมกัน เช่น การควบคุมความเร็ว การใช้หมวกกันน็อก หรือเข็มขัดนิรภัย เป็นต้น

2.2.4.2 บริการทางอ้อม ซึ่งเกี่ยวกับการพัฒนาปรับปรุงยานพาหนะและสภาพถนน เพื่อให้มีผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนให้เกิดความปลอดภัย

บริการทางอ้อมโดยมากจะเกี่ยวข้องกับการพัฒนาหรือปรับปรุงองค์ประกอบของ ยานพาหนะและองค์ประกอบของสภาพถนน เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยและโน้มน้าวผู้ใช้รถใช้ถนน ให้มีพฤติกรรมที่จะไม่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ความสำคัญขององค์ประกอบดังกล่าวสามารถอธิบายได้ดังนี้

(1) องค์ประกอบของยานพาหนะสามารถช่วยป้องกันอุบัติเหตุได้ 2 ทางคือ

ก. มาตรการความปลอดภัยครั้งแรก เน้นที่จะป้องกันไม่ให้เกิด อุบัติเหตุขึ้น เช่น การตรวจสอบสภาพของยานพาหนะอย่างสม่ำเสมอโดยเฉพาะอย่างยิ่งอุปกรณ์ที่อาจ ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ เช่น ระบบเบรค สภาพยาง ระบบบังคับเลี้ยวการทรงตัวของยานพาหนะ เป็น ต้น

ข. มาตรการความปลอดภัยขั้นที่สอง เป็นการป้องกันผู้ใช้รถใช้ ถนนให้ได้รับความปลอดภัยมากที่สุด เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นซึ่งเกี่ยวกับอุปกรณ์ต่างๆ ของยานพาหนะ เพื่อความปลอดภัย(Vehicle Crashworthiness) เช่น โครงสร้างที่แข็งแรงของห้องผู้โดยสาร(Safety Cell) เข็มขัดนิรภัย(Safety Belt) อุปกรณ์ป้องกันเพลิงไหม้ หมวกกันน็อก เป็นต้น

(2) องค์ประกอบของสภาพถนน ก็มีส่วนในการลดจำนวนอุบัติเหตุและ ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากรถสามารถแยกเป็น 2 มาตรการคือ

(ก) มาตรการความปลอดภัยขั้นแรก เน้นที่จะลดจำนวนอุบัติเหตุ หรือป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น มาตรการนี้เช่นการปรับปรุงผิวถนนไม่ให้ลื่นไถล การติดตั้งระบบ ไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณทางแยกหรือถนนที่มีอุบัติเหตุมากเนื่องจากความมืด การปรับปรุงเครื่องหมาย หรือสัญญาณจราจรเพื่อเตือนหรือบังคับ การแบ่งแยกช่องทางวิ่งสำหรับรถที่มีความเร็วต่างกัน

(ข) มาตรการความปลอดภัยขั้นที่สอง เน้นที่จะลดความรุนแรง ของอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นให้น้อยที่สุดตัวอย่างเช่น หลักรันหิน รวรวัวกันรถตกถนนเมื่อเกิดการชน กันขึ้น เป็นต้น

จะเห็นว่า มาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุที่ดำเนินการได้ทั้งทางตรงและทางอ้อม หรือดำเนินการไปพร้อมกันซึ่งอาจจะสรุปได้ว่าการป้องกันอุบัติเหตุทำได้โดยใช้หลัก 3E คือ การให้การศึกษา (Education) การใช้มาตรการบังคับ (Enforcement) ซึ่งเน้นผู้ใช้รถใช้ถนนและการใช้วิศวกรรมเข้ามาช่วย(Engineering)มุ่งเน้นที่การพัฒนาหรือปรับปรุงยานพาหนะและสภาพถนนหนทางเป็นหลัก แต่ในการเลือกใช้มาตรการใดนั้น นอกจากคำนึงถึงเรื่องประสิทธิภาพและความเหมาะสมของมาตรการแล้ว ยังต้องคำนึงถึงงบประมาณ และความเป็นไปได้ในการเลือกมาตรการใดๆ อีกด้วย โดยทั่วไปควรเลือกใช้มาตรการที่แก้ไขได้ตรงจุดปัญหาที่สุด โดยต้องลงทุนน้อยที่สุด ได้ผลดี รวดเร็ว และง่ายต่อการใช้ ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้องศึกษาพิจารณาอย่างละเอียดถี่ถ้วนก่อนจะใช้มาตรการใดๆ<sup>13</sup>

จากที่กล่าวมาแล้วข้างต้น จะเห็นว่าอุบัติเหตุที่ป้องกันได้หากผู้ใช้รถใช้ถนนตลอดจนผู้มีส่วนเกี่ยวข้องหากทุกคนมีความรู้และเข้าใจ ไม่ประมาท และมีความรับผิดชอบต่อความปลอดภัยในการจราจรร่วมกัน และช่วยการสร้างสรรค์ความปลอดภัยนั้นให้กับสังคม มีน้ำใจให้กัน ซึ่งก็คือผู้ใช้รถใช้ถนนนั่นเอง ปัญหาอุบัติเหตุก็จะน้อยลงตามไปด้วย

## 2.3 แนวคิดว่าด้วยการประกันภัย

### 2.3.1 ความหมายของการประกันภัยในแง่การบริหารความเสี่ยงภัย

Mark S. Dorfman ได้ให้ความหมายของการประกันภัย หมายถึง การจัดการทางการเงินที่แจกจ่ายค่าของความสูญเสียที่ไม่คาดหวังไว้อีกครั้งหนึ่ง<sup>14</sup> กล่าวคือ การประกันภัยเป็นธุรกิจทางการเงินที่ผู้รับประกันภัยทำหน้าที่เป็นคนกลางในการรวบรวมเงินที่สมาชิกในกลุ่มของสังคมหรือกลุ่มบุคคลที่มีการเสี่ยงภัยในลักษณะเดียวกัน นำมารวบรวมไว้เพื่อเวลาเกิดความเสียหาย ผู้รับประกันภัยก็จะทำหน้าที่จัดสรรเงินให้กับผู้ที่ได้รับความเสียหายนั้น ความเสียหายที่เกิดขึ้นต้องเป็นความเสียหายที่เกิดจากภัยที่ไม่ได้คาดหวังหรือตั้งใจที่จะทำให้เกิด เช่น ไฟไหม้ น้ำท่วม แผ่นดินไหว เป็นต้น ถ้าเป็นความเสียหายที่คาดหวังได้ว่าจะเกิดขึ้น หรือเกิดจากการทุจริตของผู้เอาประกันภัยก็จะไม่เข้าข่ายความหมายของการประกันภัยในแง่

<sup>13</sup> เพ็งอ้วง, น.31.

<sup>14</sup> มุกดา ไควทกุล, การประกันภัย, (ปทุมธานี : หจก.สยามเตชชั่นเนอริชฟพลายส์, 2537), น.15.

หลักการบริหารการเงินนี้ เป็นการบริหารความเสี่ยงทางการเงินที่จะเกิดในอนาคตที่ไม่แน่นอน ซึ่งหากไม่มีการบริหารการเงินหรือจัดการในเรื่องความเสียหายที่เกิดจากการเสี่ยงภัยนี้ หากเกิดความเสียหายขึ้น ก็จะทำให้เกิดผลเสียหายตามมาหรือเดือดร้อนกับผู้ประสพภัยหรือเป็นความเสียหายในการเป็นภาระของสังคมเกิดขึ้นได้ การประกันภัยจึงได้เข้ามาจัดการและทำหน้าที่จัดสรรเงินและแจกจ่ายให้กับผู้ประสพภัยที่เข้ามาาร่วมกลุ่มกันในทางการเงินที่อาจจะเกิดความเสียหายในอนาคต

Frederick G.Crane ได้ให้ความหมายของการประกันภัย หมายถึง การจัดการของความเสียหายโดยการรวบรวมความสูญเสียที่เกิดขึ้นทั้งหลาย โดยค่าของความสูญเสียนั้นจะถูกเฉลี่ยกันไปให้ระหว่างผู้เข้าร่วมความเสี่ยงภัยทั้งหมด<sup>15</sup>

ในทางกฎหมาย ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 861 บัญญัติไว้ว่า อันว่าสัญญาประกันภัยนั้น คือสัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่งตกลงจะใช้ ค่าสินไหมทดแทน หรือใช้เงินจำนวนหนึ่งให้ในกรณีวินาศภัย<sup>16</sup> หากมีขึ้น หรือในเหตุอย่างอื่น ในอนาคตตั้งได้ระบุไว้ในสัญญา และในการนี้บุคคลอีกคนหนึ่งตกลงจะส่งเงินซึ่งเรียกว่า เบี้ย ประกันภัย<sup>17</sup>

การจัดการของความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยการเฉลี่ยความเสียหายให้กับผู้อื่นในลักษณะของการทำประกันภัยนี้ ผู้เอาประกันภัยมีภาระในการเฉลี่ยความเสียหายโดยการจ่ายเป็นเงินค่าเบี้ยประกันภัยไว้ล่วงหน้าให้กับผู้รับประกันภัย และเมื่อเกิดความเสียหายแก่ผู้ใดก็จะเอาเงินที่เก็บมาล่วงหน้านั้นชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นให้แก่ผู้เอาประกันภัย

การเฉลี่ยความเสียหายที่เป็นหลักในการทำประกันภัยนี้ บริษัทประกันภัยอาจทำการรับประกันภัยความเสี่ยงโดยเฉลี่ยให้แก่ผู้เอาประกันภัย โดยเป็นการเก็บเงินค่าเบี้ยประกันภัย และในขณะเดียวกันนั้น บริษัทประกันภัยอาจจะกระจายความเสี่ยงของตน ที่จะต้องรับผิดชอบหากเกิดความเสียหาย โดยการกระจายหรือเฉลี่ยไปให้กับผู้อื่น เพื่อเป็นการลดความเสี่ยงและกระจายความเสี่ยง ซึ่งได้แก่ การทำประกันภัยต่อตนเอง และผู้รับประกันภัยต่อหากเห็นว่าความเสี่ยงของตนยังมี

<sup>15</sup> เฟ็งอ้วง, น.15.

<sup>16</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 869 บัญญัติว่ามาตรา 869 อันคำว่า "วินาศภัย" ในหมวดนี้ ท่านหมายรวมเอาความเสียหาย อย่างไรก็ดี บรรดาซึ่งจะพึงประมาณเป็นเงินได้หมายความว่า ถ้าหากมีความเสียหายอย่างไร ซึ่งรวมถึงความสูญเสียในสิทธิ ประโยชน์ ผลประโยชน์ หรือรายได้ ที่อาจประมาณความเสียหายหรือความสูญเสียเป็นเงินได้ เรียกว่า เป็นวินาศภัย

<sup>17</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 861 บรรพ 3 ลักษณะ 20 ประกันภัย หมวด 1 บทเบ็ดเสร็จทั่วไป , มาตรา 861



จำนวนเงินมาก ก็อาจทำประกันภัยต่อ หรือกระจายหรือเฉลี่ยความรับผิดชอบต่อไปให้ผู้รับประกันภัยต่อรายอื่น ๆ อีกต่อไปหลายๆทอดได้

ดังนั้น จะเป็นที่ได้ว่า การประกันภัยนั้น มีความหมายในลักษณะของการที่มนุษย์ต้องเผชิญกับการเสี่ยงภัย ซึ่งเป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ เมื่อเป็นเช่นนี้มนุษย์จึงได้ค้นคิดหาวิธีต่างๆ เพื่อเป็นการบรรเทาความเสียหาย หรือเยียวยา มิให้มีผลกระทบอันเป็นความเดือดร้อนต่อตนเอง ครอบครัว และต่อสังคม จึงได้มีการจัดตั้งเป็นกองทุนมีการเก็บรวบรวมเงินในลักษณะของเงินที่เรียกว่า “เบี้ยประกันภัยจากสมาชิกหรือผู้ทำประกันภัยนั่นเอง” แล้วผู้รับประกันภัยก็ทำหน้าที่แจกจ่ายเงินจำนวนนั้นให้กับผู้ที่ได้รับความเสียหายหรือความเดือดร้อนจากเงื่อนไขข้อตกลงที่ได้ทำกันไว้ ทั้งนี้ต้องเป็นความเสียหายที่ไม่คาดคิดคือมิได้ตั้งใจจะให้เกิดความเสียหายนั่นเอง และอาจกล่าวได้อีกแง่หนึ่งว่าเป็นการกระจายความเสี่ยงภัย หรือเฉลี่ยความเสียหายไปยังผู้อื่นนั่นเอง แต่วิธีการนั้นได้มีกฎหมายหรือมีข้อตกลงที่ชัดเจนแน่นอน

นอกจากนี้ความหมายของการประกันภัยยังมีลักษณะของการเป็นหลักประกัน กล่าวคือ การประกันภัยหมายถึง การที่บุคคลฝ่ายหนึ่งทำหน้าที่เป็นหลักประกันแก่บุคคลอีกฝ่ายหนึ่ง โดยสัญญาว่าเขาจะต้องไม่รับความเดือดร้อนจากภัยที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งก่อให้เกิดความสูญเสีย หรือเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของเขา โดยฝ่ายผู้ให้หลักประกันจะจ่ายเงินชดเชยให้ตามจำนวน และเงื่อนไขที่ตกลงกันไว้ หรืออาจทำให้ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยนั้นกลับสู่สภาพดีหรือใกล้เคียงดังเดิม โดยผู้ให้หลักประกันจะได้รับเงินตอบแทนจากอีกฝ่ายหนึ่งตามจำนวนที่ตกลงกันไว้

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 861 บัญญัติไว้ว่า “อันว่าสัญญาประกันภัยนั้น คือ สัญญาซึ่งบุคคลหนึ่งตกลงจะชดเชยค่าสินไหมทดแทน หรือ เงินจำนวนหนึ่งให้ในกรณีวินาศภัยหากมีขึ้น หรือเหตุอย่างอื่นในอนาคตดังได้ระบุไว้ในสัญญา และในการนี้บุคคลอีกคนหนึ่งตกลงจะส่งเงินซึ่งเรียกว่า เบี้ยประกันภัยให้”<sup>18</sup>

ดังนั้น การประกันภัย คือ วิธีการเฉลี่ยความเสียหาย หรือวิธีการกระจายความเสี่ยงภัยที่เกิดขึ้นแก่บุคคลหนึ่ง ไปยังบุคคลหนึ่ง การบริหารความเสี่ยงภัยวิธีหนึ่งซึ่งโอนความเสี่ยงภัยจากผู้เอาประกันภัยไปสู่บริษัทผู้รับประกันภัย เพื่อที่จะบรรเทาความเดือดร้อนที่เกิดขึ้นของผู้ประสบภัยโดยทำสัญญาความคุ้มครองในกรมธรรม์ประกันภัยไว้<sup>19</sup> และผู้เอาประกันภัยต้องจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยให้กับบริษัทผู้รับประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสี่ยงภัยที่อาจจะเกิดขึ้น เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นผู้รับ

<sup>18</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 861

<sup>19</sup> มุกดา โคหวทกุล, การประกันภัย, (ปทุมธานี : หจก.สยามเตชั่นเนอริชัพพลายส์, 2537),

ประกันภัยจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามที่ได้ระบุความคุ้มครองไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย ตามสัญญา ที่ได้ตกลงกันไว้ข้างต้นนั่นเอง

### 2.3.2 ความหมายของการประกันภัยในแง่สัญญาตามกฎหมาย

ตามมาตรา 861<sup>20</sup> ให้ความหมาย สัญญาประกันภัย หมายความว่า สัญญา ข้อตกลงที่บุคคลคนหนึ่งตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือใช้เงินจำนวนหนึ่งให้ในกรณีเกิดวินาศภัย หรือในเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งที่เกิดขึ้นในอนาคตซึ่งได้ระบุไว้ในสัญญา และในการนี้บุคคลอีก คนหนึ่งตกลงจะส่งเงินซึ่งเรียกว่า เบี้ยประกันภัย

สัญญาเป็นนิติกรรมชนิดหนึ่งที่เกิดขึ้นจากการแสดงเจตนาต้องการของบุคคลตั้งแต่ สองฝ่ายขึ้นไป เมื่อสัญญาฝ่ายที่สองตอบรับคำเสนอนั้นด้วยคำสนอง (ตอบรับ) แล้วสัญญาก็เกิดขึ้น เนื่องจากแสดงเจตนา คำเสนอ คำสนองต้องตรงกัน สัญญาประกันภัยมีลักษณะของการเกิด เช่นเดียวกับสัญญาทั่วไป คือเกิดขึ้นจากคำเสนอขอทำสัญญาประกันภัยโดยผู้เอาประกันภัยไปยังผู้รับ ประกันภัย เมื่อผู้รับประกันภัยพิจารณาคำเสนอ (คำขอรับเอาประกัน) นั้นแล้วตอบรับคำขอเอา ประกันด้วยคำสนอง ซึ่งอาจจะเป็นหนังสือตอบยืนยันการรับประกันภัย หรือการเรียกเก็บค่าเบี้ย ประกันภัย การออกกรมธรรม์ประกันภัยอย่างหนึ่งอย่างใดก็ถือว่าเป็นคำสนองที่ตรงกับคำเสนอเอา ประกันนั้น สัญญาประกันภัยก็เกิดขึ้นได้ตามกฎหมายโดยไม่ต้องอาศัยหลักฐานใด ๆ ทั้งสิ้น

กรมธรรม์ประกันภัย หมายความว่า เอกสารลงลายมือชื่อผู้รับประกันภัย ที่ผู้รับ ประกันภัยจะต้องทำขึ้นและส่งมอบให้ผู้เอาประกันภัย ซึ่งจะต้องมีรายละเอียดตามที่ระบุไว้และมี ข้อความตรงตามสัญญาประกันภัย และผู้รับประกันภัยต้องส่งมอบกรมธรรม์นี้ให้แก่ผู้เอาประกันภัย 1 ฉบับ<sup>21</sup>

ผู้รับประกันภัย หรือบริษัทประกันภัย หมายความว่า คู่สัญญาฝ่ายที่มีหน้าที่พิจารณา รับประกันภัยอย่างระมัดระวัง และรอบคอบ มีสิทธิรับเบี้ยประกันภัย และมีหน้าที่ชดใช้ค่าสินไหม ทดแทนเมื่อเกิดวินาศภัยขึ้นดังที่ได้ระบุไว้ในสัญญา<sup>22</sup>

### 2.3.3 ทฤษฎีที่เกี่ยวกับการประกันภัย

<sup>20</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 861

<sup>21</sup> อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 22, น.26.

<sup>22</sup> เพิ่งอ้าง, น.26.

1) ความน่าจะเป็น ( Probability ) ความน่าจะเป็น เป็นทฤษฎีพื้นฐานที่บริษัท ประกันภัยนำไปใช้ในทางปฏิบัติ ก็เพื่อกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยให้เหมาะสมกับการประกันภัยใน แต่ละประเภท ดังนั้นจึงเป็นการคาดการณ์เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นและที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยนำทฤษฎี ความน่าจะเป็นมาประมาณค่าความสูญเสียที่เกิดขึ้นนั้น<sup>23</sup>

2) กฎว่าด้วยจำนวนมาก ( Law of large number ) กฎว่าด้วยจำนวนมาก กฎนี้ ต้องอยู่บนพื้นฐานของความสม่ำเสมอของเหตุการณ์ การเกิดเหตุของเหตุการณ์ที่แตกต่างออกไปของ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นแต่ละกรณี เกิดขึ้นเพราะความไม่เพียงพอหรือมีความรู้ไม่สมบูรณ์ในสิ่งที่คาดไว้ เพื่อวัตถุประสงค์ในการใช้งาน อาจกล่าวได้ว่า กฎจำนวนมาก หมายถึงถึงจำนวนของสิ่งที่เราต้องการ ทราบว่าจะมีโอกาสเกิดเหตุการณ์นั้นๆ ขึ้นมีจำนวนเท่าไร จำนวนครั้งที่เกิดขึ้นจริงที่รวบรวมได้ก็จะมี ค่าใกล้เคียงจำนวนความน่าจะเป็นที่จะเกิดเหตุการณ์นั้นๆ ขึ้นจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยมีจำนวนครั้ง ไม่สิ้นสุดมากเท่านั้น<sup>24</sup>

3) กฎของการเฉลี่ย ( Law of average ) ถ้ากลุ่มผู้เสี่ยงภัยมีน้อย ค่าเบี้ยประกันภัย ก็จะมีอัตราสูง และทำให้การดำเนินงานการ ประกันภัยไปได้ยาก ในทางตรงกันข้าม ถ้ากลุ่มผู้เสี่ยงภัย มีมาก ค่าเบี้ยประกันภัยก็จะมีอัตราต่ำ และทำให้การประกันภัยดำเนินการไปด้วยดี<sup>25</sup>

### 2.3.4 หลักพื้นฐานเกี่ยวกับการประกันภัยประกอบด้วย

2.3.4.1 หลักการมีส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัย (INSURABLE INTEREST) คือ หลักการเบื้องต้นของการประกันภัยมีอยู่ว่าผู้เอาประกันจะต้องมีส่วนได้ส่วนเสียในวัตถุที่เอาประกัน นั้น เช่น การมีส่วนได้เสียส่วนในความปลอดภัย หรือการมีส่วนได้เสียในการสูญเสียทรัพย์สินนั้นๆ ใน กรณีที่ผู้ประกันภัย เป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในทรัพย์สินที่แท้จริงแล้ว กรมธรรม์ก็จะมีผลใช้บังคับแต่ถ้า ผู้ประกันไม่มีส่วนได้เสียในทรัพย์สินที่เอาประกันจะทำให้กรมธรรม์ประกันภัยไม่มีผลบังคับ ขึ้นได้<sup>26</sup>

สาระสำคัญของส่วนได้เสียในเหตุประกันภัยนั้น สามารถพิจารณาได้ดังนี้คือ<sup>27</sup>

<sup>23</sup> เฟิ่งอ๋าง , น.37.

<sup>24</sup> เฟิ่งอ๋าง , น.38.

<sup>25</sup> เฟิ่งอ๋าง , น.40.

<sup>26</sup> รองศาสตราจารย์สุธรรม พงศ์สำราญ, ศาสตราจารย์พิเศษวิรัช ฌ สงขลา และผู้ช่วย ศาสตราจารย์พิงใจ พิงพานิช, หลักการประกันวินาศภัย, พิมพ์ครั้งที่ 1 (กรุงเทพมหานคร : โอ.เอสพ ร์นติ้ง เฮ้าส์, 2539), น.140.

<sup>27</sup> อ๋างแล้ว เชิงอรรถที่ 22, น.44-45.

- 1) จะต้องมี กรรมสิทธิ์ สิทธิ ประโยชน์ หรือความรับผิดชอบตามกฎหมาย ซึ่งสามารถตีราคาเป็นเงินได้
- 2) กรรมสิทธิ์ สิทธิ หรือประโยชน์เหล่านั้นจะต้องมีอยู่เหนือตัวหนี้หรือความรับผิดชอบเป็นวัตถุที่เอาประกันภัย ในขณะที่ทำสัญญาประกันภัยนั้น
- 3) ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีความผูกพันกับวัตถุที่เอาประกันในกรณีที่จะเกิดความเสียหายกับเขา หากวัตถุที่เอาประกันภัยนั้นเกิดมาเกิดวินาศภัย
- 4) ความผูกพันระหว่างผู้ประกันภัยกับวัตถุที่เอาประกันภัยนั้น จะต้องเป็นไปตามกฎหมาย

#### 2.3.4.2 หลักแห่งความสุจริตอย่างยิ่ง (UTMOST GOOD FAITH)

ศาสตราจารย์ ดร. หยุด แสงอุทัย อธิบายว่า “จุดมุ่งหมายแท้จริงของหลักสุจริตคือ ความยุติธรรมภายใน หรือความยุติธรรมตามเนื้อเรื่อง (substantial justice) รัฐจะต้องออกข้อบังคับของกฎหมายและการวินิจฉัยคดีให้สอดคล้องกับมาตรฐานแห่งความยุติธรรม ดังนั้น จึงเป็นภาระหน้าที่ของผู้ใช้กฎหมายต้องวินิจฉัยตามหลักความเป็นธรรมและความถูกต้องตามหลักคุณธรรม ความซื่อสัตย์และความไว้วางใจ<sup>28</sup>

ศาสตราจารย์ ดร. ปรีดี เกษมทรัพย์ อธิบายว่า “หลักสุจริตเป็นรากฐานของกฎหมายแพ่งทั้งระบบ มีจุดมุ่งหมายหรือเจตนารมณ์ เพื่อสร้างความเป็นธรรมแก่สังคม เป็นหลักกฎหมายเพื่อความยุติธรรม เป็นหลักความซื่อสัตย์และความไว้วางใจที่ไม่อาจอธิบายให้ชัดเจนในรายละเอียดได้<sup>29</sup>

กล่าวคือ ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ต้องเปิดเผยความจริงเกี่ยวกับรายละเอียดที่จำเป็น สภาวะแวดล้อม และพฤติกรรมความเสี่ยงภัยเพื่อให้ผู้รับประกันภัยมีข้อมูลเพียงพอที่จะพิจารณาว่าควรรับประกันภัยหรือไม่ อย่างไร เพราะผู้เอาประกันภัยเป็นฝ่ายทราบข้อมูลที่เอา

<sup>28</sup> หยุด แสงอุทัย, ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป, (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2519), น.102.

<sup>29</sup> ปรีดี เกษมทรัพย์, กฎหมายแพ่ง : หลักทั่วไป, (กรุงเทพมหานคร : เจริญวิทย์การพิมพ์, 2519), น.32-33.

ประกันภัยเพียงฝ่ายเดียว ในขณะที่ผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบความเสียหายหากเกิดเหตุที่รับประกันภัยไว้ในอนาคต การปฏิบัติตามหลักสุจริตใจมี 3 ประการ<sup>30</sup>

(1) การเปิดเผยข้อความจริง (DISCLOSURE) หมายถึง การเปิดเผยข้อความจริงอันเป็นสาระสำคัญในการพิจารณารับประกันภัย ซึ่งผู้เอาประกันภัยทราบดีอยู่แล้ว โดยไม่จำเป็นว่ามีการตามหรือไม่ มิฉะนั้นอาจมีผลให้สัญญาตกเป็นโมฆียะ

(2) การไม่แถลงข้อความเท็จ (NON MISREPRESENTATION) หมายถึง การกล่าวข้อความจริงใดๆของผู้เอาประกันภัย ในขณะที่ขอทำสัญญาประกันภัยเป็นความเท็จ โดยจริงแล้วข้อความที่ต้องแถลง คือข้อความซึ่งอาจจะจูงใจผู้รับประกันภัยให้เรียกเบี้ยประกันสูงขึ้น หรือบอกปิดไม่ยอมทำสัญญา ทั้งต้องเป็นข้อความที่ผู้มีหน้าที่ต้องแถลงให้รู้ความจริงอยู่แล้ว ผู้เอาประกันภัยต้องตอบคำถามของฝ่ายผู้รับประกันภัยให้ครบถ้วนตรงตามความเป็นจริงไม่ว่าจะเป็นโดยทางวาจาหรือลายลักษณ์อักษรมิฉะนั้นอาจมีผลให้สัญญาตกเป็นโมฆียะ

(3) การให้คำรับรอง (WARRANTY) หมายถึง การที่ผู้เอาประกันภัย ให้คำรับรองต่อผู้รับประกันภัยว่า จะปฏิบัติหรือไม่ปฏิบัติ ในเรื่องใดเรื่องหนึ่งอย่างเคร่งครัดเพื่อประโยชน์ในเรื่องของความเสียหายที่เอาประกันภัยไว้ หากไม่ ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ให้คำรับรองไว้ และเกิดเหตุขึ้น อาจมีผลให้ผู้รับประกันภัยปฏิเสธความรับผิดชอบได้

2.3.4.3. หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามจริง (PRINCIPLE OF INDEMNITY) เป็นการป้องกันมิให้ผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประกันภัยหวังผลกำไรจากการเกิดเหตุที่เอา ประกันภัยไว้ จึงกำหนดให้ผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงเท่านั้น การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนมี 3 วิธี<sup>31</sup>

- การจ่ายเป็นตัวเงิน (CASH PAYMENT)
- การซ่อมแซมให้กลับคืนเหมือนเดิม (REPAIR) โดยผู้รับประกันภัยเป็นผู้ออกค่าใช้จ่าย
- การหาของแทนให้ใหม่ (REPLACEMENT) เป็นการหาของทดแทนในชนิดและคุณภาพ เท่าเทียมกัน

<sup>30</sup> มุกดา โควกุล, การประกันภัย, (ปทุมธานี : หจก.สยามเตชั่นเนอริชัพพลายส์, 2537), น.47.

<sup>31</sup> เฟิงอ้วง, น. 49

2.3.4.4 หลักการเฉลี่ย (DOCTRINE OF CONTRIBUTION) เป็นหลักการมีส่วนร่วมในการชดเชยค่าสินไหมทดแทน ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยทำประกันภัยไว้ตั้งแต่ 2 บริษัทขึ้นไปในความเสี่ยงเดียวกันและภัยเดียวกัน การจ่ายค่าสินไหมทดแทนจะเป็นการร่วมชดเชยที่มีจำนวนรวมเท่ากับความเสียหายที่แท้จริงเท่านั้น การร่วมชดเชยค่าสินไหมทดแทนทำได้ 3 วิธี

ก. ชดเชยเท่าๆ กัน (BY EQUAL SHARE)

ข. ชดเชยตามอัตราส่วนของการรับประกันภัย (BY PRO RATA)

ค. ชดเชยตามลำดับของการรับประกันภัย (BY PRIMARY AND EXCESS INSURANCE)

2.3.4.5 หลักการรับช่วงสิทธิ์ (PRINCIPLE OF SUBROGATION) การรับช่วงสิทธิ์ หมายถึง การที่ผู้รับประกันภัยเข้าไปใช้สิทธิ์ทั้งปวงของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยแทนเท่ากับจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ผู้รับประกันภัยได้จ่ายให้ไปด้วยอำนาจของกฎหมาย<sup>32</sup> เป็นหลักการที่ช่วยป้องกันมิให้เกิดการเรียกร้องค่าสินไหมซ้ำซ้อน หลักการรับช่วงสิทธิ์ใช้เฉพาะกับการประกันวินาศภัยและเฉพาะกับภัยที่เกิดจากการกระทำของมนุษย์เท่านั้น โดยผู้ก่อเหตุต้องมีผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัย

2.3.4.6 หลักสาเหตุใกล้ชิด (DOCTRINE OF PROXIMATE CAUSE) เป็นหลักการที่กำหนดให้ผู้รับประกันภัยชดเชยค่าสินไหมทดแทนกรณีเกิดความเสียหายจากสาเหตุใกล้ชิดกับภัยที่มีการเอาประกันภัยไว้

สาเหตุใกล้ชิด หมายถึง ภัยที่เกิดขึ้นครั้งแรกในเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นต่อเนื่อง ซึ่งเป็นผลโดยตรงในความสูญเสียที่เกิดขึ้นนั้น<sup>33</sup>

โดยหลักของประกันภัยแล้วเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนั้นผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบในการจ่ายเงินชดเชยค่าเสียหายนั้นจะต้องเป็นไทยที่ระบุไว้ในสัญญาประกันภัยกล่าวคือเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นแล้วผู้รับประกันภัยจะต้องเป็นฝ่ายเสียหายและเป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยต้องพิสูจน์ว่าเหตุการณ์นั้นได้เกิดขึ้นตามสัญญาแล้วเช่นการประกันอัคคีภัยก็ต้องพิสูจน์ว่าไปได้ไม่ทรัพย์สินหรือสิ่งของที่เอาประกันภัยไว้แล้ว บริษัทรับประกันจึงจะชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้ตามสัญญาประกันภัย<sup>34</sup>

<sup>32</sup> สิทธิโชค ศรีเจริญ, ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับประกันภัย, (กรุงเทพมหานคร: ประชุมทองคำพิมพ์, 2528), น.108.

<sup>33</sup> อ่างแล้ว เชิงอรรถที่ 33, น. 56.

<sup>34</sup> เพ็งอ่าง, น.56

2.3.4.7 หลักความซื่อตรงต่อกัน ( Good Faith ) กรมทณฑ์ประกันอุบัติเหตุทุกชนิด ขึ้นอยู่กับความซื่อตรงของคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายคือผู้เอาประกันสาย 1 และผู้รับประกันอีกฝ่ายหนึ่งความซื่อตรงต่อกันนี้ถือว่าเป็นสิ่งสำคัญอย่างมากในการทำประกันรถยนต์ผู้ขอเอาประกันจะต้องแถลงข้อเท็จจริงในรายละเอียดของรถยนต์ของตนให้ บริษัท รับประกันทราบอย่างตรงไปตรงมาและ ผู้รับ และผู้รับประกันจะต้องเปิดเผยความจริงทุกประการ ที่จะมีผลต่อการประกันนั้น ให้ผู้เอาประกันทราบเช่นกันถึงแม้ว่าการชำระเบี้ยประกันจะเป็นที่ถูกต้องเรียบร้อยแล้วก็ตามทั้งผู้รับประกันและผู้เอาประกันจะต้องเปิดเผยความจริงซึ่งจะมีผลต่อการประกันหากฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดปิดบังอำพรางเพื่อผลประโยชน์ส่วนตนบางอย่างจะมีผลทำให้กรมธรรม์นั้นขาดผลบังคับลงทันที ในทางปฏิบัติผู้รับประกันจะต้องไม่รับประกัน ซึ่งจะไม่มีผลทางกฎหมายส่วนผู้เอาประกันจะต้อง ตอบคำถามของผู้รับประกัน ทุกข้อโดยความสุจริตใจอย่างยิ่ง<sup>35</sup>

## 2.4 แนวความคิดเรื่องความรับผิดเพื่อละเมิด

2.4.1 ความรับผิดในการละเมิด แนวความคิดเกี่ยวกับการละเมิดนั้นได้ก่อกำเนิดขึ้นมาเป็นเวลานานในยุคเริ่มแรกนั้นความหมายของละเมิดอาจมีความแตกต่างจากปัจจุบัน โดยเฉพาะความมุ่งหมายที่ในปัจจุบันนั้นมุ่งเยียวยาผู้เสียหายให้เสมือนความเสียหายไม่ได้เกิดขึ้นเลย<sup>36</sup> ในยุคโรมันนั้นการละเมิด คือหนี้ที่เกิดการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย โดยไม่ได้มีการแยกความรับผิดว่า เป็นความรับผิดทางแพ่งหรือทางอาญาออกจากกันอย่างชัดเจน แต่ในปัจจุบันได้มีการแบ่งแยกความรับผิดทางแพ่งและความรับผิดทางอาญาออกจากกันอย่างชัดเจน เพราะวัตถุประสงค์ของกฎหมายแพ่งและอาญานั้นต่างกัน<sup>37</sup> โดยความรับผิดทางแพ่งที่เกิดจากการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย คือ ละเมิด และด้วยการละเมิดนี้เองเป็นการทำให้เกิดหนี้ที่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ถูกละเมิด

2.4.1.1 ความหมายของละเมิด การละเมิดนั้นถูกบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 ลักษณะ 5 โดยมาตรา 420 ได้บัญญัติไว้ว่า “ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำต่อบุคคลอื่น โดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี

<sup>35</sup> อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 35, น.140.

<sup>36</sup> ศนันท์กรณ โสทธิพันธ์, คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลามิควร ใต้, พิมพ์ครั้งที่ 2, (กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2552), น.37.

<sup>37</sup> จีต เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด, พิมพ์ครั้งที่ 1, (กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2539), น. 21.

ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่า ผู้นั้นทำละเมิด จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น” ซึ่งเป็นการให้ความหมายและบทนิยามของการทำละเมิดตามกฎหมายไทย ซึ่งพอจะแยกสาระสำคัญของการทำละเมิดออกมาเป็นข้อ ๆ ได้ดังนี้<sup>38</sup>

1) ผู้กระทำ ผู้ที่กระทำละเมิดได้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 420 นั้นไม่จำกัดว่าจะเป็นผู้ใด บุคคลที่มีสภาพบุคคลอยู่ในวันที่ทำให้เกิดละเมิดย่อมต้องรับผิดชอบในการละเมิดของตน บุคคลธรรมดาแม้จะไม่มีความสามารถในการทำนิติกรรม เช่น ผู้เยาว์ คนไร้ความสามารถ หรือคนเสมือนไร้ความสามารถก็ทำละเมิดได้ นิติบุคคลนั้นแม้ไม่มีชีวิตจิตใจแต่ก็มีการกระทำอันเป็นการละเมิดได้ โดยผ่านผู้กระทำแทนทั้งหลาย

2) การกระทำ การกระทำที่จะทำให้เกิดละเมิดบุคคลอื่นได้นั้น ผู้กระทำจะต้องกระทำโดยรู้สำนึกในการกระทำ และอยู่ภายใต้บังคับของจิตใจ ที่ผู้กระทำจะเคลื่อนไหว หรือไม่เคลื่อนไหวร่างกายของตน การคิดหรือเพียงแต่ตัดสินใจยังไม่ถือเป็นการกระทำ เพราะเป็นเรื่องที่อยู่ภายในจิตใจ トラบไตที่ยังไม่ได้กระทำตามที่คิดที่ตัดสินใจไว้ ก็ถือว่ายังไม่มี การกระทำ การกระทำที่ไม่อยู่ภายใต้บังคับจิตใจไม่อาจจะเรียกว่ามีการกระทำได้ การกระทำของเด็กทารก การเคลื่อนไหวร่างกายนั้นเกิดจากความรู้เพียงสาไม่อาจจะเรียกว่าเคลื่อนไหวร่างกายภายใต้บังคับของจิตใจ หรือการเคลื่อนไหวเพราะเกิดจากการเจ็บป่วย ละเมอ เป็นการเคลื่อนไหวโดยไร้สติไม่เป็นการกระทำ แต่คนที่มีจิตบกพร่อง โรครจิตหรือมีจิตฟั่นเฟือนแม้ในทางอาญาจะเป็นเหตุยกเว้นโทษ แต่ในทางแพ่งหากกระทำในขณะที่รู้สำนึกในการกระทำก็ต้องรับผิดชอบในการละเมิด<sup>39</sup>

3) โดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ความรับผิดชอบเพื่อการละเมิดนั้นเป็นความรับผิดชอบทางแพ่งที่มีหลักว่าจะต้องมี ความผิด(fault) <sup>40</sup> โดยความผิดในที่นี้พิจารณาจากการกระทำนั้นเป็นการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่ โดยที่การจงใจนั้นมีสองความหมาย คือการตั้งใจให้ผู้อื่นเสียหายหรือเพียงแค่ว่าการกระทำของตนอาจทำให้ผู้อื่นเสียหายได้ โดยที่ผลของความเสียหายจะเกิดมากหรือน้อยไม่ใช่ข้อสำคัญ<sup>41</sup>

ส่วนการกระทำโดยประมาทนั้น หมายถึงการกระทำโดยไม่ใช้ความระมัดระวังให้เพียงพอ ซึ่งโดยทั่ว ๆ ไปแล้วบุคคลเช่นนั้นอาจใช้ความระมัดระวังได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่ และ

<sup>38</sup> ไพจิตร ปุณฺณพันธ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด เรื่องข้อสันนิษฐานทางกฎหมาย, (กรุงเทพมหานคร : นิติบรรณาการ, 2548), น.5.

<sup>39</sup> เพิ่งอ้าง, น.7.

<sup>40</sup> อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 39, น. 62.

<sup>41</sup> เพิ่งอ้าง, น. 65.



จะต้องไม่ใช่การกระทำโดยตั้งใจหรือเล็งเห็นผล<sup>42</sup> ซึ่งความรับผิดที่เกิดจากการกระทำโดยประมาทนั้น กฎหมายไม่ได้บัญญัติระดับของความประมาทไว้ ว่ากระทำประมาทเลินเล่อธรรมดาหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง ดังนั้นไม่ว่าจะเป็นความประมาทเลินเล่อในระดับใดก็เป็นการกระทำอันเป็นละเมิดได้ทั้งนั้น แต่ในส่วนของความระมัดระวังนั้นหากบุคคลใดมีอาชีพในการทำงานนั้น ๆ จะต้องใช้ความระมัดระวังอย่างผู้มีอาชีพ จะใช้ความระมัดระวังอย่างเช่นวิญญูชนที่ไม่ได้ทำอาชีพอย่างตนเองไม่ได้

4) โดยผิดกฎหมาย ความหมายของการกระทำโดยผิดกฎหมายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้นมีความหมายเพียงแค่ว่าไม่ชอบด้วยกฎหมายเท่านั้น แม้การกระทำนั้นไม่ถึงกับผิดกฎหมายโดยชัดแจ้ง แต่กระทำโดยไม่มีสิทธิหรือผิดหน้าที่ก็เป็นการกระทำโดยมิชอบด้วยกฎหมายตามความหมายของมาตรา 420 แล้ว<sup>43</sup> แต่ถ้าหากว่าการกระทำนั้นผู้กระทำมีอำนาจกระทำได้ไม่ว่าจะเป็นอำนาจที่ทำได้ตามกฎหมาย แม้จะทำให้เกิดความเสียหายขึ้นกับบุคคลอื่น ก็ไม่ต้องรับผิดในความเสียหายนั้น แม้แต่การกระทำนั้นเป็นการใช้สิทธิของผู้กระทำที่สามารถทำได้ แต่ถ้าเป็นการใช้สิทธิที่มีแต่จะเกิดความเสียหายต่อผู้อื่น แม้การกระทำนั้นจะไม่ผิดกฎหมาย แต่ก็เป็นการละเมิดได้เช่นกัน เพราะตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 421 บัญญัติไว้ว่า “การใช้สิทธิซึ่งมีแต่จะให้เสียหายแก่บุคคลอื่นนั้น ท่านว่าเป็นการอันมิชอบด้วยกฎหมาย

5) มีความเสียหายต่อบุคคลอื่น ความรับผิดในการละเมิดนั้นจะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ นั้น ไปก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้อื่นด้วย หากไม่เกิดความเสียหาย ความรับผิดในการละเมิดก็ไม่อาจมีได้ ความเสียหายต่อผู้อื่นนั้นประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 “...ให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่า ผู้นั้นทำละเมิด จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น” ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลอื่นนั้น อาจเป็น ชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่ง ซึ่งเป็นสิ่งที่กฎหมายในเรื่องละเมิดต้องการคุ้มครองให้กับบุคคลทุกคน ไม่ให้มีผู้ใดมาทำอันตราย และหากฝ่าฝืน จำต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

ในส่วนนี้จะกล่าวถึงความรับผิดเพื่อจะละเมิดอันเกิดจากอุบัติเหตุจากรถและค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิด เพื่อเป็นแนวทางในการศึกษาเกี่ยวกับการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ดังจะได้กล่าวรายละเอียดตามลำดับคือ

<sup>42</sup> เสนีย์ ปราโมช, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติกรรมและหนี้ ภาค 1-2, (กรุงเทพมหานคร : นิติบรรณาการ, 2505), น. 621.

<sup>43</sup> ไพจิตร ปุญญพันธ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด เรื่องข้อสันนิษฐานทางกฎหมาย, (กรุงเทพมหานคร : นิติบรรณาการ, 2548), น.15.

## 2.4.2 ความรับผิดเพื่อละเมิดอันเกิดจากอุบัติเหตุจากรถ

อุบัติเหตุจากรถสามารถที่จะป้องกันได้ แต่การที่จะป้องกันไม่ให้เกิดขึ้นได้เลยนั้น ย่อมเป็นเหตุที่สุจริตที่สุดที่จะกระทำได้นั้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถย่อมก่อให้เกิดความเสียหายในหลายประการไม่ว่าจะเป็นชีวิตหรือร่างกาย บาดเจ็บ ทูพพลภาพ และความเสียหายต่อทรัพย์สิน ซึ่งในทางกฎหมายแพ่งถ้าเป็นกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่อแล้วถือว่าเป็นเรื่องละเมิด และผู้ที่ก่อให้เกิดความเสียหายจะต้องรับผิดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ได้รับความเสียหาย อุบัติเหตุจากรถนี้ถือว่าเป็นการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ได้มีบทบัญญัติว่าด้วยเรื่องละเมิด ที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดในความเสียหายอันเกิดจากอุบัติเหตุจากรถ คือมาตรา 420<sup>44</sup> อันเป็นบทหลัก และมาตรา 437<sup>45</sup> เป็นบทเฉพาะเกี่ยวกับความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะ ซึ่งทั้ง 2 มาตรานี้มีหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบที่แตกต่างกันที่ผู้เสียหายจะได้รับคุ้มครองในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน รายละเอียดของบทบัญญัติทั้งสองมาตรานี้จะได้กล่าวโดยละเอียด คือ

### 2.4.2.1 ความรับผิดเพื่อละเมิดตามมาตรา 420

มาตรา 420 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำต่อบุคคลอื่น โดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นกระทำละเมิด จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น”

ตามบทบัญญัติมาตรา 420 พอสรุปความหมายของละเมิดได้ว่า หมายถึง การกระทำผิดกฎหมายโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ เป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใด ซึ่งผู้กระทำจะต้องรับผิดใช้ค่าสินไหมทดแทน ละเมิดจะต้องเป็นการกระทำผิดกฎหมายและเกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น ถ้ามีการกระทำผิดกฎหมายแต่ไม่เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นหรือเกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น แต่การกระทำนั้นไม่ผิดกฎหมายย่อมไม่เป็นการละเมิด ซึ่งการกระทำละเมิดนี้ก่อให้เกิดผลในทางกฎหมาย คือการใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ที่ถูกกระทำละเมิด แม้ผู้กระทำมิได้ประสงค์ให้เกิดผลเช่นนั้นก็ตาม แต่ก็เกิดขึ้นโดยอำนาจของกฎหมาย

<sup>44</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420

<sup>45</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437

และมาตรา 420 นี้กำหนดหลักความผิดในกรณีละเมิดนี้ขึ้นอยู่กับหลักความจงใจหรือประมาทเลินเล่อก่อให้เกิดความเสียหายเป็นพื้นฐานของความรับผิด(Liability Based on Fault) กล่าวคือไม่มีความรับผิดถ้าปราศจากความผิด

#### 2.4.2.2 ความรับผิดเพื่อละเมิดตามมาตรา 437

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 437 วรรคแรกบัญญัติว่า “บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอย่างใด ๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่า การเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเอง”

ตามบัญญัติดังกล่าว ประสงค์จะให้ผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากยานพาหนะนั้น ไม่ว่าผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแลยานพาหนะจะได้จงใจหรือประมาทเลินเล่อ ก่อให้เกิดความเสียหายหรือไม่ก็ตาม เว้นแต่จะพิสูจน์แก้ตัวได้ ตามบทบัญญัตินี้มีหลักเกณฑ์ที่จะพิจารณาดังนี้

ก. ยานพาหนะที่เดินด้วยเครื่องจักรกล หมายถึง ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้เครื่องจักรกล เช่น รถยนต์ เรือยนต์ เครื่องบิน ซึ่งเคลื่อนไปด้วยกำลังเครื่องจักร เครื่องยนต์ เครื่องไฟฟ้า หรือพลังแสงอาทิตย์ หรือพลังงานปรมาณู ถ้ายานพาหนะเคลื่อนไปด้วยแรงคนหรือแรงสัตว์หรือพลังงานธรรมชาติโดยตรง เช่น รถจักรยาน เกรียน รถม้า เรือใบ มิใช่ยานพาหนะเดินด้วยเครื่องจักรกล

ข. ความเสียหายต้องเกิดขึ้นขณะยานพาหนะนั้นกำลังเดินด้วยเครื่องจักรกล มิใช่ยานพาหนะที่จอดอยู่กับที่แล้วผู้เสียหายไปโดยยานพาหนะนั้นเข้าเอง หรือการเคลื่อนที่ไป เพราะคนเข็นหรือสัตว์ฉุดลาก หรือไหลจากที่สูงลงสู่ที่ต่ำไม่ถึงว่าเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล แต่ถ้ายานพาหนะวิ่งไปแล้วเครื่องดับรถยนต์ยังคงเล่นต่อไปอยู่ต้องถือว่ายานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล

ค. ความเสียหายเกิดจากยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล นั้น จะเกิดจากตัวยานพาหนะนั้นโดยตรง เช่น ชน ทับ หรือเป็นผลจากการเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล เช่น พลิกคว่ำ ของที่บรรทุกมาตกหล่นไปทับผู้อื่นเสียหาย หรือวิ่งไปบนน้ำซึ่งขังอยู่ กระเด็นไปเปียกคนข้างถนนหรือคลื่นรถยนต์ทำให้เกิด เรือบรรทุกคว่ำ

ง. ความเสียหายต้องเกิดแก่บุคคล ทรัพย์สิน หรือยานพาหนะอื่นที่ไม่ได้เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ในระหว่างยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลด้วยกันไม่อยู่ในความหมายของมาตรานี้ ทั้งนี้เพราะมาตรานี้เป็นบทบัญญัติซึ่งเป็นข้อสันนิษฐานของกฎหมายว่าฝ่ายหนึ่งเป็นพยานเป็นยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลแต่อีกฝ่ายไม่ใช่ ฝ่ายที่เดินด้วยกำลัง

เครื่องจักรกลต้องนำสับแก้ตัวให้พ้นผิด ถ้าไม่นำสับก็เข้าข้อสันนิษฐานตามกฎหมายว่าเป็นฝ่ายผิดและชดใช้ค่าเสียหาย แต่ถ้าทั้งสองฝ่ายต่างใช้กำลังเครื่องจักรกลด้วยกัน ฝ่ายที่กล่าวอ้างว่าอีกฝ่ายประมาทต้องเป็นผู้สับตามมาตรา 420 จะใช้มาตรา 437 ไม่ได้(คำพิพากษาฎีกาที่ 828/2500)

#### 2.4.3 ค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิด

ตามพระราชบัญญัติกฎหมายแพ่งว่าด้วยเรื่องละเมิดนั้น กำหนดให้ผู้กระทำละเมิดต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ได้รับความเสียหาย ซึ่งกำหนดไว้ในมาตรา 438 , 442-446 ซึ่งระบุไว้ดังนี้

มาตรา 438 กำหนดว่า “ ค่าสินไหมทดแทนจะพึงใช้โดยสถานใดเพียงใดนั้น ให้ศาลวินิจฉัยตามควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด

อนึ่ง ค่าสินไหมทดแทนนั้นได้แก่การคืนทรัพย์สินอันผู้เสียหาย ต้องเสียไปเพราะละเมิด หรือใช้ราคาทรัพย์สินนั้น รวมทั้งค่าเสียหาย อันจะพึงบังคับให้ใช้เพื่อความเสียหายอย่างใด ๆ อันได้ก่อกำขึ้นนั้นด้วย ”

จากมาตราดังกล่าว อาจสรุปได้ว่า ค่าสินไหมทดแทน คือการชดใช้ความเสียหายอันเกิดจากการกระทำละเมิด โดยการคืนทรัพย์สินอันผู้เสียหายต้องเสียไปหรือใช้ราคาทรัพย์สินนั้น รวมทั้งค่าเสียหายใดๆ เพื่อให้ผู้เสียหายได้กลับคืนสู่ฐานะเดิมหรือใกล้เคียงกับฐานะเดิมที่สุดเท่าที่สามารถกระทำได้<sup>46</sup>

ในกรณีที่ความเสียหายได้เกิดขึ้นเพราะความผิดของผู้เสียหายมีส่วนอยู่ด้วย จำเลยสามารถยื่นคำให้การต่อสู้ในประเด็นดังกล่าว เพื่อให้ศาลมีดุลพินิจในการปรับส่วนค่าสินไหมทดแทนตามขนาดลง (มาตรา ๔๔๒)<sup>47</sup>

#### 2.4.3.2 ประเภทค่าสินไหมทดแทน

1) การคืนทรัพย์สิน ตามมาตรา 439 กำหนดไว้ว่า “ บุคคลผู้จำต้องคืนทรัพย์สินอันผู้อื่นต้องเสียไปเพราะ ละเมิดแห่งตนนั้น ยังต้องรับผิดชอบตลอดถึงการที่ทรัพย์สินนั้นทำลายลง โดยอุบัติเหตุหรือการคืนทรัพย์สินตกเป็นพันวิสัยเพราะเหตุอย่างอื่นโดย อุบัติเหตุ ” หรือทรัพย์สินนั้นเสื่อมเสีย

<sup>46</sup> ศักดิ์ สนองชาติ , คำอธิบายโดยย่อประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด , น. 106.

<sup>47</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 442 กำหนดไว้ว่า “ ถ้าความเสียหายได้เกิดขึ้นเพราะความผิดอย่างหนึ่ง อย่างใดของผู้ต้องเสียหายประกอบด้วยไซ้ ท่านให้นำบทบัญญัติ แห่งมาตรา 223 มาใช้บังคับ โดยอนุโลม ”

ลงโดยอุบัติเหตุ นั่นด้วย เว้นแต่เมื่อ การที่ทรัพย์สินทำลาย หรือตกเป็นพันวิสัยจะคืนหรือเสื่อมเสีย นั้น ถึงแม้ว่าจะมิได้มีการทำละเมิด ก็คงจะต้องตกไปเป็นอย่างนั้นอยู่เอง

2) การใช้ราคาทรัพย์สิน ในกรณีไม่อาจคืนทรัพย์สินได้เพราะได้เสื่อมค่า บุบสลาย ตามมาตรา 440<sup>48</sup> และ 441<sup>49</sup>

3) การชดใช้ค่าเสียหาย (เงิน) มาตรา 438 วรรคสอง "ค่าเสียหายอันจะพึงบังคับให้ใช้เพื่อความเสียหายอย่างใด ๆ อันได้เกิดขึ้นด้วย"

#### 2.4.3.3 ค่าเสียหายที่จำเลยได้เกิดขึ้น มีการจำแนกเป็นกรณีต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

ก. ความเสียหายแก่ชีวิต ประกอบด้วย มาตรา 443<sup>50</sup> และ 445<sup>51</sup> ได้แก่ ค่าปลงศพ (ค่าใช้จ่ายอันจำเป็นอย่างอื่น), ในกรณีมิได้ตายในทันที ยังมีค่ารักษาพยาบาล, ค่าขาดประโยชน์ทำมาหาได้, ค่าขาดไร้อุปการะ, ค่าขาดแรงงาน

<sup>48</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 440 กำหนดไว้ว่า ในกรณีที่ต้องใช้ราคาทรัพย์สิน อันได้เอาของเขาไปก็ดี ในกรณีที่ต้องใช้ราคาทรัพย์สินอันลดน้อยลงเพราะบุบสลายก็ดี ฝ่ายผู้ต้องเสียหายจะเรียกดอกเบี้ยในจำนวนเงินที่จะต้องชดใช้ คิดตั้งแต่เวลาอัน เป็นฐานที่ตั้งแห่งการประมาณราคานั้นก็ได้

<sup>49</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 441 กำหนดไว้ว่า “ ถ้าบุคคลจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอย่างใด ๆ เพราะเอาสังหาริมทรัพย์ของเขาไปก็ดี หรือเพราะ ทำของเขาให้บุบสลายก็ดี เมื่อใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลซึ่ง เป็นผู้ครอบทรัพย์สินนั้นอยู่ในขณะที่เอาไป หรือขณะที่ทำให้บุบสลาย นั้นแล้ว ท่านว่าเป็นอันหลุดพ้นไปเพราะการที่ได้ใช้ให้เช่นนั้น แม้กระทั่ง บุคคลภายนอกจะเป็นเจ้าของทรัพย์สินหรือมีสิทธิอย่างอื่น เหนือทรัพย์สินนั้น เว้นแต่สิทธิของ บุคคลภายนอกเช่นนั้นจะเป็น ที่รู้อยู่แก่ตน หรือมิได้รู้เพราะความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง ของตน ”

<sup>50</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 443 กำหนดไว้ว่า “ ในกรณีทำให้เขาถึงตาย นั้น ค่าสินไหมทดแทนได้แก่ ค่าปลงศพ รวมทั้งค่าใช้จ่ายอันจำเป็นอย่างอื่น ๆ อีกด้วย ”

<sup>51</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 445 กำหนดไว้ว่า “ ในกรณีทำให้เขาถึงตาย หรือให้เสียหายแก่ร่างกาย หรืออนามัยก็ดี ในกรณีทำให้เขาเสียเสรีภาพก็ดี ถ้าผู้ต้องเสียหาย มีความผูกพันตามกฎหมาย จะต้องทำการงานให้เป็นคุณแก่บุคคล ภายนอกในครัวเรือน หรืออุตสาหกรรมของบุคคลภายนอกนั้นไซ้ ท่านว่าบุคคลผู้จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนนั้นจะต้องใช้ค่าสินไหม ทดแทนให้แก่บุคคลภายนอก เพื่อที่เขาต้องขาดแรงงานอันนั้นไปด้วย ”

ข. ความเสียหายแก่ร่างกายและอนามัย ประกอบด้วย มาตรา 444-446 ได้ อธิบายไว้เป็นอย่างดีว่า ผู้เสียหายสามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนไว้ ดังนี้

- ค่าใช้จ่ายอันจำเป็นที่ต้องเสียไป (มาตรา 9 วรรคแรก) ได้แก่ ค่ารักษาพยาบาล โดยตรง เช่น ค่ายา ค่าผ่าตัด ค่ารักษาบาดแผล ค่าห้อง ค่าอวัยวะเทียม ค่ายา หลังจากออกจาก โรงพยาบาลแล้ว และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องเนื่องโดยจำเป็น เช่น ค่าจ้างพยาบาลเฝ้าไข้ ค่ารถแท็กซี่ที่นำไป ทำงานระหว่างเดินไม่ได้ หรือค่าแท็กซี่ที่ภรรยาไปเยี่ยม (คำพิพากษาฎีกาที่ 450/2516 ค่าใช้จ่ายที่ เกี่ยวเนื่องนี้จะต้องเป็นค่าใช้จ่ายจำเป็นและสมควรจริงๆ ไม่ใช่ค่าใช้จ่ายทั้งหมด<sup>52</sup>

ค. ความเสียหายแก่เสรีภาพ ประกอบด้วย ค่าขาดแรงงาน ตามมาตรา 445 หมายถึง ค่าชดใช้การขาดงานในครัวเรือนและในอุตสาหกรรมของบุคคลภายนอก ซึ่งบุคคลภายนอกผู้ ได้รับความเสียหายมีสิทธิเรียกเอาจากผู้ทำละเมิด<sup>53</sup> , ค่าเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงิน ตามมาตรา 446 หมายความว่า ค่าเสียหายแก่ร่างกายและอนามัย ซึ่งไม่อาจคำนวณได้เป็นตัวเงิน เช่น ค่าทนทุกข์ ทรมาน ระหว่างเจ็บป่วย เพราะถูกทำละเมิด ค่าเสื่อมสุขภาพอนามัย ค่าร่างการพิการ หรือค่าหน้า เสียดใจ ไม่ถือว่าซ้ำซ้อนกับการกับค่าประกอบการงาน<sup>54</sup>

ง. ความเสียหายแก่ชื่อเสียง ประกอบด้วย มาตรา 447 กำหนดไว้ว่า “ บุคคลใดทำให้เขาต้องเสียหายแก่ชื่อเสียง เมื่อผู้ ต้องเสียหายร้องขอ ศาลจะสั่งให้บุคคลนั้นจัดการตาม ควรเพื่อทำให้ ชื่อเสียงของผู้นั้นกลับคืนดีแทนให้ใช้ค่าเสียหายหรือทั้งให้ใช้ค่าเสียหายด้วยก็ได้ ”

จ. ความเสียหายต่อทรัพย์สิน ประกอบด้วยมาตรา 438 ได้แก่ การใช้คืน ทรัพย์สิน, การใช้ราคาทรัพย์สิน

ฉ. ความเสียหายต่อสิทธิอื่น ๆ ได้แก่ กรณีละเมิดต่อหญิงในความผิดอาญา ที่เป็นทฤษฎีศีลธรรม (การกระทำที่ผิดต่อศีลธรรม) เช่น อนาคต ช่มชู้นกระทำชำเรา อดคร่ำ เป็นต้น

## 2.5 แนวคิดเกี่ยวกับการประกันภัยค่าจุน

ความเสียหายอันเกิดจากจากอุบัติเหตุรถยนต์ ในแต่ละครั้งก่อให้เกิดความเสียหายในหลาย ประการ และผู้ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุอาจเข้าลักษณะที่ถือได้ว่าการกระทำละเมิดต่อบุคคลอื่น

<sup>52</sup> พนมเทียน เพชรไผ่, “ทัศนนะของสมาชิกรัฐสภาต่อพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัย จากรถ พ.ศ. 2535,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2535), น. 42

<sup>53</sup> เพิ่งอ้าง, น. 43.

<sup>54</sup> เพิ่งอ้าง, น. 43.

จำเป็นต้องมีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหาย อันเนื่องจากอุบัติเหตุรถนั้น ดังนั้นเพื่อลดความเสี่ยงภัยในความรับผิดชอบดังกล่าว จึงมีวิธีการโอนความเสี่ยงภัยในรูปแบบการประกันภัย ( Insurance Transfer) โดยวิธีนี้บุคคลที่มีความเสี่ยงภัยจะโอนความเสี่ยงภัย และความเสียหายทางการเงินที่อาจจะเกิดขึ้นไปให้บริษัทประกันภัย ในรูปแบบของการประกันภัยไว้กับบริษัทประกันภัย โดยการทำสัญญาประกันภัย ซึ่งบริษัทประกันภัยสัญญาว่าจะใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้เอาประกันภัย สำหรับความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครองตามสัญญาประกันภัยนั้นการประกันภัยอุบัติเหตุอันเกิดจากรถนี้มี ส่วนของการประกันภัยค้ำจุน ซึ่งเป็นการประกันวินาศภัยอย่างหนึ่ง<sup>55</sup> ตามที่บัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 887 และมาตรา 888 ดังต่อไปนี้

ตาม มาตรา 887 อันว่าประกันภัยค้ำจุนนั้น คือสัญญาประกันภัยซึ่งผู้รับประกันภัยตกลงว่าจะใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัยเพื่อความวินาศภัยอันเกิดขึ้นแก่บุคคลอีกคนหนึ่ง และซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบบุคคลผู้ต้องเสียหายชอบที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนตามที่ตนควรจะได้จากผู้รับประกันภัยโดยตรง แต่ค่าสินไหมทดแทนเช่นว่านี้หาอาจจะคิดเกินไปกว่าจำนวนอันผู้รับประกันภัยจะพึงต้องใช้ตามสัญญานั้นได้ไม่ ในคดีระหว่างบุคคลผู้ต้องเสียหายกับผู้รับประกันภัยนั้น ท่านให้ผู้ต้องเสียหายเรียกตัวผู้เอาประกันภัยเข้ามาในคดีด้วย

อนึ่ง ผู้รับประกันภัยนั้นแม้จะได้ส่งค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยแล้วก็ยังสามารถพ้นจากความรับผิดชอบต่อบุคคลผู้ต้องเสียหายนั้นไม่ เว้นแต่ตนจะพิสูจน์ได้ว่าสินไหมทดแทนนั้นผู้เอาประกันภัยได้ใช้ให้แก่ผู้ต้องเสียหายแล้ว

ตามมาตรา 888 ถ้าค่าสินไหมทดแทนอันผู้รับประกันภัยได้ใช้ไปโดยคำพิพากษานั้นยังไม่คุ้มค่าวินาศภัยเต็มจำนวนไซ้ ท่านว่าผู้เอาประกันภัยก็ยังคงต้องรับใช้จำนวนที่ยังขาด เว้นไว้แต่บุคคลผู้ต้องเสียหายจะได้ละเลยเสียไม่เรียกตัวผู้เอาประกันภัยเข้ามาสู่คดีด้วยดังกล่าวไว้ในมาตราก่อน

หลักประกันภัยความเสียหายอันเกิดจากอุบัติเหตุรถยนต์ในแต่ละครั้งก่อให้เกิดความเสี่ยงในหลายประการและผู้ที่เกี่ยวข้องให้เกิดอุบัติเหตุอาจเข้าลักษณะที่ถือได้ว่าเป็นการกระทำละเมิดต่อบุคคลอื่น จำเป็นต้องมีการชดใช้ค่าเสียหายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายอันเนื่องจากอุบัติเหตุรถนั้น ดังนั้นเพื่อลดความเสี่ยงภัยในการรับผิดชอบดังกล่าวจึงมีวิธีการโอนความเสี่ยงภัยในรูปแบบของประกันภัยโดยวิธีนี้ บุคคลที่มีความเสี่ยงภัยจะโอนความเสี่ยงภัยและความเสียหายทางการเงินที่อาจจะเกิดขึ้นไปให้บริษัทประกันภัยในรูปแบบของประกันภัยไว้กับบริษัทประกันภัยโดยทำสัญญาประกันภัย

<sup>55</sup> เพิ่งอ้าง, น.45.

## บทที่ 3

### กฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของประเทศญี่ปุ่น

#### 3.1 ความเป็นมาของการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามกฎหมายประเทศญี่ปุ่น

ความเป็นมาของการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามกฎหมายประเทศญี่ปุ่น การประกันภัยรถยนต์ในประเทศญี่ปุ่นเริ่มครั้งแรกใน ปี ค.ศ. 1914 ซึ่งในขณะนั้นมีรถยนต์เพียง 1066 คัน หลังจากสงครามโลกครั้งที่ 2 เป็นต้นมาปริมาณรถยนต์มีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ซึ่งอาจเป็นเพราะประเทศญี่ปุ่นเป็นผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ประเทศหนึ่งของโลก อีกทั้งมีการพัฒนาเกี่ยวกับอุตสาหกรรมเพิ่มมากขึ้นทำให้ปริมาณรถยนต์มีมากขึ้นเป็นอันดับที่ 2 ของโลก<sup>1</sup> ในช่วงปี ค.ศ. 1948 ถึง 1954 มีจำนวนผู้บาดเจ็บ และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถยนต์สูงจากเดิม 21,450 รายเป็น 78,764 ราย คิดเป็นร้อยละ 350 และมีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จนเป็นปัญหาใหญ่ของญี่ปุ่น ซึ่งเดิมความรับผิดชอบ ต่อการบาดเจ็บ หรือเสียชีวิตที่เกิดจากอุบัติเหตุรถยนต์นั้นเป็นไปตามหลักเกณฑ์ ความรับผิดฐานละเมิด (Tort Liability ) ตามประมวลกฎหมายแพ่งของประเทศญี่ปุ่น มาตรา 709 (Article 709 of the Civil Code)<sup>2</sup> กล่าวคือ ผู้ได้รับสิทธิ์ ความเสียหายจะเรียกร้องค่าเสียหายได้ ต่อเมื่อสามารถพิสูจน์ได้ว่าเป็นความผิด หรือความประมาทของผู้ใช้รถ ซึ่งในหลายกรณีผู้ประสบภัยไม่มีหลักฐานเพียงพอที่จะพิสูจน์<sup>3</sup> จนกระทั่งในปี ค.ศ.1955 รัฐบาลญี่ปุ่นจึงได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ (Automobile Liability Security law

---

<sup>1</sup> Automobile Insurance Rating Organization of Japan , (AIRO) May 2002 Japan (with Appendix), p.1 และกมลวรรณ กิริตสมิต “การประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น” (Compulsory Automobile Liability Insurance )

<sup>2</sup> ตามประมวลกฎหมายแพ่งของญี่ปุ่น มาตรา 709 กำหนดว่า ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ละเมิดสิทธิของผู้อื่นจำเป็นต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการละเมิดนั้น

<sup>3</sup> Arthur Taylor Von Mehren " The Treatment of Motorvehicle Accidents : The Impact of Techonological Change on Law in Japan:the Legal order in Changing Society Legal Relation" (Massachusetts : Harvard University Press, 1963), p.401-403.



1955)<sup>4</sup> กฎหมายนี้กำหนดให้ การประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับ คือ Compulsory Automobile Liability Insurance ( CALL หรือ Ji-Bai-Seki) โดยมีความมุ่งหมายที่จะคุ้มครองผู้ที่ประสบภัย อุบัติเหตุจากรถยนต์จนเป็นเหตุให้ได้รับความบาดเจ็บ ทุพพลภาพ หรือเสียชีวิต แต่จะไม่คุ้มครองความเสียหายที่เกิดจาก ที่เกิดแก่ทรัพย์สินทรัพย์สินหรือตัวรถ

การประกันภัยรถยนต์ในประเทศญี่ปุ่นมีอยู่ 2 ประเภทเช่นเดียวกับประเทศไทยกล่าวคือ<sup>5</sup>

1. การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ (Volantaly Insurence) เป็นการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองตลอดไปถึง บุคคลที่ 3 ความรับผิดต่อการบาดเจ็บเสียชีวิตและทรัพย์สินหาย และรวมตลอดถึงอุบัติเหตุที่บุคคลนั้นเองเป็นผู้ก่อขึ้นเป็นการประกันภัยในส่วนที่เพิ่มเติมจากการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ และ

2. การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (Compulsory Insurance) การประกันภัยภาคบังคับนั้นคุ้มครองเฉพาะความรับผิดจากการบาดเจ็บทางกายและเสียชีวิตโดยระบุลำดับความรับผิดไว้ ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าการประกันภัยภาคบังคับเป็นการประกันความรับผิดขั้นพื้นฐานที่ผู้ครอบครองรถต้องจัดทำเพื่อคุ้มครองผู้บาดเจ็บ หรือเสียชีวิต การประกันภัยภาคสมัครใจเป็นการประกันภัยที่เกิดขึ้นกว่าจากขั้นพื้นฐานโดยคุ้มครองความรับผิดต่อทรัพย์สินของบุคคลอื่นด้วย<sup>6</sup>

### 3.2 มาตรการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถโดยกฎหมายญี่ปุ่น<sup>7</sup>

<sup>4</sup> Automotion Liability Security Law 1955 เป็นกฎหมาย ปีโชวะ 30 เลขที่ 97 เรียกเป็นภาษาญี่ปุ่น และเขียนด้วยอักษรโรมันว่า JIDOSHA SONGAI BAISHOHOS HOHO นิยมเรียกสั้นๆว่า JIBAIHO ประกาศใช้เป็นกฎหมายตั้งแต่ 1 ธันวาคม ค.ศ. 1955 และเริ่มใช้บังคับในเดือนกุมภาพันธ์ค.ศ. 1956: ดุโน ไกรวินท์ สารวิจิตร " กฎหมายการประกันภัยบุคคลที่ 3 ของประเทศญี่ปุ่น" วารสารนิติศาสตร์. 21, หน้า 53. Antomobile Insurance Rating Organization of Japan , (AIRO) May 2002 Antomobile Insurance In Japan (with Appendix) , p.3 กมลวรรณ กิริติสมิต “ การประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น ” (Compulsory Antomobile Liability Insurance ) วารสารประกันภัย. น. 55.

<sup>5</sup> วัลภา นนธ์ธนาภรณ์, “ปัญหาการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถพ.ศ.2535, ” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์, 2547), น.33

<sup>6</sup> เฟิงอ้าง, น.33-34.

เดิมการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยตามกฎหมายประเทศญี่ปุ่นนั้นได้รับความคุ้มครองตามประมวลกฎหมายแพ่งมาตรา 709 เช่นเดียวกับประเทศไทย แต่เนื่องจากการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายต้องใช้เวลายาวนานและค่าใช้จ่ายสูง และผู้ประสบภัยจากรถต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าเป็นความผิดหรือความประมาทเลินเล่อขอประสบภัยจากรถ ซึ่งส่วนมากเป็นผู้ประสบภัยไม่มีพยานหลักฐานเพียงพอพิสูจน์ความผิดได้ ต่อมาจึงได้มีการประกาศใช้กฎหมายการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ คือ พระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดของผู้ใช้รถ (Automobile Liability Security law 1955) และ การประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น (Compulsory Automobile Liability Insurance (CALL หรือ Ji-Bai-Seki)

พระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับหลักการสำคัญของการประกันความรับผิดในการใช้รถยนต์ทำบังคับประเทศญี่ปุ่นคือ มี 3 หลักการสำคัญ 3 ประการคือ<sup>8</sup>

(1) หลักการไม่แสวงหากำไรจากการประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับ ตาม Automobile Liability Security law มาตรา 25 มีหลักการว่า อัตราเบี้ยประกันภัยที่เรียกเก็บสำหรับการประกันภัยภาคบังคับนี้ จะกำหนดขึ้นเพื่อหวังผลกำไรนี้ ได้ จากหลักการนี้ ทำให้เกิดระบบอัตราเบี้ยประกันที่เรียกว่า No-Loss No-Profit กล่าวคือ เป็นระบบอัตราเบี้ยประกันภัย ที่ไม่ก่อให้เกิดผลกำไร แต่ก็ไม่ทำให้ผู้รับประกันภัยขาดทุน หากมีกำไรเกิดขึ้นจากการรับประกันภัยภาคบังคับนี้ จะมีมาตรการให้ผลกำไรดังกล่าวกลับคืนสู่ประชาชนโดยการลดเบี้ยประกันภัย หรือ เพิ่มค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ

(2) หลักการบังคับให้รถทุกคัน ต้องทำประกันภัย การประกันภัยความรับผิด จากการใช้รถยนต์ภาคบังคับนี้ มีการบังคับทั้งผู้ครอบครองรถ ที่จะนำรถออกวิ่งในทางถนน จะต้องทำประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ และผู้รับประกันภัยรถยนต์จะต้องรับประกันภัยรถทุกคัน ที่มีผู้นำมาทำประกันภัย โดยจะปฏิเสธการรับประกันภัยตามกฎหมายนี้ไม่ได้ตาม Automobile Liability Security law มาตรา 25 เว้นแต่จะมีเหตุการณ์ต่อไปนี้

- 1) เป็นรถยนต์ที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องมีการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ
- 2) มีการแถลงข้อความเท็จหรือ ปิดบังข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสัญญาประกันภัยอย่าง

ชัดเจน

<sup>7</sup> เฟิงอ้าง, น.34.

<sup>8</sup> เฟิงอ้าง, น.34-35.

- 3) ระยะเวลาของการประกันภัยนับจากวันที่ขอเอาประกันภัยจนถึงวันสิ้นสุดเกินระยะเวลาที่ระบุไว้
- 4) มีการทำประกันภัยซ้ำ ไม่ว่าจะทำประกันภัยภาคบังคับ (CALL) หรือสัญญา CALMA
- 5) พ้นสภาพจากการใช้รถยนต์

(3) หลักการหลักการประกันภัยในเรื่องความผิด และความประมาทเลินเล่อในการใช้รถ การประกันภัยความรับผิดโดยทั่วไปความเสียหาย จะต้องเกิดจากความผิด หรือความประมาทเลินเล่อของผู้เอาประกันภัย ผู้รับประกันภัยต้องพิสูจน์ให้ได้ว่า ผู้เอาประกันภัยเป็นฝ่ายผิด แต่การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามกฎหมายนี้ ผู้ประกันภัยสามารถเรียกร้องค่าเสียหายได้โดยพิสูจน์แต่เพียงว่าการบาดเจ็บ หรือเสียชีวิตเกิดจาก หรือมีผลมาจากอุบัติเหตุรถยนต์เท่านั้น Automobile Liability Security law มาตรา 3 กำหนดให้บุคคลผู้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเอง จะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน แก่ผู้ซึ่งได้รับอุบัติเหตุ ได้รับอันตรายทางกายจากการใช้รถของตนเอง เว้นแต่ผู้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเองนั้น จะสามารถพิสูจน์ได้ทั้ง ๓ ประการนี้

- 1) ผู้ใช้รถ เพื่อประโยชน์ของตนเอง และผู้ขับรถ ( ในกรณีที่ผู้ใช้รถ เพื่อประโยชน์ของตนเองนั้นไม่ได้เป็นผู้ขับเอง ) ไม่ได้ประมาทเลินเล่อในการขับรถ
- 2) อุบัติเหตุเกิดจากความตั้งใจหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ประสบภัยเอง หรือของบุคคลอื่นนอกจากผู้ขับขี่ และ
- 3) ไม่มีความบกพร่องหรือความผิดปกติของรถยนต์

ตามที่กฎหมายใช้คำว่า “ บุคคลผู้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเอง ” นั้นหมายถึงผู้ที่ควบคุมการเคลื่อนที่ของรถ และได้รับประโยชน์ใดๆ จากการที่รถนั้นเคลื่อนที่ โดยที่ผู้ใช้นั้นไม่ต้องจำเป็นต้องเป็นผู้เจ้าของรถ และไม่ต้องขับรถนั้นเองหรือเป็นผู้ครอบครองรถในขณะที่รถนั้นเกิดอุบัติเหตุ การที่กฎหมายบัญญัติเช่นนี้เป็นการหลักการประกันภัยของผู้ประสบภัยไปยังบุคคลผู้ใช้รถ เพื่อประโยชน์ของตนเองซึ่งหลักการประกันภัยทั้ง 3 ประการดังกล่าวสามารถพิสูจน์ได้ยาก ดังนั้นหลักการนี้จึงใกล้เคียงกับหลักความรับผิดโดยปราศจากความผิด<sup>9</sup>

<sup>9</sup> Automobile Insurance Rating Organization of Japan , (AIRO) May 2002  
Automobile Insurance In Japan (with Appendix) p. 4 : Arthur Taylor Von Mehren " The Treatment of Motor-vehicle Accidents : The Impact of Technological Change on Law in Japan:the Legal order in Changing Society p.407.

### 3.3 การประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับประเทศญี่ปุ่น

3.3.1 รถที่ต้องทำประกันภัยภาคบังคับตาม Automobile Liability Security law มาตรา 5 กำหนดว่ารถคันใดที่ไม่ได้จัดทำประกันภัยภาคบังคับ จะออกวิ่งในทางไม่ได้ เว้นแต่จะเป็นรถที่ได้รับยกเว้นตามกฎหมาย ซึ่งรถที่รับการยกเว้นนั้น ได้แก่ รถที่ใช้ในกิจการกองกำลังป้องกันตนเองหรือรถในกองทัพญี่ปุ่น และของกองทหารสหรัฐที่ใช้ในญี่ปุ่นในกิจการ เกี่ยวกับสนธิสัญญาความร่วมมือ และป้องกันร่วมกัน ระหว่างสหรัฐและญี่ปุ่นและรถที่ใช้ในกิจการของกองกำลังสหประชาชาติ จัดตั้งขึ้นของกลุ่มเกษตรกร ที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายว่าด้วยการเกษตร<sup>10</sup> ซึ่งเท่ากับรถที่ได้รับการยกเว้นดังกล่าวแล้วนั้นรถทุกคัน<sup>11</sup> ที่จะนำออกวิ่งในทางต้องทำประกันภัยภาคบังคับ รวมถึงรถยนต์ที่ใช้ในสถาบันพระมหากษัตริย์ ราชอาณาจักรโดยให้หน่วยงานที่เป็นต้นสังกัดของส่วนราชการนั้นเป็นผู้ตั้งงบประมาณสำหรับจัดให้มีการประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมาย นอกจากนี้รถจักรยานยนต์ก็จะต้องทำประกันภัยภาคบังคับนี้ด้วย

การทำประกันภัยภาคบังคับ จะต้องจัดทำเมื่อมีการจดทะเบียนรถครั้งแรก และจัดให้มีการทำประกันภัยทุกครั้งที่มีการตรวจสภาพรถ โดยกรมธรรม์จะต้องมีความคุ้มครองครอบคลุมตลอดถึงการตรวจสอบสภาพรถครั้งต่อไป โดยระยะเวลาในการนำรถไปตรวจสภาพนั้น จะแตกต่างกันไปตามประเภทของรถเช่นรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มีอายุการใช้งานตั้งแต่ 3 ปี แต่ไม่เกิน 10 ปี จะต้องได้รับการตรวจสภาพรถทุก 2 ปี ส่วนรถที่มีอายุการใช้งานเกิน 10 ปี จะต้องได้รับการตรวจสภาพรถทุกปี โดยที่ขึ้นทะเบียนไว้กับกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐานและขนส่งซึ่งแต่เดิมขึ้นทะเบียนกับกระทรวงคมนาคม ถ้าไม่จัดให้มีการประกันภัยดังกล่าวแล้ว ก็จะไม่สามารถจดทะเบียนรถได้ อีกทั้งรถคันนั้นก็ จะไม่ผ่านการตรวจสภาพ และจะไม่ได้รับอนุญาตให้วิ่งบนท้องถนนด้วย การนี้ จะทำให้แน่ใจได้ว่าจะไม่มีรถที่ไม่ได้ทำประกันภัยภาคบังคับมาวิ่งอยู่บนท้องถนน แต่ในทางกลับกันวิธีการทำประกันภัย เช่นนี้ ผู้ประกันภัยจะต้องชำระเบี้ยประกันภัยตามจำนวนที่กำหนดไว้สำหรับความคุ้มครอง จนถึง การตรวจสภาพรถในคราวต่อไป นอกจากนี้การประกันภัยนี้ยังติดตามตัวรถไปจนถึงการตรวจสภาพรถ

<sup>10</sup> ไกรวิน สารวิจิตร, "กฎหมายการประกันภัยบุคคลที่สามของประเทศญี่ปุ่น," วารสาร นิติศาสตร์. เล่มที่ 21, น.54.

<sup>11</sup> ศรีัญญา งามวงษ์วาน, "กฎหมายที่เหมาะสมสำหรับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ" (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตร์มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2528), น.38.

ครั้งต่อไป แม้ว่าในช่วงเวลาระหว่างนั้นรถคันดังกล่าวจะถูกโอนไปยังบุคคลอื่นก็ตาม<sup>12</sup> สำหรับรถจักรยานยนต์กฎหมายไม่ได้บังคับให้ต้องได้รับการตรวจสอบสภาพรถแต่เจ้าของ จะต้องติดเครื่องหมายที่แสดงว่าได้มีการทำประกันภัยภาคบังคับ ซึ่งออกโดยผู้รับประกันภัยและแสดงระยะเวลาเอาประกันภัยไว้ด้วย เพื่อสะดวกในการตรวจสอบ ว่ามีรถคันใดที่ไม่ทำประกันภัยภาคบังคับนี้<sup>13</sup> ผู้ฝ่าฝืนไม่ทำประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมายนี้ จะได้รับโทษจำคุกเกิน 1 ปี หรือปรับไม่เกินห้าแสนเยน<sup>14</sup> (เดิมได้รับจำคุกไม่เกินหกเดือนหรือปรับไม่เกินห้าหมื่นเยน )

3.3.2 ผู้เอาประกันภัย คือ บุคคลที่จะได้รับการคุ้มครองจากกรมธรรม์ประกันภัย โดยผู้รับประกันภัยจะخذใช้ค่าเสียหาย ในนามผู้เอาประกันภัย ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัย จะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ซึ่งได้รับอันตรายจากการใช้รถของตน ผู้เอาประกันภัยในการประกันภัยภาคบังคับนี้มีดังนี้

1) ผู้ครอบครองรถ<sup>15</sup> ได้แก่ เจ้าของรถ หรือบุคคลใดๆ ซึ่งมีสิทธิใช้รถ และได้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเอง ดังนั้นบุคคลใดที่ขับรถโดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าของรถ เช่น ขโมย ไม่ถือเป็นผู้ครอบครอง และ ไม่ได้รับความคุ้มครองจากกรมธรรม์ประกันภัย<sup>16</sup> โดยตัวแทนประกันภัยภาคบังคับนี้ จะคุ้มครองความรับผิดของผู้ครอบครองรถที่เกิดจากการใช้รถ ตามที่กำหนดไว้ใน Automobile Liability Security law มาตรา 3

2) ผู้ขับรถ<sup>17</sup> ได้แก่ ผู้ที่ไม่ใช่ครอบครองรถตาม (1) แต่หน้าที่ขับรถ หรือช่วยเหลือในการขับรถนั้นเพื่อประโยชน์ของบุคคลอื่น โดยกรมธรรม์ประกันภัยภาคบังคับนี้ คุ้มครองความรับผิดของผู้ขับรถสำหรับความเสียหาย ต่อร่างกายของบุคคลภายนอก ที่เกิดจากการขับรถ จำกัด

<sup>12</sup> Automobile Insurance Rating Organization of Japan , (AIRO) May 2002  
Automobile Insurance In Japan (with Appendix), p. 6.

<sup>13</sup> Ibid., p.6.

<sup>14</sup> Ibid., p.6.

<sup>15</sup> Automotion Liability Security Law 1955 Article 2. (paragraph 3)

<sup>16</sup> Automobile Insurance Rating Organization of Japan , (AIRO) May 2002  
Automobile Insurance In Japan (with Appendix) p. 4 : Arthur Taylor Von Mehren " The Treatment of Motor-vehicle Accidents : The Impact of Techonological Change on Law in Japan:the Legal order in Changing Society p.407.

<sup>17</sup> Automotion Liability Security Law 1955 Article 2. (paragraph 4)

เฉพาะความรับผิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เท่านั้น ทั้งนี้เนื่องจากผู้ขับรถไม่ใช่บุคคลผู้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเอง และมีความรับผิดตามที่กฎหมายตามที่กำหนดไว้ใน Automobile Liability Security law มาตรา 3 โดยกฎหมาย ถือว่าผู้ขับรถเป็นผู้เอาประกันภัยด้วย ผู้ขับรถจึงได้รับความคุ้มครองจากการเรียกร้องรับช่วงสิทธิ จากเจ้าของรถ ซึ่งได้จ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัย หรือ จากการเรียกร้องของบริษัทประกันภัย ผู้รับ ช่วงสิทธิติดตามทวงถาม เช่นกรณีคนขับรถของบริษัท<sup>18</sup>

3) ผู้รับประกันภัย<sup>19</sup> ตาม Automobile Liability Security law มาตรา 24 วางหลักเกณฑ์ให้บริษัทประกันภัยที่รับประกันภัยรถยนต์ต้องรับประกันภัยความรับผิด จากการใช้รถยนต์ภาคบังคับ และจะปฏิเสธการรับประกันภัยดังกล่าวไม่ได้ เว้นแต่กรณีที่มีเหตุผลพิเศษตามกฎหมายกำหนดไว้ เช่น ผู้เอาประกันภัยไม่ชำระเบี้ยประกันภัย หรือ แจ้งข้อมูลอันเป็นเท็จ หรือ ปกปิดข้อเท็จจริง เป็นต้น และนับตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน ค.ศ. 2002 บรรดาบริษัทประกันภัย ที่สามารถรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับได้ต้องเป็นบริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ และบริษัทที่ตั้งขึ้นเพื่อซื้อขายหุ้นที่สำนักงานบริการทางการเงินมีอำนาจกำกับดูแลภายใต้กฎหมายธุรกิจประกันภัยตาม Automobile Liability Security law มาตรา 6 และ ปัจจุบันมีบริษัทผู้รับประกันภัยในประเทศญี่ปุ่นทั้งหมด 38 บริษัท เป็นบริษัทของประเทศญี่ปุ่นเอง 27 บริษัทนอกนั้นเป็นบริษัทประกันภัยของต่างชาติที่ได้รับอนุญาตจากทางการของประเทศญี่ปุ่นอีก 11 บริษัท

นอกจากบริษัทประกันภัยแล้ว ผู้รับประกันภัยในระบบประกันภัยภาคบังคับ ได้แก่ สหกรณ์ต่างๆ เช่นสหกรณ์การเกษตร ที่ก่อตั้งขึ้นภายใต้ กฎหมายสังคมสหกรณ์การเกษตร สหกรณ์ผู้บริโภครที่ก่อตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายสังคมสหกรณ์การกินอยู่ของผู้บริโภค หรือ สหกรณ์สาธารณูปโภคพื้นฐานที่ก่อตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายว่าด้วยวิสาหกิจขนาดกลาง และขนาดย่อม ก็สามารถดำเนินธุรกิจประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของผู้ใช้รถในสหกรณ์นั้นนั้นได้ โดยระบบการดำเนินการของตนว่า “ การช่วยเหลือซึ่งกันและกันในความรับผิดรถยนต์ภาคบังคับ”

บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถประเทศญี่ปุ่น พระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ประเทศญี่ปุ่น( Automobile Liability Security law 1955) หาได้บัญญัติเรื่อง

<sup>18</sup> Automobile Insurance Rating Organization of Japan , (AIRO) May 2002  
Automobile Insurance In Japan (with Appendix), p. 8.

<sup>19</sup> วลัยภา นนธ์ธนาภรณ์, “ปัญหาการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถพ.ศ.2535,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, 2547). น.39-40.

บริษัทกลางเอาไว้มัน ทั้งนี้เนื่องจากประเทศญี่ปุ่นการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยของบริษัทประกันภัย ไม่ประสบปัญหาเหมือนประเทศไทย ในระบบประกันภัยภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยใช้หลักความยุติธรรม ความเสมอภาค และคุณธรรม เนื่องจากการดำเนินการโดยบุคคลภายนอกกล่าวคือ เป็นภาระหน้าที่ของสำนักงานสำรวจภัย ( Claim Survey Office ) ทำการประเมินความเสียหายที่เรียกชดใช้นั้นมีความเหมาะสมและถูกต้องตามกฎหมายหรือไม่<sup>20</sup> และเมื่อสำนักงานสำรวจภัย ดำเนินการประเมินความเสียหายแล้วเสร็จ ก็จะแจ้งจำนวนค่าเสียหายไปยังบริษัทประกันภัย เมื่อบริษัทประกันภัยได้รับใบประเมินจำนวนค่าเสียหายจากสำนักงานสำรวจภัยแล้ว ก็จะทำการจ่ายค่าเสียหาย ให้แก่ผู้ประสบภัย ซึ่งแตกต่างกับประเทศไทยที่บริษัทประกันภัยจะประเมินค่าเสียหายเอง ผู้ประสบภัยจากรถต้องไปใช้สิทธิ์ขอรับค่าสินไหมทดแทนความเสียหายและที่ตั้งของสำนักงาน หรือสาขาของบริษัทประกันภัยซึ่งในทางข้อเท็จจริงบริษัทประกันภัยส่วนใหญ่ไม่มีสาขาครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ จะมีเฉพาะสาขาในกรุงเทพ และจังหวัดใหญ่ๆเท่านั้น ซึ่งบางบริษัทมีเพียงสำนักงานใหญ่ในกรุงเทพ เพียงแห่งเดียว ทำให้ผู้ประสบภัย ที่ได้รับบาดเจ็บในพื้นที่ที่ไม่มีสาขาของบริษัทประกันภัย ได้รับความไม่สะดวก และความเดือดร้อน จึงเป็นสาเหตุให้กรมประกันภัยต้องส่งเจ้าหน้าที่ไปดูงานต่างประเทศที่มีกฎหมายในลักษณะเดียวกัน เช่น ประเทศญี่ปุ่น เกาหลี ไต้หวัน เป็นต้น โดย ทำให้เห็นรูปแบบระหว่างบริษัทประกันภัยด้วยกัน จะมีการจัดตั้ง Pool ขึ้น โดยบริษัทประกันภัยใดรับประกันภัยไว้ก็จะประกันภัยต่อให้ Pool 40% และ Pool จะกระจายกลับไปหาบริษัทอีกครั้งหนึ่ง กรมการประกันภัยจึงได้นำรูปแบบในการจัดตั้งทุนระหว่างบริษัทประกันภัยหรือการรวมร่วมกันเพื่อช่วยเหลือซึ่งกันและกันในประเทศญี่ปุ่นมาเป็นรูปแบบการจัดตั้งบริษัทกลางในประเทศไทย โดยให้บริษัทประกันภัยร่วมกันถือหุ้นในบริษัทกลางเพื่อเป็นองค์กรกลางในการทำหน้าที่จ่ายค่าสินไหมทดแทนความเสียหายจากรถแทนบริษัทประกันภัยต่างๆ<sup>21</sup>

<sup>20</sup> Automobile Insurance Rating Organization of Japan , (AIRO) May 2002  
Automobile Insurance In Japan (with Appendix), p. 12.

<sup>21</sup> ศรีัญญา งามวงษ์วาน, "กฎหมายที่เหมาะสมสำหรับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ," (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2528), น.41-42.

### 3.4 ความคุ้มครองตามกฎหมายประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับประเทศไทย<sup>22</sup>

3.4.1 ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครองความคุ้มครองในระบบ C a l i คือ การชดใช้ความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิต หรือร่างกายของบุคคลอื่น อันเนื่องมาจากอุบัติเหตุรถยนต์ เป็นการคุ้มครองความเสียหายที่เกิดแก่บุคคลเท่านั้นไม่รวมความเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สินด้วย โดยความเสียหายที่จะได้รับการชดใช้ ได้แก่การเสียชีวิต การทุพพลภาพ และการบาดเจ็บต่อร่างกาย หากการบาดเจ็บนั้นมีผลให้เสียชีวิตหรือทุพพลภาพถาวรการชดใช้สำหรับความบาดเจ็บ และเสียชีวิต หรือทุพพลภาพถาวร จะแยกจากกันโดยจำกัดจำนวนความรับผิดของแต่ละระดับ ความเสียหายที่ได้รับการคุ้มครองภายใต้ การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ สามารถแบ่งออกได้ 3 ประเภทคือ

1) ความเสียหายทางด้านการเงิน เช่น ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการรักษาพยาบาล ค่าใช้จ่ายในการฌาปนกิจ เป็นต้น

2) ความเสียหายของการสูญเสียรายได้

3) ความเสียหายของทางด้านจิตใจ เช่น ค่าทำขวัญ และค่าชดเชย เป็นต้น

ความเสียหายที่ได้รับการคุ้มครองตามมาตรฐานจะแบ่งเป็น 3 ประเภท คือ บาดเจ็บทางร่างกาย ทุพพลภาพ และเสียชีวิต จำนวนจำกัดความรับผิดของผู้รับประกันภัยตามกฎหมายกำหนดไว้ต่อคน คือ 1.2 ล้านบาทสำหรับความบาดเจ็บทางร่างกาย 750,000 เยน สำหรับทุพพลภาพขั้นต่ำสุด แต่อย่างไรก็ตามจะขึ้นอยู่กับระดับความรุนแรง และ 30 ล้านบาทสำหรับการสูญเสียชีวิต

1) ความบาดเจ็บทางร่างกาย ความเสียหายหลักที่เกิดขึ้นจากการบาดเจ็บทางร่างกายได้แก่

ก. ค่าใช้จ่ายสำหรับการค้นหา และการช่วยเหลือชีวิต

ข. ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล เช่น การปฐมพยาบาลเบื้องต้น การขนย้ายผู้บาดเจ็บไปโรงพยาบาล ค่าผ่าตัด ค่านางพยาบาล เป็นต้น

ค. ค่าใช้จ่ายอื่นๆในระหว่างพักรักษาตัวอยู่ในโรงพยาบาล หรือรักษาเป็น คนไข้นอก

<sup>22</sup> วังภา นนธ์ธนาภรณ์, “ปัญหาการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถพ.ศ.2535,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, 2547), น.44.



ง. สูญเสียรายได้จะมีการกำหนดไว้เป็นจำนวนเงินที่แน่นอน คือ 5,500 เยน ต่อวัน สำหรับผู้ประสบภัยที่ไม่สามารถไปทำงานได้ และทำให้สูญเสียรายได้จากการที่ไม่ได้ไปทำงาน แต่ในกรณีที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าการสูญเสียรายได้มากกว่า 5,500 เยนต่อวัน บริษัทประกันภัยจะชดเชยรายได้ให้ตามความเป็นจริงแต่ไม่เกิน 19,000 เยนต่อวัน

จ. ค่าทำขวัญ จะเป็นการกำหนดจำนวนเงินชดเชยค่าสินไหมทดแทนที่แน่นอนคือ 4,000 เยนต่อวัน ในระหว่างระยะเวลาที่เข้ารับการรักษาพยาบาล

## 2) การทุพพลภาพ

ในกรณีของการทุพพลภาพ ที่สืบเนื่องมาจากการบาดเจ็บร่างกายนั้น การชดใช้ในส่วนนี้ที่เกินดังกล่าวข้างต้น จะเป็นการชดใช้การสูญเสียรายได้ในอนาคต ซึ่งจะมีสูตรในการคำนวณ และค่าชดเชยกรณีที่ทุพพลภาพถาวร ซึ่งจำนวนเงินเพื่อการชดใช้จะอยู่ที่ช่วงระหว่าง 320,000 – 1,050,000 เยน ในกรณีที่ผู้ประสบภัย มีผู้ที่ต้องรับเลี้ยงดู เช่น บิดามารดา คู่สมรส หรือบุตร หากผู้ประสบภัยเสียสมรรถภาพ ระดับที่หนึ่ง การชดใช้จะเป็น 12,500,000 เยน ระดับที่สอง 10,880,000 เยน ระดับที่ 3 9,410,000 เยน ตามลำดับอย่างไรก็ตามจำนวนเงินที่ชดเชยเป็นค่าสินไหมทดแทน จะรวมกันแล้วไม่เกินวงเงินที่จำกัดตามแต่งงานระดับ สูญเสียสุขภาพจนกระทั่งระดับสูงสุดจำนวน 40 ล้านบาท

## 3) การสูญเสียชีวิต

ในกรณีสูญเสียชีวิตเนื่องจากร่างกายบาดเจ็บ นอกเหนือจากการชดใช้ตามที่กล่าวข้างต้นในครอบครัว แล้ว(การยกเว้นการเสียชีวิตโดยฉับพลัน) จะมีการชดใช้เพื่อค่าใช้จ่าย ในการฌาปนกิจ รายได้สูญเสียไปในอนาคต ค่าทำขวัญแก่ผู้เสียชีวิต และค่าทำขวัญแก่ญาติพี่น้อง

ก) ค่าใช้จ่ายเพื่อ ฌาปนกิจโดยทั่วไปจะชดใช้เป็นจำนวนเงิน 550,000 เยน เว้นแต่ ผู้เสียชีวิตจะมีฐานะในสังคม จำนวนเงินค่าใช้จ่ายสูงขึ้นแต่ทั้งนี้ต้องเหมาะสมด้วยเหตุและผล ค่าใช้จ่ายในการฌาปนกิจ จะอยู่ในระหว่าง 900,000 เยน

ข) การสูญเสียรายได้อันพึงมีในอนาคต จำนวนเงินที่ชดใช้เพื่อการสูญเสียรายได้ในอนาคตจะคำนวณจากสูตร

ค) ค่าชดเชยแก่ผู้เสียชีวิต 3,500,000 เยน

ง) ค่าชดเชยแก่ญาติ ผู้เสียชีวิต ได้แก่ บิดามารดา คู่สมรส และบุตร บริษัทจะ ชดเชยค่าสินไหมทดแทนเป็นจำนวนเงิน 5 ล้านบาท ( ถ้ามีผู้เรียกร้องสองราย ) และจำนวน 7 ล้านบาท ( ถ้ามีผู้เรียกร้องสามราย หรือมากกว่า )

3.4.2 จำนวนค่าเสียหาย ค่าเสียหายที่ผู้ประสบภัยจากรถจะได้รับ คือ ค่าเสียหายที่ชดใช้ให้ เนื่องจากการบาดเจ็บ ทุพพลภาพ และเสียชีวิต การกำหนดจำนวนค่าเสียหายในการประกันภัยภาคบังคับนั้น จะออกเป็นกฎกระทรวง ซึ่งสามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามสภาพเศรษฐกิจ จำนวนค่าเสียหายที่ประกาศใช้ครั้งแรกเมื่อบัญญัติกฎหมาย ปี ค.ศ. 1955 ครั้งล่าสุดปรับปรุงเมื่อวันที่ 1 เมษายน ค.ศ. 2002

### 3.5 การชดใช้ค่าเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่ชนแล้วหนีและรถไม่มีการประกันภัย

ในกรณี การประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับนี้ ผู้รับประกันโดยตรงคือบริษัทประกันภัยดังที่ได้กล่าวมาแล้วแต่มีบางกรณีที่กฎหมายกำหนดให้รัฐจ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ในกรณีดังต่อไปนี้<sup>23</sup>

- 1) กรณีผู้ขับรถชนแล้วหนี
- 2) กรณีที่รถคันที่ชนไม่มีการประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับ(ซึ่งรวมถึงรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัยตามกฎหมายด้วย)
- 3) รถคันที่ชนมีประกันภัยภาคบังคับแต่ผู้เอาประกันภัย ไม่มีความรับผิดตามกฎหมายนี้กล่าวคือ ผู้เอาประกันภัยสามารถพิสูจน์ได้ว่าตนไม่ได้ประมาทเลินเล่อ ในการใช้รถอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกิดจากความตั้งใจ หรือความประมาทเลินเล่อของตัวผู้ประสบภัย หรือของบุคคลอื่น และไม่มีความบกพร่อง หรือความผิดปกติของรถ โดยต้องเป็นความผิดของบุคคลอื่นทั้งสิ้น ผู้เอาประกันภัย จะต้องไม่มีส่วนผิดเลย ตัวอย่างเช่น กรณีที่รถโจรกรรมไป ในขณะที่หลบหนีเกิดไปก่อ

<sup>23</sup> สมชาย หาญเลิศฤทธิ์, " การจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่ไม่เป็นธรรมตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 : ศึกษากรณีมีความเสียหาย เกิดแก่ผู้ประสบภัยแต่ไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย " (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตร์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2541), น.75.

อุบัติเหตุขึ้น ผู้เอาประกันภัยจะไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น ถ้าผู้เอาประกันภัยไม่ได้มีส่วนประมาทเลินเล่อในการเก็บรักษารถคันนั้น

เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นผู้ประสพภัยที่ได้รับความเสียหายต่อชีวิตและร่างกาย จากรถดังกล่าวมาแล้วสามารถเรียกร้องให้บริษัทที่รับประกันรถยนต์ภาคบังคับบริษัทใดใด จ่ายค่าเสียหายให้ได้โดยมีสิทธิ์จะรับค่าเสียหายตามจำนวนภายใต้หลักเกณฑ์เดียวกันกับผู้ประสพภัยที่ได้รับความเสียหายจากรถที่มีการประสพภัยภาคบังคับ เมื่อบริษัทประกันภัยได้จ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสพภัยแล้วก็สามารถเรียกคืนจากรัฐได้ตาม Government Compensation Plan โครงการนี้จัดตั้งขึ้นภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคมเพื่ออุดช่องว่างของกฎหมายในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากรถประเภทที่ได้กล่าวมาแล้วโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนให้แก่ผู้ประสพภัยที่ได้รับการเยียวยาความเสียหาย<sup>24</sup>

### 3.6 องค์กรที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับ

#### 3.6.1 หน่วยงานในภาครัฐได้แก่<sup>25</sup>

3.6.1.1 กระทรวงคมนาคม ซึ่งมีหน้าที่ควบคุมดูแลการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

3.6.1.2 กระทรวงการคลัง มีหน้าที่เช่นผู้กำหนดสาระสำคัญ โครงการประกันภัยภาคบังคับ เช่น การเห็นชอบในอัตราเบี้ยประกันภัย การกำหนดทุนประกันภัย เป็นต้น

3.6.1.3 คณะกรรมการประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับ เช่น หน่วยงานสำคัญที่ตั้งขึ้นตาม กฎหมาย มาตรา 31 ทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษาของกระทรวงการคลังโดยมีหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ ให้มีการประกอบธุรกิจประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ พิจารณาอนุมัติ ตลอดจนแก้ไขปรับปรุง เงินขายกรมธรรม์อัตราเบี้ยประกันภัย ในส่วนที่เกี่ยวกับการประกันภัยความรับผิด ในการใช้รถยนต์ภาคบังคับ และยังให้คำปรึกษาปัญหาที่สำคัญอื่นๆ ซึ่งเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับนี้ แก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง และจัดทำข้อเสนอที่จำเป็นเสนอต่อรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง ด้วย

คณะกรรมการประกอบด้วยกรรมการทั้งหมด 13 คน คือ กรรมการซึ่งเป็นผู้แทนจากองค์กรของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยภาคบังคับ 5 คน นักวิชาการ 4 คน ผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับการจราจร 2 คนและผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับธุรกิจประกันภัยอีก 2 คน

<sup>24</sup> เฟิงอ้าง, น.76

<sup>25</sup> เฟิงอ้าง, น.76

3.6.2 หน่วยงานในภาคเอกชน<sup>26</sup> ได้แก่ สมาคมอัตราเบี้ยประกันรถยนต์แห่งประเทศไทย (Automobile Insurance Rating Association of Japan) ซึ่งจัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 8 มกราคม คศ 1964 ตาม The Law Concerning Non- Life Insurance Rating Organization 1984 ประกอบด้วยส่วนบริษัทสมาชิกที่ประกอบธุรกิจประกันภัยที่ไม่ใช่การประกันชีวิต สมาคมนี้ทำหน้าที่กำหนดอัตราเบี้ยประกันสำหรับการประกันภัยทั้งภาคบังคับ และภาคสมัครใจ ดูในการจัดทำอัตราเบี้ยประกันภัยภาคบังคับนั้นสมาคมจะดำเนินการ และวิจัยข้อมูล ในการพัฒนาของหน่วยงานในภาครัฐในการเพิ่มเงินชดเชย ค่าเสียหายหรือเปลี่ยนอัตราเบี้ยประกันภัย ให้เหมาะสมและเป็นธรรม ตลอดจนทำการค้นคว้าศึกษาปรับปรุงเงื่อนไขกรมธรรม์ และระเบียบการพิจารณารับประกันภัย บริหารชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ศึกษาวิจัยด้านการแพทย์ ตรวจสอบอุบัติเหตุ และมีการตรวจสอบการรักษาพยาบาลในกรณีที่มีการรักษาพยาบาลโดยในสมาคมนี้มีการจัดตั้งสำนักงานสำรวจภัย (Claim Survey Office) มีนักกฎหมาย แพทย์ โรงพยาบาลที่คอยให้คำปรึกษาเกี่ยวกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนจึงทำให้การทุจริตในการเรียกร้องค่าเสียหายเป็นไปได้ยากขึ้น เนื่องจากการตรวจสอบและและการพิจารณาเป็นมาตรฐาน

---

<sup>26</sup> เฟิงอ้าง, น.77.

## บทที่ 4 หลักกฎหมายไทย

สำหรับมาตรการในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากรถ ความเสียหายที่เกิดขึ้นในส่วนของชีวิตและร่างกายนั้น ในต่างประเทศ ทั้งในแถบอเมริกา ยุโรป เอเชีย หรือแต่กลุ่มในประเทศอาเซียนได้เล็งเห็นความสำคัญที่จะสร้างหลักประกันให้กับประชาชนผู้ที่ประสบอุบัติเหตุจากรถ โดยมีการออกกฎหมายบังคับให้รถทุกคันต้องมีการทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองบุคคลที่สามหรือบุคคลภายนอก (third party liability insurance) กล่าวคือ หากเกิดอุบัติเหตุที่รถทำความเสียหายแก่ร่างกาย ชีวิต ของบุคคลอื่น บริษัทประกันภัยจะต้องชดเชยค่าเสียหายให้ ซึ่งหลักประกันนี้ได้มีการบังคับใช้ในต่างประเทศมานานแล้วนั้น และมีวิวัฒนาการถึงการกำหนดให้บริษัทประกันภัยต้องชดเชยค่าเสียหายแก่ผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถโดยไม่ต้องพิสูจน์ ความผิด (no fault)<sup>1</sup> กฎหมายดังกล่าวนี้ถือเป็นกฎหมายสมัยใหม่ มีพื้นฐานของหลักความสงบเรียบร้อยของประชาชน ซึ่งรัฐจะต้องบังคับมีการบังคับให้เอาประกัน (compulsory insurance)<sup>2</sup> การบังคับให้มีประกันภัยความรับผิดชอบจึงเป็นหลักประกันการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัยจากรถ เพื่อที่จะให้ได้รับความสะดวกมากขึ้นกว่ามาตรการทางกฎหมายที่มีอยู่เดิม ทั้งนี้เพื่อขจัดปัญหาในการหาผู้รับผิดชอบตามกฎหมายละเมิด กฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยนี้จะทำให้คนในสังคมได้มีส่วนร่วมกันรับผิดชอบในความเดือดร้อนของผู้ประสบภัย เป็นการเพิ่มสวัสดิการหลักประกันของชีวิตในสังคม มุ่งเน้นให้เกิดความรับผิดชอบต่อผู้ใช้รถ ใช้ถนนมากขึ้น ด้วยการให้รถทุกคันต้องทำประกันภัยรถยนต์

หลักการและแนวคิดเกี่ยวกับกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในประเทศไทยได้มีมานานแล้ว แม้มีได้ออกเป็นกฎหมายเป็นการเฉพาะ แต่จะปรากฏอยู่ในกฎหมายอื่นๆ เช่น พระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 และมีการแก้ไขเพิ่มเติมในพระราชบัญญัติขนส่ง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2510 และฉบับที่ 3 พ.ศ. 2518 กำหนดให้ผู้ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่ง ประจำทาง และไม่ประจำทาง และรถขนาดเล็ก ทำประกันภัยหรือวางเงินประกัน และต่อมาพระราชบัญญัติถูกยกเลิกและตราพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ขึ้นมาบังคับใช้แทน แต่ยังคงกำหนดให้มีการชดเชย

---

<sup>1</sup> สำนักประกันภัย, “การประกันภัยรถยนต์” สำนักงานประกันภัย 3, น.73-82 (กรกฎาคม-กันยายน 2559).

<sup>2</sup> จารุพร ไวยนันท์ และทรงศรี สนธิทรัพย์, “ทัศนคติที่มีต่อ (ร่าง) พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร” (รายงานการวิจัย, ศูนย์วิจัยธุรกิจ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2529), น.2.

ค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง โดยมีการกำหนดหลักการใหม่ คือ กำหนดให้ต้องมีการวางหลักทรัพย์เป็นเงินสดหรือพันธบัตรอย่างใดอย่างหนึ่งหรือสองอย่างรวมกันต่อนายทะเบียนกลาง เพื่อเป็นการประกันความเสียหายอันเกิดแก่ชีวิตและร่างกายของบุคคลภายนอก นอกจากนี้ยังมียังมีกฎกระทรวงฉบับที่ 22 (พ.ศ. 2527) ซึ่งออกตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 กำหนดให้บริษัทจำกัดหรือสหกรณ์ที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบการรับจ้าง บรรทุกคนโดยสาร โดยใช้รถยนต์รับจ้าง จะต้องเอาประกันภัยความเสียหายแก่บุคคลที่สามอันเกิดจากการใช้รถยนต์รับจ้าง ของบริษัทจำกัดหรือสหกรณ์ และกฎหมายกระทรวงฉบับที่ 23 (พ.ศ.2527) ซึ่งออกตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 กำหนดให้สหกรณ์ผู้ได้รับอนุญาตประกอบการรับจ้างบรรทุกคนโดยสารโดยใช้รถรับจ้างสามล้อ จะต้องเอาประกันภัยหรือเป็นสมาชิกสหกรณ์เอาประกันภัยความเสียหายแก่บุคคลที่สามจากการใช้รถยนต์รับจ้างสามล้อของสหกรณ์สำหรับรถยนต์รับจ้างในแต่ละคัน และกฎหมายฉบับที่ 26 (พ.ศ. 2527) ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ ( พ.ศ .2522 ) กำหนดให้สหกรณ์ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการรับจ้างบรรทุกคนโดยสารโดยรถยนต์สี่ล้อเล็ก ต้องเอาประกันภัยหรือสมาชิกสหกรณ์เอาประกันภัยความเสียหายแก่บุคคลที่สามอันเกิดจากการใช้รถสี่ล้อเล็กรับจ้างของสหกรณ์ อย่างไรก็ตามแม้รัฐจะมีการบังคับให้ผู้ประกอบการตามพระราชบัญญัติดังกล่าวข้างต้นนี้มีการวางหลักทรัพย์หรือการเอาประกันภัยเพื่อความเสียหายต่อบุคคลที่สามแล้วก็ตาม แต่ก็ยังมีได้ทำให้ผู้ประกอบการจากรถได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอย่างรวดเร็วทันทีและเป็นธรรม อีกทั้งการดำเนินการตามหลักกฎหมายดังกล่าวก็เป็นไปตามการดำเนินการตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์อันเกี่ยวกับการละเมิด ซึ่งผู้ประกอบการจะได้รับค่าสินไหมทดแทนล่าช้า และการฟ้องร้องดำเนินคดีมีค่าใช้จ่ายสูง มีขั้นตอนมากมายและใช้เวลานานเป็นต้น จึงมีการผลักดันให้มีการออกกฎหมายเพื่อบังคับให้รถทุกคนมีการเอาประกันภัยหรือมีการวางหลักประกันสำหรับความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประกอบการจึงเริ่มมีแนวคิดที่จะออกเป็นกฎหมาย ซึ่งได้มีความพยายามมากกว่า 20 ปี

#### 4.1 ประวัติความเป็นมาของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประกอบการรถมิตั้ง<sup>3</sup>

เริ่มตั้งแต่ พ.ศ. 2510 กระทรวงพาณิชย์ได้เริ่มร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ โดยยึดเอาหลักการจากกฎหมายในต่างประเทศมาใช้ แต่ก็ต้องเลิกกลับไปเนื่องจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวง

<sup>3</sup> ปฏิภาณ ศรีสังวาล, “12000 ล้านประกันบุคคลที่ 3 ใครได้ใครเสีย,” อีคอนนิวรายสัปดาห์ 3, น.11 (12-18 ตุลาคม 2535).

พาณิชย์ซึ่งรับผิดชอบในขณะนั้นไม่สามารถผลักดันให้ออกเป็นกฎหมายได้ และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์คนต่อๆ มาที่เห็นความสำคัญก็ยกขึ้นมาพิจารณาและดำเนินการ แต่ก็ไม่ทันจะประกาศออกมาเป็นพระราชบัญญัติก็ต้องพ้นจากตำแหน่งไปทุกครั้ง

ต่อมา พ.ศ. 2516 ( ก่อนเหตุการณ์ 14 ตุลาคม 2516 ) สำนักงานประกันภัยและสมาคมประกันวินาศภัยได้ชี้แจงไปยังรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ในขณะนั้นถึงประโยชน์และข้อดี รวมถึงข้อเสียต่างๆ รัฐมนตรีเห็นชอบด้วยและเตรียมจะผลักดันให้เกิดเป็นพระราชบัญญัติที่ออกมาบังคับใช้ มีการออกความคิดเห็นเผยแพร่ทางโทรทัศน์ช่อง 4 ขาวดำในขณะนั้น แต่ก็เกิดเหตุการณ์ 14 ตุลาฯ มีผลให้รัฐมนตรีพ้นจากตำแหน่ง เรื่องนี้จึงต้องระงับไปด้วย

ต่อมาในปี พ.ศ. 2522 กระทรวงพาณิชย์ในสมัยที่มีสำนักงานซึ่งขณะนั้นเป็นหน่วยงานระดับกรม ไม่ได้เป็นกรมการประกันภัยเหมือนปัจจุบัน ได้มีการดำเนินการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติม ก็ไม่ประสบความสำเร็จอีก

จนถึง พ.ศ. 2526 สมัยรัฐบาล พลเอกเปรม ติณสูลานนท์ กลุ่มประเทศอาเซียนมีการร้องเรียนมายังรัฐบาลไทย เรื่องประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ โดยที่ต่างประเทศโดยเฉพาะในกลุ่มอาเซียนต่างก็มีกฎหมายดังกล่าวแล้ว ขณะนั้นนายแพทย์วิจิตร บุญยะโทตระ ดำรงตำแหน่งเลขาธิการสำนักงานป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ ( กปอ.) ซึ่งสังกัดอยู่ในสำนักนายกรัฐมนตรี โดยมีพลเอกเปรม ติณสูลานนท์ เป็นประธานกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ พร้อมทั้งได้มีการแต่งตั้งคณะบุคคลขึ้นจำนวนหนึ่งให้ชื่อว่า “ คณะกรรมการเฉพาะกิจเพื่อหามาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์.” และวางมาตรการเกี่ยวกับการประกันภัยยานยนต์ บังคับให้ผู้ขับรถทั้งหมดได้ทำการประกันภัยเพื่อบุคคลที่ 3 ขณะนั้นมี ร.ต.ท. ชาญ มนุธรรม เป็นผู้ควบคุม กปอ.จึงได้มีการร่างกฎหมายนี้ขึ้นมาพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง โดยมีเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานต่างๆ ทั้งกระทรวงคมนาคม กระทรวงพาณิชย์ และกรมตำรวจร่วมกันร่าง โดยนำเอาร่างพระราชบัญญัติเก่าหลายฉบับ มาเป็นพื้นฐาน เช่นร่างเดิมของกระทรวงพาณิชย์ พ.ศ. 2511 แก้ไขเพิ่มเติมเมื่อ พ.ศ. 2519 ร่างพระราชบัญญัติประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถยนต์ ของกระทรวงมหาดไทย และโครงการสงเคราะห์ประชาชน ผู้ประสบภัยจากยานพาหนะ ของกรมประชาสงเคราะห์ พอร่างเสร็จ ก็ส่งข้อความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี ส่งให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตีความและกลับมาเตรียมเข้าสภา แต่ก็ต้องเป็นอัน ต้องระงับไป พร้อมกับการสิ้นสุดของรัฐบาลเปรม 1

ต่อมาในสมัยรัฐบาลเปรม 2 ร.ต.ท.ชาญ มนุธรรม ไม่ได้ร่วมรัฐบาลด้วย จึงเปลี่ยนให้รองนายกรัฐมนตรี นายพงษ์ สารสิน เป็นผู้ดำเนินการต่อ นายพงษ์ สารสิน เห็นว่าควรให้แต่ละกระทรวงดำเนินการกันเอง ทางสำนักนายกรัฐมนตรี จึงทำหน้าที่เพียงแค่เสนอแนะ เท่านั้น ไม่มี

หน้าที่ในการนำเสนอกฎหมาย ร่างกฎหมายฉบับนี้จึงส่งให้กระทรวงพาณิชย์ ซึ่งมีรัฐมนตรีว่าการ นาย ชูชีพ หาญสวัสดิ์ เป็นผู้รับผิดชอบการประกันภัยโดยตรง แต่นายชูชีพมีความเห็นว่าเรื่องนี้ทาง กปอ. รับดำเนินการมาตั้งแต่ต้น เรื่องจึงถูกส่งกลับมาที่ กปอ. แต่ก็ได้มีการดำเนินการให้คืบหน้ากว่า นั้นแต่อย่างใด

มาในสมัยพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ เป็นนายกรัฐมนตรี เกิดเหตุรถบรรทุก แก๊ส เกิดระเบิดขึ้นที่ถนนเพชรบุรี และตามมาด้วยเหตุรถบรรทุกแก๊สระเบิดที่จังหวัดพังงา อันเป็นผล ทำให้มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก พลเอกชาติชายจึงเห็นว่าควรจะมีกฎหมายบังคับให้รถ ทุกคันต้องมีประกันภัยอย่างน้อยเมื่อเกิดเหตุ ยังจะได้มีบริษัทประกันภัยมาช่วยเหลือในขั้นต้นไว้ก่อนจึง ได้สั่งการไปยังรัฐมนตรีเศรษฐกิจของรัฐบาลรับดำเนินการโดยด่วน แต่หลังจากที่สั่งการได้ไม่กี่เดือน วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2534 ก็เกิดเหตุการณ์ยึดอำนาจคณะรัฐบาลโดยคณะรักษาความสงบเรียบร้อย แห่งชาติ (รสช.) ทำให้กฎหมายฉบับนี้ต้องระงับไปอีก

ในที่สุด สมัยรัฐบาลนายอานันท์ ปันยารชุน เป็นรัฐมนตรีหรือรัฐบาล อานันท์ 1 ได้มีการนำกฎหมายฉบับนี้ ขึ้นมาดำเนินการอีกครั้ง จนในที่สุดก็ผ่านสภาในนัดสุดท้าย ก่อนรัฐบาลอานันท์ 1 จะสิ้นสุดลง ซึ่งช่วงนั้นนายอมเรศ ศิลาอ่อน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ และ ม.ร.ว. ปรีดี เทวกุล รัฐมนตรีช่วยว่าการฯ เป็นผู้นำร่วมกับคณะรัฐมนตรีทั้งคณะ รวมทั้งสภานิติ บัญญัติแห่งชาติช่วยกันผลักดันให้ผ่านสภาออกมาได้ เมื่อวันศุกร์ที่ 20 มีนาคม 2535 โดยใช้ชื่อว่า พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มี 47 มาตรา ซึ่งร่างของกระทรวงพาณิชย์ เดิม ใช้ชื่อว่า พระราชบัญญัติประกันภัยรถยนต์สำหรับบุคคลที่สาม มีทั้งสิ้น 52 มาตรา<sup>4</sup> และ ประกาศ ในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2535 หลังจากนั้นอีก 180 วันคือวันที่ 6 ตุลาคม 2535 รถใหม่ทุกคันจะต้องทำประกันภัย ตามกฎหมายฉบับนี้ และหลังจากนั้นอีก 180 วัน ให้รถทุก คันไม่ว่าเก่าหรือใหม่ ต้องทำประกันภัยให้ครบตามบทเฉพาะกาลของกฎหมายฉบับนี้ ( เหตุที่มีการ เปลี่ยนชื่อเพราะเกรงว่า ประชาชนซึ่งมีทัศนคติที่ไม่ดีนักต่อการประกันภัยและไม่ยอมรับ พระราชบัญญัติฉบับนี้ เกิดความเข้าใจไขว่เขว และต่อต้าน นอกจากมีความมุ่งหมายในการคุ้มครอง ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถพ.ศ. 2535 ก็มีได้คุ้มครองเฉพาะบุคคลที่ 3 แต่ คุ้มครองบุคคลทุกคนที่ประสบภัยจากรถ )

เหตุผลของรัฐบาลซึ่ง แฉลงการณประกอบพระราชบัญญัตินี้ คือ “ เหตุผล ในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้คือ เนื่องจากปรากฏว่าอุบัติเหตุอันเกิดจากรถได้ทวีจำนวนขึ้น

<sup>4</sup> ประพันธ์ ททรัพย์แสง, คำอธิบายพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2535), น.21.



ในแต่ละปี เป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมากโดยผู้ประสบภัยดังกล่าวไม่ได้รับการชดใช้ค่าเสียหาย หรือได้รับชดใช้ค่าเสียหายก็ต้องใช้เวลาดำเนินคดียาวนาน ดังนั้น เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชย ค่าเสียหายและได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันท่วงที สมควรกำหนดให้มีกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จึงจำเป็น ต้องตราพระราชบัญญัตินี้ “ รัฐบาล ให้มีกฎหมายอันว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ<sup>5</sup>

1. เพื่อให้ผู้ประสบภัยจากรถทุกคน ได้รับการชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกายอย่างแน่นอนและรวดเร็ว และได้รับการรักษาพยาบาลเบื้องต้นอย่างทันท่วงที
2. เป็นหลักประกันแก่ สถานพยาบาลทุกแห่งว่าจะได้รับค่ารักษาพยาบาลอย่างแน่นอน และรวดเร็วในการรักษาพยาบาลแก่ผู้ประสบภัยจากรถทุกคน
3. สร้างหลักประกันที่มั่นคงแก่ครอบครัวของผู้ประสบภัย ด้วยการให้ธุรกิจประกันภัยรับภาระในการบรรเทาความเดือดร้อน ของผู้ประสบภัย และครอบครัวอันเนื่องจากอุบัติเหตุจากรถ ทั้งยัง เป็นการแบ่งเบาภาระ ของรัฐบาลในการในด้านสวัสดิการสังเคราะห์ในด้านสวัสดิการสงเคราะห์อีกด้วย

เนื้อหาสาระในกฎหมายแม้ว่าจะมีการปรับปรุง เปลี่ยนแปลงเรื่อยมาแต่ก็ได้กล่าวครอบคลุมถึงใน 4 ประเด็นหลักคือ การประกันความเสียหาย ค่าเสียหายเบื้องต้น กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย และสุดท้ายคือบท กำหนดโทษ ใน มาตรา ๒๐ เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่บริษัทได้รับประกันภัยไว้ให้บริษัทจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยเมื่อได้รับคำร้องขอจากผู้ประสบภัย<sup>6</sup>

การประกันภัยภาคบังคับ หรือที่เรียกกันว่า “ประกันภัย พ.ร.บ.” คือ การทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2536 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550 และแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2551 เริ่มมีผลใช้บังคับครั้งแรกเมื่อวันที่ 5 เมษายน 2536 สาระสำคัญของกฎหมายสรุปได้ ดังนี้

#### 4.2 ประเภทที่ต้องทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

<sup>5</sup> กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์, “พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535,” (พฤษภาคม 2535) (เอกสารแผ่นพับ)

<sup>6</sup> พระราชบัญญัติ คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา 20

4.2.1 ตามพระราชบัญญัตินี้ กำหนดเจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยกับบริษัท ( มาตรา 7 ) รถที่ต้องทำประกันภัยตาม พ.ร.บ. ได้แก่รถทุกชนิดทุกประเภทตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร ( มาตรา 4 ) เป็นรถที่เจ้าของมีไว้ใช้ ไม่ว่าจะรถดังกล่าวจะเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น และหมายความรวมถึงรถพ่วงของรถนั้นด้วย ทั้งนี้เว้นแต่รถไฟ(มาตรา 4 (9))<sup>7</sup> รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถสามล้อเครื่อง รถยนต์โดยสาร รถบรรทุก หั้วรถลากจูง รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง (มาตรา 4)<sup>8</sup>

4.2.2 รถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัย พ.ร.บ. ตามมาตรา 8

1 ) รถสำหรับเฉพาะองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท และรถสำหรับผู้สำเร็จราชการ แทนพระองค์

2 ) รถของสำนักพระราชวังที่จดทะเบียน และมีเครื่องหมายตามระเบียบที่เลขาธิการพระราชวัง กำหนด

3 ) รถของกระทรวง ทบวง กรม เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สุขาภิบาล กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา และส่วนราชการท้องถิ่นที่เรียกชื่ออย่างอื่น และรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร

4 ) รถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

รถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการเอาประกันภัย ตามมาตรา 8 นั้นหากก่อให้เกิดความเสียหาย ผู้ประสบภัยจะเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามมาตรา 23 (6) และหลังจากนั้นส่วนราชการซึ่งเป็นเจ้าของรถนั้น ก็จะต้องส่งเงินจำนวนดังกล่าวคืนแก่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ ตามมาตรา 32

### 4.3 ผู้มีหน้าที่ต้องทำประกันภัยภาคบังคับ

ผู้มีหน้าที่ต้องทำประกันภัยภาคบังคับตามพระราชบัญญัติ ได้แก่ เจ้าของรถ ผู้ครอบครองรถในฐานะผู้เช่าซื้อรถ ตามนิยามในมาตรา 4 และผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในประเทศ ตามมาตรา 9 การฝ่าฝืนไม่จัดให้มีประกันภัย พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กฎหมายกำหนดโทษปรับไว้ไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทตามมาตรา 37

<sup>7</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 (9)

<sup>8</sup> พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 4

ผู้ที่ได้รับความคุ้มครองตาม พ.ร.บ. คือผู้ประสบภัยจากรถ หมายถึง ประชาชนทุกคนที่ประสบภัยจากรถ ไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร คนเดินเท้า หากได้รับความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย อันเนื่องมาจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากรถ ตามมาตรา 4<sup>9</sup>

#### 4.4. ผู้มีหน้าที่รับประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535

ผู้มีหน้าที่ต้องรับประกันภัย คือ บริษัทประกันวินาศภัยที่รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจประกันภัยรถ ประชาชนสามารถทำประกันภัยตาม พ.ร.บ. ได้ที่บริษัทประกันภัยข้างต้น รวมถึงสาขาของบริษัทนั้นๆ ทั่วประเทศ นอกจากนี้ยังมีบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ที่รับประกันภัยเฉพาะรถจักรยานยนต์ มีสาขาให้บริการทุกจังหวัดทั่วประเทศ บริษัทใดฝ่าฝืนไม่รับประกันภัยรถตาม พ.ร.บ.คุ้มครองฯ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงสองแสนห้าหมื่นบาท ตามมาตรา 38

#### 4.5 อัตรารับประกันภัย

กำหนดเป็นอัตรารับประกันภัยที่อัตราเดียว แยกตามประเภทรถ และลักษณะการใช้รถ บริษัทไม่สามารถคิดเบี้ยประกันภัยต่างจากที่นายทะเบียนกำหนด ดังนี้

อัตรารับประกันภัยคงที่ ไม่รวมภาษีอากร สำหรับการประกันภัยรถตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535

##### 4.5.1 รถที่ขับเคลื่อนด้วยกำลังเครื่องยนต์

---

<sup>9</sup> พระราชบัญญัติ คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา 4 ระบุไว้ว่า ผู้ประสบภัย หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยเนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทางหรือ เนื่องจากสิ่งที่ยกหรือติดตั้งในรถนั้น และหมายความรวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตายด้วย

ลำดับ	ประเภทรถและขนาดเครื่องยนต์	การใช้รถยนต์			
		รหัส	ส่วนบุคคล (บาท/ปี)	รหัส	รับจ้าง/ให้เช่า/ สาธารณะ (บาท/ปี)
1.	รถจักรยานยนต์	1.30		2.30 3.30	
	1.1 ไม่เกิน 75 ซี.ซี.		150		150
	1.2 เกิน 75 ซี.ซี. ไม่เกิน 125 ซี.ซี.		300		350
	1.3 เกิน 125 ซี.ซี. ไม่เกิน 150 ซี.ซี.		400		400
	1.4 เกิน 150 ซี.ซี.		600		600
2.	รถสามล้อเครื่อง	1.70		2.70 3.70	
	2.1 ในเขต กทม.		720		1,440
	2.2 นอกเขต กทม.		400		400
3.	รถสกายแลป	1.71	400	2.71 3.71	400
4.	รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน	1.10	600	2.10 3.10	1,900
5.	รถยนต์โดยสารเกิน 7 คน ขนาดที่นั่ง	1.20		2.20 3.20	
	5.1 ไม่เกิน 15 ที่นั่ง		1,100		2,320
	5.2 เกิน 15 ที่นั่ง ไม่เกิน 20 ที่นั่ง		2,050		3,480
	5.3 เกิน 20 ที่นั่ง ไม่เกิน 40 ที่นั่ง		3,200		6,660
	5.4 เกิน 40 ที่นั่ง		3,740		7,520
	รถยนต์โดยสารหมวด 4 (วิ่งระหว่างอำเภอกับอำเภอในจังหวัด)				
	5.5 ไม่เกิน 15 ที่นั่ง		-		1,580
	5.6 เกิน 15 ที่นั่ง ไม่เกิน 20 ที่นั่ง		-		2,260
	5.7 เกิน 20 ที่นั่ง ไม่เกิน 40 ที่นั่ง		-		3,810
	5.8 เกิน 40 ที่นั่ง		-		4,630
6.	รถยนต์บรรทุก	1.40		2.40 3.40	
	6.1 น้ำหนัก ไม่เกิน 3 ตัน		900		1,760
	6.2 น้ำหนัก เกิน 3 ตัน ไม่เกิน 6 ตัน		1,220		1,830
	6.3 น้ำหนัก เกิน 6 ตัน ไม่เกิน 12 ตัน		1,310		1,980
	6.4 น้ำหนัก เกิน 12 ตัน		1,700		2,530
7.	รถยนต์บรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิง แก๊ส หรือกรด	1.42		2.42 3.42	
	ขนานน้ำหนักรวม				
	7.1 ไม่เกิน 12 ตัน		1,680		1,980

	7.2 เกิน 12 ต้น		2,320		3,060
8.	หัวรถลากจูง	1.50	2,370	2.50 3.50	3,160
9.	รถพ่วง	1.60	600	2.60 3.60	600
10.	รถยนต์ป้ายแดง(การค้ำรถยนต์)	4.01		1,530	
11.	รถยนต์ที่ใช้ในการเกษตร	4.06		90	
12.	รถยนต์ประเภทอื่นๆ	4.07		770	

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ณ วันที่ 13 มิถุนายน 2559<sup>10</sup>

#### 4.5.2 รถที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า

ลำดับ	ประเภทรถและขนาดเครื่องยนต์	การใช้รถยนต์			
		รหัส	ส ่ว น บุ ค ค ล (บาท/ปี)	รหัส	รับจ้าง/ให้เช่า/ สาธารณะ (บาท/ปี)
1.	รถจักรยานยนต์	1.30E	300	2.30E 3.30E	350
2.	รถสามล้อ	1.70E	500	2.70E 3.70E	1,440
3.	รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน	1.10E	600	2.10E 3.20E	1,900

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ณ วันที่ 13 มิถุนายน 2559<sup>11</sup>

หมายเหตุ : 1. รถที่จดทะเบียนในต่างประเทศและนำเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว อัตราเบี้ยประกันภัยให้ใช้อัตราเบี้ยประกันภัยระยะสั้น หรือไม่เต็มปีตามพิกัดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ พ.ศ. 2548

<sup>10</sup> อัตราเบี้ยประกันภัย ณ 13 มิถุนายน 2559 (กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย, 2558).

<sup>11</sup> อัตราเบี้ยประกันภัย ณ 13 มิถุนายน 2559 (กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย, 2558).

2. ให้นำอัตราเบี้ยประกันภัยรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลแยกตาม ซี. ซี. มาใช้กับรถจักรยานยนต์สามล้อดัดแปลงสำหรับคนพิการโดยอนุโลม

#### 4.6 ค่าเสียหายเบื้องต้น

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้นิยามคำว่า “ ค่าเสียหายเบื้องต้น ” ไว้ว่า “ ในกรณีความเสียหายต่อร่างกาย หมายความว่า ค่ารักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลของผู้ประสบภัย และในกรณีความเสียหายต่อชีวิต หมายความว่า ค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตาย ทั้งนี้ตามรายการและจำนวนเงินที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 20 วรรคสอง ” โดยผู้ประสบภัยจะได้รับความคุ้มครองในความเสียหายที่เกิดขึ้น เป็นค่ารักษาพยาบาลกรณีบาดเจ็บและเป็นค่าปลงศพในกรณีเสียชีวิต โดยไม่ต้องรอพิสูจน์ความผิด บริษัทจะชดใช้ให้แก่ผู้ประสบภัย/ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย ภายใน 7 วัน นับแต่บริษัทได้รับคำร้องขอค่าเสียหาย

4.6.1 ในกรณีดังต่อไปนี้ ให้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุน<sup>12</sup>

(1) เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 และเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

(2) ขณะเกิดเหตุ รถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถเพราะเหตุที่รถนั้นได้ถูกยกออก ฉ้อโกง กรรโชก ลักทรัพย์ รีดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และเจ้าของรถได้ร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน

(3) ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และรถนั้นไม่มีการประกันภัยกับบริษัท

(4) มีความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย และรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นหลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย

(5) บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน หรือ

<sup>12</sup> พระราชบัญญัติ คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา 23

(6) ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยนั้นเกิดจากมาตรา 8 ที่ไม่ได้เอาประกันตามมาตรา 7

#### 4.6.2 ความเสียหายที่จะให้ได้รับความเสียหายเบื้องต้นดังต่อไปนี้<sup>13</sup>

##### 4.6.2.1 ความเสียหายต่อร่างกายได้แก่

(ก) ค่ายา ค่าอาหารทางเส้นเลือด ค่าออกซิเจน และอื่น ๆ ทำนองเดียวกันที่ใช้ในการบำบัดรักษา

(ข) ค่าอวัยวะเทียมและอุปกรณ์ในการบำบัดรักษา รวมทั้งค่าซ่อมแซม

(ค) ค่าบริการทางการแพทย์ค่าตรวจ ค่าวิเคราะห์โรค ทั้งนี้ไม่รวมถึงค่าจ้างพยาบาลพิเศษ และค่าบริการอื่นทำนองเดียวกัน

(ง) ค่าห้องและค่าอาหารตลอดเวลาที่เข้ารับการรักษาพยาบาล

(จ) ค่าพาหนะนำผู้ประสบภัยไปโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล

##### 4.6.2.2 ความเสียหายต่อชีวิต

ก) ค่าปลงศพ

ข) ค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพผู้ประสบภัย

#### 4.6.3 ค่าเสียหายดังกล่าวเรียกว่า “ค่าเสียหายเบื้องต้น” โดยมีจำนวนเงิน ดังนี้<sup>14</sup>

1) กรณีบาดเจ็บ จะได้รับการชดใช้เป็นค่ารักษาพยาบาล และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลตามที่จ่ายจริง แต่ไม่เกิน 30,000 บาท ต่อหนึ่งคน

กรณีผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกาย (สูญเสียอวัยวะหรือทุพพลภาพ) อย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้บริษัทจะจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวน 35,000 บาท ต่อหนึ่งคน

(ก) ตาบอด

(ข) หูหนวก

(ค) เป็นใบ้หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด

(ง) สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์

(จ) เสียแขน ขา มือ เท้า นิ้ว

<sup>13</sup> กฎกระทรวง ฉบับที่ 12, (2540).

<sup>14</sup> กฎกระทรวง ฉบับที่ 2, (2557).

(ฉ) เสียอวัยวะอื่นใด

(ช) จิตพิการอย่างติดตัว

(ซ) ทูพพลภาพอย่างถาวร

2) กรณีบาดเจ็บจะได้รับการชดใช้ค่ารักษาพยาบาลตาม ข้อ 1. และต่อมา  
ทูพพลภาพตาม ข้อ 2. รวมกันแล้วจะไม่เกิน 65,000 บาท ต่อหนึ่งคน

3) กรณีเสียชีวิตจะได้รับการชดใช้เป็นค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็น  
เกี่ยวกับการจัดการศพ จำนวน 35,000 บาท ต่อหนึ่งคน

4) กรณีเสียชีวิตภายหลังการรักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอันจำเป็น  
เกี่ยวกับการรักษาพยาบาลตามที่จ่ายจริงตามข้อ 1 รวมกันไม่เกิน 65,000 บาท ต่อหนึ่งคน

5) กรณีรถตั้งแต่ 2 คันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหาย (เฉี่ยวชนกัน) เป็นเหตุ  
ให้ผู้ซึ่งอยู่ในรถไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารก็ตาม หากได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ให้บริษัทที่รับ  
ประกันภัยรถแต่ละคันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถคันที่บริษัทรับประกันภัยไว้  
แต่ถ้าผู้ประสบภัยเป็นบุคคลภายนอกไม่ได้อยู่ในรถคันใดคันหนึ่ง ให้บริษัทร่วมกันจ่ายค่าเสียหาย  
เบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยโดยเฉลี่ยจ่ายในอัตราส่วนที่เท่ากัน

#### 4.6.4 การใช้สิทธิขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น<sup>15</sup>

ผู้ประสบภัยต้องร้องขอค่าเสียหายเบื้องต้น กับบริษัทภายใน 180 วัน นับ  
แต่วันที่ความเสียหายเกิดขึ้น โดยใช้หลักฐาน ดังนี้

##### 4.6.4.1 กรณีบาดเจ็บ

1) ใบเสร็จรับเงินจากโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล หรือ  
หลักฐานการแจ้งหนี้เกี่ยวกับการรักษาพยาบาล

2) สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน หรือสำเนาใบสำคัญประจำตัว  
คนต่างด้าว หรือสำเนาหนังสือเดินทาง หรือหลักฐานอื่นใดที่ทางราชการเป็นผู้ออกให้ ที่สามารถ  
พิสูจน์ได้ว่าผู้ที่มีชื่อในหลักฐานนั้นเป็นผู้ประสบภัย ในกรณีผู้ประสบภัยที่ได้รับบาดเจ็บต่อมาทูพพล  
ภาพ นอกจากต้องยื่นหลักฐานตาม ข้อ 1 และ 2 แล้ว ให้ยื่นใบรับรองแพทย์ หรือความเห็นแพทย์  
หรือหลักฐานอื่นใดที่ระบุว่าเป็นผู้ประสบภัยซึ่งทูพพลภาพ พร้อมทั้งสำเนาบันทึกระจำวันของ  
พนักงานสอบสวน หรือหลักฐานอื่นที่แสดงว่าผู้นั้นได้รับความเสียหายจากการประสบภัยจากรถ  
เพิ่มเติมด้วย

<sup>15</sup> กฎกระทรวง ฉบับที่ 12, ( 2540 ).



#### 4.6.4.2 กรณีเสียชีวิต

ก) สำเนาบรรณบัตร

ข) สำเนาบันทึกรายวันของพนักงานสอบสวน

ค) สำเนาบัตรประจำตัว หรือสำเนาใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว

หรือสำเนาหนังสือเดินทาง หรือหลักฐานอื่นใดที่ทางราชการเป็นผู้ออกให้ที่สามารถพิสูจน์ได้ว่า ผู้ที่มีชื่อในหลักฐานนั้นเป็นผู้ประสบภัย

### 4.7 ค่าสินไหมทดแทน (ส่วนเกินค่าเสียหายเบื้องต้น)

บริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของผู้ประสบภัยในนามผู้เอาประกันภัย ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ประสบภัย เนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทาง หรือเนื่องจากสิ่งที่ยกหรือติดตั้งในรถนั้น ในระหว่างระยะเวลาประกันภัย ดังนี้<sup>16</sup>

4.7.1 ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บ แต่ไม่ถึงกับสูญเสียอวัยวะหรือทุพพลภาพอย่างถาวร บริษัทจะจ่ายค่ารักษาพยาบาลและค่าเสียหายอย่างอื่นที่ผู้ประสบภัย สามารถเรียกร้องได้ตามมูลละเมิดตามความเสียหายที่แท้จริงแต่ไม่เกิน 50,000 บาท ต่อหนึ่งคน

4.7.2 กรณีได้รับความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัยในกรณีใดกรณีหนึ่งหรือหลายกรณี ดังต่อไปนี้ บริษัทจะจ่ายเต็มตามจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุด 200,000 บาท ต่อหนึ่งคน

(ก) ตาบอด

(ข) หูหนวก

(ค) เป็นใบ้หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด

(ง) สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์

(จ) เสียแขน ขา มือ เท้า นิ้ว

(ฉ) เสียอวัยวะอื่นใด

(ช) จิตพิการอย่างติดตัว

(ซ) ทุพพลภาพอย่างถาวร

4.7.3 กรณีเสียชีวิต บริษัทจะจ่ายเต็มตามจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุด 200,000 บาท ต่อหนึ่งคน

<sup>16</sup> กฎกระทรวง, (2554).

4.7.4 ในกรณีที่เข้ารับการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาลในฐานะคนไข้ใน บริษัทจะจ่ายค่าชดเชยรายวัน วันละ 200 บาท จำนวนรวมกันไม่เกิน 20 วัน เป็นค่าเสียหายที่เพิ่มขึ้น นอกเหนือจากความคุ้มครองที่กล่าวมาแล้วนั้น

อย่างไรก็ตามในปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงค่าสินไหมทดแทน ซึ่งให้ใช้สำหรับกรมธรรม์ ประกันภัยที่มีระยะเวลาประกันภัยเริ่มต้นตั้งแต่วันที่ ๑ เมษายน พ.ศ. ๒๕๕๙ เป็นต้นไป โดยได้มีการ เพิ่มค่าสินไหมทดแทนเพิ่มขึ้น ดังต่อไปนี้<sup>17</sup>

1) ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บ แต่ไม่ถึงกับสูญเสียอวัยวะหรือทุพพลภาพ อย่างถาวร บริษัทจะจ่ายค่ารักษาพยาบาลและค่าเสียหายอย่างอื่นที่ผู้ประสบภัย สามารถเรียกร้องได้ ตามมูลละเมิดตามความเสียหายที่แท้จริงแต่ไม่เกิน 80,000 บาท ต่อหนึ่งคน

2) ในกรณีได้รับความเสียหายต่อร่างกาย หรืออนามัย ในกรณีใดกรณีหนึ่ง บริษัทจะ จ่ายจำนวนเงินคุ้มครอง ดังนี้

ก. กรณีทุพพลภาพอย่างถาวร บริษัทจะจ่ายค่าสินไหมทดแทน 300,000 บาทต่อหนึ่งคน

ข. กรณีสูญเสียมือสองข้างตั้งแต่ข้อมือ หรือแขนสองข้าง หรือเท้าสองข้าง ตั้งแต่ข้อเท้า หรือขาสองข้าง หรือสายตาสองข้าง (ตาบอด) บริษัทจะจ่ายค่าสินไหมทดแทน 300,000 บาทต่อหนึ่งคน

ค. กรณีสูญเสียมือหนึ่งข้างตั้งแต่ข้อมือ แขนหนึ่งข้าง เท้าหนึ่งข้างตั้งแต่ข้อ เท้า ขาหนึ่งข้าง สายตาหนึ่งข้าง (ตาบอด) ตั้งแต่ ๒ กรณีขึ้นไป บริษัทจะจ่ายค่าสินไหมทดแทน 300,000 บาทต่อหนึ่งคน

ง. กรณีสูญเสียมือหนึ่งข้างตั้งแต่ข้อมือ หรือแขนหนึ่งข้าง หรือเท้าหนึ่งข้าง ตั้งแต่ข้อเท้า หรือขาหนึ่งข้าง หรือสายตาหนึ่งข้าง (ตาบอด) กรณีใดกรณีหนึ่ง บริษัทจะจ่าย ค่าสินไหมทดแทน 250,000 บาท ต่อหนึ่งคน

จ. กรณีหูหนวก เป็นใบ้หรือเสียความสามารถในการพูดหรือลิ้นขาด สูญเสีย อวัยวะสืบพันธุ์หรือความสามารถสืบพันธุ์ จิตพิการอย่างติดตัว หรือเสียอวัยวะอื่นใด บริษัทจะจ่ายค่า สินไหมทดแทน 250,000 บาท ต่อหนึ่งคน

ฉ. กรณีสูญเสียนิ้วตั้งแต่ข้อนิ้วขึ้นไป ไม่ว่านิ้วเดียวหรือหลายนิ้ว บริษัทจะ จ่ายค่าสินไหมทดแทน 200,000 บาท ต่อหนึ่งคน

<sup>17</sup> คำสั่งนายทะเบียน, ที่ 15/2559.

กรณีได้รับความเสียหายต่อร่างกาย หรืออนามัยหลายกรณี บริษัทจะจ่ายจำนวนเงินคุ้มครอง เฉพาะกรณีที่มีจำนวนเงินคุ้มครองที่สูงกว่า

- 3) ในกรณีเสียชีวิต บริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทน 300,000 บาทต่อหนึ่งคน
- 4) ในกรณีได้รับความเสียหายตามข้อ 1 และต่อมาได้รับความเสียหายตามข้อ 2 บริษัทจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามข้อ 2 แต่หากเป็นกรณีได้รับความเสียหายตามข้อ 1 และต่อมา ได้รับความเสียหายตามข้อ 3 หรือทั้งข้อ 2 และข้อ 3 บริษัทจะจ่าย 300,000 บาทต่อคน
- 5) ในกรณีที่เข้ารับการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาลในฐานะคนไข้ใน บริษัทจะจ่ายค่าชดเชยรายวัน วันละ ๒๐๐ บาท จำนวนรวมกันไม่เกิน ๒๐ วัน เป็นค่าเสียหายที่เพิ่มขึ้น

#### 4.8 การสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล ค่าทดแทน ค่าชดเชยรายวัน และค่าปลงศพ

ในกรณีรถที่เอาประกันภัยไว้กับบริษัทประสบอุบัติเหตุชนกับรถอื่น ซึ่งมีการ ประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ บริษัทจะสำรองจ่าย ให้แก่ ผู้ประสบภัย ซึ่งโดยสารมาในรถ หรือกำลังขึ้น หรือกำลังลงจากรถที่เอาประกันภัยไว้กับบริษัท ดังนี้

4.8.1 ค่ารักษาพยาบาลตามใบเสร็จรับเงิน ไม่เกิน 50,000 บาท ต่อหนึ่งคน สำหรับกรณีได้รับบาดเจ็บ

4.8.2 ค่าทดแทน หรือค่าปลงศพ เป็นจำนวนเงิน 200,000 บาท ต่อหนึ่ง คน สำหรับกรณีเสียชีวิต สูญเสียอวัยวะ หรือทุพพลภาพอย่างถาวร

4.8.3 ค่ารักษาพยาบาล ค่าทดแทน หรือค่าปลงศพ รวมกันไม่เกิน 200,000 บาท ต่อหนึ่งคน

สำหรับ ผู้ประสบภัยที่เป็นบุคคลภายนอกกรรถ บริษัทและผู้รับประกันภัยอื่นจะ ร่วมกันสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล ค่าทดแทนหรือค่าปลงศพ โดยเฉลี่ยฝ่ายละเท่าๆ กัน

#### 4.9 เครื่องหมายที่แสดงว่ามีการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติ

“ เครื่องหมาย ” หมายความว่า เครื่องหมายแสดงว่ามีการประกันความเสียหาย สำหรับผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัตินี้

4.9.1 เมื่อทำประกันภัยผู้เอาประกันภัยจะได้รับกรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจาก รถ พร้อมเครื่องหมาย ที่แสดงว่ามีการประกันภัย

- เจ้าของรถต้องติดเครื่องหมายไว้ที่รถ ตามมาตรา 12 วรรคสอง เครื่องหมายฯ ต้องติดไว้ที่กระจกหน้ารถด้านใน หรือติดไว้ในที่สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน

- การไม่ติดเครื่องหมายมีโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท ตามมาตรา 40

#### 4.9.2 เครื่องหมายชำระ/สูญหาย

4.9.2.1 กรณีเครื่องหมายชำระ/สูญหาย สามารถขอรับเครื่องหมายแทนได้

ที่

ประกันภัย

1) สำนักงานทะเบียนคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ กรมการ

2) สำนักงานคุ้มครองผู้เอาประกันภัยเขต ทั้ง 4 เขต

3) สำนักงานประกันภัยทุกจังหวัด

4.9.2.2 โดยมีหลักฐานที่ต้องใช้ ดังนี้

ก. ใบแจ้งความกรณีเครื่องหมายหาย

ข. เครื่องหมายเดิมชำระ

ค. บัตรประจำตัวประชาชนของผู้เอาประกัน พร้อมสำเนาภาพถ่ายที่รับรองถูกต้องหรือหลักฐานอื่นที่ใช้แทนบัตรประชาชน หรือบัตรประจำตัวคนต่างด้าว หรือหนังสือเดินทาง แล้วแต่กรณี หากผู้เอาประกันภัยเป็นนิติบุคคลให้นำภาพถ่ายหนังสือรับรองการจดทะเบียนของนิติบุคคล เพื่อแสดงชื่อบุคคลที่สามารถกระทำการแทนนิติบุคคล

ง. ตารางกรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ หรือตารางกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ตัวจริงพร้อมสำเนา 1 ชุด หากตารางกรมธรรม์ฯ สูญหาย ให้ใช้สำเนາตารางกรมธรรม์ฯ ที่รับรองถูกต้องโดยบริษัทประกันภัยและประทับตราบริษัทแทน

จ. กรณีผู้รับมอบอำนาจเป็นผู้ยื่นขอรับเครื่องหมายแทน ให้ทำหนังสือมอบอำนาจ (ติดอากรแสตมป์ 10 บาท)จากผู้เอาประกันภัย ถ่ายสำเนาบัตรประจำตัวผู้รับมอบอำนาจที่รับรองถูกต้อง

#### 4.10 กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 33 กำหนดไว้ว่า ให้จัดตั้งกองทุนขึ้นเรียกว่า กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหาย

เบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยเมื่อมีกรณีตามมาตรา 23 และเป็นค่าใช้จ่ายอื่นในการดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้ โดยกองทุนประกอบด้วย

(1) เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้  
 (2) เงินที่บริษัทจ่ายสมทบตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดตามมาตรา 36<sup>18</sup> และเงินเพิ่มที่ได้รับตามมาตรา 36 ทวิ<sup>19</sup>

- (3) เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี  
 (4) เงินหรือทรัพย์สินที่ได้มาตามมาตรา 28 มาตรา 30 มาตรา 31 หรือมาตรา 32  
 (5) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้  
 (6) ดอกผลของเงินกองทุน  
 (7) เงินที่ได้จากการขายทรัพย์สินที่ได้มาตาม (4) และ (5)  
 (8) เงินรายได้อื่น ๆ

เงินและทรัพย์สินดังกล่าวให้เป็นของกรรมการประกันภัยเพื่อใช้ประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ของกองทุน โดยไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลังเป็นรายได้แผ่นดิน

#### 4.10.1 กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย หน้าที่และความรับผิดชอบ ดังต่อไปนี้

4.10.1.1 จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากกรณีตามมาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

4.10.1.2 บริหารเงินกองทุนและการลงทุนให้มีประสิทธิภาพมั่นคง และมีสภาพคล่องเพียงพอต่อการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นและค่าใช้จ่ายอื่นของสำนักงาน

4.10.1.3 ศึกษา วิเคราะห์ พัฒนา และปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงาน อาทิ อัตราเงินสมทบ งานการเงิน งานบัญชี งานค่าเสียหายเบื้องต้น และงานติดตามไล่เบี้ยเรียกคืน เป็นต้น

<sup>18</sup> มาตรา 36 กำหนดไว้ว่า ให้บริษัทจ่ายเงินสมทบให้แก่กองทุนในรอบสามเดือนในอัตราไม่เกินร้อยละสิบของเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัยในแต่ละสาม เดือน เงินสมทบที่บริษัทจ่ายนั้นให้นำไปหักเป็นค่าใช้จ่ายในการคำนวณภาษีเงินได้ตามประมวลรัษฎากรได้

การเรียกเก็บและการจ่ายเงินสมทบจากบริษัท ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

<sup>19</sup> มาตรา 36 ทวิ กำหนดไว้ว่า บริษัทใดไม่จ่ายเงินสมทบให้แก่กองทุนให้ถูกต้องและครบถ้วนตามมาตรา 36 ต้องเสียเงินเพิ่มในอัตราร้อยละสองต่อเดือนของเงินสมทบที่ไม่ได้จ่าย

4.10.1.4 พัฒนาปรับปรุงเปลี่ยนแปลงกฎหมายระเบียบของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยให้ทันสมัยสอดคล้องและเป็นธรรม

4.10.1.5 ติดตามไล่เบี้ยเรียกคืนเงินกองทุนตามจำนวนที่ได้จ่ายไปโดยสามารถไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นจากเจ้าของรถพร้อมเงินเพิ่มอีกร้อยละ 20 หรือใช้สิทธิเรียกคืนจาก ผู้ก่อให้เกิดความเสียหายตามมาตรา 31 หรือใช้สิทธิยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ตามมาตรา 28-30 หรือใช้สิทธิเรียกคืนจากหน่วยงานเจ้าของรถ ตามมาตรา 32 ทางใดทางหนึ่งแล้วแต่กรณี

4.10.1.6 ส่งเสริมการคุ้มครองสิทธิประโยชน์ผู้ประสบภัยจากรถ ให้มีความรู้ ความเข้าใจที่ถูกต้องในการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

4.10.1.7 พัฒนาระบบปฏิบัติการและระบบฐานข้อมูลกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยให้มีความสมบูรณ์ทันสมัย โดยการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ

4.10.1.8 พัฒนาบุคลากรด้านประกันภัยรถให้มีศักยภาพพร้อมต่อการเปิดเสรีในอนาคต

4.10.1.9 จัดทำและดำเนินการตามนโยบายและแผนงานตามประมาณการรายจ่ายประจำปีตามระบบงบประมาณแบบมุ่งเน้นผลงาน และระบบประเมินผลการดำเนินงานทุนหมุนเวียน

4.10.2 กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย กรณีดังต่อไปนี้

ก. รถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยมิได้จัดทำประกันภัยตามที่กฎหมายกำหนดไว้ และเจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น(กรณีบาดเจ็บเท่าที่รักษาจริงจะไม่เกิน 15,000 บาท หากเสียชีวิต 35,000 บาท )

ข. รถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถในขณะที่เกิดเหตุ เพราะถูกยักยอก ฉ้อโกง กรรโชก ลักทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และได้มีการร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวนไว้แล้ว

ค. รถนั้นไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถและมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามที่กฎหมายกำหนดไว้

ง. รถนั้นมีผู้ขับหลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่าความเสียหายเกิดจากรถคันใด

จ. บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

ฉ. รถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายเป็นรถที่ได้รับการยกเว้นตามกฎหมาย

#### 4.10.3 กรณีรถไม่ทำประกันภัยไปก่อให้เกิดความเสียหายกับผู้ประสบภัย

กฎหมายกำหนดให้เจ้าของรถมีหน้าที่ต้องทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เมื่อเจ้าของรถฝ่าฝืนไม่ทำประกันภัยแล้วรถคันดังกล่าวไปก่อให้เกิดความเสียหายกับผู้ประสบภัย เจ้าของรถจึงมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายนั้น ถ้าผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บเจ้าของรถต้องจ่ายค่ารักษาพยาบาลหรือถ้าเสียชีวิตต้องรับผิดชอบค่าปลงศพ อย่างน้อยต้องไม่ต่ำกว่าจำนวนที่กฎหมายกำหนดไว้(กรณีบาดเจ็บเท่าที่รักษาจริงจะไม่เกิน 30,000 บาท หากเสียชีวิต 35,000 บาท ) หากน้อยกว่านี้ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยยังคงมาขอรับส่วนที่ยังขาดอยู่ได้จากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เมื่อกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายไปแล้ว กฎหมายกำหนดให้นายทะเบียนตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีหน้าที่เรียกเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายไปคืนจากเจ้าของรถรวมทั้งเงินเพิ่มในอัตราร้อยละสิบของจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเพื่อเข้าสมทบอีกต่างหากภายใน 7 วันนับแต่วันที่รับคำสั่งจากนายทะเบียน

ระยะเวลาการใช้สิทธิขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัตินี้ กฎหมายกำหนดระยะเวลาการใช้สิทธิขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น ให้ผู้ประสบภัยต้องร้องขอภายใน 180 วันนับแต่วันที่ความเสียหายเกิดขึ้น

#### 4.11 บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 10 ทวิ บัญญัติให้จัดตั้ง “ บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ” ขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ เพื่อให้บริการเกี่ยวกับการรับคำร้องขอและการจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้ แทนบริษัทประกันภัยต่าง ๆ เป็นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยที่ไม่สามารถเรียกร้องค่าเสียหายจากบริษัทที่รับประกันภัยรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายได้ เนื่องจากบริษัทกลางฯ มีสาขาให้บริการอยู่ทุกจังหวัดทั่วประเทศ

- ต่อมาเมื่อวันที่ 14 เมษายน 2542 คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติให้บริษัทกลางฯ รับประกันภัยเฉพาะรถจักรยานยนต์ได้

- ทำหน้าที่เป็นสำนักงานประกันภัยรผ่านแดนแห่งชาติ (Thai National Bureau of Insurance)

ตามมาตรา 10 ทวิ กำหนด บริษัททุกบริษัทต้องเข้าซื้อถือหุ้นในการจัดตั้ง การเพิ่มทุน และดำเนินการใด ๆ ตามหลักเกณฑ์ที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ตามประกาศกระทรวงพาณิชย์ ฉบับวันที่ 23 มกราคม พ.ศ. 2541 ระบุ

ข้อ 1 ทุนจดทะเบียนของบริษัทกำหนดไว้เป็นจำนวนหนึ่งร้อยล้านบาท แบ่งออกเป็นสิบล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละสิบบาท ชำระค่าหุ้นครั้งแรกร้อยละยี่สิบห้า

ข้อ 2 จำนวนหุ้นที่แต่ละบริษัทต้องเข้าซื้อถือหุ้นให้มีจำนวน ดังต่อไปนี้

(1) บริษัทที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบธุรกิจประกันวินาศภัย ตามประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่องการกำหนดเงื่อนไขการจัดตั้งบริษัท จำกัด หรือบริษัท มหาชน จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจประกันชีวิต หรือธุรกิจประกันวินาศภัยสำหรับปี พ.ศ. 2538 ลงวันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ. 2538 ให้เข้าซื้อถือหุ้นบริษัทละห้าหมื่นหุ้น

(2) บริษัทนอกจาก (1) ให้เข้าซื้อถือหุ้นบริษัทละสองหมื่นหุ้น จำนวนหุ้นที่ยังเหลืออยู่ให้เฉลี่ยตามสัดส่วนของเบี้ยประกันภัยรับสุทธิของปี 2537 ถึงปี 2539 ซึ่งมีจำนวนที่แต่ละบริษัทต้องเข้าซื้อถือหุ้นตามเอกสารแนบท้ายประกาศนี้

ข้อ 3 การเข้าซื้อถือหุ้นตามข้อ 2 ให้บริษัททำเป็นหนังสือยื่นต่ออธิบดีกรมการประกันภัยภายในกำหนดสิบห้าวันนับแต่วันที่ลงในประกาศนี้

ข้อ 4 ให้อธิบดีกรมการประกันภัยกำหนดระยะเวลาการส่งใช้เงินค่าหุ้น และรวบรวมเงินส่งใช้ค่าหุ้นมอบให้คณะกรรมการชดเชยของบริษัท เพื่อใช้ในกิจการของบริษัทต่อไป



## บทที่ 5

### วิเคราะห์ปัญหา

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ที่ได้รับอันตรายต่อชีวิตร่างกาย และอนามัยให้ได้รับการชดเชยค่าเสียหาย และได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น ที่แน่นอน ทันที ซึ่งจะทำให้เป็นการช่วยแบ่งเบาภาระของรัฐในด้านสวัสดิการของสังคมอีกทางหนึ่งด้วย โดยมีการบังคับใช้เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2536 เป็นต้นมา จากการศึกษาพบว่าได้ประสบปัญหาต่างๆ โดยสามารถแยกประเด็นปัญหา ออกเป็น 3 ประเด็นหลัก ดังต่อไปนี้

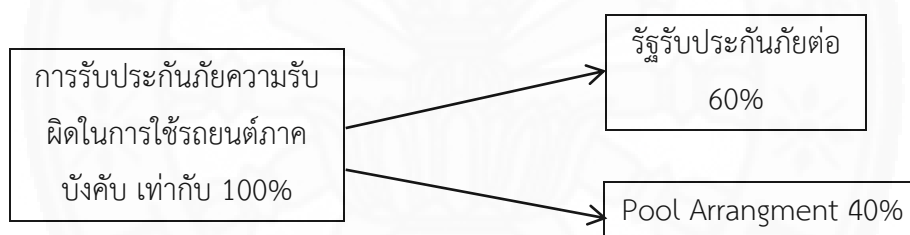
#### 5.1 การดำเนินงานของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

พระราชบัญญัติฉบับนี้มีผลบังคับใช้มาในระยะเวลาหนึ่ง ปรากฏว่าประชาชนผู้ประสบภัยจากรถประสบปัญหาในการใช้สิทธิขอรับค่าสินไหมทดแทน เนื่องจากกฎหมายบังคับให้เจ้าของรถทุกคนต้องจัดให้มีประกันภัยความเสียหาย โดยประกันภัยไว้กับบริษัทตามกฎหมายว่าด้วยการประกันภัยที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการประเภทการรับประกันภัยรถ โดยประชาชนสามารถซื้อกรมธรรม์ประกันภัยได้จากตัวแทนหรือนายหน้าประกันภัย ซึ่งมีเครือข่ายอยู่ทั่วประเทศในทุกจังหวัด แต่เมื่อเกิดอุบัติเหตุประชาชนต้องการใช้สิทธิขอรับค่าเสียหาย แต่ต้องไปใช้สิทธิขอรับค่าเสียหายที่สำนักงานใหญ่ หรือสาขาของบริษัทประกันภัย ซึ่งในข้อเท็จจริงนั้น บริษัทประกันภัยไม่ได้มีสาขาครอบคลุมอยู่ทั่วประเทศ แต่ขนาดเดียวกันการเกิดอุบัติเหตุนั้นไม่สามารถระบุได้ว่าเกิดขึ้นที่ใดและเมื่อไร หากเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ที่ไม่มีสาขาของบริษัทประกันภัยตั้งอยู่ ผู้ประสบภัยจึงประสบปัญหา และอุปสรรคในการใช้สิทธิขอรับค่าเสียหาย เพราะต้องดำเนินการขอใช้สิทธิขอรับค่าเสียหายกับบริษัทประกันภัยที่อยู่ในพื้นที่ใกล้เคียง หรือไกลออกไปแทน ซึ่งสร้างความเดือดร้อน และความไม่สะดวกแก่ผู้ประสบภัยจำนวนมาก กรมการประกันภัย ซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ได้ส่งเจ้าหน้าที่ของกรมการประกันภัยและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปศึกษาดูงานแนวทางการดำเนินงานของต่างประเทศที่มีกฎหมายในลักษณะเดียวกัน เช่น ประเทศญี่ปุ่น จากการศึกษาดูงาน ระบบประกันภัยภาคบังคับ ในประเทศญี่ปุ่นคณะศึกษาดูงานได้เห็นรูปแบบระหว่างบริษัทประกันภัยด้วยกัน จัดตั้ง Pool ขึ้น บริษัทใดที่รับประกันภัยรถไว้ก็จะประกันต่อให้ Pool 40% หลังจากรัฐบาลประกันไว้ 60 % แล้วจากนั้น pool จะกระจายกลับไปให้บริษัทอีกทีหนึ่ง กรมการประกันภัยจึงนำรูปแบบในการจัดตั้ง Pool ระหว่างบริษัทประกันภัยในประเทศญี่ปุ่นมาเป็นรูปแบบ

การจัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในประเทศไทยโดยให้บริษัทประกันภัยร่วมกันถือหุ้นในบริษัทกลางดังสรุปจากรายงานการดำเนินงานดังนี้<sup>1</sup>

เมื่อบริษัทประกันภัยรับประกันภัยภาคบังคับแล้วบริษัทจะประกันต่อให้กับรัฐในอัตราร้อยละ 60 ของการประกันภัย ขั้นแรกที่บริษัทประกันภัยรับประกันหลังจากหักค่าใช้จ่ายแล้ว การที่รัฐเข้ามามีส่วนร่วมในการรับประกันภัยครั้งนี้ ก็เพื่อเข้ามามีส่วนร่วมในการกระจายความเสี่ยงของบริษัทประกันภัย ในระหว่างบริษัทที่รับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับจะมีการรวมตัวกัน และจัดตั้งขึ้นเป็นบริษัทกลางในการดูแลและตรวจสอบ (Pool Arrangement ) เพื่อที่บริษัทจะได้ร่วมกันเฉลี่ยความเสี่ยงภัยในการรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับโดยในส่วนร้อยละ 40 ของการประกันขั้นแรกที่บริษัทประกันภัยรับประกันที่เหลือนั้นบริษัทจากประกันภัยต่อให้บริษัทกลาง และบริษัทกลางจะกระจายกลับไปให้ แก่บริษัทอีกครั้งหนึ่ง โดยอาศัยหลักเกณฑ์แบ่งส่วนดังนี้

- (1)ปริมาณเบี้ยประกันภัยรับเฉพาะส่วนการประกันภัยภาคบังคับของปีที่แล้ว
- (2)สินทรัพย์ของบริษัทกลางตามราคาบัญชีของปีที่แล้ว



ที่มา : อาทิจ ตั้งกัลป์ยานนท์, “การประกันภัยความรับผิดชอบของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศไทย” วารสารประกันภัย, น. 63

ดังนั้นจึงมีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยมีการจัดตั้งให้มีองค์กรกลาง ขึ้นมาทำหน้าที่คุ้มครองผู้ประสบภัยในการรับค่าร้อง และจ่ายค่าเสียหายทดแทนแทนทุกๆบริษัทประกันภัย เพื่อให้บริการจ่ายค่าเสียหายในทุกจังหวัดของประเทศไทย ในการแก้ไขเพิ่มเติมพระฉบับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ครั้งที่ 3 ได้มีบทบัญญัติให้การจัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถขึ้นในมาตรา 10 ทวิของพระราชบัญญัตินี้โดยมีวัตถุประสงค์ดังนี้

<sup>1</sup> ศรีัญญา งามวงษ์วาน, "กฎหมายที่เหมาะสมสำหรับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ" (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2528), น.41-42.

(1) ให้บริการเกี่ยวกับการรับคำร้องขอและการจ่ายค่าสินไหมทดแทนหรือเงินต่าง ๆ ตามพระราชบัญญัตินี้ และดำเนินกิจการตามที่บริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะได้อบรมหมาย

(2) ประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยเฉพาะการประกันภัยรถตามพระราชบัญญัตินี้ ตามที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ

(3) ดำเนินกิจการอื่นตามที่กำหนดในหนังสือบริคณห์สนธิ

ตามมาตรา 10 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้กำหนดภารกิจแรกให้บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด คือ “ให้บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จัดให้มีสถานที่ดำเนินการเพื่อให้บริการครอบคลุมทุกจังหวัด รวมทั้งกรุงเทพมหานครให้แล้วเสร็จภายใน 1 ปี นับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ส่วนการจัดให้มีสถานที่ดำเนินการเพิ่มเติมต่อไป ให้สอดคล้องกับปริมาณความต้องการของการให้บริการแก่ผู้ประสบภัยจากรถ ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกรมการประกันภัยกำหนดโดยคำแนะนำของกรรมการ” คณะผู้บริหารและพนักงานชุดแรก ได้ใช้ห้องประชุมของสมาคมประกันวินาศภัย และห้องประชุมของบริษัทไทยอินชัวร์เรส ดาต้าเนท จำกัด (TID) เป็นที่ทำการชั่วคราวในการกำหนดแผนงานและแนวทางในการดำเนินการเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ ตามที่ได้รับมอบหมาย และในวันที่ 12 มิถุนายน 2541 จึงได้ทำพิธีเปิดสำนักงานใหญ่อย่างเป็นทางการ ณ สำนักงานเลขที่ 65/42 A ชั้น 3 อาคารชานาญเพ็ญชาติบิสเนสเซ็นเตอร์ ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร หลังจากนั้นได้ทยอยเปิดสาขาเพิ่มขึ้นตามแผนงานทุกเดือน จนในที่สุดเมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2541 บริษัทสามารถเปิดสาขาให้บริการแก่ผู้ประสบภัยได้ครบ 76 จังหวัดทั่วประเทศไทยได้สำเร็จตามที่กฎหมายกำหนด และเมื่อวันที่ 12 มิถุนายน 2550 บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ได้ย้ายที่ทำการสำนักงานใหญ่ ไปยังสถานที่แห่งใหม่ที่ทำการเลขที่ 44/1 อาคารรุ่งโรจน์ธนกุล ชั้น 11 ถนนรัชดาภิเษก แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร

บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เริ่มให้บริการรับคำร้องขอและจ่ายค่าสินไหมทดแทนในวันที่ 12 มิถุนายน 2541 ต่อมาปรากฏว่าบริษัทประกันภัยต่างประสบภาวะขาดทุนจากการรับประกันภัยรถจักรยานยนต์ ทำให้มีบริษัทประกันภัยจำนวนหนึ่งไม่พร้อมที่จะรับประกันความเสี่ยงภัยรถประเภทนี้ ดังนั้นเพื่อเป็นการแก้ปัญหาดังกล่าวคณะกรรมการได้มีมติ เมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2542 ให้บริษัทกลางฯ ดำเนินการรับประกันภัยเฉพาะรถจักรยานยนต์ตามพ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เพื่อเป็นอีกหนึ่งทางเลือกของประชาชนในการหาซื้อประกันภัยประเภทนี้ และนับ

ได้ว่าเป็นภารกิจเพิ่มเติมจากที่ดำเนินการเฉพาะการรับคำร้องขอและจ่ายค่าสินไหมทดแทน โดยบริษัทกลางฯ ได้เร่งดำเนินการให้ทุกสาขาสามารถเปิดรับประกันภัยรถจักรยานยนต์พร้อมกันทั่วประเทศตั้งแต่วันที่ 16 เมษายน 2542 เป็นต้นมา

ก่อนจะมีการจัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ตามมาตรา 10 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 กล่าวคือ บริษัทประกันภัยมักจะปฏิเสธไม่ยอมจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้ประสบภัยง่ายๆ และกว่าจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนก็ใช้เวลาพอสมควร ซึ่งเมื่อได้มีการจัดตั้งบริษัทกลางขึ้นมาทำหน้าที่ ในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนแทนบริษัทประกันภัยทุกบริษัทโดยให้มีสาขาครอบคลุมทุกจังหวัดทั่วประเทศแล้วนั้น ประชาชนได้รับความสะดวกมากยิ่งขึ้นอย่างชัดเจน แต่ในขณะเดียวกันทำให้เกิดปัญหาใหม่ขึ้นมาเช่นเดียวกัน คือ

5.1.1 ปัญหาระหว่างบริษัทประกันภัยกับบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด กล่าวคือเนื่องด้วยก่อนจะมีการจัดตั้งบริษัทกลางฯ นั้น ผู้ประสบภัยจะต้องขอใช้สิทธิขอรับค่าสินไหมทดแทนกับทางบริษัทประกันภัยโดยตรง ทำให้บริษัทประกันภัยสามารถตรวจสอบข้อมูลใช้เวลาานและประวิงเวลาได้ รวมถึงการจ่ายค่าสินไหมทดแทนได้ในอัตราที่บริษัทพึงพอใจ แต่เมื่อมีการจัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ขึ้นมาตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ บริษัทประกันภัยมองว่าการที่บริษัทกลางฯจ่ายค่าเสียหายทดแทนไปก่อนหน้านี้ บริษัทกลางฯไม่มีมาตรฐานในการจ่าย และจ่ายเงินง่ายเกินไป ควรมีการตรวจสอบอย่างละเอียดให้มากกว่าที่เป็นอยู่ เพราะถือว่าไม่ใช่เงินของบริษัทกลางเอง นอกจากนี้ บริษัทประกันภัยยังมองว่า บริษัทกลางฯเป็นต้นเหตุ ที่ทำให้บริษัทประกันภัยต้องจ่ายเงินเพิ่มสูงขึ้นกว่าเดิม และยังต้องจ่ายเร็วขึ้นด้วย ซึ่งถ้าหากบริษัทประกันภัยจ่ายค่าเสียหายเองบริษัทประกันภัยอาจต่อรองจ่ายน้อยลงได้ หรืออาจประวิงเวลาในการจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนออกไปได้ จึงเป็นผลให้บริษัทประกันภัยมีการชะลอการจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนทดแทนผู้ประสบภัย จึงอาจส่งผลให้บริษัทกลางฯไม่มีเงินเหลือ หรือเหลือเงินน้อยไม่เพียงพอที่จะทดลองจ่ายให้กับผู้ประสบภัยได้ ภายในคราวต่อไป ในแต่ละปีมีบริษัทประกันภัย จำนวนหลายสิบบริษัทที่ชะลอส่งเงินสำรองค่าสินไหมทดแทนให้กับบริษัทกลางนานเกินกว่า 90 วันตามที่กฎหมายกำหนด

ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ ในมาตรา 10ทวิ กำหนดให้ทุกรอบ 3 เดือนบริษัทประกันภัยซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทกลาง ต้องออกเงินสมทบเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายให้บริษัทกลางตามสัดส่วนของเบี้ยประกันภัยที่บริษัทประกันภัยได้รับจากการรับประกันภัยในแต่ละ 3 เดือนที่ผ่านมา ในอัตราและวิธีการตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด และประกาศกระทรวงพาณิชย์ฉบับวันที่ 25 พฤษภาคม 2541

กำหนดให้บริษัทประกันภัยจ่ายเงินสมทบให้แก่บริษัทกลางในอัตราร้อยละ 2.5 ของเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัยโดยคำนวณตามเกณฑ์สุทธิ ต่อมาเมื่อประกาศกระทรวงพาณิชย์ ฉบับวันที่ 22 พฤศจิกายน 2542 ลดอัตรากារจ่ายเงินสมทบเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายให้แก่บริษัทกลางเหลือร้อยละ 2 และมีการประกาศกระทรวงพาณิชย์ ฉบับวันที่ 26 เมษายน 2553 ได้กำหนดอัตราการจ่ายเงินสมทบให้แก่บริษัทกลาง ร้อยละ 12.25 ของเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยในแต่ละปีบริษัทกลางได้รับเงินสมทบเป็นค่าใช้จ่ายจากบริษัทประกันภัยต่างๆ ประมาณปีละ 130 ล้านบาท ในการออกเงินสมทบของบริษัทประกันภัย เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายให้แก่บริษัทกลาง ในระยะแรกแรกนั้นบริษัทประกันภัยหลายบริษัท เห็นว่าไม่เป็นธรรมสำหรับบริษัทประกันภัย เนื่องจากเงินดังกล่าวเกิดจากการทำมาหาได้ของบริษัทประกันภัยเอง แต่ต้องนำรายได้ของตนไปเป็นค่าใช้จ่ายให้กับผู้อื่นซึ่งไม่ต้องทำงาน มีหน้าที่ยังเป็นต้นต่อที่ทำให้บริษัทประกันภัยต้องจ่ายเงินเพิ่มมากขึ้น และจ่ายเร็วขึ้นอีกด้วย

หากเมื่อเป็นเช่นนี้จึงมีบริษัทประกันภัยหลายบริษัทไม่จัดสรรเงินค่าใช้จ่ายให้บริษัทกลางฯ โดยเกิดขึ้นในระยะแรกที่เริ่มก่อตั้งบริษัทกลางใหม่ๆ ซึ่งกรมการประกันภัย (ปัจจุบันเปลี่ยนสถานะเป็นองค์การอิสระภายใต้ชื่อ "สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริม การประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.)" ) ส่วนมากใช้วิธีตัดเดือนมากกว่าการลงโทษจึงเป็นเหตุให้บริษัทประกันภัย ยังคงจัดสรรเงินสมทบเข้ากองทุนล่าช้า นานเกินกว่า 90 วัน ถึงแม้จะมีกฎหมายลงโทษบริษัทที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามโดยนัยมาตรา 10 ตรีได้ให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์สามารถเพิกถอนใบอนุญาตได้ แต่บริษัทกลางฯ ไม่กล้าร้องเรียนต่อกรมการประกันภัยเพราะเห็นว่าบริษัทประกันภัยเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทกลางฯ นั่นเอง

ทางผู้เขียนเห็นว่า การจ่ายเงินของบริษัทกลางฯ นั้นยังไม่สอดคล้องกับ ทางบริษัทประกันภัย และยังมีจุดสมดุลงระหว่างกัน โดยที่พระราชบัญญัติฉบับนี้มีจุดประสงค์ชัดเจนที่ต้องการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่ได้รับอันตรายทางด้านร่างกาย ชีวิตและอนามัย ให้ได้รับการชดเชยค่าเสียหาย และค่าสินไหมเบื้องต้นที่แน่นอน ทันทีตามที่ตามลักษณะการเกิดเหตุ และยังเพื่อเป็นสวัสดิการทางสังคมให้กับประชาชน แต่ตรงกันข้ามกับทางบริษัทประกันภัยที่ยังต้องการแสวงหาผลกำไรจากการรับประกันภัยภาคบังคับอยู่ ซึ่งยังขัดกับวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติฉบับนี้ที่มุ่งหวังคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถอย่างแท้จริง ในส่วนนี้รัฐควรมีความจริงจังในการดำเนินการเอาผิดต่อบริษัทประกันภัยที่ดำเนินการประวิงเวลา โดยสร้างความเดือดร้อนต่อผู้ประสบภัย ซ้ำยังไปซ้ำเติมปัญหาให้กับผู้ประสบภัยอีกทางหนึ่ง ควรมีการแก้ไขพระราชบัญญัติ โดยเพิ่มอำนาจในการบริหารจัดการบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ โดยการเข้าไปถือหุ้นของภาครัฐในอัตรา 51% เพราะใน

ปัจจุบันผู้บริหารของบริษัทกลางมาจากบริษัทประกันภัย ทำให้รัฐไม่สามารถจะดำเนินการได้อย่างเต็มที่

### 5.1.2 ความแตกต่างในด้านปรัชญาและแนวคิดของการบริหารงานระหว่างองค์การภาครัฐและภาคเอกชน

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีความมุ่งหมายให้ประชาชนทุกคนได้รับความคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกาย และอนามัยอันเกิดจากอุบัติเหตุจากรถ ให้ได้รับการช่วยเหลือและรักษาพยาบาลอย่างทันท่วงที โดยไม่ต้องเป็นห่วง และกังวลกับค่ารักษาพยาบาล ทั้งนี้ ผู้ประสบภัยจากรถจะได้รับการชดใช้ตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง ได้แก่ ค่ารักษาพยาบาล ในกรณี บาดเจ็บ ค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพ ในกรณีเสียชีวิต หรือค่ารักษาพยาบาลและค่าปลงศพ ในกรณีผู้ประสบภัยบาดเจ็บและต่อมาเสียชีวิต จากบริษัทประกันภัยหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เพื่อเป็นการช่วยเหลือแบ่งเบาภาระความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยและทายาทหรือผู้ที่เกี่ยวข้อง เป็นสวัสดิการที่ทางรัฐทำขึ้นเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนแก่ประชาชน โดยแนวคิดในการดำเนินการของภาครัฐมุ่งเน้นที่จะให้การบริการประชาชนให้ดีให้ความสำคัญต่อการดำเนินการ ให้บรรลุตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย และคำนึงถึงส่วนรวมเป็นสำคัญ หรือประเทศชาติ แต่ในทางปฏิบัติการดำเนินการของข้าราชการอาจไม่สามารถแยกออกจากการเมืองได้ในบางกรณีจึงต้องมีการสนองนโยบายทางการเมือง ซึ่งอาจทำให้การนำนโยบายสาธารณะไปสู่การปฏิบัติในบางขั้นตอนผิดเพี้ยน กลายเป็นภาพมายา

สำหรับแนวคิดในการดำเนินการของภาคเอกชนนั้นจะมุ่งเน้นผลกำไรเป็นสำคัญเน้นการแข่งขันโดยการวัดความสำเร็จของงานที่กำไรไม่ได้ให้ความสำคัญต่อเป้าหมายของภาครัฐหรือเจตนารมณ์ของกฎหมายการบริหารงานกิจการอยู่ภายใต้การควบคุมของผู้ถือหุ้นและคณะกรรมการบริษัท ประชาชนทั่วไปจะเข้าวิพากษ์วิจารณ์ไม่ได้ ในปัจจุบันนั้นยังปรากฏว่ารถที่ยังฝ่าฝืนไม่ทำประกันภัยตามกฎหมายนี้ส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นกลุ่มรถที่มีความเสี่ยงภัยสูง ซึ่งมีอัตราการเกิดเหตุสูงกว่ารถประเภทอื่นอยู่แล้ว ภาคเอกชนจึงไม่มีความกระตือรือร้นที่จะผลักดันให้รถเหล่านี้เข้าสู่ระบบอย่างจริงจัง และในด้านการบริการหลังการขาย กล่าวคือ การให้บริการด้านการจ่ายค่าเสียหาย หรือค่าสินไหมทดแทน ยังไม่ปรากฏว่าภาคเอกชนได้พยายามแข่งขันด้านบริการในด้านนี้เพราะจะส่งผลมีต้นทุนเพิ่มขึ้น ดังนั้นภาครัฐก็จึงไม่ได้ให้ความร่วมมืออย่างจริงจังในการผลักดันมีการประกันภัย 100% ตามที่ภาครัฐมุ่งหวัง ส่วนบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด นั้นแม้จะเป็นองค์กรที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายแต่เงินทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานนั้นยังคงต้องพึ่งพาบริษัทประกันภัยผู้ถือหุ้นอยู่ เพราะฉะนั้นในการนำนโยบายเรื่องการคุ้มครองผู้ประสบภัยไป

ใช้ให้ได้ผลอย่างแท้จริงนั้นต้องสามารถ ทำได้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องบริหารโดยเอาสองอย่างมา รวมกันคือต้องแสวงหากำไรได้และในขณะเดียวกัน ต้องไม่กระทบกระเทือน ต่อประโยชน์ส่วนรวม และต้องสร้างจิตสำนึกให้องค์การธุรกิจคำนึงถึงส่วนรวมและแบ่งผลกำไรส่วนหนึ่งมาช่วยเหลือสังคม หรือส่วนรวม<sup>2</sup>

แต่ตามข้อเท็จจริงนั้นการที่บริษัทประกันภัยยังคงต้องการกำไรจากการรับประกันภัยภาคบังคับ อยู่ นั้น จึงทำให้เจตนาธรรมณ์ตามกฎหมายผิดเพี้ยนไป ยังไม่ได้บรรลุตามวัตถุประสงค์ที่ได้ตั้งไว้ เมื่อ ความต้องการในการแสวงหาผลกำไรของบริษัทประกันภัยยังมีอยู่ จึงไม่สอดคล้องต่อการดำเนินงาน ของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบจากรถที่จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ เมื่อเปรียบเทียบการ จ่ายค่าเสียหายในระบบประกันภัยภาคบังคับในประเทศญี่ปุ่นแล้ว ในประเทศญี่ปุ่นจะยึดหลักตาม Automobile Liability Security Law คือมุ่งคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้ประสบภัยเป็นหลัก และจะ ดำเนินการจ่ายตามระดับความเสียหายที่ได้กำหนดไว้แล้วโดยบริบท จะไม่มุ่งแสวงผลกำไรในระบบ C a l i แต่จะไปหากำไรในรับประกันภัยในระบบภาคสมัครใจแทน เพราะภาคสมัครใจ มีประกันภัยให้ เลือกรวมหลายแบบ หลายราคาคุ้มครองได้ หลากหลายชนิด และราคาก็ยังสูงกว่าภาคบังคับมาก ระบบประกันภัยภาคบังคับเป็นการคุ้มครองพื้นฐานเท่านั้น และเป็นตลาดที่เล็กกว่าประกันภัยภาค สมัครใจถึง 7 เท่านอกจากนั้น Automobile Liability Security Law ประกาศใช้ตั้งแต่ปี.ศ 1955 เป็นกฎหมายรัฐสวัสดิการที่มุ่งคุ้มครองผู้ประสบภัยอย่างแท้จริงด้วยเงินคุ้มครองเพียง 300,000 เยน สำหรับกรณีเสียชีวิตเท่านั้น ส่วนการประกันภัยรถภาคสมัครใจ การจ่ายค่าเสียหายจะสูงกว่านี้ และ จะคุ้มครองมากกว่านี้ ประชาชนส่วนใหญ่จะให้ความสนใจในการประกันภัยภาคสมัครใจมากกว่า เพราะคุ้มครองถึงความเสียหายด้านทรัพย์สินด้วย แต่ในขณะเดียวกันก็ต้องก็ต้องทำประกันภัยภาค บังคับไว้ด้วย เพราะกฎหมายบังคับให้ทำ ดังนั้นตลาดประกันภัยทั้งสองตลาด จะเกิดและโตพร้อมไป พร้อมกัน ซึ่งแตกต่างจากประเทศไทยที่ การประกันภัยภาคสมัครใจมีมาก่อนหลายสิบปี และรถที่ทำ ประกันภัยก็น้อยต่อมาเมื่อประกาศใช้กฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เมื่อปีพ.ศ. 2535 ความ เคยชินกับระบบเดิมไม่ว่าจะเป็นการจ่ายค่าเสียหาย หรือแสวงหากำไรในระบบภาคภาคสมัครใจ ก็

---

<sup>2</sup> กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์, “25 ปี กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์,” น. 180-181 (มีนาคม 2547).

นำมาใช้ในระบบภาคบังคับด้วยซึ่งบริษัทประกันภัยยังไม่สามารถแยกทั้งสองประเภทออกจากกันได้ และยังคงมุ่งหวังผลกำไรจากการรับประกันภัยทั้งสองประเภท<sup>3</sup>

ผู้เขียนมีความเห็นว่า การประกันภัยภาคสมัครใจนั้นมีมาก่อนภาคบังคับเป็นเวลาหลายสิบปี หลังจากนั้นจึงมีการประกาศใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ในปีพ.ศ. 2535 แต่ความเคยชินของภาคเอกชนในการแสวงหาผลกำไรยังนำมาใช้กับประกันภาคบังคับ ซึ่งตามหลักข้อเท็จจริงแล้ว พระราชบัญญัติฉบับนี้มุ่งเน้นคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถอย่างแท้จริง และไม่มุ่งหวังผลกำไรจากการประกันภาคสมัครใจ จึงจะเห็นว่าหลักการของภาครัฐและเอกชนยังไม่สอดคล้อง และตรงตามวัตถุประสงค์ที่ได้ตั้งไว้ ดังนั้นรัฐควรมีการทำความเข้าใจกับทางบริษัทประกันภัยให้ชัดเจนถึงแนวทางการปฏิบัติ เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อผู้ประสบภัยอย่างแท้จริง

### 5.1.3 ปัญหาการบริหารงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ ในมาตรา 33<sup>4</sup> กำหนด ให้จัดตั้งกองทุนขึ้นเรียกว่า กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยเมื่อมีกรณีตามมาตรา 23 และเป็นค่าใช้จ่ายอื่นในการดำเนินการตามพระราชบัญญัติ โดยในมาตรา 23 กำหนดว่า ในกรณีดังต่อไปนี้ ให้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุน

(1) เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 และเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

(2) ขณะเกิดเหตุ รถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถเพราะเหตุที่รถนั้นได้ถูกยกออก ฉ้อโกง กรรโชก ลักทรัพย์ รีดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และเจ้าของรถได้ร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน

(3) ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และรถนั้นไม่มีการประกันภัยกับบริษัท

(4) มีความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย และรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นหลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย

<sup>3</sup> เกษม มานะสาคร, “ปัญหาการดำเนินงานของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัดตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถพ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติม [ฉบับที่ 3] พ.ศ.2540, ” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์, 2546).

<sup>4</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ มาตรา 33



(5) บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน หรือ

(6) ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยนั้นเกิดจากรถมาตรา 8 ที่ไม่ได้เอาประกันตามมาตรา 7 และเป็นค่าใช้จ่ายอื่นในการดำเนินการตามพระราชบัญญัติ

#### กองทุนประกอบด้วย

- (1) เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้
- (2) เงินที่บริษัทจ่ายสมทบตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดตามมาตรา 36 และเงินเพิ่มที่ได้รับตามมาตรา 36 ทวิ
- (3) เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี
- (4) เงินหรือทรัพย์สินที่ได้มาตามมาตรา 28 มาตรา 30 มาตรา 31 หรือมาตรา 32
- (5) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้
- (6) ดอกผลของเงินกองทุน
- (7) เงินที่ได้จากการขายทรัพย์สินที่ได้มาตาม (4) และ (5)
- (8) เงินรายได้อื่น ๆ

เงินและทรัพย์สินดังกล่าวให้เป็นของกรรมการประกันภัยเพื่อใช้ประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ของกองทุน โดยไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลังเป็นรายได้แผ่นดิน

ฐานะทางการเงินของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ระหว่างปี พ.ศ. 2554 - พ.ศ. 2558

หน่วย : ล้านบาท

บาท

ปี	2554	2555	2556	2557	2558
สินทรัพย์	5,731	7,628	9,327	11,157	11,535

ที่มา : บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ณ วันที่ 22 มิถุนายน 2559<sup>5</sup>

<sup>5</sup> ฐานะทางการเงินของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ระหว่างปี พ.ศ. 2554 - พ.ศ. 2558 ณ 22 มิถุนายน 2559, (กรุงเทพมหานคร :บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด, 2559 ).

กองทุนผู้ประสบภัย มีอัตราการเจริญเติบโตในทุกๆปี จากที่กองทุนมีจำนวนเพิ่มขึ้นในทุกๆปี ค่อยข้างขัดแย้งกับข้อเท็จจริงที่การดำเนินการจ่ายค่าสินไหมให้กับผู้ประสบภัยยังคงเกิดปัญหา ไม่ว่าจะเป็นการจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนที่ล่าช้า ไม่สามารถคุ้มครองผู้ประสบภัยได้จริง ทั้งๆที่จำนวนเงินกองทุนตามพ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 จำนวนเงินในกองทุนมีอัตราเพิ่มขึ้นทุกปีโดยปัจจุบันมียอดเงินกองทุนถึงกว่า 10,000 ล้านบาท ควรจะมีการแก้ไขพ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถโดยเฉพาะประเด็นเรื่องกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยที่ไม่ควรให้บริษัทประกันภัยภาคเอกชนเข้ามาเป็นผู้บริหารกองทุน เพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงวิธีการบริหารจัดการกองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้เพราะที่ผ่านมา บริษัทประกันภัยใช้เงินต้นทุนไปกับการบริหารการทำการตลาด และสร้างเงื่อนไข้อ่างๆ เพื่อให้เกิดการจ่ายเงินทดแทนที่ยุ้งยากทั้งที่ภาครัฐสามารถจัดการได้เอง ในข้อเท็จจริงนั้นรัฐควรเข้ามาบริหารจัดการกองทุนให้มีประสิทธิภาพมากกว่านี้ ควรแก้ไขพระราชบัญญัติฉบับนี้โดยมีการกำหนดเนื้อหาเพิ่มเติมในส่วนของผู้บริหารกองทุน ที่ภาครัฐควรเข้ามาบริหารจัดการเอง

## 5.2 วิธีการเบิกจ่ายค่ารักษาพยาบาลในกรณีการเกิดอุบัติเหตุ และมีผู้บาดเจ็บ

เมื่อเกิดอุบัติเหตุผู้ประสบภัยสามารถใช้สิทธิ์เบิกค่ารักษาพยาบาลได้ตามอัตราที่กำหนดนั้น มีวิธีการอย่างไรในการเบิกจ่ายค่ารักษาพยาบาล ตามหลักกฎหมายได้มีการระบุขั้นตอนในการเบิกจ่ายค่ารักษาพยาบาลไว้หรือไม่ วิธีการในการยื่นเบิกค่ารักษาพยาบาลไว้มีความชัดเจนหรือไม่ และในกรณีที่ต้องสำรองจ่ายนั้น ผู้ประสบภัยจำเป็นต้องสำรองจ่ายในกรณีใดบ้าง โดยหลักการสำรองจ่ายนั้นมีหลักการอย่างไร และมีความเป็นธรรมต่อผู้ประสบภัยหรือไม่

การเบิกใช้สิทธิ์ พรบ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 โดยผู้ประสบภัยจากรถมีสิทธิ์เบิกใช้สิทธิ์ ดังนี้

1. การเบิกใช้สิทธิ์ พรบ. ในวงเงินค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถทุกคนที่ประสบภัยจากรถคนที่ขับขี่หรือนั่งซ้อนท้ายมา กรณีรถจักรยานยนต์ หรือนั่งโดยสารมาในรถจักรยานยนต์ รวมถึงคนเดินถนน ที่ไม่ได้ขับขี่หรือซ้อนท้ายหรือโดยสารในรถคันอื่นๆ โดยไม่ต้องรอสรุปผลทางคดี ( หมายความว่าถ้าเกิดอุบัติเหตุ ทำให้มีผู้บาดเจ็บ เสียชีวิต หรือสูญเสียชีวิต พรบ.จะคุ้มครองผู้ประสบภัยทุกคนทันที ) ตามลักษณะความเสียหายดังนี้

- 1.1 กรณีบาดเจ็บ เบิกจ่ายเป็นค่ารักษาพยาบาล ในวงเงินตามที่รักษาจริงไม่เกิน 30,000 บาทต่อคน ( ปรับเพิ่มจากเดิมคุ้มครองเพียง 15,000 บาท) เช่น บาดเจ็บเล็กน้อย ค่ารักษาตามใบเสร็จ 6,893 บาท ผู้ประสบภัยจะเบิกเองหรือมอบอำนาจให้รพ. ตั้งเบิกกับบริษัทกลางฯ

ผ่านระบบออนไลน์ ( e-claim online หรือระบบสินไหมอัตโนมัติ โดยบริษัทฯ จะโอนเงินจ่ายคืนรพ. ภายใน 7 วันนับแต่วันที่รพ. ส่งเรื่องตั้งเบิก) กรณี บาดเจ็บปานกลาง ถึงสาหัส มีค่ารักษา 30,000 บาท เบิกได้ 30,000 บาท โดยบริษัทกลางฯ จัดทำระบบสินไหมอัตโนมัติและประสานขอความร่วมมือรพ. ทุกแห่งเข้าใช้ระบบ เพื่อลดภาระของประชาชนและผู้ประสบภัยจากรถ โดยรพ.เป็นผู้รับมอบอำนาจเบิกจ่ายจากบริษัทกลางฯ แทนปชช. ซึ่งปัจจุบัน ทุกรพ. จะรับมอบอำนาจเบิกแทนประชาชน และหากกรณีบาดเจ็บสาหัส มีค่ารักษาเกินกว่า 30,000 บาท จะเบิกใช้สิทธิ์ได้จากวงเงินค่าเสียหายเบื้องต้นไปก่อน 30,000 บาท ส่วนเกินที่เหลือ ผู้ประสบภัยหรือทายาท สามารถตัดสินใจเบิกส่วนเกินดังกล่าวจาก

- สิทธิบัตรทอง 30 บาท ( ถ้ามี)
- สิทธิประกันสังคม ( ถ้ามี)
- รอดูผลสรุปทางคดี กรณีมีคู่กรณี โดยหากคู่กรณีหรือ ผู้ขับขี่เป็นฝ่ายประมาท เช่นผู้ประสบภัยเป็นผู้โดยสารในรถจักรยานยนต์รับจ้าง ขับขี่ประมาทไปล้มเอง ไม่มีคู่กรณีเฉี่ยวชน ลักษณะเหตุแบบนี้ ผู้โดยสารจะได้รับความคุ้มครองสูงสุดกรณีบาดเจ็บ ในวงเงินค่าสินไหมทดแทน ตามข้อ 2.

1.2 กรณีผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกาย (สูญเสียอวัยวะหรือทุพพลภาพ) อย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้บริษัทจะจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวน 35,000 บาท ต่อหนึ่งคน

- (ก) ตาบอด
- (ข) หูหนวก
- (ค) เป็นใบ้หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด
- (ง) สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์
- (จ) เสียแขน ขา มือ เท้า นิ้ว
- (ฉ) เสียอวัยวะอื่นใด
- (ช) จิตพิการอย่างติดตัว
- (ซ) ทุพพลภาพอย่างถาวร

กล่าวคือ สูญเสียอวัยวะตั้งแต่ 1 ข้อนี้นับขึ้นไป เช่น นิ้วขาด ครึ่งข้อ ไม่ถือเป็นการสูญเสียอวัยวะ กรณีนิ้วใด ๆ ขาด 1 ข้อ หรือ สูญเสียมือทั้งมือ แขนทั้งแขน เบิกใช้สิทธิ์กรณีทุพพลภาพหรือสูญเสียอวัยวะ ได้จำนวน 35,000 บาทต่อคน (สามหมื่นห้าพันบาทถ้วน)

1.3 กรณีถึงแก่ชีวิต เบิกจ่ายเป็นค่าปลงศพ จำนวน 35,000 บาทต่อคน (สามหมื่นห้าพันบาทถ้วน) สรุปลงเงินคุ้มครองกรณีค่าเสียหายเบื้องต้น คุ้มครองสูงสุด 65,000 บาท

ต่อคน (หกหมื่นห้าพันบาทถ้วน) เนื่องจากผู้ประสบภัยจากรถ อาจได้รับบาดเจ็บสาหัส หรือสูญเสียอวัยวะ และอาจถึงแก่ชีวิตได้ หรืออาจเสียชีวิตในที่เกิดเหตุ สามารถเบิกใช้สิทธิ์ในแต่ละลักษณะของการบาดเจ็บ

ค่าเสียหายเบื้องต้น ผู้ประสบภัยจะได้รับความคุ้มครองในความเสียหายที่เกิดขึ้น เป็นค่ารักษาพยาบาลกรณีบาดเจ็บและเป็นค่าปลงศพในกรณีเสียชีวิต โดยไม่ต้องรอพิสูจน์ความผิด บริษัทจะชดใช้ให้แก่ผู้ประสบภัย/ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย ภายใน 7 วันตามมาตรา 25<sup>6</sup> เบื้องต้นจากการศึกษาจะพบว่า การตั้งเบื่อกค่ารักษาพยาบาลนั้นในปัจจุบัน ยังถือว่ายังมีขั้นตอนละวิธีการมากมาย ทำให้เกิดความล่าช้า ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยจำเป็นต้องสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาลก่อน ซึ่งเกิดปัญหาหากผู้ประสบภัยบางท่านไม่มีเงินเพียงพอในการจ่ายค่ารักษาพยาบาลดังกล่าว โดยผู้ประสบภัยต้องร้องขอค่าเสียหายเบื้องต้น กับบริษัทภายใน 180 วัน ตามมาตรา 27<sup>7</sup> นับแต่วันที่ที่มีความเสียหายเกิดขึ้น

2. การใช้หลักฐานตามกฎหมายกระทรวง ฉบับวันที่ 16 ธันวาคม พ.ศ. 2552 ได้กำหนดไว้ โดย การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นต่อบริษัทที่รับประกันภัย ให้ยื่นคำร้องขอตามแบบที่นายทะเบียนกำหนด และต้องมีหลักฐานดังต่อไปนี้

### 2.1. ความเสียหายต่อร่างกาย

2.1.1 ใบเสร็จรับเงินหรือหลักฐานการแจ้งหนี้เกี่ยวกับการรักษาพยาบาลในกรณีที่มีการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาล

2.1.2 สำเนาบัตรประจำตัวหรือหลักฐานอื่นใดที่ทางราชการเป็นผู้ออกให้ สำเนาใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าวหรือสำเนาหนังสือเดินทาง หรือหลักฐานอื่นใดที่นายทะเบียนประกาศกำหนดซึ่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้มีชื่อในหลักฐานนั้นเป็นผู้ประสบภัย แล้วแต่กรณี

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกายอย่างหนึ่งอย่างใดตาม

1.2 นอกจากต้องยื่นหลักฐานตาม 2.1.1 และ 2.1.2 แล้ว ให้ยื่นใบรับรองแพทย์ หรือความเห็น

<sup>6</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ มาตรา 25 กำหนดว่า ให้บริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 มาตรา 23 หรือมาตรา 24 ให้แก่ผู้ประสบภัยให้เสร็จสิ้นภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับความร้องขอ ทั้งนี้ โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิดชอบ

<sup>7</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ มาตรา 27 กำหนดว่า การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัตินี้ผู้ประสบภัยต้องร้องขอภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่ที่มีความเสียหายเกิดขึ้น

แพทย์ หรือหลักฐานอื่นใดที่ระบุว่า เป็นผู้ประสพภัยซึ่งได้รับความเสียหายต่อร่างกายดังกล่าว พร้อมทั้งสำเนาบันทึกประจำวันของพนักงานสอบสวนหรือหลักฐานอื่นใด ที่แสดงว่าผู้นั้นได้รับความเสียหายจากการประสพภัยจากรถด้วย

## 2.2 ความเสียหายต่อชีวิต

(ก) สำเนาโฉนดบัตร หรือหลักฐานอื่นใดที่นายทะเบียนประกาศ กำหนดซึ่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ที่มีชื่อในหลักฐานนั้นเป็นผู้ประสพภัย

(ข) สำเนาบันทึกประจำวันของพนักงานสอบสวน หรือหลักฐานอื่นใดที่แสดงว่าผู้นั้นถึงแก่ความตายจากการประสพภัยจากรถในกรณีที่ผู้ประสพภัยถึงแก่ความตายภายหลังจากการเข้ารับการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาล นอกจากต้องยื่นหลักฐานตาม (2.2) แล้ว ให้ยื่นหลักฐานตาม (2.1) ด้วย

## 3. บุคคลผู้มีสิทธิร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น มีดังต่อไปนี้

(ก) กรณีความเสียหายต่อร่างกายตามข้อ 1.1 ให้ผู้ประสพภัยเป็นผู้ร้องขอ หากผู้ประสพภัยไม่สามารถร้องขอได้ ให้สถานพยาบาลที่รักษาผู้ประสพภัยและได้รับโอนสิทธิเรียกร้องจากผู้ประสพภัย บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ จำกัด ที่รับโอนสิทธิเรียกร้องจากสถานพยาบาลที่รักษาผู้ประสพภัยทายาทหรือญาติ หรือผู้มีส่วนได้เสียของผู้ประสพภัย แล้วแต่กรณี ร้องขอแทน

ในกรณีที่ผู้ประสพภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกายอย่างหนึ่งอย่างใดตามข้อ 1.2 ให้ผู้ประสพภัยเป็นผู้ร้องขอ หากผู้ประสพภัยไม่สามารถร้องขอได้ให้ทายาทหรือญาติ หรือผู้มีส่วนได้เสียของผู้ประสพภัย แล้วแต่กรณี ร้องขอแทน

(ข) กรณีความเสียหายต่อชีวิตตามข้อ 1.3 ให้ทายาทโดยธรรมของผู้ประสพภัยเป็นผู้ร้องขอ

จากข้อมูลข้างต้นนั้น การที่ผู้ประสพภัยเข้าไปรักษาตัวในโรงพยาบาล หากมีอาการบาดเจ็บเล็กน้อย กล่าวคือ ไม่ต้องพักรักษาตัวที่โรงพยาบาล ผู้ประสพภัยจะต้องดำเนินการในการตั้งเบิกกับทางบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ จำกัดเอง และจะต้องสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาลไปเองก่อน และมาตั้งเบิกคืนในภายหลัง ทำให้ไม่เกิดความสะดวกกับผู้ประสพภัยที่ต้องเดินทางไปเบิกกับบริษัทกลางอีกครั้งซึ่งทำให้ผู้ประสพภัยต้องเสียเวลาในการทำงานหรือการดำเนินชีวิต ซึ่งตามเจตนารมณ์ของกฎหมายฉบับนี้ได้กล่าวอย่างชัดเจนว่าต้องการคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ บรรเทาความเดือนร้อนของผู้ประสพภัย แต่ตามข้อเท็จจริงแล้วในทางปฏิบัตินี้ สร้างความเดือดร้อนให้กับประชาชน ยังสร้างภาระให้ผู้ประสพภัยเพิ่มขึ้นอีกด้วย และขั้นตอนของบริษัทประกันภัยในการ

ตรวจสอบเอกสารทำให้การได้รับเงินในส่วนของ การรักษาพยาบาลนั้นเกิดความล่าช้า จึงเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้ผู้ประสบภัยบางท่านไม่ได้ใช้สิทธิในการตั้งเบิกค่ารักษาพยาบาลเพราะไม่ต้องการยุ่งยากในการตั้งเบิกค่ารักษาพยาบาล ถือว่ายังไม่บรรลุตามวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติฉบับนี้อย่างแท้จริง

ผู้เขียนมีความเห็นว่า ควรมีระบบเบิกจ่ายอัตโนมัติ ที่สามารถทำการเบิกจ่ายค่ารักษาพยาบาลกับทางโรงพยาบาลได้โดยตรง ยกตัวอย่าง บัตรประกันสังคมที่เมื่อผู้ป่วยเข้าไปรักษาพยาบาลในโรงพยาบาลที่ระบุไว้ตามบัตรประกันสังคม โรงพยาบาลสามารถตรวจสอบข้อมูลต่างๆได้เอง และดำเนินการเบิกจ่ายได้เลย โดยผู้ป่วยไม่ต้องดำเนินการไปตั้งเบิกกับสำนักงานประกันสังคมในพื้นที่ ถ้าหากสามารถทำให้การตั้งเบิกค่ารักษาพยาบาลสามารถกระทำได้ในโรงพยาบาลที่ได้ทำการรักษานั้น จะทำให้เกิดความสะดวก และรวดเร็วมากขึ้นด้วย

หากเปรียบเทียบในระบบประกันภัยภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่นแล้ว การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยใช้หลักความยุติธรรม ความเสมอภาค และคุณธรรม เนื่องจากการดำเนินการโดยบุคคลภายนอกกล่าวคือ เป็นภาระหน้าที่ของสำนักงานสำรวจภัย ( Claim Surver Office ) ทำการประเมินความเสียหายที่เรียกร้องนั้นมีความเหมาะสมและถูกต้องตามกฎหมายหรือไม่ โดยที่จะประมาณจากที่เกิดเหตุจริง แตกต่างจากในประเทศไทยที่ในกรณีการเกิดเหตุที่ผู้ขับขี่ทำประกันไว้เฉพาะประกันภัยภาคบังคับอย่างเดียว โดยบริษัทประกันภัยส่วนใหญ่จะไม่ส่งพนักงานสำรวจภัยออกตรวจสอบ เนื่องจากการออกตรวจสอบของผู้สำรวจภัยมีค่าใช้จ่ายสูง และไม่คุ้มค่า แต่จะส่งพนักงานสำรวจภัยออกตรวจสอบในกรณีที่ทำประกันภาคสมัครใจไว้ด้วยเท่านั้น สำหรับประเทศญี่ปุ่นเมื่อสำนักงานสำรวจภัยดำเนินการประเมินความเสียหายทั้งหมดแล้วเสร็จ ก็จะแจ้งจำนวนค่าเสียหายไปยังบริษัทประกันภัยโดยตรง เมื่อบริษัทประกันภัยได้รับใบประเมินจำนวนค่าเสียหายจากสำนักงานสำรวจภัยแล้ว ก็จะมีการจ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยทันที ซึ่งแตกต่างกับประเทศไทยที่บริษัทประกันภัยจะประเมินค่าเสียหายเอง ผู้ประสบภัยจากรถต้องไปใช้สิทธิ์ขอรับค่าสินไหมทดแทนความเสียหายและที่ตั้งของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด หรือบริษัทประกันภัยในพื้นที่ จึงทำให้การจ่ายค่าสินไหมทดแทนของญี่ปุ่นนั้นเป็นไปอย่างรวดเร็ว และเหมาะสมเป็นธรรมต่อผู้ประสบภัย ตามลักษณะการเกิดเหตุจริง

### 5.3 การแบ่งค่าสินไหมออกเป็นสองส่วน คือ ค่าเสียหายเบื้องต้น และค่าเสียหายเกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น

จากพระราชบัญญัติฉบับนี้ ได้แบ่งค่าสินไหมทดแทน แก่ผู้ประสบภัยออกเป็นสองส่วน คือ ค่าเสียหายเบื้องต้น และค่าเสียหายที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น ทั้งสองแบบนี้มีการแบ่งจ่ายตามหลักการทางกฎหมายอย่างไร การแบ่งจ่ายค่าสินไหมออกเป็นสองส่วนนั้นผู้ประสบภัยได้รับความเป็น

ธรรมหรือไม่ และมีหลักเกณฑ์อย่างไรในการเบิกจ่ายค่าสินไหมทั้งสองส่วน มีข้อสังเกตว่าในกรณีที่ผู้ประสบภัยไม่มีคู่กรณี อันเนื่องมาจากคู่กรณีหลบหนีไปไม่สามารถทราบคู่กรณีได้นั้นสามารถเบิกค่าเสียหายที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นนั้นได้หรือไม่

### 5.3.1 ค่าเสียหายเบื้องต้น

พระราชบัญญัติฉบับนี้ ตาม มาตรา 4 ให้ความหมาย ค่าเสียหายเบื้องต้น ในกรณีความเสียหายต่อร่างกาย หมายความว่า ค่ารักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลของผู้ประสบภัย และในกรณีความเสียหายต่อชีวิต หมายความว่า ค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตาย ทั้งนี้ ตามรายการและจำนวนเงินที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 20 วรรคสอง

ในกรณีดังต่อไปนี้ ให้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุน<sup>8</sup>

(1) เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 และเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

(2) ขณะเกิดเหตุ รถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถเพราะเหตุที่รถนั้นได้ถูกยกยอก ฉ้อโกง กรรโชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และเจ้าของรถได้ร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน

(3) ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และรถนั้นไม่มีการประกันภัยกับบริษัท

(4) มีความเสียหายเกิดแก่ผู้ประสบภัย และรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นหลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย

(5) บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน หรือ

(6) ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยนั้นเกิดจากรถมาตรา 8 ที่ไม่ได้เอาประกันตามมาตรา 7

ตามกฎกระทรวง ฉบับวันที่ 16 ธันวาคม พ.ศ. 2552 กำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับความเสียหายเบื้องต้นดังต่อไปนี้

#### 1. ความเสียหายต่อร่างกายได้แก่

<sup>8</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ มาตรา 23

(ก) ค่ายา ค่าอาหารทางเส้นเลือด ค่าออกซิเจน และอื่น ๆ ทำนองเดียวกัน  
ที่ใช้ในการบำบัดรักษา

(ข) ค่าอวัยวะเทียมและอุปกรณ์ในการบำบัดรักษา รวมทั้งค่าซ่อมแซม

(ค) ค่าบริการทางการแพทย์ค่าตรวจ ค่าวิเคราะห์โรค ทั้งนี้ไม่รวมถึงค่าจ้าง  
พยาบาลพิเศษ และค่าบริการอื่นทำนองเดียวกัน

(ง) ค่าห้องและค่าอาหารตลอดเวลาที่เข้ารับการรักษาพยาบาล

(จ) ค่าพาหนะนำผู้ประสบภัยไปโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล

## 2. ความเสียหายต่อชีวิต

ก) ค่าปลงศพ

ข) ค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพผู้ประสบภัย

## 3 ค่าเสียหายดังกล่าวเรียกว่า “ค่าเสียหายเบื้องต้น” โดยมีจำนวนเงิน ดังนี้

1) กรณีบาดเจ็บ จะได้รับการชดใช้เป็นค่ารักษาพยาบาล และค่าใช้จ่ายอัน  
จำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลตามที่จ่ายจริง แต่ไม่เกิน 30,000 บาท ต่อหนึ่งคน

กรณีผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกาย (สูญเสียอวัยวะหรือทุพพล  
ภาพ) อย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้บริษัทจะจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวน 35,000 บาท ต่อหนึ่งคน

(ก) ตาบอด

(ข) หูหนวก

(ค) เป็นใบ้หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด

(ง) สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์

(จ) เสียแขน ขา มือ เท้า นิ้ว

(ฉ) เสียอวัยวะอื่นใด

(ช) จิตพิการอย่างติดตัว

(ซ) ทุพพลภาพอย่างถาวร

2) กรณีบาดเจ็บจะได้รับการชดใช้เป็นค่ารักษาพยาบาลตาม ข้อ 1. และต่อมา  
ทุพพลภาพตาม ข้อ 2. รวมกันแล้วจะไม่เกิน 65,000 บาท ต่อหนึ่งคน

3) กรณีเสียชีวิตจะได้รับการชดใช้เป็นค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็น  
เกี่ยวกับการจัดการศพ จำนวน 35,000 บาท ต่อหนึ่งคน

4) กรณีเสียชีวิตภายหลังการรักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอันจำเป็น  
เกี่ยวกับการรักษาพยาบาลตามที่จ่ายจริงตามข้อ 1 รวมกันไม่เกิน 65,000 บาท ต่อหนึ่งคน



5) กรณีรถตั้งแต่ 2 คันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหาย(เฉี่ยวชนกัน) เป็นเหตุให้ผู้ซึ่งอยู่ในรถไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารก็ตาม หากได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ให้บริษัทที่รับประกันภัยรถแต่ละคันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถคันที่บริษัทรับประกันภัยไว้ แต่ถ้าผู้ประสบภัยเป็นบุคคลภายนอกไม่ได้อยู่ในรถคันใดคันหนึ่ง ให้บริษัทร่วมกันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยโดยเฉลี่ยจ่ายในอัตราส่วนที่เท่ากัน

### 5.3.2 ค่าสินไหมทดแทน (ส่วนเกินค่าเสียหายเบื้องต้น)

บริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของผู้ประสบภัยในนามผู้เอาประกันภัย ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบ ชอบตามกฎหมายต่อผู้ประสบภัย เนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทาง หรือเนื่องจากสิ่งของที่บรรทุกหรือติดตั้งในรถนั้น ในระหว่างระยะเวลาประกันภัย ดังนี้<sup>9</sup>

1. ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บ แต่ไม่ถึงกับสูญเสียอวัยวะหรือทุพพลภาพอย่างถาวร บริษัทจะจ่ายค่ารักษาพยาบาล และค่าเสียหายอย่างอื่นที่ผู้ประสบภัยสามารถเรียกร้องได้ ตามมูลละเมิดตามความเสียหายที่แท้จริงแต่ไม่เกิน 50,000 บาท ต่อหนึ่งคน

2. กรณีได้รับความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัยในกรณีใดกรณีหนึ่งหรือหลายกรณีดังต่อไปนี้ บริษัทจะจ่ายเต็มตามจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุด 200,000 บาท ต่อหนึ่งคน

(ก) ตาบอด

(ข) หูหนวก

(ค) เป็นใบ้หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด

(ง) สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์

(จ) เสียแขน ขา มือ เท้า นิ้ว

(ฉ) เสียอวัยวะอื่นใด

(ช) จิตพิการอย่างติดตัว

(ซ) ทุพพลภาพอย่างถาวร

3. กรณีเสียชีวิต บริษัทจะจ่ายเต็มตามจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุด 200,000 บาท ต่อหนึ่งคน

4. ในกรณีที่เข้ารับการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาลในฐานะคนไข้ใน บริษัทจะจ่ายค่าชดเชยรายวัน วันละ 200 บาท จำนวนรวมกันไม่เกิน 20 วัน เป็นค่าเสียหายที่เพิ่มขึ้นนอกเหนือจากความคุ้มครองที่กล่าวมาแล้วนั้น

<sup>9</sup> กฎกระทรวง, (2554).

เมื่อผู้ประสพภัยได้รับเงินคุ้มครองส่วนแรกแล้ว ยังสามารถฟ้องคดีเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้ต้องรับผิดชอบในทางแพ่งได้ โดยถือว่าค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นส่วนหนึ่งของค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ทั้งนี้ตามมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กล่าวว่า การได้รับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20<sup>10</sup> ไม่ตัดสิทธิผู้ประสพภัยที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่ปัญหาการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนทางแพ่ง เมื่อเกิดความเสียหายเกิดขึ้น ผู้ประกอบการจะเร่งรัดในการจ่ายค่าสินไหมทดแทน เพื่อยุติการเรียกร้องค่าเสียหายทางแพ่งและอาญา ทำให้เกิดการทำสัญญาการประนีประนอมยอมความเพื่อรับค่าสินไหมทดแทนในขั้นตอนการเจรจาของบริษัทประกันภัย อันทำให้ไม่สามารถฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายทางแพ่งและพาณิชย์เพิ่มเติมได้อีก อันเป็นการขัดต่อเจตนารมณ์ของ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ตามมาตรา 22

การกำหนดค่าเสียหายเบื้องต้น ดังที่กล่าวมานั้น ในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ พ.ศ. 2535 นั้นไม่มีกำหนดว่า จำนวนกี่ปีถึงจะมีการตรวจสอบหรือเปลี่ยนแปลงค่าเสียหายต่อครั้ง ซึ่งตามความเป็นจริงแล้ว ควรมีการเปลี่ยนแปลงให้ตรงกับความเป็นจริงปัจจุบันอยู่เสมอ ผู้เขียนจึงเห็นว่า ควรมีการกำหนดรอบของการตรวจสอบค่าสินไหมทดแทนที่ชัดเจน ควรมีการเพิ่มเติมหรือแก้ไขพระราชบัญญัติฉบับนี้ เพื่อให้เป็นประโยชน์ต่อผู้ประสพภัยเพิ่มมากขึ้น

แม้ว่าจะได้มีการออกประกาศกระทรวงและหลักเกณฑ์ในการจ่ายค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นไว้ดังรายละเอียดข้างต้นแต่ในทางปฏิบัติบริษัทประกันภัยยังคงยึดแนวปฏิบัติในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสพภัยแบบเดิมเช่นเดียวกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนและประกันภัยภาคสมัครใจคือปฏิเสธการจ่ายไว้ก่อน ในระบบประกันภัยภาคบังคับบริษัทประกันภัยควรตระหนักถึงพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้มาจากรถ พ.ศ. 2535 ที่มีวัตถุประสงค์ที่จะมุ่งคุ้มครองให้ความช่วยเหลือแก่ประสพภัยที่ได้รับอันตรายต่อชีวิตร่างกายหรืออนามัยให้ได้รับค่าสินไหมทดแทนภายในเวลาที่กำหนดเพื่อให้ประชาชนผู้ประสพภัยได้รับการชดใช้ค่าเสียหายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในประกาศกระทรวง ดังกล่าว แต่เมื่อผู้ประสพภัยจำเป็นต้องพักรักษาตัวในโรงพยาบาล โดยมีค่าใช้จ่ายส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้น กับถูกบริษัทประกันภัยประวิงหรือชะลอการจ่ายค่าเสียหายส่วนที่เกินนี้ไว้ โดยไม่ปฏิบัติตามเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ พ.ศ. 2535 แต่จะแสวงผลกำไรเหมือนกับการประกันภัยภาคสมัครใจ ซึ่งขัดกับหลัก no Loss- no Profit อันเป็นหลักการสำคัญในกฎหมายฉบับนี้ คือ บริษัทประกันภัยจะไม่มีกำไร แต่จะไม่ขาดทุน ในกรณีที่บริษัท

<sup>10</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 20

ประกันภัยประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทนหรือชะลอการจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น นั้น

ผู้เขียนเห็นว่าไม่มีเหตุผลใดนอกจากมุ่งแสวงหากำไรจากการรับประกันภัยในระบบนี้ เช่นเดียวกับการประกันภัยภาคสมัครใจเพราะถ้าบริษัทประกันภัยจ่ายค่าสินไหมน้อยหรือจะเหลือกำไรมาก โดยหลักการแล้วมันจะประกันภัยควรจ่ายค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินนี้โดยเร็วเพราะเป็นสิทธิที่ผู้ประสบภัยได้รับอยู่แล้วเพราะได้รับความเสียหายจากการบาดเจ็บจริงเมื่อใช้ประกันภัยไม่ต้องกลัวว่าจะขาดทุนเพราะได้รับประกันภัยภาคบังคับหลักการคือ จะไม่ทำให้บริษัทผู้รับประกันภัยขาดทุน หากเบี้ยประกันภัยไม่พอกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามหลัก no loss- no profit ภาครัฐก็จะปรับเพิ่มเห็นว่ารัฐควรมีมาตรการรองรับในการที่จะกำหนดวิธีการ หรือมาตรการกับบริษัทประกันภัยในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นซึ่งเป็นส่วนจำนวนมากให้กับผู้ประสบภัย โดยให้กองทุนทดแทนทดสอบไทยสำรองจ่ายให้ก่อนเช่นเดียวกับค่าเสียหายเบื้องต้น เพราะในปัจจุบันกองทุนทดแทนข้อสอบภายในมีเงินสำรองเป็นจำนวนมาก จากนั้นจึงให้กองทุนไปไล่เบี้ยเอากับประบริษัทประกันภัยในภายหลังหรือไม่มีบทลงโทษไว้ในมาตรา 10 ตรีทั้งที่ปัจจุบันมีประกาศกระทรวงพาณิชย์ระบุอย่างชัดเจนว่าสินไหมทดแทนนอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้นที่บริษัทประกันภัยจะต้องจ่ายให้ให้แก่ความเสียหายที่เกิดขึ้นในกรณีใดเป็นจำนวนเงินเท่าใดที่จะต้องจ่ายตั้งรายละเอียดที่กล่าวแล้วแต่บริษัทประกันภัยยังคงยึดหลักปฏิบัติเดิม คือชะลอการจ่าย

ตามประกาศกระทรวงพาณิชย์ ฉบับวันที่ ๑๓ มิถุนายน ๒๕๔๖ การเรียกร้องให้บริษัทจ่ายค่าสินไหมทดแทนนอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้น ต้องมีหลักฐานและเอกสารดังต่อไปนี้

1. หลักฐานและเอกสารพิสูจน์การเกิดเหตุและความรับผิดชอบของผู้ขับขี่รถประกันภัย ดังนี้
  - 1.1 ผู้ขับขี่รถฝ่ายใดโดยยอมรับผิดและออกหนังสือยอมรับผิดหรือเอกสารเป็นลายลักษณ์อักษรในการยอมรับผิด ให้ถือว่าฝ่ายนั้นเป็นฝ่ายผิด เช่น บันทึกการยอมรับผิด สัญญาประนีประนอมยอมความ เป็นต้น
  - 1.2 ให้ถือความเห็นของพนักงานสอบสวนว่าเปรียบเทียบปรับฝ่ายใด ให้ฝ่ายนั้นเป็นฝ่ายผิด
  - 1.3 หากไม่มีฝ่ายใดยอมรับผิดและไม่มีฝ่ายใดยอมให้พนักงานสอบสวนเปรียบเทียบปรับให้ถือความเห็นของพนักงานสอบสวนหรือความเห็นของพนักงานอัยการหรือคำพิพากษาของศาลแล้วแต่กรณี

หากหลักฐานและเอกสารมีความขัดแย้งกันให้ใช้เอกสารของทางราชการเป็นหลัก

2. หลักฐานและเอกสารเกี่ยวกับการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนนอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้น ดังนี้

2.1 ความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัย ให้จ่ายตามความเสียหายที่แท้จริง แต่ไม่เกินจำนวนเงินเอาประกันภัยต่อคนตามกรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ทั้งนี้รวมค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้รับมาแล้ว (ถ้ามี) โดยค่าสินไหมทดแทนที่ผู้ประสบภัยมีสิทธิเรียกร้อง ได้แก่

(ก) ค่าใช้จ่ายที่ผู้ประสบภัยต้องเสียไป เช่น ค่ารักษาพยาบาล ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการรักษาพยาบาล ค่ารักษาพยาบาลในอนาคต ค่าอวัยวะเทียมและอุปกรณ์ในการบำบัดรักษารวมทั้งค่าซ่อมแซม ค่าพาหนะที่เกี่ยวข้องกับการรักษาพยาบาล เป็นต้น

(ข) ค่าเสียหายที่ผู้ประสบภัยต้องขาดประโยชน์ทำมาหาได้เพราะไม่สามารถประกอบกิจการงานทั้งในปัจจุบันและในอนาคต

(ค) ค่าเสียหายอื่นๆ ที่ผู้ประสบภัยมีสิทธิเรียกร้องได้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด

(ง) ใบเสร็จรับเงินจากโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล หรือหลักฐานการแจ้งหนี้เกี่ยวกับการรักษาพยาบาล

ตามข้อ 2.1 ใช้หลักฐานและ เอกสารดังต่อไปนี้

(ก) ใบเสร็จรับเงินจากโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล หรือหลักฐานการแจ้งหนี้เกี่ยวกับการรักษาพยาบาล

(ข) สำเนาบัตรประจำตัวหรือหลักฐานอื่นใดที่ทางราชการเป็นผู้ออกให้ซึ่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้มีชื่อในหลักฐานนั้นเป็นผู้ประสบภัย

(ค) ใบรับรองแพทย์หรือใบความเห็นแพทย์ กรณีเรียกร้องความเสียหายต่ออนามัย

(ง) เอกสารหลักฐานเกี่ยวกับข้อเรียกร้องและจำนวนเงินที่เรียกร้อง

2.2 ความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัยในกรณีใดกรณีหนึ่งหรือหลายกรณีดังต่อไปนี้ให้จ่ายเต็มจำนวนเงินเอาประกันภัยต่อคนตามกรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ทั้งนี้รวมค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้รับมาแล้ว (ถ้ามี)

(ก) ตาบอด

(ข) หูหนวก

(ค) เป็นใบ้หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด

- (ง) สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์
- (จ) เสียแขน ขา มือ เท้า นิ้ว หรืออวัยวะอื่นใด
- (ฉ) จิตพิการอย่างติดตัว
- (ช) ทูพพลภาพอย่างถาวร

ตามข้อ 2.2 ใช้หลักฐานและ เอกสารดังต่อไปนี้

(ก) ใบความเห็นแพทย์เกี่ยวกับความเสียหาย หรือผู้ประสบภัย แสดงตน

(ข) สำเนาบันทึกประจำวันในคดีของพนักงานสอบสวนหรือหลักฐานอื่นที่แสดงว่าผู้เสียหายได้รับความเสียหายจากการประสบภัยจากรถ

### 2.3 ในกรณีเสียชีวิต

- (ก) สำเนามรณบัตร
- (ข) สำเนาบันทึกประจำวันในคดีของพนักงานสอบสวนหรือหลักฐานอื่นที่แสดงว่าผู้เสียหายถึงแก่ความตายเพราะการประสบภัยจากรถ

ตารางเปรียบเทียบค่าเสียหายเบื้องต้นของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กับ ค่าเสียหายชั่วคราวของพระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์(ญี่ปุ่น)<sup>11</sup>

พระราชบัญญัติคุ้มครองฯ (ไทย)	พระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิด (ญี่ปุ่น)
1. เป็นค่าเสียหายส่วนแรกเรียกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นซึ่งต้องจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัยภายใน 7 วัน นับแต่วันร้องขอ	1. เป็นค่าเสียหายส่วนแรกเรียกว่าค่าเสียหายชั่วคราวซึ่งผู้ประสบภัยสามารถเรียกร้องได้ทันทีและบริษัทประกันภัยต้องชดใช้ให้โดยไม่ชักช้า
2. สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นผู้ประสบภัยต้องร้องขอภายใน 180 วันนับแต่วันที่ความเสียหายเกิดขึ้น	2. สิทธิเรียกร้องเงินค่าเสียหายชั่วคราวมีอายุความ 2 ปีนับแต่วันที่ได้เกิดอุบัติเหตุ

<sup>11</sup> สมชาย หาญเลิศฤทธิ์, "การจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่ไม่เป็นธรรมตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 : ศึกษากรณีมีความเสียหาย เกิดแก่ผู้ประสบภัยแต่ไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย" (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2541), น. 97-98.

<p>3. ผู้มีหน้าที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นได้แก่บริษัท ประกันภัยหรือสำนักงานกองทุนทดแทน ผู้ประสบภัยแล้วแต่กรณี</p>	<p>3. บริษัทประกันภัยเป็นผู้จ่ายหากบริษัท ประกันภัยจ่ายค่าเสียหายชั่วคราวไปโดยที่ผู้ ครอบครองรถไม่มีความรับผิดชอบ ที่จะต้อง ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายบริษัทก็ สามารถเรียกร้องเงินค่าเสียหายชั่วคราวที่ได้จ่าย ไปนั้นคืนจากรัฐบาลได้</p>
<p>4. ค่าเสียหายเบื้องต้นได้แก่ค่าเสียหายต่อชีวิต ร่างกายและอนามัยตามที่กำหนดใน กฎกระทรวง</p>	<p>4. ค่าเสียหายชั่วคราวได้แก่ ค่ารักษาพยาบาล หรือค่าทำศพที่ผู้ประสบภัยได้จ่ายไป</p>
<p>5. จำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นจะกำหนดจำนวน สูงสุดไว้โดยไม่กำหนดจำนวนขั้นต่ำ</p>	<p>5. ค่าเสียหายชั่วคราวจะกำหนดจำนวนขั้นต่ำ และขั้นสูงสุดไว้แล้วแต่ปริมาณความเสียหาย</p>

จากข้อมูลข้างต้นนั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่า ฐานะทางการเงินของบริษัทกลางคุ้มครอง ผู้ประสบภัย มีจำนวน หนึ่งในหมื่นกว่าล้านบาท และมีอัตราเติบโตอย่างต่อเนื่อง กองทุนทดแทน ผู้ประสบภัยควรมีการสำรองจ่ายค่าสินไหมทดแทนส่วนเกินค่าเสียหายเบื้องต้นออกไปก่อน และไปไล่ เก็บเงินจากบริษัทประกันภัย เพราะหากผู้ประสบภัยต้องติดต่อขอเบิกค่าสินไหมทดแทนที่เกินกว่า ค่าเสียหายเบื้องต้นนี้กับทางบริษัทประกันภัย จะต้องใช้เวลานานในการพิจารณา และยังไม่เกิดความ เป็นธรรมต่อผู้ประสบภัย หากกองทุนทดแทนสามารถออกเงินส่วนนี้ให้กับผู้ประสบภัยได้ จะทำให้ ผู้ประสบภัยเกิดความเชื่อมั่นและได้รับประโยชน์จากพระราชบัญญัตินี้อย่างแท้จริง

มีข้อสังเกตว่า พระราชบัญญัติฉบับนี้มีจุดมุ่งหวังให้ประชาชนทุกคนได้รับความคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกาย และอนามัยอันเกิดจากอุบัติเหตุจากรถ ให้ได้รับการช่วยเหลือและ รักษาพยาบาลอย่างทันทั่วถึง โดยไม่ต้องเป็นห่วง และกังวลกับค่ารักษาพยาบาล ทั้งนี้ ผู้ประสบภัย จากรถจะได้รับการชดใช้ตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง แต่ในกรณีที่มีความเสียหายจากรถเกิดแก่ ผู้ประสบภัยแต่ไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหายดังกล่าว เป็นผลให้ผู้ประสบภัยได้รับ ความเดือดร้อน เพราะได้รับการชดใช้ เพียงค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เท่านั้น เพราะไม่สามารถเรียกค่าเสียหายในส่วนที่เกินกว่านั้นจากใครได้ ที่เป็นเช่นนี้น่าจะเรื่องมาจาก ความเข้าใจสับสนของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ ที่ไปกำหนดให้มีค่าเสียหาย

เบื้องต้นแบ่งแยกออกจากค่าเสียหายที่แท้จริง อย่างตายตัวแน่นอน และระบุหลักการไว้ชัดเจน ทำให้เกิดช่องโหว่ทางกฎหมายขึ้น ทั้งที่ตามหลักการแล้วผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการถูกผู้อื่นทำละเมิดนั้นย่อมจะมีสิทธิ์ ได้รับการชดใช้ตามความเสียหายที่แท้จริงด้วย หรือใกล้เคียงจากผู้ที่ทำละเมิดได้อยู่แล้ว ดังนั้นกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจึงควรต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยในกรณีนี้ เช่นเดียวกับผู้ประสบภัยได้จากบริษัทประกันภัย จึงจะถูกต้องแต่เนื่องจากยังไม่มีกฎหมายออกมารองรับให้กระทำได้ ผู้ประสบภัยจากรถในกรณีนี้จึงสามารถทำการเบิกได้เฉพาะค่าสินไหมทดแทนเท่านั้นตามอัตราที่กำหนด ซึ่งจะเห็นว่าค่าใช้จ่ายในการรักษาในบางกรณีค่าเสียหายเบื้องต้นอาจไม่เพียงพอต่อการรักษา จึงเป็นภาระของผู้ประสบภัยที่ต้องดำเนินการจ่ายเงินในส่วนนี้เอง

เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศญี่ปุ่นจะพบว่ามีการกำหนดให้รัฐจ่ายค่าชดใช้ให้แก่ผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ในกรณีดังต่อไปนี้<sup>12</sup>

- 1) กรณีผู้ขับขี่รถชนแล้วหนี
- 2) กรณีที่รถคันที่ชนไม่มีการประกันภัยความรับผิดชอบจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับ( ซึ่งรวมถึงรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัยตามกฎหมายด้วย)
- 3) รถคันที่ชนมีประกันภัยภาคบังคับแต่ผู้เอาประกันภัย ไม่มีความรับผิดชอบตามกฎหมายนี้กล่าวคือ ผู้เอาประกันภัยสามารถพิสูจน์ได้ว่าตนไม่ได้ประมาทเลินเล่อ ในการใช้รถอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกิดจากความตั้งใจ หรือความประมาทเลินเล่อของตัวผู้ประสบภัย หรือของบุคคลอื่น และไม่มี ความบกพร่อง หรือความผิดปกติของรถ โดยต้องเป็นความผิดของบุคคลอื่นทั้งสิ้น ผู้เอาประกันภัย จะต้องไม่มีส่วนผิดเลย ตัวอย่างเช่น กรณีที่รถโจรกรรมไป ในขณะที่หลบหนีเกิดไปก่ออุบัติเหตุขึ้น ผู้เอาประกันภัยจะไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น ถ้าผู้เอาประกันภัยไม่ได้มีส่วนประมาทเลินเล่อในการเก็บรักษารถคันนั้น

เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายต่อชีวิตและร่างกาย จากรถดังกล่าวมาแล้วสามารถเรียกร้องให้บริษัทที่รับประกันรถยนต์ภาคบังคับบริษัทใดก็ได้ จ่ายค่าเสียหายให้ได้โดยมี

<sup>12</sup> สมชาย หาญเลิศฤทธิ์, "การจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่ไม่เป็นธรรมตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 : ศึกษากรณีมีความเสียหาย เกิดแก่ผู้ประสบภัยแต่ไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย" (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2541), น.102.

สิทธิ์จะได้รับค่าเสียหายตามจำนวนภายใต้หลักเกณฑ์เดียวกันกับผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายจากกรณีที่มีการประสบภัยภาคบังคับ เมื่อบริษัทประกันภัยได้จ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยแล้วก็สามารถเรียกคืนจากรัฐได้ตาม Government Compensation Plan โครงการนี้จัดตั้งขึ้นภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคมเพื่ออุดช่องว่างของกฎหมายในกรณีอุบัติเหตุที่เกิดจากรถประเภทที่ได้กล่าวมาแล้วโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนให้แก่ผู้ประสบภัยให้ได้รับการเยียวยาความเสียหาย<sup>13</sup>

จากข้อมูลข้างต้นจะเห็นว่าประเทศญี่ปุ่นรัฐจะให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัย ในกรณีที่ไม่มีคู่กรณี เนื่องจากคู่กรณีหลบหนี และไม่สามารถตามตัวได้ ในกรณีดังกล่าวนี้ของประเทศญี่ปุ่นผู้ประสบภัย จะได้รับการชดใช้ค่าเสียหายอย่างเป็นธรรม ตามลักษณะความเสียหายที่แท้จริง ซึ่งแตกต่างกับประเทศไทย ที่จะคุ้มครองเฉพาะจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นตามที่ระบุไว้เท่านั้น ไม่สามารถจะเรียกร้องขอค่าเสียหายที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นได้เพราะไม่มีคู่กรณี ไม่มีมีเอกสารไต่ยืนยันหรือพิสูจน์คู่กรณีได้ ในส่วนนี้จึงเป็นการสร้างความเดือนร้อนแก่ประชาชนเป็นจำนวนมาก เช่น เมื่อมีรถชนในยามวิกาล รถคันดังกล่าวขับหลบหนีไป ผู้ขับขี่ได้รับบาดเจ็บสาหัส แต่ไม่สามารถจะเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ใดได้ จะได้แค่เฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้นตามที่กฎหมายได้ระบุไว้เท่านั้น ทั้งที่ผู้ขับขี่รถคันนี้ไม่ได้มีความผิด แต่ต้องมารับผิดชอบค่าใช้จ่ายส่วนเกินเหล่านี้แทน นี่จึงเป็นปัญหาที่สำคัญอีกข้อของพระราชบัญญัติฉบับนี้ ที่ควรมีการแก้ไขเพิ่มเติม ทั้งที่ในปัจจุบันเงินในกองทุนผู้ประสบภัยมีจำนวนมากกว่า 10000 ล้านบาท ควรจะมีการนำเงินจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยช่วยเหลือแก่ผู้ประสบภัยในกรณีดังกล่าวหรือไม่ เพราะตามพระราชบัญญัติฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัย และช่วยเหลือ บรรเทาทุกข์แก่ผู้ประสบภัย และเสมือนเป็นสวัสดิการทางสังคมที่รัฐมอบให้ประชาชน

<sup>13</sup> ศรีัญญา งามวงษ์วาน, "กฎหมายที่เหมาะสมสำหรับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ" (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2528), น.52-54.



## บทที่ 6

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

#### 6.1 บทสรุป

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จัดทำขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อคุ้มครองและให้ความช่วยเหลือแก่ประชาชนผู้ประสบภัยจากรถ ที่ได้รับบาดเจ็บ/ เสียชีวิต เพราะเหตุประสบภัยจากรถ โดยให้ได้รับการรักษาพยาบาลอย่างทันท่วงทีกรณีบาดเจ็บ หรือช่วยเป็นค่าปลงศพ กรณีเสียชีวิต เป็นหลักประกันให้กับโรงพยาบาล/สถานพยาบาลว่าจะได้รับค่ารักษาพยาบาล ในการรักษาพยาบาลผู้ประสบภัยจากรถ เป็นสวัสดิการสงเคราะห์ที่รัฐมอบให้แก่ประชาชน เริ่มมีผลใช้บังคับครั้งแรกเมื่อวันที่ 5 เมษายน 2536 จนถึงปัจจุบัน รวมระยะเวลา 23 ปี ด้วยกัน โดยได้ศึกษาและสรุปได้ดังต่อไปนี้

##### 6.1.1 การดำเนินงานบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เริ่มให้บริการรับคำร้องขอและจ่ายค่าสินไหมทดแทนในวันที่ 12 มิถุนายน 2541 ต่อมาปรากฏว่าบริษัทประกันภัยต่างประสพภาวะขาดทุนจากการรับประกันภัยรถจักรยานยนต์ ทำให้มีบริษัทประกันภัยจำนวนหนึ่งไม่พร้อมที่จะรับประกันความเสี่ยงภัยรถประเภทนี้ ดังนั้นเพื่อเป็นการแก้ปัญหาดังกล่าวคณะรัฐมนตรีได้มีมติ เมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2542 ให้บริษัทกลางฯ ดำเนินการรับประกันภัยเฉพาะรถจักรยานยนต์ตามพ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เพื่อเป็นอีกหนึ่งทางเลือกของประชาชนในการหาซื้อประกันภัยประเภทนี้ และนับได้ว่าเป็นภารกิจเพิ่มเติมจากที่ดำเนินการเฉพาะการรับคำร้องขอและจ่ายค่าสินไหมทดแทน โดยบริษัทกลางฯ ได้เร่งดำเนินการให้ทุกสาขาสามารถเปิดรับประกันภัยรถจักรยานยนต์พร้อมกันทั่วประเทศตั้งแต่วันที่ 16 เมษายน 2542 เป็นต้นมา จากการศึกษาการดำเนินการของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ สามารถแยกออกเป็น 3 ประเด็นดังนี้

6.1.1.1 ปัญหาระหว่างบริษัทประกันภัยกับบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด กล่าวคือเนื่องด้วยก่อนจะมีการจัดตั้งบริษัทกลางฯ นั้น ผู้ประสบภัยจะต้องขอใช้สิทธิขอรับค่าสินไหมทดแทนกับทางบริษัทประกันภัยโดยตรง ทำให้บริษัทประกันภัยสามารถตรวจสอบข้อมูล และประวิงเวลาได้ รวมถึงการจ่ายค่าสินไหมทดแทนได้ในอัตราที่บริษัทพึงพอใจ แต่เมื่อมีการจัดตั้งบริษัท

กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ขึ้นมาตามพระราชบัญญัตินั้น บริษัทประกันภัยมองว่าการที่บริษัทกลางฯจ่ายค่าเสียหายทดแทนไปก่อนนั้น บริษัทกลางฯไม่มีมาตรฐานในการจ่าย และจ่ายเงินง่ายเกินไปควรมีการตรวจสอบอย่างละเอียดให้มากกว่าที่เป็นอยู่ เพราะถือว่าไม่ใช้เงินของบริษัทกลางเอง นอกจากนี้ บริษัท ประกันภัยยังมองว่า บริษัทกลางฯเป็นต้นเหตุ ที่ทำให้บริษัทประกันภัยต้องจ่ายเงินเพิ่มมากขึ้นกว่าเดิม และยังต้องจ่ายเร็วด้วย ซึ่งถ้าหากบริษัทประกันภัย จ่ายค่าเสียหายเอง บริษัทประกันภัยอาจต้องรองจ่ายน้อยลงได้ หรืออาจประวิงเวลาในการจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนออกไปได้ จึงเป็นผลให้บริษัทประกันภัยมีการชะลอการจ่ายคืนเงินสมทบเข้ากองทุนทดแทนผู้ประสบภัย จึงอาจส่งผลให้บริษัทกลางฯไม่มีเงินเหลือ หรือเหลือเงินน้อยไม่เพียงพอที่จะทรองจ่ายให้กับผู้ประสบภัยได้ ภายในคราวต่อไปในแต่ละปีมีบริษัทประกันภัย จำนวนหลายสิบบริษัทที่จะชะลอส่งเงินสำรองค่าสินไหมทดแทนให้กับบริษัทกลางนานเกินกว่า 90 วันตามที่กฎหมายกำหนด

จากการศึกษาพบว่า แม้รัฐจะให้ความสำคัญต่อการบรรเทาทุกข์ผู้เดือนร้อนจากการได้ในอุบัติเหตุเพื่อให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น แต่ในข้อเท็จจริงนั้น บริษัทประกันภัยยังคงหวังผลกำไรจากการประกันภัยภาคสมัครใจ ในขณะที่เดียวกันภาครัฐยังไม่ได้จริงจังกับการบังคับใช้กฎหมายฉบับนี้อย่างจริงจัง ยิ่งไปกว่านั้นการเข้ามาถือหุ้นในบริษัทกลางฯ ของบริษัทประกันภัย มักทำให้การต่อรองกับภาครัฐได้ และรัฐเองยังเกรงใจบริษัทประกันภัย ยังไม่นำกฎหมายมาบังคับใช้อย่างจริงจังให้เป็นรูปธรรมได้

#### 6.1.1.2 ความแตกต่างในด้านปรัชญาและแนวคิดของการบริหารงานระหว่างองค์การภาครัฐและภาคเอกชน

โดยแนวคิดในการดำเนินการของภาครัฐมุ่งเน้นที่จะให้บริการประชาชนให้ดีที่สุด ให้ความสำคัญต่อการดำเนินการ ให้บรรลุตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย และคำนึงถึงส่วนรวมเป็นสำคัญ สำหรับแนวคิดในการดำเนินการของภาคเอกชนนั้นจะมุ่งเน้นผลกำไรเป็นสำคัญเน้นการแข่งขันโดยการวัดความสำเร็จของงานที่กำไรไม่ได้ให้ความสำคัญต่อเป้าหมายของภาครัฐหรือเจตนารมณ์ของกฎหมายการบริหารงานกิจการอยู่ภายใต้การควบคุมของผู้ถือหุ้นและคณะกรรมการบริษัท ในด้านการบริการหลังการขาย กล่าวคือ การให้บริการด้านการจ่ายค่าเสียหาย หรือค่าสินไหมทดแทน ยังไม่ปรากฏว่าภาคเอกชนได้พยายามแข่งขันด้านบริการในด้านนี้เพราะจะส่งผลมีต้นทุนเพิ่มขึ้น ดังนั้นภาคธุรกิจจึงไม่ได้ให้ความร่วมมืออย่างจริงจังในการผลักดันให้มีการประกันภัย 100% ตามที่ภาครัฐมุ่งหวัง ส่วนบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด นั้นแม้จะเป็นองค์กรที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายแต่เงินทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานนั้นยังคงต้องพึ่งพาบริษัทประกันภัยผู้ถือหุ้นอยู่ เพราะฉะนั้นในการนำนโยบายเรื่องการคุ้มครองผู้ประสบภัยไปใช้ให้ได้ผลอย่างแท้จริงนั้นต้องสามารถ ทำได้ทุก

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องบริหารโดยเอาสองอย่างมารวมกันคือต้องแสวงหากำไรได้และในขณะเดียวกันต้องไม่กระทบกระเทือน ต่อประโยชน์ส่วนรวมและต้องสร้างจิตสำนึกให้องค์การธุรกิจคำนึงถึงส่วนรวมและแบ่งผลกำไรส่วนหนึ่งมาช่วยเหลือสังคมหรือส่วนรวม

#### 6.1.1.3 ปัญหาการบริหารงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ ในมาตรา 33 กำหนด ให้จัดตั้งกองทุนขึ้นเรียกว่า กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยเมื่อมีกรณีตามมาตรา 23 และเป็นค่าใช้จ่ายอื่นในการดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้

กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ มีอัตราการเจริญเติบโตในทุกๆปี จากที่กองทุนมีจำนวนเพิ่มขึ้นในทุกๆปี ค่อยข้างขัดแย้งกับข้อเท็จจริงที่การดำเนินการจ่ายค่าสินไหมให้กับผู้ประสบภัยยังคงเกิดปัญหา ไม่ว่าจะเป็นการจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนที่ล่าช้า ไม่สามารถคุ้มครองผู้ประสบภัยได้จริงทั้งๆที่จำนวนเงินกองทุนตามพ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ควรจะมีการแก้ไขพ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถโดยเฉพาะประเด็นเรื่องกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยที่ไม่ควรให้บริษัทประกันภัยภาคเอกชนเข้ามาเป็นผู้บริหารกองทุน เพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงวิธีการบริหารจัดการกองทุนอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้เพราะที่ผ่านมา บริษัทประกันภัยใช้เงินต้นทุนไปกับการบริหารการทำตลาดและสร้างเงื่อนไข ให้เกิดการจ่ายเงินทดแทนที่ยุ้งยากทั้งที่ภาครัฐสามารถจัดการได้เอง

จากการศึกษาพบว่า แม้ว่าจะได้มีการออกประกาศกระทรวงและหลักเกณฑ์ในการจ่ายค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นไว้ แต่ในทางปฏิบัติบริษัทประกันภัยยังคงยึดแนวปฏิบัติในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัยแบบเดิม เช่นเดียวกับประกันภัยภาคสมัครใจ คือ ปฏิเสธการจ่ายไว้ก่อน ในระบบประกันภัยภาคบังคับบริษัทประกันภัยควรตระหนักถึงพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้มาจากรถ พ.ศ. 2535 ที่มีวัตถุประสงค์ที่จะมุ่งคุ้มครองให้ความช่วยเหลือแก่ประสบภัยที่ได้รับอันตรายต่อชีวิตร่างกายหรืออนามัยให้ได้รับค่าสินไหมทดแทนภายในเวลาที่กำหนด แต่เมื่อผู้ประสบภัยพักรักษาตัวในโรงพยาบาลมีค่าใช้จ่ายที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้น กับถูกบริษัทประกันภัยประวิงเวลา หรือชะลอการจ่ายค่าเสียหายส่วนที่เกินนี้ไว้ โดยไม่ปฏิบัติตามเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ แต่จะแสวงผลกำไรเหมือนกับการประกันภัยภาคสมัครใจ ซึ่งขัดกับหลัก no Loss- no Profit อันเป็นหลักการสำคัญในกฎหมายฉบับนี้ในกรณีที่บริษัทประกันภัยประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทนหรือชะลอการจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหาย

### 6.1.2 วิธีการเบิกจ่ายค่ารักษาพยาบาลในกรณีการเกิดอุบัติเหตุ และมีผู้บาดเจ็บ

ในการเบิกจ่ายรักษาพยาบาล พอสรุปได้ดังนี้

1) กรณีที่ผู้ประสบภัย บาดเจ็บเล็กน้อย สามารถกลับบ้านได้ โดยไม่ต้องพักรักษาตัวที่โรงพยาบาล ผู้ประสบภัยต้องสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาลก่อน และนำเอกสารไปต่างๆ เบิกกับทางบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ หรือบริษัทประกันภัยไถ่กลับบ้าน

2) ในกรณีที่ผู้ประสบภัยบาดเจ็บปานกลาง จนถึงสาหัส จำเป็นต้องพักรักษาตัวที่โรงพยาบาล ในกรณีนี้ ทางโรงพยาบาลสามารถทำการตั้งเบิกได้ โดยการทำข้อมูลผ่านระบบคอมพิวเตอร์ได้เลย โดยที่ไม่ต้องให้ผู้ประสบภัยสำรองจ่ายก่อน

จากการศึกษาพบว่า การที่ผู้ประสบภัยเข้าไปรักษาตัวในโรงพยาบาล หากมีอาการบาดเจ็บเล็กน้อย กล่าวคือ ไม่ต้องพักรักษาตัวที่โรงพยาบาล ผู้ประสบภัยจะต้องดำเนินการในการตั้งเบิกกับทางบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจาก จำกัด เอง และจะต้องสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาลไปเองก่อน และมาตั้งเบิกคืนในภายหลัง ทำให้ไม่เกิดความสะดวกกับผู้ประสบภัยที่ต้องเดินทางไปเบิกกับบริษัทกลางอีกครั้งซึ่งทำให้ผู้ประสบภัยต้องเสียเวลาในการทำงานหรือการดำเนินชีวิต ซึ่งตามเจตนารมณ์ของกฎหมายฉบับนี้ได้กล่าวอย่างชัดเจนว่าต้องการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ บรรเทาความเดือนร้อนของผู้ประสบภัย แต่ตามข้อเท็จจริงแล้วในทางปฏิบัตินั้น สร้างความเดือดร้อนให้กับประชาชน ยังสร้างภาระให้ผู้ประสบภัยเพิ่มขึ้นอีกด้วย และขั้นตอนของบริษัทประกันภัยในการตรวจสอบเอกสารทำให้การได้รับเงินในส่วนของการรักษาพยาบาลนั้นเกิดความล่าช้า จึงเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้ผู้ประสบภัยบางท่านไม่ได้ใช้สิทธิในการตั้งเบิกค่ารักษาพยาบาลเพราะไม่ต้องการยุ่งยากในการตั้งเบิกค่ารักษาพยาบาล ถือว่ายังไม่บรรลุตามวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติฉบับนี้อย่างแท้จริง

6.1.3 การแบ่งค่าสินไหมออกเป็นส่วนสองส่วน คือ ค่าเสียหายเบื้องต้น และค่าเสียหายเกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น

6.1.3.1 ค่าเสียหายเบื้องต้น พระราชบัญญัติฉบับนี้ ตาม มาตรา 4 ให้ความหมายค่าเสียหายเบื้องต้น ในกรณีความเสียหายต่อร่างกาย หมายความว่า ค่ารักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลของผู้ประสบภัย และในกรณีความเสียหายต่อชีวิต หมายความว่า ค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตาย ทั้งนี้ ตามรายการและจำนวนเงินที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 20 วรรคสอง

6.1.3.2 ค่าสินไหมทดแทน (ส่วนเกินค่าเสียหายเบื้องต้น) บริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของผู้ประกบภัยในนามผู้เอาประกันภัย ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ประกบภัย เนื่องจากอุบัติเหตุที่ใช้หรืออยู่ในทาง หรือเนื่องจากสิ่งที่บรรทุกหรือติดตั้งในรถนั้น ในระหว่างระยะเวลาประกันภัย ดังนี้

1) ในกรณีที่ผู้ประกบภัยได้รับบาดเจ็บ แต่ไม่ถึงกับสูญเสียชีวิตหรือทุพพลภาพอย่างถาวร บริษัทจะจ่ายค่ารักษาพยาบาล และค่าเสียหายอย่างอื่นที่ผู้ประกบภัยสามารถเรียกร้องได้ตามมูลละเมิดตามความเสียหายที่แท้จริงแต่ไม่เกิน 50,000 บาท ต่อหนึ่งคน

2) กรณีได้รับความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัยในกรณีใดกรณีหนึ่งหรือหลายกรณี ดังต่อไปนี้ บริษัทจะจ่ายเต็มตามจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุด 200,000 บาท ต่อหนึ่งคน

(ก) ตาบอด

(ข) หูหนวก

(ค) เป็นใบ้หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด

(ง) สูญเสียชีวิตหรือเสียบฟันซี่

(จ) เสียแขน ขา มือ เท้า นิ้ว

(ฉ) เสียอวัยวะอื่นใด

(ช) จิตพิการอย่างติดตัว

(ซ) ทุพพลภาพอย่างถาวร

3) กรณีเสียชีวิต บริษัทจะจ่ายเต็มตามจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุด 200,000 บาท ต่อหนึ่งคน

4) ในกรณีที่เข้ารับการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาลในฐานะคนไข้ใน บริษัทจะจ่ายค่าชดเชยรายวัน วันละ 200 บาท จำนวนรวมกันไม่เกิน 20 วัน เป็นค่าเสียหายที่เพิ่มขึ้น นอกเหนือจากความคุ้มครองที่กล่าวมาแล้วนั้น

เมื่อผู้ประกบภัยได้รับเงินคุ้มครองส่วนแรกแล้ว ยังสามารถฟ้องคดีเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้ต้องรับผิดชอบในทางแพ่งได้ โดยถือว่าค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นส่วนหนึ่งของค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ทั้งนี้ตามมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประกบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กล่าวว่า การได้รับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ไม่ตัดสิทธิผู้ประกบภัยที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่ปัญหาการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนทางแพ่ง เมื่อเกิดความเสียหายเกิดขึ้น ผู้ประกอบการจะเร่งรัดในการจ่ายค่าสินไหมทดแทน เพื่อยุติการเรียกร้องค่าเสียหายทางแพ่งและอาญา ทำให้เกิดการทำสัญญาการประนีประนอมยอมความเพื่อรับค่าสินไหมทดแทนในขั้นตอนการเจรจาของบริษัท

ประกันภัย อันทำให้ไม่สามารถฟ้องเรียกค่าเสียหายทางแพ่งและพาณิชย์เพิ่มเติมได้อีก อันเป็นการขัดต่อเจตนารมณ์ของ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ตามมาตรา 22

ผู้เขียนมีความเห็นว่า ฐานะทางการเงินของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัย มีจำนวนหนึ่งหมื่นกว่าล้านบาทโดยประมาณ และมีอัตราเติบโตอย่างต่อเนื่อง กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ควรมีการสำรองจ่าย ค่าสินไหมทดแทนส่วนเกินค่าเสียหายเบื้องต้นออกไปก่อน เหมือนกับค่าเสียหายเบื้องต้นเพราะเนื่องจากหากผู้ประสบภัยต้องติดต่อขอเบิกค่าสินไหมทดแทนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นนี้ กับทางบริษัทประกันภัย จะต้องใช้เวลานานในการพิจารณา และยังไม่เกิดความเป็นธรรมต่อผู้ประสบภัย หากกองทุนทดแทนสามารถออกเงินส่วนนี้ให้กับผู้ประสบภัยได้ จะทำให้ผู้ประสบภัยเกิดความเชื่อมั่นและได้รับประโยชน์จากพระราชบัญญัตินี้อย่างแท้จริง

มีข้อสังเกตว่า ในกรณีที่มีความเสียหายจากรถเกิดแก่ผู้ประสบภัย แต่ไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหายดังกล่าว ตามกฎหมายได้ระบุไว้เพียง จะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นแต่ไม่สามารถจะเรียกค่าเสียหายส่วนเกินได้ เพราะไม่มีคู่กรณี เป็นผลให้ผู้ประสบภัยได้รับความเดือดร้อน เพราะได้รับการชดใช้ เพียงค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเท่านั้น เพราะไม่สามารถเรียกค่าเสียหายในส่วนที่เกินกว่านั้นจากใครได้ ที่เป็นเช่นนี้น่าจะเรื่องมาจากความเข้าใจสับสนของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ ที่ไปกำหนดให้มีค่าเสียหายเบื้องต้นแบ่งแยกออกจากค่าเสียหายที่แท้จริง อย่างตายตัวแน่นอน และระบุหลักการไว้ชัดเจน ทำให้เกิดช่องโหว่ทางกฎหมายขึ้น ทั้งที่ทั้งที่ตามหลักการแล้วผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการถูกลูกผู้อื่นทำละเมิดนั้นย่อมจะมีสิทธิ์ ได้รับการชดใช้ตามความเสียหายที่แท้จริง หรือใกล้เคียงจากผู้ที่ทำละเมิดได้อยู่แล้ว ดังนั้น

ผู้เขียนเห็นว่า กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ควรต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัย ในกรณีนี้ด้วยเช่นกัน เช่นเดียวกับผู้ประสบภัยได้จากบริษัทประกันภัย จึงจะถูกต้องแต่เนื่องจากยังไม่มีความหมายออกมารองรับให้กระทำได้ ผู้ประสบภัยจากรถในกรณีนี้ จึงสามารถทำการเบิกได้เฉพาะค่าสินไหมทดแทนเท่านั้นตามอัตราที่กำหนดเท่านั้น

## 6.2 ข้อเสนอแนะ

### 6.2.1 การดำเนินงานของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

6.2.1.1 จากพระราชบัญญัติฉบับนี้ ในมาตรา 10 (3) “ บริษัททุกบริษัทต้องเข้าซื้อซื้อหุ้นในการจัดตั้ง การเพิ่มทุน และดำเนินการใด ๆ ตามหลักเกณฑ์ที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ” ทำให้การดำเนินงานต่างๆ ยังต้องคำนึงถึงผู้ถือหุ้นหลักซึ่งเป็นบริษัทประกันภัย รัฐควรแก้ไขกฎหมาย โดยให้ภาครัฐเข้าไปถึงหุ้นในบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จำนวน 51% เพื่อถ่วงดุลอำนาจจากฝ่ายเอกชนได้ เพราะในการทำงานร่วมกันนั้นบริษัทกลางยังไม่มีวามคล่องตัวเพียงพอ และไม่สามารถจะคุ้มครองผู้ประสบภัยได้อย่างแท้จริง

6.2.1.2 ควรดำเนินการตามกฎหมายกับบริษัทประกันภัย ที่ดำเนินการส่งเงินสบทุนเข้ากองทุนล่าช้า เกินเวลาที่กำหนด อันทำให้เกิดดำเนินงานของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เพราะในปัจจุบันกรมการประกันภัยทำแค่ตักเตือนเท่านั้น ทำให้บริษัทประกันภัยก็ยังคงฝ่าฝืนพระราชบัญญัติฉบับนี้อยู่ทั้งที่มีบทลงโทษชัดเจน ตามมาตรา 10 ตรี ที่กำหนด “ ให้บริษัทใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 10 มาตรา 10 ทวิ รัฐมนตรีมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยในส่วนที่เกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ของบริษัทนั้นได้ ”

6.2.1.3 การบริหารกองทุนผู้ประสบภัย ควรมีประสิทธิภาพมากกว่าที่เป็นอยู่ กล่าวคือ นอกจากการที่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถได้ระบุไว้ในมาตรา 20 กำหนดว่า “ เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่บริษัทได้รับประกันภัยไว้ ให้บริษัทจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยเมื่อได้รับคำร้องขอจากผู้ประสบภัย ” ควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมให้สามารถจ่ายเงินในส่วน of ค่าเสียหายที่เกินกว่าค่าเสียหายเพิ่มเติมด้วย เพื่อจะได้ช่วยเหลือผู้ประสบภัยที่ไม่มีเงินจ่ายค่ารักษาพยาบาล และยังต้องรอการดำเนินการของบริษัทประกันภัยที่ใช้เวลาในการตรวจสอบนาน เพราะจากของข้อมูลของผู้เขียนได้กล่าวไว้ในบทที่ 5 นั้น กองทุนผู้ประสบภัยมีอัตราการโตตลอดทุกปี และมีผลประกอบการดีในทุกๆปีด้วย

## 6.2.2. วิธีการเบิกจ่ายค่ารักษาพยาบาลในกรณีการเกิดอุบัติเหตุ และมีผู้บาดเจ็บ

6.2.2.1 โรงพยาบาลควรสามารถตั้งเบิกให้ผู้ประสบภัยได้โดยอัตโนมัติ ไม่ว่าจะผู้ป่วยจะบาดเจ็บเพียงเล็กน้อย หรือ ต้องนอนพักรักษาในโรงพยาบาล เพราะปัจจุบันโรงพยาบาลจะทำการเบิกค่ารักษาพยาบาลในกรณีที่พักรักษาตัวที่โรงพยาบาลเท่านั้น แต่ในกรณีที่บาดเจ็บเล็กน้อยผู้ประสบภัยจะต้องสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาลก่อน และมาตั้งเบิกกับบริษัทกลางคุ้มครอง

ผู้ประสบภัยจากรถในภายหลัง ซึ่งสร้างความเดือดร้อนให้กับผู้ประสบภัยในกรณีที่ไม่สามารถจ่ายเงินค่ารักษาพยาบาลได้ จึงควรมีการแก้ไขขั้นตอนความยุ่งยากดังกล่าว เพื่อให้อยู่ในมาตรฐานเดียวกันทั้งหมด

6.2.2.2 ควรมีหน่วยงานของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ประจำอยู่ในโรงพยาบาลเพื่อดำเนินการในการตั้งเบิกค่ารักษาพยาบาลโดยตรง โดยสามารถรับเรื่อง และตั้งเบิกค่ารักษาพยาบาลได้ทันที เป็นศูนย์ One step Service ที่ให้บริการกับประชาชนผู้ประสบภัยได้

6.2.3 การแบ่งค่าสินไหมออกเป็นส่วนสองส่วน คือ ค่าเสียหายเบื้องต้น และค่าเสียหายเกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น

ในกรณี ในกรณีที่มีความเสียหายจากรถเกิดแก่ผู้ประสบภัย แต่ไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหายดังกล่าว ตามกฎหมายได้ระบุไว้เพียง จะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นแต่ไม่สามารถจะเรียกร้องค่าเสียหายส่วนเกินได้ เพราะไม่มีคู่มือ นั้น ควรมีการแก้ไขกฎหมายใหม่ โดยให้ความคุ้มครองกับผู้ประสบภัย เสมือนกับผู้ประสบภัยที่มีคู่มือ คือ สามารถได้รับค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินกว่าค่าสินไหมเบื้องต้นได้ด้วย เพราะในกรณีดังกล่าวนี้ ผู้ประสบภัยได้รับความเดือดร้อน และกฎหมายยังไม่ระบุว่าจะสามารถเรียกร้องค่าสินไหมส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นได้ จึงทำให้ผู้ประสบภัยไม่ได้รับสิทธิในการได้รับค่าสินไหมส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น ซึ่งขัดแย้งกับวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติฉบับนี้

ควรมีการกำหนดระยะเวลาในการตรวจสอบค่าเสียหายเบื้องต้นและค่าสินไหมส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น เพราะในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 นั้นไม่มีกำหนดว่าระยะเวลา ว่าจำนวนกี่ปีถึงจะมีการตรวจสอบหรือเปลี่ยนแปลงค่าเสียหายต่อครั้ง ซึ่งตามความเป็นจริงแล้ว ควรมีการเปลี่ยนแปลงให้ตรงกับความเป็นจริงในปัจจุบันอยู่เสมอ ผู้เขียนจึงเห็นว่าควรมีการกำหนดรอบของการตรวจสอบค่าสินไหมทดแทนที่ชัดเจน ควรมีการเพิ่มเติมหรือแก้ไขพระราชบัญญัติฉบับนี้ เพื่อให้เป็นประโยชน์ต่อผู้ประสบภัยเพิ่มมากขึ้น

ในส่วนของการเบิกค่าสินไหมที่เกิดความล่าช้า ไม่ว่าจะเป็นอย่างขั้นตอน หรือการจัดเตรียมเอกสารที่มีความยุ่งยากและซับซ้อนนั้น หากศึกษาข้อมูลรูปแบบการประกันภัยภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น พบว่าในการเกิดอุบัติเหตุ จะมีการส่งบริษัทสำรวจภัย (Survey Office) ผู้สำรวจภัยทำการประเมินความเสียหายที่เรียกร้องนั้นมีความเหมาะสมและถูกต้องตามกฎหมาย และเมื่อสำนักงานสำรวจภัย ดำเนินการประเมินความเสียหายแล้วเสร็จ ก็จะแจ้งจำนวนค่าเสียหายไปยัง



บริษัทประกันภัย เมื่อบริษัทประกันภัยได้รับใบประเมินจำนวนค่าเสียหายจากสำนักงานสำรวจภัย แล้ว ก็จะทำการจ่ายค่าเสียหาย ให้แก่ผู้ประสบภัยทันที ซึ่งแตกต่างกับประเทศไทยที่บริษัทประกันภัย จะประเมินค่าเสียหายเอง ผู้ประสบภัยจากรถต้องไปใช้สิทธิ์ขอรับค่าสินไหมทดแทนความเสียหายและที่ตั้งของสำนักงาน หรือสาขาของบริษัทประกันภัย นี่เป็นอีกวิธีหนึ่งที่ทำให้ผู้ประสบภัยได้รับการช่วยเหลืออย่างทันท่วงที และทำให้การจ่ายค่าสินไหมทดแทนมีความรวดเร็ว และเป็นธรรม กฎหมาย ควรมีการแก้ไขเพิ่มเติม ให้บริษัทประกันภัยที่รับประกันภัยผู้ประสบภัย ควรส่งพนักงานออก ตรวจสอบทุกครั้ง และให้ผู้สำรวจภัยทำการตั้งเบิกกับบริษัทประกันภัยทันที ภายใน 7 วันตามที่กฎหมายได้กำหนดไว้ตามมาตรา 25<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> มาตรา 25 กำหนดว่า “ ให้บริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่าย ค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 มาตรา 23 หรือมาตรา 24 ให้แก่ผู้ประสบภัยให้เสร็จสิ้นภายในเจ็ด วันนับแต่วันที่รับคำร้อง-ขอ ทั้งนี้ โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิดชอบ”

## รายการอ้างอิง

### หนังสือและบทความในหนังสือ

กมลวรรณ กীরตสมิต. การประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น (Compulsory Automobile Liability Insurance )

จิต เศรษฐบุตร. หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2539.

จิตติ ดิงศภัทย์. กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย. พิมพ์ครั้งที่ 13. กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2555.

เฉลิมชัย ชัยกิตติภรณ์ และ ชัยยะ พงษ์พานิช. 2533.

ไชยยศ เหมมะรัชตะ. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย (พิมพ์ครั้งที่ 8. กรุงเทพฯ : นิติธรรม, 2551.

ณรงค์ ณ เชียงใหม่. 2525.

ปรีดี เกษมทรัพย์. กฎหมายแพ่ง : หลักทั่วไป กรุงเทพมหานคร : เจริญวิทย์การพิมพ์, 2519.

ประพันธ์ ทรัพย์แสง. คำอธิบายพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2535.

ไพจิตร ปุญญพันธ์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด เรื่องข้อสันนิษฐานทางกฎหมาย. กรุงเทพมหานคร : นิติบรรณาการ, 2548.

ไพบุลย์ สุริยวงศ์ไพศาล และ ชำแก้ว หวานาวรี. สถานการณ์ของการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ. สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข, 2538.

มุกดา โค้วกุล. การประกันภัย. ปทุมธานี : หจก.สยามเตชั่นเนอริซัพพลายส์, 2537.

ศักดิ์ สอนงชาติ. คำอธิบายโดยย่อประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด.

ศันท์ภรณ์ โสทธิพันธ์. คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลามมิควรได้. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2552.

ศุภสิทธิ์ พรรณารุโณทัย. ราคากลางค่ารักษาพยาบาลผู้ประสบภัยจากรถ. เสนอสถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข.

ศุภสิทธิ์ พรรณารุโณทัย และ คณะ. ปัญหาค่ารักษาพยาบาลราคารวมของค่ารักษาและค่าธรรมเนียมแพทย์. ศูนย์วิจัยและติดตามความเป็นธรรมทางสุขภาพ คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร, 2541.

หยุด แสงอุทัย. ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2519.

เสนีย์ ปราโมช. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติกรรมและหนี้ ภาค 1-2. กรุงเทพมหานคร : นิติบรรณการ, 2505.

เสริมสุขะ. ผู้แปล. การประกันภัย. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์กรุงศิลป์, 2520.

รองศาสตราจารย์สุธรรม พงศ์สำราญ, ศาสตราจารย์พิเศษวิรัช ณ สงขลา, & ผู้ช่วยศาสตราจารย์พึงใจ พึ่งพานิช. หลักการประกันวินาศภัย พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : โอ.เอส.พริ้นติ้ง เฮ้าส์, 2539.

สิทธิโชค ศรีเจริญ. ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับประกันภัย. สมาคมการประกันวินาศภัย, 2528-2529.

วิฑูรย์ สิมะโชคดี และ วีรพงษ์ เฉลิมจิระรัตน์. 2543.

วิวรรณกร สวัสดิ์. 2547.

### บทความวารสาร

ไกรวิน สารวิจิตร. กฎหมายการประกันภัยบุคคลที่สามของประเทศญี่ปุ่น. วารสารนิติศาสตร์. กมลวรรณ กิรติสมิต. การประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น. (Compulsory Automobile Liability Insurance) วารสารประกันภัย.

ไชยรงค์ ชูชาติ. ประวัติการประกันภัย. วารสารข่าวสารประกันภัย (1 มิถุนายน 2512) : 28. ปฏิภาณ ศรีสังวาล. 12000 ล้านประกันบุคคลที่ 3 ใครได้ใครเสีย. อีคอนนิวรายส์ปาด้า (12-18 ตุลาคม 2535) : 11.

อาทิจ ตั้งกัลป์ยานนท์. การประกันภัยความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น วารสารประกันภัย.

### วิทยานิพนธ์ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

เกรียงศักดิ์ เลียงวินพร. “ความรู้ความเข้าใจและทัศนคติของเจ้าของรถที่มีต่อการประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 เขตจังหวัดนครปฐม.” มหาวิทยาลัยราชภัฏนครปฐม, 2545.

เกษม มานะสาคร. “ปัญหาการดำเนินงานของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถพ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติม [ฉบับที่ 3] พ.ศ.2540.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, 2546.

จารุพร ไวยนันท์ และทรงศรี สนิธิทรัพย์. “ทัศนคติที่มีต่อ (ร่าง) พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร.” รายงานการวิจัย ศูนย์วิจัยธุรกิจ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2529.

ปรีชา ขำเพชร. “ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.” วิทยานิพนธ์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครปฐม, 2542.

พินิตา บุญรอด. “ทัศนะของสมาชิกวุฒิสภาต่อพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัย ธรรมศาสตร์, 2535.

พนมเทียน เพชรไผ่. “ทัศนะของสมาชิกวุฒิสภาต่อพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัย ธรรมศาสตร์, 2535.

ศรียุญา งามวงษ์วาน. "กฎหมายที่เหมาะสมสำหรับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ." วิทยานิพนธ์ นิติศาสตร์มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2528.

สมชาย หาญเลิศฤทธิ์. "การจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่ไม่เป็นธรรมตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 : ศึกษากรณีมีความเสียหาย เกิดแก่ผู้ประสบภัยแต่ไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย." วิทยานิพนธ์ นิติศาสตร์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2541.

สมพร สืบถวิลกุล. " ปัญหาและอุปสรรคในการบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535." วิทยานิพนธ์ คณะรัฐศาสตร์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2545.

วัลภา นนธ์ธนาภรณ์. “ปัญหาการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถพ.ศ.2535.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, 2547.

## สื่ออิเล็กทรอนิกส์

TSU Learning แบบเรียนออนไลน์ มหาวิทยาลัยทักษิณ.

[http://tsl.tsu.ac.th/courseware/math/lesson1/less1\\_5.htm](http://tsl.tsu.ac.th/courseware/math/lesson1/less1_5.htm), สืบค้นเมื่อ วันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2559.

## เอกสารอื่น ๆ

กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์. “พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.” พฤษภาคม 2535. (เอกสารแผ่นพับ)

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

## Book.

Automobile Insurance Rating Organization of Japan , (AIRO) **Automobile Insurance in Japan** (with Appendix) May 2002.

**Automotion Liability Security Law & Related cabinet ministerial ordinances as of December 2002.**

Teiji koike, **Tram Japan Insurance Law, ordinances and Regulation.** Japan : Non-Lite Insurance Institute of Japan, 1990.

ภาคผนวก



## ภาคผนวก ก

## พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ 2 เมษายน พ.ศ.2535

เป็นปีที่ 47 ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้ โดยคำแนะนำและยินยอมของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ทำหน้าที่รัฐสภา ดังต่อไปนี้

**มาตรา 1** พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

**มาตรา 2<sup>(1)(2)</sup>** พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดสามร้อยหกสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

**มาตรา 3** บรรดาบทกฎหมาย กฎ และข้อบังคับอื่นที่มีบัญญัติไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้แทน

**มาตรา 4** ในพระราชบัญญัตินี้

รถ หมายความว่า รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร

เจ้าของรถ หมายความว่า ผู้ซึ่งมีกรรมสิทธิ์ในรถหรือผู้มีสิทธิครอบครองรถตามสัญญาเช่าซื้อ และหมายความรวมถึงผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวด้วย

ผู้ประสบภัย หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยเนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งที่ยักรถหรือติดตั้งในรถนั้น และหมายความรวมถึงทายาทโดยธรรม

ของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตายด้วย

ความเสียหาย หมายความว่า ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยอันเกิดจากรถ

ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หมายความว่า ผู้ซึ่งอยู่ในหรือบนหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถ และหมายความรวมถึงผู้ซึ่งกำลังขึ้นหรือกำลังลงจากรถนั้นด้วย

บริษัท หมายความว่า บริษัทตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประเภทประกันภัยรถ

ค่าเสียหายเบื้องต้น ในกรณีความเสียหายต่อร่างกาย หมายความว่า ค่ารักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลของผู้ประสบภัย และในกรณีความเสียหายต่อชีวิต หมายความว่า ค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตาย ทั้งนี้ ตามรายการและจำนวนเงินที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 20 วรรคสอง

เครื่องหมาย หมายความว่า เครื่องหมายแสดงว่ามีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัตินี้

คณะกรรมการ<sup>(1)</sup> หมายความว่า คณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

นายทะเบียน หมายความว่า อธิบดีกรมการประกันภัยหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการประกันภัยมอบหมายโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

กองทุน หมายความว่า กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

รัฐมนตรี หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

**มาตรา 5<sup>(2)</sup>** ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงและประกาศเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวงและประกาศนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

**มาตรา 6<sup>(3)</sup>** ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่ง เรียกว่า คณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ประกอบด้วยปลัดกระทรวงพาณิชย์เป็นประธาน ผู้แทนกระทรวงกลาโหม ผู้แทนกระทรวงการคลัง ผู้แทนกระทรวงคมนาคม ผู้แทนกระทรวงสาธารณสุข ผู้แทนทบวงมหาวิทยาลัย ผู้แทนกรมการปกครอง ผู้แทนกรมตำรวจ ผู้ซึ่งคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้บริโภคมอบหมายหนึ่งคน ผู้แทนสมาคมนายหน้าประกันภัย ผู้แทนสมาคมประกันวินาศภัย ผู้แทนสมาคมโรงพยาบาลเอกชน ผู้แทนแพทยสภาและผู้ทรงคุณวุฒิอีกไม่เกินสี่คนซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้ง เป็นกรรมการ อธิบดีกรมการประกันภัยเป็นกรรมการและเลขานุการ และ



ผู้อำนวยการสำนักนายทะเบียนคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ  
การแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามวรรคหนึ่ง ให้พิจารณาจากบุคคลซึ่งมีความรู้ความ  
เชี่ยวชาญทางด้านการประกันภัย เศรษฐศาสตร์ การแพทย์ หรือกฎหมาย

มาตรา 6 ทวิ<sup>(4)</sup> ให้คณะกรรมการมีอำนาจและหน้าที่ดังต่อไปนี้

(1) ให้คำแนะนำแก่รัฐมนตรีในการออกกฎกระทรวงตามมาตรา 7 และมาตรา 20 และ  
ประกาศตามมาตรา 10

(2) กำหนดมาตรฐานกลางของรายการและจำนวนเงินค่ารักษาพยาบาล และค่าใช้จ่ายอัน  
จำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลที่บริษัทหรือกองทุนต้องจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัย

(3) พิจารณาปัญหาเกี่ยวกับการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นและหรือเงินอื่นตามพระราชบัญญัตินี้  
หรือเกี่ยวกับรายการและจำนวนเงินค่ารักษาพยาบาล และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการ  
รักษาพยาบาลตามที่นายทะเบียนขอความเห็นหรือตามผู้ประสบภัยร้องขอ

(4) ปฏิบัติการอื่นตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือตามที่รัฐมนตรีมอบหมาย

มาตรา 6 ตรี<sup>(1)</sup> กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิมีวาระอยู่ในตำแหน่งคราวละสองปี กรรมการ  
ผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้

นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่ง เมื่อ

(1) ตาย

(2) ลาออก

(3) คณะรัฐมนตรีให้ออก

(4) เป็นบุคคลล้มละลาย

(5) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ

(6) ได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้  
กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ

มาตรา 6 จัตวา<sup>(2)</sup> ในกรณีที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่งก่อนครบวาระ ให้  
คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งบุคคลในประเภทเดียวกันตามมาตรา 6 เป็นกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิแทนและให้ผู้  
ซึ่งได้รับแต่งตั้งอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งตนแทน

ในกรณีที่มีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิเพิ่มขึ้นในระหว่างที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่ง  
แต่งตั้งไว้แล้วยังมีวาระอยู่ในตำแหน่ง ให้ผู้ซึ่งได้รับแต่งตั้งเพิ่มขึ้นนั้นอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่  
เหลืออยู่ของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งแต่งตั้งไว้แล้วนั้น

มาตรา 6 เบญจ<sup>(3)</sup> ในกรณีที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิดำรงตำแหน่งครบวาระแล้วแต่ยังมีได้มี

การแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิขึ้นใหม่ ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระปฏิบัติหน้าที่ไปพลางก่อนจนกว่ากรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งได้รับแต่งตั้งใหม่จะเข้ารับหน้าที่

มาตรา 6 ฉ<sup>(4)</sup> การประชุมคณะกรรมการต้องมีกรรมการมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด จึงเป็นองค์ประชุม

ในการประชุมคราวใด ถ้าประธานกรรมการไม่มาประชุม หรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ให้กรรมการซึ่งมาประชุมเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานในที่ประชุม

มติในที่ประชุมให้ถือเสียงข้างมาก กรรมการคนหนึ่งมีเสียงหนึ่งในการลงคะแนน ถ้าคะแนนเสียงเท่ากัน ให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด

มาตรา 6 สัตต<sup>(1)</sup> ให้คณะกรรมการมีอำนาจแต่งตั้งคณะอนุกรรมการคณะหนึ่งหรือหลายคณะเพื่อพิจารณาหรือปฏิบัติการตามที่คณะกรรมการมอบหมาย

การประชุมของคณะอนุกรรมการให้นำความในมาตรา 6 ฉ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา 6 อัฐ<sup>(2)</sup> ในการดำเนินงานตามพระราชบัญญัตินี้ ให้คณะกรรมการและคณะอนุกรรมการมีอำนาจเรียกให้บริษัท สถานพยาบาล หรือบุคคลใดที่เกี่ยวข้องมาให้ถ้อยคำ หรือส่งเอกสารหลักฐานเพื่อประกอบการพิจารณาได้

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการให้ใช้จ่ายจากกองทุน

## หมวด 1

### การประกันความเสียหาย

มาตรา 7 ภายใต้บังคับมาตรา 8 เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยกับบริษัท

จำนวนเงินเอาประกันภัย ให้กำหนดตามชนิด ประเภท และขนาดของรถแต่ต้องไม่น้อยกว่าจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง

มาตรา 8 รถดังต่อไปนี้ไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7

(1) รถสำหรับเฉพาะองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาทและรถสำหรับผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์

(2) รถของสำนักพระราชวังที่จดทะเบียนและมีเครื่องหมายตามระเบียบที่เลขาธิการ

พระราชวังกำหนด

(3) รถของกระทรวง ทบวง กรม เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สุขาภิบาล กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา และราชการส่วนท้องถิ่นที่เรียกชื่ออย่างอื่น และรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร

(4) รถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

**มาตรา 9** รถที่จดทะเบียนในต่างประเทศและนำเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว โดยเจ้าของรถไม่มีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร เจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย ทั้งนี้ ตามจำนวนเงิน หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

**มาตรา 10<sup>(3)</sup>** บริษัทต้องรับประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการ ประกาศดังกล่าวจะกำหนดให้ข้อความในกรมธรรม์ประกันภัยหรืออัตราเบี้ยประกันภัยแตกต่างกันตามชนิด ประเภทหรือขนาดของรถ หรือลักษณะของผู้เอาประกันภัยก็ได้

มาตรา 10 ทวิ<sup>(1)</sup> ให้จัดตั้ง บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ขึ้น มีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

(1) ให้บริการเกี่ยวกับการรับคำร้องขอและการจ่ายค่าสินไหมทดแทนหรือเงินต่าง ๆ ตามพระราชบัญญัตินี้ และดำเนินกิจการตามที่บริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะได้อบรมหมาย

(2) ประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยเฉพาะการประกันภัยรถตามพระราชบัญญัตินี้ตามที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี

(3) ดำเนินกิจการอื่นตามที่กำหนดในหนังสือบริคณห์สนธิ

บริษัททุกบริษัทต้องเข้าชื่อถือหุ้นในการจัดตั้ง การเพิ่มทุน และดำเนินการใด ๆ ตามหลักเกณฑ์ที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

ในการจัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ให้รัฐมนตรีกำหนดระยะเวลาให้บริษัทเข้าชื่อถือหุ้น และเมื่อครบกำหนดระยะเวลาดังกล่าวแล้ว ให้อธิบดีกรมการประกันภัยรวบรวมหุ้นที่มีผู้เข้าชื่อถือหุ้นไว้แล้วเพื่อกำหนดจำนวนหุ้นจัดทำหนังสือบริคณห์สนธิและข้อบังคับ และกำหนดรายชื่อผู้เป็นกรรมการและพนักงานสอบบัญชีชุดแรกของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจาก

รถ จำกัด ตลอดจนข้อความและขั้นตอนอื่นที่จำเป็นจะต้องมีในการจดทะเบียนบริษัทส่งไปจดทะเบียนบริษัท และให้ผู้มีอำนาจดำเนินการเกี่ยวกับการจดทะเบียนบริษัทตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ดำเนินการต่อไปตามบทกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และให้ถือว่าบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เป็นบริษัทจำกัดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และเป็นบริษัทประกันวินาศภัยตามกฎหมายว่าด้วยประกันวินาศภัยนับแต่ได้จดทะเบียนดังกล่าว

ในระหว่างที่บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ยังมีได้มีการรับประกันวินาศภัยมิให้นำบทบัญญัติเกี่ยวกับการต้องมีหลักทรัพย์ และเงินสำรองวางไว้กับนายทะเบียน และการต้องดำรงไว้ซึ่งเงินกองทุนตามกฎหมายว่าด้วยประกันวินาศภัยมาใช้บังคับ

การแก้ไขเปลี่ยนแปลงหนังสือบริคณห์สนธิและข้อบังคับของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จะต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีก่อน

การแต่งตั้งกรรมการผู้จัดการของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จะต้องได้รับความเห็นชอบจากอธิบดีกรมการประกันภัยก่อน และในกรณีที่ปรากฏหลักฐานต่ออธิบดีกรมการประกันภัยว่ากรรมการผู้จัดการมีพฤติการณ์ที่ไม่สุจริตในการปฏิบัติหน้าที่ให้อธิบดีกรมการประกันภัย โดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีมีอำนาจถอดถอนกรรมการผู้จัดการออกจากตำแหน่งได้ และให้อธิบดีกรมการประกันภัยมีอำนาจแต่งตั้งกรรมการผู้จัดการชั่วคราวจนกว่าบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จะแต่งตั้งกรรมการผู้จัดการคนใหม่

ในรอบสามเดือนบริษัทต้องออกเงินสมทบเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ตามสัดส่วนของเบี้ยประกันภัยที่บริษัทได้รับจากการรับประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้ในแต่ละสามเดือนที่ผ่านมาในอัตราและวิธีการที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

เงินสมทบที่บริษัทจ่ายนั้นให้นำไปหักเป็นค่าใช้จ่ายในการคำนวณภาษีเงินได้ตามประมวลรัษฎากรได้

บริษัทต้องมอบหมายการรับคำร้องขอและการจ่ายค่าสินไหมทดแทนหรือเงินต่าง ๆ ตามพระราชบัญญัตินี้ให้แก่บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด ดำเนินการแทนบริษัทด้วย และให้บริษัททุกบริษัทปฏิบัติเกี่ยวกับการมอบอำนาจและการจัดสรรเงินเพื่อสำรองจ่ายค่าสินไหมทดแทนแทนบริษัทตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการ ของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด กำหนด

มาตรา 10 ตรี<sup>(1)</sup> บริษัทใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 10 มาตรา 10 ทวิ ให้รัฐมนตรีมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยในส่วนที่เกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ของบริษัทนั้นได้

ให้บริษัทที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ต้องผูกพันตามกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ที่

บริษัทได้ออกให้แก่ผู้เอาประกันภัยต่อไปจนกว่ากรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ดังกล่าวจะหมดอายุ

**มาตรา 11** ภายใต้บังคับมาตรา 8 ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถที่ไม่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9

**มาตรา 12** ให้นายทะเบียนจัดทำเครื่องหมายส่งให้บริษัทเพื่อส่งมอบให้แก่เจ้าของรถที่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหายกับบริษัทตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 แล้ว

เจ้าของรถต้องติดเครื่องหมายไว้ที่รถ

ลักษณะของเครื่องหมายและวิธีการติดเครื่องหมาย ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

**มาตรา 13** ในกรณีที่บริษัทหรือเจ้าของรถบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยก่อนครบกำหนดความคุ้มครองไม่ว่าด้วยเหตุใด บริษัทต้องแจ้งการบอกเลิกนั้นให้นายทะเบียนทราบ และเจ้าของรถต้องส่งคืนเครื่องหมายตามมาตรา 12 ให้แก่นายทะเบียนหรือทำให้เครื่องหมายนั้นใช้ต่อไปไม่ได้

การแจ้งการบอกเลิกและการส่งคืนเครื่องหมายหรือการทำให้เครื่องหมายนั้นใช้ต่อไปไม่ได้ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

**มาตรา 14** การประกันตามมาตรา 7 และมาตรา 9 ต้องมีข้อกำหนดให้มีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย

(2) เมื่อมีการกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยตามมาตรา 7 วรรคสอง แล้ว หลักเกณฑ์ วิธีจ่าย และระยะเวลาการจ่ายค่าสินไหมทดแทนนอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้น ให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

**มาตรา 15** กรมธรรม์ประกันภัยหรือเอกสารประกอบหรือแนบท้ายกรมธรรม์ประกันภัยซึ่งมีข้อความระบุถึงความรับผิดชอบของบริษัทแตกต่างไปจากที่กำหนดไว้ในบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ บริษัทจะยกเป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัยในการชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นมิได้

**มาตรา 16** บริษัทจะยกเอาเหตุแห่งความไม่สมบูรณ์หรือการฝ่าฝืนเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัยระหว่างบริษัทกับเจ้าของรถ หรือการได้บอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยกับเจ้าของรถ เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัยในการชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นมิได้ เว้นแต่บริษัทได้มีหนังสือแจ้งการบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยให้เจ้าของรถและนายทะเบียนทราบล่วงหน้า

การบอกเลิกกรรมธรรม์ประกันภัยให้มีผลเมื่อครบกำหนดสามสิบวัน นับแต่วันที่บริษัทได้มีหนังสือแจ้งการเลิกกรรมธรรม์ประกันภัยไปยังผู้เอาประกันภัยตามภูมิลำเนาที่ทราบครั้งสุดท้าย โดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับ

**มาตรา 17** บริษัทจะยกเอาความทุจริตหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัยมาเป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยมิได้

**มาตรา 18** ในกรณีที่รถซึ่งเจ้าของรถได้เอาประกันภัยไว้กับบริษัทได้ออนไปยังบุคคลอื่นโดยผลของกฎหมายว่าด้วยมรดกหรือโดยบทบัญญัติแห่งกฎหมายอื่น ให้ผู้ได้มาซึ่งรถดังกล่าวมีฐานะเสมือนเป็นผู้เอาประกันภัยตามกรรมธรรม์ประกันภัยนั้น และบริษัทต้องรับผิดชอบตามกรรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวต่อไปตลอดอายุของกรรมธรรม์ประกันภัยที่ยังเหลืออยู่

**มาตรา 19** ในการรับจดทะเบียนรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ให้นายทะเบียนตามกฎหมายดังกล่าวตรวจสอบการได้จัดให้มีประกันความเสียหายตามมาตรา 7 ก่อนจะรับจดทะเบียนด้วย

(1) หมวด 2

ค่าสินไหมทดแทน

**มาตรา 20** เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่บริษัทได้รับประกันภัยไว้ ให้บริษัทจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยเมื่อได้รับคำร้องขอจากผู้ประสบภัย

ความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

**มาตรา 21** ในกรณีที่บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนที่ต้องจ่าย ให้ผู้ประสบภัยแจ้งการไม่ได้รับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นหรือการได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นไม่ครบจำนวนจากบริษัทต่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

**มาตรา 22** การได้รับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ไม่ตัดสิทธิผู้ประสบภัยที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

**มาตรา 23** ในกรณีดังต่อไปนี้ ให้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุน

(1) เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 และเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

(2) ขณะเกิดเหตุ รถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถเพราะเหตุที่รถนั้นได้ถูกยกยอก ฉ้อโกง กรรโชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และเจ้าของรถได้ร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน

(3) ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และรถนั้นไม่มีการประกันภัยกับบริษัท

(2)(4) มีความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย และรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นหลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย

(5) บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน หรือ

(3)(6) ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยนั้นเกิดจากรถมาตรา 8 ที่ไม่ได้เอาประกันตามมาตรา 7

**มาตรา 24** ในกรณีที่รถตั้งแต่สองคันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถ ให้บริษัทที่รับประกันภัยรถแต่ละคันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถคันที่เอาประกันภัยไว้กับบริษัท

ในกรณีตามวรรคหนึ่ง แต่ผู้ประสบภัยมิใช่เป็นผู้ซึ่งอยู่ในรถ ให้บริษัทดังกล่าวร่วมกันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยทุกคนโดยเฉลี่ยจ่ายในอัตราส่วนที่เท่ากัน

สำหรับกรณีตามมาตรา 23 ให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายหรือร่วมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสอง แล้วแต่กรณี

**มาตรา 25** ให้บริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 มาตรา 23 หรือมาตรา 24 ให้แก่ผู้ประสบภัยให้เสร็จสิ้นภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับคำ

ร้องขอ ทั้งนี้ โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิด

ให้ถือว่าค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นส่วนหนึ่งของเงินค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

**มาตรา 26** ในกรณีที่เจ้าของรถหรือบริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนตามมาตรา 23 (1) หรือมาตรา 23 (5) แล้วแต่กรณี เมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปตามมาตรา 25 แล้ว ให้นายทะเบียนมีคำสั่งเรียกเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายไปนั้นคืนจากเจ้าของรถหรือบริษัท แล้วแต่กรณี และเจ้าของรถหรือบริษัทจะต้องจ่ายเงินเพิ่มในอัตราร้อยละสิบของจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนส่งเข้าสมทบกองทุนอีกต่างหาก

ให้เจ้าของรถหรือบริษัทจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนพร้อมด้วยเงินเพิ่มตามวรรคหนึ่งตามคำสั่งของนายทะเบียนภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่ง

**มาตรา 27** การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัตินี้ผู้ประสบภัยต้องร้องขอภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่มีความเสียหายเกิดขึ้น

**มาตรา 28** ในกรณีตามมาตรา 23 (1) และ (3) ให้นายทะเบียนยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายไว้ได้หากมิได้มีการยึดรถนั้นไว้ตามกฎหมายอื่นอยู่ก่อนแล้ว จนกว่าเจ้าของรถจะจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจนครบจำนวน หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่งจากนายทะเบียน และหากมีการยึดรถนั้นตามกฎหมายอื่นอยู่ก่อนแล้วให้กรมการประกันภัยมีสิทธิขอเข้าเฉลี่ยในทรัพย์สินนั้นหากมีการขายทอดตลาด

**มาตรา 29** รถที่ยึดไว้ตามมาตรา 28 ให้นายทะเบียนมีอำนาจขายทอดตลาดได้ในกรณีดังต่อไปนี้

(1) กรณีที่เจ้าของรถตามมาตรา 23 (1) ไม่จ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนแทนตน คืนให้แก่กองทุนภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่งจากนายทะเบียน

(2) กรณีที่ไม่ปรากฏตัวเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และนายทะเบียนได้ประกาศหาตัวเจ้าของรถโดยปิดประกาศไว้ ณ ที่ทำการของนายทะเบียนซึ่งได้ยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายไว้ และประกาศในหนังสือพิมพ์รายวันที่จำหน่ายในท้องถิ่นที่เกิดเหตุอย่างน้อยสองวันติดต่อกันแต่เจ้าของรถไม่ปรากฏตัวต่อนายทะเบียน ซึ่งได้ยึดรถนั้นไว้ภายในสามสิบวันนับแต่วันแรกที่ประกาศใน



## หนังสือพิมพ์

**มาตรา 30** วิธีการยึดรถตามมาตรา 28 และการขายทอดตลาดรถตามมาตรา 29 ให้ปฏิบัติ ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งโดยอนุโลม

เงินที่ได้จากการขายทอดตลาดรถตามมาตรา 29 ให้หักเป็นค่าใช้จ่ายในการยึดและการขายทอดตลาด และจ่ายเป็นค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจำเลยให้แก่กองทุน แล้วแต่กรณี ถ้ามีเงินเหลือเท่าใดให้คืนแก่เจ้าของรถ ในกรณีที่ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ให้กรรมการประกันภัยเก็บรักษาเงินนั้นไว้ตามระเบียบที่รัฐมนตรีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา และถ้าเจ้าของรถไม่เรียกเงินนั้นคืนภายในห้าปีนับจากวันที่ขายทอดตลาดให้เงินนั้นตกเป็นของกองทุน

**มาตรา 31<sup>(1)</sup>** ในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลภายนอก หรือเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของเจ้าของรถ ผู้ขับขี่รถ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสบภัย เมื่อบริษัทได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือค่าสินไหมทดแทนหรือเมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือเมื่อหน่วยงานตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) ได้จ่ายเงินคืนกองทุนตามมาตรา 32 ไปแล้วเป็นจำนวนเงินเท่าใดให้บริษัท หรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย หรือหน่วยงานตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) แล้วแต่กรณี มีสิทธิไล่เบี้ยเอาแก่บุคคลดังกล่าวหรือมีสิทธิเรียกให้ผู้ประสบภัยคืนเงินดังกล่าวได้

การใช้สิทธิตามวรรคหนึ่ง ต้องกระทำภายในหนึ่งปีนับแต่วันรู้ตัวผู้ซึ่งต้องรับผิดชอบ แต่ทั้งนี้ ต้องไม่เกินห้าปีนับแต่วันที่ได้จ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนตามหมวดนี้ให้แก่ผู้ประสบภัย

**มาตรา 32<sup>(2)</sup>** ในกรณีที่นายทะเบียนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดจากรถตามมาตรา 8 ซึ่งไม่ได้เอาประกันความเสียหายตามมาตรา 7 ให้หน่วยงานผู้เป็นเจ้าของรถตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) แล้วแต่กรณี ส่งเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายจากเงินกองทุนคืนให้แก่กองทุน

การจ่ายเงินคืนกองทุนสำหรับรถตามมาตรา 8 (1) (2) หรือ (3) ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กระทรวงการคลังกำหนด

### หมวด 3 กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

**มาตรา 33** ให้จัดตั้งกองทุนขึ้นเรียกว่า กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยเมื่อมีกรณีตามมาตรา 23 และเป็นค่าใช้จ่ายอื่นในการดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้

กองทุนประกอบด้วย

(1) เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้

(2)<sup>(3)</sup> เงินที่บริษัทจ่ายสมทบตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดตามมาตรา 36 และเงินเพิ่มที่ได้รับตามมาตรา 36 ทวิ

(3) เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี

(4) เงินหรือทรัพย์สินที่ได้มาตามมาตรา 28 มาตรา 30 มาตรา 31 หรือมาตรา 32

(5) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้

(6) ดอกผลของเงินกองทุน

(7) เงินที่ได้จากการขายทรัพย์สินที่ได้มาตาม (4) และ (5)

(8) เงินรายได้อื่น ๆ

เงินและทรัพย์สินดังกล่าวให้เป็นของกรมการประกันภัยเพื่อใช้ประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ของกองทุน โดยไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลังเป็นรายได้แผ่นดิน

**มาตรา 34<sup>(1)</sup>** ให้มีสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยขึ้นในกรมการประกันภัยเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับกองทุน

สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยอาจจัดสรรเงินกองทุนไม่เกินร้อยละสิบของดอกผลของกองทุนต่อปี เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการบริหารงานและค่าใช้จ่ายอื่นของสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

การเบิกจ่าย การเก็บรักษา การจัดการกองทุน ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและอัตราเบี้ยประชุมของคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการ และค่าใช้จ่ายอื่นของสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีกำหนดโดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง

**มาตรา 35** เมื่อมีกรณีตามมาตรา 23 เกิดขึ้น และผู้ประสบภัยไม่อาจขอรับค่าเสียหาย

เบื้องต้นจากเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายหรือบริษัทได้ ให้สำนักงานกองทุนทดแทน ผู้ประสบภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากกองทุนเมื่อผู้ประสบภัยได้นำหลักฐานสำเนา บันทึกประจำวันในคดีของพนักงานสอบสวนมาแสดงพร้อมกับการยื่นคำขอ

การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุน ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

**มาตรา 36<sup>(2)</sup>** ให้บริษัทจ่ายเงินสมทบให้แก่กองทุนทุกรอบสามเดือนในอัตราไม่เกินร้อยละ สิบของเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัยในแต่ละสามเดือน เงินสมทบที่บริษัทจ่ายนั้นให้นำไปหักเป็นค่าใช้จ่ายในการคำนวณภาษีเงินได้ตามประมวลรัษฎากรได้

การเรียกเก็บและการจ่ายเงินสมทบจากบริษัท ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนด ในกฎกระทรวง

**มาตรา 36 ทวิ<sup>(3)</sup>** บริษัทใดไม่จ่ายเงินสมทบให้แก่กองทุนให้ถูกต้องและครบถ้วนตามมาตรา 36 ต้องเสียเงินเพิ่มในอัตราร้อยละสองต่อเดือนของเงินสมทบที่ไม่ได้จ่าย

#### หมวด 4

#### บทกำหนดโทษ

**มาตรา 37<sup>(4)</sup>** เจ้าของรถผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน หนึ่งหมื่นบาท

**มาตรา 38<sup>(5)</sup>** บริษัทใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 10 หรือมาตรา 10 ทวิ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ ห้าหมื่นบาทถึงสองแสนห้าหมื่นบาท

**มาตรา 39<sup>(6)</sup>** ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 11 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

**มาตรา 40<sup>(7)</sup>** เจ้าของรถผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 12 วรรคสอง หรือบริษัทหรือเจ้าของรถ ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 13 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

**มาตรา 41** ผู้ใดปลอมเครื่องหมาย ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หกเดือนถึงห้าปี และปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท

**มาตรา 42** ผู้ใดติดหรือแสดงเครื่องหมายอันเกิดจากการกระทำความผิดตามมาตรา 41 กับรถคันหนึ่งคันใด ต้องระวางโทษเช่นเดียวกับการกระทำความผิดตามมาตรา 41

ถ้าผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นผู้กระทำความผิดตามมาตรา 41 ให้ลงโทษตามมาตรา นี้แต่กระหนเดียว

**มาตรา 43<sup>(1)</sup>** เจ้าของรถผู้ใดติดหรือแสดงเครื่องหมายที่ต้องส่งคืนต่อนายทะเบียนตามมาตรา 13 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

**มาตรา 44<sup>(2)</sup>** บริษัทใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 25 หรือเจ้าของรถหรือบริษัทใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 26 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงห้าหมื่นบาท

**มาตรา 45** ผู้ประสพภัยผู้ใดยื่นคำขอรับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัตินี้โดยทุจริตหรือแสดงหลักฐานอันเป็นเท็จเพื่อขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ

**มาตรา 46** บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ที่มีโทษปรับสถานเดียวให้นายทะเบียนมีอำนาจเปรียบเทียบปรับได้ และเมื่อได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่เปรียบเทียบภายในสามสิบวันแล้วให้ถือว่าคดีเลิกกันตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

#### บทเฉพาะกาล

**มาตรา 47** ให้เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้อยู่ในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับดำเนินการจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสพภัยตามพระราชบัญญัตินี้ให้เสร็จสิ้นภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ และก่อนพ้นระยะเวลาดังกล่าวมิให้ถือว่าเจ้าของรถนั้นไม่ปฏิบัติตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9

ให้บทบัญญัติมาตรา 23 (5) มีผลใช้บังคับกับรถที่เจ้าของรถได้จัดให้มีการประกันความ

เสียหายไว้แล้วตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9

ภายใต้บังคับวรรคสอง บทบัญญัติมาตรา 23 ยังมีให้ใช้บังคับจนกว่าจะพ้นกำหนดสามร้อยหกสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

อานันท์ ปันยารชุน

นายกรัฐมนตรี

**หมายเหตุ:-** เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากปรากฏว่าอุบัติเหตุอันเกิดจากรถได้ทวีจำนวนขึ้นในแต่ละปี เป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก โดยผู้ประสบภัยดังกล่าวไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหายหรือได้รับชดเชยค่าเสียหายไม่คุ้มกับความเสียหายที่ได้รับจริง และหากผู้ประสบภัยจะใช้สิทธิทางแพ่งเรียกร้องค่าเสียหายก็จะต้องใช้เวลาดำเนินคดียาวนาน ดังนั้น เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยค่าเสียหายและได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันท่วงที สมควรกำหนดให้มีกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

**พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535**

**หมายเหตุ:-** เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 มีบทบัญญัติไม่เหมาะสมบางประการ และยังมีปัญหาในการบังคับใช้และการปฏิบัติตาม สมควรขยายระยะเวลาการใช้บังคับออกไปก่อน เพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวจึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

**พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540**

**บทเฉพาะกาล**

มาตรา 19 ให้บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จัดให้มีสถานที่ดำเนินการเพื่อให้บริการครบทุกจังหวัดรวมทั้งกรุงเทพมหานครให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ส่วนการจัดให้มีสถานที่ดำเนินการเพิ่มเติมต่อไปให้สอดคล้องกับปริมาณความต้องการของการให้บริการแก่ผู้ประสบภัยจากรถ ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกรมการประกันภัย

กำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการ

**หมายเหตุ:-** เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่กฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่ใช้อยู่ในปัจจุบันมีบทบัญญัติหลายประการที่ยังไม่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพการณ์ทางเศรษฐกิจและสังคมในปัจจุบัน ซึ่งมีผลกระทบต่อประชาชนโดยตรง เช่น บทบัญญัติเกี่ยวกับองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ แบบและข้อความในกรมธรรม์ประกันภัย และอัตราเบี้ยประกันภัย สมควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติในเรื่องดังกล่าว รวมทั้งเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับการกำหนดให้บริษัทประกันภัยต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนนอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด การจัดให้มีบริษัทคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถกลางขึ้นเพื่อให้บริการเกี่ยวกับการรับประกันภัยและการจ่ายค่าสินไหมทดแทนแทนบริษัทและสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย การกำหนดค่าใช้จ่ายในการบริหารสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย และการกำหนดอัตราเงินสมทบ ระยะเวลา และหลักเกณฑ์การจ่ายเงินสมทบที่บริษัทต้องจ่ายให้แก่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย รวมทั้งปรับปรุงบทกำหนดโทษให้เหมาะสมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

## ประวัติผู้เขียน

ชื่อ	นายวุฒิชัย นิลาวงษ์
วันเดือนปีเกิด	21 กรกฎาคม 2530
วุฒิการศึกษา	ศิลปศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต
ประสบการณ์ทำงาน	ปี 2557 พนักงานรับแจ้งอุบัติเหตุ บริษัทเทเวศประกันภัย จำกัด มหาชน

