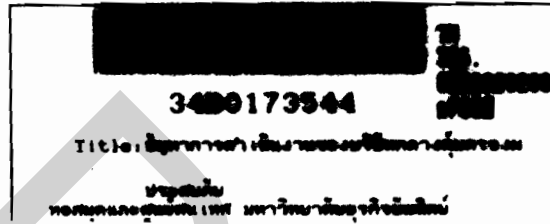




ปัญหาการดำเนินงานของบริษัทในกลุ่มเครื่องผู้ประสภภัยจากรถ จำกัด

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสภภัยจากรถ พ.ศ. 2535

แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่3) พ.ศ. 2540



3400173544

Title: ปัญหาการดำเนินงานของบริษัทในกลุ่มเครื่องผู้ประสภภัยจากรถ

บทประพันธ์
ทศพรคนกลองสมมติ เพ็ญ มหาวิทาลัยธุรกิจบัณฑิต

เกษม มานะสาคร

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต

พ.ศ. 2547

ISBN 974-281-972-6

**Operational Problems of the Road Accident Victims Protection Company
Limited as designated by the Protection for Motor Vehicle Accident
Victims Act, B.E. 2535 (the 3 rd Amendment B.E. 2540)**

KASAME MANASAKORN

**A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Laws
Department of Law
Graduate School Dhurakijpundit University**

2004

ISBN 974-281-972-6

เลขทะเบียน.....	0173544
วันลงทะเบียน.....	27 ส.ค. 2548
เลขบัญชี.....	๓๔๖-๐๙๖๐๑๒๐๒๖๓
	๗๗
	๗๗๘๕๗
	๕๒๕๔๖

(๗)




ใบรับรองวิทยานิพนธ์
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์
ปริญญา นิติศาสตรมหาบัณฑิต

ชื่อวิทยานิพนธ์ ปัญหาการดำเนินงานของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ตามพระราช
บัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540

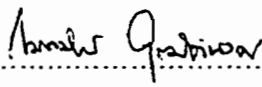
เสนอโดย นาย เกษม มานะสาคร
สาขาวิชา นิติศาสตร์ หมวดวิชา กฎหมายเอกชน ๓
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ รศ.ชูศักดิ์ ศีรินิล
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ นาย อำนวย ศุภเวชย์

ได้พิจารณาเห็นชอบโดยคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์แล้ว

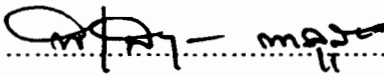

.....ประธานกรรมการ
(ศ.ดร.ธีระ ศรีธรรมรักษ์)


.....กรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์
(รศ.ชูศักดิ์ ศีรินิล)


.....กรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม
(นาย อำนวย ศุภเวชย์)


.....กรรมการ
(อ.กมลมิตร วุฒิจำนงค์)

บัณฑิตวิทยาลัยรับรองแล้ว


.....คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย
(ดร.พีรพันธุ์ พาลุสุข)

วันที่ 29 เดือน พ.ค. พ.ศ. 2547

กิตติกรรมประกาศ

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณอย่างสูงต่อท่าน รองศาสตราจารย์ชูศักดิ์ ศิรินิล และท่าน อาจารย์อำนวยการ สุกเวชย์ อติตินิติกร 9 กรมการประกันภัย ที่ได้ให้ความเมตตาเข้ารับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ โดยท่านทั้งสองได้กรุณาสละเวลาอันมีค่า ช่วยชี้แนะและให้แนวคิดในทางวิชาการรวมทั้งด้านตำรา บทความ และแหล่งข้อมูลในการศึกษา ตลอดจนตรวจแก้ไขวิทยานิพนธ์ฉบับนี้และเพิ่มเติมข้อมูลอันเป็นประโยชน์ต่อผู้เขียนจนกระทั่งสำเร็จเป็นวิทยานิพนธ์

ขอกราบขอบพระคุณท่านศาสตราจารย์ ดร.ธีระ ศรีธรรมรักษ์ ที่รับเป็นประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ซึ่งท่านเป็นผู้ช่วยเหลือผู้เขียนในด้านวิชาการตลอดจนช่วยเหลือเพื่อนนักศึกษาร่วมรุ่น จนเป็นที่กล่าวถึงความเมตตาของท่าน

ขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์ ดร.พิรพันธ์ พาลุสุข คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย ซึ่งท่านได้พยายามเร่งรัดผู้เขียนและเพื่อนนักศึกษาทุกคน ให้รีบทำวิทยานิพนธ์ตั้งแต่หาหัวข้อ ค้นคว้าและลงมือทำ ซึ่งถ้าทำจริงจิงแล้วก็จะประสบความสำเร็จได้

ขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์กมลมิตร วุฒิจำนงค์ ที่ท่านรับเป็นกรรมการสอบ ซึ่งท่านได้ให้ข้อเสนอแนะและมุมมองทั้งในส่วนองภาคธุรกิจและภาคราชการและอีกหลายประเด็นอันเป็นแนวทางในการนำมาศึกษาค้นคว้าเป็นอย่างมาก

ขอกราบขอบพระคุณ คุณสมพร สืบถวิลกุล กรรมการผู้จัดการ บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ที่ให้ความกระจ่างแก่ผู้เขียน ในการดำเนินงานของบริษัทกลาง ฯ

และขอขอบคุณทุกท่านที่มีได้เอื้อนาม ที่มีส่วนช่วยเหลือให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้

ท้ายสุดนี้ผู้เขียน หวังว่าวิทยานิพนธ์เล่มนี้คงจะมีคุณค่า และเป็นประโยชน์ในการศึกษา วิชานิติศาสตร์อยู่บ้าง ความดีจากวิทยานิพนธ์เล่มนี้ ผู้เขียนขอระลึกเป็นกตเวทิตาแด่ บิดา มารดา ญาติมิตร และอาจารย์ทุกท่านที่ได้ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้แก่ผู้เขียนตั้งแต่วัยเยาว์ จวบจนปัจจุบัน

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	๗
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	๖
กิตติกรรมประกาศ.....	๗
สารบัญตาราง.....	๘
สารบัญภาพ.....	๗
บทที่	
1 บทนำ.....	1
1.ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
2.สมมติฐานการวิจัย.....	5
3.วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	6
4. ขอบเขตของการศึกษา.....	6
5. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	7
2. ความเป็นมา แนวคิด ในการจัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครอง	
 ผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ	
 พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.....	8
1. ความเป็นมาและแนวคิด.....	8
1.1 ความเป็นมาในการจัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด.....	8
1.2 แนวคิดในการจัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด.....	10
2.การจัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด.....	12
2.1 การเกิดบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด.....	12
2.1.1 ผู้ถือหุ้นบริษัท.....	12
2.1.2 การจดทะเบียนบริษัทและการแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัท.....	15
2.1.3 ค่าใช้จ่ายของบริษัท.....	16
2.2 การดำเนินกิจการของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด.....	18
2.2.1 การให้บริการรับคำร้องขอและการจ่ายค่าสินไหมทดแทน	
แทนบริษัทประกันภัยและสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย.....	18
2.2.2 ประกอบธุรกิจรับประกันภัยรถจักรยานยนต์.....	20

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.2.3 ดำเนินกิจการอื่นตามหนังสือบริคณห์.....	23
3. การประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถ.....	24
3.1 รถที่ต้องทำประกันภัย.....	24
3.2 รถที่ได้รับการยกเว้น.....	24
3.3 ผู้ที่ต้องทำประกันภัย.....	25
3.4 ผู้รับประกันภัย.....	25
3.5 เครื่องหมายแสดงว่ามีการทำประกันภัย.....	25
4. ค่าสินไหมทดแทน.....	25
4.1 องค์กรที่เกี่ยวข้องในการจัดการค่าสินไหมทดแทน.....	25
4.1.1 บริษัทประกันภัย.....	25
4.1.2 บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด.....	25
4.1.3 สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย.....	26
4.1.4 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ.....	26
4.1.5 โรงพยาบาลและสถานพยาบาล.....	26
4.2 ค่าเสียหายเบื้องต้น.....	26
4.2.1 การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัย.....	27
4.2.2 การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นโดยบริษัทประกันภัย.....	28
4.2.3 การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย.....	29
4.3 ค่าเสียหายที่ส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้น.....	31
4.4 จำนวนเงินเอาประกัน.....	32
4.5 สิทธิของผู้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ.....	33
4.5.1 สิทธิของบริษัทประกันภัยและเจ้าของรถในการเรียกเงินคืน.....	33
4.5.2 สิทธิของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในการเรียกเงินคืน.....	33
4.5.3 สิทธิของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในการยึดรถ ที่ก่อให้เกิดความเสียหายและขอเฉลี่ยทรัพย์สิน.....	34
4.6 ค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์.....	34
5. ความคุ้มครองที่ได้รับตามพระราชบัญญัติคุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535	35

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

5.1 บุคคลที่ได้รับความคุ้มครอง.....	35
5.2 ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครอง.....	36
6. กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ.....	39
6.1 วัตถุประสงค์ในการจัดตั้งกองทุนและเงื่อนไขการจ่าย.....	39
6.2 แหล่งที่มาของเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย.....	39
6.3 ที่ตั้งสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ.....	40
3. พระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์และการประกันภัย	
ความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น.....	41
1. ความเป็นมาของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น.....	41
2. หลักการสำคัญของการประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์	
ภาคบังคับในประเทศญี่ปุ่น.....	44
2.1 หลักการหลักการพิจารณาพิสูจน์ในเรื่องความผิดและ	
ความประมาทเลินเล่อในการใช้รถ.....	44
2.2 หลักการบังคับให้รถทุกคันต้องทำประกันภัย.....	44
2.3 การไม่แสวงหากำไรจากการรับประกันความรับผิด	
จากการใช้รถยนต์ภาคบังคับ.....	45
2.4 การประกันความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับ.....	45
3 บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในประเทศญี่ปุ่น.....	46
4. การประกันความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับของญี่ปุ่น.....	46
4.1 รถที่ต้องทำประกันภัยภาคบังคับ.....	46
4.2 ผู้เอาประกันภัย.....	48
4.3 ผู้รับประกันภัย.....	49
4.4 อัตราเบี้ยประกัน.....	50
5. ความคุ้มครองตามกฎหมายประกันภัยความรับผิดในการใช้	
รถยนต์ภาคบังคับ.....	51
5.1 ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครอง.....	51
5.2 จำนวนเงินค่าเสียหาย.....	51

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

5.3 การประเมินค่าเสียหาย.....	55
5.4 การชดใช้ค่าเสียหาย.....	60
5.5 ค่าเสียหายชั่วคราว.....	61
5.6 ข้อยกเว้นความคุ้มครองของผู้รับประกันภัย.....	61
5.7 การชดใช้ค่าเสียหายผู้ประสบภัยจากรถที่ไม่มีประกันภัย.....	62
6. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการรับประกันภัยความรับผิด	
จากการใช้รถยนต์ภาคบังคับของญี่ปุ่น.....	64
6.1 กระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐานและการขนส่ง.....	64
6.2 สำนักงานบริการทางการเงิน.....	64
6.3 คณะกรรมการประกันภัยความรับผิด	
จากการใช้รถยนต์ภาคบังคับ.....	64
6.4 คณะกรรมการระบบจัดการการเงิน.....	64
6.5 สมาคมอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์แห่งประเทศไทย.....	64
4. วิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของ	
บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด.....	68
1. ปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (Conflict of Interest)	
ระหว่างบริษัทประกันภัยกับบริษัทกลาง.....	69
1.1 ปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์	
ในการจ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัย.....	69
1.2 ปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์	
ในการออกเงินสทบเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายของบริษัทกลางฯ.....	70
1.3 ปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์	
ในการให้บริการสาขาของบริษัทประกันภัย.....	71
2. ปัญหาขาดทุนจากการรับประกันภัยรถจักรยานยนต์ของบริษัทกลางฯ.....	73
2.1 ปัญหาจากการใช้อัตราเบี้ยประกันรถจักรยานยนต์ที่ต่ำกว่าความจริง.....	73
2.2 ปัญหาการผลัดภาระของบริษัทประกันภัย	
ในการรับประกันรถจักรยานยนต์.....	74

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

3. ปัญหาเกี่ยวกับการจ่ายค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น.....	76
4. ปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย.....	83
5. ปัญหาเกี่ยวกับจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่น้อยเกินไป.....	90
6. ปัญหาเกี่ยวกับจำนวนบริษัทประกันภัยที่มีมากเกินไป.....	94
5. บทสรุปและข้อเสนอแนะ	97
บรรณานุกรม.....	102
ภาคผนวก.....	106
ภาคผนวก ก พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.....	107
ภาคผนวก ข AUTOMOBILE LIABILITY SECURITY LAW 1955.....	126
ภาคผนวก ค กฎกระทรวง ประกาศกระทรวง คำสั่งนายทะเบียน ประกาศนายทะเบียน.....	226

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่

1. สถิติอุบัติเหตุจากรถทั่วประเทศที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สิน.....	3
2. รายชื่อผู้ถือหุ้นบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด.....	13
3. รายชื่อบริษัทที่ประกอบกิจการบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด.....	16
4. เงินสมทบเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด.....	18
5. จำนวนเงินค่าเสียหายที่บริษัทกลางฯ จ่ายแทนบริษัทประกันภัย.....	20
6. การรับประกันภัยจากรถจักรยานยนต์ของบริษัทกลางฯ.....	22
7. จำนวนรถยนต์และอุบัติเหตุจากการใช้รถในประเทศญี่ปุ่น.....	43
8. อัตราเบี้ยประกันภัยภาคบังคับในญี่ปุ่น เม.ย.2002.....	51
9. ลักษณะทูลพลาพลาการแบ่งตามลักษณะชั้น.....	52
10. จำนวนผู้ขอรับค่าเสียหายภายใต้แผนชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากรัฐบาลญี่ปุ่น.....	63
11. ความแตกต่างระหว่างการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจและภาคบังคับในญี่ปุ่น.....	65
12. การรับประกันภัยรถจักรยานยนต์.....	75
13. อัตราเบี้ยประกันภัยรถไม่รวมภาษีอากรตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.....	84
14. การรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับทั้งระบบในประเทศไทย.....	88
15. การรับประกันภัยภาคบังคับในประเทศไทย.....	90
16. จำนวนสถิติผู้ประสบภัยที่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตตามพระราชบัญญัติผู้ประสบภัยจากรถ 2535 (ปี 2541 – 2545).....	91
17. จำนวนผู้ประสบภัยที่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตตามระบบประกันภัยภาคบังคับของประเทศไทย (CALI) ค.ศ.1995 – 1999.....	93
18. จำนวนเบี้ยประกันภัยในประเทศไทยทั้งภาคสมัครใจและภาคบังคับ.....	95
19. จำนวนเบี้ยประกันภัยในประเทศไทยญี่ปุ่นทั้งภาคสมัครใจและภาคบังคับ.....	96

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1. สัดส่วนการรับประกันภัย.....	11
2. การประกันภัยภาคบังคับในประเทศไทย.....	50
3. กระบวนการจัดการสินไหมในประเทศไทย.....	55

DPU

ชื่อวิทยานิพนธ์	ปัญหาการดำเนินงานของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540	
ชื่อนักศึกษา	เกษม	มานะสาคร
อาจารย์ที่ปรึกษา	รศ.ชูศักดิ์	ศิรินิล
อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม	อ.อำนาจ	สุกเวชย์
สาขาวิชา	นิติศาสตร์	
ปีการศึกษา	2546	

บทคัดย่อ

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้ตราขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยที่ได้รับอันตราย เนื่องจากอุบัติเหตุอันเกิดจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทาง หรือเนื่องจากสิ่งที่ยกหรือติดตั้งในรถนั้น ให้ได้รับการชดเชยค่าเสียหายและได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอน และทันท่วงที่ไม่ต้องรอกการพิสูจน์ความผิดเสร็จสิ้นเสียก่อน แม้ว่ากฎหมายดังกล่าวจะมีเจตนารมณ์ที่ดี มุ่งที่จะคุ้มครองผู้ประสบภัย แต่หลังจากกฎหมายฉบับนี้มีผลบังคับใช้ได้ระยะเวลาหนึ่ง ปรากฏว่าได้มีการร้องเรียนจากผู้ประสบภัยจำนวนมากว่าไม่ได้รับความสะดวก ในการขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น และค่าสินไหมทดแทน เนื่องจากบริษัทประกันภัยส่วนใหญ่ยังมีสาขาไม่ครอบคลุมทั่วประเทศ ในขณะที่รถมีอยู่ทุกจังหวัด สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุสร้างความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายและอนามัยให้แก่ผู้ประสบภัยได้ทุกพื้นที่ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 จึงได้บัญญัติให้จัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ขึ้น เพื่อทำหน้าที่ในการรับคำร้องขอและจ่ายค่าสินไหมทดแทน หรือเงินต่าง ๆ ตามพระราชบัญญัตินี้แทนบริษัทประกันภัยต่าง ๆ และให้บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จัดตั้งสาขาให้ครบทุกจังหวัดภายในระยะเวลา 1 ปี นับแต่วันที่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 มีผลใช้บังคับเพื่อให้บริการแก่ผู้ประสบภัยได้อย่างทั่วถึงทั่วประเทศ อย่างไรก็ตามนับแต่มีการจัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ตั้งแต่ปี 2540 เป็นต้นมา พบว่าการดำเนินงานของธุรกิจกลางฯ ยังมีปัญหาและอุปสรรคอยู่มาก

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ มีวัตถุประสงค์ในการศึกษาถึงสภาพปัญหาในการดำเนินงานของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3)

พ.ศ. 2540 ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาและผลกระทบในการให้บริการแก่ประชาชนผู้ประสบภัย โดยได้วิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของบริษัทกลางๆ ในประเด็นต่างๆ คือ ปัญหาการดำรงอยู่หรือค่าใช้จ่ายของบริษัท ซึ่งต้องพึ่งพาจากบริษัทประกันภัยต่างๆ ที่มาถือหุ้น ปัญหาการได้รับเงินสำรองจ่าย ค่าเสียหายคืนจากบริษัทประกันภัยล่าช้า ปัญหาความขัดแย้งในทางผลประโยชน์ (Conflict of Interest) ระหว่างบริษัทประกันภัยกับบริษัทกลางๆ ปัญหาการขาดทุนจากการประกอบธุรกิจประกันภัยรถจักรยานยนต์ ซึ่งจากการศึกษาวิเคราะห์ปัญหาในประเด็นต่างๆ แล้ว ผู้วิจัยได้พบแนวทางในการแก้ไขปัญหาเพื่อให้บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด เป็นองค์กรที่สามารถช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากรถได้อย่างแท้จริง และเป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายฉบับนี้ที่มุ่งเป็นสวัสดิสงเคราะห์แก่ประชาชนผู้ประสบภัย โดยขอเสนอแนวทางปรับปรุงแก้ไขให้บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ซึ่งมีความพร้อมในการรับประกันภัยได้เป็นผู้รับประกันภัยรถภาคบังคับ (Compulsory) ทั้งหมดเพื่อให้มีระบบบัญชีเดียวและทราบต้นทุนการดำเนินงานที่แท้จริงในระบบประกันภัยภาคบังคับ โดยรูปแบบของบริษัทกลางๆ ให้ภาครัฐโดยกระทรวงการคลังเข้าไปถือหุ้นกับบริษัทประกันภัยต่าง ๆ ในสัดส่วนดังนี้ คือ กระทรวงการคลังถือหุ้น 51 % และบริษัทประกันภัยต่าง ๆ ถือหุ้น 49 %

Thesis Title Operational Problems of the Road Accident Victims Protection
Company Limited as designated by the Protection for Motor
Vehicle Accident Victims Act, B.E. 2535 (the 3rd Amendment B.E. 2540)

Name Kasame Manasakorn

Thesis advisor Assoc. Prof. Choosak Sirinil

Co. Thesis advisor Mr. Amnuay Suppavech

Department Laws

Academic Year 2003

ABSTRACT

The Protection for Motor Vehicle Accident Victims Act , B.E.2535 was enacted for the purpose to protect all victims of the motor vehicle accident from the vehicles used or on the way, or from the loaded or installed items on those vehicles, to receive damage compensations at the basic, certain, and prompt amount without waiting for any fault verification.

Through this legislation is based on the true purpose to protect all victims, after this law enforcement for a certain time, the victims highly complain for all inconveniences in redeeming the basic compensation and indemnity compensation from the insurance companies. This is because they do not expand their branches nationwide to serve all vehicles causing accidents to victims lives, bodies, and hygiene in every area around the countries.

The protection for Motor Vehicle Accident Victims Act, B.E.2535 designated to establish the Road Accident Victims Protection Company Limited to be responsible for receiving the Request Form and paying the compensation or other relevant compensations as indicated in this Act on behalf of all insurance companies. It is also indicated that this company shall set up its branches in every province within one year from the enforcement date of this Act in order to provide services to all accident victims nationwide.

The objective of this thesis is to study the nature of problems in executing the Road Accident Victims Protection Company Limited as designated in the Protection for Motor Vehicle Accident Victims Act. B.E. 2535 (the 3 rd Amendment B.E.2540) which causes some drawbacks and impacts in serving the accident victims. Those drawbacks and threats in the Company's

execution are analyzed and divided into 4 problems. The first one is the problem in the Company's existence and expenditures relying on the shareholding insurance companies. The second one is the deference in receiving advanced allowances and damage compensation back from the insurance companies. The third one is the conflict of interest between the insurance companies and the Company. The last one is the loss problem in the motorcycle insurance business.

From thorough analysis, the researcher found the method to solve all above problems for the Road Accident Victims Protection Company Limited to be a real company to help assist all accident victims and to follow the strong intention of the aforementioned Act with an aim to be a public welfare for the victims . The researcher wishes to propose that the Company should be restructured to be an independent body without any shareholding from all insurance companies. The Company must issue all compulsory insurance leading to the single accounting system and the awareness of the real cost of Company's operation. Finally, the Company will be transformed to be a public company with the 51% shares of the Ministry of Finance and the 49% shares of other insurance companies.

บทที่ 1

บทนำ

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ด้วยเหตุที่รถยนต์และรถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่อำนวยความสะดวกและให้ประโยชน์แก่มนุษย์อย่างมากทั้งในด้านการเดินทาง การขนส่งสินค้าและคนโดยสาร เมื่อการคมนาคมทางบกเจริญขึ้น ทำให้มีผู้นิยมใช้รถใช้ถนนเพิ่มมากขึ้นด้วย ในขณะที่เดียวกันการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถยนต์ และสภาพแออัดของการจราจรบนท้องถนนก็ได้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุและสร้างความเสียหายให้แก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินเป็นอย่างมากด้วยเช่นกัน อุบัติเหตุจากรถบนท้องถนนเกิดขึ้นครั้งใดเป็นที่แน่นอนว่าต้องมีผู้ได้รับบาดเจ็บ เสียชีวิตและทรัพย์สินเสียหาย บางครั้งเกิดอุบัติเหตุครั้งเดียวมีผู้ได้รับบาดเจ็บ เสียชีวิตและทรัพย์สินเสียหายเป็นจำนวนมาก ผลของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในแต่ละปีนอกจากจะเป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บ เสียชีวิต ทูพพลภาพและทรัพย์สินเสียหายเป็นจำนวนมากแล้ว ยังส่งผลกระทบต่อความสูญเสียทางเศรษฐกิจของประเทศเป็นจำนวนมากด้วย

การเยียวยาความเดือดร้อนเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกายของผู้เสียหายหรือ ผู้ประสบภัยจากรถมีสองแนวทางคือ แนวทางแรกหากรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายไม่ได้ทำประกันภัยไว้ซึ่งมีอยู่เป็นจำนวนมากบนท้องถนน ผู้เสียหายหรือผู้ประสบภัยต้องเรียกร้องค่าเสียหายเอาจากผู้ทำละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด โดยใช้สิทธิทางศาลเพราะผู้ทำละเมิดมักไม่ยอมชดใช้ค่าเสียหาย ในการดำเนินคดีทางศาลต้องใช้ระยะเวลายาวนานเสียทั้งเวลาและค่าใช้จ่ายเป็นจำนวนมากและแม้ว่าศาลจะพิพากษาให้ผู้ขับขีรถคันที่ก่อเหตุเป็นฝ่ายผิด มีจำนวนไม่น้อยที่ไม่สามารถบังคับคดีเอาจากผู้ทำละเมิดได้ สำหรับแนวทางที่สองหากรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายได้ทำประกันภัยไว้ซึ่งเป็นการทำประกันภัยภาคสมัครใจ(voluntary insurance) ซึ่งมีอยู่เป็นจำนวนน้อยบนท้องถนน ผู้ต้องเสียหายหรือผู้ประสบภัยสามารถเรียกร้องให้บริษัทประกันภัยรถคันที่ก่อเหตุชดใช้ค่าเสียหายได้ แต่ในความเป็นจริงแม้ว่ารถจะได้ทำประกันภัยไว้แต่บริษัทที่รับประกันภัยรถคันที่ก่อเหตุมักจะปฏิเสธไม่ยอมรับผิดและไม่ยอมตกลงจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้ง่ายๆ แม้กระทั่งตนเองเป็นฝ่ายผิดอย่างเห็นได้ชัดแจ้งหรือไม่ก็จะต่อรองขอรับผิดชดใช้ค่าชดเชยในจำนวนที่ไม่ยุติธรรม จึงเห็นว่าการเยียวยาทั้งสองแนวทางดังกล่าวไม่สามารถแก้ปัญหาการชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุจากการใช้รถได้อย่างเต็มที่และทันท่วงที ผู้ประสบภัยส่วนใหญ่เป็นคนยากจนประกอบกับสภาพข้อเท็จจริงของประเทศไทยที่เหมือนกับประเทศกำลังพัฒนาทั้งหลายคือสวัสดิการของรัฐในการให้บริการด้านรักษาพยาบาลมีน้อย หลักประกันทางสังคมและความคุ้มครองของการประกันภัยส่วนบุคคล เช่น

การประกันชีวิต การประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคลยังไม่แพร่หลาย ดังนั้นค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลผู้ประสบภัยจึงตกเป็นภาระของผู้ประสบภัยที่จะต้องช่วยเหลือตัวเองหรือเป็นภาระของรัฐ ที่จะต้องเข้าไปดูแลให้ความช่วยเหลือในด้านรักษาพยาบาล ปัญหาเหล่านี้ได้ทวีความรุนแรงมากขึ้นเป็นลำดับ รัฐต้องใช้เงินภาษีของประชาชนเป็นจำนวนมากมาสนับสนุนการรักษาพยาบาลแก่ผู้ประสบภัยเหล่านี้ และเห็นว่าความจริงแล้วผู้ที่ก่อให้เกิดภัยเหล่านี้ไม่ใช่ประชาชนเดินถนนโดยทั่วไปและจะใช้เงินภาษีของประชาชนมาสนับสนุนคงไม่ถูกต้อง นำที่จะให้กลุ่มคนที่มีโอกาสก่อให้เกิดความเสียหายหรือก่อให้เกิดความเสียหายสูงต้องร่วมกันรับผิดชอบ ซึ่งกลุ่มบุคคลดังกล่าวได้แก่กลุ่มบุคคลผู้ใช้งานรถด้วยเหตุดังกล่าวรัฐบาลจึงเสนอให้สถานีดับเพลิงแห่งชาติออกกฎหมายบังคับให้เจ้าของรถทุกคนบนท้องถนนต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยโดยเอาประกันภัยไว้กับบริษัทที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการประกันภัยประเภทการประกันภัยรถ และให้ประกันเฉพาะความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยก่อน เนื่องจากเห็นว่าชีวิตคนเราเป็นสิ่งมีค่า ส่วนความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอกยังไม่บังคับให้เจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย กฎหมายดังกล่าวได้แก่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยที่การประกันความเสียหาย ที่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถบังคับให้เจ้าของรถทุกคนต้องทำนั้น คือการทำประกันภัยความรับผิดของเจ้าของรถ หรือผู้ขับขี่ที่เป็นผู้เอาประกันภัยที่มีคือผู้ประสบภัยจึงมีหลักการเช่นเดียวกับการประกันภัยค่าจุนทั่วไป ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กล่าวคือบริษัทผู้รับประกันภัยจะเข้ามารับผิดชอบในความบาดเจ็บหรือมรณะของผู้ประสบภัย ก็ต่อเมื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นผู้เอาประกันภัยเป็นฝ่ายที่จะต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย แต่หากความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยนั้น มิใช่ความผิดของผู้เอาประกันภัยแล้ว บริษัทประกันภัยก็ไม่ต้องมีความผูกพันใด ๆ ที่จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัย แต่เนื่องจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถมีเจตนารมณ์ที่จะให้ผู้ประสบภัยได้รับการชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันท่วงที ดังนั้นการประกันภัยตาม พระราชบัญญัตินี้จึงมีความพิเศษหรือแตกต่างจากการประกันภัยค่าจุนทั่วไปอยู่บ้าง กล่าวคือมีการนำหลักการการชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยในระหว่างการรอการพิสูจน์ความรับผิดมาใช้ เพราะการพิสูจน์ความรับผิดต้องใช้ระยะเวลายาวนาน

แม้ว่าจะมีพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถประกาศใช้บังคับ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 แต่ในทางปฏิบัติยังมีปัญหาและอุปสรรคอยู่มากเนื่องจากบริษัทประกันภัยส่วนใหญ่มีสาขาไม่ครอบคลุมทุกจังหวัด จะมีสาขาอยู่เฉพาะส่วนกลางและจังหวัดใหญ่ ๆ ที่สำคัญ ไม่กี่แห่งเท่านั้นในขณะที่รถสามารถเคลื่อนที่ไปได้ทุกหนทุกแห่ง และสามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุภัยสร้างความเสียหายให้แก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินให้แก่ประชาชนได้ทุกพื้นที่ ทั่วประเทศ ซึ่งผู้เขียนขอเสนอระหว่าง พ.ศ. 2536 - 2539 ดังนี้

ตารางที่ 1 สถิติอุบัติเหตุจากรถทั่วประเทศที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกายและทรัพย์สิน

พ.ศ.	อุบัติเหตุ (ครั้ง)	บาดเจ็บ (คน)	ตาย (คน)	ทรัพย์สินเสียหาย (บาท)
2536	84,982	25,330	9,960	1,021,464,000
2537	102,610	43,541	15,176	1,408,219,000
2538	94,362	50,718	16,777	1,631,117,000
2539	88,556	50,034	14,405	1,561,708,000

ที่มา : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ผู้ประสบภัยที่ได้รับบาดเจ็บหรือตายจำนวนนับหมื่นราย ในท้องที่จังหวัดห่างไกลหรือในพื้นที่ที่ไม่มีสาขาของบริษัทประกันภัยตั้งอยู่ จะประสบปัญหาในการขอรับค่าเสียหายหรือค่าสินไหมทดแทนอย่างมาก เนื่องจากต้องเดินทางไปขอรับค่าเสียหายในต่างพื้นที่ที่มีสาขาของบริษัทประกันภัยและต้องเสียเวลาเสียค่าใช้จ่ายเดินทางเพิ่มขึ้น ภาครัฐจึงเห็นว่าจากการที่กำหนดให้บริษัทประกันภัยเป็นผู้มีหน้าที่รับประกันภัย แต่บริษัทประกันภัยยังไม่มีความพร้อมในการให้บริการจ่ายค่าสินไหมทดแทนได้ทั่วประเทศจะทำให้เกิดปัญหาแก่ผู้ประสบภัยได้ ดังนั้นเพื่อให้กฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถสามารถอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนได้อย่างแท้จริงควรจะมีองค์การกลางในการจ่ายค่าสินไหมทดแทน ดังนั้นในการตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ(ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 จึงได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม โดยเพิ่มเป็นมาตรา 10 ทวิ ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ให้จัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ขึ้นเพื่อให้บริการเกี่ยวกับการจ่ายค่าเสียหายแก่ผู้ประสบภัยแทนทุกบริษัทประกันภัยและสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย โดยให้บริษัทกลางฯ มีสาขาครอบคลุมทุกจังหวัดทั่วประเทศ เพื่อความสะดวกแก่ประชาชนผู้ประสบภัย

จากสภาพการณ์นับแต่มีการจัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ตั้งแต่ปี 2540 เป็นต้นมาพบว่าการดำเนินงานของบริษัทกลางยังมีปัญหาและอุปสรรคอยู่มากทั้งปัญหาของกฎหมายและข้อเท็จจริงในการดำเนินงานของบริษัท ซึ่งมีประเด็นสภาพของปัญหาดังนี้

1. ปัญหาการดำรงอยู่ หรือค่าใช้จ่ายของบริษัทซึ่งต้องพึ่งพาจากบริษัทประกันภัยต่างๆ ที่มาถือหุ้น โดยการจัดสรรเงินจากเบี้ยประกันภัยให้บริษัทกลางฯ เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามสัดส่วนที่บริษัทประกันภัยนั้น ๆ รับประกันภัยรถภาคบังคับอยู่ เมื่อบริษัทประกันภัยต่างๆ ไม่จัดสรรเงินให้หรือจัดสรรเงินให้ล่าช้า จะทำให้เกิดปัญหาต่อสภาพคล่องทางการเงิน และมีผลกระทบต่อสถานะการเงินของบริษัทกลางฯ ที่จะดำเนินการต่อไป

2. ปัญหาการจัดสรรเงินสำรอง เพื่อจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่บริษัทกลางฯ ถ้าชำรุดทำให้บริษัทกลางฯ ต้องสำรองจ่ายค่าเสียหาย ให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถแทนทุกบริษัทประกันภัยไปก่อน และ เมื่อจ่ายค่าเสียหายแทนไปแล้ว บริษัทประกันภัยต่าง ๆ ได้จ่ายเงินทดรองคืนให้แก่บริษัทกลางฯ ถ้าชำรุด ทำให้บริษัทกลางฯ ขาดสภาพคล่อง เกี่ยวกับเงินทดรองจ่ายค่าเสียหาย ให้แก่ผู้ประสบภัยในคราวต่อไปนอกจากนั้นปัจจุบัน บริษัทกลางฯ ยังมีหนี้ค่ารักษาพยาบาลผู้ประสบภัยค้างจ่ายตามโรงพยาบาลต่างๆทั่วประเทศเป็นจำนวนมาก

3. ปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (Conflict of Interest) ระหว่างบริษัทประกันภัยกับบริษัทกลางฯ เกี่ยวกับการจ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยกล่าวคือ ก่อนมีการจัดตั้งบริษัทกลางฯ บริษัทประกันภัยต่าง ๆ มักกำหนดวงเงินในการจ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยเป็นจำนวนน้อยกว่าที่พึงจ่าย โดยจะสำรองหรือบีบจ่ายให้เหลือน้อย ในบางครั้งจะประวิงการจ่ายให้นานออกไป สิ่งเหล่านี้บริษัทประกันภัยได้ประโยชน์ทั้งสิ้น แต่เมื่อกฎหมายบัญญัติให้จัดตั้งบริษัทกลางฯ ขึ้นเพื่อจ่ายค่าเสียหายแทนทุกบริษัทประกันภัย บริษัทประกันภัยจึงเห็นว่าบริษัทกลางฯ เป็นต้นเหตุทำให้บริษัทประกันภัยจ่ายมากขึ้น จ่ายเร็วขึ้น ทำให้บริษัทประกันภัยเสียประโยชน์ จากการที่กฎหมายบัญญัติให้มีบริษัทกลางฯ จึงเป็นความขัดแย้งในทางผลประโยชน์ระหว่างบริษัทประกันภัยกับบริษัทกลางฯ

4. ปัญหาความขัดแย้งในทางผลประโยชน์ (Conflict of Interest) ระหว่างบริษัทประกันภัยด้วยกันเองในเรื่องการจ่ายเงินสมทบและการใช้บริการสาขาจากบริษัทกลางฯ กล่าวคือ บริษัทประกันภัยทุกบริษัทที่รับประกันภัยรถภาคบังคับมีหน้าที่ต้องจ่ายเงินสมทบให้บริษัทกลางฯ เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามสัดส่วนที่บริษัทประกันภัยนั้นๆมีรายได้จากเบี้ยประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้ บริษัทประกันภัยที่เป็นบริษัทขนาดใหญ่และมีการลงทุนสูง จะมีสาขาอยู่เกือบทุกจังหวัดทั่วประเทศได้เปรียบทางด้านการตลาดมียอดขายประกันภัยมาก เมื่อยอดขายมากย่อมต้องจ่ายเงินสมทบมากแต่ใช้บริการสาขา (outlet) จากบริษัทกลางฯ น้อยหรืออาจไม่ใช้เลย เพราะมีสาขาของตนเพื่อให้บริการแก่ผู้ประสบภัยมากอยู่แล้ว จึงเห็นว่าไม่ได้ใช้ประโยชน์ จากบริษัทกลางฯ เหมือนกับบริษัทขนาดเล็กที่มีสาขาน้อยกว่า จึงไม่สมควรออกเงินสมทบ เพราะตนไม่ได้ประโยชน์ แตกต่างกับบริษัทประกันภัยที่เป็นบริษัทขนาดกลางๆหรือบริษัทขนาดเล็กที่มีการลงทุนน้อยมีสาขาน้อยหรือไม่มีสาขาเลย จ่ายเงินสมทบน้อย แต่ใช้บริการสาขา (outlet) จากบริษัทกลางฯ มาก ได้ประโยชน์จากบริษัทกลางฯ มากแต่จ่ายเงินสมทบน้อย จึงเป็นความขัดแย้งในทางผลประโยชน์ ระหว่างบริษัทประกันภัยด้วยกันและส่งผลกระทบต่อมาสู่บริษัทกลางฯ

5. ปัญหาการขาดทุนจากการประกอบธุรกิจประกันภัยรถจักรยานยนต์ กล่าวคือ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 มาตรา 10 ทวิ วรรคหนึ่ง (2) เปิดโอกาสให้บริษัทกลางฯ

สามารถประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยเฉพาะการประกันภัยรถตามพระราชบัญญัตินี้ได้ ตามที่ได้ รับอนุมัติจากคณะกรรมการรัฐมนตรี ซึ่งปัจจุบันคณะกรรมการมีมติกำหนดให้ บริษัทกลางฯรับประกันภัยได้ เฉพาะรถจักรยานยนต์เท่านั้น และเบี้ยประกันภัยรถจักรยานยนต์จะถูกกว่าเบี้ยประกันภัยรถยนต์ แต่ ในความเป็นจริง โอกาสที่รถจักรยานยนต์จะเกิดอุบัติเหตุมีมากกว่ารถยนต์ จึงทำให้บริษัทกลางฯ ปัจจุบันนี้ประสบภาวะขาดทุน จากการรับประกันภัยรถจักรยานยนต์ทุกปีละหลายสิบล้านบาท เป็นเหตุให้บริษัทกลางฯ ที่ประสบปัญหาทางการเงินอยู่แล้วจากการจ่ายเงินสมทบล่าช้า และจ่ายคืน ค่าเสียหายทดแทนล่าช้าจากบริษัทประกันภัยต่าง ๆ ต้องประสบปัญหาทางการเงินหนักยิ่งขึ้น ไปอีก

จากความสำคัญของปัญหาดังกล่าว ทำให้การดำเนินงานของบริษัทกลางฯ มีผลกระทบต่อประชาชนผู้ประสบภัยและไม่สอดคล้องกับเจตนารมณ์ ของกฎหมายที่ต้องการให้บริษัทกลางฯ เข้ามาทำหน้าที่แทนบริษัทประกันภัยต่างๆ ในการแก้ปัญหาและอำนวยความสะดวกในระบบประกันภัยภาคบังคับ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งหากขจัดข้อขัดข้อง และมีการปรับปรุงแก้ไขปัญหาดังกล่าว ดังกล่าวจะทำให้ปัญหาการดำเนินงานของบริษัทกลางฯหมด ไป ไม่ว่าจะเป็นเรื่องรายได้ที่สามารถพึ่งพาตนเองได้ เรื่องความขัดแย้งในทางผลประโยชน์ (Conflict of Interest) ระหว่างกันรวมถึงเรื่องการประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยของบริษัท กลางฯ ซึ่งย่อมจะเอื้อประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนและสังคมส่วนรวมอย่างแท้จริงและสอดคล้องกับ เจตนารมณ์ของกฎหมายที่ต้องการให้บริษัทกลางฯเข้ามาทำหน้าที่แทนบริษัทประกันภัยต่างๆ อย่าง สมบูรณ์ ซึ่งผู้เขียนจะได้ศึกษาวิเคราะห์โดยละเอียดในบทต่อๆ ไป

2. สมมติฐานการวิจัย

ดังได้กล่าวแล้วว่าบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ถูกจัดตั้งขึ้น ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 ที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบันพบว่ามี ปัญหาในการดำเนินงาน และนำไปสู่ปัญหาและอุปสรรคในการบริหารจัดการ ซึ่งจากความสำคัญของปัญหาดังกล่าว ทำให้มีผลกระทบต่อประชาชนผู้ประสบภัย และไม่สอดคล้องกับเจตนารมณ์ ของกฎหมายที่ต้องการให้บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เข้ามาทำหน้าที่ในการจ่าย ค่าเสียหายแทนบริษัทประกันภัยเพื่อแก้ไขปัญหาและอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประสบภัยในระบบ การประกันภัยภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จึงมีความเห็น ว่าควรมีการศึกษาให้ทราบถึงสาเหตุแห่งปัญหา และแนวทางในการแก้ไขปัญหา จึงเกิดสมมติฐาน ว่า หากปรับปรุงแก้ไขให้บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เป็นองค์กรที่รับประกัน ภัยรถภาคบังคับ (Compulsory Insurance) ทั้งหมด ก็จะขจัดปัญหาและข้อขัดข้องต่าง ๆ ในการ ดำเนินงานของบริษัทกลาง ฯ ให้หมดไป และจะทำให้บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

สามารถดำเนินการ บริการผู้ประสบภัยได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชน โดยรวมและสอดคล้องกับเจตนารมณ์ ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 อย่างแท้จริง โดยรูปแบบของบริษัทกลาง ฯ ให้ภาครัฐโดยกระทรวงการคลัง เข้าไปถือหุ้นกับบริษัท ประกันภัยต่าง ๆ ในสัดส่วนดังนี้ คือ กระทรวงการคลังถือหุ้น 51 % และบริษัทประกันภัยต่าง ๆ ถือหุ้น 49 %

3. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

ในการวิจัยนี้ผู้เขียนมีวัตถุประสงค์ดังนี้ คือ

3.1 ศึกษาวิเคราะห์การจัดตั้งและการดำเนินงานของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

3.2 ศึกษาวิเคราะห์เพื่อทราบถึงสาเหตุของปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

3.3 ศึกษาวิเคราะห์ระบบการประกันภัยภาคบังคับของไทย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 และแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540

3.4 ศึกษาวิเคราะห์ระบบการประกันภัยภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่นตาม AUTOMOBILE LIABILITY SECURITY LAW

3.5 ศึกษาวิเคราะห์เพื่อหาแนวทางที่เหมาะสม ในการปรับปรุงแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ให้การบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพเป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย และเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนอย่างแท้จริง

4. ขอบเขตของการศึกษา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะทำการศึกษาเรื่องปัญหาการดำเนินงานของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 โดยศึกษาสาเหตุของปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานและการให้บริการแก่ประชาชนผู้ประสบภัยจากรถตลอดจนศึกษาถึงแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงให้การดำเนินงานของบริษัทกลางมีประสิทธิภาพ

ภาพในการบริหารจัดการและเป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายเพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนต่อไป

วิธีดำเนินการวิจัย

วิธีดำเนินการศึกษาวิจัยโดยทั่วไปจะเป็นการวิจัยเอกสาร(documentary Research) โดยศึกษาค้นคว้าและวิเคราะห์ข้อมูลจากหนังสือ บทความ วารสาร ข่าวสาร ด้วบทกฎหมายทั้งภาษาไทย ภาษาต่างประเทศรวมถึงเอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องรวมทั้งสอบถามความคิดเห็นจากผู้บริหารของกรมการประกันภัยและผู้บริหารของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

5. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

5.1 ได้ทราบถึงปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

5.2 ได้ทราบถึงหลักการสำคัญของกฎหมายว่าด้วยระบบประกันภัยรถภาคบังคับ (Compulsory Insurance) ของประเทศไทย

5.3 ได้ทราบถึงหลักการสำคัญของกฎหมายว่าด้วยระบบการประกันภัยรถภาคบังคับ (Compulsory Insurance) ของต่างประเทศ คือ ประเทศญี่ปุ่น

5.4 ใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงการดำเนินงานของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ต่อไป

บทที่ 2

ความเป็นมา แนวคิดในการจัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540

1. ความเป็นมาและแนวคิด

1.1 ความเป็นมาในการจัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา สภาพสังคมและเศรษฐกิจของประเทศไทยมีความเจริญก้าวหน้ามากขึ้น เป็นเหตุให้จำนวนรถยนต์เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ในขณะที่เดียวกันรถยนต์ก็ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากขึ้นตามไปด้วย ในแต่ละปีอุบัติเหตุจากการใช้รถก่อให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินเป็นจำนวนมาก แม้ว่าจะมีกฎหมายคุ้มครองผู้เสียหายหรือผู้ประสบภัยซึ่งได้แก่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิดและประกันภัยแต่มีผู้ประสบภัยจากรถจำนวนไม่น้อยที่ไม่ได้รับการชดเชยความเสียหาย หรือได้รับการชดเชยไม่คุ้มกับความเสียหายที่ได้รับจริง การใช้สิทธิทางแพ่งเรียกร้องค่าเสียหายต้องใช้ระยะเวลาดำเนินคดียาวนาน สร้างความเดือดร้อนให้แก่ผู้ประสบภัยเป็นอย่างมาก ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลต้องตกเป็นภาระแก่ตัวผู้ประสบภัย และของรัฐบาล โดยเฉพาะอย่างยิ่งความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิต ร่างกายและอนามัยนั้น หากได้รับการรักษาพยาบาลอย่างทันห่วงที่อาจทำให้มีชีวิตรอด หรือไม่ทุพพลภาพร้ายแรง ประกอบกับในประเทศไทยยังไม่มีประกันให้รถทุกคันต้องจัดทำประกันภัย ยังคงเป็นการทำประกันภัยโดยความสมัครใจของเจ้าของรถ ด้วยเหตุนี้รัฐจึงได้ตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535¹ ขึ้นเพื่อใช้บังคับ พระราชบัญญัติฉบับนี้มีเจตนารมณ์ให้ผู้ประสบภัยจากรถได้รับการชดเชยค่าเสียหายและได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอน และทันห่วงที่โดยการบังคับให้เจ้ารถทุกคน จะต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายโดยประกันภัยรถไว้กับบริษัทประกันภัยเพื่อเป็นหลักประกันว่า หากบุคคลใดประสบภัยจากรถและ

¹พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเล่มที่ 109 ตอนที่ 44 หน้า 45 ลงวันที่ 9 เมษายน 2535

- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้คือ เนื่องจากปรากฏว่าอุบัติเหตุอันเกิดจากรถได้เวลาจำนวนขึ้นในแต่ละปีเป็นเหตุให้ผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมากโดยผู้ประสบภัยดังกล่าวไม่ได้รับค่าชดเชยค่าเสียหายหรือได้รับการชดเชยค่าเสียหายไม่คุ้มกับความเสียหายที่ได้รับจริง และหากผู้ประสบภัยจะใช้สิทธิทางแพ่งเรียกร้องค่าเสียหายก็จะต้องใช้เวลาดำเนินคดียาวนาน เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยค่าเสียหายและได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันห่วงที่สมควรกำหนดให้กฎหมายว่าด้วยรถคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้”

เป็นผลให้บุคคลนั้นได้รับความเสียหาย ต่อชีวิต ร่างกาย และอนามัยแล้วจะมีบริษัทประกันภัยเข้ามา
รับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ กฎหมายฉบับนี้จึงเป็นที่มาของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ
(Compulsory Insurance)

โดยที่การประกันภัยที่เจ้าของรถต้องจัดให้มี เพื่อให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยเป็น
การประกันภัยค่าจูน ซึ่งผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก ต่อเมื่อผู้เอาประกันภัยรถคัน
ที่เอาประกันภัยไว้กับบริษัทเป็นฝ่ายผิด ทำให้ต้องมีการพิสูจน์ความรับผิด ซึ่งอาจต้องใช้เวลายาว
นาน ดังนั้นพระราชบัญญัติฉบับนี้ จึงได้บัญญัติให้มีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย โดย
ไม่ต้องรอกการพิสูจน์ความรับผิด โดยผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายต่อชีวิตหรือร่างกายสามารถ
ขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นได้จากบริษัทที่รับประกันภัยรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหาย โดยไม่ต้องรอ
ให้การพิสูจน์ความผิด เสร็จสิ้นเสียก่อน หรือหากเกิดกรณีชนแล้วหนี หรือรถคันที่ก่อให้เกิดความ
เสียหายแก่ผู้ประสบภัยไม่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 หรือเป็น
รถที่ถูกขโมยมา กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะเป็นผู้ชดใช้ความเสียหายให้ โดยผู้ประสบภัยหรือ
สถานพยาบาลสามารถขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นอันเป็นค่ารักษาพยาบาลหรือค่าปลงศพกรณีเสียชีวิต
จากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้โดยไม่ต้องรอกการพิสูจน์ความผิดเช่นเดียวกัน โดยในการขอรับ
ค่าเสียหายเบื้องต้นนี้ผู้ประสบภัยจะได้รับตามจำนวนที่จำเป็นซึ่งกำหนดไว้ในกฎกระทรวง

แม้ว่ากฎหมายดังกล่าวจะมีเจตนารมณ์ที่ดี มุ่งที่จะก่อประโยชน์เพื่อคุ้มครองแก่ผู้ประสบ
ภัยที่ได้รับอันตราย เนื่องจากอุบัติเหตุอันเกิดจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทาง หรือสิ่งที่บรรทุกหรือติดตั้ง
ในรถนั้นให้ได้รับการชดใช้ค่าเสียหายและได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันท่วงทีโดยไม่ต้อง
ต้องรอกการพิสูจน์ความรับผิดเสร็จสิ้นเสียก่อนแต่ในสภาพความเป็นจริง หลังจากพระราชบัญญัติคุ้มครอง
ผู้ประสบภัยจากรถมีผลใช้บังคับได้ระยะเวลาหนึ่ง ปรากฏว่าได้มีการร้องเรียนจากประชาชน
เป็นจำนวนมากว่าไม่ได้รับความสะดวกและประสบปัญหาในการใช้สิทธิขอรับค่าสินไหมทดแทน
ทั้งนี้เนื่องจากกฎหมายบังคับให้ประชาชนเจ้าของรถและผู้ใช้รถทุกคนจะต้องจัดให้มีการประกันภัย
รถโดยในการจัดทำประกันภัยนั้น ประชาชนสามารถซื้อหาประกันภัยได้จากตัวแทนหรือนายหน้า
ประกันภัย ซึ่งมีเครือข่ายอยู่ทุกจังหวัดทั่วประเทศ แต่ในการใช้สิทธิขอรับค่าเสียหายนั้นผู้ประสบภัย
จะต้องไปใช้สิทธิ ณ ที่ตั้งของสำนักงานใหญ่หรือสาขาของบริษัทประกันภัย ซึ่งในข้อเท็จจริง
ปรากฏว่าบริษัทประกันภัยส่วนใหญ่ยังมีสาขาไม่ครอบคลุมทุกจังหวัด จะมีสาขาอยู่เฉพาะใน
กรุงเทพและจังหวัดใหญ่ๆ ที่สำคัญตามภาคต่างๆ เพียงไม่กี่แห่งเท่านั้น ในขณะที่รถมีอยู่ทุกจังหวัด
ทั่วประเทศสามารถเคลื่อนที่ไปได้ทุกหนทุกแห่งและสามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุสร้างความเสียหาย
ต่อชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินให้แก่ประชาชนได้ทุกพื้นที่ เมื่อเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ที่ไม่มีสาขาของ

บริษัทประกันภัยตั้งอยู่ ผู้ประสบภัยก็จะประสบปัญหาและอุปสรรค ในการใช้สิทธิขอรับค่าสินไหมทดแทนเป็นอย่างมาก เนื่องจากต้องเสียเวลาเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปต่างพื้นที่ เพื่อขอรับค่าเสียหาย นอกจากนี้ในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย การดำเนินการของบริษัทประกันภัยแต่ละบริษัทยังไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน บางบริษัทบ่ายเบี่ยงหรือปฏิเสธการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นอันได้แก่ค่ายา ค่าน้ำเกลือและขอหลักฐานต่างๆ เพิ่มเติมนอกเหนือจากที่กฎหมายกำหนด เช่น สำเนาใบขับขี่ ภาพถ่ายการเกิดอุบัติเหตุ หรือบางบริษัทประวิงการจ่ายโดยขอตรวจสอบความถูกต้องของเอกสารจากสำนักงานใหญ่ก่อนเป็นต้น ภาครัฐได้ขอความร่วมมือธุรกิจประกันภัยให้ปรับปรุงระบบการจัดการสินไหมทดแทนเพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกแต่ก็ยังไม่ปรากฏว่ายังคงมีการร้องเรียนเรื่องการไม่ได้รับความสะดวกจากการไม่ได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอยู่เป็นจำนวนมาก ภาครัฐจึงได้หาแนวทางที่จะแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยได้มีการศึกษาแนวทางการดำเนินการของประเทศต่างๆ ที่มีกฎหมายในลักษณะเดียวกัน และมีข้อสรุปว่าจะต้องจัดให้มีองค์กรกลางขึ้นมาทำหน้าที่ ในการรับคำร้องและจ่ายค่าสินไหมทดแทนแทนทุกๆ บริษัทประกันภัย เนื่องจากหากกำหนดบังคับให้ทุกบริษัทประกันภัยจะต้องมีหน่วยงานเพื่อให้บริการจ่ายค่าสินไหมทดแทนในทุกจังหวัดก็จะเป็นการเพิ่มต้นทุนในการบริหารจัดการของธุรกิจประกันภัยเป็นอย่างมาก ดังนั้น จึงมีการแก้ไข เพิ่มเติมพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ครั้งที่ 3 ในปี พ.ศ.2540 จึงได้บัญญัติให้มีการจัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ขึ้นโดยบัญญัติไว้ในมาตรา 10 ทวิ

1.2 แนวคิดในการจัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

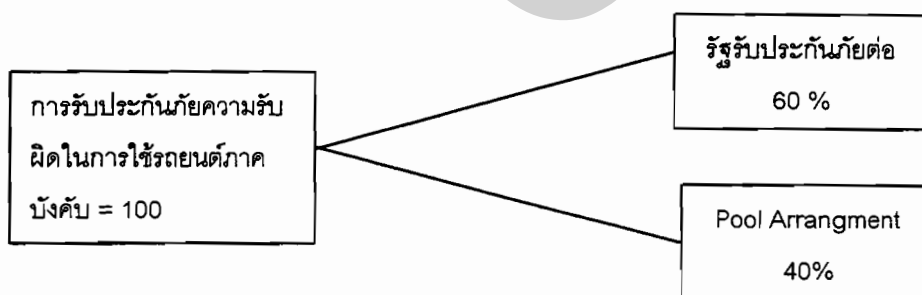
เนื่องจากรถที่ได้ประกันภัยไว้กับบริษัท อาจเกิดอุบัติเหตุได้ทุกท้องที่ทั่วราชอาณาจักร แต่บริษัทประกันภัยหลายบริษัทไม่มีสาขา ณ จังหวัดใดเลย นอกจากสำนักงานใหญ่ในกรุงเทพมหานครเท่านั้น บริษัทที่มีสาขามากที่สุดก็มิได้มีสาขาครบทุกจังหวัด เช่น จังหวัดแม่ฮ่องสอน ยังไม่มีบริษัทใดที่เปิดสาขาในจังหวัดดังกล่าว ทำให้ผู้ประสบภัยได้รับความเดือดร้อน ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปขอรับค่าเสียหายจากบริษัทประกันภัย แม้ว่าในกฎกระทรวงฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จะได้วางข้อกำหนดไว้ใน ข้อ 3 ว่า “ในจังหวัดที่บริษัทมีตัวแทนประกันวินาศภัย ตามข้อ 2 ไปดำเนินการรับประกันภัย บริษัทต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่ของบริษัท เพื่อบริการและจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัย” แต่การที่บริษัทจะเปิดสาขา ณ ที่แห่งใดก็ตาม บริษัทจะต้องมีเบี้ยประกันภัยมากพอกับค่าใช้จ่าย ด้วยเหตุนี้เอง ข้อกำหนดตามกฎกระทรวงดังกล่าวจึงไม่บรรลุผลตามวัตถุประสงค์ และหากจะแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 บังคับให้บริษัททุกบริษัทต้องเปิดสาขา เพื่อให้บริการแก่ผู้ประสบภัยให้ครบทุกจังหวัด ย่อมจะเป็นการสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายเกินกว่าที่จำเป็น ด้วยเหตุดังกล่าว ภาครัฐจึงเห็นว่าควรจัดตั้งบริษัทกลางฯ ขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์ให้บริการเกี่ยวกับการรับคำร้องขอ และการจ่ายค่าสินไหมทดแทน หรือเงินต่าง ๆ ตามพระราช

บัญญัตินี้แทนบริษัทประกันภัยทุกบริษัทรวมทั้งแทนสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้ด้วย นอก จากนี้กรมการประกันภัย ซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ยังได้ส่งเจ้าหน้าที่ของกรมการประกันภัย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปศึกษาคูณจนถึงแนวการดำเนินงานของต่างประเทศที่มี กฎหมายในลักษณะเดียวกันเช่น ประเทศญี่ปุ่น ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี และประเทศไต้หวัน จากการ ศึกษาดูงานระบบประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในประเทศญี่ปุ่น คณะศึกษาคูณได้เห็นรูปแบบระหว่าง บริษัทประกันภัยด้วยกันจะจัดตั้ง Pool ขึ้น บริษัทใดที่รับประกันภัยรถไว้ก็จะประกันต่อให้ Pool 40 % หลัง จากรัฐบาลประกันไว้ 60 % แล้ว จากนั้น Pool จะกระจายกลับไปให้บริษัทอีกทีหนึ่งกรมการประกันภัยจึง นำรูปแบบในการจัดตั้ง Pool ระหว่างบริษัทประกันภัยในประเทศญี่ปุ่นมาเป็นรูปแบบการจัดตั้งบริษัทกลาง ในประเทศไทย โดยให้บริษัทประกันภัยร่วมกันถือหุ้นในบริษัทกลางฯ ดังสรุปจากรายงานการดูงานดังนี้²

“เมื่อบริษัทประกันภัยรับประกันภัยภาคบังคับแล้ว บริษัทจะประกันต่อให้กับรัฐในอัตรา ร้อยละ 60 ของการประกันภัยชั้นแรกของบริษัทประกันภัยรับประกัน หลังจากหักค่าใช้จ่ายแล้ว การที่รัฐ เข้ามามีส่วนร่วมในการรับประกันต่อนี้ ก็เพื่อเข้ามามีส่วนร่วมในการกระจายความเสี่ยงของบริษัทประ กันภัย ในระหว่างบริษัทที่รับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับจะมีการรวมตัวกันและจัดตั้งขึ้นเป็นบริษัท กลางฯ ในการดูแลและตรวจสอบ (Pool Arrangement) เพื่อที่บริษัทจะได้ร่วมกันเฉลี่ยความเสี่ยงภัยใน การรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ โดยในส่วนร้อยละ 40 ของการประกันชั้นแรกของบริษัทประกันภัย รับประกันที่เหลือนั้น บริษัทจะประกันภัยต่อให้บริษัทกลางฯ แล้วบริษัทกลางฯ จะกระจายกลับไปให้ แก่บริษัทอีกครั้งหนึ่ง โดยอาศัยหลักเกณฑ์แบ่งส่วนดังนี้

- (1) ปริมาณเบี้ยประกันภัยรับเฉพาะส่วนการประกันภัยภาคบังคับของปีที่แล้ว
- (2) สินทรัพย์ของบริษัทกลางตามราคาบัญชีของปีที่แล้ว”

ภาพที่ 1 สัดส่วนการรับประกันภัย



ที่มา : อาทิจ ตั้งกัลยานนท์ “การประกันภัยความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับของ ประเทศญี่ปุ่น” วารสารประกันภัย : หน้า 63

² ศิริบุญ งามวงษ์วาน. “กฎหมายที่เหมาะสมสำหรับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ” หน้า 41 – 42.

2. การจัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

2.1 การเกิดบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด

2.1.1 ผู้ถือหุ้นของบริษัท ตามประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่องหลักเกณฑ์การดำเนินการจัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และระยะเวลาในการเข้าซื้อหุ้นของบริษัทประกันวินาศภัยที่ได้รับอนุญาตประกันภัยรถ ลงวันที่ 23 มกราคม 2541 กำหนดหลักเกณฑ์การดำเนินการจัดตั้งบริษัทกลางฯ และระยะเวลาในการเข้าซื้อหุ้นของบริษัทประกันวินาศภัยที่ได้รับอนุญาตประกันภัยรถไว้ดังนี้

1. ทุนจดทะเบียนของบริษัทกำหนดไว้เป็นจำนวนหนึ่งร้อยล้านบาท แบ่งออกเป็นสิบล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละสิบบาท ชำระค่าหุ้นครั้งแรกร้อยละสิบห้า
 2. จำนวนหุ้นที่แต่ละบริษัทต้องเข้าซื้อหุ้นให้มีจำนวน ดังต่อไปนี้
 - (1) บริษัทที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบธุรกิจประกันวินาศภัย ตามประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องการกำหนดเงื่อนไขการจัดตั้งบริษัทเพื่อประกอบธุรกิจประกันชีวิตหรือธุรกิจประกันวินาศภัย ฉบับวันที่ 1 มิถุนายน 2538 ให้เข้าซื้อหุ้นบริษัทละห้าหมื่นหุ้น
 - (2) บริษัทนอกจาก (1) ให้เข้าซื้อหุ้นบริษัทละสองหมื่นหุ้น จำนวนหุ้นที่ยังเหลืออยู่ ให้เฉลี่ยตามสัดส่วนของเบี้ยประกันภัยรับสุทธิของปี 2537 ถึงปี 2539
 3. การเข้าซื้อหุ้นตามข้อ 2 ให้บริษัททำเป็นหนังสือยื่นต่ออธิบดีกรมการประกันภัยภายในกำหนดสิบห้าวันนับแต่วันที่ลงในประกาศ
 4. ให้อธิบดีกรมการประกันภัยกำหนดระยะเวลาการส่งใช้เงินค่าหุ้นและรวบรวมเงินส่งใช้ค่าหุ้นมอบให้คณะกรรมการชุดแรกของบริษัทเพื่อใช้ในกิจการของบริษัทต่อไป
- เมื่อครบกำหนดเวลาและหลักเกณฑ์ที่ประกาศแล้ว ปรากฏว่ามีบริษัทประกันภัยเข้าซื้อหุ้นทั้งหมด 67 บริษัทพร้อมจำนวนหุ้นที่มีสิทธิได้รับปรากฏตามตารางดังนี้

³ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถแก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 3 พ.ศ.2540 มาตรา 10 ทวิวรรคสอง กำหนดว่า “บริษัททุกบริษัทต้องเข้าซื้อหุ้นในการจัดตั้งการเพิ่มหุ้นและดำเนินการใด ๆ ตาม หลักเกณฑ์ที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด”

ตารางที่ 2 รายนามผู้ถือหุ้นบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

ผู้ถือหุ้นกลุ่มใหญ่ (จำนวนหุ้น 500,001 หุ้นขึ้นไป)

ลำดับ	รายชื่อบริษัท	จำนวนหุ้น
1	บริษัท นารายณ์สากลประกันภัย จำกัด	832,447
2	บริษัท มิตรแท้ประกันภัย จำกัด	571,176
3	บริษัท ลิเบอร์ตี้ประกันภัย จำกัด	1,242,776
4	บริษัท วิริยะประกันภัย จำกัด	1,676,369
5	บริษัท สิ้นมั่นคงประกันภัย จำกัด (มหาชน)	639,389

ผู้ถือหุ้นกลุ่มกลาง (จำนวนหุ้น 50,001 – 500,000 หุ้น)

ลำดับ	รายชื่อบริษัท	จำนวนหุ้น
6	บริษัท กรุงเทพประกันภัย จำกัด (มหาชน)	175,584
7	บริษัท กรุงไทยพานิชประกันภัย จำกัด	201,691
8	บริษัท คอมไบค์ อินชัวร์รันส์ (ไทยแลนด์) จำกัด	52,633
9	บริษัท คัมเกล้าประกันภัย จำกัด (มหาชน)	141,689
10	บริษัท คูเนี่ย ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด	52,633
11	บริษัท เจนเนอราลี่ประกันภัย (ไทยแลนด์) จำกัด	52,633
12	บริษัท เจ้าพระยาประกันภัย จำกัด	52,633
13	บริษัท ทิพยประกันภัย จำกัด (มหาชน)	239,902
14	บริษัท ไทยเจริญประกันภัย จำกัด	52,633
15	บริษัท ไทยพัฒนาประกันภัย จำกัด	245,060
16	บริษัท ไทยศรีสุริคประกันภัย จำกัด	487,068
17	บริษัท ไทยเศรษฐกิจประกันภัย จำกัด	132,741
18	บริษัท ธนชาติประกันภัย จำกัด	52,633
19	บริษัท ธนวัฒน์ประกันภัย จำกัด	52,633
20	บริษัท นวกิจประกันภัย จำกัด	78,424
21	บริษัท นำสินประกันภัย จำกัด (มหาชน)	184,743
22	บริษัท นิวแฮมพ์เชอร์อินชัวร์รันส์ จำกัด	63,160
23	บริษัท บางกอกสหประกันภัย จำกัด (มหาชน)	57,791
24	บริษัท บีที ประกันภัย จำกัด	83,161
25	บริษัท ประกันคุ้มภัย จำกัด	121,056
26	บริษัท ประกันภัยไทยวิวัฒน์ จำกัด (มหาชน)	108,319

ตารางที่ 2 (ต่อ)

27	บริษัท พัชรประกันภัย จำกัด	78,424
28	บริษัท พุทธธรรมประกันภัย จำกัด	52,633
29	บริษัท ส่งเสริมประกันภัย จำกัด	73,792
30	บริษัท สมโพธิ์ เจแปน ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด	52,633
31	บริษัท สัมพันธ์ประกันภัย จำกัด	320,642
32	บริษัท ออลอันซ์ ซีที ประกันภัย จำกัด	52,633
33	บริษัท อวิว่า ประกันภัย จำกัด (ไทย) จำกัด	119,688
34	บริษัท อาคเนย์ประกันภัย(2000) จำกัด	314,010
35	บริษัท เอรಾವังประกันภัย จำกัด	108,530
36	บริษัท แอกราประกันภัย จำกัด (มหาชน)	72,107
37	บริษัท แอ็ควานซ์ อินซัวรันส์ จำกัด	52,633
38	บริษัท โอสทสภาประกันภัย จำกัด	52,633

ผู้ถือหุ้นกลุ่มเล็ก (จำนวนหุ้นน้อยกว่า 50,001 หุ้น)

ลำดับ	รายชื่อบริษัท	จำนวนหุ้น
39	บริษัท กมลศุ โกลบอลประกันภัย จำกัด	31,685
40	บริษัท คิวบีอี ประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด	46,212
41	บริษัท จริฎุประกันภัย จำกัด (มหาชน)	32,106
42	บริษัท ซัพพอร์ตประกันภัย (ประเทศไทย) จำกัด	22,422
43	บริษัท เทเวศประกันภัย จำกัด (มหาชน)	40,001
44	บริษัท ไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน)	31,896
45	บริษัท ไทยพาณิชย์ประกันภัย จำกัด (มหาชน)	26,527
46	บริษัท ไทยสมุทรประกันภัย จำกัด	34,106
47	บริษัท นิวอินเดียน แอสซัวรันส์ จำกัด	25,474
48	บริษัท ประกันภัยศรีเมือง จำกัด	37,054
49	บริษัท ประกันภัยสากล จำกัด	31,580
50	บริษัท พระนครธนบุรีประกันภัย จำกัด	27,790
51	บริษัท พาณิชยการประกันภัย จำกัด	24,422
52	บริษัท ไพนูลย์ประกันภัย จำกัด	41,475
53	บริษัท ไพศาลประกันภัย จำกัด	36,527
54	บริษัท ภัทรประกันภัย จำกัด (มหาชน)	22,632

ตารางที่ 2 (ต่อ)

55	บริษัท มิตรสุข สุมิโตโม อินชัวร์รันส์ สาขาประเทศไทย จำกัด	45,054
56	บริษัท เมืองไทยประกันภัย จำกัด	45,686
57	บริษัท โรยัลแอนด์ซันอัลลายแอนซ์ประกันภัย จำกัด	29,054
58	บริษัท วิรสินประกันภัย จำกัด	22,948
59	บริษัท ศรีอยุธยาประกันภัย จำกัด (มหาชน)	32,001
60	บริษัท สยามซิติ อินชัวร์รันส์ จำกัด	28,422
61	บริษัท สหนิรภัยประกันภัย จำกัด	21,264
62	บริษัท สหมงคลประกันภัย จำกัด	23,053
63	บริษัท สหวัฒนาประกันภัย จำกัด	37,054
64	บริษัท สามัคคีประกันภัย จำกัด (มหาชน)	48,107
65	บริษัท สินทรัพย์ประกันภัย จำกัด	44,633
66	บริษัท อินทรประกันภัย จำกัด (มหาชน)	33,896
67	บริษัท เอเชียสากลประกันภัย จำกัด	22,948

ที่มา : รายงานประจำปีบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (พ.ศ. 2545)

2.1.2 การจดทะเบียนบริษัทและการแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัท

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 10 ทวิ วรรคสาม ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 ได้บัญญัติว่าในการจัดตั้งบริษัทกลางฯ ให้รัฐมนตรีกำหนดระยะเวลาให้บริษัทเข้าชื่อชื้อหุ้น และเมื่อครบกำหนดระยะเวลาให้บริษัทเข้าชื่อชื้อหุ้นแล้ว ให้อธิบดีกรมการประกันภัยเป็น ผู้รวบรวมหุ้นที่มีผู้เข้าชื่อชื้อไว้ เพื่อกำหนดจำนวนหุ้น จัดทำหนังสือบริคณห์สนธิและข้อบังคับ กำหนดรายชื่อกรรมการและผู้สอบบัญชีชุดแรกของบริษัทตลอดจนข้อความอื่นที่จำเป็นต้องมีในการจดทะเบียน แล้วนำไปจดทะเบียนบริษัทและให้ผู้มีอำนาจดำเนินการเกี่ยวกับการจดทะเบียนบริษัทตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ดำเนินการรับจดทะเบียนและให้ถือว่าบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เป็นบริษัทจำกัด ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และเป็นบริษัทประกันวินาศภัยตามกฎหมายว่าด้วย ประกันวินาศภัย นับแต่วันที่ได้จดทะเบียน ทั้งนี้บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ได้รับการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคลจากนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัท เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2541 ตามทะเบียนเลขที่ 158/2541

สำหรับคณะกรรมการบริษัท ซึ่งมีหน้าที่กำหนดแนวนโยบาย แผนงาน และกลยุทธ์ทางธุรกิจ ตลอดจนควบคุมการดำเนินงานของบริษัทนั้นตามข้อบังคับของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ข้อ 16 กำหนดให้ที่ประชุมใหญ่ผู้ถือหุ้นเป็นผู้เลือกตั้งคณะกรรมการบริษัทจำนวน 16 คน ซึ่งคณะกรรมการชุดปัจจุบันประกอบด้วย บุคคลปรากฏตามตารางดังนี้

ตารางที่ 3 รายนามคณะกรรมการบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

ลำดับ	รายชื่อ	บริษัท	ตัวแทนกลุ่ม
1	นายเรืองเดช คุชฎีสุรพจน์	บมจ.สินมั่นคงประกันภัย	ใหญ่
2	นายมนัส เกษกมล	บ. นารายณ์สากลประกันภัย จก.	ใหญ่
3	นายสุเทพ จันทรศรีชวลา	บ.มิตรแท้ประกันภัย จก.	ใหญ่
4	นายสมพจน์ เจียมพานทอง	บ.วิริยะประกันภัย จก.	ใหญ่
5	นายอานนท์ ว่างสุ	บมจ.กรุงเทพประกันภัย	กลาง
6	นายจารึก กังวานพณิชย์	บมจ.ทิพยประกันภัย.	กลาง
7	นายจิรพันธ์ อัสวธรรณกุล	บมจ. ประกันภัยไทยวิวัฒน์	กลาง
8	นายพุทธพงษ์ คำนบุญสุด	บมจ. ไทยเศรษฐกิจประกันภัย	กลาง
9	นายฉัตรนัย อินทรสุขศรี	บ. เมืองไทยประกันภัย จก.	เล็ก
10	นายนพดล สันติภากรณ์	บ. วิธสินประกันภัย จก.	เล็ก
11	นายโสภณ เดชเทพพร	บมจ. อีทรประกันภัย	เล็ก
12	นายอนันต์ ชัยพัธนา	บ.เอเชียสากลประกันภัย จก.	เล็ก
13	นายสรศักดิ์ ทันตสุวรรณ	ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการประกันภัย
14	ร.ท.สุชาย เชาววิศิษฐ	ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการประกันภัย
15	นายไพศาล โชติไพบูลย์พันธุ์	ผู้แทนกรรมการประกันภัย	กรรมการประกันภัย
16	นายสมพร สืบถวิลกุล	บริษัทกลางฯ	ผจก.บริษัทกลางฯ

ที่มา : รายงานประจำปี บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (พ.ศ. 2545)

2.1.3 ค่าใช้จ่ายของบริษัท

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 10 ทวิ วรรคเจ็ด ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 ได้บัญญัติให้บริษัทประกันภัยที่ถือหุ้นบริษัทกลางต้องเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทกลางฯ โดยให้จ่ายเป็นเงินสมทบทุกรอบสามเดือนตามสัดส่วนของเบี้ยประกันภัยที่บริษัทประกันภัยต่างๆ ได้รับจากการประกันภัยรถภาคบังคับในแต่ละสามเดือนที่ผ่านมาในอัตราและวิธีการที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด⁴ ซึ่งตามประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่องหลักเกณฑ์และวิธีการจ่ายเงินสมทบ เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

⁴เรื่องเดียวกันมาตรา 10 ทวิวรรคเจ็ด กำหนดว่า “ทุกรอบสามเดือนบริษัทต้องออกเงินสมทบเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายของบริษัทกลางตามสัดส่วนของเบี้ยประกันภัย ที่บริษัทได้รับจากการรับประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้ในแต่ละสามเดือนที่ผ่านมาในอัตราและวิธีการที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด”

ลงวันที่ 25 พฤษภาคม 2541 กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการจ่ายเงินสมทบเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายของบริษัท
กลางฯ ดังนี้ คือ

1. ให้บริษัทประกันภัยประเภทประกันภัยรถยนต์จ่ายเงินสมทบให้แก่บริษัทกลางฯ ภายใน
สามสิบวัน นับแต่วันสิ้นรอบสามเดือน ในอัตราร้อยละสองจุดห้าของเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากผู้เอา
ประกันภัย

การคำนวณเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัยให้ใช้เกณฑ์สิทธิโดยให้นำเบี้ยประ
กันภัยที่เกิดขึ้นในรอบสามเดือนใดแม้ว่าจะยังไม่ได้รับชำระในรอบสามเดือนนั้นมารวมคำนวณเป็นเบี้ย
ประกันภัยของรอบสามเดือนนั้น

2. การจ่ายเงินตามข้อ 1 ให้บริษัทประกันภัยจ่ายดังนี้

(1) เงินสด เช็ค หรือตราพ

(2) โอนเงินจ่ายเข้าบัญชี บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด ที่ฝากไว้

กับธนาคารพาณิชย์

3. ในกรณีบริษัทประกันภัยจ่ายเงินสมทบเป็นเช็คหรือตราพ จะต้องส่งจ่ายในนามบริษัท
กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

4. ในกรณีบริษัทจำกัดส่งเงินสมทบเพื่อจ่ายให้แก่บริษัทกลางฯ เกินจำนวนที่ต้องชำระในรอบ
สามเดือนใด ให้บริษัทประกันภัยยื่นคำร้องตามแบบที่นายทะเบียนกำหนดเพื่อขอนำเงินในส่วนที่เกินนั้น
ไปจ่ายเป็นเงินสมทบให้แก่บริษัทกลางฯ ในรอบสามเดือนต่อ ๆ ไปจนกว่าเงินในส่วนเกินนั้นจะหมด

5. ประกาศนี้มีผลใช้บังคับ สำหรับการจ่ายเงินสมทบรอบสามเดือนแรกคือเดือนตุลาคมถึง
เดือนธันวาคม 2541 เป็นต้นไป

ต่อมาได้มีประกาศกระทรวงพาณิชย์ลงวันที่ 22 พฤศจิกายน 2542 ได้ลดอัตรการจ่ายเงิน
สมทบจากร้อยละสองจุดห้าเหลืออัตราร้อยละสอง โดยให้มีผลบังคับใช้ สำหรับการจ่ายเงินสมทบรอบ
เดือนกรกฎาคมถึงเดือนกันยายน 2542 เป็นต้นไป

ในการที่กฎหมายบัญญัติให้บริษัทประกันภัยทุกบริษัทออกเงินสมทบเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายของ
บริษัทกลางฯ นั้น ในระยะเริ่มแรกบริษัทประกันภัยหลายรายเห็นว่าไม่เป็นธรรม เนื่องจากบริษัทประ
กันภัยเป็นผู้ดำเนินธุรกิจหารายได้เข้าบริษัท ซึ่งเป็นน้ำพักน้ำแรงของบริษัทประกันภัยเองทั้งสิ้น แต่
กฎหมายบังคับให้ต้องนำรายได้ที่ได้รับมาไปจ่ายเป็นค่าใช้จ่ายให้กับบุคคลอื่น เหมือนเป็นการถูกเอารัด
เอาเปรียบจึงมีบริษัทประกันภัยหลายรายไม่ยอมออกเงินสมทบให้บริษัทกลางฯ เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการ
ดำเนินงาน และเป็นปัญหากับบริษัทกลางฯ อย่างมากในการดำเนินงานช่วงแรก ๆ จากนั้นในช่วงปีต่อ ๆ
มาปัญหาเริ่มคลี่คลายลงจากไม่ยอมจ่ายมาเป็นจ่ายล่าช้า และจนถึงปัจจุบันนี้ ยังมีบริษัทประกันภัยที่ออก
เงินสมทบเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายให้กับบริษัทกลางฯ ถ้าข้อมูลข้างต้นปรากฏตามตารางดังนี้

ตารางที่ 4 เงินสมทบเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

ปี พ.ศ.	รายรับเบี้ยประกันภัยรถ ภาคบังคับทั้งระบบ (บาท)	เงินสมทบที่บริษัท ประกันภัยจ่ายเป็น ค่าใช้จ่ายของบริษัท (ล้านบาท)	เงินสมทบค้างรับ เกินกว่า 90 วัน (ล้านบาท)	จำนวน บริษัทที่ค้าง จ่าย (ราย)
2541(ต.ค-ธ.ค.)	1,924,842,679	51.00	-	-
2542	7,047,125,760	147.73	11.88	2
2543	7,019,771,221	132.55	38.06	8
2544	7,117,073,223	139.01	40.62	7
2545	7,042,585,059	128.64	7.18	2
2546 (มิ.ย.)	3,848,161,538*	77.5*	2.64*	1

ที่มา : บริษัท ไทยอินชัวร์เรสค้ำประกันภัยรถ จำกัด และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

* เป็นตัวเลขประมาณการ

2.2 การดำเนินกิจการของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

2.2.1 การให้บริการรับคำร้องขอและการจ่ายค่าสินไหมทดแทน แทนบริษัทประกันภัย

บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ได้เปิดดำเนินการให้บริการเกี่ยวกับการรับคำร้องขอและการจ่ายค่าสินไหมทดแทน หรือเงินต่าง ๆ ตามพระราชบัญญัติ⁵ แทนบริษัทประกันภัยเริ่มแรก ณ สำนักงานใหญ่ เลขที่ 65 / 42 เอ ชั้น 3 อาคารชานาญเพ็ญชาติ บิสิเนสเซ็นเตอร์ ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร ตั้งแต่วันที่ 12 มิถุนายน 2541 เป็นต้นมา และโดยที่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2540 มาตรา 19 ได้บัญญัติให้บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จัดให้มีสถานที่ดำเนินการเพื่อให้บริการครบทุกจังหวัดรวมทั้งกรุงเทพมหานครให้แล้วเสร็จภายใน 1 ปี นับแต่วันที่พระราชบัญญัติฉบับนี้ใช้บังคับ ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ประสบภัยสามารถขอรับค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทกลางฯ ได้ไม่ว่าจะเป็นผู้ประสบภัยจากรถที่ทำประกันภัยกับบริษัทใด ส่วนการจัดให้มีสถานที่ดำเนินการเพิ่มเติมต่อไปเพื่อให้สอดคล้องกับปริมาณความต้องการของการให้บริการแก่ผู้ประสบภัยจากรถให้เป็นไป

⁵เรื่องเดียวกัน, มาตรา 10 ทวิ วรรค 1 (1) ให้บริการเกี่ยวกับการรับคำร้องขอและการจ่ายค่าสินไหมทดแทนหรือเงินต่าง ๆ ตามพระราชบัญญัตินี้และดำเนินการ ตามที่บริษัทหรือสำนักงานของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะได้รับมอบหมาย

บริษัทกลางฯ จ่ายค่าเสียหายแก่ผู้ประสบภัยในกรณีในพื้นที่นั้นมีสาขาของบริษัทประกันภัยตั้งอยู่ ดังนั้น บริษัทประกันภัยและบริษัทกลางฯ จึงได้มีข้อตกลงเรื่องพื้นที่ที่ทับซ้อนระหว่างกัน ซึ่งได้ข้อสรุปว่าสาขาของบริษัทประกันภัยจะเป็นผู้จ่ายค่าเสียหายเอง และนับตั้งแต่ พ.ศ. 2541 – 2546 บริษัทกลางฯ ได้จ่ายค่าเสียหายแทนบริษัทประกันภัยต่าง ๆ แล้วปรากฏตามตารางดังนี้

ตารางที่ 5 จำนวนเงินค่าเสียหายที่บริษัทกลางฯ จ่ายแทนบริษัทประกันภัย

ปี พ.ศ.	จ่ายค่าเสียหายแทน บริษัทประกันภัยทั่ว ประเทศ	จำนวนผู้ ประสบภัย (ราย)	เงินสำรองค้างจ่ายเกินกว่า 90 วัน (ล้านบาท)	จำนวนบริษัท ค้างจ่าย (ราย)
2541	-	-	1.47	4
2542	31,634,141 บาท	1,818	22.35	34
2543	302,257,946 บาท	27,749	39.59	40
2544	530,888,418 บาท	51,108	42.00	45
2545	511,421,605 บาท	53,791	46.24	48
2546 (มิ.ย)	333,101,057* บาท	14,656*	25.31*	22*

หมายเหตุ : ข้อมูลสรุปจากรายงานของบริษัทกลางฯ คຸ່ມครองผู้สภภัยจากรด จำกัด

*ตัวเลขประมาณการ

2.2.2 ประกอบธุรกิจรับประกันภัยรถจักรยานยนต์

พระราชบัญญัติคຸ່ມครองผู้สภภัยจากรด พ.ศ. 2535 มาตรา 10 ทวิ วรรคหนึ่ง (2) ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติคຸ່ມครองผู้สภภัยจากรด (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2540 บัญญัติให้บริษัทกลางฯ ประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยเฉพาะการประกันภัยรถตามพระราชบัญญัตินี้ ตามที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี⁷ และในการประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2542 คณะรัฐมนตรี มีมติให้บริษัทกลางฯ รับประกันภัย เฉพาะรถจักรยานยนต์ จากมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว สืบเนื่องมาจากประชาชนผู้ใช้รถจักรยานยนต์ซึ่งมีอยู่จำนวนมากได้ร้องเรียนไปยังกรมการประกันภัยถึงความเดือดร้อนในการหาซื้อประกันภัย เนื่องจากบริษัทประกันภัยพยายามหลีกเลี่ยงหรือบ่ายเบี่ยงการรับประกันภัยรถประเภทนี้ หรือถ้าจะรับประกันภัยก็จะรับในอัตราที่สูงกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด ภาครัฐได้ขอความร่วมมือไปยังสมาคมประกันวินาศภัย เพื่อให้แก้ไขปัญหาดังกล่าว ทางสมาคมประกันวินาศภัย ได้เสนอ

⁷ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 10 ทวิ วรรคหนึ่ง (2) “ประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยเฉพาะประกันภัยรถ ตามพระราชบัญญัตินี้ ตามที่ได้รับอนุมัติจากคณะ รัฐมนตรี”

ให้บริษัทกลางฯ ทำหน้าที่ในการรับประกันภัย เพื่อเป็นทางเลือกของประชาชน เนื่องจากบริษัทกลางฯ ถือหุ้นโดยบริษัทประกันภัยที่รับประกันภัยรถตามกฎหมายนี้อยู่แล้ว ดังนั้นเมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2542 คณะรัฐมนตรีจึงมีมติให้บริษัทกลางฯ รับประกันภัยรถจักรยานยนต์ อันเป็นภารกิจเพิ่มเติม จากวัตถุประสงค์หลักที่ให้บริการด้านสินไหมทดแทนโดยบริษัทกลางฯ เริ่มทำการรับประกันภัยรถจักรยานยนต์ เมื่อวันที่ 16 เมษายน 2542 โดยยึดหลัก เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่เจ้าของรถจักรยานยนต์ให้มีทางเลือกในการทำประกันภัยเพิ่มขึ้น เพื่อแก้ปัญหาค่าเบี้ยประกันภัยรถจักรยานยนต์เกินราคา และการขายเบี้ยไม่รับทำประกันภัยของบริษัทประกันภัย รวมทั้งเพื่อขยายฐานจำนวนการจัดทำประกันภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ให้เพิ่มสูงขึ้นและในการรับประกันภัยรถจักรยานยนต์นั้น เป็นที่ทราบกันดี ทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจประกันภัยว่ามีแต่จะประสบภาวะขาดทุน เนื่องจากจำนวนเบี้ยประกันภัยของรถจักรยานยนต์ต่ำกว่าความเสี่ยงภัยที่มีอยู่ โดยจากการจ้างผู้เชี่ยวชาญนักคณิตศาสตร์ ประกันภัยทำการศึกษาอัตราเบี้ยประกันภัยที่เหมาะสมสำหรับรถจักรยานยนต์ ผลการศึกษาปรากฏว่า อัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับรถจักรยานยนต์ คิดคำนวณความเสี่ยงออกมาอยู่ที่ 600 บาทต่อคัน แต่ภาครัฐประกาศเก็บเบี้ยประกันภัยเพียง 200 บาทต่อคันเท่านั้น ซึ่งเป็นอัตราต่ำกว่าความเป็นจริงถึง 400 บาทต่อคัน ซึ่งเป็นต้นเหตุที่บริษัทประกันภัยขายเบี้ยไม่รับประกันภัยรถจักรยานยนต์เพราะมีแต่จะขาดทุน แต่เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติให้บริษัทกลางฯ รับประกันภัยรถจักรยานยนต์ บริษัทกลางฯ โดยคณะกรรมการบริษัทจึงได้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อกำหนดนโยบายการรับประกันภัยรถจักรยานยนต์ โดยกำหนดกรอบการดำเนินงานภายใต้การควบคุม 3 ประการคือ

1. Loss Ratio (อัตราเบี้ยประกันภัยเปรียบเทียบกับความเสี่ยงภัยที่เกิดขึ้นจริง) ของบริษัทกลางฯ จะต้องไม่สูงกว่าภาคธุรกิจประกันภัย และจากผลการดำเนินงานของบริษัทกลางฯ ตั้งแต่เริ่มรับประกันภัยมี Loss Ratio ต่ำกว่าภาคธุรกิจมาโดยตลอด

2. อายุหนี้เบี้ยประกันภัยค้างรับต้องไม่สูงหรือค้างนาน ซึ่งจากผลการดำเนินงานของบริษัทกลางฯ ค่าเบี้ยประกันภัยค้างรับมีอายุหนี้ โดยเฉลี่ยประมาณ 15 – 20 วัน

3. ค่าใช้จ่ายดำเนินงานต้องไม่สูงมาก จากผลการดำเนินงานค่าใช้จ่ายในการรับประกันภัยของบริษัทกลางฯต่ำกว่า บริษัทประกันภัยโดยทั่วไป คือ ค่าใช้จ่ายอยู่ที่ประมาณร้อยละ 12 บาท

แม้ว่าบริษัทกลางฯ จะกำหนดกรอบการทำงานที่เข้มงวดและควบคุมการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ แต่ก็เป็นไปได้ตามที่คาดการณ์ไว้คือ ธุรกิจการรับประกันภัยรถจักรยานยนต์มีผลประกอบการขาดทุนต่อเนื่องทุกปี นับแต่เริ่มรับประกันภัยและรุนแรงมากขึ้น คณะกรรมการบริษัทจึงมีมติให้งดจ่ายค่าคอมมิชชั่นแก่ตัวแทนในการรับประกันภัยรถจักรยานยนต์ (ดกปีละ 36 ล้านบาท) นับแต่เดือนเมษายน 2545 เพื่อเป็นการลดภาระค่าใช้จ่ายของบริษัท ซึ่งก็ได้รับการท้วงติงจากกรมการ

ประกันภัยว่า อาจทำให้ประชาชนเดือดร้อน หากซื้อกรมธรรม์ได้ยากและอาจต้องซื้อกรมธรรม์ในราคาสูงขึ้น แต่คณะกรรมการบริษัทได้ขอทบทวนใช้มาตรการดังกล่าว โดยจะประเมินผลภายใน 3 เดือนแรก หากประชาชนได้รับความเดือดร้อนก็จะพิจารณาทบทวน แต่ผลปรากฏว่าแม้จะไม่มีค่าคอมมิชชั่นให้ตัวแทน จำนวนกรมธรรม์ที่เข้ามายังบริษัทกลางฯ กลับเพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะไตรมาสสุดท้าย ของปี 2545 มีจำนวนกรมธรรม์กว่า 3 แสน รายต่อเดือน

อย่างไรก็ตามแม้ว่าบริษัทกลางฯ จะมีค่าใช้จ่ายและมีการดำเนินการควบคุมอัตราค่าเสียหาย (Loss Ratio) ได้ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยภาคธุรกิจแต่บริษัทกลางฯ ก็ยังประสบภาวะการขาดทุนจากการรับประกันภัยรถจักรยานยนต์ ทั้งนี้เนื่องจากค่าสินไหมทดแทนสูงมากเมื่อเทียบกับเบี้ยประกันภัยที่ได้รับ นอกจากนี้ยังปรากฏว่าบริษัทประกันภัยบางบริษัทไม่ส่งเงินสมทบเพื่อค่าใช้จ่ายและเงินสำรองค่าสินไหมทดแทนรวมทั้งเงินสำรองจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทกลางฯ ได้สำรองจ่ายไปก่อนให้แก่บริษัทภายในระยะเวลาที่กำหนด ส่งผลให้บริษัทเกิดปัญหาสภาพคล่องทางการเงิน ภาครัฐตระหนักถึงปัญหาที่เกิดขึ้นจึงตั้งคณะกรรมการเพื่อพิจารณาปรับอัตราเบี้ยประกันภัยรถจักรยานยนต์ ซึ่งต่อมากมการประกันภัยได้มีคำสั่งนายทะเบียนที่ 16 / 2546 ลงวันที่ 18 มีนาคม 2546 ให้ปรับเบี้ยประกันภัยรถจักรยานยนต์ขนาดเกิน 75 ซีซี แต่ไม่เกิน 125 ซีซี เพิ่มจาก 200 บาทเป็น 300 บาท โดยให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2546 เป็นต้นไป โดยในการปรับเพิ่มเบี้ยประกันภัยรถจักรยานยนต์เป็น 300 บาทต่อคันนี้ บริษัทประกันภัยทั้งหลายต่างเข้ามารับประกันภัยรถจักรยานยนต์กันเพิ่มมากขึ้นเพราะตามทฤษฎีมีความเป็นไปได้ว่าสามารถทำกำไรได้ในช่วงสั้นๆ จากการเพิ่มเบี้ยประกันภัยหลังจากนั้น หนึ่งหรือสองปีก็จะผลัดการะกลับไปให้บริษัทกลางฯเช่นเดิม สำหรับบริษัทกลางฯหลังจากรัฐปรับเบี้ยประกันภัยเพิ่มขึ้น แต่ยอดกรมธรรม์ของรถจักรยานยนต์เข้าบริษัทกลางฯกลับลดน้อยลง ซึ่งสอดคล้องกับข้อเท็จจริงที่บริษัทประกันภัยเข้ามาทำตลาดในระยะสั้น และแม้จะเพิ่มเบี้ยประกันภัยก็คงบรรเทาภาระการขาดทุนไปได้บางส่วนเท่านั้นไม่สามารถที่จะทำให้บริษัทกลางฯสามารถมีกำไรขึ้นมาได้ไม่ว่าจะบริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพเพียงใด

ตารางที่ 6 การรับประกันภัยรถจักรยานยนต์ของบริษัทกลางฯ

ปี	กรมธรรม์	เบี้ยที่เป็นรายรับ	จ่ายค่าสินไหม	Loss Ratio	กำไร(ขาดทุน) (ล้านบาท)
2542	679,756	142,171,747	123,453,441	86.83 %	22.63
2543	2,053,301	431,071,941	426,959,059	99.05 %	5.47
2544	2,253,301	471,841,389	524,611,666	111.18 %	(25.84)
2545	2,824,437	396,217,154	327,042,358	82.54 %	(60.46)

ที่มา : บริษัทกลางฯ คຸ້ມครອງຜູ້ປະສບກຸ້ຍຈາກຣຳຈັດ

2.2.3 ดำเนินกิจการอื่นตามหนังสือบริคณห์ (มาตรา 10 ทวิ วรรคหนึ่ง (3)) การกิจที่สามของบริษัทยกกลางฯ คือการทำหน้าที่เป็น National Bureau ของประเทศไทยโดยเป็นการปฏิบัติตามข้อตกลงในพิธีสารฉบับที่ 5 ในเรื่องการจัดตั้ง National Bureau โดยกรมการประกันภัยได้มอบหมายให้สมาคมประกันวินาศภัยพิจารณาเสนอหน่วยงานที่สมควรทำหน้าที่ดังกล่าว ซึ่งคณะกรรมการบริหารสมาคมฯ ได้เสนอกรมการประกันภัยพิจารณาให้บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เป็นสำนักงานประกันภัยแห่งชาติ (National Bureau) และเป็นบริษัทรับประกันภัยภาคบังคับสำหรับรถขนส่งสินค้าผ่านแดน ตามหนังสือที่ กป.7 / 2543 ลงวันที่ 25 มกราคม 2543 จากนั้นกรมการประกันภัยและสมาคมประกันวินาศภัยได้แจ้งให้บริษัทกลางฯ ส่งผู้แทนเพื่อเข้าร่วมประชุม Council of Bureau ครั้งแรกและครั้งที่ 2 ที่ประเทศสิงคโปร์ ซึ่งที่ประชุมได้กำหนดกรอบการดำเนินงานของ National Bureau และพิจารณาเนื้อหาของ National Bureau Agreement เพื่อให้ประเทศสมาชิกพิจารณาลงนามในการประชุมครั้งต่อไป โดยมอบหมายให้ประเทศไทยเป็นผู้จัดทำ Blue Card และสำหรับการประชุมสมาพันธ์สำนักงานประกันภัยรถผ่านแดนครั้งที่ 3 ที่ประเทศไทยเป็นเจ้าภาพและได้รับเลือกเป็นประธานที่ประชุมนั้นจัดให้มีขึ้นที่จังหวัดเชียงใหม่ ระหว่างวันที่ 16 – 18 ธันวาคม 2545 โดยมีพิธีลงนามในสัญญาระหว่างสำนักงานประกันภัยรถผ่านแดนของประเทศสมาชิกเมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2545

เพื่อให้การจัดตั้ง National Bureau ของประเทศไทยมีผลสมบูรณ์ตามกระบวนการพิธีสารระหว่างประเทศ และเพื่อหาข้อสรุปเกี่ยวกับขอบเขตหน้าที่ของบริษัทยกกลางฯ ในฐานะ National Bureau จึงมีการตั้งคณะทำงานร่วมกันระหว่างกรมการประกันภัย สมาคมประกันวินาศภัยและบริษัทยกกลางฯ โดยมีข้อสรุปให้บริษัทยกกลางฯ ทำหน้าที่หลัก 3 ประการคือ การออก Blue Card การประทับตราใน Blue Card และประสานงานจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้ประสบภัยตามที่บริษัทประกันภัยร้องขอ ส่วนการขายกรมธรรม์สมาคมฯ จะดำเนินการจัดระบบให้บริษัทสมาชิกเป็นผู้ขาย และต่อมากกรมการประกันภัยได้มีหนังสือที่ พณ 0506 / 2047 ลงวันที่ 12 เมษายน 2545 แจ้งให้บริษัทยกกลางฯ ดำเนินการแก้ไขหนังสือบริคณห์สนธิเพื่อให้สามารถทำหน้าที่เป็น National Bureau คณะกรรมการบริษัทจึงมีมติให้จัดประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นเพื่อขอมติพิเศษแก้ไขหนังสือบริคณห์สนธิเพิ่มเติมวัตถุประสงค์ โดยในการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 3 / 2545 ที่ประชุมมีมติยืนยันให้บริษัทยกกลางฯ ทำหน้าที่เป็น National Bureau ของประเทศไทย เนื่องจากเป็นหน่วยงานที่มีความพร้อมมากที่สุดทั้งด้านบุคลากรและลักษณะของธุรกิจ โดยขณะนี้ได้ยื่นจดทะเบียนแก้ไขหนังสือบริคณห์สนธิเพิ่มเติมวัตถุประสงค์ข้อ 9 และได้รับความเห็นชอบจากอธิบดีกรมการประกันภัยและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 10 ทวิ วรรค 6 เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

จากการที่ภาครัฐได้บัญญัติให้จัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองประสภกัยจากรถจำกัด เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประสภกัยทั่วประเทศได้ใช้สิทธิขอรับค่าสินไหมทดแทนแทนบริษัทประกันกัยที่ให้บริการไม่ทั่วถึง โดย กำหนดให้บริษัทประกันกัยต่าง ๆ เป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายและจัดสรรเงินสำรองจ่ายค่าทดแทนให้บริษัทกลาง แต่ในทางปฏิบัติ บริษัทกลางฯ ได้ประสบปัญหาในการบริหารงานไม่ว่า ค่าใช้จ่าย เงินสำรองจ่ายที่ได้รับล่าช้า และประการสำคัญภาครัฐให้บริษัทกลางฯ รับประกันกัยรถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นที่ทราบดีจากทุกฝ่ายทั้งภาครัฐและภาคเอกชนว่ามีแต่ขาดทุน ไม่ว่าจะเข้มงวดกำหนดกรอบดำเนินการไว้อย่างไรก็ไม่สามารถควบคุมได้ เพราะความเสี่ยงกัยมีสูง เมื่อเปรียบเทียบกับเบี้ยประกันกัยที่ได้รับ การรับประกันกัยรถจักรยานยนต์ ทำให้บริษัทกลางฯขาดทุนต่อเนื่องทุกปี โดยเมื่อสิ้นปี 2545 บริษัทกลางขาดทุนสะสมประมาณ 90 ล้านบาท และประมาณการว่าสิ้นปี 2546 ขาดทุนสะสมประมาณ 76 ล้านบาท ทำให้บริษัทกลางฯ ที่ประสบปัญหาทางการเงินอยู่แล้ว ต้องประสบปัญหาทางการเงินหนักยิ่งขึ้นไปอีก และทำให้การดำเนินงานของบริษัทกลางฯ ใน การที่จะจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสภกัยอาจไม่สามารถจะดำเนินการต่อไปได้ ซึ่งอาจจะ เป็นผลทำให้การดำเนินงานของบริษัทกลางฯ ไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสภกัยจากรถ ซึ่งผู้เขียนจะได้ศึกษาวิเคราะห์โดยละเอียดในบทที่ 4 ต่อไป

3 การประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสภกัยจากรถ

3.1 รถที่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย สำหรับผู้ประสภกัย พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสภกัยจากรถ พ.ศ. 2535 (มาตรา 4) ได้ให้คำนิยามของคำว่า “รถ” หมายความว่า รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร ซึ่งอาจกล่าวได้ว่ารถที่ต้องจัดให้มีการประกันกัยความรับผิดชอบตามกฎหมายคือรถทุกคันที่จดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบก และรวมตลอดถึงรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศแต่ได้นำเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรไทยเป็นการชั่วคราว โดยเจ้าของรถไม่มีภูมิลำเนา หรือถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร (มาตรา 9) และให้รวมถึงรถป้ายแดง รถพ่วงของรถชนิดนั้นด้วย ทั้งนี้เนื่องจากกฎหมายมีความประสงค์ที่จะให้รถทุกคันที่ใช้เป็นยานพาหนะซึ่งขับเคลื่อนด้วยกำลังของเครื่องจักรกล บนท้องถนนมีการประกันความเสียหาย หากรถนั้นก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสภกัย

3.2 รถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องทำประกันกัย รถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องทำประกันกัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสภกัยจากรถ พ.ศ. 2535 (มาตรา 8) มีดังนี้

- (1) รถสำหรับเฉพาะองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท และรถสำหรับผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์
- (2) รถของสำนักพระราชวังที่จดทะเบียน และมีเครื่องหมายตามระเบียบที่เลขาธิการพระราชวังกำหนด

(3) รถของกระทรวง ทบวง กรม เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สุขาภิบาล กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา และราชการส่วนท้องถิ่น ที่เรียกชื่ออย่างอื่นและรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร

(4) รถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

รถที่ได้รับยกเว้นตามบทบัญญัตินี้ หากไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย ผู้ประสบภัยสามารถร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นได้จากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามมาตรา 23

(6) หลังจากนั้นหน่วยราชการซึ่งเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายต้องนำส่งเงินจำนวนนั้นคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามที่บัญญัติไว้ใน มาตรา 32

ปัจจุบันได้มีกฎกระทรวงฉบับที่ 16 (2543) กำหนดให้รถของหน่วยงานราชการขององค์การที่จัดตั้งขึ้นตามรัฐธรรมนูญได้รับยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7

3.3 ผู้ที่ต้องทำประกันภัย ผู้มีหน้าที่ต้องทำประกันภัยคือ เจ้าของรถ ซึ่งในมาตรา 4 ได้ให้คำนิยามของคำว่า “เจ้าของรถ” หมายความว่า ผู้ซึ่งมีกรรมสิทธิ์ในรถ ผู้มีสิทธิ์ครอบครองรถตามสัญญาเช่าซื้อ และหมายความรวมถึงผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวด้วย

3.4 ผู้รับประกันภัย ผู้มีหน้าที่ต้องรับประกันภัยตามกฎหมายนี้ คือบริษัทตามกฎหมายว่าด้วยประกันวินาศภัย ที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประเภทการประกันภัยรถ (มาตรา 4) ซึ่งกฎหมายนี้เป็นบทบังคับให้บริษัทประกันภัยจะต้องรับประกันรถทุกคัน จะปฏิเสธไม่ยอมรับประกันภัยไม่ได้ (มาตรา 10) นอกจากนั้นยังมีผู้มีหน้าที่รับประกันภัยตามกฎหมายนี้อีกคือ บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ซึ่งปัจจุบันเป็นผู้รับประกันภัยเฉพาะรถจักรยานยนต์ตามมติคณะรัฐมนตรี (มาตรา 10 ทวิ วรรคหนึ่ง (2))

3.5 เครื่องหมายแสดงว่า มีการทำประกันความเสียหายตามบทบัญญัตินี้ กำหนดให้นายทะเบียนจัดทำ เครื่องหมายที่แสดงว่ามีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถตามแบบที่กำหนดและส่งให้บริษัทประกันภัยเพื่อส่งมอบให้แก่เจ้าของรถที่ทำประกันภัยนั้นไว้กับบริษัทและเจ้าของรถจะต้องติดเครื่องหมายดังกล่าวไว้ที่รถ โดยจะต้องติดที่กระจกหน้ารถด้านในหันข้อความด้านหน้าของเครื่องหมายออกด้านนอก ถ้าเป็นรถที่ไม่มีกระจกหน้ารถให้ติดเครื่องหมายไว้ที่ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจนทั้งนี้เพื่อแสดงว่าตนได้ดำเนินการจัดให้มีการประกันภัยความเสียหายตามกฎหมายแล้ว

4. ค่าสินไหมทดแทน

4.1 องค์การที่เกี่ยวข้องในการจัดการค่าสินไหมทดแทน

4.1.1 บริษัทประกันภัย ซึ่งให้บริการรับประกันภัยแก่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้ใช้รถหรือเจ้าของรถ จะต้องจัดให้มีการบริการรับแจ้งเหตุ และการเรียกชดเชยค่าเสียหายจากผู้ประสบภัย ซึ่งผู้ประสบภัย

สามารถติดต่อและยื่นคำร้องเพื่อขอรับค่าเสียหายได้ ณ ที่ตั้งสำนักงานใหญ่ หรือสาขาของบริษัท (มาตรา 20)

4.1.2 บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เป็นผู้ทำหน้าที่ให้บริการรับคำร้องขอ และจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยแทนทุกบริษัทประกันภัย โดยผู้ประสบภัยสามารถติดต่อ แจ้งเหตุและยื่นคำร้องขอรับค่าเสียหาย เบื้องต้นและค่าสินไหมทดแทนได้ ณ สำนักงานใหญ่ และสาขา ของบริษัทกลางในทุกจังหวัด (มาตรา 10 ทวิ วรรคหนึ่ง (1))

4.1.3 สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เป็นหน่วยงานของรัฐ ตั้งอยู่ ณ กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ และสำหรับงานคุ้มครองผู้เอาประกันเขต 1 - 4 ซึ่งตั้งอยู่ในกรุงเทพมหานคร นอกจากนี้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะตั้งอยู่ ณ สำนักงานประกันภัยทุกจังหวัด หน้าที่ของ สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยคือ รับคำขอและจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตาม กรณีต่อไปนี้ (มาตรา 23)

- (1) เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตาม มาตรา 7 หรือมาตรา 9 และเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน
- (2) ขณะเกิดเหตุ รถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถเพราะเหตุที่รถนั้นได้ถูกขอยก น้อ โกง ครอบ รั่ว ลักทรัพย์ รั่วเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และเจ้าของรถได้ร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน
- (3) ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และรถนั้นไม่มีการประกันภัยกับบริษัท
- (4) มีความเสียหายเกิดแก่ผู้ประสบภัย และรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นหลบหนีไป หรือไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย
- (5) บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน หรือ
- (6) ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยนั้นเกิดจากรถตามมาตรา 8 ที่ไม่ได้เอาประกันภัยตามมาตรา 7

4.1.4 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ผู้ประสบภัยหรือผู้เอาประกันภัยหรือผู้ขับขี่ซึ่งได้ประสบ อุบัติเหตุควรแจ้งหน้าที่ตำรวจเพื่อให้ทำการสอบสวนและบันทึกประจำวันไว้เป็นหลักฐานประกอบการ เรียกร้องค่าเสียหายสินไหมทดแทนจากบริษัทประกันภัยหรือผู้เกี่ยวข้อง หากเป็นกรณีการเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้น จากกองทุนผู้ประสบภัยต้องนำบันทึกประจำวันในคดีไปแสดงพร้อมกับการยื่นคำขอ และ ในกรณีบาดเจ็บ หรือบาดเจ็บสาหัส เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถนำผู้ประสบภัยส่งโรงพยาบาลได้ทันที

4.1.5 โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล ผู้ประสพภัยที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุสามารถรับการรักษาพยาบาลจากโรงพยาบาลและสถานพยาบาลทุกแห่ง โดยโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่ทำการรักษาพยาบาลสามารถขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นในนามของผู้ประสพภัยจากบริษัทประกันภัย หรือกองทุนทดแทนผู้ประสพภัยต่อไปได้

4.2 ค่าเสียหายเบื้องต้น⁸ คือเงินจำนวนหนึ่งซึ่งจ่ายให้แก่ผู้ประสพภัยจากกรณีเป็นค่ารักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาล ของผู้ประสพภัยและหรือค่าปลงศพในกรณีเสียชีวิต เพื่อเป็นการบรรเทาความเสียหายและเดือดร้อนของผู้ประสพภัย โดยไม่ต้องรอพิสูจน์ความรับผิดชอบ สิทธิเรียกค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัย หรือจากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสพภัย ได้กำหนดขึ้น ก็เพื่อให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสพภัยที่มีฐานะยากจน ซึ่งอาจไม่มีเงินที่จะจ่ายเป็นค่ารักษาพยาบาล ในกรณีบาดเจ็บหรือไม่มีเงินที่จะจ่ายเป็นค่าปลงศพ ส่วนใครจะผิดจะถูกค่อยมาว่ากันในภายหลัง ค่าเสียหายเบื้องต้นจึงมีลักษณะเป็นเงินทดรองจ่ายไปก่อน และบริษัทประกันภัยต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมจนครบจำนวนที่ต้องจ่าย แต่สูงสุดไม่เกินวงเงินที่เอาประกันภัยหากผลการพิสูจน์ความรับผิดชอบปรากฏว่า ความเสียหายนั้นมีมากกว่าจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น⁹ ทั้งนี้เนื่องจากตามมาตรา 22 บัญญัติว่า “การได้รับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ไม่ตัดสิทธิผู้ประสพภัย ที่จะเรียกค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และตามมาตรา 25 วรรคสอง บัญญัติว่า “ให้ถือว่าค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นส่วนหนึ่งของค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์”

4.2.1 การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัย

กฎหมายฉบับนี้ได้บัญญัติให้มีการร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นสำหรับผู้ประสพภัย¹⁰ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์วิธีการและอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง¹¹ และกฎกระทรวงฉบับดังกล่าวได้กำหนดไว้ว่า การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นให้ยื่นคำร้องขอตามแบบที่นายทะเบียนกำหนดและต้องมีหลักฐานดังต่อไปนี้

⁸ เรื่องเดียวกันมาตรา 4 ได้นิยามความหมายไว้ว่า “ค่าเสียหายเบื้องต้น” ในกรณีความเสียหายต่อร่างกายหมายความว่า ค่ารักษาพยาบาล และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลของผู้ประสพภัยและในกรณีความเสียหายต่อชีวิต หมายความว่า ค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพผู้ประสพภัยซึ่งถึงแก่ความตายทั้งนี้คำนวณตามอัตราและจำนวนเงินที่กำหนดใน กฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 20 วรรคสอง”

⁹ อำนวย สุภเวชช์, รัฐประสพภัยรถยนต์, บริษัทฐานการพิมพ์ จำกัด, 2542

¹⁰ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากกรณ พ.ศ.2535 มาตรา 20 วรรคสอง

¹¹ กฎกระทรวงเรื่องกำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น และการร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2547

(1) กรณีความเสียหายต่อร่างกาย

ก. ใบเสร็จรับเงินจากโรงพยาบาล หรือสถานพยาบาล หรือหลักฐานการแจ้งหนี้เกี่ยวกับการรักษาพยาบาล

ข. สำเนาบัตรประจำตัว หรือสำเนาใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว หรือสำเนาหนังสือเดินทาง หรือหลักฐานอื่นใดที่ทางราชการเป็นผู้ออกให้ที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ที่มีชื่อในหลักฐานนั้นเป็นผู้ประสบภัย แล้วแต่กรณี

(2) กรณีความเสียหายต่อชีวิต

ก. สำเนามรณบัตร

ข. สำเนาบัตรประจำตัว หรือสำเนาใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว หรือสำเนาหนังสือเดินทาง หรือหลักฐานอื่นใดที่ทางราชการเป็นผู้ออกให้ที่สามารถพิสูจน์ได้ว่า ผู้ที่มีชื่อในหลักฐานนั้นเป็นผู้ประสบภัย แล้วแต่กรณี

ค. สำเนาบันทึกรายวันในคดีของพนักงานสอบสวน หรือหลักฐานอื่นที่แสดงว่าผู้ตายนั้นถึงแก่ความตายเพราะการประสบภัยจากรถ

(3) กรณีผู้ประสบภัยถึงแก่ความตายหลังจากมีการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาล หรือสถานพยาบาลให้มีหลักฐานตาม (1) และ (2)

ในการร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น ให้ผู้ประสบภัยเป็นผู้ร้องขอ หากผู้ประสบภัยไม่สามารถร้องขอได้ ให้โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่รักษาผู้ประสบภัย หรือญาติหรือผู้มีส่วนได้เสียของผู้ประสบภัย แล้วแต่กรณีร้องขอแทนได้ ในกรณีผู้ประสบภัยถึงแก่ความตายให้ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยเป็นผู้ต้องขอและต้องมีหลักฐานตาม (2) หรือ (3) แล้วแต่กรณีพร้อมด้วยหลักฐานที่แสดงการเป็นทายาทโดยธรรม การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทที่รับประกันภัยต้องกระทำภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่ความเสียหายเกิดขึ้น

4.2.2 การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นโดยบริษัทประกันภัย

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 มาตรา 20 วรรคหนึ่งได้บัญญัติให้บริษัทผู้รับประกันภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์วิธีการและอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง¹² โดยให้ดำเนินการจ่ายดังต่อไปนี้

ก. ให้จ่ายแก่ผู้ประสบภัย โรงพยาบาล หรือสถานพยาบาลที่รักษาพยาบาลผู้ประสบภัย

ข. ให้จ่ายเป็นเงินสด หรือจ่ายเป็นเช็คที่มีได้ลงวันที่ล่วงหน้า

¹² เรื่องเดียวกัน.

ค. ให้จ่ายให้เสร็จเรียบร้อยภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับคำร้องขอ ทั้งนี้ โดยไม่ต้องรอกการพิสูจน์ความรับผิด

ในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย บริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย จะต้องจ่ายให้เสร็จสิ้นภายใน 7 วัน นับจากวันที่ได้รับคำร้องขอจากผู้ประสบภัยโดยไม่ต้องรอกการพิสูจน์ความรับผิด (มาตรา 25) โดยที่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้กำหนดเจตนารมณ์ไว้ในเหตุผลของการประกาศใช้บังคับกฎหมาย เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันท่วงที จึงได้มีบทบัญญัติห้ามมิให้บริษัทประกันภัยยกขึ้นเป็นข้อต่อสู้ ผู้ประสบภัยในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยในกรณีต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

(1) กรมธรรม์ประกันภัยหรือเอกสารประกอบหรือแนบท้ายกรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งมีข้อความระบุถึงความรับผิด ของบริษัทแตกต่างไปจากที่กำหนดไว้ในบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ บริษัทจะยกเป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดต่อผู้ประสบภัยในการชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นมิได้¹³

(2) บริษัทจะยกเอาเหตุแห่งความไม่สมบูรณ์ หรือการฝ่าฝืนเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัยระหว่างบริษัทกับเจ้าของรถ หรือการได้บอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยกับเจ้าของรถ เพื่อปฏิเสธความรับผิดต่อผู้ประสบภัยในการชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นมิได้ เว้นแต่บริษัทได้มีหนังสือแจ้งการบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยให้เจ้าของรถและนายทะเบียนทราบล่วงหน้า¹⁴

(3) บริษัทจะยกเอาความทุจริต หรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัยมาเป็นข้อต่อสู้ เพื่อปฏิเสธความรับผิดในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยมิได้¹⁵

4.2.3 การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

ใน กรณีที่บริษัทประกันภัยไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือจ่ายให้ไม่ครบ¹⁶ ให้ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรม ของผู้ประสบภัยแจ้งต่อกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย¹⁷ และกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะรับผิดชอบจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้¹⁸ โดยพิจารณาจากหลักฐานพร้อมข้อเท็จจริงดังนี้¹⁹

¹³ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 15

¹⁴ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 16

¹⁵ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 17

¹⁶ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 21

¹⁷ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 21

¹⁸ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 23 (5)

¹⁹ กฎกระทรวงฉบับที่ 7 พ.ศ. 2535

1. ชื่อบริษัทประกันภัย และหมายเลขกรมธรรม์ประกันภัย
2. จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ประสงค์ได้รับ
3. วันที่ไปยื่นขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัย
4. สำเนาบันทึกประจำวันในคดีของพนักงานสอบสวน²⁰
5. ใบเสร็จรับเงินหรือหลักฐานการแจ้งหนี้
6. สำเนาบัตรประจำตัว ใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว หนังสือเดินทาง หรือ สำเนาทะเบียนบ้านในกรณีผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บ
7. สำเนามรณบัตร สำเนาทะเบียนบ้าน สำเนาบัตรประจำตัวในกรณีผู้ประสบภัยถึงแก่ความตาย

ในกรณีผู้ประสบภัยถึงแก่ความตายให้ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยยื่นเอกสารตาม 7 ด้วย

8. ผู้ประสบภัยโรงพยาบาลหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยต้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่มีความเสียหายเบื้องต้นไม่ว่าจะเป็นกรณีตามมาตรา 23 (1) (2) (3) (4) (5) หรือ (6)

4.2.4 การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นโดยกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

ตามพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดให้ผู้ประสบภัยจากรถได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในกรณีต่าง ๆ ²¹ ดังต่อไปนี้

- (1) เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 และเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน
- (2) ขณะเกิดเหตุ รถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถเพราะเหตุที่รถนั้นได้ถูกยกยกออก น้อ โกง กรรโชก ลักทรัพย์ รัคเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และเจ้าของรถได้ร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน
- (3) ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายและรถนั้นไม่มีการประกันภัยกับบริษัท
- (4) มีความเสียหายเกิดแก่ผู้ประสบภัย และรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นหลบหนีไป หรือไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย

²⁰ กฎกระทรวงเรื่องกำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น และการร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2547

²¹ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 23

(5) บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน หรือ

(6) ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยนั้นเกิดจากรถตามมาตรา 8 ที่ไม่เอาประกันภัยตามมาตรา 7

อย่างไรก็ตามรถที่ได้รับการยกเว้นตามบทบัญญัติดังกล่าวอาจเอาประกันภัยไว้ก็ได้ในกรณีเช่นนี้ผู้ประสบภัยต้องไปขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทผู้รับประกันภัยก่อน

การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นกรณีรถตั้งแต่ สองคันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหาย

ในกรณีที่รถตั้งแต่ 2 คันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถให้บริษัทที่รับประกันภัยรถแต่ละคันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถคันที่เอาประกันภัยไว้กับบริษัทตน สำหรับกรณีที่รถตั้งแต่ 2 คันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นแก่ผู้ประสบภัยที่มีชื่อเป็นผู้ซึ่งอยู่ในรถ ให้บริษัทที่รับประกันภัยรถดังกล่าวร่วมกันจ่ายค่าเสียหายขึ้นแก่ผู้ประสบภัยทุกคน โดยเฉลี่ยจ่ายในอัตราส่วนที่เท่ากัน เช่น รถยนต์ชนกัน 4 คัน ทำให้ผู้ประสบภัยที่มีชื่อผู้ซึ่งอยู่ในรถได้รับบาดเจ็บต้องเสียค่าเสียค่ารักษาพยาบาล 18,000 บาท บริษัทที่รับประกันภัยรถทั้ง 4 คันนั้น จะต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยดังกล่าวบริษัทละ 3,750 บาท ส่วนอีก 3,000 บาท ผู้ประสบภัยดังกล่าวจะต้องรอการพิสูจน์ความผิดก่อน แล้วจึงไปเรียกร้องจากบริษัทที่รับประกันภัยรถคันที่ผิด

ในกรณีที่รถตั้งแต่ 2 คันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นแก่ผู้ประสบภัยและเป็นกรณีที่สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะต้องจ่าย ให้นำหน้าที่รับผิดชอบในการจ่ายหรือร่วมกันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยที่กล่าวมาข้างต้นแล้วแต่กรณี มาใช้กับสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยด้วย (มาตรา 24)

4.3 ค่าเสียหายส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้น เป็นค่าเสียหายที่จ่ายให้ สำหรับความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิต ร่างกายและอนามัยของผู้ประสบภัยซึ่งเป็นค่าเสียหายที่ได้รับตามกฎหมายนี้ โดยจะต้องรอการพิสูจน์ความผิดก่อน โดยผู้ประสบภัยจะได้รับค่าใช้จ่ายค่าเสียหายดังกล่าวเมื่อรวมกับค่าเสียหายเบื้องต้น จะต้องไม่เกินกว่าจำนวนเงินเอาประกันภัยดังนี้²²

(1) กรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกาย หรืออนามัย ผู้ประสบภัยจะได้รับค่าใช้จ่ายค่าเสียหายตามความเป็นจริง แต่ไม่เกิน 50,000 บาท ต่อผู้ประสบภัยหนึ่งคน (กล่าวคือเท่ากับผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น 15,000 บาท รวมกับค่าเสียหายที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นตามความเป็นจริงอีกไม่เกิน 35,000 บาท

²² กฎกระทรวงเรื่องกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยตามชนิด ประเภท และขนาดของรถ พ.ศ.2547

(2) กรณีผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกาย หรืออนามัยอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้ให้ได้รับค่าเสียหาย เป็นจำนวน 100,000 บาท ต่อผู้ประสบภัย หนึ่งคน

1. ตาบอด
2. หูหนวก
3. เป็นใบ้ หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด
4. สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์
5. เสีย แขน ขา มือ เท้า นิ้ว หรืออวัยวะอื่นใด
6. จิตพิการอย่างถาวร
7. ทพพลภาพอย่างถาวร

(3) กรณีที่ผู้ประสบภัยเสียชีวิต ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย จะได้รับชดใช้ค่าเสียหายเป็นเงินจำนวน 100,000 บาท ต่อผู้ประสบภัยหนึ่งคน

(4) กรณีที่ผู้ประสบภัยเสียชีวิต หลังจากที่มีการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาลหรือในสถานพยาบาล ผู้ประสบภัย หรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย จะได้รับชดใช้ค่าเสียหายรวมกันเป็นจำนวนเงิน 100,000 บาท ต่อผู้ประสบภัยหนึ่งคน (ค่าเสียหายเบื้องต้น 15,000 บาท และสำหรับเป็นค่ารักษาพยาบาลและค่าปลงศพไม่เกิน 35,000 บาท รวมกับค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นอีกจำนวน 50,000 บาท รวมกันแล้วไม่เกิน 100,000 บาท)

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยเป็นผู้ขับขี่และเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย หรือไม่มีผู้ใดรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ขับขี่ (ที่เป็นผู้ประสบภัยดังกล่าว) ผู้ขับขี่นั้นจะได้รับจำนวนเงินเอาประกันภัยในจำนวนที่เท่ากับค่าเสียหายเบื้องต้น

4.4 จำนวนเงินเอาประกันภัย หมายถึง จำนวนเงินสูงสุดที่บริษัทประกันภัยตกลงจะชำระเป็นค่าสินไหมทดแทนเมื่อเกิดภัยตามที่ระบุไว้ในสัญญาประกันภัยในการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่เอาประกันภัยไว้ โดยจำนวนเงินเอาประกันภัยต่อบุคคลหนึ่งและต่อเหตุการณ์หนึ่งต้องไม่น้อยกว่าที่กำหนดในกฎกระทรวง²³ และที่กล่าวแล้วข้างต้นในข้อ 4.3 เป็นจำนวนเงินเอาประกันภัยต่อคนส่วนจำนวนเงินเอาประกันภัยต่ออุบัติเหตุแต่ละครั้งมีดังนี้

(1) รถที่มีที่นั่งไม่เกิน 7 คน หรือใช้บรรทุกผู้โดยสารรวมทั้งผู้ขับขี่ไม่เกิน 7 คน ให้มีจำนวนเงินเอาประกันภัย 5,000,000 บาท ต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อครั้ง

²³ เรื่องเดียวกัน.

(2) รถที่มีที่นั่งเกิน 7 คน หรือใช้บรรทุกผู้โดยสารหรือผู้ขับขี่เกิน 7 คน ให้มีจำนวนเงินเอาประกันภัย 10,000,000 บาท ต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อครั้ง

4.5 สิทธิของผู้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ

4.5.1 สิทธิของบริษัทประกันภัยและเจ้าของรถในการเรียกเงินคืน

สิทธิของบริษัทประกันภัยและเจ้าของรถในการเรียกเงินคืน คือ กรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลภายนอกหรือเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของเจ้าของรถผู้ขับขี่ ผู้ซึ่งอยู่ในรถหรือผู้ประสบภัย เมื่อบริษัทได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือค่าสินไหมทดแทน หรือหน่วยงานเจ้าของรถยนต์ที่ได้รับยกเว้นตามมาตรา 8 ได้จ่ายเงินคืนกองทุนไปแล้วบริษัทประกันภัยหรือหน่วยงานเจ้าของรถนั้นมีสิทธิไต่เบี่ยเอาแก่บุคคลดังกล่าวหรือมีสิทธิเรียกให้ผู้ประสบภัยคืนเงินดังกล่าวได้²⁴

4.5.2 สิทธิของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในการเรียกเงินคืน

สิทธิของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในการเรียกเงินคืน²⁵ เป็นกรณีที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปแล้วตามมาตรา 25 เนื่องจากมีความเสียหายเกิดขึ้นตามมาตรา 23 (1) (5) ให้นายทะเบียนมีคำสั่งเรียกเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายไปนั้นคืนจากเจ้าของรถหรือบริษัทผู้รับประกันแล้วแต่กรณี พร้อมเงินเพิ่มในอัตราร้อยละสิบของจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้จ่ายไปคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ได้รับคำสั่ง²⁶ ถ้าเจ้าของรถหรือบริษัทไม่ปฏิบัติตามคำสั่งดังกล่าวต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงห้าหมื่นบาท²⁷

สิทธิของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในการเรียกเงินคืนอีกกรณีหนึ่งคือ ในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลภายนอกหรือเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของเจ้าของรถ ผู้ขับขี่รถหรือผู้ประสบภัย เมื่อกองทุนทดแทนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยแล้วก็มีสิทธิไต่เบี่ยเรียกเงินคืนแก่บุคคลผู้ก่อให้เกิดความเสียหายดังกล่าวหรือมีสิทธิเรียกให้ผู้ประสบภัยคืนเงินได้ด้วย²⁸

²⁴ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 31

²⁵ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 มาตรา 26

²⁶ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 26 วรรคสอง

²⁷ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 44

²⁸ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 31

4.5.3 สิทธิของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในการยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายและขอเฉลี่ยทรัพย์สิน

เป็นกรณีที่กฎหมายกำหนดให้นายทะเบียนมีอำนาจยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายได้ในกรณีดังต่อไปนี้²⁹

(1) กรณีที่เจ้าของรถตามมาตรา 23 (1) ไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น หรือจ่ายให้ไม่ครบจำนวน

(2) ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และรถนั้นไม่มีประกันภัยไว้ตามมาตรา 23 (3)

จุดมุ่งหมายในการยึดรถก็เพื่อให้เจ้าของรถได้จ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยหรือกรณีที่กองทุนทดแทนได้จ่ายไปแล้วจะต้องคืนกองทุนภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ได้รับคำสั่งจากนายทะเบียน

นอกจากนี้ถ้ามีการยึดรถนั้นไว้ก่อนแล้ว บทบัญญัติยังให้สิทธิขอเข้าเฉลี่ยทรัพย์สินนั้นได้หากมีการขายทอดตลาดรถนั้น

(3) สิทธิในการขายทอดตลาดรถที่ยึดไว้ เป็นกรณีที่นายทะเบียนได้มีการยึดรถไว้แล้วตามมาตรา 28 และให้นายทะเบียนมีอำนาจขายทอดตลาดได้ในกรณีดังต่อไปนี้³⁰

ก กรณีที่เจ้าของรถตามมาตรา 23 (1) ไม่จ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนทดแทน คืนให้แก่กองทุนภายในเจ็ดวันนับแต่วันได้รับคำสั่ง

ข กรณีที่ไม่ปรากฏตัวเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายและนายทะเบียนได้ประกาศหาตัวเจ้าของรถโดยปิดประกาศไว้ ณ ที่ทำการของนายทะเบียนซึ่งได้ยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายไว้ และประกาศในหนังสือพิมพ์รายวันที่จำหน่ายในท้องถิ่นที่เกิดเหตุอย่างน้อยสองวันติดต่อกัน แต่เจ้าของรถไม่ปรากฏตัวต่อนายทะเบียนภายใน 30 วัน นับแต่วันแรกที่ประกาศในหนังสือพิมพ์นายทะเบียนมีอำนาจขายทอดตลาดได้

อย่างไรก็ตามการยึดรถและขายทอดตลาดตามบทบัญญัตินี้ไม่ต้องฟ้องร้องต่อศาลแต่ให้ปฏิบัติตาม ป.พ.พ. โดยอนุโลม³¹

(4) สิทธิของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยที่ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น คืนจากหน่วยงานเป็นกรณีที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัยตามมาตรา 8 เมื่อก่อนความเสียหายขึ้น

²⁹ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 28

³⁰ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 29

³¹ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 30

กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยไปแล้วพบบัญชีกำหนดให้หน่วยงาน ซึ่งเป็นเจ้าของรถส่งคืนเงินจำนวนดังกล่าวแก่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยโดยในการจ่ายคืนให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กระทรวงการคลังกำหนด³²

4.6 ค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ตามพระราชบัญญัตินี้ นอกจากค่าเสียหายเบื้องต้น ค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นที่ผู้ประสบภัยมีสิทธิได้รับแล้วผู้ประสบภัยยังมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้อีก³³ อันได้แก่ค่าขาดไร้อุปการะในกรณีผู้ตายมีหน้าที่ต้องอุปการะเลี้ยงดูผู้อื่น ค่าเสียความสามารถประกอบการงาน ค่าขาดประโยชน์จากการทำงาน ค่าเสียหายสูญหายต่อทรัพย์สิน ค่าเสียหายอื่นๆ อันมิใช่ตัวเงินเป็นต้น โดยผู้ประสบภัยหรือทายาทจะต้องใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายนี้ทางศาล

5. ความคุ้มครองที่ได้รับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

5.1 บุคคลได้รับความคุ้มครอง ผู้ที่จะได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายนี้จะต้องเป็น "ผู้ประสบภัย"³⁴ ซึ่งได้แก่

1. ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยจากรถที่ใช้อยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งที่เป็นบรรทุกหรือติดตั้งในรถนั้น ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่า บุคคลใดก็ได้ไม่ว่าเด็ก ผู้ใหญ่ ผู้ชาย ผู้หญิง คนไทย หรือคนต่างประเทศ ที่ได้รับอันตรายจากรถ ไม่ว่าจะอยู่ในรถหรือนอกรถ และแม้กระทั่งผู้ขับขี่รถนั่นเอง ซึ่งแยกพิจารณาได้ดังนี้

(1) ผู้ได้รับอันตรายโดยตรง อันได้แก่อันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย

เช่น ถึงแก่ความตาย แขนขาด ขาขาด ชี้อวัยวะ เจ็บหน้าอก เป็นต้น

ผู้ที่ได้รับอันตรายโดยตรงนี้ต้องได้รับอันตรายเพราะ

(ก) เนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทาง

รถที่ใช้ในทาง หมายถึง รถที่กำลังแล่นอยู่บนถนน เช่น ขับรถชนคนบนถนน

รถที่อยู่ในทาง หมายถึง รถที่อยู่ในทาง ไม่ว่าจะรถนั้นจะใช้หรือไม่ใช้ก็ตาม เช่น รถพุ่งกับรถอื่น รถเสียจอดอยู่ตรงทางโค้ง ไม่เปิดไฟสัญญาณ ผู้ซึ่งรถจักรยานยนต์มาชนถึงแก่ความตาย เป็นต้น

³² เรื่องเดียวกัน, มาตรา 32

³³ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 22

³⁴ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 4 ได้ให้นิยามของ "ผู้ประสบภัย" หมายความว่าผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย เนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งที่เป็นบรรทุก หรือติดตั้งในรถนั้น และหมายความรวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย ซึ่งถึงแก่ความตายด้วย

อย่างไรเรียกว่า “ทาง” พิจารณาได้จากนิยามของคำว่า “ทาง” ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4(2) ซึ่งบัญญัติว่า “ทาง” หมายความว่าทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้าทางข้าม ทางร่วมทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพาน และลานที่ประชาชนใช้ในการจราจร และให้หมายความรวมถึงทางส่วนบุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจร หรือที่เจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศให้เป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย แต่ไม่รวมถึงทางรถไฟ

(ข) เนื่องจากสิ่งที่บรรทุกหรือติดตั้งในรถนั้น

สิ่งที่บรรทุกในรถ หมายถึง สิ่งของที่บรรทุกมาร่วงหล่นตกลงมาชน รถเทรลเลอร์บรรทุกตู้บรรจุสินค้าไปตามถนนแล้วผู้คอนเทนเนอร์ร่วงหล่นลงมาทับคนตาย สิ่งที่ตั้งในรถนั้น หมายถึง สิ่งที่ตั้งกับตัวรถก่อให้เกิดความเสียหาย เช่น ล้อรถหลุดกระเด็นไปชนคนตาย เป็นต้น

(2) ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตาย ทายาทที่จะถือว่าเป็นผู้ประสบภัยนี้ต้องเฉพาะทายาทโดยธรรมเท่านั้น ไม่ใช่ทายาทผู้รับพินัยกรรม ทายาทโดยธรรมก็คือบุคคลตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1629 ซึ่งมี 6 ลำดับ คือ

- (1) ผู้สืบสันดาน
- (2) บิดามารดา
- (3) พี่น้องร่วมบิดามารดาเดียวกัน
- (4) พี่น้องร่วมบิดาหรือร่วมมารดาเดียวกัน
- (5) ปู่ ย่า ตา ยาย
- (6) ลุง ป้า น้า อา

ทายาทโดยธรรมนี้หมายถึงทายาทที่มีสิทธิรับมรดกเท่านั้น เช่น คนตายเป็นโสด มีบิดามารดา และพี่น้อง ดังนั้นบิดามารดาซึ่งเป็นทายาทตามมาตรา 1629(2) เป็นผู้ประสบภัยจากรถแทนผู้ตาย ส่วนพี่น้องเป็นทายาทลำดับที่ 3 ไม่มีสิทธิ

สำหรับผู้สืบสันดานนั้นยังรวมถึงบุตรที่บิดาได้รับรองแล้วและบุตรบุญธรรมด้วยดังที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1627

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยโดยตรงไม่ถึงแก่ความตาย แม้จะบาดเจ็บสาหัส ทุพพลภาพ ไม่สามารถจัดการเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นได้ ทายาทโดยธรรมดังกล่าวจะมาจัดการเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นแทนคงไม่ได้ กรณีเช่นนี้น่าจะมอบอำนาจ ถ้ายังพอรู้สึกตัวอยู่บ้าง หรืออาจขอให้ศาลสั่งให้ผู้ประสบภัยเป็นคนไร้ความสามารถ (ฎีกาที่ 490/2509) แล้วผู้อนุบาลจึงจัดการแทน หรือรอให้ตายจริง ๆ เสียก่อน ทายาทจึงจะจัดการแทนได้

สาเหตุที่กฎหมายบัญญัติให้ผู้ประสบภัยความรวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้รับอันตรายจากรถด้วยนั้นก็เพื่อให้สิทธิแก่ทายาทของผู้ตายที่จะสามารถดำเนินการร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัยหรือจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยแทนผู้ตายได้³⁵

5.2 ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครอง

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ความเสียหายที่ผู้ประสบภัยจะได้รับความคุ้มครองนั้น มาตรา 4 ให้คำนิยาม “ความเสียหาย” หมายความว่า ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยอันเกิดจากรถ จากคำนิยาม “ความเสียหาย” ดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าความเสียหายที่ผู้ประสบภัยจะได้รับความคุ้มครองได้แก่ความเสียหายต่อชีวิตประการหนึ่ง กับความเสียหายต่อร่างกาย หรืออนามัยอีกประการหนึ่ง ความเสียหายต่อชีวิตย่อมเป็นที่ชัดเจนว่า หมายความว่าผู้ประสบภัยได้รับอันตรายถึงตายนั่นเอง ส่วนความเสียหายต่อร่างกายย่อมเป็นที่ชัดเจนว่า หมายความว่า ผู้ประสบภัยได้รับอันตรายถึงบาดเจ็บ ส่วนความเสียหายต่ออนามัยนั้นยังไม่เป็นที่เข้าใจกันเท่าใดนัก หลายคนมีความเคลือบแคลงสงสัยว่าหมายความว่าความถึงอะไร ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ในชั้นแรกที่เสนอเข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรีไม่มีความเสียหายต่ออนามัยแต่ประการใด แต่เมื่อร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้เข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา (กรรมการร่างกฎหมายคณะที่ 3) คณะกรรมการกฤษฎีกาได้เติมคำว่า “อนามัย” เข้ามา โดยเห็นว่า ตามมาตรา 420 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งเป็นบทบัญญัติว่าด้วยละเมิด ได้กล่าวถึง ความเสียหายต่อชีวิตและร่างกายไว้ 4 ประการคือ ความเสียหายต่อชีวิต ความเสียหายต่อร่างกาย ความเสียหายต่ออนามัย และความเสียหายต่อเสรีภาพ

คำว่า “อนามัย” ในพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน ได้อธิบายความหมายว่า ความไม่มีโรค สุขภาพ ถูกหลักสุขภาพ มีสุขภาพดี

ความเสียหายต่ออนามัย จึงหมายความว่า การทำให้บุคคลอื่นเสียสุขภาพ หรือการทำให้เดือดร้อน ที่จะอยู่อย่างสงบสุขเพราะกลิ่น เสียง ควัน ความกระเทือน หรือน้ำเน่า (คำพิพากษาฎีกาที่ 1936 / 2517 , 340 / 2535)

ความเสียหายต่ออนามัยในกรณีที่รถได้ก่อให้เกิดขึ้นต่อผู้ประสบภัย อาทิเช่น รถชน แล้วเดินขาจะแผลก ต้องถูกตัดแขน ขา นิ้วมือ หรือนิ้วเท้า เป็นต้น³⁶

³⁵ นัยนา เกศวิชัย. พตอ.หญิง, ประกันภาคบังคับ. สำนักพิมพ์นิติเน็ช. เมษายน 2545 , หน้า 13-14.

³⁶ อำนวย ตุ๊กเวอร์ช. รัฐันประกันรถยนต์.สมาคมประกันวินาศภัย บริษัทฐานการพิมพ์ จำกัด 2542 , หน้า 67.

นอกจากนั้นพระราชบัญญัตินี้ได้บัญญัติรายการและจำนวนที่ต้องชดเชยความเสียหายให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎกระทรวง และกฎกระทรวง เรื่องกำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นและการร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2547 ได้บัญญัติให้ความเสียหายดังต่อไปนี้เป็นความเสียหายที่จะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นเกี่ยวกับร่างกายและชีวิต คือ

(1) ความเสียหายต่อร่างกาย ได้แก่

ก. ค่ายา ค่าอาหารทางเส้นเลือด ค่าออกซิเจนและอื่น ๆ ทำนองเดียวกันที่ใช้ในการบำบัดรักษา

ข. ค่าอวัยวะเทียมและอุปกรณ์ในการบำบัดรักษา รวมทั้งค่าซ่อมแซม

ค. ค่าบริหารทางการแพทย์ ค่าตรวจ ค่าวิเคราะห์โรค ทั้งนี้ไม่รวมถึง ค่าจ้างพยาบาลพิเศษ และค่าบริการทำนองเดียวกัน

ง. ค่าห้องและค่าอาหารตลอดเวลาที่เข้ารับการรักษาพยาบาล

จ. ค่าพาหนะนำผู้ประสบภัยไปโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล

จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นกรณีความเสียหายต่อร่างกายได้กำหนดไว้คือ “จำนวนเท่าที่จ่ายจริงแต่ไม่เกินหนึ่งหมื่นห้าพันบาท” กล่าวคือ จ่ายให้ตามที่เสียหายจริงแต่สูงสุดไม่เกินจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น (15,000 บาท)

(2) ความเสียหายต่อชีวิต ได้แก่

ก. ค่าปลงศพ

ข. ค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพผู้ประสบภัย

จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นกรณีความเสียหายต่อชีวิตคือ “จำนวนสามหมื่นห้าพันบาท” เป็นกรณีที่จ่ายให้เป็นจำนวนที่แน่นอนตายตัวโดยไม่ต้องพิสูจน์ (Agreed Value)³⁷ และในกรณีที่ได้รับความเสียหายต่อร่างกายก่อนและต่อมาได้รับความเสียหายต่อชีวิตก็ให้ได้รับทั้งสองอย่างรวมกัน แต่ไม่เกินห้าหมื่นบาท

ในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนกรณีความเสียหายต่ออนามัยไม่สามารถนำหลัก Indemnity ตามที่บัญญัติไว้ใน ป.พ.พ.มาตรา 877 มาใช้บังคับดังเช่น ความเสียหายต่อร่างกายได้ทั้งนี้ เพราะไม่สามารถประมาณเป็นเงินได้ว่าการเดินขาเกแผลก หรือสูญเสียอวัยวะ เสียหายจริงเท่าใด การชดเชยจึงต้องชดเชยเป็นจำนวนเงินแน่นอนเหมือนประกันชีวิต และประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคล³⁸

³⁷ อำนวย สุภเวชช์. ฐานประกันรถยนต์. บริษัทฐานการพิมพ์ จำกัด เมษายน 2542, หน้า 88.

³⁸ เรื่องเดียวกัน, หน้า 67.

6. กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ

6.1 วัตถุประสงค์ในการจัดตั้งกองทุน³⁹

เป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถเมื่อเกิดกรณีใดๆ ดังต่อไปนี้⁴⁰

(1) เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามกฎหมายนี้ และเจ้าของรถดังกล่าวไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

(2) ขณะเกิดเหตุ รถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของ เพราะเหตุที่รถนั้น ได้ถูกขยอก น้อ โกง กรรโชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และเจ้าของรถได้ร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน

(3) ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และรถนั้นไม่มีการประกันภัยตามกฎหมายนี้

(4) มีความเสียหายจากรถเกิดแก่ผู้ประสบภัย และรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้น หลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย

(5) บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน หรือ

(6) ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยนั้นเกิดจากรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัยตามกฎหมายนี้และไม่ได้ทำประกันไว้ตามกฎหมายนี้

(7) เป็นค่าใช้จ่ายอื่นในการดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้

การจัดให้มีกองทุนทดแทนก็เพื่อเป็นการปิดช่องว่างของกฎหมายในกรณีที่เกิดความเสียหายแล้วไม่สามารถหาผู้รับผิดชอบ หรือมีผู้รับผิดชอบแต่ผู้นั้นไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นเพื่อบรรเทาความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยได้อย่างทันที่ ผู้ประสบภัยก็สามารถจะเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทน เพื่อมาเยียวยาความเสียหายของตนได้

6.2 แหล่งที่มาของเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย⁴¹

(1) เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้ ซึ่งเป็นเงินที่รัฐบาลได้จัดหางบประมาณมาให้กองทุนเพื่อเป็นทุนสำหรับเป็นค่าใช้จ่าย

³⁹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 มาตรา 33

⁴⁰ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 23

⁴¹ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 33 วรรคสอง

(2) เงินที่บริษัทประกันภัยจ่ายสมทบให้แก่กองทุนเป็นรายไตรมาส ในอัตราไม่เกินร้อยละหนึ่งจุดสองห้าของเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัยในแต่ละไตรมาส เงินสมทบที่บริษัทจ่ายนั้นสามารถนำไปหักเป็นค่าใช้จ่ายในการคำนวณภาษีเงินได้ตามประมวลรัษฎากรได้(มาตรา 36)

การเรียกเก็บและการจ่ายเงินสมทบจากบริษัทประกันภัยนั้นมีกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการไว้ โดยกฎกระทรวงกำหนดให้บริษัทต้องจ่ายเงินสมทบภายใน 30 วัน นับแต่วันสิ้นรอบสามเดือนในอัตราร้อยละหนึ่งจุดสองห้าของเบี้ยประกันภัย

(3) เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี กล่าวคือเมื่อกฎหมายนี้ใช้บังคับรัฐบาลจะต้องจัดสรรงบประมาณเพื่อจ่ายให้กับกองทุนนี้ทุกปีเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานต่าง ๆ เพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

(4) เงินหรือทรัพย์สินที่กองทุนเรียกคืนมาจากผู้ที่มีหน้าที่ต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามกฎหมายนี้แต่ผู้นั้นมีได้จ่ายและกองทุน ได้จ่ายแทนไป เงินค่าใช้จ่ายในการยืมทรัพย์และขายทอดตลาด เงินที่ได้จากหน่วยงานซึ่งเป็นเจ้าของรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัย และเงินที่เหลือจากการขายทอดตลาดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายแล้วเจ้าของรถมิได้มารับคืนภายใน 5 ปี

(5) เงินหรือทรัพย์ที่มีผู้อุทิศให้ หรือเงิน หรือทรัพย์สินที่มีผู้บริจาคให้

(6) ดอกผลของเงินกองทุนในกรณีที่ได้มีการนำเงินกองทุนไปหาประโยชน์ เช่น นำไปฝากธนาคาร ซื้อพันธบัตรรัฐบาล ฯลฯ หากได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง(มาตรา 34)

(7) เงินได้จากการขายทรัพย์สินที่ได้มาตาม (4) และ (5) ซึ่งก็คือเงินที่ได้มาจากการยึดรถหรือขายทอดตลาดหรือขายทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้

(8) เงินรายได้อื่น ๆ เช่น เงินเพิ่ม ค่าปรับ เงินค่าธรรมเนียมต่าง ๆ เป็นต้น

เงินและทรัพย์สินดังกล่าวมาแล้วนี้ไม่ถือว่าเป็นเงินรายได้ของแผ่นดินอันจะต้องนำส่งกระทรวงการคลัง แต่ให้เป็นของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เพื่อใช้ประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ของกองทุนนี้ต่อไป

6.3 ที่ตั้งสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 มาตรา34 กำหนดให้จัดตั้งสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยขึ้นโดยปัจจุบันสังกัดอยู่ในกรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ เพื่อดำเนินการเกี่ยวกับเงินกองทุน เช่น เก็บรวบรวมเงินกองทุน ส่วนการเบิกจ่าย การเก็บรักษา การจัดการกองทุนให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่ากระทรวงพาณิชย์กำหนด โดยได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง

ตามที่กล่าวในบทที่ 1 และบทที่ 2 แล้วนั้น ทำให้ทราบถึงสภาพปัญหา ความเป็นมา แนวความคิดและ รายละเอียดเกี่ยวกับบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ในประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 3 พ.ศ.2540 และในบทต่อไปผู้เขียนจะได้ศึกษาถึงกฎหมายการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ของประเทศญี่ปุ่น ที่คณะจากกรมการประกันภัยได้ไปศึกษาคูงาน และนำเอารูปแบบการจัดตั้ง Pool ระหว่างบริษัทประกันภัยด้วยกันในประเทศญี่ปุ่นมาเป็นรูปแบบในการจัดตั้งบริษัทกลางฯ ในประเทศไทย

บทที่ 3

พระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์

และ

การประกันความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับในประเทศญี่ปุ่น

1. ความเป็นมาของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น

การประกันภัยรถยนต์ในประเทศญี่ปุ่นเริ่มครั้งแรกในปี ค.ศ. 1914 ซึ่งในขณะนั้นมีรถยนต์เพียง 1,066 คัน หลังจากสงครามโลกครั้งที่สองเป็นต้นมาปริมาณรถยนต์ได้เพิ่มจำนวนมากขึ้นอย่างรวดเร็ว ซึ่งอาจจะเป็นเพราะญี่ปุ่นเป็นประเทศผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ของโลก และมีการพัฒนาเกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มมากขึ้น จนทำให้ปริมาณรถยนต์มีมากเป็นอันดับสองของโลก¹ ใน ค.ศ. 1948 มีรถยนต์จดทะเบียนในญี่ปุ่น 238,000 คัน และเมื่อถึงปี ค.ศ. 1954 มีจำนวนมากกว่า 1 ล้านคัน จากการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถยนต์เป็นผลให้อุบัติเหตุจากการใช้รถมีจำนวนมากขึ้นด้วย กล่าวคือจำนวนผู้คนที่เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถยนต์เพิ่มจาก 21,450 ราย ในปี ค.ศ.1948 เป็น 78,764 ราย ในปี ค.ศ.1954 ซึ่งเพิ่มขึ้นถึง 350 % ภายใน 6 ปี และแต่เดิมความรับผิดต่อการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตที่เกิดจากอุบัติเหตุจากการใช้รถนั้นเป็นไปตามหลักเกณฑ์ของความผิดฐานละเมิด (Tort Liability) ตามประมวลกฎหมายแพ่งของญี่ปุ่นมาตรา 709 (Article 709 of the Civil Code)² กล่าวคือ ผู้ได้รับความเสียหายจะเรียกร้องค่าเสียหายได้ก็ต่อเมื่อสามารถพิสูจน์ได้ว่าเป็นความผิดหรือความประมาทของผู้ใช้รถ ซึ่งในหลายกรณีผู้ประสบภัยไม่มีหลักฐานพอที่จะพิสูจน์³ จนกระทั่งในปี ค.ศ.1955 รัฐบาลญี่ปุ่นได้เล็งเห็นความสำคัญ และตระหนักถึงความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินจากการใช้รถของประชาชน จึงได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์

¹ Automobile Insurance Rating Organization of Japan, (AIRO) May 2002 Japan (with Appendix), p.1. และกมลวรรณ กิตติสมิต “การประกันภัยความผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น (Compulsory Automobile Liability Insurance)” วารสารการประกันภัย. 17 เมษายน-มิถุนายน 2535 , หน้า 53.

² ตามประมวลกฎหมายแพ่งของญี่ปุ่น มาตรา 709 กำหนดว่า ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อละเมิดสิทธิของผู้อื่น จำต้องใช้ค่าสินไหม ทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการละเมิดนั้น (Article 709 : A person who has intentionally or negligently violated the right of another is bound to compensate any damages resulting in consequence.)

³ Arthur Taylor Von Mehren “The Treatment of Motorvehicle Accidents : The Impact of Technological Change on Law in Japan : the Legal order in a Changing Society Legal Relations” (Massachusetts : Harvard University Press, 1963) , pp.401 – 403.

Automobile Liability Security Law 1955⁴ โดยในกฎหมายนี้กำหนดให้มีการประกันภัยความรับผิดชอบจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับ คือ Compulsory Automobile Liability Insurance (CALI หรือ Ji-Bai-Seki) โดยมีความมุ่งหมายที่จะคุ้มครองผู้ที่ประสบอุบัติเหตุจากการรถเป็นเหตุให้ได้รับบาดเจ็บ ทุพพลภาพ หรือเสียชีวิต แต่จะไม่คุ้มครองความเสียหายที่เกิดกับทรัพย์สินหรือตัวรถ

จากการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถยนต์อย่างรวดเร็วนับจากปี ค.ศ.1948 – 1970 ทำให้จำนวนอุบัติเหตุจากการใช้รถเพิ่มจำนวนมากขึ้นด้วย⁵

ตารางที่ 7 จำนวนรถยนต์และอุบัติเหตุจากการใช้รถในประเทศญี่ปุ่น

ปี ค.ศ.	จำนวนรถจดทะเบียน (พันคัน)	อุบัติเหตุจากรถยนต์			เบี้ยประกันรถยนต์ (ล้านเยน)	อัตราส่วนเบี้ย ประกันต่อเบี้ย ประกันที่มีใช้ ประกันชีวิต
		จำนวน อุบัติเหตุ (ครั้ง)	จำนวน ผู้ตาย (ราย)	จำนวน ผู้บาดเจ็บ (ราย)		
1948	238	21,341	3,841	17,609	360	
1954	1,311	93,869	6,374	72,390	3,870	7.1%
1960	3,302	449,912	12,055	289,156	20,864	200%
1965	7,897	567,286	12,484	425,666	112,796	41.1%
1970	18,587	718,080	16,765	981,096	575,103	57.1%

ที่มา : Automobile Insurance Rating Organization of Japan , (AIRO) May 2002 P.3

การประกันภัยรถยนต์ในญี่ปุ่นมีอยู่ 2 แบบเช่นเดียวกับประเทศไทยคือ ภาคสมัครใจ (Voluntary Insurance) และภาคบังคับ (Compulsory Insurance) การประกันภัยภาคบังคับ (CALI) จะคุ้มครองความรับผิด เฉพาะการบาดเจ็บทางกายและเสียชีวิต โดยจะระบุขีดจำกัด ความรับผิดไว้

⁴ Automobile Liability Security Law 1955 เป็นกฎหมายปีโชวะ 30 เลขที่97 เรียกเป็นภาษาญี่ปุ่น และเขียนด้วยอักษรโรมันว่า JIDOSHA SONGAI BAISHO HOSHOHO นิยมเรียกสั้น ๆ ว่า JIBAIHO ประกาศใช้เป็นกฎหมายตั้งแต่ 1 ธันวาคม ค.ศ.1955 (พ.ศ.2498) และเริ่มใช้บังคับในเดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ. 1956 : ดูใน ไกรวิน สารวิจิตร. “กฎหมายการประกันภัยบุคคลที่สาม ของประเทศญี่ปุ่น” วารสารนิติศาสตร์.21 หน้า 53. Automobile Insurance Rating Organization of Japan, (AIRO) May 2002. Automobile Insurance in Japan (with Appendix), p. 3 และ กมลวรรณ กิรติสมิต “การประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น (Compulsory Automobile Liability Insurance)”วารสารการประกันภัย .หน้า 55.

⁵ Automobile Insurance Rating organization Association of Japan, (AIRO) May 2002 Automobile Insurance in Japan (with Appendix), p. 4.

แต่ละลำดับ (Grade) แต่สำหรับการประกันภัยภาคสมัครใจจะคุ้มครองครอบคลุมตลอดถึงบุคคลที่ 3 (ความรับผิดต่อการบาดเจ็บ เสียชีวิตและทรัพย์สินเสียหาย) รวมตลอดถึงอุบัติเหตุที่บุคคลนั้นเองเป็นผู้ก่อขึ้นหรืออาจกล่าวได้ว่า การประกันภัยภาคบังคับเป็นการประกันความรับผิดพื้นฐานส่วนการประกันภัยภาคสมัครใจคุ้มครองครอบคลุมความรับผิดส่วนที่เกินจากความรับผิดพื้นฐานตลอดจนทรัพย์สินของบุคคลอื่น⁶ ในปี ค.ศ.2000 เบี้ยประกันภัยสุทธิของประกันภัยภาคบังคับมีมูลค่า 569.8 พันล้านเยน และเบี้ยประกันภัยภาคสมัครใจมีมูลค่าประมาณ 3,650.1 พันล้านเยน

2. หลักการสำคัญของการประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับในประเทศญี่ปุ่น

การประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับ หรือ CALI นี้มีหลักการที่สำคัญ 3 ประการ คือ

2.1 หลักการหลักการการพิสูจน์ในเรื่องความผิดและความประมาทเลินเล่อในการใช้รถ การประกันภัยความรับผิดโดยทั่วไปนั้น ความเสียหายจะต้องเกิดจากความผิด (Fault) หรือประมาทเลินเล่อ (Negligence) ของผู้เอาประกันภัย ผู้ประสบภัยจะต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าผู้เอาประกันภัยเป็นผู้ผิด แต่การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามกฎหมายนี้ผู้ประสบภัยสามารถเรียกร้องค่าเสียหายได้โดยพิสูจน์เพียงว่าความบาดเจ็บหรือเสียชีวิตเกิดจากหรือมีผลจากอุบัติเหตุรถยนต์เท่านั้น ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 3 กำหนดให้บุคคลผู้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเอง (person who puts an automobile into operation for his benefit) จะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ซึ่งได้รับอันตรายทางกายจากการใช้รถของตนเอง เว้นแต่ว่าผู้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเองนั้นจะสามารถพิสูจน์ได้ทั้ง 3 ประการ ดังนี้

- (1) ผู้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเองและผู้ขับรถ (ในกรณีที่ผู้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเองนั้นไม่ได้เป็นผู้ขับเอง) ไม่ได้ประมาทเลินเล่อในการขับรถ
- (2) อุบัติเหตุเกิดจากความตั้งใจหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ประสบภัยเอง หรือของบุคคลอื่นนอกจากผู้ขับรถ และ
- (3) ไม่มีความบกพร่องหรือความผิดปกติของรถยนต์

การที่กฎหมายใช้คำว่า “บุคคลผู้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเอง” นั้น หมายถึง ผู้ที่ควบคุมการเคลื่อนที่ของรถและได้รับประโยชน์ใด ๆ จากการที่รถนั้นเคลื่อนที่โดยที่ผู้นั้นไม่จำเป็นต้องเป็นเจ้าของรถ และไม่ต้องขับรถนั่นเอง หรือเป็นผู้ครอบครองรถในขณะที่รถนั้นเกิดอุบัติเหตุ การที่กฎหมาย

⁶ Ibid., p.3.

บัญญัติเช่นนี้เป็นการผลักภาระการพิสูจน์ของผู้ประสบภัยไปยังบุคคลผู้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเอง ซึ่งภาระการพิสูจน์ทั้ง 3 ประการดังกล่าวแล้วนั้น สามารถพิสูจน์ได้ยาก ดังนั้น หลักการนี้จึงใกล้เคียงกับหลักการความผิดโดยปราศจากความผิด (no – fault liability)⁷

2.2 หลักการบังคับให้รถทุกคันต้องทำประกันภัย การประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับนี้ มีการบังคับทั้งผู้ครอบครองรถที่จะนำรถออกวิ่งในทาง จะต้องทำประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์และบังคับผู้รับประกันภัยจะต้องรับประกันภัยรถทุกคันที่มีผู้นำมาทำประกันภัย โดยจะปฏิเสธการรับประกันภัยตามกฎหมายนี้ไม่ได้ ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 24 เว้นแต่จะมีเหตุการณต่อไปนี้

- (1) เป็นรถยนต์ที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องมีการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ
- (2) มีการแถลงข้อความเท็จ หรือปิดบังข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสัญญาประกันภัยอย่างชัดเจน
- (3) ระยะเวลาของการประกันภัยนับจากวันที่ขอเอาประกันภัยจนถึงสิ้นสุดเกินกว่าระยะเวลาที่ระบุไว้
- (4) มีการทำประกันภัยซ้ำไม่ว่าจะทำประกันภัยภาคบังคับ (CALI) หรือสัญญา CALMA
- (5) พ้นสภาพจากการใช้รถยนต์

2.3 การไม่แสวงหากำไรจากการรับประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 25 มีหลักการว่า อัตราเบี้ยประกันภัยที่เรียกเก็บสำหรับการประกันภัยภาคบังคับนี้จะกำหนดขึ้นเพื่อหวังผลกำไรไม่ได้ จากหลักการนี้ทำให้เกิดระบบอัตราเบี้ยประกันภัยที่เรียกว่า No-Loss No-Profit กล่าวคือ เป็นระบบอัตราเบี้ยประกันภัยที่ไม่ก่อให้เกิดผลกำไร แต่ก็จะไม่ทำให้ผู้รับประกันภัยขาดทุน หากมีกำไรเกิดขึ้นจากการรับประกันภัยภาคบังคับนี้จะมีมาตรการให้ผลกำไรดังกล่าวกลับคืนสู่ประชาชน โดยการลดเบี้ยประกันภัย หรือเพิ่มความคุ้มครองให้แก่ผู้สภภัย

2.4 การประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับตาม Automobile Liability Security Law นี้เป็นการประกันภัยส่วนแรกหรือพื้นฐานที่ผู้ครอบครองรถจะต้องจัดทำเพื่อคุ้มครองผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิต ส่วนความคุ้มครองที่สูงกว่าการประกันภัยนี้ผู้ครอบครองรถสามารถซื้อเพิ่มเติมได้ ซึ่งการประกันภัยในส่วนที่เพิ่มเติมนี้เรียกว่า การประกันภัยภาคสมัครใจ (Voluntary Automobile Insurance)⁸

⁷ Automobile Insurance Rating organization Association of Japan, (AIRO) May 2002 Automobile Insurance In Japan (with Appendix), p. 4.; Arthur Taylor Von Mehren "The Treatment of Motorvehicle Accidents : The Impact of Technological Change on Legal Relations" Law in Japan : the Legal Order in a Changing Society p.407

⁸ Ibid.,p.1.

3. บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในประเทศญี่ปุ่น

พระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดชอบของผู้ใช้รถยนต์ (Automobile Liability Security Law 1955) ของประเทศญี่ปุ่นไม่ได้บัญญัติเรื่องบริษัทกลางไว้ ทั้งนี้เนื่องจากในประเทศญี่ปุ่นการจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยของบริษัทประกันภัยไม่มีปัญหาเหมือนกับประเทศไทย ในระบบประกันภัยภาคบังคับ ของประเทศญี่ปุ่นการชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยจะใช้หลักความยุติธรรม เสมอภาค และมีคณะกรรมการประเมินค่าเสียหายจะดำเนินการโดยบุคคลที่สามกล่าวคือ จะเป็นภาระหน้าที่ของสำนักงานสำรวจภัย (Claim Survey office) ซึ่งมีอยู่เป็นจำนวนมากที่จะประเมินว่าความเสียหายที่เรียกร้องนั้นมีความเหมาะสมและถูกต้องตามกฎหมายหรือไม่⁹ และเมื่อสำนักงานสำรวจภัย ดำเนินการประเมินความเสียหายเสร็จสิ้นแล้วจะแจ้งค่าเสียหายไปยังบริษัทประกันภัย เมื่อบริษัทประกันภัยได้รับใบประเมินค่าเสียหายจากสำนักงานสำรวจภัยแล้ว ก็จะดำเนินการจ่ายค่าเสียหายให้กับผู้ประสบภัย ซึ่งแตกต่างจากประเทศไทยที่การประเมินค่าเสียหายบริษัทประกันภัยจะเป็นผู้ประเมินค่าเสียหายเองและมักจะกำหนดวงเงินให้น้อยลงหรือประวิงการจ่ายให้ล่าช้าออกไปและในการขอรับค่าเสียหายนั้นผู้ประสบภัยจากรถต้องไปใช้สิทธิขอรับค่าสินไหมทดแทน ณ ที่ตั้งของสำนักงานหรือสาขาของบริษัทประกันภัย ซึ่งในข้อเท็จจริง บริษัทประกันภัยส่วนใหญ่ยังมีสาขาไม่ครอบคลุมทุกจังหวัดทั่วประเทศ จะมีสาขาเฉพาะในกรุงเทพและจังหวัดใหญ่ ๆ เพียงไม่กี่แห่งเท่านั้น บางบริษัทมีแต่สำนักงานใหญ่ในกรุงเทพเพียงแห่งเดียว ทำให้ผู้ประสบภัยที่ได้รับบาดเจ็บหรือตายในพื้นที่ที่ไม่มีสาขาของบริษัทประกันภัยซึ่งมีจำนวนหลายหมื่นรายได้รับความเดือดร้อนในการขอรับค่าสินไหมทดแทนเป็นอย่างมากแม้ภาครัฐจะได้ขอความร่วมมือไปยังธุรกิจประกันภัยให้ขยายการให้บริการในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้เพิ่มมากขึ้นแต่ก็ไม่เป็นผล จึงเป็นสาเหตุให้กรมการประกันภัยต้องตั้งองค์กรกลางขึ้นเพื่อทำหน้าที่ในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนแทนบริษัทประกันภัยต่าง ๆ

4. การประกันความรับผิดชอบจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับของญี่ปุ่น

4.1 รถที่ต้องทำประกันภัยภาคบังคับ ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 5 กำหนดว่า รถคันใดที่ไม่ได้จัดทำประกันภัยภาคบังคับจะออกวิ่งในทางไม่ได้ เว้นแต่จะเป็นรถที่ได้รับยกเว้นตามกฎหมาย ซึ่งรถที่ได้รับการยกเว้นนั้นก็ได้แก่รถที่ใช้ในกิจการของกองกำลังป้องกัน

⁹ Automobile Insurance Rating Organization of Japan (AIRO) May 2002, Automobile Insurance in Japan (with Appendix) p.12.

ตนเอง (หรือรถในกองทัพญี่ปุ่น) รถของกองทหารสหรัฐที่ใช้ในญี่ปุ่นในกิจการที่เกี่ยวกับสนธิสัญญาความร่วมมือและป้องกันร่วมกันระหว่างสหรัฐและญี่ปุ่น และรถที่ใช้ในกิจการของกองกำลังสหประชาชาติ รถของกลุ่มเกษตรกรที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายว่าด้วยสหกรณ์การเกษตร¹⁰ ซึ่งเท่ากับว่านอกจากรถที่ได้รับการยกเว้นดังกล่าวแล้วนั้น รถทุกคันที่จะนำออกวิ่งในทางจะต้องทำประกันภัยภาคบังคับ รวมถึงรถยนต์ที่ใช้ในสถาบันพระมหากษัตริย์ ราชการ โดยให้หน่วยงานที่เป็นต้นสังกัดของส่วนราชการนั้น ๆ เป็นผู้ตั้งงบประมาณสำหรับจัดให้มีการประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมาย¹¹ นอกจากนั้นรถจักรยานยนต์ก็จะต้องทำประกันภัยภาคบังคับนี้ด้วย¹²

การทำประกันภัยภาคบังคับจะต้องกระทำเมื่อมีการจดทะเบียนรถครั้งแรกและจะต้องจัดให้มีทุกครั้งที่มีการตรวจสภาพรถ โดยกรมธรรม์จะต้องมีความคุ้มครองครอบคลุมตลอดจนถึงการตรวจสภาพรถครั้งต่อไป ซึ่งระยะเวลาในการนำรถไปตรวจสภาพนั้นแตกต่างกันตามประเภทของรถ เช่น รถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มีอายุการใช้งานตั้งแต่ 3 ปี แต่ไม่เกิน 10 ปี จะต้องรับการตรวจสภาพทุก ๆ 2 ปี ส่วนรถที่มีอายุใช้งานเกิน 10 ปี จะต้องตรวจสภาพทุกปีโดยอยู่ที่ขึ้นทะเบียนไว้กับกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐานและขนส่ง (ซึ่งแต่เดิมขึ้นทะเบียนกับกระทรวงคมนาคม) ถ้าไม่จัดให้มีการประกันภัยดังกล่าวแล้วก็จะไม่สามารถจดทะเบียนรถได้ อีกทั้งรถคันนั้นก็จะต้องผ่านการตรวจสภาพและจะไม่ได้รับอนุญาตให้วิ่งบนท้องถนน ซึ่งวิธีการนี้จะทำให้แน่ใจได้ว่าจะไม่มียอดที่ไม่ได้ทำประกันภัยภาคบังคับมาวิ่งอยู่บนถนนแต่ในทางกลับกันวิธีการทำประกันภัยเช่นนี้ผู้ประกอบการจะต้องชำระเบี้ยประกันภัยตามจำนวนที่กำหนดไว้สำหรับความคุ้มครองจนถึงการตรวจสภาพรถในคราวต่อไป ซึ่งในระหว่างนั้นอาจมีการเปลี่ยนแปลงที่มีผลกับความเสียหาย นอกจากนั้นการประกันภัยนี้ยังติดตามตัวรถไปจนถึงการตรวจสภาพรถครั้งต่อไปแม้ว่าในช่วงเวลาระหว่างนั้นรถคันดังกล่าวจะถูกโอนไปยังบุคคลอื่นแล้วก็ตาม¹³

สำหรับรถจักรยานยนต์ กฎหมายไม่ได้บังคับให้ต้องมีการตรวจสภาพรถแต่เจ้าของรถจะต้องติดเครื่องหมายที่แสดงว่าได้มีการประกันภัยภาคบังคับซึ่งออกโดยผู้รับประกันและแสดง

¹⁰ ไกรวิน สารวิจิตร. “กฎหมายการประกันภัยบุคคลที่สามของประเทศญี่ปุ่น” วารสารนิติศาสตร์. 21 , หน้า 54.

¹¹ ศรีัญญา งามวงษ์วาน. “กฎหมายที่เหมาะสมสำหรับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ” หน้า 38.

¹² เมื่อเริ่มประกาศใช้ Automobile Liability Security Law 1955 นั้น กฎหมายบังคับให้รถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 125 ซีซี ต้องทำประกันภัยภาคบังคับนี้ต่อมาในปี ค.ศ.1966 รถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์เท่ากับ 125 ซีซี หรือน้อย กว่าก็อยู่ภายใต้บทบังคับนี้ด้วย ดูใน กมลวรรณ กิรติสมิต. “การประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น (Compulsory Automobile Liability Insurance)”วารสารการประกันภัย. หน้า 55.

¹³ Automobile Insurance Rating Organization of Japan (AIRO) May 2002, Automobile Insurance In Japan (with Appendix) p.6.

ระยะเวลาเอาประกันภัยไว้ด้วย เพื่อจะได้สะดวกในการตรวจสอบว่ามีรถคันใดไม่ทำประกันภัยภาคบังคับนี้¹⁴

ผู้ฝ่าฝืนไม่ทำประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมายนี้จะได้รับโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปีหรือปรับไม่เกิน 500,000 เชน¹⁵ (เดิมได้รับโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับไม่เกิน 50,000 เชน)

4.2 ผู้เอาประกันภัย คือ บุคคลที่จะได้รับการคุ้มครองจากกรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งผู้เอาประกันภัยในการประกันภัยภาคบังคับนี้มีดังนี้

(1) ผู้ครอบครองรถ (owner)¹⁶ ได้แก่ เจ้าของรถ หรือ บุคคลซึ่งมีกรรมสิทธิ์ในรถคันนั้นหรือเป็นผู้ทรงสิทธิ์ที่จะใช้ประโยชน์จากรถ และใช้เพื่อประโยชน์ของตน ดังนั้นบุคคลใดที่ขับรถโดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าของรถ เช่น ขโมย ไม่ถือว่าเป็นเจ้าของรถและไม่ได้รับความคุ้มครองจากกรมธรรม์ประกันภัย¹⁷ โดยกรมธรรม์ประกันภัยภาคบังคับนี้จะคุ้มครองความรับผิดของผู้ครอบครองรถ ที่เกิดจากการใช้รถตามที่กำหนดใน Automobile Liability Security Law มาตรา 3

(2) ผู้ขับรถ¹⁸ ได้แก่ ผู้ที่มีใช้ผู้ครอบครองรถตาม (1) แต่มีหน้าที่ขับรถหรือช่วยเหลือในการขับรถนั้นเพื่อประโยชน์ของบุคคลอื่น และ Automobile Liability Security Law มาตรา 11 ก็ถือรวมเอาผู้ขับรถอยู่ในผู้เอาประกันภัย เมื่อเจ้าของรถพึงรับผิดชอบภายใต้ Automobile Liability Security Law มาตรา 3 โดยการรวมเอาผู้ขับรถเป็นผู้เอาประกันภัย ผู้ขับรถจึงได้รับการคุ้มครองจากการเรียกร้องรับช่วงสิทธิ์จากเจ้าของรถ ซึ่งได้จ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจากการเรียกร้องของบริษัทประกันภัยผู้รับช่วงสิทธิ์ติดตามทวงถาม เช่น กรณีคนขับรถของบริษัท¹⁹

¹⁴ Ibid. p.6.

¹⁵ Ibid. p.6.

¹⁶ Automobile Liability Security Law 1955 Article 2. (paragraph 3)

¹⁷ Automobile Insurance Rating Organization of Japan (AIRO) Automobile Insurance In Japan (with Appendix), p7; Arthur Taylor Von Mehren "The Treatment of Motorvehicle Accidents : The Impact of Technological Change on Legal Relations" Law in Japan : the Legal Order in a Changing Society , p.407.

¹⁸ Automobile Liability Security Law 1955 Article 2. (paragraph 4)

¹⁹ Automobile Insurance Rating Organization of Japan (AIRO) Automobile Insurance In Japan (with Appendix), p.8.

4.3 ผู้รับประกันภัย ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 24 วางหลักเกณฑ์ให้บริษัทประกันภัยที่รับประกันภัยรถยนต์ต้องรับประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับ และจะปฏิเสธการรับประกันภัยดังกล่าวไม่ได้ เว้นแต่กรณีที่มีเหตุผลพิเศษตามที่กฎหมายกำหนดไว้ เช่น กรณี ผู้เอาประกันภัยไม่ชำระเบี้ยประกันภัย หรือกรณีแจ้งข้อมูลอันเป็นเท็จหรือปกปิดข้อเท็จจริงเป็นต้น และนับตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน ค.ศ.2002 บรรดาบริษัทประกันภัยที่สามารถรับประกันภัยรถภาคบังคับได้ต้องเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์และบริษัทที่จัดขึ้นเพื่อซื้อขายหุ้น ที่สำนักงานบริการทางการเงิน (Finance Service Agency : FSA) มีอำนาจกำกับดูแลภายใต้กฎหมายธุรกิจประกันภัยตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 6 และ ปัจจุบันมีบริษัทผู้รับประกันภัยในประเทศญี่ปุ่นทั้งหมด 38 บริษัท เป็นของญี่ปุ่นเอง 27 บริษัท และบริษัทประกันภัยต่างชาติที่ได้รับใบอนุญาตจากทางการญี่ปุ่นอีก 11 บริษัท

นอกจากบริษัทประกันภัยแล้วผู้รับประกันภัยในระบบประกันภัยภาคบังคับยังได้แก่ สหกรณ์ต่าง ๆ เช่น สหกรณ์การเกษตร ที่ก่อตั้งภายใต้กฎหมายสังคมสหกรณ์การเกษตร สหกรณ์ผู้บริโภคที่จัดตั้งภายใต้กฎหมายสังคมสหกรณ์การกินอยู่ของผู้บริโภค หรือ สหกรณ์สาธารณูปโภคพื้นฐานที่จัดตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายว่าด้วยวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมก็สามารถดำเนินธุรกิจประกันภัยรถภาคบังคับของผู้ใช้รถในสหกรณ์นั้น ๆ ได้ โดยเรียกกระบวนการดำเนินงานของตนว่า “ การช่วยเหลือซึ่งกันและกันในความรับผิดรถยนต์ภาคบังคับ COMPULSORY AUTOMOBILE LIABILITY MUTUAL AID : CALMA²⁰

เมื่อบริษัทประกันภัยที่รับประกันภัยภาคบังคับแบบ CALI และสหกรณ์ต่าง ๆ ที่รับประกันภัยภาคบังคับแบบ CALMA ทำการรับประกันภัยภาคบังคับแล้วก็จะเข้ามาร่วมมือกันเพื่อป้องกันการขาดทุน จากการรับประกันภัยที่ไม่สามารถเลือกผู้เอาประกันภัยได้ภายใต้ระบบนี้ โดยการนำเอาเบี้ยประกันภัยที่รับจากการประกันภัยรถภาคบังคับทั้งหมด (หลังจากหักค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานแล้ว) มารวมกันไว้เป็นกองทุนรวม (Pool) และจะจ่ายออกไปช่วยเหลือผู้รับประกันแต่ละรายเมื่อเกิดภัย

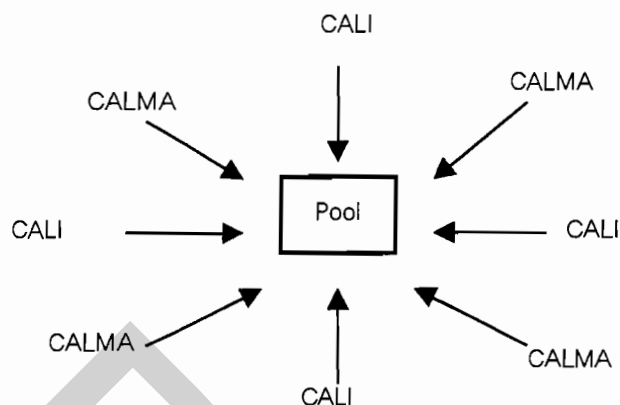
การรับประกันภัยรถภาคบังคับในประเทศญี่ปุ่น

1.บริษัทผู้รับประกันภัย : CALI

²⁰ Automobile Insurance Rating Organization of Japan (AIRO) May 2002 Automobile Insurance in Japan (with Appendix),

2.สหกรณ์ผู้รับประกันภัย : CALMA

ภาพที่ 2 การรับประกันภัยภาคบังคับในประเทศญี่ปุ่น



ที่มา : AIRO May 2002 P.11

แต่เดิมก่อนวันที่ 1 เมษายน 2545 การรับประกันภัยภาคบังคับของบริษัทประกันภัยเบี่ยประกันภัยจะถูกนำไปทำประกันต่อให้กับรัฐในอัตราร้อยละ 60 ส่วนที่เหลือร้อยละ 40 นำมาเป็นกองทุนรวมให้บรรดาบริษัทประกันภัยกระจายกันรับผิดชอบ

4.4 อัตรเบี่ยประกันภัย ในระบบประกันภัยภาคบังคับอัตรเบี่ยประกันภัยจะถูกคำนวณโดยสมาคมอัตรเบี่ยประกันภัยรถยนต์แห่งประเทศไทย (AIRO) ซึ่งจะเรียกว่าอัตรามาตรฐาน และในการจัดทำอัตรเบี่ยประกันภัยจะพิจารณาจากประเภทความเสี่ยงภัยโดยจะกำหนดตามพื้นที่ ตามประเภทของรถยนต์และการใช้รถยนต์ เช่น ธุรกิจหรือส่วนบุคคลและกำหนดโดยช่วงระยะเวลาประกันภัย และภายใต้ระบบประกันภัยภาคบังคับนี้้อัตรเบี่ยประกันจะกำหนดไว้ในระดับต่ำที่สุดที่พึงจะทำได้ โดยจะคำนวณเท่าที่พอจะคุ้มค่าใช้จ่ายจากการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 25 ที่บัญญัติไว้เช่นนี้ ก็เพื่อไม่ให้ผู้รับประกันภัยแสวงประโยชน์และกำไรอย่างเป็นล่ำเป็นสันจากการรับประกันภัยในระบบ CALI โดยให้ยึดถือหลัก NO-Los NO-Profit ไม่มีกำไรและไม่ขาดทุน และเมื่อจัดทำเสร็จต้องยื่นขออนุมัติต่อหน่วยงาน FSA (Financial Service Agency) ก่อนประกาศใช้ (ซึ่งแต่เดิมต้องยื่นขออนุมัติจากกระทรวงการคลังและหลังจากวันที่ 1 เมษายน ค.ศ.2002 เปลี่ยนมาเป็น FSA) โดยเมื่อ FSA รับเรื่องแล้ว จะใช้เวลาตรวจสอบ 90 วันหรือกว่านั้น และเมื่อได้รับอนุมัติแล้ว AIRO จะประกาศให้สาธารณชนทราบในราชกิจจานุเบกษาหรือหนังสือพิมพ์รายวันโดยระหว่างที่ FSA พิจารณาอัตรเบี่ยประกันภัยนั้น ก็จะประสานไปยังคณะกรรมการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (Compulsory Automobile Liability Insurance Council) ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 33 และจะขอความเห็นชอบจากกระทรวงที่ดิน โครง

สร้างพื้นฐาน และการขนส่ง (Ministry of land , Infrastructure and Transport) ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 28 วรรค 2 ซึ่งแต่เดิมต้องขอความเห็นชอบจากกระทรวงคมนาคม หลังจากนั้นบริษัทประกันภัยที่เป็นสมาชิกของ AIRO จะนำเอาอัตราเบี้ยประกันภัยภาคบังคับไปใช้

ตารางที่ 8 อัตราเบี้ยประกันภัยรถภาคบังคับในญี่ปุ่น (เม.ย.2002)

หน่วย : เยน

ประเภทรถ	รอบระยะเวลาเอาประกันภัย (เดือน)						
	60	48	37	36	25	24	13
รถเก๋ง	-	39,260	38,390	28,530	27,630	17,480	
รถบรรทุกใช้ประกอบธุรกิจ	-	-	-	-	43,530	42,060	25,390
รถบรรทุกใช้ส่วนตัว	-	-	-	-	24,110	23,380	15,140
รถจักรยานยนต์ 250 cc. ขึ้นไป	-	-	-	-	18,970	18,440	12,440
รถที่ใช้เครื่องยนต์ขนาดเล็กรวมถึง จักรยานยนต์ตั้งแต่ 125-250 cc.							
- รถที่ต้องตรวจสภาพ	-	-	31,540	30,870	23,240	22,540	14,690
- รถที่ไม่ต้องตรวจสภาพ	24,910	21,190	-	17,360	-	13,410	-
และต่ำกว่า 125 cc.	18,230	15,770	-	13,240	-	10,630	-

ที่มา : AIRO May 2002, p.39.

5. ความคุ้มครองตามกฎหมายประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับ

5.1 ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครอง ความคุ้มครองในระบบ CALI คือ การชดเชยความเสียหายซึ่งเกิดแก่ชีวิตหรือร่างกายของบุคคลอื่นอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุจากการใช้รถ เป็นการคุ้มครองความเสียหายที่เกิดแก่บุคคลไม่ใช่ทรัพย์สิน โดยความเสียหายที่จะได้รับการชดเชย ได้แก่ การเสียชีวิต การทุพพลภาพ และการบาดเจ็บร่างกาย หากการบาดเจ็บมีผลให้เสียชีวิตหรือทุพพลภาพถาวร การชดเชยสำหรับความบาดเจ็บและเสียชีวิตหรือทุพพลภาพถาวรจะแยกกันโดยจำกัดจำนวนความรับผิดของแต่ละระดับ (เกรด)

5.2 จำนวนเงินค่าเสียหาย ค่าเสียหายที่ผู้ประสบภัยจากรถจะได้รับคือค่าเสียหายที่ชดเชยให้เนื่องจากการบาดเจ็บ ทุพพลภาพ และเสียชีวิต การกำหนดจำนวนเงินค่าเสียหายในการประกันภัยภาคบังคับนั้น จะออกเป็นกฎกระทรวงซึ่งสามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามสภาพเศรษฐกิจ จำนวนเงินค่า

เสียหายที่ ประกาศใช้ครั้งแรกเมื่อบัญญัติกฎหมายปี 1955 กรณีเสียชีวิตได้รับ 300,000 เยน บาดเจ็บสาหัสได้รับ 100,000 เยน บาดเจ็บเล็กน้อยได้ 30,000 เยน และมีการปรับปรุงกันเรื่อยมาเป็นลำดับ และปรับปรุงครั้งสุดท้าย เมื่อวันที่ 1 เมษายน ปี ค.ศ.2002 มีรายละเอียดดังนี้²¹

- กรณีเสียชีวิต 30,000,000 เยน
- กรณีทุพพลภาพถาวร
 - 1. ทุพพลภาพถาวรที่ต้องการดูแลตลอดเวลา 40,000,000 เยน
 - 2. ทุพพลภาพถาวรที่ต้องการดูแลรักษาเป็นประจำ 30,000,000 เยน
- กรณีบาดเจ็บทุพพลภาพนอกจากที่กล่าวแล้วข้างต้นเป็นไปตามตารางดังนี้

ตารางที่ 9 ลักษณะทุพพลภาพถาวรแบ่งตามลักษณะขั้น

เกรด	ประเภททุพพลภาพถาวร	จำนวนเอาประกันภัย
1.-	สูญเสียสายตาทั้งสองข้าง - สูญเสียระบบการทำงานของประสาทหรือ สภาวะทางจิตรุนแรงจนต้องมีผู้ดูแลตลอด - สูญเสียแขนส่วนบนทั้งสองข้าง ตั้งแต่ข้อศอกขึ้นไป	30,000,000 เยน
2.-	สูญเสียสายตาดูหนึ่งข้าง และสายตาดูอีกข้างเอียง จนไม่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนอยู่ที่ระดับ 0.02 หรือต่ำกว่า	25,900,000 เยน
3.-	สูญเสียสายตาดูหนึ่งข้าง และสายตาดูอีกข้างเอียง จนไม่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนอยู่ที่ระดับ 0.06 หรือต่ำกว่า	22,190,000 เยน

²¹ Automobile Insurance Rating Organization of Japan, (AIOR) May 2002 Japan (with Appendix) pp. 36 – 37.

ตารางที่ 9 (ต่อ)

เกรด	ประเภททุพพลภาพถาวร	จำนวนเอาประกันภัย
	<ul style="list-style-type: none"> - สูญเสียระบบการทำงานของประสาทหรือสภาวะทางจิตรุนแรงจนเป็นเหตุให้ไม่สามารถทำงานที่ใช้แรงงานได้จนตลอดชีวิต - สูญเสียนิ้วหัวแม่มือทั้งสองข้าง และนิ้วทุกนิ้วของมือทั้งสองข้าง 	
4.	<ul style="list-style-type: none"> - สายตาทั้งสองข้างเอียงจนไม่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนอยู่ที่ระดับ 0.06 หรือต่ำกว่า - สูญเสียแขนส่วนบนหนึ่งข้าง ตั้งแต่ข้อศอกขึ้นไป 	18,890,000 เยน
5.	<ul style="list-style-type: none"> - สูญเสียสายตาหนึ่งข้าง และสายตาคือข้างเอียงจนไม่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนอยู่ที่ระดับ 0.1 หรือต่ำกว่า 	15,740,000 เยน
6.	<ul style="list-style-type: none"> - สายตาทั้งสองข้างเอียงจนไม่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนอยู่ที่ระดับ 0.1 หรือต่ำกว่า - สูญเสียระบบการทำงานของข้อต่อหลักของแขนส่วนบน 2 ใน 3 ส่วน 	12,960,000 เยน
7.	<ul style="list-style-type: none"> - สูญเสียขาขาหนึ่งข้าง และสายตาคือข้างเอียงจนไม่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนอยู่ที่ระดับ 0.6 หรือต่ำกว่า - สูญเสียนิ้วโป้งและนิ้วชี้ของมือข้างเดียวกัน หรือสูญเสียตั้งแต่สามนิ้วขึ้นไป หรือมากกว่ารวมทั้งนิ้วโป้ง และนิ้วชี้ของมือข้างเดียวกัน - การบาดเจ็บหรือพิการผิดปกติจนเห็นได้ชัดเจน เป็นเหตุให้สูญเสียตรีเลียม 	10,510,000 เยน
8.	<ul style="list-style-type: none"> - สูญเสียสายตาหนึ่งข้าง หรือสายตาคือข้างเอียงจนไม่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนอยู่ที่ระดับ 0.02 หรือต่ำกว่า - สูญเสียนิ้วหัวแม่มือ และนิ้วใดนิ้วหนึ่งของมือข้างเดียวกัน 	8,190,000 เยน

ตารางที่ 9 (ต่อ)

เกรด	ประเภททุพพลภาพถาวร	จำนวนเอาประกันภัย
9.	<ul style="list-style-type: none"> - สายตาทั้งสองข้างเอียงจนไม่สามารถมองเห็นชัดเจนอยู่ที่ระดับ 0.6 หรือต่ำกว่า - สูญเสียระบบการทำงานของประสาท หรือสภาวะทางจิตถึงขั้นที่ถูจำกัดระดับขั้นและประเภทงานที่สามารถทำงานได้ - สูญเสียนิ้วแม่่มือของมือข้างหนึ่ง, สูญเสียนิ้วสองนิ้วรวมทั้งนิ้วชี้ของมือข้างเดียวกัน หรือสูญเสียนิ้วตั้งแต่สามนิ้วขึ้นไปนอกเหนือจากการสูญเสียนิ้วหัวแม่มือและนิ้วชี้ของมือข้างเดียวกัน 	6,160,000 เยน
10.	<ul style="list-style-type: none"> - สายตาข้างหนึ่งเอียงจนไม่สามารถมองเห็น ได้ชัดเจนอยู่ที่ระดับ 0.1 หรือต่ำกว่า - สูญเสียนิ้วชี้ของมือข้างหนึ่ง หรือสูญเสียนิ้วสองนิ้ว นอกเหนือจากการสูญเสียนิ้วโป้งและนิ้วชี้ของมือข้างเดียวกัน 	4,610,000 เยน
11.	<ul style="list-style-type: none"> - สูญเสียระบบการทำงานที่ประสานกัน หรือการกำหนดระยะเวลาการเคลื่อนไหวของตาทั้งสองข้าง - สูญเสียนิ้วกลาง หรือนิ้วนาง ของมือข้างเดียวกัน 	3,310,000 เยน
12.	<ul style="list-style-type: none"> - สูญเสียระบบการทำงานที่ประสานกัน หรือการกำหนดระยะเวลาการเคลื่อนไหวของตาหนึ่งข้าง - สูญเสียการทำงานของนิ้วกลาง หรือนิ้วนางของมือข้างเดียว - การบาดเจ็บหรือพิการผิดปกติจนเห็นได้ชัดเจน เป็นเหตุให้สุขภาพบุรุษเสียโฉม 	2,240,000 เยน
13.	<ul style="list-style-type: none"> - สายตาข้างหนึ่งจนไม่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนอยู่ที่ระดับ 0.6 หรือต่ำกว่า - สูญเสียนิ้วก้อยของของมือข้างเดียวกัน 	1,390,000 เยน

ตารางที่ 9 (ต่อ)

เกรด	ประเภททุพพลภาพถาวร	จำนวนเอาประกันภัย
14.	- การผิดปกติเสียหายบางส่วนของเปลือกตา หรือขนตา หลุดหมดของตาหนึ่งข้าง - สูญเสียการทำงานของนิ้วก้อย ของมือข้างเดียวกัน	750,000 เยน

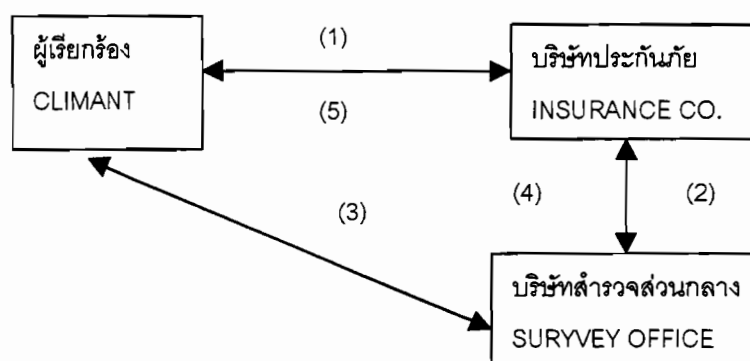
นอกจากนี้เมื่อผู้ประสบภัยได้รับอุบัติเหตุจากการใช้รถ หากความเสียหายที่ได้รับมีขอบเขตความรับผิดชอบสูงกว่าการประกันภัยภาคบังคับ ค่าเสียหายส่วนที่เกินนี้ ผู้ประสบภัยสามารถเรียกร้องได้จากการประกันภัยภาคสมัครใจในกรณีที่ผู้ก่อให้เกิดความเสียหายได้ทำประกันภัยภาคสมัครใจนั้นด้วย

การกำหนดจำนวนเงินค่าเสียหายจำกัดเฉพาะค่าเสียหายสูงสุดต่อผู้ประสบภัยหนึ่งคนเท่านั้น ไม่ได้จำกัดจำนวนความรับผิดชอบครั้งเหมือนของประเทศไทย ซึ่งการไม่จำกัดจำนวนความรับผิดชอบครั้งทำให้กรณีที่เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงผู้ประสบภัยทุกคนจะสามารถได้รับการเยียวยาชดใช้เงินเต็มจำนวนสูงสุดของแต่ละคน การชดใช้แต่ละครั้งความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยยังคงเดิมตลอดระยะเวลาที่เอาประกันภัยโดยไม่ได้ลดลงตามจำนวนที่ได้ชดใช้ไป และคำนวณจากสิทธิของผู้ประสบภัยที่จะได้รับค่าเสียหายเนื่องจากการสูญเสยรายได้ของเขาในอนาคต (โดยหักค่าใช้จ่ายส่วนตัว) ค่าบาดเจ็บและค่าทบทวนทุกข์ทรมานของผู้ประสบภัยรวมถึงค่าเจ็บปวดและทุกข์ทรมานของผู้ที่อยู่ในอุปการะของผู้ตายด้วย โดยหลักการคำนวณเช่นนี้ นำมาจากบรรทัดฐานคำพิพากษาของศาลสูง นับแต่นั้นมาบรรทัดฐานนั้น นำมาใช้กับข้อเรียกร้องที่มีขึ้นในปัจจุบันด้วย

5.3 การประเมินค่าเสียหาย²² การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ บริษัทประกันภัยทุกบริษัทจะใช้สำนักงานสำรวจภัย (Claim Survey office) ของสมาคมประกันภัยรถยนต์ของญี่ปุ่น (Automobile Insurance Rating Organization of Japan : AIRO) ในการประเมินค่าเสียหายที่เกิดขึ้น ปัจจุบันสำนักงานสำรวจภัยทั่วประเทศญี่ปุ่นมีจำนวนทั้งสิ้น 62 แห่ง ซึ่งความเสียหายที่เกิดขึ้นจำนวนมากได้ถูกจัดการได้อย่างรวดเร็ว บริษัทประกันภัยมีหน้าที่ในการรับบันทึกความเสียหาย หลังจากนั้น ต้องทำการตัดสินใจที่จะจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่ได้ถูกประเมินไว้โดยเจ้าหน้าที่นักสำรวจภัย (Survey Office) และทำการจ่ายค่าเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ที่เรียกร้องค่าเสียหายนั้น ดังขั้นตอนต่อไปนี้

²² รายงานการอบรมวิชาการประกันภัย เรื่องการประกันภัยรถยนต์ จัดอบรมโดย The insurance School of Japan (ISJ) ครั้งที่ 28 ระหว่างวันที่ 20 กันยายน - 7 ตุลาคม 2542 ณ ประเทศญี่ปุ่น หน้า 25.

ภาพที่ 3 กระบวนการจัดการสินไหม



ที่มา : รายงานการอบรมวิชาการประกันภัย เรื่องการประกันภัยรถยนต์จัดอบรมโดย The Insurance School of Japan (ISJ) ครั้งที่ 28 ระหว่างวันที่ 20 กันยายน – 7 ตุลาคม 2542 ณ ประเทศญี่ปุ่น หน้า 25-26

- (1) ผู้เรียกร้องส่งเอกสารการเรียกร้องค่าเสียหายต่อบริษัทประกันภัย
- (2) บริษัทประกันภัยให้ค่านำเงินค้ำประกันต่อบริษัทสำรวจส่วนกลางที่ทำการสำรวจความเสียหาย
- (3) บริษัทสำรวจภัยขอให้ผู้เรียกร้องค่าเสียหายจัดส่งเอกสารเพิ่มเติมเพื่อทำการสำรวจภัย
- (4) บริษัทสำรวจภัยทำการคำนวณจำนวนความเสียหายและรายงานต่อบริษัทประกันภัย
- (5) บริษัทประกันภัยแจ้งต่อผู้เรียกร้องถึงจำนวนเงินค่าชดเชยและทำการจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เรียกร้องนั้น

เอกสารที่ผู้ประสบภัยต้องใช้ในการเรียกร้องค่าเสียหาย

- (1) บันทึกรถเกี่ยวกับการเรียกร้อง
- (2) รายงานบันทึกประจำวันของตำรวจ
- (3) รายงานเกี่ยวกับรายละเอียดของอุบัติเหตุ
- (4) ใบรับรองการรักษาพยาบาล
- (5) รายละเอียดเกี่ยวกับค่ารักษาพยาบาล
- (6) บัตรประจำตัวประชาชนหรือสำเนาใบรับรองถูกต้อง
- (7) ใบรับชดเชยเงินค่าสินไหมทดแทนจากผู้ที่ทำละเมิด (สำหรับผู้เอาประกันภัย)
- (8) เอกสารการตกลงส่วนตัวในการกำหนดค่าสินไหมทดแทน (ถ้ามี)

ผู้เอาประกันภัยต้องรวบรวมหลักฐานดังกล่าวข้างต้นยื่นต่อบริษัทประกันภัยเพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนภายใต้การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับภายใน 30 วัน นับจากวันที่ที่ตกลงกันได้

ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครองภายใต้การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับสามารถแบ่งออกเป็น 3 ประเภทคือ

- (1) ความเสียหายทางการเงิน (เช่นค่าใช้จ่ยเกี่ยวกับการรักษาพยาบาล ค่าใช้จ่ยในการฉาปนกิจ เป็นต้น
- (2) ความเสียหายของการสูญเสยรายได้
- (3) ความเสียหายทางด้านจิตใจ เช่นค่าทำขวัญ และค่าชดเชย (Solatium) เป็นต้น

ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครองตามมาตรฐานจะแบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ ความบาดเจ็บทางร่างกาย ทุพพลภาพ และเสยชีวิต จำนวนจำกัดความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยตามกฎหมายกำหนดไว้ต่อคน คือ 1.2 ล้านบาท สำหรับความบาดเจ็บทางร่างกาย 750,000 เยน สำหรับทุพพลภาพขั้นต่ำสุด อย่างไรก็ตามจะขึ้นอยู่กับระดับของความรุนแรง และ 30 ล้านบาท สำหรับการสูญเสยชีวิต

1. ความบาดเจ็บทางกาย

ความเสียหายหลักที่เกิดขึ้นจากความบาดเจ็บทางร่างกาย ได้แก่

- ก. ค่าใช้จ่ยสำหรับการค้นหาและการช่วยเหลือชีวิต
- ข. ค่าใช้จ่ยในการรักษาพยาบาล เช่น การปฐมพยาบาลเบื้องต้น การขนย้ายผู้บาดเจ็บไปโรงพยาบาล ค่าผ่าตัด ค่านางพยาบาล เป็นต้น
- ค. ค่าใช้จ่ยอื่น ๆ ในระหว่างพักรักษาตัวอยู่ในโรงพยาบาลหรือรักษาเป็นคนไข้นอก
- ง. การสูญเสยรายได้ จะมีการกำหนดไว้เป็นจำนวนเงินที่แน่นอน คือ 5,500 เยน ต่อวัน สำหรับผู้ประสบภัยที่ไม่สามารถไปทำงานได้และทำให้สูญเสยรายได้จากการที่ไม่ได้ไปทำงาน แต่ในกรณีที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าการสูญเสยรายได้มากกว่า 5,500 เยนต่อวัน บริษัทประกันภัยจะชดเชยรายได้ให้ตามความเป็นจริงแต่ไม่เกิน 19,000 เยนต่อวัน
- จ. ค่าทำขวัญ จะเป็นการกำหนดจำนวนเงินชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่แน่นอนคือ 4,000 เยนต่อวัน ในระหว่างระยะเวลาที่เข้ารับการรักษาพยาบาล

2. การทุพพลภาพ

ในกรณีของการทุพพลภาพที่สืบเนื่องมาจากความบาดเจ็บทางร่างกายนั้น การชดใช้ใน ส่วนที่เกินดังกล่าวข้างต้นจะเป็นการชดใช้การสูญเสยรายได้ในอนาคตซึ่งจะมีสูตรในการคำนวณ และค่าชดเชยกรณีทุพพลภาพถาวร ซึ่งจำนวนเงินเพื่อการชดใช้จะอยู่ที่ช่วงระหว่าง 320,000 – 1,050,000 เยน ในกรณีที่ผู้ประสบภัยมีผู้ที่ต้องรับเลี้ยงดู เช่นบิดา มารดา คู่สมรส หรือบุตร หากผู้

ประสบภัยสูญเสียชีวิตสมรรถภาพ ระดับที่ 1,2 หรือ 3 การชดใช้จะเป็น 12,500,000 เยน 10,880,000 เยน และ 9,410,000 เยน ตามลำดับ อย่างไรก็ตามจำนวนเงินที่ชดใช้เป็นค่าสินไหมทดแทนจะรวมกันแล้วไม่เกินวงเงินที่จำกัดตามแต่ละระดับการสูญเสียชีวิตสมรรถภาพ จนกระทั่งระดับสูงสุด จำนวน 40,000,000 เยน

3. การสูญเสียชีวิต

ในกรณีสูญเสียชีวิตเนื่องจากร่างกายบาดเจ็บ นอกเหนือจากการชดใช้ตามที่กล่าวข้างต้นในข้อ ก (ยกเว้นการเสียชีวิตโดยฉับพลัน) จะมีการชดใช้เพื่อค่าใช้จ่ายในการฌาปนกิจ รายได้อันจะสูญเสียไปในอนาคต ค่าทำขวัญแก่ผู้เสียชีวิต และค่าทำขวัญแก่ญาติพี่น้อง

- ก. ค่าใช้จ่ายเพื่อการฌาปนกิจ โดยทั่วไปจะชดใช้เป็นจำนวน 550,000 เยน เว้นแต่ผู้เสียชีวิตมีสถานภาพในสังคม จำนวนเงินค่าใช้จ่ายอาจจะสูงขึ้นแต่ทั้งนี้ต้องเหมาะสมด้วยเหตุและผล ค่าใช้จ่ายในการฌาปนกิจจะอยู่ในราว 900,000 เยน
- ข. การสูญเสียรายได้อันจะมีในอนาคต จำนวนเงินที่ชดใช้เพื่อการสูญเสียรายได้อันในอนาคต จะคำนวณจากสูตร
- ค. ค่าชดเชยแก่ผู้เสียชีวิต 3,500,000 เยน
- ง. ค่าชดเชยแก่ญาติผู้เสียชีวิตอันได้แก่ บิดา มารดา คู่สมรส และบุตร บริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเป็นจำนวนเงิน 5,000,000 เยน (ถ้ามีผู้เรียกร้องสองราย) และจำนวน 7,000,000 เยน (ถ้ามีผู้เรียกร้องสามรายหรือมากกว่า)

การประเมินค่าเสียหายในระบบประกันภัยภาคบังคับของญี่ปุ่นแต่เดิมการคำนวณความเสียหายจะใช้คู่มือของกระทรวงการคลังต่อมาหลังจากวันที่ 1 เมษายน ค.ศ.2002 เป็นต้นมา พนักงานประเมินต้องใช้คู่มือการระงับข้อพิพาทของกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน และการขนส่ง (Ministry of Land, Infrastructure and Transport) โดยแบบคู่มือมาตรฐานนั้นจะเป็นแบบและจำนวนค่าเสียหายที่ตายตัวเพื่อให้ข้อเรียกร้องของผู้ประสบภัยที่มีมากกว่าปีละ 1,000,000 ราย ทำได้รวดเร็วและยุติธรรม ซึ่งแบบคู่มือมาตรฐานดังกล่าวได้กำหนดความเสียหายที่จะได้รับค่าชดเชยดังนี้²³

(1) กรณีบาดเจ็บทางกาย ได้แก่

1. ความเสียหายแท้จริง

²³ Automobile Insurance Rating organization of Japan, (AIRO) May 2002 Automobile Insurance in Japan (with - Appendix), p. 13.

- ก. ค่าใช้จ่ายเพื่อการรักษาพยาบาล (ค่าแพทย์ตรวจรักษา ค่าโรงพยาบาล ค่ารักษาแบบคนไข้นอก ค่าพยาบาลเฝ้าพิเศษ ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด
- ข. ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ดอื่น ๆ

2. ความเสียหายเนื่องจากขาดรายได้
3. ความเสียหายเนื่องจากทุกข์ทรมานจากการบาดเจ็บ

(2) กรณีทุพพลภาพถาวร ได้แก่

1. การสูญเสียรายได้
2. ความสูญเสียเนื่องจากความทุกข์ทรมาน บาดเจ็บเป็นต้น

(3) กรณีเสียชีวิต ได้แก่

1. ค่าปลงศพ
2. ค่าสูญเสียรายได้
3. ค่าเสียหายเนื่องจากบาดเจ็บ ทุกข์ทรมาน ของผู้เสียชีวิต

(4) กรณีได้รับบาดเจ็บและต่อมาเสียชีวิต ได้แก่

ความเสียหายแท้จริงหรือเสียหายเนื่องจากการขาดรายได้ และความเสียหาย เนื่องจากการบาดเจ็บ ความทุกข์ทรมานโดยถูกจัดรวมอยู่ในประเภทของการสูญเสีย และใช้มาตรฐานการคำนวณค่าชดเชยเช่นเดียวกับที่ใช้กับการสูญเสียเนื่องจากการบาดเจ็บทางกาย

เพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยจึงจำเป็นต้องประเมินค่าเสียหายอย่างรอบคอบ โดยเฉพาะถ้าผู้ประสบภัยโต้แย้งการประเมินกรณีที่ตนถูกกล่าวหาว่ามีส่วนประมาทร่วมด้วย หรือโต้แย้งว่าระดับของทุพพลภาพที่ได้รับชดเชยไม่เพียงพอ การโต้แย้งนั้นต้องมีความเห็นจากทนายความหรือแพทย์อย่างใดก็ได้ ความเสียหายที่ได้รับอาจไม่ได้รับค่าชดเชยตามที่กำหนดไว้เสมอไป บางกรณีจำนวนค่าสินไหมทดแทนอาจถูกลดหย่อนลงได้ คือ

(1) ลดหย่อนลงเนื่องจากเป็นความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้ประสบภัย

ในกรณีความรับผิดชอบละเมิดโดยทั่วไป จะใช้หลักการความประมาทเลินเล่อมาปรับใช้ โดยจำนวนค่าสินไหมทดแทนจะลดลงตามส่วน หากผู้ประสบภัยมีความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง การลดลงอาจมากถึงร้อยละ 70 ในกรณีอุบัติเหตุ อัตราส่วนของการลดหย่อนจำกัดอยู่ที่ร้อยละ 20 , 30 หรือ 50 ขึ้นอยู่กับระดับขนาดของความประมาทเลินเล่อของผู้ประสบภัย อย่างไรก็ตามในกรณีเป็นการบาดเจ็บทางกาย อัตราการลดหย่อนลดได้เพียงร้อยละ 20

หายเพราะเหตุความไม่แน่นอนว่าการกระทำของผู้ประสบภัยมีความสัมพันธ์กับมูลเหตุใกล้ชิดแห่งความเสียหายนั้น ในกรณีเช่นนี้ให้ผู้รับประกันจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ทายาท ร้อยละ 50 ของจำนวนความสูญเสียอันเนื่องจากการตายหรือทุพพลภาพถาวร

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยเป็นผู้รับประโยชน์จากความคุ้มครองในสัญญาประกันตั้งกรมรูปแบบอื่นอยู่ด้วย ผู้ประสบภัยสามารถรับค่าเสียหายจากการประกันสังคม เช่นจากการประกันสุขภาพหรือการประกันชดเชยคนทำงาน หรือยื่นขอรับตามระบบประกันภัยภาคบังคับอย่างใดอย่างหนึ่งก็ได้ อย่างไรก็ตาม บุคคลผู้นั้นไม่สามารถขอรับค่าเสียหายซ้ำซ้อนทั้งจากระบบและจากการประกันสังคมในการสูญเสียอย่างเดียวกัน ในกรณีนี้ผู้ประสบภัยที่ได้รับเงินค่ารักษาพยาบาลจากการประกันสังคมใด ๆ เช่นการประกันสุขภาพ การประกันค่าทดแทนแรงงาน ผู้รับประกันสังคมที่ได้จ่ายเงินดังกล่าวสามารถรับช่วงสิทธิของผู้ประสบภัยไปเรียกร้องเงินที่ได้จ่ายนั้นคืนจากบริษัทประกันภัยได้

ภายใต้กฎหมายที่แก้ไขใหม่และเริ่มบังคับใช้ในเดือน เมษายน ค.ศ. 2002 โครงการระงับข้อพิพาทถูกนำมาใช้เพื่อที่จะช่วยระงับข้อเรียกร้องอย่างยุติธรรมและเหมาะสม มีหลายกรณีที่ผู้ประสบภัยและผู้เอาประกันภัยไม่เห็นพ้องต้องกันกับข้อระงับการเรียกร้องที่ผู้รับประกันภัยเสนอ ผู้ประสบภัยอาจจะยื่นขอไกล่เกลี่ยโดยผ่านหน่วยงานระงับข้อพิพาท โดยบริษัทที่จัดตั้งเพื่อประโยชน์สาธารณะตามที่กำหนดโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง

5.4 การชดใช้ค่าเสียหาย ตาม Automobile Liability security law มาตรา 3 กำหนดให้บุคคลผู้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเอง จะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ซึ่งได้รับอันตรายทางกายจากการใช้รถของตน เว้นแต่ผู้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเองนั้นจะพิสูจน์ได้ทั้ง 3 ประการดังนี้

- (1) ผู้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเองและผู้ขับรถไม่ได้ประมาทเดินเล่อในการใช้รถ
- (2) อุบัติเหตุจากความตั้งใจหรือความประมาทเดินเล่อของผู้ประสบภัยเองหรือของบุคคลอื่นนอกจากผู้ขับรถและ
- (3) รถยนต์ไม่มีความบกพร่องหรือความผิดปกติ

หากบุคคลผู้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเองไม่สามารถพิสูจน์ได้ทั้ง 3 ประการ ก็จะต้องมีความรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายแก่ผู้ประสบภัย

นอกจากผู้ประสบภัยจะมีสิทธิเรียกร้องให้ผู้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเองซึ่งอยู่ในฐานะของผู้เอาประกันภัยตามกฎหมายนี้ชดใช้ค่าเสียหายได้แล้ว ตามกฎหมายประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับนี้ ผู้ประสบภัยยังสามารถเรียกร้องค่าเสียหายได้จากบริษัทผู้รับประกันภัยโดยตรงหากความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นความผิดของผู้ครอบครองรถตามที่กฎหมายนี้กำหนด Automobile Liability Security Law มาตรา 16 วรรค 1 และเมื่อบริษัทที่รับประกันภัยจ่ายค่าเสียหาย

ให้แก่ผู้ประสบภัยไปก็ถือว่าบริษัทที่รับประกันภัยนั้นได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นตามสัญญาประกันความรับผิดให้แก่ผู้เอาประกันภัยแล้ว Automobile Liability Security Law มาตรา 16 วรรค 3

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้ใช้สิทธิเรียกร้องให้ผู้เอาประกันชดใช้ค่าเสียหายและผู้เอาประกันภัยได้ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยแล้ว ผู้เอาประกันภัยสามารถเรียกร้องจำนวนเงินที่ตนเองได้จ่ายให้แก่ผู้ประสบภัยจากผู้รับประกันภัยได้ตามจำนวนที่ตนได้จ่ายไปจริง Automobile Liability Security Law มาตรา 15 ซึ่งถ้าบริษัทประกันภัยได้จ่ายเงินจำนวนดังกล่าวคืนแก่ผู้เอาประกันภัยแล้ว บริษัทประกันภัยก็หลุดพ้นจากความรับผิดชอบในการจ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัย Automobile Liability Security Law มาตรา 16 วรรค 2

สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายมีอายุความ 2 ปีนับแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุ Automobile Liability Security Law มาตรา 19 ในทางปฏิบัติแล้วการจ่ายค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุรถยนต์จะจ่ายจากการประกันภัยภาคบังคับก่อน หากค่าเสียหายมากกว่าความรับผิดของผู้รับประกันภัยภาคบังคับ ค่าเสียหายที่เกินจึงจะเรียกจากการประกันภัยอื่น ๆ

5.5 ค่าเสียหายชั่วคราว ผู้ประสบภัยสามารถเรียกร้องค่าเสียหายชั่วคราว (provisional payment) จากบริษัทผู้รับประกันภัยก่อนที่การประเมินค่าเสียหายจากการประกันภัยภาคบังคับจะเป็นที่ยุติได้ Automobile Liability Security Law มาตรา 17 เนื่องจากการกำหนดค่าเสียหายที่ผู้ประสบภัยจะได้รับอาจต้องใช้เวลาาน การจ่ายค่าเสียหายชั่วคราวเป็นมาตรการบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยในคำรักษาพยาบาลหรือค่าปลงศพ เป็นต้น ผู้ประสบภัยสามารถเรียกร้องค่าเสียหายชั่วคราว (provisional payment) จากบริษัทประกันภัยได้ก่อนและบริษัทประกันภัยจะต้องชดใช้โดยไม่ชักช้า เงินส่วนนี้ถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าชดเชยความเสียหาย ดังนั้น เมื่อรู้จำนวนค่าเสียหายที่จะได้รับแน่นอนแล้ว ผู้ประสบภัยก็สามารถเรียกร้องให้ชำระเงินส่วนที่ยังขาดอยู่ได้²⁴ แต่ถ้าค่าเสียหายชั่วคราวที่จ่ายไปนั้น มีจำนวนมากกว่าค่าสินไหมทดแทน ที่บริษัทผู้รับประกันภัย จะต้องจ่าย บริษัทก็สามารถเรียกคืนเงินส่วนเกินนั้นจากผู้ประสบภัยได้ นอกจากนี้ถ้าบริษัทประกันภัยจ่ายค่าเสียหายชั่วคราวไป โดยที่ผู้ครอบครองรถไม่มีความรับผิดชอบ ที่จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมาย บริษัทก็สามารถเรียกร้องเงินค่าเสียหายชั่วคราวที่ได้จ่ายไปนั้นคืนจากรัฐบาลได้

จำนวนเงินค่าเสียหายชั่วคราว²⁵ (provisional payment) ตามที่กำหนดในกฎ กระทรวงมีจำนวนเงินตั้งแต่ 50,000 ถึง 2,900,000 เยน แล้วแต่ปริมาณความเสียหาย นอกนั้นยังมีระบบจ่ายเงิน

²⁴ ไกรวิน สารวิจิตร. "กฎหมายการประกันบุคคลที่สามของประเทศญี่ปุ่น" วารสารนิติศาสตร์. หน้า 57.

²⁵ Automobile Insurance Rating Organization of Japan, (AIRO) May 2002 (with Appendix) p.10.

ช่วยเหลือชั่วคราวที่บริษัทประกันภัยก่อตั้งและเสนอบริการ ผู้ประสบภัยสามารถเรียกร้องเอาจากบริษัทประกันได้ เมื่อจำนวนค่าเสียหายมากถึง 100,000 เยน หรือมากกว่านั้น

5.6 ข้อยกเว้นความคุ้มครองของผู้รับประกันภัย หากผู้เอาประกันเป็นผู้ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัยจากรถ (เนื่องจากไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าตนไม่ได้ประมาทเลินเล่อในการใช้รถ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกิดจากความตั้งใจหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ประสบภัยหรือบุคคลอื่นนอกจากผู้ขับรถ และรถคันที่เกิดอุบัติเหตุคันนั้นไม่มีความบกพร่องหรือความผิดปกติ) บริษัทที่รับประกันภัยรถคันที่เกิดอุบัติเหตุมีหน้าที่ตามกรรมวิธีที่จะต้องเข้ามาชดใช้ค่าเสียหายแทนผู้เอาประกัน โดยบริษัทประกันภัยจะปฏิเสธความรับผิดชอบไม่ได้ เว้นแต่ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นกรณีที่ทำสัญญาประกันภัยหรือผู้เอาประกันภัยก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นเองด้วยเจตนาทุจริต ผู้รับประกันภัยไม่ต้องจ่ายเงินประกันภัย Automobile Liability Security Law มาตรา 14 แต่อย่างไรก็ดี แม้จะเข้าข้อยกเว้นดังกล่าวนี้ผู้ประสบภัยก็ยังมีสิทธิที่จะเรียกร้องค่าชดเชยจากบริษัทผู้รับประกันภัยได้โดยตรง เมื่อผู้รับประกันภัยได้จ่ายเงินชดเชยความเสียหายไปแล้วก็สามารถเรียกร้องจำนวนค่าเสียหายที่จ่ายไปคืนจากรัฐได้ Automobile Liability Security Law มาตรา 16 วรรค 4 และ มาตรา 72 วรรค 2 และโดยนัยกลับกัน รัฐบาลสามารถรับช่วงสิทธิเรียกร้องของผู้ประสบภัยต่อผู้เอาประกันได้ตามจำนวนค่าเสียหายที่บริษัทประกันภัยจ่ายไว้ Automobile Liability Security Law มาตรา 72 วรรค 2

5.7 การชดใช้ค่าเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่ไม่มีประกันภัย

เมื่อผู้ประสบภัยถึงแก่ความตาย หรือบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ ที่เกิดจากรถที่มีได้ทำประกันภัย หรือกรณีชนแล้วหนี ผู้ประสบภัยสามารถขอรับค่าสินไหมทดแทนภายใต้แผนชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากรัฐบาล Automobile Liability Security Law มาตรา 71 หรือรถคันที่ชนมีประกันภัยภาคบังคับ แต่ผู้เอาประกันภัยไม่มีความผิด กล่าวคือผู้เอาประกันภัยสามารถพิสูจน์ได้ว่าตนไม่ได้ประมาทเลินเล่อในการใช้รถ แต่อุบัติเหตุเกิดจากความตั้งใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ประสบภัยเอง และไม่มี ความบกพร่องหรือความผิดปกติของรถ Automobile Liability Security Law มาตรา 3 ผู้ประสบภัยไม่สามารถเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้รับประกันภัยได้ แต่สามารถเรียกค่าเสียหายได้ ภายใต้แผนการจ่ายค่าสินไหมทดแทนจากรัฐบาล (Government Compensation Plan) หรือในกรณีที่รถถูกขโมยไปแล้วไปก่ออุบัติเหตุ ผู้เอาประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น จากการที่รถถูกขโมย แผนการจ่ายค่าสินไหมทดแทนจากรัฐบาลจะเป็นผู้รับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น²⁶

²⁶ Ibid.p.16.

เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายต่อชีวิตและร่างกายจากรถดั่งที่กล่าวแล้วสามารถเรียกร้องให้บริษัทที่รับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ จ่ายค่าเสียหายให้ได้ โดยมีสิทธิจะได้รับค่าเสียหายตามจำนวนภายใต้หลักเกณฑ์เดียวกันกับผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายจากรถที่มีการทำประกันภาคบังคับตามที่กล่าวมาแล้ว เมื่อบริษัทประกันภัยได้จ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยแล้วก็สามารถเรียกคืนจากรัฐได้ตามโครงการ Government Compensation Plan แต่เดิมโครงการ Government Compensation Plan จัดตั้งขึ้นภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม ต่อมาเมื่อวันที่ 1 เมษายน 2002 ได้มีการแก้ไขให้ โครงการนี้มาอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐานและการขนส่ง โดยแผนการชดเชยค่าสินไหมทดแทนตั้งขึ้น เพื่ออุดช่องว่างของกฎหมายในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากรถประเภทที่ได้กล่าวมาแล้ว โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อบรรเทาความเดือนร้อน ให้แก่ผู้ประสบภัยที่ได้รับการเยียวยาความเสียหาย

ตามกฎหมายกำหนดให้บริษัทประกันภัยที่รับประกันภัยภาคบังคับ องค์กรและบุคคลที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมายจะต้องจัดส่งเงินจำนวนหนึ่งเข้าสู่โครงการ Government Compensation Plan ตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวงเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในโครงการ Automobile Liability Security Law มาตรา 73

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยตามกฎหมายว่าด้วยการประกันสุขภาพและกฎหมายว่าด้วยการชดเชยค่าเสียหายแก่คนงานแล้ว จำนวนค่าเสียหายที่จะได้รับตามแผนชดเชยค่าสินไหมนี้จะลดลงตามส่วน Automobile Liability Security Law มาตรา 73

หลังจากรัฐบาลได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยตาม Government Compensation Plan แล้ว รัฐบาลจะเข้ารับช่วงสิทธิของผู้ประสบภัยเรียกเอาจากผู้กระทำผิด Automobile Liability Security Law มาตรา 76

ตารางที่ 10 จำนวนผู้ขอรับค่าเสียหายภายใต้แผนชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากรัฐบาลญี่ปุ่น

ประเภท	ปี ค.ศ. *1	จำนวนเสียหาย (ราย)	คิดเป็น %	เปรียบเทียบกับปีที่แล้ว %
ไม่มีคู่กรณี	1996	3,336	85.4	2.4
	1997	3,582	84.4	7.4
	1998	3,736	82.8	4.3
	1999	3,929	82.6	5.2
	2000	4,068	82.5	3.5

ตารางที่ 10 (ต่อ)

ประเภท	ปี ค.ศ.	จำนวนเสียหาย (ราย)	คิดเป็น %	เปรียบเทียบกับปีที่แล้ว
ไม่มีประกัน	1996	572	14.6	3.4
	1997	661	15.6	15.6
	1998	776	17.2	17.4
	1999	829	17.4	6.8
	2000	864	17.5	4.2
จำนวนรวม	1996	3,908	100.0	1.5
	1997	4,243	100.0	8.6
	1998	4,512	100.0	6.3
	1999	4,758	100.0	5.5
	2000	4,932	100.0	3.7
จำนวนผู้ขอรับค่าเสียหาย ทั้งหมดภายใต้ระบบประกัน กันภัยภาคบังคับและแผน ชดเชยภาครัฐ	1996	1,167,639 (0.33) ^{*2}		
	1997	1,197,266 (0.35)		
	1998	1,210,179 (0.37)		
	1999	1,261,916 (0.38)		
	2000	1,315,046 (0.38)		

*1 นับถึงวันที่ 1 เมษายน ของปี

*2 () = จำนวนผู้ขอรับค่าเสียหายตาม (1) หารด้วย จำนวนผู้ขอรับค่าเสียหายตาม (2) หน่วย : %
ที่มา : AIRO May 2002 P.40

6. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยความรับผิดชอบจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับของญี่ปุ่น

6.1 กระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน และการขนส่ง (Ministry of Land, Infrastructure and Transport) เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ควบคุมดูแลการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ซึ่งแต่เดิมหน่วยงานที่มีหน้าที่ดูแลการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับก็คือ กระทรวงคมนาคม (Ministry of Transportation)

6.2 สำนักงานบริการทางการเงิน (Finance Service Agency) หรือ FSA เป็นหน่วยงานที่ เป็นผู้กำหนดสาระสำคัญของการประกันภัยภาคบังคับ เช่น การเห็นชอบในอัตราเบี้ยประกันภัย การกำหนดทุนประกันภัย เป็นต้น ซึ่งแต่เดิมก่อนวันที่ 1 เมษายน 2002 หน่วยงานที่ดูแลและทุนประกัน คือ กระทรวงการคลัง (Ministry of Finance)

6.3 คณะกรรมการการประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับ (Compulsory Automobile Liability Insurance Council) หรือ CALI Council จัดตั้งขึ้น ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 31 ทำหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติการประกอบธุรกิจประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ พิจารณาอนุมัติตลอดจนแก้ไขปรับปรุงเงื่อนไขกรมธรรม์ การตรวจสอบและแก้ไขอัตราเบี้ยประกันภัย CALI Council ประกอบด้วยกรรมการ 13 คน จำนวน 7 คน ได้แก่ผู้ที่มีประสบการณ์และความรู้เป็นกลาง เช่น ศาสตราจารย์มหาวิทยาลัยจำนวน 3 คน เป็นผู้มีความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ด้านการขนส่งและอุบัติเหตุและอีก 3 คนสุดท้ายเป็นผู้เชี่ยวชาญในธุรกิจประกันภัย

6.4 คณะกรรมการระบบจัดการการเงิน (Financial System Council) จัดตั้งขึ้นตาม Business Insurance Law มาตรา 6 เพื่อพิจารณาทบทวนแก้ไขตามขอบเขตจำกัดความรับผิดของบริษัทผู้รับประกัน ซึ่งต้องรายงานและขออนุมัติต่อ ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี

6.5 สมาคมอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์แห่งประเทศญี่ปุ่น (The Automobile Insurance Rating Organization of Japan) หรือ AIRO จัดตั้งขึ้นเมื่อปี 1964 ตาม The Law Concerning Non-Life Insurance Rating Organization 1948 หน่วยงานนี้เป็นผู้จัดทำและคำนวณอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ทั้งภาคบังคับและภาคสมัครใจ โดยอาศัยข้อมูลที่รวบรวมจากสมาชิกบริษัทรับประกันภัยของ AIRO เป็นหน่วยงานที่ไม่มุ่งแสวงหาประโยชน์ในเชิงธุรกิจ ซึ่งในปี ค.ศ.1964 จำนวนรถยนต์เพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก จึงแยกตัวเป็นอิสระออกมาจาก “The Fire & marine Insurance Rating Association of Japan”

เมื่อ AIRO จัดทำอัตราเบี้ยประกันภัยทั้งประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจและภาคบังคับแล้ว จะยื่นเสนอต่อคณะกรรมการ FSA เพื่อพิจารณาโดยอาศัยหลักการกำหนดอัตราเบี้ยประกัน 3 หลัก คือ หลักความสมเหตุสมผล หลักความเหมาะสม และหลักความยุติธรรม ซึ่งบริษัทประกันภัยไม่ผูกพันต้องใช้หลักการเหล่านี้ นอกจากนั้น AIRO ยังเป็นผู้จัดตั้งสำนักงานสำรวจภัย (Claim Survey Office) เพื่อทำหน้าที่ประเมินค่าเสียหาย ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถและปัจจุบันทั่วประเทศญี่ปุ่นมีสำนักงานสำรวจภัย 62 แห่ง

ตารางที่ 11 ความแตกต่างระหว่างการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจและภาคบังคับในญี่ปุ่น

หัวข้อ	การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ	การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ (ความรับผิดต่อความบาดเจ็บหรือมรณะ)
ผู้เอาประกัน	ผู้เอาประกันภัยและผู้ขับขี่	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้เอาประกันที่ระบุชื่อ - คู่สมรสและญาติของผู้เอาประกันภัย - บุคคลที่ขับขี่รถยนต์หรือผู้ที่ได้รับอนุญาตให้ขับขี่รถยนต์ - นายจ้างของผู้เอาประกันภัย

ตารางที่ 11 (ต่อ)

หัวข้อ	การประกันภัยภาคบังคับ	การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ (ความรับผิดชอบต่อความบาดเจ็บหรือมรณะ)
ความคุ้มครอง	บริษัทจะชดใช้ความเสียหายต่อความบาดเจ็บหรือมรณะ กรณีที่ผู้เอาประกันภัยมีความรับผิดชอบตามกฎหมายอันเกิดจากอุบัติเหตุการใช้รถยนต์คันที่เอาประกันภัย	บริษัทจะชดใช้ค่าเสียหายต่อความบาดเจ็บหรือมรณะ กรณีที่ผู้เอาประกันภัยมีความรับผิดชอบตามกฎหมายอันเกิดจากอุบัติเหตุการใช้รถยนต์ ครอบครอง หรือระหว่างการดูแลรักษารถยนต์คันที่เอาประกันภัย
ข้อยกเว้น	การกระทำมั่วร้ายโดยเจตนาของผู้เอาประกันภัย	<ul style="list-style-type: none"> - การกระทำโดยจงใจของผู้เอาประกันภัย - ภัยสงคราม - แผ่นดินไหว - มลภาวะของกัมมันตภาพรังสี , ระเบิด, ประมวล , นิวเคลียร์
กรมธรรม์ประกันภัยชำซอน	กรมธรรม์ฉบับที่ทำสัญญาก่อนมีผลบังคับ	ภายใต้เงื่อนไขกรมธรรม์จะไม่คุ้มครองกรมธรรม์ซ้อนกัน ถ้าพบว่ามีกรมธรรม์ซ้อนกัน การชดใช้ค่าสินไหมจะต้องเฉลี่ยการชดใช้ความรับผิดชอบ
คุ้มครองความบาดเจ็บหรือมรณะของผู้ก่อภัย	ไม่คุ้มครอง	คุ้มครอง
การจัดทำสินไหมทดแทน	การชดใช้ค่าสินไหมเป็นแบบฐานเพื่อการจัดการที่ง่ายและไม่ทำให้เบียดเบียนกันภัยเพิ่มขึ้น	กรมธรรม์ SAP และ PAP จะมีเงื่อนไขการชดใช้ค่าสินไหมระบุในกรมธรรม์ บริษัทประกันภัยสามารถชดใช้หรือฟ้องร้องในนามของผู้เอาประกันภัยโดยความเห็นชอบของผู้เอาประกันภัย

ตารางที่ 11 (ต่อ)

หัวข้อ	การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ	กรประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ (ความรับผิดชอบความบาดเจ็บหรือมรณะ)
ส่วนลดและการเพิ่มเบี้ยประกันภัย	ไม่มี	ผู้เอาประกันสามารถขอส่วนลดหรือถูกเพิ่มเบี้ยประกัน เพื่อป้องกันความเสียหายที่เพิ่มขึ้น อัตราส่วนลดสูงสุด 75 % ในกรณีกรมธรรม์กลุ่ม และ 60 % กรณีไม่ใช่กรมธรรม์กลุ่ม
กฎเกณฑ์และการพิจารณารับประกันภัย	<p>ข้อบังคับของการประกันภัยภาคบังคับจะมีกฎเกณฑ์ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - เงื่อนไขกรมธรรม์จะต้องคุ้มครองระยะเวลาที่ตรวจสภาพรถยนต์ - รถยนต์ทุกคันต้องแสดงเครื่องหมายซึ่งแสดงว่าการกระทำประกันภัยภาคบังคับ - การยกเลิกกรมธรรม์ต้องปฏิบัติโดยเคร่งครัด - มีการแต่งตั้งตัวแทนที่เหมาะสมทั่วประเทศญี่ปุ่น 	<ul style="list-style-type: none"> - จะต้องต่ออายุกรมธรรม์ภายใน 7 วันนับแต่วันหมดอายุ เพื่อสอดคล้องกับการให้ส่วนลด กรณีกรมธรรม์ที่ไม่ใช่การประกันภัยกลุ่ม - บริษัทประกันภัยทุกแห่งจะมีระบบการพิจารณารับประกันภัยรายเดี่ยว
ตัวแทนและค่านายหน้า	<ul style="list-style-type: none"> - มีการกำหนดช่องทางการขายกรมธรรม์ภาคบังคับอย่างกว้างขวาง ทำให้มีตัวแทนจำนวนมากที่ขายกรมธรรม์ภาคบังคับ ดังนั้นรูปแบบกรมธรรม์จึงเป็นแบบง่าย ๆ และตัวแทนไม่สามารถเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขได้ - มีการกำหนดค่านายหน้าต่อกรมธรรม์โดยไม่เกี่ยวข้องกับประเภทของรถยนต์ที่ทำประกันภัย 	<ul style="list-style-type: none"> - ตัวแทนต้องมีคุณสมบัติบางข้อ - อัตราค่านายหน้าขึ้นอยู่กับคุณสมบัติของตัวแทน , ประเภทของรถยนต์ที่คุ้มครอง, สถิติการให้ส่วนลด และการเพิ่มเบี้ยประกันภัย

ที่มา : การอบรม ISJ ณ ประเทศญี่ปุ่น ครั้งที่ 28 พ.ศ. 2542, หน้า 12 - 13

บทที่ 4

วิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์หลัก เพื่อให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่ได้รับอันตราย ต่อชีวิต ร่างกาย และอนามัย ให้ได้รับการชดเชยค่าเสียหายและได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันที่ ซึ่งจะทำให้เป็นการช่วยแบ่งเบาภาระของรัฐในด้านสวัสดิการของสังคมอีกทางหนึ่งด้วย หลังจากพระราชบัญญัติ คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ มีผลบังคับใช้ในระยะเวลาหนึ่ง ปรากฏว่าประชาชนผู้ประสบภัยจากรถประสบปัญหาในการใช้สิทธิขอรับค่าสินไหมทดแทน ทั้งนี้เนื่องจากกฎหมายบังคับให้เจ้าของรถทุกคนต้องจัดให้มีประกันภัยความเสียหาย โดยประกันภัยไว้กับบริษัทตามกฎหมาย ว่าด้วยการประกันวินาศภัยที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประเภทการประกันภัยรถ โดยประชาชนสามารถซื้อกรมธรรม์ประกันภัยได้จากตัวแทนหรือนายหน้าประกันภัย ซึ่งมีเครือข่ายอยู่ทั่วประเทศ แต่ในการใช้สิทธิขอรับค่าเสียหายจะต้องไปใช้สิทธิที่สำนักงานใหญ่หรือสาขาของบริษัทประกันภัย ซึ่งในข้อเท็จจริงปรากฏว่าในหลายพื้นที่ที่ไม่มีสาขาของบริษัทประกันภัย ขณะที่อุบัติเหตุสามารถเกิดได้ทุกแห่ง เมื่อเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ที่ไม่มีสาขาของบริษัทประกันภัยตั้งอยู่ ผู้ประสบภัยจะประสบปัญหาและอุปสรรคในการใช้สิทธิขอรับค่าเสียหาย สร้างความเดือดร้อนแก่ผู้ประสบภัยอย่างมาก ในการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จึงได้มีข้อสรุปว่าจะต้องจัดให้มีองค์กรกลางขึ้นมาทำหน้าที่ คุ้มครองผู้ประสบภัยในการรับคำร้องและจ่ายค่าเสียหายแทนทุก ๆ บริษัทประกันภัย เนื่องจากหากกำหนดบังคับให้ทุกบริษัทประกันภัยมีหน่วยงาน เพื่อให้บริการจ่ายค่าเสียหายในทุกจังหวัดจะเป็นการเพิ่มต้นทุนในการบริหารจัดการของธุรกิจประกันภัยเป็นอย่างมาก ดังนั้น ในการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ครั้งที่ 3 จึงได้เพิ่มบทบัญญัติให้มีการจัดตั้งบริษัทกลางฯ ขึ้นในมาตรา 10 ทวิ ของพระราชบัญญัตินี้

จากสภาพการณ์นับแต่มีการจัดตั้งบริษัทกลางฯ ตั้งแต่ พ.ศ. 2540 เป็นต้นมาพบว่า การดำเนินงานของบริษัทกลางฯยังมีปัญหาและอุปสรรคอยู่มากดังรายละเอียดของสภาพปัญหาในบทที่ 1 ซึ่งเป็นปัญหาและอุปสรรคสำคัญ ที่ทำให้การจัดตั้งบริษัทกลางไม่บรรลุตามวัตถุประสงค์ ซึ่งสมควรจะได้รับการปรับปรุงแก้ไข โดยปัญหาและอุปสรรคดังกล่าวสามารถจำแนกได้ดังนี้

1. ปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (Conflict of Interest) ระหว่างบริษัทประกันภัยกับบริษัทกลาง
 - 1.1 ปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ในการจ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัย
 - 1.2 ปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ในการออกเงินสมทบเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายของบริษัทกลางฯ

- 1.3 ปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ในการใช้บริการสาขาของบริษัทประกันภัย
- 2 ปัญหาขาดทุนจากการรับประกันภัยรถยนต์จักรยานยนต์ของบริษัทกลางฯ
 - 2.1 ปัญหาการใช้อัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์จักรยานยนต์ที่ต่ำกว่าความเป็นจริง
 - 2.2 ปัญหาการผลัดภาระของบริษัทประกันภัยในการรับประกันภัยรถยนต์จักรยานยนต์
3. ปัญหาเกี่ยวกับการจ่ายค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น
4. ปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย
5. ปัญหาเกี่ยวกับจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่น้อยเกินไป
6. ปัญหาเกี่ยวกับจำนวนบริษัทประกันภัยที่มีมากเกินไป

โดยประเด็นปัญหาดังกล่าวข้างต้นผู้เขียนจะได้ศึกษาวิเคราะห์ในแต่ละหัวข้อโดยละเอียดดังนี้

1. ปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (Conflict of Interest) ระหว่างบริษัทประกันภัยกับบริษัทกลาง

1.1 ปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ในการจ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ

ตาม พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กฎหมายกำหนดให้เจ้าของรถทุกคนต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย โดยประกันภัยไว้กับบริษัทตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยที่ได้รับใบอนุญาต ให้ประกอบกิจการประกันวินาศภัย ประเภทประกันภัยรถ¹ นอกจากนั้นแล้วพระราชบัญญัตินี้ยังได้บัญญัติ ให้บริษัทต้องรับประกันภัย² เพื่อเป็นหลักประกันแก่ผู้ประสบภัย โดยมีจำนวนเงินเอาประกันตามที่กำหนดในกฎกระทรวง³ แต่ในสภาพความเป็นจริง หลังจากกฎหมายฉบับนี้มีผลบังคับใช้ในระยะเวลาหนึ่ง ปรากฏว่าได้รับการร้องเรียนจากประชาชนเป็นจำนวนมาก เกี่ยวกับการไม่ได้รับความสะดวกในการใช้สิทธิขอรับค่าสินไหมทดแทน เนื่องจากบริษัทประกันภัยส่วนใหญ่ยังมีสาขาไม่ครอบคลุมทุกจังหวัด เมื่อเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ที่ไม่มีสาขาของบริษัทประกันภัย ผู้ประสบภัยจะประสบปัญหาในการขอรับค่าเสียหาย เนื่องจากต้องเดินทางไปขอรับค่าเสียหายต่างพื้นที่ เสียเวลาและค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น และเมื่อไปถึงสาขาของบริษัทประกันภัย การดำเนินงาน ของบริษัทประกันภัยส่วนใหญ่ยังคงยึดแนวปฏิบัติ ในการจ่ายค่าสินไหม

¹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 มาตรา 7

² เรื่องเดียวกัน,มาตรา 10

³ เรื่องเดียวกัน,มาตรา 7 วรรค 2

ทดแทน ให้กับผู้ประสบภัยเหมือนกับการประกันภัยภาคสมัครใจ ก่อนที่จะมีพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถใช้บังคับกล่าวคือ มักจะปฏิเสธไม่ยอมจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้ประสบภัยง่าย ๆ ซึ่งเมื่อได้จัดตั้งบริษัทกลางฯขึ้นทำหน้าที่ในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนแทนทุกบริษัทประกันภัย โดยให้มีสาขาครอบคลุมทุกจังหวัดทั่วประเทศแล้วทำให้ประชาชนได้รับความสะดวกมากยิ่งขึ้น แต่ในขณะเดียวกันทำให้เกิดปัญหาใหม่ขึ้นมาคือปัญหาระหว่างบริษัทประกันภัยกับบริษัทกลางฯ กล่าวคือบริษัทประกันภัยเห็นว่า การที่บริษัทกลางฯ จ่ายค่าเสียหายแทนไปก่อนนั้น บริษัทกลางฯ ไม่มีมาตรฐานในการจ่าย และจ่ายง่ายเกินไป เพราะถือว่าไม่ใช้เงินของบริษัทกลางฯ นอกจากนั้นบริษัทประกันภัยยังมองว่าบริษัทกลางฯ เป็นต้นเหตุที่ทำให้บริษัทประกันภัยต้องจ่ายมากขึ้น จ่ายเร็วขึ้น ซึ่งถ้าบริษัทประกันภัยจ่ายค่าเสียหายเอง บริษัทประกันภัยอาจต่อรองจ่ายให้น้อยลงได้ หรืออาจประวิงการจ่ายให้ล่าช้าออกไป เมื่อเป็นเช่นนี้บริษัทประกันภัยจึงชะลอการจ่ายเงินค่าเสียหายที่บริษัทกลางฯ จ่ายไปก่อนคืนให้กับบริษัทกลางฯ และการที่บริษัทประกันภัยชะลอการจ่ายเงินค่าเสียหาย จึงเป็นผลให้บริษัทกลางฯ ไม่มีเงินหรือเหลือเงินน้อยที่จะทรงจ่ายให้กับผู้ประสบภัยในคราวต่อไป ในแต่ละปีมีบริษัทประกันภัยจำนวนหลายสิบบริษัทที่ชะลอส่งเงินสำรองค่าสินไหมทดแทนให้กับบริษัทกลางฯ นานเกินกว่า 90 วัน ซึ่งได้กล่าวไว้แล้วในบทที่ 2 ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าประเด็นปัญหาข้อนี้เป็นการขัดแย้งทางผลประโยชน์ระหว่างกัน กล่าวคือ ฝ่ายหนึ่งคือบริษัทประกันภัยเป็นผู้หาเงิน แต่อีกฝ่ายหนึ่งคือบริษัทกลางฯ เป็นผู้จ่ายหรือผู้ใช้เงิน ผลประโยชน์ตรงนี้จึงขัดแย้งกันอยู่ในตัว

1.2 ปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์จากการออกเงินสมทบเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายของบริษัทกลางฯ

ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนดให้ทุกรอบสามเดือน บริษัทประกันภัยซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทกลางฯ ต้องออกเงินสมทบ เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายให้บริษัทกลางฯ ตามสัดส่วนของเบี้ยประกันภัยที่บริษัทประกันภัยได้รับจากการรับประกันภัยในแต่ละสามเดือนที่ผ่านมาในอัตราและวิธีการ ตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด⁴ และประกาศกระทรวงพาณิชย์ฉบับวันที่ 25 พฤษภาคม 2541 กำหนดให้บริษัทประกันภัยจ่ายเงินสมทบให้แก่บริษัทกลางฯ ในอัตราร้อยละ 2.5 ของเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัยโดยคำนวณตามเกณฑ์สิทธิ

ต่อมามีประกาศกระทรวงพาณิชย์ ฉบับวันที่ 22 พฤศจิกายน 2542 ลดอัตรารายจ่ายเงินสมทบเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายให้แก่บริษัทกลางฯ เหลืออัตราร้อยละ 2 โดยในแต่ละปีบริษัทกลางฯ ได้รับเงินสมทบ

⁴ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 มาตรา 10 ทวิวรรค 7

เป็นค่าใช้จ่ายจากบริษัทประกันภัยต่าง ๆ ประมาณปีละ 130 ล้านบาท ในการออกเงินสมทบของบริษัทประกันภัย เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายให้แก่บริษัทกลางในระยะแรก ๆ นั้น บริษัทประกันภัยหลายบริษัทเห็นว่าไม่เป็นธรรม สำหรับบริษัทประกันภัย เนื่องจากเงินดังกล่าวเกิดจากการทำมาหาได้ ของบริษัทประกันภัยเอง แต่ต้องนำรายได้ของตนไปเป็นค่าใช้จ่ายให้กับผู้อื่น ซึ่งไม่ต้องทำงานมีหน้าซ้ำยังเป็นต้นตอที่ทำให้บริษัทประกันภัยต้องจ่ายเงินเพิ่มมากขึ้น และจ่ายเร็วขึ้นอีกต่างหาก เมื่อเป็นเช่นนี้จึงมีบริษัทประกันภัยหลายบริษัทไม่จัดสรรเงินค่าใช้จ่ายให้บริษัทกลางฯ โดยเกิดขึ้นในระยะแรก ๆ ที่เริ่มก่อตั้งบริษัทกลางใหม่ ๆ ซึ่งกรรมการประกันภัยมักจะใช้วิธีตัดเดือนมากกว่าการลงโทษ จึงเป็นเหตุให้บริษัทประกันภัยยังคงจัดสรรเงินให้ล่าช้าโดยเป็นเช่นนี้ทุกปี มีบริษัทประกันภัยนับสิบบริษัทที่ยังคงค้างจ่ายเงินสมทบให้บริษัทกลางฯ นานเกินกว่า 90 วัน เป็นจำนวนเงินเฉลี่ยไม่ต่ำกว่า 20 - 30 ล้านบาท และแม้จะมีกฎหมายลงโทษบริษัทที่ฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามโดยในมาตรา 10 ตรี ได้ให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์สามารถเพิกถอนใบอนุญาตได้ แต่บริษัทกลางฯ ก็มักไม่กล้าร้องเรียนต่อกรรมการประกันภัย เพราะเห็นว่าบริษัทประกันภัยเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทกลางฯ จึงเท่ากับว่าบริษัทประกันภัยประวิงการจ่ายเงินสมทบมาแล้วครั้งหนึ่งและมาได้รับการขยายเวลา โดยการประนีประนอมจากกรรมการประกันภัยอีกครั้งหนึ่ง จึงเปรียบเสมือนได้รับการขยายเวลาให้ถึง 2 ครั้ง สาเหตุในการออกเงินสมทบของบริษัทประกันภัยเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายให้บริษัทกลางฯ ล่าช้านี้ แต่ละบริษัทมีสาเหตุต่าง ๆ กันแต่สาเหตุหนึ่งที่สำคัญมากคือ หลายบริษัทประกันภัยแจ้งว่าการขยายกรมธรรม์ประกันภัยรถ ในต่างจังหวัด บริษัทประกันภัยจะให้โบรกเกอร์หรือตัวแทนเป็นผู้จำหน่าย เมื่อขายได้จึงจะส่งเงินมาที่บริษัทช่วงระยะเวลาส่งเงินต้องใช้เวลา ตรงนี้จึงเกิดความล่าช้า และเมื่อได้รับเงินจากตัวแทนซ้าก็เป็นเหตุให้บริษัทประกันภัยส่งเงินสมทบค่าใช้จ่ายให้บริษัทกลางฯ ล่าช้าด้วย ประเด็นนี้ผู้เขียนเห็นว่า การส่งเงินในปัจจุบัน ธนาคารมีระบบโอนเงินแบบ On - Line มีโอกาสเป็นไปได้น้อยที่การส่งเงินของตัวแทนจะใช้เวลายาวนานเกินกว่า 90 วัน

ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่าการออกเงินสมทบเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายให้บริษัทกลางฯ ล่าช้านี้ เป็นความขัดแย้งกันทางผลประโยชน์ กล่าวคือ ฝ่ายหนึ่งคือบริษัทผู้รับประกันเป็นผู้หาเงินต้องลงทุนลงแรงแข่งขันในการขายเบี้ยประกันภัย แต่อีกฝ่ายคือบริษัทกลางฯ ไม่ต้องลงทุนลงแรงอะไร ไม่ต้องแข่งขันอยู่เฉย ๆ ก็มีคนนำเงินมาให้ใช้ และคนที่ใช้เงินก็ไม่ก่อให้เกิดประโยชน์กับบริษัทผู้รับประกันภัย

1.3 ปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ในการให้บริการสาขาของบริษัทกลางฯ

ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ กำหนดให้บริษัทกลางฯ ให้บริการเกี่ยวกับการรับคำร้องขอและจ่ายค่าสินไหมทดแทนแทนบริษัทประกันภัยและกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย⁵ โดยในระยะเริ่มแรก

⁵ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 10 ทวิ วรรคหนึ่ง (1)

บริษัทประกันภัยยังมีสาขาไม่ครอบคลุมทุกจังหวัด จึงให้บริการสาขาจากบริษัทกลางฯ ในการจ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัย แต่ในระยะต่อมาบริษัทประกันภัยหลายบริษัทได้ขยายสาขามากขึ้น บริษัทประกันภัยกลุ่มนี้เป็นบริษัทประกันภัยขนาดใหญ่ จัดได้ว่าเป็นเจ้าตลาดประกันภัยมีการลงทุนสูง มียอดขายประกันสูง การจัดสรรเงินสมทบเพื่อเป็นค่าใช้จ่าย ให้บริษัทกลางฯ ก็สูงตามไปด้วย เพราะต้องจัดสรรตามสัดส่วนจากเบี้ยประกันภัยที่รับมา แต่บริษัทประกันภัยประเภทนี้กลับไม่ได้ใช้ประโยชน์จากสาขา (outlet) ของบริษัทกลางฯ เพราะว่ามีสาขาของตนเองอยู่แล้วเกือบทุกจังหวัดไม่มีความจำเป็นต้องให้บริการสาขาของบริษัทกลางฯ แต่ต้องออกเงินสมทบเป็นค่าใช้จ่ายให้บริษัทกลางฯ มาก แตกต่างจากกลุ่มที่สอง คือกลุ่มบริษัทประกันภัยขนาดกลางถึงขนาดเล็ก บริษัทกลุ่มนี้มีสาขาน้อยหรือแทบไม่มีสาขาเลยจึงใช้ประโยชน์จากสาขาของบริษัทกลางฯ มาก เมื่อเป็นบริษัทขนาดเล็ก ยอดขายประกันก็น้อย การส่งเงินสมทบเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายให้บริษัทกลางฯ จึงน้อยตามไปด้วย แต่ได้รับประโยชน์จากบริษัทกลางฯ มากทำให้บริษัทขนาดใหญ่ที่ออกเงินสมทบมากเกิดความรู้สึกว่าไม่ยุติธรรมสำหรับตน จึงเป็นการขัดแย้งกันทางผลประโยชน์อย่างหนึ่ง ซึ่งปัญหาจากการให้บริการสาขาของบริษัทกลางฯ ถือได้ว่าเป็นการขัดแย้งกันทางผลประโยชน์ ระหว่างบริษัทประกันภัยกับบริษัทกลางฯ กล่าวคือเมื่อไม่ได้ใช้ประโยชน์จากบริษัทกลางฯ ก็ไม่ยอมจ่ายเงินสมทบเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายให้โดยเห็นว่าควรจะให้บริษัทประกันภัย ที่ใช้ประโยชน์จากบริษัทกลางฯ มาก จ่ายเงินสมทบเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายให้บริษัทกลางฯ มากกว่าผู้ที่ใช้ประโยชน์จากบริษัทกลางฯ น้อย กล่าวคือ การจ่ายเงินสมทบเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายควรจะคำนวณ จากการใช้ประโยชน์จากบริษัทกลางฯ ไม่ควรคำนวณจากเบี้ยประกันภัย

กล่าวโดยสรุปทั้งปัญหา ตามข้อ 1.1 , 1.2 และ 1.3 ผู้เขียนเห็นว่าเป็นการขัดแย้งกันทางผลประโยชน์ (Conflict of Interest) ระหว่างบริษัทประกันภัยกับบริษัทกลางฯ ทั้งสิ้น และเป็นสาเหตุใหญ่ที่ทำให้บริษัทประกันภัยต่าง ๆ ไม่สนับสนุนการดำเนินงานของบริษัทกลางฯ ในทุกรูปแบบ ไม่ว่าจะโดยการชะลอการส่งเงินสมทบค่าใช้จ่ายของบริษัท และเงินสำรองจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทกลางฯ จ่ายไปก่อน และในกรณีเช่นเดียวกันนี้จะเปรียบเทียบกับประกันภัยภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่นก็เปรียบเทียบไม่ได้เพราะประเทศญี่ปุ่นไม่มีบริษัทกลางฯ มาทำหน้าที่ในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัย จึงไม่มีการขัดแย้งกันทางผลประโยชน์ตรงนี้ให้เห็น และเมื่อข้อเท็จจริงเป็นเช่นนี้ผลเสียก็จะตกอยู่กับผู้ประสบภัย

ผู้เขียนเห็นว่าปัญหาการจัดสรรเงินให้บริษัทกลางฯ ถ้าชาตินี้ แม้จะมีกฎหมายให้อำนาจเจ้าพนักงานคือ กรมการประกันภัยของไทยได้แต่กรมการประกันภัยก็มักใช้วิธีดักเตือนเท่านั้น เพราะเห็นว่าบริษัทประกันภัยเป็นผู้ถือหุ้นบริษัทกลางฯ และการจัดสรรเงินให้บริษัทกลางฯ ถ้าชาตินี้ก็ล่าช้าทุกปีเป็น

เช่นนี้มา 4-5 ปี นับแต่จัดตั้งบริษัทกลางฯดังกล่าวนั้นแนวทางในการแก้ปัญหาในข้อนี้ควรให้บริษัทกลางฯมีรายได้สามารถพึ่งพาตนเองได้ โดยรับประกันภัยได้เองซึ่งรายละเอียดจะกล่าวในบทต่อไป

2. ปัญหาขาดทุนจากการประกอบธุรกิจประกันภัยรถจักรยานยนต์

2.1 ปัญหาการใช้อัตราเบี้ยประกันภัยรถจักรยานยนต์ ต่ำกว่าความเป็นจริง ก่อนมีการประกาศใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ภาครัฐและภาคธุรกิจประกันภัยได้มีการจ้างผู้เชี่ยวชาญนักคณิตศาสตร์ประกันภัยทำการศึกษาอัตราเบี้ยประกันภัยที่เหมาะสมสำหรับรถจักรยานยนต์และรถยนต์ ผลการศึกษาปรากฏว่าอัตราเบี้ยประกันภัยที่เหมาะสมสำหรับรถจักรยานยนต์ คิดคำนวณความเสี่ยงออกมาอยู่ที่ 600 บาทต่อคัน อัตราเบี้ยประกันภัยที่เหมาะสมสำหรับรถยนต์ คิดคำนวณความเสี่ยงออกมาอยู่ที่ 1,200 บาทต่อคัน จากผลการศึกษาดังกล่าวได้เกิดกระแสคัดค้านจากผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ผู้มีรายได้น้อย ว่าเบี้ยประกันภัยสำหรับรถจักรยานยนต์สูงเกินไป ทั้ง ๆ ที่ราคารถจักรยานยนต์กับราคารถยนต์แตกต่างกันมาก แต่อัตราเบี้ยประกันภัยกับใกล้เคียงกัน ซึ่งในความเป็นจริงแล้วไม่เป็นเช่นนั้นเพราะความเสี่ยงภัย ของรถจักรยานยนต์จะสูงกว่ารถยนต์มากเพราะผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จะอยู่นอกตัวรถ หรือตามภาษาชาวบ้านมักพูดกันว่า เนื้อหุ้มเหล็กส่วนผู้ขับขี่รถจะอยู่ในตัวรถจะมีความปลอดภัยมากกว่า เมื่อเกิดกระแสคัดค้านภาครัฐและภาคเอกชนจึงได้มีการหารือ ร่วมกันเพื่อพิจารณาว่าอัตราเบี้ยประกันภัยรถจักรยานยนต์ควรจะเก็บในอัตราใด และในที่สุดภาครัฐได้ประกาศใช้อัตราเบี้ยประกันภัยรถจักรยานยนต์ในอัตราคันละ 200 บาทต่อคัน จากการคิดคำนวณความเสี่ยงภัยที่อัตรา 600 บาทต่อคัน ซึ่งอัตราเบี้ยประกันภัยที่ประกาศใช้นี้ต่ำกว่าความเป็นจริงถึง 400 บาทต่อคันหรือต่ำกว่าความเป็นจริงถึง 3 เท่า (จาก 600 บาทเหลือ 200 บาท) เมื่อเป็นเช่นนี้ไม่ว่าบริษัทใดดำเนินธุรกิจรับประกันภัยรถจักรยานยนต์ จะประสบภาวะการขาดทุนทั้งสิ้น ดังนั้นบริษัทประกันภัยต่าง ๆ จึงพยายามหลีกเลี่ยงไม่รับประกันภัยรถจักรยานยนต์ เนื่องจากเห็นว่าความเสี่ยงภัยของรถจักรยานยนต์มีสูงกว่าอัตราเบี้ยประกันภัยที่ได้รับ เจ้าของรถจักรยานยนต์จึงมีความเดือดร้อนอย่างมากในการหาซื้อกรมธรรม์ประกันภัยรถจักรยานยนต์ หรือถ้าหาซื้อได้ก็ต้องซื้อในอัตราที่สูงกว่าที่กฎหมายกำหนด

และเมื่อเปรียบเทียบกับอัตราเบี้ยประกันภัยรถจักรยานยนต์ภาคบังคับในประเทศญี่ปุ่น แล้วรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดต่ำกว่า 125 cc. (ซึ่งประเทศไทยส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์ขนาดนี้) จะเก็บเบี้ยประกันภัยปีละ 5,315 เยน หรือประมาณ 1,982 บาทและรถเก๋ง อัตราเบี้ยประกันภัยเก็บปีละ 8,740 เยน หรือประมาณ 3,263 บาท ซึ่งจะเก็บแพงกว่ารถจักรยานยนต์ประมาณ 60 % อัตราเบี้ยประกันภัยในประเทศญี่ปุ่นคิดคำนวณและจัดทำโดยสมาคมอัตราเบี้ยประกันภัยแห่งประเทศไทย (AIRO) ซึ่งการคิดคำนวณเป็นที่ยอมรับและเชื่อถือได้ สำหรับในประเทศไทยการคำนวณอัตราเบี้ยประกันภัยโดยนักคณิตศาสตร์ประกันภัยได้คำนวณออกมาใกล้เคียงกับประเทศญี่ปุ่นกล่าวคือ รถเก๋งสูงกว่ารถจักรยานยนต์

ประมาณ 1 เท่าตัว คือรถแก่ง้อตราเบี่ยประกันภัยอยู่ที่ 1,200 บาทต่อคัน รถจักรยานยนต์จะอยู่ที่ 600 บาทต่อคัน แต่กรมการประกันภัยประกาศใช้ 200 บาทต่อคัน จึงเป็นต้นเหตุของการหลีกเลี่ยงการรับประกันภัยรถจักรยานยนต์

ในปัญหาข้อ 2.1 ผู้เขียนเห็นว่า ภาครัฐควรจะใช้้อตราเบี่ยประกันภัยที่เหมาะสมกับความเสียหายที่เกิดขึ้น เพราะต้องคำนึงถึงว่า ภาครัฐไปบังคับให้บริษัทประกันภัยต้องรับประกันภัยรถทุกคันและห้ามปฏิเสธการรับประกันภัย ดังนั้น้อตราเบี่ยประกันต้องเหมาะสมด้วย เมื่อประกาศใช้้อตราเบี่ยประกันภัยไปตามกระแสโดยไม่อยู่บนพื้นฐานความถูกต้อง ผลร้ายที่เกิดก็ตกแก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ คือหาซื้อกรมธรรม์ประกันภัยรถจักรยานยนต์ได้ยาก

2.2 ปัญหาการผลัดการรับประกันภัยรถจักรยานยนต์ของบริษัทประกันภัยต่าง ๆ

ดังที่ได้กล่าวแล้วในข้อ 2.1 ว่าเมื่อ้อตราเบี่ยประกันภัยรถจักรยานยนต์ต่ำกว่าความเป็นจริงถึง 3 เท่า ดังนั้นบรรดาบริษัทประกันภัยต่าง ๆ จึงพยายามหลีกเลี่ยงที่จะรับประกันภัยรถจักรยานยนต์ เนื่องจากความเสียหายของรถจักรยานยนต์มีสูงไม่คุ้มกับ้อตราเบี่ยประกันภัยที่ได้รับ ทำให้ประชาชนจำนวนมากที่ใช้รถจักรยานยนต์ได้รับความเดือดร้อนจากการหาซื้อกรมธรรม์ประกันภัยภาคบังคับ เนื่องจากการหาซื้อเป็นไปด้วยความยากลำบาก ดังนั้นเมื่อวันที่ 7 ตุลาคม 2541 ภาครัฐจึงได้มีหนังสือขอความร่วมมือไปยังสมาคมประกันวินาศภัย เพื่อให้แก้ไขปัญหากับรถจักรยานยนต์เป็นจำนวนมากยังไม่ได้จัดทำประกันภัย เนื่องจากเจ้าของรถไม่ได้รับความสะดวก ในการซื้อกรมธรรม์ประกันภัย และบริษัทประกันไม่ได้ให้ความสนใจที่จะรับประกันภัยอย่างจริงจังเหมือนรถประเภทอื่น เมื่อสมาคมประกันภัยรับเรื่องดังกล่าวแล้ว จึงได้เชิญบริษัทประกันภัยต่าง ๆ มาร่วมหารือ และได้ข้อสรุปจากบริษัทประกันภัยว่า ควรมอบหมายให้บริษัทกลางฯรับประกันภัยรถจักรยานยนต์ ดังนั้นในวันที่ 13 พฤศจิกายน 2541 สมาคมประกันวินาศภัยจึงได้มีหนังสือถึงกรมการประกันภัยพร้อมเสนอแนวทางแก้ไขปัญหา 2 ประการคือ ควรประสานขอความร่วมมือ กรมการขนส่งทางบกให้ควบคุมดูแลรถจักรยานยนต์ทุกคันต้องจัดให้มีการทำประกันภัยขณะต่อทะเบียน และให้บริษัทกลางฯรับประกันภัยเฉพาะรถจักรยานยนต์ได้เพื่อเป็นทางเลือกของประชาชน เพราะบริษัทกลางฯมีสาขาทั่วประเทศอยู่แล้ว และในขณะเดียวกันบริษัทกลางฯก็ถือหุ้นโดยบริษัทประกันภัยที่รับประกันภัยรถตามกฎหมายนี้อยู่แล้ว หลังจากสมาคมมีหนังสือตอบกรมการประกันภัย คณะกรรมการบริษัทกลางฯซึ่งส่วนใหญ่เป็นตัวแทนของบริษัทประกันภัยก็ได้ตั้งคณะทำงาน เพื่อเตรียมความพร้อมด้านการรับประกันภัยรถจักรยานยนต์ โดยคณะทำงานสรุปผลการศึกษาว่าบริษัทกลางฯมีความพร้อมในการรับประกันภัยรถจักรยานยนต์ และต่อมาคณะกรรมการบริษัทกลางฯ มีมติว่าบริษัทกลางฯ มีความพร้อมในการรับประกันภัยรถจักรยานยนต์ ดังนั้นในวันที่ 6 มกราคม 2542 กระทรวงพาณิชย์จึงได้เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเพื่อขออนุมัติให้บริษัทกลางฯสามารถรับประกันภัย เฉพาะรถจักรยานยนต์ได้ เพื่อเป็นทางเลือกให้แก่ประชาชนและเมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2542 คณะรัฐมนตรีได้มีมติ

อนุมัติให้บริษัทกลางฯคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด รับประกันภัยเฉพาะรถจักรยานยนต์ได้ตามที่กระทรวงพาณิชย์เสนอ ในวันที่ 16 เมษายน 2542 บริษัทกลางฯ จึงได้ดำเนินการรับประกันภัยรถจักรยานยนต์ และจนถึงปี 2545 มีผลประกอบการตามตาราง ดังนี้

ตารางที่ 12 การรับประกันภัยรถจักรยานยนต์

การรับประกันภัยรถจักรยานยนต์ทั้งหมดในระบบภาคบังคับ

ปี	จำนวน (คัน)	เบี้ยที่เป็นรายได้ (บาท)	จำนวนอุบัติเหตุ (ราย)	จ่ายค่าสินไหม (บาท)	Loss Ratio
2542	6,123,426	1,104,859,130	96,880	1,121,125,313	101.49 %
2543	4,997,457	1,071,224,087	111,806	1,266,727,485	118.25 %
2544	5,769,137	1,238,101,909	161,963	1,688,224,126	128.28 %
2545	6,031,547	950,224,570	87,774	928,268,495	97.69 %

การรับประกันภัยรถจักรยานยนต์ของ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

ปี	จำนวน (คัน)	เบี้ยที่เป็นรายได้ (บาท)	จำนวนอุบัติเหตุ (ราย)	จ่ายค่าสินไหม (บาท)	Loss Ratio
2542	679,756	142,171,747	1,187	123,463,441	88.83 %
2543	2,085,744	431,071,941	37,739	426,969,069	66.06 %
2544	2,253,301	471,941,369	64,047	524,611,666	111.18 %
2545	2,821,137	396,217,164	36,689	327,042,368	82.64 %

การรับประกันภัยรถจักรยานยนต์ของบริษัทประกันภัยอื่น ๆ

ปี	จำนวน (คัน)	เบี้ยที่เป็นรายได้ (บาท)	จำนวนอุบัติเหตุ (ราย)	จ่ายค่าสินไหม (บาท)	Loss Ratio
2542	4,443,670	962,487,383	81,443	997,871,872	103.88 %
2543	2,831,713	840,152,126	74,016	839,768,426	131.25 %
2544	3,616,836	766,260,620	98,197	1,063,615,460	138.81 %
2545	3,210,410	664,007,416	43,326	601,226,138	108.52 %

ที่มา : บริษัทอินชัวร์เคาต์ดาวน์ จำกัด และบริษัทกลางฯ

จากตารางข้างต้นจะเห็นว่าในปี 2545 มีจำนวนรถจักรยานยนต์ที่ประกันภัยไว้กับบริษัทกลางฯ บริษัทเดียวจำนวนประมาณ 2.82 ล้านคัน และประกันไว้กับบริษัทประกันภัยต่าง ๆ (67 บริษัท)

จำนวนประมาณ 3.21 ล้านคัน คิดเป็นอัตราส่วน 47 : 53 โดยบริษัทกลางฯบริษัทเดียวรับประกันภัยไว้ 47 % และบริษัทประกันภัยต่าง ๆ 67 บริษัทรับประกันภัยไว้ 53 % และเมื่อพิจารณาจาก Loss Ratio แล้วสรุปได้ว่าไม่ว่าจะเป็นบริษัทกลางฯหรือบริษัทใดรับประกันภัยรถจักรยานยนต์ไว้ก็ประสบภาวะการขาดทุนทั้งสิ้น ต่างกันแต่เพียงว่าถ้าประกันไว้กับบริษัทประกันภัย ๆ เหล่านั้นสามารถนำผลกำไรจากการรับประกันภัยรถประเภทอื่น มา Subsidies ได้ แต่ถ้าประกันภัยไว้กับบริษัทกลางฯ ๆ ไม่มีรายได้หรือผลกำไรจากที่ใดมา Subsidies

ตามปัญหาข้อ 2.2 การที่คณะรัฐมนตรี มีมติให้บริษัทกลางฯรับประกันภัยรถได้เฉพาะรถจักรยานยนต์ ตามที่กระทรวงพาณิชย์เสนอนั้น เบื้องหลังก่อนที่จะออกมาเป็นมติ ครม. นั้น เป็นที่ทราบดีว่าบริษัทประกันภัยต่าง ๆ ต้องการผลประกอบการรับประกันภัยรถจักรยานยนต์ให้กับบริษัทกลางฯ เนื่องจากการรับประกันภัยรถจักรยานยนต์มีแต่จะขาดทุน เพราะความเสี่ยงภัยมีสูงกว่าเบี้ยประกันภัยที่ได้รับ จึงมีแนวความคิดที่จะผลัดภาระการรับประกันไปให้บริษัทกลางฯ ทั้ง ๆ ที่ทราบดีว่าเมื่อบริษัทกลางฯรับประกันภัยไว้แล้วมีแต่จะขาดทุน และบริษัทกลางฯก็ไม่มีรายได้หรือผลกำไรจากที่ใดมา Subsidies แตกต่างจากบริษัทประกันภัยต่าง ๆ ที่รับประกันภัยรถประเภทอื่นทั้งในระบบประกันภัยภาคบังคับและภาคสมัครใจ และแม้จะขาดทุนจากการรับประกันภัยรถจักรยานยนต์ก็ยังมีกำไรจากการรับประกันภัยรถประเภทอื่นมา Subsidies ได้ สถานภาพของบริษัทกลางฯในขณะนี้แบกรับการขาดทุนจากรถจักรยานยนต์ปีละ หลายสิบล้านบาท ดังที่ได้กล่าวไว้แล้วในบทที่ 2 ซึ่งผู้เขียนเห็นว่ากรณีที่กฎหมายบัญญัติให้จัดตั้งบริษัทกลางฯ ขึ้นมาก็เพื่ออำนวยความสะดวกและเป็นที่ยิ่งให้กับผู้ประสบภัยให้ได้รับความสะดวกในการขอรับค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ถูกปฏิเสธหรือประวิงการจ่ายให้ล่าช้า แต่ปัจจุบันสภาพของผู้ที่อำนวยความสะดวกหรือผู้ที่เป็นที่ยิ่งของผู้ประสบภัย ตามเจตนารมณ์ของกฎหมายฉบับนี้มีสภาพที่ต้องป้อนข้าวป้อนน้ำต้องพึ่งพาค่าใช้จ่ายจากคนอื่น และในขณะเดียวกันก็แบกรับภาระหนัก จากการที่ต้องถูกบังคับให้รับประกันภัยรถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นที่ทราบกันดีว่ามีแต่จะขาดทุน สภาพเช่นนี้คงจะเป็นที่ยิ่งให้กับคนอื่นได้ยากเพราะตัวเองยังพึ่งตนเองไม่ได้

แนวทางในการแก้ไขปัญหาคงกล่าวในบทที่ 5 ต่อไป

นอกจากปัญหาดังกล่าวข้างต้นที่เป็นสาเหตุให้บริษัทกลางฯมีปัญหาในการดำเนินงานแล้วในระบบประกันภัยภาคบังคับของไทยยังมีปัญหาต่างๆ คือ

3. ปัญหาเกี่ยวกับการจ่ายค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 มาตรา 7 วรรคสอง และมาตรา 9 ได้กำหนดว่าจำนวนเงินเอาประกันภัยให้กำหนดตามชนิดประเภทและขนาดของรถ แต่ต้องไม่น้อยกว่า

จำนวนเงินที่กำหนดในกฎกระทรวง ซึ่งกฎกระทรวงได้กำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยไว้ดังนี้⁶

ข้อ 2 เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย โดยมีจำนวนเงินเอาประกันภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อครั้ง ดังต่อไปนี้

- (1) ห้าล้านบาท สำหรับรถที่มีที่นั่งไม่เกินเจ็ดคนหรือรถบรรทุกผู้โดยสารรวมทั้งผู้ขับขี่ไม่เกินเจ็ดคน
- (2) สิบล้าน สำหรับรถที่มีที่นั่งเกินเจ็ดคนหรือรถบรรทุกผู้โดยสารรวมทั้งผู้ขับขี่เกินเจ็ดคน

ข้อ 3 ในการประกันภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อครั้งตามข้อ 2 ให้มีจำนวนเงินเอาประกันภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อคน ดังต่อไปนี้

- (1) ห้ามชนบาทต่อคนสำหรับความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัย นอกจากกรณีตาม (2)
- (2) หนึ่งแสนบาทต่อคนสำหรับความเสียหายต่อร่างกาย หรืออนามัย อย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้
 1. ดาบอด
 2. หูหนวก
 3. เป็นใบ้ หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด
 4. สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์
 5. เสียแขน มือ เท้า นิ้ว หรืออวัยวะอื่นใด
 6. จิตพิการอย่างคิดตัว
 7. ทูพพลภาพอย่างถาวร
- (3) หนึ่งแสนบาทต่อคนสำหรับความเสียหายต่อชีวิต

ข้อ 4 ในกรณีที่ผู้ประสบภัยเป็นผู้ขับขี่และเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย หรือไม่มีผู้ใดรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ขับขี่ที่ประสบภัย ให้ผู้ประสบภัยที่เป็นผู้ขับขี่ได้รับ เงินเอาประกันภัยเป็นจำนวนเท่ากับค่าเสียหายเบื้องต้นตามที่กำหนดในกฎกระทรวงซึ่งออกตามความในมาตรา 20 วรรคสอง

ข้อ 5 กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2546 เป็นต้นไป

สำหรับหลักเกณฑ์และวิธีจ่ายค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นมาตรา 14 วรรค 2 บัญญัติให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดและประกาศกระทรวงพาณิชย์

⁶กฎกระทรวงเรื่องกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยตามชนิด ประเภท และขนาดของรถ พ.ศ. 2547

ฉบับวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีจ่ายค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นไว้ดังนี้

ข้อ 1 ค่าสินไหมทดแทนนอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้น ที่บริษัทต้องจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัย มีดังต่อไปนี้

(1) ความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัย ให้จ่ายตามความเสียหายที่แท้จริงแต่ไม่เกินจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุดห้าหมื่นบาทต่อหนึ่งคน ทั้งนี้รวมค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้รับมาแล้ว (ถ้ามี) โดยค่าสินไหมทดแทนที่ผู้ประสบภัยมีสิทธิเรียกร้อง ได้แก่

(ก) ค่าใช้จ่ายที่ผู้ประสบภัยต้องเสียไป เช่น ค่ารักษาพยาบาล ค่าใช้จ่ายเกี่ยวเนื่องกับการรักษาพยาบาล ค่ารักษาพยาบาลในอนาคต ค่าอวัยวะเทียม ค่าพาหนะนำส่งหรือกลับจากโรงพยาบาล หรือสถานพยาบาล เป็นต้น

(ข) ค่าเสียหายที่ผู้ประสบภัยต้องขาดประโยชน์ทำมาหาได้เพราะไม่สามารถประกอบกิจการงานทั้งในปัจจุบันและในอนาคต

(ค) ค่าเสียหายอื่น ๆ ที่ผู้ประสบภัยมีสิทธิเรียกร้องได้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด

(2) ความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัยในกรณีใดกรณีหนึ่งหรือหลายกรณี ดังต่อไปนี้ให้จ่ายเต็มตามจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุดหนึ่งแสนบาทต่อหนึ่งคน ทั้งนี้รวมค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้รับมาแล้ว (ถ้ามี)

(ก) ตาบอด

(ข) หูหนวก

(ค) เป็นใบ้หรือเสียความสามารถในการพูดหรือลิ้นขาด

(ง) สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์

(จ) เสียแขน ขา มือ เท้า นิ้ว หรืออวัยวะอื่นใด

(ฉ) จิตพิการอย่างถาวร

(ช) ทูพพลภาพอย่างถาวร

(3) ความเสียหายต่อชีวิต ให้จ่ายเต็มตามจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุดหนึ่งแสนบาทต่อหนึ่งคน ทั้งนี้รวมค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้รับมาแล้ว (ถ้ามี)

(4) กรณีได้รับความเสียหายตามข้อ 1(1) และต่อมาได้รับความเสียหายตามข้อ 1(2)

หรือข้อ 1(3) หรือทั้งตามข้อ 1(2) และ 1(3) ให้จ่ายเต็มตามจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุดหนึ่งแสนบาท ต่อหนึ่งคน ทั้งนี้รวมค่าเสียหายเบื้องต้นที่ใคร่รับมาแล้ว (ถ้ามี)

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามที่กล่าวข้างต้นแล้ว ไม่ตัดสิทธิผู้ประสบภัยที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนอื่น ๆ อีกตามกฎหมาย

ข้อ 2 การเรียกร้องให้บริษัทจ่ายค่าสินไหมทดแทนนอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้น ต้องมีหลักฐานและเอกสารดังต่อไปนี้

- (1) หลักฐานและเอกสารพิสูจน์การเกิดเหตุและความรับผิดชอบของผู้ขับขี่รถประกันภัย
- (2) หลักฐานและเอกสารเกี่ยวกับการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน นอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้น

ข้อ 3 หลักฐานและเอกสารพิสูจน์การเกิดเหตุและความรับผิดชอบของผู้ขับขี่รถประกันภัย

(1) ผู้ขับขี่รถฝ่ายใดยอมรับผิด และออกหนังสือยอมรับผิดหรือเอกสารเป็นลายลักษณ์อักษรในการยอมรับผิดให้ถือว่าฝ่ายนั้นเป็นฝ่ายผิด เช่น บันทึกการยอมรับผิดสัญญาประนีประนอมยอมความ เป็นต้น

(2) ให้ถือความเห็นของพนักงานสอบสวนว่าเปรียบเทียบปรับฝ่ายใด ให้ฝ่ายนั้นเป็นฝ่ายผิด

(3) หากไม่มีฝ่ายใดยอมรับผิด และไม่มีฝ่ายใดยอมให้พนักงานสอบสวนเปรียบเทียบปรับให้ถือความเห็นของพนักงานสอบสวน หรือความเห็นของพนักงานอัยการ หรือคำพิพากษาของศาลแล้วแต่กรณีหากหลักฐานและเอกสารมีความขัดแย้งกันให้ใช้เอกสารของทางราชการเป็นหลัก

ข้อ 4 หลักฐานและเอกสารเกี่ยวกับการเรียกค่าสินไหมทดแทนนอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้น

(1) ความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัย ตามข้อ 1

(ก) ใบเสร็จรับเงินจาก โรงพยาบาล หรือสถานพยาบาล หรือหลักฐานการแจ้งหนี้เกี่ยวกับการรักษาพยาบาล

(ข) สำเนาบัตรประจำตัว หรือหลักฐานอื่นใดที่ทางราชการเป็นผู้ออกให้ ซึ่งสามารถพิสูจน์ได้ว่า ผู้มีชื่อในหลักฐานนั้นเป็นผู้ประสบภัย

(ค) ใบรับรองแพทย์หรือใบความเห็นแพทย์ กรณีเรียกร้องความเสียหายต่ออนามัย

- (ง) เอกสารหลักฐานเกี่ยวกับข้อเรียกร้อง และจำนวนเงินที่เรียกร้อง
- (2) ความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัย ตามข้อ 1 (2)
- (ก) ใบความเห็นแพทย์เกี่ยวกับความเสียหาย หรือผู้ประสบภัยแสดงตน
- (ข) สำเนาบันทึกประจำวันในคดีของพนักงานสอบสวน หรือหลักฐานอื่นที่แสดงว่าผู้นั้นได้รับความเสียหายจากการประสบภัยจากรถ
- (3) ในกรณีเสียชีวิต
- (ก) สำเนามรณบัตร
- (ข) สำเนาบันทึกประจำวันในคดีของพนักงานสอบสวน หรือหลักฐานอื่นที่แสดงว่าผู้นั้นถึงแก่ความตายเพราะการประสบภัยจากรถ

ข้อ 5 ให้บริษัทจ่ายค่าสินไหมทดแทนนอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยเป็นเงินสด หรือเป็นเช็คที่มีได้ลงวันที่ล่วงหน้า ภายใน 7 วัน นับแต่วันที่บริษัทได้รับหลักฐานเอกสารตามข้อ 2 และตกลงจำนวนค่าสินไหมทดแทนกันได้แล้ว

แม้ว่าจะได้มีการออกประกาศกระทรวง และหลักเกณฑ์ในการจ่ายค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นไว้ ดังรายละเอียดข้างต้นแต่ในทางปฏิบัติบริษัทประกันภัยยังคงยึดแนวปฏิบัติ ในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัย แบบเดิมเช่นเดียวกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนแบบประกันภัยภาคสมัครใจ คือจะปฏิเสธการจ่ายไว้ก่อน

ในระบบประกันภัยภาคบังคับ บริษัทประกันภัย ควรตระหนักถึงพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ 2535 ที่มีวัตถุประสงค์ที่จะมุ่งคุ้มครองให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ประสบภัย ที่ได้รับอันตราย ต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัย ให้ได้รับค่าสินไหมทดแทนภายในกำหนดระยะเวลาตามประกาศกระทรวงฯ เพื่อให้ประชาชนผู้ประสบภัยได้รับการชดใช้หายค่าเสียหายในกำหนดระยะเวลาที่กำหนดไว้ในประกาศกระทรวงดังกล่าว แต่เมื่อมีผู้ประสบภัยและจำเป็นต้องพักรักษาตัวในโรงพยาบาลค่าใช้จ่ายส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นกลับถูกบริษัทประกันภัย ประวิงหรือชะลอการจ่ายค่าเสียหายส่วนที่เกินนี้ไว้ โดยไม่ปฏิบัติตามเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ แต่จะแสวงผลกำไรเหมือนกับการประกันภัยภาคสมัครใจ ซึ่งขัดกับหลัก No Loss – No Profit อันเป็นหลักการสำคัญในกฎหมายฉบับนี้ ในกรณีของบริษัทประกันภัยประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทน หรือชะลอการจ่ายค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น ผู้เขียนเห็นว่าไม่มีเหตุผลใดนอกจากมุ่งแสวงหากำไรจากการรับประกันภัยในระบบนี้ เช่นเดียวกับการประกันภัย

ภาคสมัครใจ เพราะถ้าบริษัทประกันภัยจ่ายค่าสินไหมชดเชยก็จะเหลือกำไรมาก โดยหลักการแล้วบริษัทประกันภัยควรจ่ายค่าสินไหมชดเชยส่วนที่เกินนี้โดยเร็วเพราะ เป็นสิทธิที่ผู้ประสบภัยได้รับอยู่แล้วเพราะได้รับความเสียหายจากการบาดเจ็บจริง บริษัทประกันภัยไม่ต้องกลัวว่าจะขาดทุน เพราะในระบบประกันภัยภาคบังคับหลักการคือ จะไม่ทำให้บริษัทผู้รับประกันภัยขาดทุน หากเบี้ยประกันภัยไม่พอกับการจ่ายค่าสินไหมชดเชยตามหลัก No Loss – No Profit ภาครัฐก็จะปรับเพิ่มให้ ผู้เขียนเห็นว่ารัฐควรมีมาตรการรองรับในการที่จะกำหนดวิธีการหรือมาตรการกับบริษัทประกันภัย ในการจ่ายค่าสินไหมชดเชย ส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น ซึ่งเป็นส่วนจำนวนมากให้กับผู้ประสบภัย โดยให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย สำรองจ่ายให้ก่อน เช่นเดียวกับค่าเสียหายเบื้องต้น (เพราะในปัจจุบัน กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย มีเงินสำรองเป็นจำนวนมากไม่ต่ำกว่า 2,000 ล้านบาท) จากนั้นจึงให้กองทุนฯ ไปไล่เบี้ยเอากับบริษัทประกันภัยในภายหลัง หรือให้มีบทลงโทษไว้ในมาตรา 10 ตรี ทั้งนี้ปัจจุบันมีประกาศกระทรวงพาณิชย์ระบุอย่างชัดเจนว่า ค่าสินไหมชดเชย นอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้นที่บริษัทประกันภัยจะต้องจ่ายได้แก่ความเสียหายที่เกิดขึ้นในกรณีใด และเป็นจำนวนเงินเท่าใดที่จะต้องจ่ายดังรายละเอียดที่กล่าวแล้ว แต่บริษัทประกันภัย ยังคงยึดหลักปฏิบัติเดิม คือชะลอการจ่าย

ตามปัญหาข้อ 4.3 ผู้เขียนมีความเห็นว่าไม่ว่าจะออกกฎระเบียบ หรือหลักเกณฑ์ใด ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งถ้าทำให้บริษัทประกันภัยต้องจ่ายเพิ่มขึ้น ต้องจ่ายเร็วขึ้นแล้ว ระเบียบและข้อบังคับนั้นดูเหมือนจะไม่มีผลบังคับใช้เพราะบริษัทประกันภัยยังคงมุ่งแสวงหากำไร เช่นเดียวกับการประกันภัยภาคสมัครใจ โดยไม่ยึดถือเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่มุ่งให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยและเพื่อเป็นสวัสดิศเคราะห์ให้กับประชาชน และในแต่ละปีบริษัทประกันภัยมีกำไรในการรับประกันภัยภาคบังคับมากถึง 45 % ซึ่งขัดกับหลักประกันภัยภาคบังคับที่ไม่ให้มุ่งแสวงหากำไรและควรจะทำกำไรส่วนนี้ ตั้งเป็นเงินสำรองค่าสินไหมชดเชยในปีต่อ ๆ ไปไว้เพื่อให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ ของกฎหมาย

และเมื่อเปรียบเทียบกับกรจ่ายค่าเสียหายในระบบประกันภัยภาคบังคับในประเทศญี่ปุ่นแล้ว ในประเทศญี่ปุ่นจะยึดหลักตาม Automobile Liability Security Law อย่างเคร่งครัดคือคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้ประสบภัยเป็นหลัก และจะดำเนินการจ่ายตามระดับความเสียหายที่ได้กำหนดไว้แล้ว โดยบริษัทจะไม่มุ่งแสวงผลกำไรในระบบ CALI แต่จะไปหากำไรในระบบภาคสมัครใจ (Voluntary) แทน เพราะภาคสมัครใจมีแบบประกันภัยให้เลือกมากมายหลายแบบ คุ้มครองได้หลากหลายชนิด ระบบประกันภัยภาคบังคับ เป็นการคุ้มครองพื้นฐานเท่านั้น และเป็นตลาดที่เล็กกว่าประกันภัยภาคสมัครใจถึง 7 เท่า นอกจากนี้ Automobile Liability Security Law ประกาศใช้ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1955 เป็นกฎหมายรัฐสวัสดิการ ที่มุ่งคุ้มครองผู้ประสบภัยอย่างแท้จริงด้วยเงินคุ้มครอง

เพียง 300,000 เชน สำหรับกรณีเสียชีวิตเท่านั้น ส่วนการประกันภัยรถภาคสมัครใจ การจ่ายค่าเสียหายจะสูงกว่านี้ และจะคุ้มครองมากกว่านี้ ประชาชนส่วนใหญ่จะให้ความสนใจในการประกันภัยภาคสมัครใจมากกว่า เพราะคุ้มครองถึงความเสียหายด้านทรัพย์สินด้วย แต่ในขณะที่เดียวกันก็ต้องประกันภัยภาคบังคับ เพราะกฎหมายบังคับให้ทำ ดังนั้นตลาดประกันภัยทั้ง 2 ระบบจะเกิดและโตพร้อม ๆ กัน ซึ่งแตกต่างจากประเทศไทย การประกันภัยภาคสมัครใจมีมาก่อนหลายสิบปี และรถที่ทำประกันภัยก็น้อย ต่อมาเมื่อประกาศใช้กฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เมื่อปี พ.ศ. 2535 ความเคยชินกับระบบเดิมไม่ว่าจะเป็นการจ่ายค่าเสียหาย หรือแสวงหากำไรในระบบสมัครใจก็จะนำมาใช้ในภาคบังคับด้วย

ผู้เขียนเห็นว่าแนวทางการแก้ไขปัญหานี้ในระบอบรัฐธรรมนูญติกฎหมาย หรือมาตรการกับบริษัทประกันภัย เช่นเดียวกับมาตรา 10 ตรี คือ ให้เพิกถอนใบอนุญาต หรือให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายแทนไปก่อนและไปใช้สิทธิไล่เบี้ยภายหลัง จากนั้นการแก้ไขในระยะยาวควรจะให้มีโอกาสใดองค์หนึ่งรับประกันภัยภาคบังคับไปทั้งระบบ ปัญหาเหล่านี้ก็จะไม่เกิดขึ้น

4. ปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย

การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ครั้งแรกที่ประกาศใช้พร้อมพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ กระทำโดยการเปรียบเทียบกับลักษณะการประกันภัยรถภาคสมัครใจ คือ ประยุกต์และปรับปรุงมาจากอัตราเบี้ยประกันภัยภาคสมัครใจ โดยใช้พิกอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ พ.ศ. 2523 มาเป็นฐานในการประยุกต์และปรับปรุง โดยในการประยุกต์และปรับปรุงได้นำปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องมาพิจารณาด้วย ดังนี้⁷

(1) ดัชนีผู้บริโภคหมวดการตรวจรักษาและค่ายา

(2) พระราชบัญญัติ คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 บังคับให้รถยนต์ที่จะเอาประกันภัยมีมากขึ้น การที่ปริมาณรถเพิ่มมากขึ้น ทำให้อัตราการเสี่ยงภัยของทั้งหมดลดลงตามกฎ Law of large number

(3) การบังคับให้รถยนต์ต้องมีประกันภัย ทำให้ความจำเป็นที่จะต้องใช้ตัวแทนหรือนายหน้าในการแนะนำให้ผู้คนมาเอาประกันภัยนั้นหมดไป ซึ่งในการนี้บริษัทและผู้เอาประกันภัยก็ไม่จำเป็นต้องจ่ายค่าบำเหน็จสำหรับตัวแทนหรือนายหน้า

⁷ นิพนธ์ กิตติพงศ์พิทยา. “การเปลี่ยนแปลงอัตราเบี้ยประกันภัยภาคบังคับ” (ตั้งแต่ต้น - ปัจจุบัน) หนังสือครบรอบ 23 ปี กรมการประกันภัย. หน้า 120 - 121.

(4) ตามพระราชบัญญัตินี้ บริษัทผู้รับประกันภัยจะปฏิเสธความรับผิด โดยยกเอาความไม่สมบูรณ์หรือการฝ่าฝืนเงื่อนไขของกรมธรรม์ หรือการบอกเลิกสัญญาเพื่อปฏิเสธความรับผิดการชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นไม่ได้ ทำให้บริษัทมีความรับผิด หรือมีการเสี่ยงภัยเพิ่มขึ้น จากการประกันภัยภาคปกติ

(5) จากการที่พระราชบัญญัตินี้ กำหนดให้บริษัทชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้น ให้แก่ผู้ประสบภัยโดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความผิดนั้น โดยทั่วไปแล้วมักจะมองเห็นว่า บริษัทผู้รับประกันภัยเสี่ยงภัยมากขึ้น น่าจะได้รับเบี้ยประกันภัยเพิ่มขึ้น แต่ในทางตรงกันข้าม ในเมื่อรถยนต์มีประกันภัยไว้กับธุรกิจทั้งหมดนั้น กรณีผิดก็ง่ายถูกก็ง่าย ไม่มีเหตุผลในการเพิ่มเบี้ยประกันภัยเลย ทั้งนี้เพราะว่าทั้งธุรกิจประกันภัยยังคงจ่ายค่าเสียหายนั้นเท่าเดิม เพราะเหตุที่ว่า ในรูปแบบเดิมบริษัทประกันภัย ก. จ่ายบริษัทประกันภัย ข. รับ (หรือผู้เสียหายรับแต่ถ้าทุกคันมีประกันภัยหมดไม่ว่าบริษัท ก. หรือ ข. รับหรือจ่าย ธุรกิจทั้งหมดก็อยู่ในรูปเดิม คือไม่มีการจ่ายมากขึ้นหรือน้อยลง เพียงแต่ว่าบริษัทใดจะรับ และบริษัทใดจะจ่ายเท่านั้นเอง ดังนั้น กรณีไม่ต้องรอพิสูจน์ความผิดนี้ไม่มีการเพิ่มหรือลดการเสี่ยงภัยแต่อย่างใด คือ ไม่มีเบี้ยประกันภัยเพิ่มหรือลด

(6) บริษัทประกันภัยจะต้องส่งเงินสมทบกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

(7) เนื่องจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เป็นกฎหมายที่บังคับให้เจ้าของรถ ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย สำหรับผู้ประสบภัย และมีใช้บังคับอยู่ทั่วโลกกว่า 80 ประเทศและการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยภาคบังคับนี้ มีจุดมุ่งหมายที่จะให้ความคุ้มครองด้านชีวิตและร่างกายมากกว่าด้านทรัพย์สิน ดังนั้นอัตราเบี้ยประกันภัยของนานาชาติ ส่วนมากกำหนดในรูปของ No - Loss No - Profit นั่นคือ ไม่มีส่วนกำไรในโครงสร้างของเบี้ยประกันภัย

จากการนำปัจจัยที่เกี่ยวข้องทั้งหมดขึ้นมาพิจารณาข้างต้น ได้ข้อสรุปว่าอัตราเบี้ยประกันภัยรถภาคบังคับ ควรจะเท่ากับอัตราเบี้ยประกันภาคสมัครใจตามพิกัดอัตราเบี้ยประกันภัย พ.ศ. 2523 ดังนั้นการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยในครั้งนี้ จึงใช้พิกัดอัตราเบี้ยประกันภัย พ.ศ. 2523 เป็นตัวกำหนด โดยแบ่งรถออกเป็น 11 ประเภท คือ 1) รถจักรยานยนต์ 2) สามล้อเครื่อง 3) รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน 4) รถยนต์โดยสาร 5) รถยนต์บรรทุก 6) รถยนต์บรรทุกเชื้อเพลิง แก๊ส หรือกรด 7) หักรถลากจูง 8) รถพ่วง 9) รถยนต์ป้ายแดง (การตำรถยนต์) 10) รถยนต์ที่ใช้ในการเกษตร 11) รถยนต์ประเภทอื่น ๆ และในรถแต่ละประเภทยังแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะการใช้ คือ 1) การใช้ส่วนบุคคล 2) การใช้รถรับจ้างหรือให้เช่า

ตารางที่ 13 อัตราเบี้ยประกันภัยรถไม่รวมภาษีอากร (ครั้งที่ 1)ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535

ลำดับ	ประเภทรถยนต์	การใช้รถยนต์			
		รหัส	ส่วนบุคคล (บาท/ปี)	รหัส	รับจ้าง/ให้เช่า (บาท/ปี)
1.	รถจักรยานยนต์	1.30			
	1.1 ไม่เกิน 75 ซีซี.		150		-
	1.2 เกิน 125 ซีซี. ถึง 125 ซีซี.		200		-
	1.3 เกิน 125 ซีซี. ถึง 150 ซีซี.		400		-
	1.4 เกิน 150 ซีซี.ขึ้นไป		600		-
2.	รถสามล้อเครื่อง (รถตุ๊ก ๆ)	1.70	800	3.70	1,600
	รถสามล้อดัดแปลง (สกายแลป)	1.71	400		-
3.	รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน	1.10	1,200	3.10	2,400
4.	รถยนต์โดยสาร	1.20		3.20	
	4.1 ไม่เกิน 15 ที่นั่ง		1,500		3,000
	4.2 ไม่เกิน 20 ที่นั่ง		2,600		4,500
	4.3 ไม่เกิน 40 ที่นั่ง		4,200		7,400
	4.4 เกิน 40 ที่นั่ง		4,900		8,800
	รถยนต์โดยสาร หมวด 4 (วิ่งระหว่างอำเภอต่ออำเภอใน จังหวัด)	-			
	4.5 ไม่เกิน 15 ที่นั่ง		-		1,950
	4.6 ไม่เกิน 20 ที่นั่ง		-		2,925
	4.7 ไม่เกิน 40 ที่นั่ง		-		4,810
	4.8 เกิน 40 ที่นั่ง		-		5,720
5.	รถยนต์บรรทุก	1.40		3.40	
	5.1 น้ำหนักรวมไม่เกิน 3 ตัน		1,500		2,300
	5.2 น้ำหนักรวมไม่เกิน 6 ตัน		1,600		2,400
	5.3 น้ำหนักรวมไม่เกิน 12 ตัน		1,700		2,000
	5.4 น้ำหนักรวม เกิน 12 ตัน		2,200		3,200
6.	รถยนต์บรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิง	1.42		3.42	

ตารางที่ 13 (ต่อ)

	แก๊ส หรือ กรด		2,200		
	6.1 น้ำหนักรวมไม่เกิน 12 ตัน	1.50	3,000	3.50	2,600
	6.2 น้ำหนักรวม เกิน 12 ตัน	3.60	3,000	500	4,000
7.	หัวรถลากจูง	4.01		2,000	4,000
8.	รถพ่วง	4.06		100	
9.	รถยนต์ป้ายแดง (การค้ำรถยนต์)				
10.	รถยนต์ที่ใช้ในการเกษตร(ตามกฎหมาย กระทรวง ฉบับที่ 11 พ.ร.บ.รถ ยนต์ 2522)	4.07		1,000	
11.	รถยนต์ประเภทอื่นๆ				

หมายเหตุ :- รถที่จดทะเบียนในต่างประเทศและนำเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว
อัตราเบี่ยประกันภัยให้ใช้อัตราเบี่ยประกันภัยระยะสั้นหรือไม่เต็มปีตามพิกัด
อัตราดอกเบี้ยประกันกันภัยยานยนต์ พ.ศ.2523 บวก 100 บาท

ที่มา : กรมการประกันภัย

นับแต่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 5
เมษายน 2536 เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบัน กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ในฐานะเป็นหน่วยงาน
ราชการที่มีหน้าที่ดูแลการประกันภัยได้มีประกาศนายทะเบียน และคำสั่งนายทะเบียนเพื่อกำหนด
และปรับปรุงอัตราเบี่ยประกันภัยภาคบังคับรวมทั้งรวมจำนวน 9 ครั้ง ดังนี้

ครั้งที่ 2 นายทะเบียน โดยอธิบดีกรมการประกันภัยได้ออกประกาศนายทะเบียน เพื่อนำ
รถยนต์สามล้อที่แปรสภาพมาจากรถจักรยานยนต์ (รถสกยาเลป) และรถยนต์ที่ใช้ในการเกษตรออก
เสียจากประกาศนายทะเบียนครั้งที่ 1 เพื่อมิให้เกิดความสับสน ส่วนรถจักรยานยนต์ยังคงมีอัตราเบี่ย
ประกันภัยในประกาศนายทะเบียนเพื่อเปิดโอกาสให้เจ้าของรถได้ทยอยเอาประกันภัย

ครั้งที่ 3 ประกาศนายทะเบียน เรื่อง อัตราเบี่ยประกันภัยรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้
ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันออกประกาศ ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ.2536
สาระสำคัญของประกาศนายทะเบียนฉบับนี้คือ นายทะเบียนได้ตีความกำหนดให้รถสี่ล้อเล็ก หรือ
รถโดยสารขนาดเล็กที่มีขนาดที่นั่งไม่เกิน 15 ที่นั่ง ที่มีหมายเลขแผ่นป้ายทะเบียนรถ รหัสทะเบียน
10 ถึง 39 เป็นรถยนต์ประเภทอื่นๆ ทำให้รถสี่ล้อเล็กหรือรถโดยสารขนาดเล็กที่มีขนาดที่นั่งไม่เกิน 15 ที่นั่ง ที่เดิม
เสียอัตราประกันภัยสูงสุดไม่รวมภาษี 1,950 บาทต่อปี เปลี่ยนเป็นเสียอัตราเบี่ยประกันภัยสูงสุดไม่
รวมภาษี 1,000 บาทต่อปี

ครั้งที่ 4 ประกาศนายทะเบียนลงวันที่ 3 มกราคม 2538 เรื่อง การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย (เพิ่มเติม) สำหรับการประกันภัยรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ให้มีผลใช้บังคับสำหรับกรมธรรม์ประกันภัยที่มีระยะเวลาประกันภัยตั้งแต่วันที่ 15 ตุลาคม 2538 เป็นต้นไป ประกาศนายทะเบียนฉบับนี้มีสาระสำคัญ คือ กำหนดอัตราเบี้ยฯ สูงสุดสำหรับรถยนต์สามล้อที่แปรสภาพมาจากรถจักรยานยนต์ (รถสกายแลป) และรถใช้งานเกษตรกรรมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ที่ได้รับการผ่อนผันและจะครบกำหนดในวันที่ 22 มีนาคม 2538

ครั้งที่ 5 คำสั่งนายทะเบียนลงวันที่ 7 พฤศจิกายน 2540 เรื่อง การเปลี่ยนอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับการประกันภัยรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ให้มีผลบังคับใช้สำหรับกรมธรรม์ประกันภัยที่มีระยะเวลาประกันภัยเริ่มต้นตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2540 ประกาศนายทะเบียนฉบับนี้มีสาระสำคัญ คือ ได้มีการลดอัตราเบี้ยประกันสำหรับรถยนต์ทุกประเภท 10 % ยกเว้นรถจักรยานยนต์ รถสามล้อเครื่องนอกเขต กทม. รถสกายแลป และรถพ่วง ทั้งนี้เพราะรถทั้ง 4 ประเภทดังกล่าว มีสถิติการเกิดสินไหมทดแทนสูง

ครั้งที่ 6 คำสั่งนายทะเบียนที่ 1 / 2541 ลงวันที่ 9 มกราคม 2541 เรื่องการเปลี่ยนอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับการประกันภัยรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 9 มกราคม 2541 เป็นต้นไป คำสั่งนายทะเบียนดังกล่าวมีสาระสำคัญคือ เพื่อสร้างเสริมสัมพันธอันดีระหว่างมิตรประเทศ และสนองรับนโยบายปีการท่องเที่ยวไทย จึงลดอัตราเบี้ยประกันภัย สำหรับรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศและนำเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว ลงคั่นละ 100 บาท

ครั้งที่ 7 คำสั่งนายทะเบียนที่ 10 / 2544 ลงวันที่ 13 มิถุนายน 2544 เรื่อง การเปลี่ยนแปลงอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับการประกันภัยรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 มีผลบังคับใช้สำหรับกรมธรรม์ประกันภัยที่มีระยะเวลาประกันภัยเริ่มต้นตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2544 เป็นต้นไป คำสั่งนายทะเบียนดังกล่าวมีสาระสำคัญ คือ เป็นการปรับปรุงอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับรถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คนการใช้ส่วนบุคคล และรถยนต์บรรทุกการใช้ส่วนบุคคล ให้รถยนต์ทั้ง 2 ประเภท ดังกล่าวมีอัตราเบี้ยประกันภัยถูกลงประมาณ 10 %

ครั้งที่ 8 คำสั่งนายทะเบียนที่ 12 / 2544 ลงวันที่ 8 สิงหาคม 2544 เรื่องการเปลี่ยนแปลงอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับการประกันภัยรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ให้มีผลบังคับใช้สำหรับกรมธรรม์ประกันภัยที่มีระยะเวลาประกันภัยเริ่มต้นให้ความคุ้มครองตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2544 เป็นต้นไป สาระสำคัญของคำสั่งนายทะเบียนดังกล่าวคือ เป็นการ

ปรับปรุงอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับรถยนต์ทุกประเภท โดยแบ่งตามอัตราเบี้ยประกันภัยที่เปลี่ยนแปลงไป ดังนี้

- (1) รถที่มีอัตราเบี้ยประกันภัยลดลง ได้แก่
 - (1.1) รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน
 - (1.2) รถยนต์โดยสาร (ยกเว้นรถโดยสารรับจ้าง / ให้เช่า ขนาด 20 – 40 ที่นั่ง)
 - (1.3) รถยนต์บรรทุก
 - (1.4) รถยนต์บรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิง แก๊ส หรือกรด
 - (1.5) หักรถลากจูง
 - (1.6) รถยนต์ป้ายแดง (การตำรถยนต์)
 - (1.7) รถยนต์ประเภทอื่น ๆ
- (2) รถที่มีอัตราเบี้ยประกันภัยเพิ่มขึ้น ได้แก่ รถพ่วง
- (3) รถที่มีอัตราเบี้ยประกันภัยเท่าเดิม ไม่เปลี่ยนแปลง ได้แก่
 - (3.1) รถจักรยานยนต์
 - (3.2) รถสามล้อเครื่อง
 - (3.3) รถสกายแลป
 - (3.4) รถยนต์ที่ใช้ในการเกษตร
 - (3.5) รถยนต์โดยสารรับจ้าง / ให้เช่า ขนาดที่นั่งเกิน 20 ที่นั่ง แต่ไม่เกิน 40 ที่นั่ง

ครั้งที่ 9 ซึ่งเป็นคำสั่งที่ใช้ในปัจจุบัน ได้แก่ คำสั่งนายทะเบียนที่ 7/2545 ลงวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2545 เรื่องการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย สำหรับการประกันภัยรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ให้ยกเลิกคำสั่งนายทะเบียนที่ 12 / 2544 ลงวันที่ 8 สิงหาคม 2544 สาระสำคัญของคำสั่งนายทะเบียนดังกล่าวคือ ปรับปรุงอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับรถยนต์ลงเกือบทุกประเภท

จากคำสั่งเปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับอัตราเบี้ยประกันภัยทั้ง 9 ครั้งที่ผ่านมา สาระสำคัญของการเปลี่ยนแปลงส่วนใหญ่จะเป็นเรื่องการลดอัตราเบี้ยประกันภัยลงเรื่อย ๆ ทีละเล็กทีละน้อย และแม้ว่ากรมการประกันภัยจะได้พยายามลดอัตราเบี้ยประกันภัยภาคบังคับลงทุกปี แต่ตามสถิติการรับประกันภัยของบริษัทประกันภัยยังคงมีกำไรทุกปี และในจำนวนที่สูงพอสมควร ซึ่งผู้เขียนจะขอเสนอผลประกอบการของบริษัทประกันภัยในระบบประกันภัยภาคบังคับ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ระหว่างปี 2541-2545 ปรากฏตามตารางดังนี้

ตารางที่ 14 การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับทั้งระบบในประเทศไทย

ปี	จำนวนรถ (คัน)	เบี้ยประกันภัยรับ (บาท)	สินไหมทดแทน จ่ายจริง (บาท)	สินไหมทดแทน ค้างจ่าย (บาท)	Loss Ratio %
2541	9,573,232	7,125,615,788	2,735,031,055	198,757,017	41.17
2542	9,780,457	7,047,125,760	2,755,112,636	214,904,582	42.15
2543	9,696,417	7,019,771,221	266,013,4710	276,900,422	41.84
2544	1,0796,494	7,117,068,014	2,788,353,344	535,388,009	46.70
2545	11,627,295	6,929,261,091	2,395,522,252	745,496,838	45.33

ที่มา : บริษัทไทยอินชัวร์เรสค้ำเนท จำกัด (TID)

ในความเห็นของผู้เขียนเห็นว่า การคำนวณอัตราเบี้ยประกันภัยในระบบประกันภัยภาคบังคับของไทยยังไม่เป็นไปตาม กฎ No - Loss No - Profit ตามแนวคิดของกรมการประกันภัย ซึ่งได้คำนึงถึง กฎ No - Loss No - Profit ตั้งแต่ครั้งแรกที่กำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย กล่าวคือหลักการที่ไม่ทำให้บริษัทผู้รับประกันภัยเกิดภาวะการขาดทุน และในขณะเดียวกันก็จะไม่สร้างกำไรอย่างมากให้กับบริษัทประกันภัยแต่ในความเป็นจริงบริษัทประกันภัยยังคงมีกำไรในระบบประกันภัยภาคบังคับอย่างต่อเนื่องทุกปี ดังนั้นจึงเป็นสาเหตุให้กรมการประกันภัยปรับลดอัตราเบี้ยประกันภัยลงเรื่อย ๆ ดังในประกาศครั้งที่ 3,5,7,8 และ 9 และแม้จะได้ประกาศลดอัตราเบี้ยประกันภัยลงเรื่อย ๆ มาเป็นลำดับเมื่อพิจารณาจาก Loss Ratio แล้วบริษัทประกันภัยก็ยังคงมีผลกำไรถึงครั้งต่อครั้ง ในประเด็นนี้ ผู้เขียนมีความเห็นว่า ภาครัฐควรหามาตรการที่จะทำให้บริษัทประกันภัยจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยอย่างเต็มเม็ดเต็มหน่วยมากขึ้น จะเหมาะสมกว่าลดเบี้ยประกันภัยโดยอาจบัญญัติกฎหมายเพิ่มค่าสินไหมอย่างอื่นแทน เช่นค่าขาดรายได้ หรือค่าทำขวัญ เช่นเดียวกับประเทศญี่ปุ่นเพราะเกรงว่าหากลดเบี้ยประกันภัยลงผู้ที่ได้รับผลร้ายน่าจะได้แก่ผู้ประสบภัย เพราะถึงอย่างไรบริษัทประกันภัยยังคงมุ่งแสวงหาผลกำไรอยู่เช่นเดิม

เมื่อเปรียบเทียบกับมาตรการในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยในประเทศญี่ปุ่น สำหรับการประกันภัยภาคบังคับในระบบ CALI ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 25 ได้มีมาตรการในการจัดทำและกำหนดอัตราเบี้ยประกันไว้ว่าอัตราเบี้ยประกันภัยควรที่จะกำหนดไว้ในระดับต่ำที่สุดเท่าที่จะพึงทำได้ เอาเท่าที่พอจะคุ้มค่าใช้จ่ายในการจัดการกับการประกันอย่างมีประสิทธิภาพ และห้ามมิให้ผู้รับประกันแสวงหากำไรจากการรับประกันภัย ในระบบ CALI เนื่องจากในระบบ

CALI ต้องยึดหลัก No – Loss No – Profit (หลักไม่มีขาดทุน และไม่กำไร)อย่างเคร่งครัด

วัตถุประสงค์ของการประกันภัยภาคบังคับคือ การให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัย ดังนั้นอัตราเบี้ยประกันภัยจึงไม่ยึดหลักในการหากำไร โดยหลักการแล้วเบี้ยประกันภัยที่แท้จริงต้องเท่ากับจำนวนความเสียหายที่เกิดขึ้น บวกด้วยค่าใช้จ่ายของบริษัทและอัตราส่วนในการเพิ่มขึ้นหรือลดลงของเบี้ยประกันภัยในแต่ละปี โดยจะขึ้นอยู่กับค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้น รวมถึงค่าบำเหน็จสำหรับตัวแทนและค่าใช้จ่ายในการบริหารงานแต่จะ ไม่มีการบวกกำไรเข้าไปในเบี้ยประกันภัย

ในประเทศญี่ปุ่น กระบวนการจัดทำอัตราเบี้ยประกันภัยจะอยู่ในความรับผิดชอบของสมาคมอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์แห่งประเทศไทย (Automobile Insurance Rating Organization of Japan (AIRO) โดยได้รับความเห็นชอบจาก FSA ก่อนมีการประกาศใช้ (ซึ่งแต่เดิมต้องได้รับอนุมัติจากกระทรวงการคลัง) และต้องมีขั้นตอนในการดำเนินการคือ FSA จะขอความเห็นชอบจากกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐานและการขนส่ง และจะประสานไปยังสภา CALI ก่อนพิจารณาอนุมัติ และเมื่อ FAS อนุมัติแล้ว AIRO จะต้องประกาศในราชกิจจานุเบกษา หรือหนังสือพิมพ์ท้องถิ่น และมีผลบังคับใช้หลังจากพ้นระยะเวลา 90 วัน นับจาก FSA อนุมัติ จากนั้นบริษัทประกันภัยที่เป็นสมาชิก AIRO ก็จะนำเอาอัตราเบี้ยประกันที่ได้รับอนุมัตินี้ ไปใช้เพื่อรับประกันภัยรถภาคบังคับต่อไป

ดังนั้นสถิติการรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในประเทศญี่ปุ่นจะไม่มีกำไรเหมือนกับประเทศไทย เพราะประเทศญี่ปุ่นจะยึดหลัก No – Loss No – Profit และบางปีก็ขาดทุน แต่รัฐบาลก็จะปรับเบี้ยประกันในปีถัดไปดังจะเห็นได้จากตารางต่อไปนี้ ซึ่งจะขอนำเสนอระหว่างปี 1995 – 1999

ตารางที่ 15 การรับประกันภัยภาคบังคับในประเทศญี่ปุ่น

(หน่วย : 100 ล้านเยน)

ปี	เบี้ยประกันภัยรับจริง	ค่าสินไหมทดแทน	Loss – Ratio (%)
1995	7,484	8,544	110.2 %
1996	7,753	8,825	110.7 %
1997	7,134	8,888	124.6 %
1998	7,028	9,148	130.2 %
1999	7,212	9,437	130.8 %

ที่มา : Automobile Insurance Rating Organization of Japan (AIRO) May 2002 หน้า 38

5. ปัญหาเกี่ยวกับจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่น้อยเกินไป

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้บัญญัติค่าสินไหมทดแทนสำหรับผู้ประสบภัยจากรถไว้ในมาตรา 7 วรรค 2 คือ จำนวนเงินเอาประกันภัยให้กำหนดตามชนิด ประเภท และขนาดของรถ แต่ต้องไม่น้อยกว่าจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงและปัจจุบันกฎกระทรวงได้กำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยต่อคนไว้ดังนี้⁸

- กรณีได้รับบาดเจ็บ
เท่าที่จ่ายจริงแต่ไม่เกิน 50,000 บาท
- กรณีเสียหายต่อร่างกาย อนามัย และทุพพลภาพ
จำนวน 100,000 บาท ได้แก่
 1. ตาบอด
 2. หูหนวก
 3. เป็นใบ้ หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด
 4. สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์
 5. เสียแขน ขา มือ เท้า นิ้ว หรืออวัยวะอื่นใด
 6. จิตพิการอย่างติดตัว
 7. ทุพพลภาพอย่างถาวร
- กรณีเสียชีวิต
จำนวน 100,000 บาท

ในแต่ละปีประเทศไทยมีอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน เป็นจำนวนมากทำให้มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากโรคมะเร็ง และโรคปอด ที่คร่าชีวิตคนไทยมากที่สุด ซึ่งผู้เขียนจะขอนำเสนอ สถิติผู้ประสบภัยที่ได้รับอุบัติเหตุจากการใช้รถระหว่าง พ.ศ. 2541 –2545 ดังนี้

⁸ กฎกระทรวงเรื่องกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยตามชนิด ประเภท และขนาดของรถ พ.ศ. 2547

ตารางที่ 16 จำนวนสถิติผู้ประสบภัยที่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตตามพระราชบัญญัติคุ้มครอง
ผู้ประสบภัยจากรถ 2535 (ปี 2541 – 2545)

ปี พ.ศ.	จำนวนที่เกิดอุบัติเหตุ (ครั้ง)	จำนวนผู้บาดเจ็บ (ราย)	จำนวนผู้เสียชีวิต (ราย)	ค่าสินไหมทดแทน (บาท)
2541	156,756	165,557	23,369	2,735,031,055
2542	165,521	173,712	11,859	2,755,112,636
2543	178,944	178,823	11,774	2,660,134,710
2544	224,776	223,018	11,802	2,769,625,014
2545	215,862	243,213	12,671	2,805,048,881

ที่มา : บริษัทไทยอินชัวร์เรส จำกัด (TID)

และเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนเงินเอาประกันภัยในระบบ CALI ของประเทศญี่ปุ่นจำนวน
เงินค่าสินไหมทดแทนได้กำหนดไว้ใน Automobile Liability Security Law มาตรา 13 โดยกำหนด
จำนวนเอาประกัน สำหรับผู้ประสบภัยไว้ตามระดับที่ได้รับบาดเจ็บดังนี้

- กรณีเสียชีวิต 30,000,000 เยน (11,201,730 บาท)
- กรณีทุพพลภาพ (100 เยน : 37 บาท)
 - (1) สำหรับทุพพลภาพ
 - ต้องการดูแลรักษาตลอดเวลา
หรือเป็นประจำ
 - เกรด 1 (ตลอดเวลา) 40,000,000 เยน (14,935,640 บาท)
 - เกรด 2 (เป็นประจำ) 30,000,000 เยน
 - (2) สำหรับทุพพลภาพนอกจาก (1)
 - เกรด 1 30,000,000 เยน
 - เกรด 2 25,900,000 เยน (9,670,826 บาท)
 - เกรด 3 22,190,000 เยน (8,285,546 บาท)
 - เกรด 4 18,890,000 เยน (7,053,355 บาท)
 - เกรด 5 15,740,000 เยน (5,877,174 บาท)
 - เกรด 6 12,960,000 เยน (4,839,147 บาท)

เกรด 7	10,510,000 เยน (3,924,339 บาท)
เกรด 8	8,190,000 เยน (3,058,072 บาท)
เกรด 9	6,160,000 เยน (2,300,088 บาท)
เกรด 10	4,610,000 เยน (1,721,332 บาท)
เกรด 11	3,310,000 เยน (1,235,924 บาท)
เกรด 12	2,240,000 เยน (836,395 บาท)
เกรด 13	1,390,000 เยน (510,013 บาท)
เกรด 14	750,000 เยน (280,043 บาท)

สำหรับบาดเจ็บทางกายอื่น ๆ 1,200,000 เยน (448,069 บาท)

นอกจากค่าสินไหมทดแทน ดังกล่าวข้างต้นที่ผู้ประสบภัยมีสิทธิได้รับในแต่ละระดับตามปริมาณความเสียหายแล้ว ในประเทศญี่ปุ่นผู้ประสบภัยยังมีสิทธิได้รับค่าชดเชยในการขาดรายได้ และค่าชดเชยความเจ็บปวดทรมานทุกข์ทรมาน และนอกจากนั้นทายาทของผู้ประสบภัย กรณีที่เสียชีวิตยังมีสิทธิได้รับค่าชดเชยในการขาดรายได้ของผู้ตายตลอดจน ค่าชดเชยความเจ็บปวดทรมานทุกข์ทรมานของผู้ตายอีกด้วย ต้นกำเนิดแนวคิดนี้เกิดจากคำพิพากษาศาลสูงของประเทศญี่ปุ่น เมื่อหลายสิบปีก่อนและในระยะต่อมา ผู้ประสบภัยก็ได้เรียกร้องค่าชดเชย โดยอาศัยหลักการนี้เรื่อยมา อันได้แก่ค่าชดเชยในกรณีดังต่อไปนี้⁹

- กรณีได้รับบาดเจ็บ ได้แก่
 - ค่าสูญเสียรายได้ 5,500 เยน / วัน
 - ยกเว้นพิสูจน์ได้ว่าสูญเสียรายได้
 - มากกว่านี้ บริษัทประกันภัยจะจ่ายให้ไม่เกิน 19,000 เยน / วัน
 - ค่าทำขวัญกรณีทรมานทุกข์ทรมาน 4,000 เยน / วัน
- กรณีทุพพลภาพ ได้แก่
 - ค่าสูญเสียรายได้ในอนาคต (จะคำนวณตามสูตร)
 - ค่าชดเชยสำหรับทุพพลภาพ

⁹ รายงานการอบรมวิชาการประกันภัย เรื่องการประกันภัยรถยนต์ จัดอบรมโดย The Insurance School of Japan(ISJ) ครั้งที่ 28 ระหว่างวันที่ 20 กันยายน - 7 ตุลาคม 2542 ณ ประเทศญี่ปุ่น ,หน้า 25-27.

จำนวนเงินเพื่อการชดเชยจะอยู่ระหว่าง 320,000 – 1,050,000 เยน ตามระดับของการทุพพลภาพ นอกจากนี้ในกรณีที่มีผู้ประสบภัยมีผู้ต้องอุปการะเลี้ยงดู เช่น บิดามารดา คู่สมรส หรือ บุตร หากผู้ประสบภัยสูญเสียสมรรถภาพระดับ 1,2 หรือ 3 การชดเชยจะอยู่ในจำนวน 12,500,000 เยน 10,880,000 เยน และ 9,410,000 เยน

□ กรณีเสียชีวิต

ในกรณีเสียชีวิตภายหลังการเข้ารับการรักษา (ยกเว้นเสียชีวิต โดยฉับพลัน) จะมีค่าชดเชยเพื่อค่าใช้จ่ายดังนี้

- ค่าฌาปนกิจ โดยทั่วไปจะชดใช้เป็นจำนวน 550,000 เยน
เว้นแต่ผู้เสียชีวิตจะมีสถานภาพทางสังคม
- จำนวนค่าใช้จ่ายอาจสูงขึ้นแต่ไม่เกิน 900,000 เยน
- การสูญเสียรายได้ อันจะพึงมีในอนาคต (คำนวณตามสูตร)
- ค่าชดเชยแก่ผู้เสียชีวิต 3,500,000 เยน

นอกจากนี้ในประเทศญี่ปุ่น จำนวนเงินเอาประกันภัยจะถูกจำกัดไว้ต่อคนไม่ใช่อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในแต่ละครั้ง เหมือนในประเทศไทย และจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ถูกกำหนดนี้ จะคงที่ตลอดระยะเวลาเอาประกันภัยนั้น หมายความว่าจำนวนเอาประกันภัยจะไม่ลดลงถึงแม้ว่าได้มีการจ่ายค่าเสียหายแล้วก็ตาม และในแต่ละปี ประเทศญี่ปุ่นมีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตอยู่ในเกณฑ์ต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนรถยนต์ ซึ่งผู้เขียนขอเสนอ สถิติ ผู้ประสบภัยที่ได้รับบาดเจ็บ ระหว่างปี ค.ศ. 1995 - 1999 ดังตารางดังนี้

ตารางที่ 17 จำนวนผู้ประสบภัยที่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิต ตามระบบประกันภัยภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น (CALI) ระหว่างปี ค.ศ. 1995 – 1999

ปี ค.ศ.	จำนวนที่เกิดอุบัติเหตุ (ครั้ง)	จำนวนผู้บาดเจ็บ (ราย)	จำนวนผู้เสียชีวิต (ราย)	ค่าสินไหมทดแทน (ล้านเยน)
1995	761,789	922,677	10,679	775,300
1996	771,084	942,203	9,942	796,900
1997	780,399	958,925	9,640	713,400
1998	803,878	990,657	9,211	702,800
1999	850,363	1,050,397	9,006	721,200

ที่มา : ITARDA (Institute for Traffic Accident Research and Data Analysis , Japan)

ตามปัญหา ข้อ 5 จะเห็นได้ว่าจำนวนเงินค่าเสียหายที่ผู้ประสบภัยได้รับ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ของไทยจะน้อยกว่าจำนวนเงินค่าเสียหายที่ผู้ประสบภัยญี่ปุ่น ได้รับ ตาม Automobile Liability Security Law 1955 ของประเทศญี่ปุ่นอยู่เป็นจำนวนมากแตกต่างกันเทียบเคียงกันไม่ได้ ยกตัวอย่างเช่น กรณีบาดเจ็บ ของไทยจะจ่ายเท่าที่จ่ายจริงแต่ไม่เกิน 50,000 บาท ของญี่ปุ่นจะจ่าย 1,200,000 เยน หรือประมาณ 448,069 บาท กรณีทุพพลภาพของไทยจ่าย 100,000 บาท ของญี่ปุ่นจ่ายตามระดับของการทุพพลภาพสูงสุดประมาณ 15 ล้านบาท กรณีเสียชีวิตของไทยจ่ายคนละ 100,000 บาท ของญี่ปุ่นจ่ายประมาณ 11.2 ล้านบาท นอกจากนี้ยังมีเงินค่าชดเชยต่าง ๆ ที่ผู้ประสบภัยได้รับจากการพักรักษาตัวไม่ว่าจะเป็น ค่าสูญเสียรายได้ ค่าทำขวัญ กรณีทนายทุกข์ทรมาน ในประเทศญี่ปุ่นรัฐบาลเห็นประชาชนในประเทศเป็นทรัพยากรที่มีค่า จึงกำหนดค่าทดแทนไว้ในจำนวนเงินที่สูง ซึ่งต่างจากประเทศไทย ผู้เขียนไม่ได้มุ่งหวังที่จะให้ภาครัฐต้องมาจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยในประเทศไทย เหมือนกับประเทศญี่ปุ่น เพราะว่าพื้นฐานทุกอย่างนั้นแตกต่างกันมาก แต่ผู้เขียนเห็นว่าค่าสินไหมทดแทนที่มีอยู่ตามพระราชบัญญัตินี้ ควรจะจ่ายให้กับผู้ประสบภัยให้เต็มตามสิทธิที่เขาควรจะได้ และให้จ่ายเท่ากับค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจริงไม่ควรชะลอการจ่าย เพื่อหวังกำไร เพราะหากไม่พอในปีถัดไปก็สามารถปรับเพิ่มเบี้ยประกันภัยให้เท่ากับค่าใช้จ่ายที่จ่ายไปจริงได้ หรือหากมีกำไรอยู่บ้าง ให้เก็บสำรองไว้ โดยอาจบัญญัติกฎหมายเพื่อไปเพิ่มเป็นค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้ประสบภัย เช่นค่าชดเชยการขาดรายได้ ซึ่งผู้เขียนเห็นว่ามีความจำเป็นมาก เพราะผู้ประสบภัยตามต่างจังหวัดอยู่กันแบบครอบครัวใหญ่ หากผู้ได้รับบาดเจ็บเป็นเสาหลักหาเงินเลี้ยงครอบครัวก็จะขาดรายได้กับผู้อยู่ในอุปการะ โดยภาครัฐไม่จำเป็นต้องไปลดเบี้ยประกันภัยลงแต่อย่างใด สำหรับแนวทางแก้ไขปัญหา ผู้เขียนเห็นว่าควรให้องค์กรใดองค์กรหนึ่งรับการประกันภัยภาคบังคับไปดำเนินการ เพื่อที่ผู้ประสบภัยจะได้ค่าสินไหมทดแทนที่เต็มจำนวน เพราะปัจจุบันนี้ ค่าสินไหมทดแทนน้อยอยู่แล้ว เมื่อเทียบกับประเทศญี่ปุ่น และที่หนักไปกว่านั้นคือได้ไม่เต็มตามสิทธิที่จะได้รับ

6. ปัญหาเกี่ยวกับจำนวนบริษัทประกันภัยที่มีมากเกินไป

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ผู้มีหน้าที่ต้องรับประกันภัยรถตามกฎหมายนี้ คือ บริษัทประกันภัยตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยที่ได้รับใบอนุญาต ให้ประกอบกิจการประกันภัยรถจากกระทรวงพาณิชย์¹⁰ ซึ่งเป็นบทบังคับให้บริษัทประกันภัยต้องรับประกันภัยรถที่วิ่งอยู่ในทาง ซึ่งปัจจุบันมีทั้งหมด 67 บริษัท สำหรับจำนวนและรายชื่อได้กล่าวไว้

¹⁰ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 มาตรา 10 กำหนดว่า “บริษัทต้องรับประกันตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง”

แล้วในบทที่ 2 และจากจำนวน 67 บริษัทที่มีอยู่ได้รับประกันภัยทั้งภาคสมัครใจ และภาคบังคับรวมกันทั้ง 2 ภาค ซึ่งทั้งหมดมีเบี้ยประกันภัยประมาณปีละ 30,000 ล้านบาท ซึ่งผู้เขียนขอเสนอจำนวนเบี้ยประกันภัยระหว่างปี 2541 – 2545 ดังตารางข้างล่างนี้

ตารางที่ 18 จำนวนเบี้ยประกันภัยในประเทศไทยทั้งภาคสมัครใจและภาคบังคับ

หน่วย : พันบาท

ปี พ.ศ.	จำนวนเบี้ยประกันภัย ภาคบังคับ (บาท)	จำนวนเบี้ยประกันภัย ภาคสมัครใจ (บาท)	จำนวนเบี้ยประกันภัย รถยนต์ทั้งประเทศ (บาท)
2541	6,725,701	20,557,671	27,283,372
2542	6,829,501	20,991,244	27,820,745
2543	7,142,052	21,849,836	28,991,888
2544	7,594,090	23,474,855	31,068,945
2545	7,098,876	26,656,933	33,755,809

ที่มา : รายงานประจำปีกรมการประกันภัย (2541 – 2545)

1. เมื่อเปรียบเทียบกับกรประกันภัยรถยนต์ในประเทศญี่ปุ่นๆ จะมีบริษัทประกันภัยทั้งหมด 27 บริษัท

โดยทั้ง 27 บริษัทประกันภัยของประเทศญี่ปุ่นก็รับประกันภัยรถยนต์ทั้งภาคสมัครใจ และภาคบังคับรวมกันเช่นเดียวกับประเทศไทย ซึ่งทั้ง 2 ภาคมีเบี้ยประกันภัย ประมาณปีละ 4.4 ล้านล้านเยน หรือประมาณ 1.66 ล้านล้านบาท ซึ่งจะขอนำเสนอระหว่างปี ค.ศ. 1996 – 1999 ดังนี้

ตารางที่ 19 จำนวนเบี้ยประกันภัยในประเทศญี่ปุ่นทั้งภาคสมัครใจและภาคบังคับ

หน่วย : 100 million

ปี ค.ศ.	จำนวนเบี้ยประกันภัยภาคบังคับ (เยน)	จำนวนเบี้ยประกันภัยภาคสมัครใจ (เยน)	จำนวนเบี้ยประกันภัย รถยนต์ทั้งประเทศญี่ปุ่น
1996	7,969	37,225	45,194
1997	7,134	37,651	44,785
1998	7,028	36,459	43,487
1999	7,212	36,863	44,075

ที่มา : Automobile Insurance Rating Organization of Japan (AIRO) May 2002 หน้า 38 และ 41

ตามปัญหา ข้อ 6 จะเห็นได้ว่าบริษัทประกันภัยประเภทประกันภัยรถในประเทศไทย จะมีมากกว่าบริษัทประกันภัยรถยนต์ ในประเทศญี่ปุ่นประมาณ 40 บริษัท ในขณะที่จำนวนรถยนต์และจำนวนเบี้ยประกันภัยในประเทศไทยน้อยกว่าประเทศญี่ปุ่นอยู่มาก กล่าวคือ จำนวนรถยนต์ในประเทศไทยมีประมาณ 11 ล้านคัน ในขณะที่จำนวนรถยนต์ในประเทศญี่ปุ่นมีประมาณ 71 ล้านคัน จำนวนเบี้ยประกันภัยรวมทั้ง ภาคสมัครใจและภาคบังคับในประเทศไทยมีประมาณ 30,000 ล้านบาท ในขณะที่จำนวนเบี้ยประกันภัยรวมทั้งภาคสมัครใจและภาคบังคับในประเทศญี่ปุ่นมีประมาณ 4.4 ล้านล้านเยน หรือประมาณ 1.6 ล้านล้านบาท และเมื่อเฉลี่ยเบี้ยประกันภัยต่อบริษัทที่รับประกันภัยแล้ว ในประเทศไทยจะเฉลี่ยอยู่ที่บริษัทละ 450 ล้านบาท ในขณะที่ประเทศญี่ปุ่นเฉลี่ยเบี้ยประกันภัยต่อบริษัทที่รับประกันแล้วจะอยู่ที่บริษัทละ 69,000 ล้านบาท ซึ่งแตกต่างกันมาก

จากการที่มีบริษัทประกันภัยในจำนวนที่มากขึ้นไปเมื่อเทียบกับเบี้ยประกันภัยที่รับประกันภัยนั้น ผู้เขียนเห็นว่าจะเป็นข้อเสียมากกว่าข้อดี กล่าวคือ บริษัทประกันภัยไม่มีคุณภาพและอาจทำให้สถานะการเงินของบริษัทประกันภัยบางแห่งไม่มั่นคงพอ ที่จะจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยได้หรือบางบริษัทอาจนำเงินเบี้ยประกันภัยไปใช้จ่ายเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายอื่นนอกเหนือจากค่าสินไหมทดแทน กล่าวคือ ในความเป็นจริงตามที่ได้กล่าวแล้วในตอนต้นว่า บริษัทประกันภัยในประเทศไทยสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 กลุ่มใหญ่ ๆ กลุ่มแรกเป็นกลุ่มเจ้าตลาดประกันภัย เป็นบริษัทขนาดใหญ่ มีเงินทุนหมุนเวียนมากมีความมั่นคงพอที่จะจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัยได้กลุ่มนี้ไม่มีปัญหา ส่วนกลุ่มที่ 2 เป็นกลุ่มขนาดกลางหาเบี้ยประกันภัยได้เพียงพอกับค่าสินไหมที่ต้องจ่าย ซึ่งอาจจะไม่เหลือกำไร แต่ก็ถือว่าไม่เดือดร้อนถึงผู้ประสบภัย ส่วนกลุ่มที่ 3 เป็นกลุ่มบริษัทขนาดเล็ก ซึ่งมีอยู่เป็นจำนวนมากหลายสิบบริษัท หาเบี้ยประกันภัยได้น้อย เงินทุนหมุนเวียนน้อย และก็รับประกันทั้งภาคสมัครใจด้วย กลุ่มนี้จะมีปัญหาทางการเงินในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนไม่ว่าจะเป็นภาคสมัครใจหรือภาคบังคับ ตลอดจนปัญหาการจัดสรรเงินให้กับบริษัทกลางๆ ด้วยก็อยู่ในบริษัทกลุ่มนี้ ซึ่งประชาชนทั่วไปที่ไปทำประกันภัยจะไม่ทราบถึงปัญหาเหล่านี้ และได้รับผลกระทบในการรับค่าสินไหมทดแทน ซึ่งผู้เขียนได้ประสบมาด้วยตัวเอง แนวทางแก้ไขปัญหานี้ ผู้เขียนเห็นว่ากรมการประกันภัย ควรตรวจสอบและประเมินฐานะทางการเงินของบริษัทประกันภัยเหล่านี้ทุกปีด้วย

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2535 และแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2540 มีเจตนารมณ์เพื่อให้ความคุ้มครอง แก่ผู้บริโภคที่ได้รับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย และอนามัย ให้ได้รับการชดเชยค่าเสียหาย และได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันทั่วถึง แม้กฎหมายฉบับดังกล่าวจะมีเจตนารมณ์ที่ดี แต่ในข้อเท็จจริงยังมีปัญหาและอุปสรรคเกิดขึ้นแก่ผู้บริโภค เกี่ยวกับการขอรับค่าเสียหาย ทั้งค่าสินไหมทดแทนและค่าเสียหายเบื้องต้น เนื่องจากการขอรับค่าเสียหายต้องไปใช้สิทธิขอรับ ณ สำนักงานใหญ่หรือสาขาของบริษัทประกันภัย แต่เนื่องจากบริษัทประกันภัยส่วนใหญ่ไม่มีสาขา ณ จังหวัดใดเลย นอกจากสำนักงานใหญ่ในกรุงเทพมหานคร เท่านั้น ผู้บริโภคที่ได้รับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย และอนามัยในพื้นที่ที่ไม่มีบริษัทประกันภัย ตั้งอยู่ไม่ได้รับความสะดวกและเดือดร้อนเป็นอย่างมาก จึงได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมาย โดยได้กำหนดให้มีองค์กรกลางขึ้น คือบริษัทกลางคุ้มครองผู้บริโภค จำกัด เพื่อทำหน้าที่ในการจ่ายค่าเสียหายแทนทุกบริษัทประกันภัยและให้จัดตั้งสาขาของบริษัทกลางฯ ครอบคลุมทุกจังหวัดทั่วประเทศ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้บริโภค แต่ในการจัดตั้งบริษัทกลางฯ ให้ทำหน้าที่ในการจ่ายค่าเสียหายแทนทุกบริษัทประกันภัยกลับประสบปัญหาในการดำเนินงาน เนื่องจากเกิดความขัดแย้งในทางผลประโยชน์ (Conflict of Interest) ระหว่างบริษัทประกันภัยและบริษัทกลางฯ

ทั้งนี้ จากปัญหาความขัดแย้งกันทางผลประโยชน์ทำให้บริษัทประกันภัยไม่สนับสนุนการดำเนินกิจการของบริษัทกลางฯ เริ่มจาก บริษัทประกันภัย จัดสรรเงินสมทบเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายให้บริษัทกลางฯล่าช้า จัดสรรเงินเพื่อสำรองจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้บริโภคแทนบริษัทประกันภัยล่าช้า ในบางครั้งเงินสำรองดังกล่าวที่จัดสรรเพื่อให้บริษัทกลางฯจ่ายค่าสินไหมทดแทน หดหายไป บางบริษัทไม่นำเงินมาจ่ายเพิ่มให้แก่บริษัทกลางฯ ทำให้บริษัทกลางฯต้องนำเงินจากเบี้ยประกันภัยรถจักรยานยนต์ที่บริษัทกลางฯรับประกันภัยมาจ่ายแทนไปก่อน นอกจากนั้นการจ่ายคืนค่าเสียหายที่บริษัทกลางฯจ่ายแทนไปก่อน บริษัทเหล่านั้นก็ยังคงค้างจ่ายคืนให้แก่บริษัทกลางฯเป็นจำนวนไม่น้อยกว่า 20 - 30 ล้านบาททุกปี ทำให้บริษัทกลางฯ ต้องประสบปัญหาสภาพคล่องทางการเงิน ไม่มีเงินเพียงพอที่จะสำรองจ่ายผู้บริโภคในคราวต่อไป จากปัญหาการขาดสภาพคล่องทางการเงินทำให้ปัจจุบันบริษัทกลางฯมีหนี้ค่ารักษาพยาบาลค้างสะสมตามโรงพยาบาลต่างๆ ทั่วประเทศ เป็นจำนวนมาก นอกจากนั้นบริษัทประกันภัยยังเสนอภาครัฐให้บริษัทกลางฯรับประกันภัยรถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นที่ทราบว่ามีแต่จะประสบภาวะการขาดทุน ซึ่งในที่สุดบริษัทกลางฯก็ประสบภาวะการขาดทุนจากการ

รับประกันภัยรถจักรยานยนต์ประมาณปีละ 60-70 ล้านบาท ทำให้บริษัทกลางฯที่ประสบปัญหาสภาพคล่องทางการเงินอยู่แล้ว ต้องประสบปัญหาทางการเงินหนักยิ่งขึ้นไปอีก

อนึ่งผู้เขียนได้วิเคราะห์ปัญหาการดำเนินงานของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ไว้แล้วในบทที่ 4 และได้ศึกษาปัญหาและอุปสรรคไว้ดังกล่าวข้างต้นตลอดจนได้ศึกษาพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ (Automobile Liability Security Law) ของประเทศญี่ปุ่นแล้ว ผู้เขียนมีความเห็นว่านอกจากปัญหาการดำเนินงานของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด แล้วในระบบประกันภัยภาคบังคับ (Compulsory Insurance) ของประเทศไทย ยังไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ไม่ว่าเรื่องกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่ยังไม่เป็นไปตามหลัก No-Loss No-Profit บริษัทประกันภัยต่างๆ ยังคงมุ่งแสวงหากำไรจากการรับประกันภัยรถประเภทนี้เหมือนกับการรับประกันภัยภาคสมัครใจ (Voluntary Insurance) ซึ่งดูได้จาก Loss Ratio ของการประกันภัยภาคบังคับ ที่มีกำไรประมาณ 50 : 50 โดยบริษัทประกันภัยพยายามที่จะชะลอการจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัย แม้มีกฎหมายบัญญัติไว้อย่างชัดเจน เช่น ค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น ซึ่งเป็นค่าเสียหายในส่วนข้างมาก ทำให้ผู้ประสบภัยได้รับความเดือดร้อนในการขอรับค่าเสียหายหรือค่ารักษาพยาบาลจากเงินส่วนนี้เป็นอย่างมาก และแม้ภาครัฐจะได้จัดตั้งบริษัทกลางฯขึ้นเพื่อทำหน้าที่ในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนแทนบริษัทประกันภัย เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 แต่การดำเนินงานของบริษัทกลางฯกลับไม่ได้รับการสนับสนุนจากบริษัทประกันภัย กล่าวคือบริษัทประกันภัยจะชะลอการจ่ายเงินทุกประเภทไม่ว่าเงินสมทบค่าใช้จ่าย การจัดสรรเงินเพื่อสำรองจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยและการจ่ายคืนค่าเสียหายที่บริษัทกลางฯทรงจ่ายไปก่อนเป็นเหตุให้บริษัทกลางฯไม่มีเงินจ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยในคราวต่อไป นอกจากนี้ยังผลกัการะให้บริษัทกลางฯรับประกันภัยรถจักรยานยนต์เป็นเหตุให้บริษัทกลางฯอาจไม่สามารถดำเนินกิจการต่อไปได้

ข้อเสนอแนะ

ดังนั้นเพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์และเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติฉบับนี้ ในการที่จะมุ่งคุ้มครองผู้ประสบภัยให้ได้รับการชดเชยค่าเสียหายอย่างแท้จริง โดยไม่แสวงหาผลกำไรในการประกันภัยรถประเภทนี้ สมควรกำหนดให้มีองค์กรใดองค์กรหนึ่งเข้ามาทำหน้าที่ในการรับประกันภัยภาคบังคับทั้งระบบ โดยขอเสนอแนะให้แก้ไขปรับปรุง ให้บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เป็นองค์กรที่ เป็นผู้รับประกันภัยรถในระบบประกันภัยภาคบังคับ (Compulsory) ทั้งหมด เหมือนกับ Mutual Pool ในระบบประกันภัยภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่นเพราะจะได้มีระบบบัญชีเดี่ยวและทราบ

ต้นทุนการดำเนินงานที่แท้จริงในระบบประกันภัยภาคบังคับ ประกอบกับปัจจุบันบริษัทกลางฯ มีสาขาครอบคลุมทุกจังหวัดทั่วประเทศ และทำหน้าที่ในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยแทนบริษัทประกันภัยต่าง ๆ อยู่แล้ว บริษัทกลางฯ จึงมีความพร้อมในการรับประกันภัยได้ โดยปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ดังนี้

1. แก้ไขบทนิยามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยให้ยกเลิกบทนิยามคำว่า “บริษัท” และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“บริษัท” หมายความว่า บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

2. แก้ไขมาตรา 10 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 โดยให้ยกเลิกความใน มาตรา 10 ทวิ วรรคหนึ่งถึงสี่ และวรรคเจ็ดถึงเก้า และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 10 ทวิ ให้ถือว่าบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เป็นบริษัทจำกัด ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และเป็นบริษัทประกันวินาศภัยตามกฎหมายว่าด้วย ประกันวินาศภัยนับแต่วันที่นายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัทจดทะเบียน”

บริษัทประกันภัยที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประเภทประกันภัยรถ ทุกบริษัท ต้องเข้าชื่อถือหุ้นในการจัดตั้ง การเพิ่มทุนและดำเนินการใด ๆ ตามหลักเกณฑ์ที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

3. ให้ยกเลิกมาตรา 10 ทริ แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540

4. แก้ไขมาตรา 33 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 โดยให้ยกเลิกความในมาตรา 33 วรรคหนึ่งและให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “มาตรา 33 ให้จัดตั้งกองทุนขึ้นเรียกว่า กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย” มีวัตถุประสงค์ดังนี้

- (1) เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยเมื่อมีกรณีตามมาตรา 23
- (2) เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายอื่นในการดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้
- (3) เพื่อใช้เข้าชื่อถือหุ้นในการเพิ่มทุนของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

5. แก้ไขมาตรา 36 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 36 ทวิ บริษัทไม่จ่ายเงินสมทบให้แก่กองทุนให้ถูกต้อง และครบถ้วนตามมาตรา 36 ต้องเสียเงินเพิ่มในอัตราร้อยละสองต่อเดือน ของเงินสมทบที่ไม่ได้จ่าย”

6. แก้ไขมาตรา 38 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 38 บริษัทไม่ปฏิบัติตามมาตรา 10 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงสองแสนห้าหมื่นบาท”

7. แก้ไขมาตรา 44 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 44 บริษัทไม่ปฏิบัติตามมาตรา 25 หรือเจ้าของรถ หรือบริษัทไม่ปฏิบัติตามมาตรา 26 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงห้าหมื่นบาท”

8. ให้เพิ่มบทบัญญัติมาตรา.. ในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่..) พ.ศ. ดังต่อไปนี้

“มาตรา.. ให้กระทรวงการคลังใช้เงินจากกองทุนเข้าซื้อหุ้นในการเพิ่มทุนของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เพื่อให้ได้สัดส่วนเป็นร้อยละ 51

9. รูปแบบบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จะเป็นกึ่งสวัสดิการมีกระทรวงการคลังถือหุ้น 51 % และบริษัทประกันภัยต่าง ๆ ถือหุ้น 49 %

บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

หนังสือ

จิตติ ดิงศภัทย์. กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย. พิมพ์ครั้งที่ 10. กรุงเทพมหานคร:
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2530

จำรัส เขมะจารุ. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะประกันภัย. พิมพ์ครั้งที่ 3
กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ขงพลเทรคดิง , 2530

ไชยยศ เหมะรัชตะ. กฎหมายว่าด้วยประกันภัย. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร :
สำนักพิมพ์นิติบรรณาการ, 2539

ชูศักดิ์ ศิรินิล. กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จัดการนอกลังและลามมิควรได้.
มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2526

นัยนา เกิดวิชัย. ประกันภัยภาคบังคับ คำอธิบายพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัย
จากรถ พ.ศ. 2535. สำนักพิมพ์นิตินัย, 2545

อำนวย สุกเวชย์. รู้ทันประกันรถยนต์. บริษัทฐานการพิมพ์จำกัด, 2542

วารสาร

กมลวรรณ กิรติสมิต. “การประกันภัยความรับผิดชอบในการใช้รถยนต์ของประเทศญี่ปุ่น”
วารสารการประกันภัย. 17 เมษายน – มิถุนายน 2535

ไกรวิน สารวิจิตร. “กฎหมายประกันภัยบุคคลที่สามของประเทศญี่ปุ่น” วารสารนิติศาสตร์. ปีที่ 21,
ฉบับที่ 1. มีนาคม 2534

นิพนธ์ กิตติพงศ์พิทยา. “การเปลี่ยนแปลงอัตราเบี้ยประกันภัยภาคบังคับ (ตั้งแต่ต้น – ปัจจุบัน)”
หนังสือ 23ปีกรมการประกันภัย. หน้า 115 – 132

สุรศักดิ์ มณีสร. “การคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่ผู้ก่อความเสียหายขึ้นมาเอง”

รพีสาร.1 มกราคม – มีนาคม, 2536

อาทิจ ตั้งกัลยานนท์. “การประกันภัยความรับผิดชอบของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น”

วารสารสำนักงานประกันภัย. มกราคม – มีนาคม, 2524

อำนาจ สุกเวชัย. “ปัญหาข้อกฎหมายเกี่ยวกับค่าเสียหายเบื้องต้น” วารสารการประกันภัย 93.

เมษายน – มิถุนายน, 2542

อำนาจ สุกเวชัย. “ปัญหาข้อกฎหมายเกี่ยวกับค่าเสียหายเบื้องต้น” วารสารการประกันภัย 94.

ตุลาคม – ธันวาคม, 2542

อำนาจ สุกเวชัย. “ปัญหาข้อกฎหมายเกี่ยวกับค่าเสียหายเบื้องต้น” วารสารการประกันภัย 95.

กรกฎาคม – มิถุนายน, 2542

เอกสารอื่น ๆ

สมาคมประกันวินาศภัย รายงานการอบรมวิชาการประกันภัย ณ ประเทศญี่ปุ่น

เรื่องการประกันภัยรถยนต์ ระหว่างวันที่ 20 กันยายน – 7 ตุลาคม 2542

วันที่ 28 จัดโดย The Insurance school of Japan (ISJ)

วิทยานิพนธ์

ชนะพล มหาวงษ์. “มาตรการทางกฎหมายกับปัญหาการนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยตามพระ

ราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535” วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตร

มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์, 2545

พนิดา บุญรอด. “มาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยรถยนต์ : วิเคราะห์มาตรการตามประมวลกฎหมาย

แพ่งและพาณิชย์กับร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยรถยนต์” วิทยานิพนธ์ปริญญา

นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2534

ธานี วรภัทร์. “การระงับข้อพิพาทเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ โดยการอนุญาโตตุลาการ”

วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์, 2541

ปรีชา จำเพชร. “ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535” วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, 2543

ศริญญา งามวงษ์วาน. “กฎหมายที่เหมาะสมสำหรับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ” วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539

DRPU

ภาษาอังกฤษ**BOOKS**

Automobile Liability Security Law & Related cabinet ministerial ordinances as of December 1, 2002.

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

The Marine & Fire Insurance Association of Japan. Automobile Liability Security Law with Concomitant Laws, Orders, Ordinances and Insurance General Conditions. EHS Law Bulletin, 1975.
Series Japan Banking Insurance Volume VI. Tokyo : Codes Translation Institute. Inc, 1963.

Teiji Koike, Tram. Japanese Insurance Laws, Ordinances and Regulations. Japan : Non – Life Insurance Institute of Japan, 1990.

Von Mehren, A., The treatment of motor vehicle accidents : The impact of technological change on legal relations. Law in Japan : The legal order in a changing society. Massachusetts : Harvard University Press, 1963.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก



พระราชบัญญัติ
คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ
พ.ศ. ๒๕๓๕

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.
ให้ไว้ ณ วันที่ ๒ เมษายน พ.ศ. ๒๕๓๕
เป็นปีที่ ๔๗ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ทำหน้าที่รัฐสภา ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕”

มาตรา ๒^๑ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดสามร้อยหกสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ บรรดาบทกฎหมาย กฎ และข้อบังคับอื่นที่มีบัญญัติไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้แทน

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

“รถ” หมายความว่า รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร

“เจ้าของรถ” หมายความว่า ผู้ซึ่งมีกรรมสิทธิ์ในรถหรือผู้มีสิทธิครอบครองรถตามสัญญาเช่าซื้อ และหมายความรวมถึงผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวด้วย

^๑ รก.๒๕๓๕/๔๔/๔๕/๙ เมษายน ๒๕๓๕

และมาตรา ๒ แก้ไขโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ.

“ผู้ประสบภัย” หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัย เนื่องจากอุบัติเหตุหรืออยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งที่เป็นเหตุหรือติดตั้งในรถนั้น และหมายความรวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตายด้วย

“ความเสียหาย” หมายความว่า ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยอันเกิดจากรถ

“ผู้ซึ่งอยู่ในรถ” หมายความว่า ผู้ซึ่งอยู่ในหรือบนหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถ และหมายความรวมถึงผู้ซึ่งกำลังขึ้นหรือกำลังลงจากรถนั้นด้วย

“บริษัท” หมายความว่า บริษัทตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประเภทประกันภัยรถ

“ค่าเสียหายเบื้องต้น” ในกรณีความเสียหายต่อร่างกาย หมายความว่า ค่ารักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลของผู้ประสบภัยและในกรณีความเสียหายต่อชีวิต หมายความว่า ค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพ ผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตาย ทั้งนี้ตามรายการและจำนวนเงินที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๒๐ วรรคสอง

“เครื่องหมาย” หมายความว่า เครื่องหมายแสดงว่ามีประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัตินี้

“คณะกรรมการ”^๒ หมายความว่า คณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

“นายทะเบียน” หมายความว่า อธิบดีกรมการประกันภัยหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการประกันภัยมอบหมายโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

“กองทุน” หมายความว่า กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๕^๓ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงและประกาศเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวงและประกาศนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

มาตรา ๖^๔ ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่ง เรียกว่า “คณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ” ประกอบด้วยปลัดกระทรวงพาณิชย์เป็นประธาน ผู้แทนกระทรวงกลาโหม ผู้แทนกระทรวงการคลัง ผู้แทนกระทรวงคมนาคม ผู้แทนกระทรวงสาธารณสุข ผู้แทนทบวงมหาวิทยาลัย ผู้แทนกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย* ผู้แทนกรมตำรวจ ผู้ซึ่ง

^๒ มาตรา ๓ นิยามคำว่า ‘คณะกรรมการ’ เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๐

^๓ มาตรา ๕ แก้ไขโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๐

^๔ มาตรา ๖ แก้ไขโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๐

คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้บริโภคมอบหมายหนึ่งคน ผู้แทนสมาคมยานยนต์ส่วนบุคคล ผู้แทนสมาคมประกันวินาศภัย ผู้แทนสมาคมโรงพยาบาลเอกชน ผู้แทนแพทยสภาและผู้ทรงคุณวุฒิอีกไม่เกินสี่คนซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้ง เป็นกรรมการอธิบดีกรมการประกันภัยเป็นกรรมการและเลขานุการ และผู้อำนวยการสำนักนายทะเบียนคุ้มครองผู้บริโภคจากกรรมาเป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

การแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามวรรคหนึ่ง ให้พิจารณาจากบุคคลซึ่งมีความรู้ความเชี่ยวชาญทางด้าน การประกันภัย เศรษฐศาสตร์ การแพทย์ หรือกฎหมาย

มาตรา ๖ ทวิ^๕ ให้คณะกรรมการมีอำนาจและหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ให้คำแนะนำแก่รัฐมนตรีในการออกกฎกระทรวงตามมาตรา ๗ และมาตรา ๒๐ และประกาศตามมาตรา ๑๐

(๒) กำหนดมาตรฐานกลางของรายการและจำนวนเงินค่ารักษาพยาบาล และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลที่บริษัทหรือกองทุนต้องจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัย

(๓) พิจารณาปัญหาเกี่ยวกับการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นและหรือเงินอื่นตามพระราชบัญญัตินี้หรือเกี่ยวกับรายการและจำนวนเงินค่ารักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลตามที่นายทะเบียนขอความเห็นหรือตามที่ผู้ประสบภัยร้องขอ

(๔) ปฏิบัติการอื่นตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือตามที่รัฐมนตรีมอบหมาย

มาตรา ๖ ทริ^๖ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิมีวาระอยู่ในตำแหน่งคราวละสองปี กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้

นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่งเมื่อ

(๑) ตาย

(๒) ลาออก

(๓) คณะรัฐมนตรีให้ออก

(๔) เป็นบุคคลล้มละลาย

(๕) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ

(๖) ได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ

^๕ มาตรา ๖ ทวิ เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๕๐

^๖ มาตรา ๖ ทริ เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๕๐

มาตรา ๖ จัตวา^๗ ในกรณีที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่งก่อนครบวาระ ให้คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งบุคคลในประเภทเดียวกันตามมาตรา ๖ เป็นกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิแทน และให้ผู้ซึ่งได้รับแต่งตั้งอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งตนแทน

ในกรณีที่มีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิเพิ่มขึ้นในระหว่างที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งแต่งตั้งไว้แล้วยังมีวาระอยู่ในตำแหน่ง ให้ผู้ซึ่งได้รับแต่งตั้งเพิ่มขึ้นนั้นอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งแต่งตั้งไว้แล้วนั้น

มาตรา ๖ เบญจ^๘ ในกรณีที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิดำรงตำแหน่งครบวาระแล้วแต่ยังมีได้มีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิขึ้นใหม่ ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระปฏิบัติหน้าที่ไปพลางก่อนจนกว่ากรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งได้รับแต่งตั้งใหม่จะเข้ารับหน้าที่

มาตรา ๖ ฉ^๙ การประชุมคณะกรรมการต้องมีกรรมการมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด จึงเป็นองค์ประชุม

ในการประชุมคราวใด ถ้าประธานกรรมการไม่มาประชุมหรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้กรรมการซึ่งมาประชุมเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานในที่ประชุม

มติในที่ประชุมให้ถือเสียงข้างมาก กรรมการคนหนึ่งมีเสียงหนึ่งในการลงคะแนน ถ้าคะแนนเสียงเท่ากัน ให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด

มาตรา ๖ สัตต^{๑๐} ให้คณะกรรมการมีอำนาจแต่งตั้งคณะอนุกรรมการคณะหนึ่งหรือหลายคณะเพื่อพิจารณาหรือปฏิบัติการตามที่คณะกรรมการมอบหมาย

การประชุมของคณะอนุกรรมการให้นำความในมาตรา ๖ ฉ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

^๗ มาตรา ๖ จัตวา เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๐

^๘ มาตรา ๖ เบญจ เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๐

^๙ มาตรา ๖ ฉ เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๐

^{๑๐} มาตรา ๖ สัตต เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๐

มาตรา ๖ อัญญ^{๑๐} ในการดำเนินงานตามพระราชบัญญัตินี้ ให้คณะกรรมการและคณะอนุกรรมการมีอำนาจเรียกให้บริษัท สถานพยาบาล หรือบุคคลใดที่เกี่ยวข้องมาให้ถ้อยคำหรือส่งเอกสารหลักฐานเพื่อประกอบการพิจารณาได้

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการให้ใช้จ่ายจากกองทุน

หมวด ๑

การประกันความเสียหาย

มาตรา ๗ ภายใต้บังคับมาตรา ๘ เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยกับบริษัท

จำนวนเงินเอาประกันภัย ให้กำหนดตามชนิด ประเภท และขนาดของรถ แต่ต้องไม่น้อยกว่าจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง

มาตรา ๘ รถดังต่อไปนี้ไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา ๗

(๑) รถสำหรับเฉพาะองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท และรถสำหรับผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์

(๒) รถของสำนักพระราชวังที่จดทะเบียนและมีเครื่องหมายตามระเบียบที่เลขาธิการพระราชวังกำหนด

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

(๔) รถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๙ รถที่จดทะเบียนในต่างประเทศและนำเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวโดยเจ้าของรถไม่มีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร เจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย ทั้งนี้ ตามจำนวนเงิน หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๐^{๑๑} บริษัทต้องรับประกันความเสียหายตามมาตรา ๗ หรือมาตรา ๙ แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำแนะนำของ

^{๑๐} มาตรา ๖ อัญญ เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓)

คณะกรรมการ ประกาศดังกล่าวจะกำหนดให้ข้อความในกรรมธรรม์ประกันภัยหรืออัตราเบี้ยประกันภัยแตกต่างกันตามชนิด ประเภทหรือขนาดของรถ หรือลักษณะของผู้เอาประกันภัยก็ได้

มาตรา ๑๐ ทวิ^{๑๑} ให้จัดตั้ง “บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด” ขึ้น มีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

(๑) ให้บริการเกี่ยวกับการรับคำร้องขอและการจ่ายค่าสินไหมทดแทน หรือเงินต่าง ๆ ตามพระราชบัญญัตินี้ และดำเนินกิจการตามที่บริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะได้มอบหมาย

(๒) ประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยเฉพาะการประกันภัยรถตามพระราชบัญญัตินี้ตามที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี

(๓) ดำเนินกิจการอื่นตามที่กำหนดในหนังสือบริคณห์สนธิ

บริษัททุกบริษัทต้องเข้าชื่อถือหุ้นในการจัดตั้ง การเพิ่มทุน และดำเนินการใด ๆ ตามหลักเกณฑ์ที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

ในการจัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ให้รัฐมนตรีกำหนดระยะเวลาให้บริษัทเข้าชื่อถือหุ้น และเมื่อครบกำหนดระยะเวลาดังกล่าวแล้ว ให้อธิบดีกรมการประกันภัยรวบรวมหุ้นที่มีผู้เข้าชื่อถือหุ้นไว้แล้วเพื่อกำหนดจำนวนหุ้นจัดทำหนังสือบริคณห์สนธิและข้อบังคับ และกำหนดรายชื่อผู้เป็นคณะกรรมการและพนักงานสอบบัญชีชุดแรกของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ตลอดจนข้อความและขั้นตอนอื่นที่จำเป็นต้องมีในการจดทะเบียนบริษัทส่งไปจดทะเบียนบริษัท และให้ผู้มีอำนาจดำเนินการเกี่ยวกับการจดทะเบียนบริษัทตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ดำเนินการต่อไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และให้ถือว่าบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เป็นบริษัทจำกัดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และเป็นบริษัทประกันวินาศภัยตามกฎหมายว่าด้วยประกันวินาศภัยนับแต่ได้จดทะเบียนดังกล่าว

ในระหว่างที่บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ยังมิได้มีการรับประกันวินาศภัย มิให้นำบทบัญญัติเกี่ยวกับการต้องมีหลักทรัพย์ และเงินสำรองวางไว้กับนายทะเบียน และการต้องดำรงไว้ซึ่งเงินกองทุนตามกฎหมายว่าด้วยประกันวินาศภัยมาใช้บังคับ

การแก้ไขเปลี่ยนแปลงหนังสือบริคณห์สนธิและข้อบังคับของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จะต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีก่อน

^{๑๑} มาตรา ๑๐ แก้ไขโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ.

๒๕๔๐

^{๑๒} มาตรา ๑๐ ทวิ เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓)

พ.ศ. ๒๕๔๐

การแต่งตั้งกรรมการผู้จัดการของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จะต้องได้รับความเห็นชอบจากอธิบดีกรมการประกันภัยก่อน และในกรณีที่ปรากฏหลักฐานต่ออธิบดีกรมการประกันภัยว่ากรรมการผู้จัดการมีพฤติการณ์ที่ไม่สุจริตในการปฏิบัติหน้าที่ให้อธิบดีกรมการประกันภัยโดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีมีอำนาจถอดถอนกรรมการผู้จัดการออกจากตำแหน่งได้ และให้อธิบดีกรมการประกันภัยมีอำนาจแต่งตั้งกรรมการผู้จัดการชั่วคราวจนกว่าบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จะแต่งตั้งกรรมการผู้จัดการคนใหม่

ในรอบสามเดือนบริษัทต้องออกเงินสมทบเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ตามสัดส่วนของเบี้ยประกันภัยที่บริษัทได้รับการรับประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้ ในแต่ละสามเดือนที่ผ่านมา ในอัตราและวิธีการที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

เงินสมทบที่บริษัทจ่ายนั้นให้นำไปหักเป็นค่าใช้จ่ายในการคำนวณภาษีเงินได้ตามประมวลรัษฎากรได้

บริษัทต้องมอบหมายการรับคำร้องขอและการจ่ายค่าสินไหมทดแทนหรือเงินต่าง ๆ ตามพระราชบัญญัตินี้ให้แก่บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ดำเนินการแทนบริษัทด้วย และให้บริษัททุกบริษัทปฏิบัติเกี่ยวกับการมอบอำนาจและการจัดสรรเงินเพื่อสำรองจ่ายค่าสินไหมทดแทนแทนบริษัทตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด กำหนด

มาตรา ๑๐ ตรี^{๑๑} บริษัทใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๐ มาตรา ๑๐ ทวิ ให้รัฐมนตรีมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยในส่วนที่เกี่ยวกับการรับประกันภัยรถยนต์ของบริษัทนั้นได้

ให้บริษัทที่เพิกถอนใบอนุญาตตามวรรคหนึ่งต้องผูกพันตามกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ที่บริษัทได้ออกให้แก่ผู้เอาประกันภัยต่อไปจนกว่ากรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ดังกล่าวจะหมดอายุ

มาตรา ๑๑ ภายใต้บังคับมาตรา ๘ ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถที่ไม่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา ๗ หรือมาตรา ๙

มาตรา ๑๒ ให้นายทะเบียนจัดทำเครื่องหมายส่งให้บริษัทเพื่อส่งมอบให้แก่เจ้าของรถที่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหายกับบริษัทตามมาตรา ๗ หรือมาตรา ๙ แล้ว
เจ้าของรถต้องติดเครื่องหมายไว้ที่รถ
ลักษณะของเครื่องหมายและวิธีการติดเครื่องหมาย ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

^{๑๑} มาตรา ๑๐ ตรี เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓)

มาตรา ๑๓ ในกรณีที่บริษัทหรือเจ้าของรถบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยก่อนครบกำหนดความคุ้มครองไม่ว่าด้วยเหตุใด บริษัทต้องแจ้งการบอกเลิกนั้นให้นายทะเบียนทราบ และเจ้าของรถต้องส่งคืนเครื่องหมายตามมาตรา ๑๒ ให้แก่นายทะเบียนหรือทำให้เครื่องหมายนั้นใช้ต่อไปไม่ได้

การแจ้งการบอกเลิกและการส่งคืนเครื่องหมายหรือการทำให้เครื่องหมายนั้นใช้ต่อไปไม่ได้ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๔ การประกันตามมาตรา ๗ และมาตรา ๙ ต้องมีข้อกำหนดให้มีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย

เมื่อมีการกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยตามมาตรา ๗ วรรคสองแล้ว หลักเกณฑ์ วิธีจ่ายและระยะเวลาการจ่ายค่าสินไหมทดแทนนอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้น ให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด^{๑๔}

มาตรา ๑๕ กรมธรรม์ประกันภัยหรือเอกสารประกอบหรือแนบท้ายกรมธรรม์ประกันภัยซึ่งมีข้อความระบุถึงความรับผิดชอบของบริษัทแตกต่างไปจากที่กำหนดไว้ในบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ บริษัทจะยกเป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัยในการชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นมิได้

มาตรา ๑๖ บริษัทจะยกเอาเหตุแห่งความไม่สมบูรณ์หรือการฝ่าฝืนเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัยระหว่างบริษัทกับเจ้าของรถ หรือการได้บอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยกับเจ้าของรถ เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัยในการชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นมิได้ เว้นแต่บริษัทได้มีหนังสือแจ้งการบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยให้เจ้าของรถและนายทะเบียนทราบล่วงหน้า

การบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยให้มีผลเมื่อครบกำหนดสามสิบวันนับแต่วันที่บริษัทได้มีหนังสือแจ้งการเลิกกรมธรรม์ประกันภัยไปยังผู้เอาประกันภัยตามภูมิลำเนาที่ทราบครั้งสุดท้าย โดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับ

มาตรา ๑๗ บริษัทจะยกเอาความทุจริตหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัยมาเป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยมิได้

มาตรา ๑๘ ในกรณีที่รถซึ่งเจ้าของรถได้เอาประกันภัยไว้กับบริษัทได้โอนไปยังบุคคลอื่นโดยผลของกฎหมายว่าด้วยมรดกหรือโดยบทบัญญัติแห่งกฎหมายอื่น ให้ผู้ได้มาซึ่งรถ

^{๑๔} มาตรา ๑๔ วรรคสอง เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๕๐

ดังกล่าวมีฐานะเสมือนเป็นผู้เอาประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยนั้น และบริษัทต้องรับผิดชอบตามกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวต่อไปตลอดอายุของกรมธรรม์ประกันภัยที่ยังเหลืออยู่

มาตรา ๑๙ ในการรับจดทะเบียนรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ให้นายทะเบียนตามกฎหมายดังกล่าวตรวจสอบการได้จัดให้มีประกันความเสียหายตามมาตรา ๗ ก่อนจะรับจดทะเบียนด้วย

หมวด ๒^{๖๖}
คำสั่งใหม่ทดแทน

มาตรา ๒๐ เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่บริษัทได้รับประกันภัยไว้ ให้บริษัทจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยเมื่อได้รับคำร้องขอจากผู้ประสบภัย ความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๒๑ ในกรณีที่บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา ๒๐ ให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนที่ต้องจ่ายให้ผู้ประสบภัยแจ้งการไม่ได้รับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นหรือการได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นไม่ครบจำนวนจากบริษัทต่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๒๒ การได้รับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา ๒๐ ไม่ตัดสิทธิผู้ประสบภัยที่จะเรียกร้องคำสั่งใหม่ทดแทนเพิ่มเติมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา ๒๓ ในกรณีดังต่อไปนี้ ให้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุน

(๑) เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา ๗ หรือมาตรา ๙ และเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

(๒) ขณะเกิดเหตุ รถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถเพราะเหตุที่รถนั้นได้ถูกยกยอก ฉ้อโกง กรรโชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือ ปล้นทรัพย์ และเจ้าของรถได้ร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน

^{๖๖} ชื่อหมวด ๒ คำสั่งใหม่ทดแทน แก้ไขโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๕๐

(๓) ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และรถนั้นไม่มีการประกันภัยกับบริษัท

(๔)^{๑๑} มีความเสียหายเกิดแก่ผู้ประสบภัย และรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นหลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย

(๕) บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา ๒๐ ให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน หรือ

(๖)^{๑๒} ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยนั้นเกิดจากรถตามมาตรา ๔ ที่ไม่ได้เอาประกันตามมาตรา ๗

มาตรา ๒๔ ในกรณีที่รถตั้งแต่สองคันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถ ให้บริษัทที่รับประกันภัยรถแต่ละคันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถคันที่เอาประกันภัยไว้กับบริษัท

ในกรณีตามวรรคหนึ่ง แต่ผู้ประสบภัยมิใช่เป็นผู้ซึ่งอยู่ในรถ ให้บริษัทตกลงว่าร่วมกันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยทุกคนโดยเฉลี่ยจ่ายในอัตราส่วนที่เท่ากัน

สำหรับกรณีตามมาตรา ๒๓ ให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายหรือร่วมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสอง แล้วแต่กรณี

มาตรา ๒๕ ให้บริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา ๒๐ มาตรา ๒๓ หรือมาตรา ๒๔ ให้แก่ผู้ประสบภัยให้เสร็จสิ้นภายในเจ็ดวัน นับแต่วันที่ได้รับคำร้องขอ ทั้งนี้ โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิดชอบ

ให้ถือว่าค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นส่วนหนึ่งของเงินค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา ๒๖ ในกรณีที่เจ้าของรถหรือบริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนตามมาตรา ๒๓ (๑) หรือมาตรา ๒๓ (๕) แล้วแต่กรณี เมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปตามมาตรา ๒๕ แล้ว ให้นายทะเบียนมีคำสั่งเรียกเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายไปนั้นคืนจากเจ้าของรถหรือบริษัท แล้วแต่กรณี และเจ้าของรถหรือบริษัทจะต้องจ่ายเงินเพิ่มในอัตราร้อยละสี่สิบของจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนสงเคราะห์สมทบกองทุนอีกต่างหาก

^{๑๑} มาตรา ๒๓ (๔) แก้ไขโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๕๐

^{๑๒} มาตรา ๒๓ (๖) แก้ไขโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๕๐

ให้เจ้าของรถหรือบริษัทจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนพร้อมด้วยเงินเพิ่มตามวรรคหนึ่งตามคำสั่งของนายทะเบียนภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่รับคำสั่ง

มาตรา ๒๗ การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัตินี้ ผู้ประสบภัยต้องร้องขอภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่ที่มีความเสียหายเกิดขึ้น

มาตรา ๒๘ ในกรณีตามมาตรา ๒๓ (๑) และ (๓) ให้นายทะเบียนยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายไว้ได้หากมิได้มีการยึดรถนั้นไว้ตามกฎหมายอื่นอยู่ก่อนแล้ว จนกว่าเจ้าของรถจะได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจนครบจำนวน หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่รับคำสั่งจากนายทะเบียน และหากมีการยึดรถนั้นตามกฎหมายอื่นอยู่ก่อนแล้ว ให้กรมการประกันภัยมีสิทธิขอเข้าเฉลี่ยในทรัพย์สินนั้นหากมีการขายทอดตลาด

มาตรา ๒๙ รถที่ยึดไว้ตามมาตรา ๒๘ ให้นายทะเบียนมีอำนาจขายทอดตลาดได้ในกรณีดังต่อไปนี้

- (๑) กรณีที่เจ้าของรถตามมาตรา ๒๓ (๑) ไม่จ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนแทนตน คืนให้แก่กองทุนภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่งจากนายทะเบียน
- (๒) กรณีที่ไม่ปรากฏตัวเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และนายทะเบียนได้ประกาศหาตัวเจ้าของรถโดยปิดประกาศไว้ ณ ที่ทำการของนายทะเบียนซึ่งได้ยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายไว้ และประกาศในหนังสือพิมพ์รายวันที่จำหน่ายในท้องถิ่นที่เกิดเหตุอย่างน้อยสองวันติดต่อกัน แต่เจ้าของรถไม่ปรากฏตัวต่อนายทะเบียน ซึ่งได้ยึดรถนั้นไว้ภายในสามสิบวันนับแต่วันแรกที่ประกาศในหนังสือพิมพ์

มาตรา ๓๐ วิธีการยึดรถตามมาตรา ๒๘ และการขายทอดตลาดรถตามมาตรา ๒๙ ให้ปฏิบัติตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งโดยอนุโลม

เงินที่ได้จากการขายทอดตลาดรถตามมาตรา ๒๙ ให้หักเป็นค่าใช้จ่ายในการยึดและการขายทอดตลาด และจ่ายเป็นค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายคืนให้แก่กองทุน แล้วแต่กรณี ถ้ามีเงินเหลือเท่าใดให้คืนแก่เจ้าของรถ ในกรณีที่ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ให้กรมการประกันภัยเก็บรักษาเงินนั้นไว้ตามระเบียบที่รัฐมนตรีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา และถ้าเจ้าของรถไม่เรียกเงินนั้นคืน ภายในห้าปีนับจากวันที่ขายทอดตลาดให้เงินนั้นตกเป็นของกองทุน

มาตรา ๓๑^{๙๙} ในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลภายนอก หรือเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของเจ้าของรถ ผู้ขับขี่รถ ผู้ซึ่ง อยู่ในรถ หรือผู้ประสพภัย เมื่อบริษัทได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือค่าสินไหมทดแทนหรือเมื่อ สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสพภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสพภัยหรือเมื่อ หน่วยงานตามมาตรา ๘ (๑) (๒) (๓) หรือเจ้าของรถตามมาตรา ๘(๔) ได้จ่ายเงินคืนกองทุน ตามมาตรา ๓๒ ไปแล้วเป็นจำนวนเงินเท่าใดให้บริษัท หรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสพภัย หรือหน่วยงานตามมาตรา ๘ (๑) (๒) (๓) หรือเจ้าของรถตามมาตรา ๘ (๔) แล้วแต่กรณี มี สิทธิไล่เบี้ยเอาแก่บุคคลดังกล่าวหรือมีสิทธิเรียกให้ผู้ประสพภัยคืนเงินดังกล่าวได้

การใช้สิทธิตามวรรคหนึ่ง ต้องกระทำภายในหนึ่งปีนับแต่วันรู้ตัวผู้ซึ่งต้องรับผิดชอบ แต่ทั้งนี้ ต้องไม่เกินห้าปีนับแต่วันที่ได้จ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนตามหมวดนี้ให้แก่ผู้ประสพภัย

มาตรา ๓๒^{๑๐๐} ในกรณีที่นายทะเบียนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ ผู้ประสพภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดจากรถตามมาตรา ๘ ซึ่งไม่ได้เอาประกันความเสียหายตาม มาตรา ๗ ให้หน่วยงานผู้เป็นเจ้าของรถตามมาตรา ๘ (๑) (๒) (๓) หรือเจ้าของรถตามมาตรา ๘ (๔) แล้วแต่กรณี ส่งเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายจากเงินกองทุนคืนให้แก่กองทุน

การจ่ายเงินคืนกองทุนสำหรับรถตามมาตรา ๘ (๑) (๒) หรือ (๓) ให้เป็นไป ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กระทรวงการคลังกำหนด

หมวด ๓

กองทุนทดแทนผู้ประสพภัย

มาตรา ๓๓ ให้จัดตั้งกองทุนขึ้นเรียกว่า “กองทุนทดแทนผู้ประสพภัย” มี วัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสพภัยเมื่อมีกรณีตามมาตรา ๒๓ และเป็นค่าใช้จ่ายอื่นในการดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้

กองทุนประกอบด้วย

(๑) เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้

(๒)^{๑๐๑} เงินที่บริษัทจ่ายสมทบตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดตามมาตรา ๓๖ และเงิน เพิ่มที่ได้รับตามมาตรา ๓๖ ทวิ

^{๙๙} มาตรา ๓๑ แก้ไขโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ.

๒๕๕๐

^{๑๐๐} มาตรา ๓๒ แก้ไขโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ.

๒๕๕๐

^{๑๐๑} มาตรา ๓๓ (๒) แก้ไขโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ.

๒๕๕๐

- (๓) เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี
 (๔) เงินหรือทรัพย์สินที่ได้มาตามมาตรา ๒๘ มาตรา ๓๐ มาตรา ๓๑ หรือ

มาตรา ๓๒

- (๕) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้
 (๖) ดอกผลของเงินกองทุน
 (๗) เงินที่ได้จากการขายทรัพย์สินที่ได้มาตาม (๔) และ (๕)
 (๘) เงินรายได้อื่น ๆ

เงินและทรัพย์สินดังกล่าวให้เป็นของกรมการประกันภัยเพื่อใช้ประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ของกองทุน โดยไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลังเป็นรายได้แผ่นดิน

มาตรา ๓๔^{๒๒} ให้มีสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยขึ้นในกรมการประกันภัยเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับกองทุน

สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยอาจจัดสรรเงินกองทุนไม่เกินร้อยละสิบของดอกผลของกองทุนต่อปี เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการบริหารงานและค่าใช้จ่ายอื่นของสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

การเบิกจ่าย การเก็บรักษา การจัดการกองทุน ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและอัตราเบี้ยประชุมของคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการ และค่าใช้จ่ายอื่นของสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีกำหนดโดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง

มาตรา ๓๕ เมื่อมีกรณีตามมาตรา ๒๓ เกิดขึ้น และผู้ประสบภัยไม่อาจขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายหรือบริษัทได้ ให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากกองทุนเมื่อผู้ประสบภัยได้นำหลักฐานสำเนาบันทึกประจำวันในคดีของพนักงานสอบสวนมาแสดงพร้อมกับการยื่นคำขอ

การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุน ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๓๖^{๒๓} ให้บริษัทจ่ายเงินสมทบให้แก่กองทุนทุกรอบสามเดือน ในอัตราไม่เกินร้อยละสิบของเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัยในแต่ละสามเดือน เงินสมทบที่บริษัทจ่ายนั้นให้นำไปหักเป็นค่าใช้จ่ายในการคำนวณภาษีเงินได้ตามประมวลรัษฎากรได้

^{๒๒} มาตรา ๓๔ แก้ไขโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ.

๒๕๕๐

^{๒๓} มาตรา ๓๖ แก้ไขโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ.

๒๕๕๐

การเรียกเก็บและการจ่ายเงินสมทบจากบริษัท ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และ
วิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๓๖ ทวิ^{๒๔} บริษัทใดไม่จ่ายเงินสมทบให้แก่กองทุนให้ถูกต้องและ
ครบถ้วนตามมาตรา ๓๖ ต้องเสียเงินเพิ่มในอัตราร้อยละสองต่อเดือนของเงินสมทบที่ไม่ได้จ่าย

หมวด ๔ บทกำหนดโทษ

มาตรา ๓๗^{๒๕} เจ้าของรถผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๗ หรือมาตรา ๙ ต้องระวาง
โทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

มาตรา ๓๘^{๒๖} บริษัทใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๐ หรือมาตรา ๑๐ ทวิ ต้องระวาง
โทษปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงสองแสนห้าหมื่นบาท

มาตรา ๓๙^{๒๗} ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๑๑ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

มาตรา ๔๐^{๒๘} เจ้าของรถผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒ วรรคสอง หรือบริษัท
หรือเจ้าของรถผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๓ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

มาตรา ๔๑ ผู้ใดปลอมเครื่องหมาย ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หกเดือนถึงห้าปี
และปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท

มาตรา ๔๒ ผู้ใดติดหรือแสดงเครื่องหมายอันเกิดจากการกระทำความผิดตาม
มาตรา ๔๑ กับรถคันหนึ่งคันใด ต้องระวางโทษเช่นเดียวกับการกระทำความผิดตามมาตรา ๔๑

^{๒๔} มาตรา ๓๖ ทวิ เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓)
พ.ศ. ๒๕๕๐

^{๒๕} มาตรา ๓๗ แก้ไขโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ.
๒๕๕๐

^{๒๖} มาตรา ๓๘ แก้ไขโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ.
๒๕๕๐

^{๒๗} มาตรา ๓๙ แก้ไขโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ.
๒๕๕๐

^{๒๘} มาตรา ๔๐ แก้ไขโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ.
๒๕๕๐

ถ้าผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นผู้กระทำความผิดตามมาตรา ๔๑ ให้
ลงโทษตามมาตรา ๓๓ แต่กระหนเดียว

มาตรา ๔๓^{๒๘} เจ้าของรถผู้ใดติดหรือแสดงเครื่องหมายที่ต้องส่งคืนต่อนาย
ทะเบียนตามมาตรา ๑๓ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

มาตรา ๔๔^{๓๐} บริษัทใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๒๕ หรือเจ้าของรถหรือบริษัทใดไม่
ปฏิบัติตามมาตรา ๒๖ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงห้าหมื่นบาท

มาตรา ๔๕ ผู้ประสภภัยผู้ใดยื่นคำขอรับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นตาม
พระราชบัญญัตินี้โดยทุจริตหรือแสดงหลักฐานอันเป็นเท็จเพื่อขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นตาม
พระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้ง
ปรับ

มาตรา ๔๖ บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้มีโทษปรับสถานเดียวให้นาย
ทะเบียนมีอำนาจเปรียบเทียบปรับได้ และเมื่อได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่เปรียบเทียบภายใน
สามสิบวันแล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

บทเฉพาะกาล

มาตรา ๔๗ ให้เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้อยู่ในวันที่พระราชบัญญัตินี้
ใช้บังคับดำเนินการจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสภภัยตามพระราชบัญญัตินี้ให้
เสร็จสิ้นภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ และก่อนพ้นระยะเวลา
ดังกล่าวมิให้ถือว่าเจ้าของรถนั้นไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๗ หรือมาตรา ๘

ให้บทบัญญัติมาตรา ๒๓ (๕) มีผลใช้บังคับกับรถที่เจ้าของรถได้จัดให้มีการ
ประกันความเสียหายไว้แล้วตามมาตรา ๗ หรือมาตรา ๘

^{๒๘} มาตรา ๔๓ แก้ไขโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสภภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ.

๒๕๕๐

^{๓๐} มาตรา ๔๔ แก้ไขโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสภภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ.

๒๕๕๐

ภายใต้บังคับวรรคสอง บทบัญญัติมาตรา ๒๓ ยังมีให้ใช้บังคับจนกว่าจะพ้น
กำหนดสามร้อยหกสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

อานันท์ ปันยารชุน

นายกรัฐมนตรี

(ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 109 ตอนที่ 44 วันที่ 9 เมษายน 2535)

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

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๓๕^{๑๑}

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ มีบทบัญญัติไม่เหมาะสมบางประการ และยังมีปัญหาในการบังคับใช้และการปฏิบัติตาม สมควรขยายระยะเวลาการใช้บังคับออกไปก่อน เพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าว จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๐^{๑๒}

มาตรา ๑๙ ให้บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จัดให้มีสถานที่ดำเนินการเพื่อให้บริการครบทุกจังหวัดรวมทั้งกรุงเทพมหานครให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ส่วนการจัดให้มีสถานที่ดำเนินการเพิ่มเติมต่อไปให้สอดคล้องกับปริมาณความต้องการของการให้บริการแก่ผู้ประสบภัยจากรถ ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกรมการประกันภัยกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการ

มาตรา ๒๐ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

^{๑๑} รก.๒๕๓๕/๑๑๑/๑/๔ พฤศจิกายน ๒๕๓๕

^{๑๒} รก.๒๕๔๐/๗๒๖/๒๓/๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๔๐

ภาคผนวก ข

DRPU

AUTOMOBILE LIABILITY SECURITY LAW

&

RELATED CABINET AND
MINISTERIAL ORDINANCES

Including:
Policy Conditions for
Compulsory Automobile Liability Insurance

As of December 1, 2002

Translated and published by
Non-Life Insurance Rating Organization of Japan

AUTOMOBILE LIABILITY SECURITY LAW

(Law No. 97, July 29, 1955)

History of Amendment

Law No. 94, May 4, 1956
Law No. 148, June 12, 1956
Law No. 148, April 20, 1959
Law No. 106, May 4, 1962
Law No. 161, September 15, 1962
Law No. 109, June 18, 1964
Law No. 90, June 29, 1966
Law No. 73, July 20, 1967
Law No. 68, August 1, 1969
Law No. 46, May 4, 1970
Law No. 62, June 12, 1972
Law No. 78, December 2, 1983
Law No. 25, May 8, 1984
Law No. 46, May 8, 1986
Law No. 22, April 10, 1989
Law No. 82, December 19, 1989
Law No. 15, March 30, 1991
Law No. 87, June 26, 1992
Law No. 8, March 31, 1993
Law No. 86, July 4, 1994
Law No. 106, June 7, 1995
Law No. 137, December 20, 1995
Law No. 94, June 21, 1996
Law No. 59, May 23, 1997
Law No. 102, June 20, 1997
Law No. 74, May 27, 1998
Law No. 106, June 15, 1998
Law No. 107, June 15, 1998
Law No.131, October 16, 1998
Law No. 87, July 16, 1999
Law No. 102, July 16, 1999
Law No.160, December 22, 1999
Law No. 83, June 29, 2001

CHAPTER I. GENERAL PROVISIONS

(Purposes of this Law)

Article 1. This Law, by establishing a system for securing compensation for damage in the case of death of or bodily injury to person caused by the operation of automobile, aims to protect the victims and also to contribute to sound development of transportation by automobiles.

(Definitions)

Article 2. The term "automobile" used in this Law means any motor vehicle as stipulated in paragraph 2, Article 2 of the Road Vehicles Act (Law No. 185, 1951) (excluding small-sized special motor vehicle manufactured for the purpose of use in agricultural work) and moped as stipulated in paragraph 3 of the same Article.

2. The term "operation" used in this Law means to use an automobile in accordance with the proper use of the devices thereof, whether or not it carries persons or goods.
3. The term "owner" used in this Law means the owner of an automobile or any other person entitled to use it, who operates such automobile for his /her benefit.
4. The term "driver" used in this Law means a person who drives or assists in driving an automobile for another person's benefit.

CHAPTER II. AUTOMOBILE LIABILITY

(Automobile liability)

Article 3. If a person operating an automobile for his/her benefit causes death of or bodily injury to any other person through such operation, such person shall be liable to compensate for damages to the victim. However, he/she shall not be liable if he/she proves that neither he/she nor the driver failed to exercise due diligence in operating the automobile and that there was an intention or negligence on the part of the victim or a third party other than the driver and that there was no structural defect or functional disorder in the automobile.

(Application of the Civil Code)

Article 4. Besides the provision of the preceding Article, the provisions of the Civil Code (Law No. 89, 1896) shall be applied to the liability for compensation of a person who operates an automobile for his/her benefit.

CHAPTER III. AUTOMOBILE LIABILITY INSURANCE AND AUTOMOBILE LIABILITY MUTUAL AID

Section 1. Compulsory Conclusion of Automobile Liability Insurance Contract or Automobile Liability Mutual Aid Contract

(Compulsory conclusion of contracts for the liability insurance or liability mutual aid)

Article 5. No automobile shall be operated unless a contract for automobile liability insurance (hereinafter referred to as "liability insurance") or a contract for automobile liability mutual aid (hereinafter referred to as "liability mutual aid") as provided in this Law has been concluded.

(Insurer and insurer of mutual aid liability)

Article 6. The insurer of the liability insurance (hereinafter referred to as "insurance company") shall be a non-life insurance company as stipulated in paragraph 4, Article 2 of the Insurance Business Law (Law No. 105, 1995) or foreign non-life insurance company, etc. as stipulated in paragraph 9 of the same Article who underwrites the liability insurance.

2. An insurer of mutual aid liability for liability mutual aid shall be a cooperative society (hereinafter referred to as "cooperative") as set forth in each of the following items:
 - (1) an agricultural cooperative or a federation of agricultural cooperatives (hereinafter referred to as "agricultural cooperatives, etc.") engaged in the liability mutual aid business under the Agricultural Cooperatives Society Law (Law No. 132, 1947).
 - (2) a consumer cooperative or a federation of consumer cooperatives (hereinafter referred to as "consumer cooperatives, etc.") engaged in the liability mutual aid business under the Consumer Livelihood Cooperative Society Law (Law No. 200, 1948).
 - (3) a common facility cooperative or a federation of common facility cooperatives (hereinafter referred to as "common facility cooperatives, etc.") engaged in the liability of mutual aid business under the Law on Cooperative of Small and Medium Enterprises, etc. (Law No. 181, 1949).

(Certificate of automobile liability insurance)

Article 7. The insurance company shall issue a certificate of automobile liability insurance to the policyholder on the automobile if the premium is paid.

2. If there is any change in the matters described in the said certificate of automobile liability insurance, the policyholder shall have the insurance company enter such changes on the certificate of automobile liability insurance.
3. If the insurance company receives a request for an entry pursuant to the provision of the preceding paragraph, such insurance company shall make the entry without delay. However, it shall not be necessary in the case where, in spite of having made a claim pursuant to the provision of paragraphs 3 or 4 of Article 22, the payment has not been made.
4. If the certificate of automobile liability insurance is lost or damaged or becomes indiscernible, the policyholder may require the insurance company to reissue it.
5. Matters to be described in and other details concerning the certificate of automobile liability insurance shall be provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinance.

(Maintaining the certificate of automobile liability insurance)

Article 8. No automobile shall be operated unless the certificate of automobile liability insurance (the certificate of automobile liability insurance so entered in the case of the certificate of automobile liability insurance to be entered the changed matter pursuant to the provision of paragraph 2 of the preceding Article; the same shall be applied in the following Article) is kept therein.

(Presentation of the certificate of automobile liability insurance)

Article 9. A person who intends to receive any of the dispositions as stipulated in Article 4, paragraph 1 of Article 34, paragraph 3 of Article 36-2, paragraph 1 of Article 60, paragraph 2 of Article 62 (including cases where the provision shall be applied mutatis mutandis in paragraph 3 of Article 63 and paragraph 4 of Article 67), paragraph 1 of Article 67 (only the part related to the change in the user of an automobile), paragraph 4 of Article 71 or Article 97-3 of the Road Vehicles Act shall present the certificate of automobile liability insurance to the competent administrative agencies concerned (or the Light Motor Vehicle Inspection Organization if the provision of Article 74-3 of the same Law are applied; the same shall be applied in the following paragraph). However, in the case where a safety regulation conforming certificate is presented pursuant to the provision of paragraph 6, Article 94-5 of

the same Law, if the person intends to receive a disposition as stipulated in paragraph 2, Article 62 of the same Law, such person may, in place of presentation of the certificate of automobile liability insurance, submit a copy of the certificate of automobile liability insurance prepared according to the method as provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinance.

2. The competent administrative agencies concerned shall not exercise any of the dispositions mentioned in the preceding paragraph unless the certificate of automobile liability insurance is presented or a copy thereof is submitted. The same shall be applied in the case where, with respect to automobile other than mini-sized motor vehicle that is not subject to inspection as stipulated in paragraph 1, Article 58 of the Road Vehicles Act, the insurance period stated in the certificate of automobile liability insurance or a copy thereof presented or submitted does not cover the whole period up to the expiration date of the effective period to be stated in the motor vehicle inspection certificate concerned or of the effective period of permission for temporary operation or of a written permission for operation for forwarding the automobile to a certain location.
3. A person who intends to apply for issue of a safety regulations conforming certificate and a safety regulations conforming sticker pursuant to the provision of paragraph 1, Article 94-5 of the Road Vehicles Act shall present the certificate of automobile liability insurance to a designated motor vehicle maintenance business operator under paragraph 1, Article 94-3 of the same Law.
4. If the certificate of automobile liability insurance is not presented pursuant to the provision of the preceding paragraph or if the insurance period stated in the presented certificate of automobile liability insurance does not overlap the entire period up to the expiration date of the effective period of the motor vehicle inspection certificate as stipulated in paragraph 1, Article 61 of the Road Vehicles Act to be described therein in the case where the safety regulations conforming certificate was presented pursuant to the provision of paragraph 6, Article 94-5 of the same Law, notwithstanding the provision of paragraph 1 of Article 94-5 of the same Law, the designated motor vehicle maintenance business operator shall not issue the safety regulations conforming certificate and the safety regulations conforming sticker.

(Insurance sticker)

Article 9-2. If the insurance company has issued the certificate of automobile liability insurance pursuant to the provision of paragraph 1, Article 7 on a mini-sized motor vehicle which is not subject to inspection, a moped or a motor vehicle registered in the Contracting State (meaning motor vehicle registered in the Contracting State as stipulated in paragraph

2, Article 2 of the Law concerning Special Treatment, etc. to the Road Vehicles Act regarding the Enforcement of the Convention on Road Traffic (Law No. 109, 1964); the same shall be applied hereinafter), the insurance company shall issue an insurance sticker to the said policyholder.

2. On the insurance sticker, the expiration date of the insurance period shall be indicated as provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinance.
3. The effective period of the insurance sticker shall coincide with that of the insurance period.
4. In the case where an insurance sticker is lost or damaged or becomes indiscernible or in other cases as provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinance, the policyholder may require the insurance company to reissue it.
5. The form of and other details concerning the insurance sticker shall be provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinance.

Article 9-3. No mini-sized motor vehicle not subject to inspection, a moped or a motor vehicle registered in the Contracting State shall be operated unless an insurance sticker is displayed on the vehicle as provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinance.

2. The insurance sticker shall not be displayed on any of mini-sized motor vehicle not subject to inspection, moped or motor vehicle registered in the Contracting State other than the said mini-sized motor vehicle not subject to inspection, the said moped or the said motor vehicle registered in the Contracting State.
3. An insurance sticker, the effective period of which has expired, shall not be displayed on a mini-sized motor vehicle not subject to inspection, a moped or a motor vehicle registered in the Contracting State.

(Certificate of automobile liability mutual aid and mutual aid sticker)

Article 9-4. The provisions of Article 7 and Article 9-2 shall be applied mutatis mutandis to the liability mutual aid. In this case, "insurance company" shall be read as "cooperative," "premium" as "contribution," "policyholder" as "policyholder of mutual aid," "certificate of automobile liability insurance," as "certificate of automobile liability mutual aid," "insurance sticker" as "mutual aid sticker," "insurance period" as "mutual aid period" in these provisions, and "paragraph 3 or paragraph 4, Article 22" as "paragraph 3 or paragraph 4, Article 22 which shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1, Article 23-3" in

paragraph 3, Article 7, and “paragraph 1, Article 7” as “paragraph 1, Article 7 which shall be applied mutatis mutandis in Article 9-4” in paragraph 1, Article 9-2.

Article 9-5. With respect to application of the provisions of Article 8 and Article 9 related to automobiles for which a contract of liability mutual aid is concluded, “certificate of automobile liability insurance” in these provisions shall be read as “certificate of automobile liability mutual aid,” “insurance period” as “mutual aid period” and “paragraph 2 of the preceding Article” in Article 8 as “paragraph 2, Article 7 which shall be applied mutatis mutandis in Article 9-4.”

2. With respect to application of the provision of paragraph 1, Article 9-3 related to mini-sized motor vehicle not subject to inspection, moped and motor vehicle registered in the Contracting State for which a contract of liability mutual aid is concluded, “insurance sticker” in the same paragraph shall be read as “mutual aid sticker.”
3. The provisions of paragraph 2 and paragraph 3, Article 9-3 shall be applied mutatis mutandis with respect to the mutual aid sticker.

(Exceptions to application)

Article 10. The provisions of Article 5 and of Article 7 to the preceding Article shall not be applied to automobiles operated by the State or other persons as provided in the Cabinet Ordinances for business or use as provided in the Cabinet Ordinances and automobiles operated solely in places other than roads (meaning as defined in the Road Law (Law No. 180, 1952) and motor roads and other places for public traffic as defined in the Road Transportation Law (Law No. 183, 1951); the same shall be applied hereinafter).

(Insurance/mutual aid exempt sticker)

Article 10-2. The Minister of Land, Infrastructure and Transport shall, as provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinance, issue an insurance/mutual aid exempt sticker to owner of mini-sized motor vehicle not subject to inspection or moped to which the provision of the preceding Article shall be applied (excluding those which are provided in the Cabinet Ordinance and operated solely in places other than roads).

2. The effective period of the insurance/mutual aid exempt sticker shall be provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinance.
3. No mini-sized motor vehicle not subject to inspection and moped as stipulated in paragraph 1 shall be operated unless an insurance/mutual aid exempt sticker is displayed as provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinance.

4. The provisions of paragraph 4 and paragraph 5, Article 9-2 and paragraph 2 and paragraph 3, Article 9-3 shall be applied mutatis mutandis to insurance/mutual aid exempt sticker.

Section 2. Automobile Liability Insurance Contract and Automobile Liability Mutual Aid Contract

(Liability insurance contract and liability mutual aid contract)

Article 11. The liability insurance contract shall become effective through an agreement whereby an insurance company agrees to indemnify the owner for damage and the driver for damage if he/she assumed the liability to the victim in the case where the owner becomes liable pursuant to the provision of Article 3, and whereby the policyholder agrees to pay an premium to the insurance company.

2. The liability mutual aid contract shall become effective through an agreement whereby the cooperative agrees to indemnify the owner for damage and the driver for damage if he/she assumed the liability for compensation to the victim in the case where the owner becomes liable to compensate for damage pursuant to the provision of Article 3, and whereby the policyholder of mutual aid agrees to pay a mutual aid contribution to the cooperative.

Article 12. A liability insurance contract shall be concluded on each automobile separately.

(Limit of insurance)

Article 13. The limit of insurance shall be provided in the Cabinet Ordinances.

2. In the case where the Cabinet Ordinances is enacted or amended pursuant to the provision of the preceding paragraph, measures necessary for changing the current limit of insurance on automobiles at the time of enforcement of the Cabinet Ordinance to the limit of insurance as provided in the amended Cabinet Ordinance and interim measures incidental to the enactment or amendment may be provided in the Cabinet Ordinance.

(Exemption)

Article 14. The insurance company shall, except for the cases as stipulated in Article 82-2, be exempted from liability for indemnification only for damage caused by malicious intent of the policyholder or the insured.

(Insurance claim payment)

Article 15. The insured may make a claim for an insurance claim payment against the insurance company to the extent of the amount of compensation for damage paid by him/her to the victims.

(Claim for compensation for damage against the insurance company)

Article 16. If the owner has become liable to compensate for damage pursuant to the provision of Article 3, the victim may, as provided in the Cabinet Ordinance, make a claim for compensation for damages against the insurance company to the extent of the limit of insurance.

2. In the case where the insured has compensated the victim for damages, if the insurance company has indemnified the insured for such damages, such insurance company shall, to the extent of the amount indemnified by it, be exempted from its obligation to make payment under the preceding paragraph.
3. If the insurance company has compensated the victim for damages pursuant to the provision of paragraph 1, such insurance company shall be deemed to have indemnified the insured for his/her damages under the liability insurance contract, except for the case where the damage was caused by malicious intent of the policyholder or the insured.
4. In the case where the damages were caused by the malicious intent of the policyholder or the insured, if the insurance company has compensated the victim for damages pursuant to the provision of paragraph 1, such insurance company may make a claim for reparation for the amount of damages paid by it to the government.

(Limit of insurance claim payment related to losses, etc. due to loss of earning)

Article 16-2. Out of the insurance claim payment to be paid by the insurance company to the insured or the compensation to be paid by it to the victim pursuant to the provision of paragraph 1 of the preceding Article (hereinafter referred to as "insurance claim payment, etc." excluding paragraph 1, Article 28-4), the part related to losses due to the victim's inability to work by reason of medical care or any other losses as provided in the Cabinet Ordinances shall be limited to the amount as provided in the Cabinet Ordinances.

(Standards for payment)

Article 16-3. If an insurance company pays an insurance claim payment, etc., it shall make such payment in accordance with the standards for payment as provided by the Minister of

Land, Infrastructure and Transport and the Prime Minister for each separate death, permanent disabilities and injury (hereinafter referred to as “standards for payment”).

2. In the case where the Minister of Land, Infrastructure and Transport and the Prime Minister provide the standards for payment pursuant to the provisions of the preceding paragraph, they shall provide for such standards for payment by taking into consideration the need to ensure fair and prompt payment. The same shall be applied in the case of making changes to the standards for payment.

(Issuance of written statements)

Article 16-4. If an insurance company has received a claim for an insurance claim payment, etc., it shall issue without delay to the insured or the victim making such claim a written statement that describes a summary of the standards for payment, etc. and any other matters as provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinances and the Cabinet Office Ordinances, as provided in the Ministry Transport Ordinances and the Cabinet Office Ordinances.

2. If an insurance company pays insurance claim payment, etc., it shall issue without delay to the insured or the victim making the claim pursuant to the provision of preceding paragraph a written statement that describes the amount of the insurance claim payment, etc. paid, the grade of the permanent disabilities comes to fall, the reasons for determining such grade comes to fall and all other material facts concerning the insurance claim payment, etc. as provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinances and the Cabinet Office Ordinances, as provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinances and the Cabinet Office Ordinances.
3. If an insurance company determines that it will not pay an insurance claim payment, etc. because it has evidence of a matter pursuant to the proviso of Article 3 or for other reasons, it shall issue without delay to the insured or the victim making the claim pursuant to the provision of paragraph 1 a written statement describing the reasons for its decision of nonpayment, as provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinances and the Cabinet Office Ordinances.
4. As an alternative to issuance of a written statement pursuant to the provisions of the preceding three paragraphs, as provided in the Cabinet Ordinances an insurance company may provide, subject to the acceptance of the insured or the victim, the items that should be described in said written statement by means utilizing an electrical information processing system or other means utilizing information and communications technology as provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinances and the

Cabinet Office Ordinances. In such cases, the insurance company shall be considered to have issued the required written statements.

(Explanations, etc. by written statement)

Article 16-5. After having issued a written statement pursuant to the provision of paragraph 2 or paragraph 3 of the preceding Article, if an insurance company is requested by the insured or the victim to give an explanation, in written form as provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinances and the Cabinet Office Ordinances, regarding all material facts (excluding matters as provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinances or the Cabinet Office Ordinances in paragraph 2 of the same Article) concerning payment of an insurance claim payment, etc. as provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinances or the Cabinet Office Ordinances, or regarding the details of the reason as provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinances or the Cabinet Office Ordinances for its decision of nonpayment as stipulated in paragraph 3 of the same Article, an insurance company must explain the matters requested in written form to the person who requested the explanation, as provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinances and the Cabinet Office Ordinances, except in the cases as stipulated in the first part of the following paragraph. In the case where the insurance company has the consent of the person who requested the explanation, however, the insurance company may give an explanation by means other than a written statement.

2. An insurance company shall be able not to give an explanation concerning all or part of the matters requested for explanation if there is a fear to unduly harm the rights and benefits of a third party, or if the insurance company has other due reason, in the case where the insurance company has received a request for an explanation pursuant to the provision of the preceding paragraph. In this case, the insurance company shall issue a written statement, describing that it will not give an explanation and its reasons, to the party that requested the explanation.
3. Issuance of a written statement pursuant to the provision of preceding paragraph or an explanation pursuant to the provision of paragraph 1 (referred to in the following paragraph as "explanation, etc.") shall be made within 30 days from the date that the insurance company is requested to give an explanation pursuant to the provision of paragraph 1.
4. If an insurance company is unable to give an explanation, etc. within the period as stipulated in the preceding paragraph because of clerical processing difficulties or for other due reason, it shall, within the period as stipulated in the preceding paragraph, notify

the party that requested the explanation pursuant to the provision of paragraph 1 in writing of reason why it is unable to give an explanation within the period as stipulated in the preceding paragraph and the due date by which the it shall give an explanation, etc.

5. As an alternative to the explanation by written statement pursuant to the provision of paragraph 1, issuance of a written statement pursuant to the provision of paragraph 2 or notification by written statement pursuant to the provision of the preceding paragraph (hereinafter referred to as "explanation, etc. by written statement"), as provided in the Cabinet Ordinances an insurance company may, with the consent of the insured or the victim, provide the items that should be described in said written statement by means utilizing a computer information processing system or other means utilizing information and communications technology, as provided in Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinances and the Cabinet Office Ordinances. In such cases, the insurance company shall be deemed to have issued the explanation, etc. by written statement.

(Filing for payment, etc.)

Article 16-6. With regard to deaths or other damages provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinances as matters of special importance to ensure proper payment of an insurance claim payment etc., an insurance company shall file with the Minister of Land, Infrastructure and Transport without delay if it pays an insurance claim payment etc. or if it issues a written statement pursuant to the provision of paragraph 3, Article 16-4, as provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinances.

(Reporting to the Minister of Land, Infrastructure and Transport)

Article 16-7. If facts applicable to any of the following matters exist concerning payment of an insurance claim payment, etc. by an insurance company or the procedures related to payment, the insured or the victim may report those facts to the Minister of Land, Infrastructure and Transport:

- (1) in the case an insurance company has not paid an insurance claim payment etc. in accordance with the standards for payment;
- (2) in the case an insurance company has not issued a written statement pursuant to the provision of paragraph 1 through paragraph 3, Article 16-4; or
- (3) in the case an insurance company has not given an explanation pursuant to the provision of paragraph 1, Article 16-5 or has not issued a written statement pursuant to the provision of paragraph 2, Article 16-5, or has not provided notification pursuant to the provision of paragraph 4, Article 16-5.

(Instructions, etc.)

Article 16-8. In the case where the Minister of Land, Infrastructure and Transport receives a filing pursuant to the provision of Article 16-6 or a report pursuant to the provision of the preceding Article or in other situations, if the Minister determines that the payment or procedures related to the payment of an insurance claim payment, etc. by an insurance company come under any of paragraphs of the same Articles, the Minister shall issue instructions to the insurance company to make payment in accordance with the standards for payment, issue a written statement pursuant to the provision of paragraphs 1 through 3, Article 16-4 or an explanation pursuant to the provision of paragraph 1, Article 16-5, or issue a written statement pursuant to the provision of paragraph 2, Article 16-5 or a notification pursuant to the provision of paragraph 4, Article 16-5.

2. The Minister of Land, Infrastructure and Transport shall notify the Prime Minister without delay if the Minister has given instructions as stipulated in the preceding paragraph.
3. If an insurance company has received instructions as stipulated in paragraph 1 and has not acted according to those instructions without due reason, the Minister of Land, Infrastructure and Transport may announce this information publicly.
4. After an insurance company has received instructions as stipulated in paragraph 1 and the Minister of Land, Infrastructure and Transport has announced publicly as stipulated in the preceding paragraph that the insurance company has not followed those instructions, if the insurance company shall not take steps to follow those instructions without due reasons, the Minister of Land, Infrastructure and Transport may issue an order to the insurance company to take steps to follow those instructions.
5. The Minister of Land, Infrastructure and Transport shall obtain the consent of the Prime Minister in advance if the Minister decides to make a public announcement as stipulated in paragraph 3 or issue an order as stipulated in the preceding paragraph.

(Provisional payment to the victim)

Article 17. If the owner has caused death of or bodily injury to any other person by operation of an automobile covered by the liability insurance contract, the victim may, as provided in the Cabinet Ordinance, claim payment against the insurance company of the amount provided in the Cabinet Ordinance as a provisional payment of compensation to be paid pursuant to the provision of paragraph 1 of Article 16.

2. If the insurance company has received a claim under the preceding paragraph, such insurance company shall pay the amount claimed to the victim without delay.

3. If the amount of provisional payment under paragraph 1 exceeded the amount of compensation to be paid, the insurance company may make a claim for refund of the amount of such excess.
4. In the case where the owner is not liable to compensate for any damages, if the insurance company has paid a provisional payment under paragraph 1, such insurance company may ask the Government to repair for the amount paid provisionally.

(Prohibition of attachment)

Article 18. No right of claim pursuant to the provision of paragraph 1 of Article 16 and paragraph 1 of the preceding Article shall be attached.

(Prescription)

Article 19. The right of claim pursuant to the provision of paragraph 1 of Article 16 and paragraph 1 of Article 17 shall be extinct due to prescription after the lapse of two years.

(Material facts, etc. to be disclosed)

Article 20. In so far as the liability insurance contract is concerned, the material facts or matters as stipulated in Article 644 of the Commercial Code (Law No. 48, 1899) shall be as follows:

- (1) vehicle registration number or vehicle number pursuant to the provisions of the Road Vehicles Act, the mark number as stipulated in paragraph 3, Article 446 of the Local Taxes Law (Law No. 226 of 1950) (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in paragraph 2, Article 1 of the same Law) or the registration number pursuant to the provisions of the Convention on Road Traffic (if there is no such number, chassis number); and
- (2) category of automobile as provided in the Cabinet Ordinance.

(Cancellation, etc. of the liability insurance contract)

Article 20-2. The parties to the liability insurance contract may cancel the liability insurance contract only in the cases:

- (1) where the automobile has come to fall under any of the automobiles as stipulated in Article 10;
- (2) where the case falls pursuant to the provisions of Article 644 of the Commercial Code;

- (3) where another liability insurance contract or liability mutual aid contract has been concluded on the automobile , and their expiration date of the insurance period or the mutual aid period is same as or later than that of the liability insurance contract concerned; or
 - (4) where as other cases provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinance.
2. The parties to the liability insurance contract shall neither cancel the contract by mutual agreement nor attach any condition subsequent to the contract.
 3. The cancellation pursuant to the provisions of paragraph 1 (excluding the part related to item (2)) shall be effective only for the future.

(Effect of cancellation of the contract for reason of breach of the duty of disclosure)

Article 21. If the insurance company has canceled a liability insurance contract pursuant to the provisions of Article 644 of the Commercial Code, such cancellation shall become effective for the future after the lapse of seven days counting from the date on which the policyholder receives the notice of cancellation.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 2 of Article 645 of the Commercial Code, in the case where a peril has arisen before the cancellation pursuant to the preceding paragraph becomes effective, the insurance company shall be liable to compensate for damages. In this case, if the insurance company has compensated for damages, such insurance company may claim against the policyholder to pay back the amount compensated by it.

(Change of contract due to increase or decrease of risks)

Article 22. If any risk increases or decreases during the insurance period, the liability insurance contract shall be deemed to have been changed to a contract which covers new risks.

2. If the policyholder or the insured is aware of an increase of risks during the insurance period, he/she shall notify thereof to the insurance company without delay.
3. In the case where a peril has arisen after increase of risks during the insurance period and the insurance company has compensated for damages, and if the policyholder or the insured failed to notify under the preceding paragraph, the insurance company may claim against the policyholder to pay back the amount compensated by it.

4. In the case of paragraph 1, if the risk increases, the insurance company may claim to pay the premium for the amount corresponding to increase from the policyholder as provided in the Cabinet Ordinance.
5. In the case of paragraph 1, if the risk decreases, the policyholder may claim against the insurance company to refund the premium for the amount corresponding to the decrease as provided in the Cabinet Ordinance.

(Application of the Commercial Code)

Article 23. Unless otherwise provided in this Law, the provisions of Sub-section 1, Section 1, Chapter X, Title III of the Commercial Code shall be applied to the liability insurance contract.

(Reports and on-the-spot inspections)

Article 23-2. To the extent of necessity to implement the provisions of Article 11 through Article 23, the Minister of Land, Infrastructure and Transport may order insurance companies to provide reports concerning the liability insurance business, or instruct officials to enter the insurance companies' sales offices, business offices or other premises and inspect the conditions of the liability insurance business or examine their books, documents and other things, or to question related persons, as provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinances.

2. The officials who conduct on-the-spot inspections or question as stipulated in the provision of the preceding paragraph shall carry proof of their identities, and shall show this identification if they are requested by the related persons.
3. The authority to conduct on-the-spot inspections or question pursuant to paragraph 1 shall not be interpreted as authorizing any investigation of criminal activity.

(Application mutatis mutandis of the provisions, etc. concerning the liability insurance contract)

Article 23-3. The provisions of Article 12 through Article 19 and Article 22 and the preceding Article shall be applied mutatis mutandis to the liability mutual aid contract. In such case, in these provisions, the words "liability insurance contract" shall be read as "liability mutual aid contract," "liability insurance" as "liability mutual aid," "limit of insurance" as "limit of mutual aid", "insurance company" as "cooperative," "policyholder" as "policyholder of mutual aid," "insured" as "insured of mutual aid," "insurance claim payment" as "mutual aid claim payment," "insurance claim payment, etc." as "mutual aid claim payment, etc.," "insurance period" as "mutual aid period," "premium" as

“contribution”; in Article 16-2, “paragraph 1 of the preceding Article” as “paragraph 1 of Article 16 which shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1 of Article 23-3”; “excluding paragraph 1, Article 28-4, referred to below” as “referred to below”; in paragraph 1 of Article 16-5, “paragraph 2 or paragraph 3 of the preceding Article” as “paragraph 2 or paragraph 3 of Article 16-4 which shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1 of Article 23-3”; in Article 16-6, “paragraph 3, Article 16-4” as “paragraph 3, Article 16-4 which shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1, Article 23-3”; in item (2) of Article 16-7 and in paragraph 1 of Article 16-8, “paragraphs 1 through 3, Article 16-4” as “paragraphs 1 through 3, Article 16-4 which shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1, Article 23-3”; in item (3) of Article 16-7 and in paragraph 1 of Article 16-8, “paragraph 1, Article 16-5” as “paragraph 1, Article 16-5 which shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1, Article 23-3”; in paragraph 1 of Article 16-8, “Article 16-6” as “Article 16-6 which shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1, Article 23-3,” “the preceding Article” as “Article 16-7 which shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1, Article 23-3”; in paragraph 2 and paragraph 5 of Article 16-8, “the Prime Minister” as “the administrative agency (which shall mean the administrative agency as stipulated in paragraph 1 of Article 27 in the case where services are provided by agricultural cooperatives, etc., the administrative agency as stipulated in paragraph 1 of Article 27 which shall be applied mutatis mutandis in an alternative reading of paragraph 1 of Article 27-2 in the case where services are provided by consumer cooperatives, etc., and the administrative agency as stipulated in paragraph 1 of Article 27 which shall be applied mutatis mutandis in an alternative reading of paragraph 2 of Article 27-2 in the case where services are provided by common facility cooperatives, etc)”; in paragraph 1 of Article 17, “paragraph 1, Article 16” as “paragraph 1, Article 16 which shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1, Article 23-3”; in Article 18, “paragraph 1 of Article 16 and paragraph 1 of the preceding Article” and in Article 19, “paragraph 1 of Article 16 and paragraph 1 of Article 17” as “paragraph 1 of Article 16 which shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1 of Article 23-3 and paragraph 1 of Article 17.”

2. If the Minister of Land, Infrastructure and Transport and the Prime Minister shall provide for or change the standards for payment as stipulated in paragraph 1, Article 16-3 which shall be applied mutatis mutandis in the preceding paragraph and if they enact or amend the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinance or the Cabinet Office Ordinance as stipulated in paragraph 1 and paragraph 5, Article 16-5 which shall be applied mutatis mutandis in the same paragraph and pursuant to Article 16-4 which shall be applied mutatis mutandis in the preceding paragraph, they shall consult beforehand with the Minister of Agriculture, Forestry and Fisheries, Minister of Health, Labour and Welfare and the minister having jurisdiction over the business provided as cooperative

member qualifications in articles of association of cooperative societies, etc. (hereafter referred to as "minister with jurisdiction over the business").

3. The provisions of Article 662 and Article 663 of the Commercial Code shall be applied mutatis mutandis to the liability mutual aid contract. In such case, in Article 662 of the same Code, the words "insurer" shall be read as "cooperative," "insured" as "insured of mutual aid," "policyholder" as "policyholder of mutual aid"; in Article 663 of the same Code, "limit of insurance" as "limit of the mutual aid," "premium" as "contribution."

(Cancellation of the liability mutual aid contract)

Article 23-4. The parties to the liability mutual aid contract may cancel the contract only in the cases:

- (1) where the automobile has come to fall under any of the automobiles as stipulated in Article 10;
 - (2) where at the time of conclusion of the liability mutual aid contract, the policyholder of mutual aid failed to disclose or misrepresented the matters as set forth in each of the items of Article 20 to the cooperative by malicious intent or gross negligence;
 - (3) where other liability insurance contracts or liability mutual aid contracts have been concluded on the automobile, and the expiration date of the insurance period or the mutual aid period is the same as or later than that of the liability mutual aid contract concerned; or
 - (4) where as otherwise provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinance.
2. The provision of paragraph 2, Article 20-2 shall be applied mutatis mutandis to the liability mutual aid contract.
 3. The provision of paragraph 3, Article 20-2 shall be applied mutatis mutandis to cancellation pursuant to the provision of paragraph 1 (excluding the part related to item (2)).
 4. The provisions of proviso of paragraph 1, and paragraph 2 of Article 644 of the Commercial Code as well as the provisions of Article 21 shall be applied mutatis mutandis to cancellation pursuant to the provisions of item (2) of paragraph 1. In such case, in these provisions of the Commercial Code, the words "insurer" shall be read as "cooperative"; in Article 21, "policyholder" as "policyholder of mutual aid"; in paragraph

2 of the same Article, "insurance company" as "cooperative."

Section 2-2. Designated dispute settlement bodies

(Designation, etc. of designated dispute settlement bodies)

Article 23-5. The Minister of Land, Infrastructure and Transport and the Prime Minister may designate as bodies, that submit applications, to engage in dispute settlement activities those legal persons established pursuant to the provision of Article 34 of the Civil Code for the purpose of protecting victims through the fair and accurate settlement of disputes involving payments of insurance claim payments or mutual aid claim payments and are judged to satisfy the criteria as set forth below concerning the activities as stipulated in paragraph 1 of the following Article (hereinafter referred to as "dispute settlement activities.")

- (1) That a plan concerning employees, procedures for conducting dispute settlement activities and other matters related to execution of dispute settlement activities are appropriate to ensure accurate execution of dispute settlement activities.
 - (2) That it possesses a sufficient financial and technical foundation to appropriately implement its plan concerning the execution of the dispute settlement activities in the preceding item.
 - (3) That there is no possibility that the composition of officers and employees create obstructions to the fair execution of dispute settlement activities.
 - (4) That, in the case where the body is engaged in activities other than dispute settlement activities, there is no possibility that conducting such activities create obstructions to the fair execution of dispute settlement activities.
 - (5) That, other than as provided in the preceding items, the body is capable of fairly and accurately conducting dispute settlement activities.
2. If the Minister of Land, Infrastructure and Transport and the Prime Minister have made a designation pursuant to the provisions of the preceding paragraph (hereinafter referred to as "designation"), they shall publicly disclose the name and address of the designated entity (hereinafter referred to as "designated dispute settlement body"), the locations of the business offices where it will conduct its dispute settlement activities and the date it will begin dispute settlement activities.
 3. If a designated dispute settlement body decides to change its name or address or the

location of an office where it conducts its dispute settlement activities, it shall file the Minister of Land, Infrastructure and Transport and the Prime Minister to that effect and the date on which it plans to make the changes no later than two weeks before the date on which it will make the changes.

4. If the Minister of Land, Infrastructure and Transport and the Prime Minister have received the filing pursuant to the provision of the preceding paragraph, they shall publicly disclose the matters related to the filing.
5. A designated dispute settlement body shall display at its offices in a location that is easy for the general public to see a notice of its status as a designated dispute settlement body as provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinances and the Cabinet Office Ordinances.

(Activities)

Article 23-6. A designated dispute settlement body shall engage in the activities as set forth in the following items:

- (1) to mediate disputes (hereinafter referred to as "dispute settlement") based on an application from an insurance company, cooperative, insured, insured of mutual aid or victim who are parties to a dispute concerning the payment of an insurance claim payment, etc. or a mutual aid claim payment, etc.; and
 - (2) to conduct activities that are incidental to the activities as set forth in the preceding item.
2. The procedures for the application referred to in item (1) of the preceding paragraph shall be provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinances and the Cabinet Office Ordinances.

(Dispute settlement members)

Article 23-7. A designated dispute settlement body shall select at least the number of dispute settlement members as provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinances and the Cabinet Office Ordinances among highly principled persons who possess intelligence and sound judgment.

2. If a designated dispute settlement body engages in dispute settlement, it shall have persons conduct the dispute settlement who have been appointed for each case by the head of the designated dispute settlement body from among the dispute settlement members selected pursuant to the provision of the preceding paragraph. In such case, the head of the

designated dispute settlement body shall not appoint any dispute settlement member to the case when the dispute settlement member has an interest with the parties involved or any circumstances that will prevent fair dispute settlement.

3. One or more of the dispute settlement members who are appointed pursuant to the provision of the preceding paragraph shall be an attorney-at-law.

(Selection and dismissal of officers, etc.)

Article 23-8. Selection and dismissal of officers of designated dispute settlement bodies engaged in dispute settlement activities (including dispute settlement members; the same shall be applied in the next paragraph and in the next Article,) shall not be effective unless such adoption and dismissal have received approval from the Minister of Land, Infrastructure and Transport and the Prime Minister.

2. If an officer of a designated dispute settlement body has violated the dispute settlement activities bylaws approved pursuant to paragraph 1, Article 23-11, or if an officer has engaged in remarkably inappropriate conduct concerning dispute settlement activities, or if a designated dispute settlement body no longer conforms to the criteria as set forth in item (3) of paragraph 1, Article 23-5 because of the presence of an officer, the Minister of Land, Infrastructure and Transport and the Prime Minister may order the designated dispute settlement body to dismiss the officer.

(Duty, etc. to protect confidentiality)

Article 23-9. The officers, employees and former officers and employees of a designated dispute settlement body shall not disclose any confidential information they have learned in relation to dispute settlement activity, or use such information for their personal gain.

2. Persons who are engaged in dispute settlement activities as officers and employees of a designated dispute settlement body shall be regarded as employees engaged in public service as provided in laws and regulations in the case of applying the Penal Code (Law Number 45 of 1907) and other penal provisions.

(Duty of dispute settlement activity)

Article 23-10. If a designated dispute settlement body has been requested to provide dispute settlement activities, it shall perform its dispute settlement activities without delay except the case where it has due reasons.

(Dispute settlement activities bylaws)

Article 23-11. A designated dispute settlement body shall stipulate bylaws concerning its

dispute settlement activities (hereinafter referred to as “dispute settlement activities bylaws”) and receive approval from the Minister of Land, Infrastructure and Transport and the Prime Minister. The same shall be applied if a designated dispute settlement body intends to change the bylaws.

2. The matters to be provided in the dispute settlement activities bylaws shall be provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinances and the Cabinet Office Ordinances.
3. If the dispute settlement activities bylaws approved in paragraph 1 are determined to be unsuitable for the fair and accurate execution of dispute settlement activities, the Minister of Land, Infrastructure and Transport and the Prime Minister shall order that the dispute settlement activities bylaws to be amended.

(Requests for submission of explanations or materials)

Article 23-12. To the extent of necessity to perform its dispute settlement activities, a designated dispute settlement body may request for insurance companies or cooperatives to submit materials or explanations in writing or orally.

2. If an insurance company or cooperative has received a request pursuant to the provision of the preceding paragraph, it shall not reject the request unless it has due reasons.

(Non-disclosure of dispute settlement procedures)

Article 23-13. The dispute settlement procedures performed by a designated dispute settlement body shall not be disclosed publicly. However, a designated dispute settlement body may allow parties, whom it deems appropriate, to attend the procedures.

(Business plan, etc.)

Article 23-14. A designated dispute settlement body shall make a business plan and budget each business year regarding its dispute settlement activities as provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinances and the Cabinet Office Ordinances, and shall have approval from the Minister of Land, Infrastructure and Transport and the Prime Minister before the beginning of the relevant business year (in the case where a business year falls under a date of designation, receive such approval without delay after the designation.) The same shall be applied if a designated dispute settlement body intends to change the business plan and annual budget.

2. A designated dispute settlement body shall make a business report and financial statements each business year regarding its dispute settlement activities as provided in the

Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinances and the Cabinet Office Ordinances, and shall submit these to the Minister of Land, Infrastructure and Transport and the Prime Minister within three months following the close of the relevant business year.

(Suspension or termination, etc. of activities)

Article 23-15. A designated dispute settlement body shall not suspend all or part of its dispute settlement activities, or terminate its dispute settlement activities, without receiving the permission of the Minister of Land, Infrastructure and Transport and the Prime Minister.

2. If the Minister of Land, Infrastructure and Transport and the Prime Minister have permitted the termination of all dispute settlement activities pursuant to the provision of the preceding paragraph, the designation related to that permission shall become invalid.
3. If the Minister of Land, Infrastructure and Transport and the Prime Minister permit pursuant to paragraph 1, they shall publicly disclose information to that effect.

(Furnishing, etc. of books)

Article 23-16. A designated dispute settlement body shall furnish books describing for matters related to dispute settlement activities as provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinances and the Cabinet Office Ordinances, and shall retain these books, as provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinances and the Cabinet Office Ordinances.

(Reports and on-the-spot inspections)

Article 23-17. To the extent of necessity to ensure the fair and accurate execution of dispute settlement activities, the Minister of Land, Infrastructure and Transport and the Prime Minister may order designated dispute settlement bodies to provide reports concerning their dispute settlement activities, or instruct official to enter the designated dispute settlement bodies' offices and inspect the conditions of their dispute settlement activities or examine their books, documents and other things, or to question related persons, as provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinances and the Cabinet Office Ordinances.

2. The provisions of paragraph 2 and paragraph 3, Article 23-2 shall be applied *mutatis mutandis* to the on-the-spot inspections or questions pursuant to the provision of the preceding paragraph.

(Supervisory orders)

Article 23-18. If the Minister of Land, Infrastructure and Transport and the Prime Minister determine it to be necessary to ensure the fair and accurate execution of dispute settlement activities, they may issue to a designated dispute settlement body any orders necessary for supervision concerning its dispute settlement activities.

(Cancellation, etc. of designation)

Article 23-19. If any of the following items are applicable to a designated dispute settlement body, the Minister of Land, Infrastructure and Transport and the Prime Minister may cancel the designation or issue an order to suspend all or part of the body's dispute settlement activities for a prescribed period of time:

- (1) in the case the body is determined to no longer conform to the criteria as set forth in each item in paragraph 1, Article 23-5;
 - (2) in the case of a violation of the provisions in paragraph 3 or paragraph 5 of Article 23-5, Article 23-7, paragraph 1 of Article 23-8, Article 23-10, Article 23-13, Article 23-14 or paragraph 1 of Article 23-15;
 - (3) in the case of a violation of an order pursuant to the provision of paragraph 2 of Article 23-8, paragraph 3 of Article 23-11 or the preceding Article;
 - (4) in the case the body has conducted its dispute settlement activities in a manner that is not in accordance with the approved dispute settlement activities bylaws in paragraph 1, Article 23-11;
 - (5) in the case the designated dispute settlement body or its officers have engaged in remarkably inappropriate conduct concerning dispute settlement activities; or
 - (6) in the case the organization has received its designation by inappropriate means.
2. If the Minister of Land, Infrastructure and Transport and the Prime Minister cancel the designation or suspend all or part of the body's dispute settlement activities pursuant to the provision of the preceding paragraph, they shall publicly disclose the matters related to the order.

(Provision of information, etc. to a designated dispute settlement body)

Article 23-20. The Minister of Land, Infrastructure and Transport and the Prime Minister shall provide to designated dispute settlement bodies all information and materials necessary for the execution of dispute settlement activities.

(Delegation to the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinance and the Cabinet Office Ordinance)

Article 23-21. In addition to those stipulated in this section, matters necessary concerning designated dispute settlement bodies and dispute settlement activities shall be provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinances and the Cabinet Office Ordinances.

Section 3. Automobile Liability Insurance Business and Automobile Liability Mutual Aid Business

(Obligation to conclude the liability insurance contract and the liability mutual aid contract)

Article 24. Except for the case where there is any due reason as provided in the Cabinet Ordinance, the insurance company shall not refuse to conclude the liability insurance contract.

2. Except for the case as set forth in each of the following items and the case where there is any due reason as provided in the Cabinet Ordinance, the cooperative shall not refuse to conclude the liability mutual aid contract:
 - (1) where the cooperative comes to violate the provisions of the proviso of paragraph 20, Article 10 of the Agricultural Cooperative Society Law;
 - (2) where the cooperative comes to violate the provisions of paragraph 3, Article 12 of the Consumer Livelihood Cooperative Society Law; or
 - (3) where the cooperative comes to violate the provisions of the proviso of paragraph 3, Article 9-2 of the Law on Cooperatives of Small and Medium Enterprises, etc. (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in paragraph 4, Article 9-9 of the same Law).

(Standards for the premium rates and contribution rates)

Article 25. Premium rates of the liability insurance and the contribution rates of the liability mutual aid shall be as lower as possible within the range of compensating reasonable costs under the efficient management.

(Examination, etc. of premium rates)

Article 26. In the case where an application for a license under paragraph 1, Article 3 or paragraph 1, Article 185 of the Insurance Business Law has been filed, if the Prime Minister

conducts its examination as to whether such application conforms to the standards as set forth in item (4), paragraph 1, Article 5 of the same Law (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in paragraph 5, Article 187 of the same Law; hereinafter the same shall be applied in this paragraph), in respect of the liability insurance, the Prime Minister shall, in addition to the standards as set forth in item (4), paragraph 1, Article 5 of the same Law, examine as to whether such application conforms to the provisions of the preceding Article.

2. The matters related to the liability insurance shall not be included in the matters as provided in the Cabinet Office Ordinance under in paragraph 1, Article 123 of the Insurance Business Law (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in Article 207 of the same Law).
3. In the case where an application for approval under paragraph 1, Article 123 of the Insurance Business Law has been made (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in Article 207 of the same Law), if the Prime Minister conducts its examination under Article 124 of the same Law (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in Article 207 of the same Law; hereinafter the same shall be applied in this paragraph), in respect of matters related to the premium rates of the liability insurance, the Prime Minister shall, in addition to the standards as provided in item (2), Article 124 of the same Law, examine as to whether such application conforms to the provisions of the preceding Article.

Article 26-2. With respect to the liability insurance, the provisions of Article 10-2, Article 10-3, paragraph 2 and the latter part of paragraph 3, Article 10-4, paragraph 4, Article 10-5 and paragraph 1 through paragraph 4, Article 10-6 of the Law concerning Non-life Insurance Rating Organization (Law No. 193, 1948) shall not be applied.

2. With respect to application of the provisions of paragraph 1 and the former part of paragraph 3, Article 10-4 of the Law concerning Non-life Insurance Rating Organization in respect of the liability insurance, in paragraph 1 of the same Article, the words "premium rates within a fixed range centering on the standard full rates related to the filing (hereinafter referred to as "range rates" in this Article)" shall be read as "standard full rates"; in the former part of paragraph 3 of the same Article, "range rates" as "standard full rates" and "to have been approved or to have filed pursuant to the provision of Paragraph 2 of the same article" as "to have been approved."
3. With respect to application of the provisions of paragraph 1 through paragraph 3, Article 10-5 of the Law concerning Non-life Insurance Rating Organization in respect of the

liability insurance, in paragraph 1 of the same Article, the words "upon lapse of the period as stipulated in Paragraphs 1 and 2, Article 10-2 on the standard full rates, and, furthermore, upon recognition of the standard full rates conforming to the provision of Article 8" shall be read as "upon recognition of the said standard full rates conforming to the provision of Article 8; and Article 25 of the Automobile Liability Security Law (Law No. 97, 1955)"; in paragraph 2 of the same Article, "hearing of opinions and examination of conformability pursuant to the provisions of paragraph 1 or paragraph 2, Article 10-3" as "examination of conformability to the provisions of Article 8, and Article 25 of the Automobile Liability Security Law"; in paragraph 3 of the same Article, "upon recognition that the standard full rates do not conform to the provision of Article 8" as "upon recognition that the standard full rates do not conform to the provision of Article 8, or Article 25 of the Automobile Liability Security Law."

Article 26-3. If the Prime Minister considers that the premium of the liability insurance exceeds the reasonable cost under the efficient management, the Prime Minister may order the insurance company or the non-life insurance rating organization as stipulated in item (3), paragraph 1, Article 2 of the Law concerning Non-life Insurance Rating Organization to change the premium rates of the liability insurance or the standard full rates (referred to as "standard full rates" in Article 28 and Article 29-2) as set forth in item (6) of the same paragraph.

(Examination, etc. of the mutual aid rules related to the business of liability mutual aid performed by the agricultural cooperatives, etc.)

Article 27. In the case where the administrative agency (meaning the administrative agency as stipulated in paragraph 1, Article 98 of the Agricultural Cooperative Society Law, including Prefectural Governors who are stipulated to do service belonging to authorities of the Minister of Agriculture, Forestry and Fisheries pursuant to the provision of paragraph 11 of the same Article) intends to give its approval of the mutual aid rules in respect of the business of the liability mutual aid pursuant to the provision of paragraph 1, Article 11-4 of the same Law to the agricultural cooperatives, etc. which intends to conduct the business of the liability mutual aid (including the business of the re-mutual aid of the liability mutual aid assumed by a contract of the liability mutual aid (hereinafter referred to as "re-mutual aid") or the business of the retrocession-mutual aid of the re-mutual aid assumed by a contract of the re-mutual aid (hereinafter referred to as "retrocession-mutual aid"; hereinafter the same shall be applied)), such agency shall examine as to whether the said agricultural cooperatives, etc. conforms to the standards as set forth in item (1) and item (2), and as to whether those matters related to the method of implementation of the business, the mutual aid contract or the contribution out of those matters as described in the said mutual

aid rules conform to the standards as set forth in item (3) of the preceding paragraph.

- (1) That the said agricultural cooperatives, etc. owns the property basis sufficient to soundly and efficiently carry out the business of the liability mutual aid, and an estimated balance of earnings and expenses related to the business of the liability mutual aid is good.
 - (2) That the said agricultural cooperatives, etc., in view of its personnel structure etc., is possessed of knowledge and experience to perform the business of the liability mutual aid in an accurate, fair and effective manner, and has sufficient social credibility.
 - (3) That matters as described in the liability mutual aid rules conform to the following standards:
 - (a) That there is no possibility that the content of the mutual aid contract is lacking in protection of the policyholder of mutual aid, the insured of mutual aid, the person who should receive the amount of mutual aid and other related persons (hereinafter referred to as "policyholder of mutual aid, etc." in this item.)
 - (b) That, as for the content of the mutual aid contract, such content shall not be unfairly discriminatory against any specified person.
 - (c) That there is no possibility that the content of the liability mutual aid contract promotes or induces any act impairing the public order or the good morals.
 - (d) That rights and obligations of the policyholder of mutual aid, etc. and the contents of the liability mutual aid contract are clearly and plainly provided to the policyholder of mutual aid, etc.
 - (e) That the contribution conforms to the provision of Article 25 and is reasonable and appropriate, and also shall not be unfairly discriminatory against any specified person.
 - (f) Any other standards as provided in the Ministry of Agriculture, Forestry and Fisheries Ordinance.
2. In the case where the administrative agency as stipulated in the preceding paragraph gives its approval on any change of the liability mutual aid rules in respect of the business of the liability mutual aid pursuant to the provisions of paragraph 3, Article 11-4 of the Agricultural Cooperative Society Law to any agricultural cooperatives, etc. which

performs the business of the liability mutual aid, such agency shall examine whether the implementation method of the business and the matters related to the liability mutual aid contract or the contribution out of those matters described in the liability mutual aid rules conform to the standards as set forth in paragraph 3 of the preceding paragraph.

3. If the administrative agency as stipulated in paragraph 1 deems that the contribution exceeds the reasonable cost under the efficient management, such agency may order change of the contribution rates to the agricultural cooperatives, etc.

(Examination, etc. of the mutual aid business rules related to the business of liability mutual aid to be performed by the consumer cooperatives, etc. and the common facility cooperatives, etc.)

Article 27-2. The provisions of the preceding Article shall be applied mutatis mutandis to the case where the consumer cooperatives, etc. performs the business of the liability mutual aid. In such case, in the same Article, “administrative agency (meaning the administrative agency as stipulated in paragraph 1, Article 98 of the Agricultural Cooperative Society Law, and including Prefectural Governors who are stipulated to do service belonging to authorities of the Minister of Agriculture, Forestry and Fisheries pursuant to the provision of paragraph 11 of the same Article)” shall be read as “administrative agency (meaning the said administrative agency as stipulated in Article 97 of the Consumer Livelihood Cooperative Society Law, and including Prefectural Governors who are stipulated to do service belonging to authorities of the Minister of Health, Labor and Welfare pursuant to the provision of paragraph 2, Article 97-2 of the same law),” “agriculture cooperative society, etc.” as “consumer cooperatives, etc.,” “approval of the liability mutual aid rules in respect of the business of the liability mutual aid pursuant to the provision of paragraph 1, Article 11-4 of the same Law” as “approval of establishment of the rules in respect of the business of the liability mutual aid pursuant to the provisions of paragraph 4, Article 43 of the same Law (hereinafter referred to as “liability mutual aid business rules”),” “liability mutual aid rules” as “liability mutual aid business rules,” “Ministry of Agriculture, Forestry and Fisheries Ordinance” as “Ministry of Health, Labor and Welfare Ordinance,” “acknowledgment of change in the liability mutual aid rules in respect of the business of the liability mutual aid pursuant to the provisions of paragraph 3, Article 11-4 of the Agricultural Cooperative Society Law” as “approval of change in the liability mutual aid business rules in respect of the business of the liability mutual aid pursuant to the provisions of paragraph 4, Article 43 of the Consumer Livelihood Cooperative Society Law.”

2. The provisions of the preceding Article shall be applied mutatis mutandis to the case

where the common facility cooperatives, etc. do business of the liability mutual aid. In such case, in the same Article, "administrative agency (meaning the administrative agency as stipulated in paragraph 1, Article 98 of the Agricultural Cooperative Society Law, and including Prefectural Governors who are stipulated to do service belonging to authorities of the Minister of Agriculture, Forestry and Fisheries pursuant to the provision of paragraph 11 of the same Article)" shall be read as "administrative agency (meaning the administrative agency as stipulated in paragraph 1, Article 111 of the Law on Cooperatives of Small and Medium Enterprises, etc. and including the Prefectural Governors who are stipulated to do service belonging to authorities of the competent Minister pursuant to the provision of paragraph 3 of the same article and the head of the local bureaus and branches who are entrusted a part of authorities of the competent Minister pursuant to the provisions of paragraph 4 of the same Article)," "agricultural cooperative, etc." as "common facility cooperatives, etc.," "acknowledgment of the mutual aid rules in respect of the business of the liability mutual aid pursuant to the provision of paragraph 1, Article 11-4 of the same Law" as "approval of the mutual aid rules in respect of the business of the liability mutual aid pursuant to provision of paragraph 1, Article 9-6-2 of the same Law (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in paragraph 4, Article 9-9 of the same Law)," "Ministry of Agriculture, Forestry and Fisheries Ordinance" as "Ministerial Ordinance as provided by the Minister with jurisdiction over the business," "acknowledgment of change in the liability mutual aid rules in respect of the business of the liability mutual aid pursuant to the provision of paragraph 3, Article 11-4 of the Agricultural Cooperative Society Law" as "approval of change in the liability mutual aid rules in respect of the business of the liability mutual aid pursuant to the provisions of paragraph 3, Article 9-6-2 of the Law on Cooperatives of Small and Medium Enterprise, etc. (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in paragraph 4, Article 9-9 of the same Law)."

(Consent)

Article 28. In the case where the Prime Minister receives an application for license under paragraph 1, Article 3 or paragraph 1, Article 185 of the Insurance Business Law (in respect of the liability insurance, only in the case where it is necessary to examine as to whether such application conforms to the standards as set forth in item (3) and item (4), paragraph 1, Article 5 of the same Law (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in paragraph 5, Article 187 of the same Law) and the provisions of Article 25), the Prime Minister shall, if the Prime Minister intends to give the said license, obtain the consent of the Minister of Land, Infrastructure and Transport in advance.

2. With respect to the part concerning the liability insurance out of the matters provided in

documents as set forth in item (3) or item (4), paragraph 2, Article 4 or item (3) or item (4), paragraph 3, Article 187 of the Insurance Business Law, if the Prime Minister intends to give approval pursuant to the provision of paragraph 1, Article 123 of the same Law (including the case where the provision shall be applied mutatis mutandis in Article 207 of the same Law) or issues an order pursuant to the provision of Article 131 or Article 203 of the same law, the Prime Minister shall obtain the consent of the Minister of Land, Infrastructure and Transport in advance.

3. With respect to the standard full rates of the liability insurance, in the case where a filing pursuant to the provisions of paragraph 1, Article 9-3 of the Law concerning Non-life Insurance Rating Organization has been made, if the Prime Minister intends to shorten the period of lapse of ninety days as stipulated in paragraph 1, article 10-4 of the same Law pursuant to the provisions of paragraph 1, Article 10-5 of the same Law which is read as pursuant to the provisions of paragraph 3, Article 26-2, to a period deemed appropriate, the Prime Minister shall obtain the consent of the Minister of Land, Infrastructure and Transport in advance. Also if the Prime Minister determines not to give an order pursuant to the provisions of paragraph 3, Article 10-5 of the same Law, the same shall be applied.
4. With respect to the premium rates or the standard full rates of the liability insurance, if the Prime Minister intends to give an order for change pursuant to the provisions of Article 26-3 or an order pursuant to the provision of paragraph 5, Article 10-6 of the Law concerning Non-life Insurance Rating Organization, the Prime Minister shall obtain the consent of the Minister of Land, Infrastructure and Transport in advance.
5. In the case where an insurance company violates this Law or any order under this Law or any disposition thereunder, or violates the Insurance Business Law or the Law concerning Non-life Insurance Rating Organization or any order thereunder or any disposition thereunder in respect of the policy conditions or the premium rates of the liability insurance, if the Prime Minister intends to make any disposition pursuant to the provision of Article 133 or Article 205 of the Insurance Business Law, the Prime Minister shall obtain the consent of the Minister of Land, Infrastructure and Transport in advance.

(Consent and consultation)

Article 28-2. If the administrative agency as stipulated in paragraph 1 of Article 27 intends to make disposition as set forth in each of the following items with respect to those rules related to the implementation method of business, the mutual aid contract or the contribution out of the mutual aid rules in respect of the business of the liability mutual aid, such agency shall obtain the consents of the Minister of Land, Infrastructure and Transport and the Prime Minister in advance.

- (1) Order for change pursuant to the provision of paragraph 3 of Article 27;
 - (2) Acknowledgment pursuant to the provisions of paragraph 1 or paragraph 3 of Article 11-4 of the Agricultural Cooperative Society Law; or
 - (3) Disposition pursuant to the provisions of paragraph 2 or paragraph 3 of Article 94-2, or of Article 95 of the Agricultural Cooperative Society Law.
2. With respect to those rules related to the implementation method of the business, the mutual aid contract or contribution out of the mutual aid rules in respect of the business of the liability mutual aid, if the administrative agency as stipulated in the preceding paragraph intends to enact or change the Ministry of Agricultural, Forestry and Fisheries Ordinance under paragraph 2 of Article 11-4 of the Agricultural Cooperative Society Law, such agency shall consult with the Minister of Land, Infrastructure and Transport and the Prime Minister in advance.
3. With respect to those rules related to the implementation method of business, the mutual aid contract or the contribution out of the mutual aid business bylaws in respect of the business of the liability mutual aid, if the administrative agency as stipulated in paragraph 1 of Article 27 which shall be read as and applied *mutatis mutandis* in paragraph 1 of Article 27-2 intends to make disposition as set forth in each of the following items, such agency shall obtain the consents of the Minister of Land, Infrastructure and Transport and the Prime Minister in advance.
- (1) Order for change pursuant to the provision of paragraph 3 of Article 27 which shall be read as and applied *mutatis mutandis* in paragraph 1 of Article 27-2;
 - (2) Approval pursuant to the provision of paragraph 4, Article 43 of the Consumer Livelihood Cooperative Society Law; or
 - (3) Disposition pursuant to the provision of Article 94-2, paragraph 1 or paragraph 2 of Article 95, or Article 95-2 of the Consumer Livelihood Cooperative Society Law.
4. With respect to those rules related to the implementation method of the business, the mutual aid contract or the contribution out of the mutual aid business bylaws in respect of the business of the liability mutual aid, if the administrative agency as stipulated in the preceding paragraph intends to enact or change the Ministry of Health, Labor and Welfare Ordinance under paragraph 1 of the same Article which shall be read as and applied *mutatis mutandis* pursuant to the provision of paragraph 2 of Article 26-3 of the Consumer Livelihood Cooperative Society Law, such agency shall consult with the

Minister of Land, Infrastructure and Transport and the Prime Minister in advance.

5. With respect to those rules related to the implementation method of the business, the mutual aid contract or the contribution out of the mutual aid rules in respect to the business of the liability mutual aid, the administrative agency as stipulated in paragraph 1 of Article 27 which shall be read as and applied mutatis mutandis in paragraph 2 of Article 27-2 shall, if such agency intends to make disposition as set forth in each of the following items, obtain consents of the Minister of Land, Infrastructure and Transport and the Prime Minister in advance.
 - (1) Order for change pursuant to the provision of paragraph 3 of Article 27 which shall be read as and applied mutatis mutandis in paragraph 2 of Article 27-2;
 - (2) Approval pursuant to the provision of paragraph 1 or 3, Article 9-6-2 of the Law on Cooperatives of Small and Medium Enterprise, etc. (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in paragraph 4, Article 9-9 of the same Law); or
 - (3) Disposition pursuant to the provision of Article 105-5 or paragraphs 1 through 3 of Article 106 of the Law on Cooperatives of Small and Medium Enterprise, etc.
6. With respect to those rules related to the implementation method of the business, the mutual aid contract or the contribution out of the mutual aid rules in respect of the business of the liability mutual aid, if the administrative agency as stipulated in the preceding paragraph intends to enact or change the Ministerial Ordinance under paragraph 2 of Article 9-6-2 of the Law on Cooperatives of Small and Medium Enterprises, etc. (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in paragraph 4 of Article 9-9 of the same Law), such agency shall consult with the Minister of Land, Infrastructure and Transport and the Prime Minister in advance.

(Reserve funds)

Article 28-3. Notwithstanding the provision of Article 116 of the Insurance Business Law, the insurance company shall accumulate the total amount of balances of revenue and expense and of invested assets of the business of the liability insurance as reserve funds as provided in the competent Ministerial Ordinance. In such case, the reserve funds accumulated shall not, except the case where the reserve funds are appropriated to cover any deficient balance of the business of the liability insurance and other cases as provided in the competent Ministerial Ordinance, be drawn down.

2. The provision of the preceding paragraph shall be applied mutatis mutandis to the

agricultural cooperatives, etc. In any such case, in the same paragraph, "insurance company" shall be read as "agricultural cooperatives, etc.," "notwithstanding the provision of Article 116 of the Insurance Business Law" as "notwithstanding the provision of Article 11-5 of the Agricultural Cooperative Society Law," and "business of the liability insurance" as "business of the liability mutual aid."

3. The provision of paragraph 1 shall be applied mutatis mutandis to the consumer cooperatives, etc. In any such case, in the same paragraph, "insurance company" shall be read as "consumer cooperatives, etc.," "notwithstanding the provision of Article 116 of the Insurance Business Law" as "notwithstanding the provision of Article 50-5 of the Consumer Livelihood Cooperative Society Law," and "business of the liability insurance" as "business of the liability mutual aid."
4. The provision of paragraph 1 shall be applied mutatis mutandis to the common facility cooperatives, etc. In any such case, in the same paragraph, "insurance company" shall be read as "common facility cooperatives, etc.," and "notwithstanding the provision of Article 116 of the Insurance Business Law", "business of liability insurance" and "business of the liability insurance" as "business of the liability mutual aid."
5. The competent Ministerial Ordinance under paragraph 1 (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in the preceding three paragraphs) shall be an order jointly issued by the Prime Minister, the Minister of Health, Labor and Welfare, the Minister of Agriculture, Forestry and Fisheries, the Minister of Land, Infrastructure and Transport and the Minister having jurisdiction over the business.

(Joint pooling affairs)

Article 28-4. The insurance company and the cooperative (excluding the cooperative which concluded a contract in which the whole of the liability mutual aid assumed by conclusion of a contract of the liability mutual aid is caused to be covered by the re-mutual aid with other cooperatives, and the cooperative which concluded a contract under which the whole of the re-mutual aid assumed by conclusion of a contract of the re-mutual aid is caused to be covered by the retrocession-mutual aid with other cooperatives; the same shall be applied in this Article) shall perform jointly each other the affairs of calculation, allocation and collection of the premium, and the insurance claim payment, etc. (hereinafter referred to as "joint pooling affairs" in this Article) as set forth in the following items.

- (1) The balance of the premium of the liability mutual aid and other amount of money received by the insurance company pursuant to the provision of this Law or the contribution, the re-contribution of the re-mutual aid or the retrocession-contribution

of the retrocession-mutual aid, and other amount of money received by the cooperative pursuant to the provisions of this Law from which the amount of money paid to the Government pursuant to the provisions of Article 78 and expenses for carrying out the business of the liability insurance of the insurance company (meaning the balance of the premium from which the amount expected to be appropriated to the payment of the insurance claim payment and the amount expected to be paid to the Government pursuant to the provisions of the same Article in the future are deducted) or expenses for carrying out the business of the liability mutual aid of the cooperative (meaning the balance of the contribution, re-mutual aid contribution or retrocession-mutual aid contribution from which the amount expected to be appropriated to the payment of the mutual aid claim payment, re-mutual aid claim payment or retrocession-mutual aid claim payment and the amount expected to be paid to the Government in the future pursuant to the provisions of the same Article are deducted) are deducted shall be allocated to the insurance company and the cooperative according to the ratio by the insurance company and the cooperative (hereinafter referred to as "allocation ratio" in this Article) as provided in the bylaws of the following paragraph.

- (2) The balance obtained from the amount of the insurance claim payment and other amount paid by the insurance company pursuant to the provisions of this Law or as provided in the contract of the liability insurance or the liability mutual aid claim payment, the re-mutual aid claim payment or the retrocession-mutual aid claim payment and other money paid by the cooperative pursuant to the provisions of this Law or as provided in the contract of liability mutual aid, re-mutual aid or retrocession-mutual aid from which any amount of money received from the Government pursuant to the provisions of paragraph 4, Article 16 or paragraph 4, Article 17 (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1, Article 23-3) are deducted shall be collected from the insurance company and the cooperative according to the allocation ratio.
2. The insurance company and the cooperative shall prepare bylaws providing the necessary matters concerning the allocation ratio and the joint pooling affairs, and the insurance company shall file the bylaws to the Minister of Land, Infrastructure and Transport and the Prime Minister and the cooperative shall file those to the Minister of Land, Infrastructure and Transport and the Minister of Health, Labor and Welfare, the Minister of Agriculture, Forestry and Fisheries or the Minister having jurisdiction over the such cooperative. If the bylaws are changed, the same shall be applied.
3. The Minister of Land, Infrastructure and Transport may, in order to look into the

management situation of the joint pooling affairs, to the extent of necessity, request the insurance company or the cooperative to submit necessary reports or materials concerning such joint pooling affairs. In any such case, the Minister of Land, Infrastructure and Transport shall consult with the Prime Minister, the Minister of Health, Labor and Welfare, the Minister of Agriculture, Forestry and Fisheries or the Minister having the jurisdiction over the insurance company or the cooperative in advance.

4. The Minister of Land, Infrastructure and Transport, the Prime Minister, the Minister of Health, Labor and Welfare, the Minister of Agriculture, Forestry and Fisheries and the Minister having the jurisdiction over the business may, if it is deemed that the content of the bylaws filed pursuant to the provisions of paragraph 2 violates the laws and regulations or wrongfully and discriminatory treats specified persons, or if it is deemed that the joint pooling affairs is not properly carried out, give an order to the insurance company or the cooperative to the effect that they should jointly change the bylaws and take other necessary measures.

(Filing concerning concerted activity)

Article 29. With respect to concerted activity concerning the business of the liability insurance as set forth in item (1), paragraph 1 of Article 101 of the Insurance Business Law (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in Article 199 of the same Law), if the Prime Minister has given its approval pursuant to the provision of paragraph 1 of Article 102 of the same Law (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in Article 199 of the same Law), the Prime Minister shall notify to the effect to the Minister of Land, Infrastructure and Transport.

(Duty of report of loss ratios, etc.)

Article 29-2. To the person which is designated by the Prime Minister (referred to as "rating organization" in the following paragraph) out of those which are non-life insurance rating organizations and perform calculation of the standard full rates of the liability insurance as provided in the Cabinet Office Ordinance, the insurance company and the cooperative shall report loss ratios and necessary matters for calculation of the insurance rates of the liability insurance or the contribution rates.

2. The cooperative may request the rating organization to furnish materials that have been used as the bases for calculation of the standard full rates of the liability insurance.
3. The Prime Minister shall, if he/she intends to enact or change respectively the Cabinet Office Ordinance under paragraph 1, consult with the Minister of Land, Infrastructure and Transport and the Minister of Health, Labor and Welfare, the Minister of Agriculture,

Forestry and Fisheries and the Ministry having the jurisdiction over the business in advance.

(Agency contract)

Article 30. The insurance companies shall conclude agency contracts concerning the liability insurance with organizations or others established for the purpose of promoting automobile transportation and transportation business and which are deemed to be appropriate in smoothly carrying out the business of the liability insurance.

Section 4. Automobile Liability Insurance Council

(Establishment)

Article 31. The Automobile Liability Insurance Council (hereinafter referred to as "Council") shall be established in the Financial Services Agency.

Article 32. deleted

(Reference to the Council, etc.)

Article 33. In the case as stipulated in paragraph 1 of Article 28, if the Prime Minister intends to make a disposition as stipulated in the same paragraph or if the Prime Minister intends to make a disposition as stipulated in paragraph 2 or paragraph 4 of the same Article, the Prime Minister shall refer the disposition to the Council. In the case as stipulated in paragraph 3 of the same Article, if the Prime Minister intends to shorten the period as stipulated in the former part of the same paragraph or the Prime Minister intends not to give an order as stipulated in the latter part of the same paragraph, the same shall be applied.

2. If the Prime Minister intends to give its consent pursuant to the provisions of paragraph 1, paragraph 3 or paragraph 5 of Article 28-2, the Prime Minister shall refer the matter to the Council.
3. The Council shall, in response to the inquiry pursuant to the provisions of the preceding paragraph, investigate and deliberate with respect to the consent of the Prime Minister pursuant to the provisions of paragraph 1, paragraph 3 or paragraph 5 of Article 28-2.

Article 34. deleted

(Members)

Article 35. Member of Council shall be appointed by the Prime Minister as provided in the Cabinet Ordinance upon obtaining the consent of the Minister of Land, Infrastructure and

Transport..

Article 36 through Article 38 deleted

(Delegation to the Cabinet Ordinance)

Article 39. Organization, members, staff and other necessary matters regarding the Council other than those stipulated in Article 31, Article 33 and Article 35 shall be provided in the Cabinet Ordinance.

Article 40 through Article 70 deleted

CHAPTER IV. GOVERNMENT'S AUTOMOBILE LIABILITY COMPENSATION BUSINESS

(Automobile liability compensation business)

Article 71. The Government shall carry out automobile liability compensation business pursuant to the provisions of this Law.

(Contents of business)

Article 72. In the case where a person has been killed or injured by operation of an automobile, if a victim is unable to make a claim for damages pursuant to the provision of Article 3 for reason that the owner of the automobile is not identified, the Government shall, at the victim's request, indemnify the victim for the damages to the extent of the amount as provided in the Cabinet Ordinance. In the case where a person other than the insured of liability insurance and the insured of mutual aid is liable to compensate for damages pursuant to the provision of Article 3 (excluding the case where such liability arises due to operation of any automobile as stipulated in Article 10), the Government shall, at the victim's request, indemnify the victim for the damages to the extent of the amount as provided in the Cabinet Ordinance.

2. When the Government received a claim pursuant to the provision of paragraph 4, Article 16 or paragraph 4, Article 17 (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1, Article 23-3), the Government shall make reparation pursuant to these provisions.
3. The procedures for the claim under the preceding two paragraphs shall be provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinance.

(Adjustment, etc. with benefits given under other laws and regulations)

Article 73. In the case where a victim is entitled to receive a payment of benefit corresponding to the indemnity for damages pursuant to the provision of paragraph 1 of the preceding Article under the Health Insurance Law (Law No. 70, 1922), the Workmen's Accident Compensation Insurance Law (Law No. 50, 1947) or other laws and regulations as provided in the Cabinet Ordinance, the Government shall not indemnify for the damages pursuant to the provision of paragraph 1 of the preceding Article to the extent of the amount corresponding to such benefit.

2. In the case of the latter part of paragraph 1 of the preceding Article, if the victim has received compensation for damages from the person who is liable to compensate for such damages pursuant to the provision of Article 3, the Government shall not indemnify for damages pursuant to the provision of the latter part of paragraph 1 of the preceding Article to the extent of the amount the victim has received.

(Prohibition of attachment)

Article 74. The right of claim pursuant to the provision of paragraph 1 of Article 72 may not be attached.

(Prescription)

Article 75. The right of claim pursuant to paragraph 4 of Article 16 or paragraph 4 of Article 17 (including the case where the provisions shall be applied *mutatis mutandis* in paragraph 1, Article 23-3) or paragraph 1, Article 72 shall become extinct by prescription after the lapse of two years.

(Subrogation, etc.)

Article 76. If the Government has made indemnity for the damages pursuant to the provision of paragraph 1 of Article 72, the Government shall acquire the right that the victim has against the person who is liable to compensate for damages, to the extent of such amount of compensation.

2. In the case where any damage caused by malicious intent of the policyholder or the insured or the policyholder of mutual aid or the insured of mutual aid, if the insurance company or a cooperative has paid compensation for damages to the victim pursuant to the provision of paragraph 1, Article 16 (including the case where the provisions shall be applied *mutatis mutandis* in paragraph 1, Article 23-3), the Government shall acquire the right owned by the victim against the policyholder or the insured or the policyholder of mutual aid or the insured of mutual aid, to the extent of the amount paid.

3. In the case where the owner's liability for compensation for damage has not arisen, if the insurance company or the cooperative has made the provisional payment to the victim pursuant to the provision of paragraph 1, Article 17 (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1, Article 23-3), the Government may claim the refund thereof against the victim.

(Entrustment of business)

Article 77. The Government may, as provided in the Cabinet Ordinance, entrust the insurance company or the cooperative with a part of its business pursuant to the provision of paragraph 1 of Article 72.

2. Notwithstanding the provisions as set forth in each of the following items, the cooperative may conduct the business entrusted pursuant to the provision of the preceding paragraph:
 - (1) Article 10 of the Agricultural Cooperative Society Law;
 - (2) Article 10 of the Consumer Livelihood Cooperative Society Law; and
 - (3) Article 9-2 or Article 9-9 of the Law on Cooperative of Small and Medium Enterprises, etc.
3. The Minister of Land, Infrastructure and Transport shall, if the Minister of Land, Infrastructure and Transport has entrusted pursuant to the provision of paragraph 1, make a public notice of the name of the insurance company or the cooperative which accepted such entrustment and other matters as provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinance.

(Automobile liability compensation business contribution)

Article 78. The insurance company, cooperative and person who operates automobile as provided in the Cabinet Ordinance out of those as stipulated in Article 10 shall, as provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinance, pay to the Government the amount as provided in the Cabinet Ordinance as Automobile liability compensation business contribution.

(Negligence fine)

Article 79. If the Government has indemnified for the damages pursuant to the provision of the latter part of paragraph 1 of Article 72, the Government may collect the amount as provided in the Cabinet Ordinance as negligence fine from the person who is liable to compensate for damages.

(Disposition for failure to pay the levy)

Article 80. If there is any person who fails to pay automobile liability compensation business contribution under Article 78 or the negligence fine under the preceding Article, the Minister of Land, Infrastructure and Transport shall press the person for payment thereof providing the deadline of payment.

2. The Minister of Land, Infrastructure and Transport shall, if the Minister of Land, Infrastructure and Transport presses for payment pursuant to the provision of the preceding paragraph, dispatch a letter of pressing to the person who is obligated to pay. In this case, the deadline which should be provided in such letter of pressing shall be the date after the lapse of ten or more days counting from the date of dispatch of the letter.
3. Notwithstanding the provision of Article 153 of the Civil Code, the pressing pursuant to paragraph 1 shall have the effect of interruption of prescription.
4. If the person who was pressed pursuant to the provision of paragraph 1 fails to pay automobile liability compensation business contribution or the negligence fine within the deadline provided in the same paragraph, the Minister of Land, Infrastructure and Transport shall make a disposition against the person according to the example of disposition for failing to pay the national taxes.

(Order of preferential rights)

Article 81. The preferential right of automobile liability compensation business contribution under Article 78 and the negligence fine under Article 79 shall be ranked after those of the national taxes and local taxes.

(Transfer of expenditure concerning the automobile liability compensation business)

Article 82. The Government shall, with respect to automobiles as stipulated in Article 10 (excluding those as provided in the Cabinet Ordinance under Article 78 and those operated solely at places other than roads), every fiscal year, as provided in the Budget, transfer the amount corresponding to automobile liability compensation business contribution under Article 78 from the General Account to the Automobile Liability Compensation Business Special Account.

2. The Government shall, every fiscal year, as provided in the Budget, transfer a part of expenditure required for the execution of the business of the automobile liability compensation business as stipulated in this Law from the general account to the Special Account of the automobile liability reinsurance.

(Reports and on-the-spot inspections)

Article 82-2. To the extent of necessity to implement the provisions of Article 78, the Minister of Land, Infrastructure and Transport may order insurance companies or cooperatives to provide reports concerning their business or financial condition, or instruct officials to enter the insurance companies or cooperatives' sales offices, business offices or other premises and inspect the conditions of their business or examine their books, documents and other things, or to question related persons, as provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinances.

2. The provisions of paragraph 2 and paragraph 3 of Article 23-2 shall be applied mutatis mutandis to the on-the-spot inspections and questions pursuant to the provision of the preceding paragraph.

CHAPTER V. MISCELLANEOUS PROVISIONS

(Exemption in the case of double contracts)

Article 82-3. In the case where two or more liability insurance contracts or liability mutual aid contracts are concluded with respect to one unit of automobile, the insurance company or the cooperative shall, with respect to contracts other than the contract concluded at the earliest time among them, be exempted from the liability for indemnity for damages, payment of compensation for damages pursuant to the provision of paragraph 1, Article 16 (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1, Article 23-3), payment of the provisional payment pursuant to the provision of paragraph 1, Article 17 (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1, Article 23-3) (referred to as "indemnity, etc. for damages" in the succeeding paragraph) related to the accident by operation of an automobile which occurred during the insurance periods or the mutual aid periods which overlap the insurance period or the mutual aid period of the contract concluded at the earliest time among them.

2. In the case of the preceding paragraph, if there are two or more contracts which were concluded at the earliest time, the insurance company or the cooperative shall, with respect to one contract out of these contracts, be exempted from the liability for the indemnity, etc. for damages with respect to any amount exceeding the amount obtained by dividing the amount to be paid for the indemnity, etc. for damages regarding such contract by the number of contracts.
3. In the case where the insurance company or the cooperative has, with respect to contracts other than the contract concluded at the earliest time under paragraph 1, received the

claim for payment of compensation for damages pursuant to the provision of paragraph 1, Article 16 (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1, Article 23-3) or payment of the provisional payment pursuant to the provision of paragraph 1, Article 17 (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1, Article 23-3) (hereinafter referred to as "payment of compensation for damages, etc." in this paragraph and the succeeding paragraph), if such insurance company or such cooperative has made the payment of compensation for damages, etc., except for the case where such insurance company or such cooperative or the victim was aware of the fact that the contract concerned with such claim was a contract other than those which was concluded at the earliest time under paragraph 1, to the extent of the amount paid, such insurance company or such cooperative shall acquire the right that the victim has against the person who is liable to compensate for damages and shall lose the right to claim for refund of the benefit paid to the victim.

4. The provision of the preceding paragraph shall be applied mutatis mutandis to the case where the insurance company or the cooperative has, with respect to the contract concluded at the earliest time under paragraph 1, paid the amount which such insurance company or the cooperative should have been exempted from the liability for payment of compensation for damages, etc. pursuant to the provision of paragraph 2. In this case, in the preceding paragraph, "the fact contract concerned with the claim was a contract other than those which was concluded at the earliest time in paragraph 1" shall be read as "the fact that there is a contract which was concluded at the earliest time in paragraph 1," and "the amount paid" as "the amount which should be exempted from liability for payment of compensation for damages, etc. pursuant to the provision of paragraph 2."

(Supervision of business)

Article 83. The business of the Government concerning the automobile liability reinsurance business, the automobile liability mutual aid insurance business and the automobile liability compensation business shall be supervised by the Minister of Land, Infrastructure and Transport.

(Delegation of authorities)

Article 84. The Prime Minister shall delegate authorities under this Law (excluding those as provided in the Cabinet Ordinance) to the Director-General of the Financial Services Agency.

2. Matters belonging to the authorities of the Minister of Land, Infrastructure and Transport

pursuant to the provision of Article 10-2, the preceding Chapter and Article 85 may cause the Director-General of District Transport Bureau to perform them as provided in the Cabinet Ordinance.

(Prohibited acts, etc.)

Article 84-2. No person shall forge or alter an insurance sticker, a mutual aid sticker or an insurance/mutual aid exempt sticker, for the purpose of use thereof, nor shall use such forged or altered sticker.

2. No person shall manufacture the article bearing external appearance similar to the insurance/mutual aid exempt sticker for the purpose of use thereof nor shall use such articles.
3. No person shall, except in the case pursuant to the provisions of this Law and other cases where there are due reasons, issue an insurance sticker or mutual aid sticker to other persons.
4. Matters to be observed by the insurance company or the cooperative with respect to securing proper issue of the insurance sticker or mutual aid sticker shall be provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinance.

(Presentation of certificate)

Article 85. If the Minister of Land, Infrastructure and Transport deems it necessary for achieving the purpose under Article 1, the Minister of Land, Infrastructure and Transport may cause official to request any person driving an automobile to present the certificate of automobile liability insurance or the certificate of automobile liability mutual aid on the road or in any other place where the automobile is located.

2. The official mentioned in the preceding paragraph shall carry the voucher showing their status with them and show such voucher to related persons if they are requested to do so.

(Delegation to the Cabinet Ordinance)

Article 85-2. In addition to those as stipulated in this Law, matters necessary for enforcement of this Law shall be provided in the Cabinet Ordinance.

(Duty of the Minister of Land, Infrastructure and Transport)

Article 86. The Minister of Land, Infrastructure and Transport shall, in exercising his/her authorities as stipulated in this Law, endeavor not to fail to protect the victims.

CHAPTER VI. PENAL PROVISIONS

Article 86-2. A person who has violated the provision of paragraph 1 of Article 84-2 shall be sentenced to the penal servitude for a period not exceeding three years or a fine not exceeding one million yen, or to both.

Article 86-3. A person who comes under any of the following items shall be sentenced to penal servitude for a period not exceeding one year or a fine not exceeding five hundred thousand yen:

- (1) a person who has violated the provisions of Article 5;
- (2) a person who has violated the provisions of paragraph 1, Article 23-9, by having divulged confidential information learned concerning such business or used such information for personal gain; or
- (3) a person who has violated the provisions of paragraph 2 or paragraph 3 of Article 84-2.

Article 87. A person who has, by fraudulent or other wrongful means, been issued or reissued an automobile liability insurance certificate or an automobile liability mutual aid certificate or an insurance sticker, mutual aid sticker or insurance/mutual aid exempt sticker shall be sentenced to penal servitude for a period not exceeding six months or a fine not exceeding two hundred thousand yen.

Article 87-2. A person who has violated an order pursuant to the provisions of paragraph 4, Article 16-8 (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1, Article 23-3) shall be sentenced to a fine not exceeding one million yen.

Article 88. A person who comes under any of the following items shall be sentenced to a fine not exceeding three hundred thousand yen:

- (1) a person who has violated the provisions of Article 8 or paragraph 1 or paragraph 2 of Article 9-3 (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in paragraph 3, Article 9-5 and paragraph 4, Article 10-2);
- (2) a person who does not submit a report, or submit a false report, or prevents, obstructs or evades an inspection, or does not respond to or responds falsely to questions, pursuant to the provisions of paragraph 1, Article 23-2 (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1, Article 23-3) or in paragraph 1, Article 82-2; or

- (3) a person who does not submit a report or materials, or submits a false report or materials pursuant to the provisions of paragraph 3, Article 28-4.

Article 88-2. If any of the following items apply, an officer or employee of a designated dispute settlement body who has engaged in illegal conduct shall be sentenced to a fine not exceeding three hundred thousand yen:

- (1) in the case of terminating all dispute settlement activities without receiving permission pursuant to the provision of paragraph 1, Article 23-15;
- (2) in the case of not furnishing books, or not making entries in books, or making false entries in books, or not retaining books in violation of the provisions of Article 23-16; or
- (3) in the case of not submitting a report, or submitting a false report, or rejecting, obstructing or evading an inspection, or not responding to or responding falsely to questions pursuant to the provision of paragraph 1, Article 23-17.

Article 89. A person who comes under any of the following items shall be sentenced to the fine not exceeding two hundred thousand yen:

- (1) a person who has violated the provision of paragraph 3, Article 9-3 (including the case where the provisions shall be applied *mutatis mutandis* in paragraph 3, Article 9-5);
- (2) a person who has violated the provisions of the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinance under the provision of paragraph 4, Article 84-2; or
- (3) a person who has refused or disturbed the presentation pursuant to the provision of paragraph 1, Article 85.

Article 90. If a representative of a legal person or an agent, employee or any other person of a legal person or a person has committed any of the offenses under item (1) or item (2) of Article 86-3 or Article 87 through the preceding Article with respect to the business or property of the legal person or person, not only the person who has committed the offence shall be punished but also the legal person or person concerned shall also be sentenced to the fine as respectively mentioned in this Article.

Article 91. In the case where any of the following items applies to an insurance company or the cooperative, director or officer of such insurance company (in the case of a foreign insurance company, etc. as stipulated in paragraph 9, Article 2 of the Insurance Business

Law, the representative of such foreign insurance company in Japan; hereinafter the same shall be applied) or director of such cooperative shall be sentenced to a fine not exceeding one million yen:

- (1) in the case of not submitting a filing, or submitting a false filing, pursuant to the provisions of Article 16-6 (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1, Article 23-3);
 - (2) in the case of not submitting a report or materials, or submitting a false report of materials, pursuant to the provisions of paragraph 2, Article 23-12;
 - (3) in the case of violating the provisions of paragraph 1 or paragraph 2 of Article 24; or
 - (4) in the case of violating an order pursuant to the provisions of paragraph 4, Article 28-4.
2. If the insurance company or the non-life insurance rating organization has violated an order pursuant to the provisions of Article 26-3, director or officer of the insurance company or director of such non-life insurance rating organization shall be sentenced to the fine not exceeding one million yen.
 3. If the cooperative has violated an order pursuant to the provisions of paragraph 3, Article 27 (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1 and paragraph 2 of Article 27-2), director of such cooperative shall be sentenced to a fine not exceeding one million yen.

Article 92. A person who has received an explanation (including an explanation in a case regarded as an explanation etc. made in writing pursuant to the provisions (including cases where the provision shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1, Article 23-3) of paragraph 5, Article 16-5) pursuant to the provisions of paragraph 1, Article 16-5 (including the case where the provision shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1, Article 23-3) by fraudulent or other wrongful means shall be sentenced to a fine not exceeding one hundred thousand yen.

Supplementary Provisions [Extract]

(Effective date)

1. The effective date of this Law shall be provided in the Cabinet Ordinance within a time

limit not to exceed eight months counting from the date of promulgation.

(Special exceptions to transfer from the General Account)

2. The provisions of paragraph 2, Article 82 shall not be applied until further notice.
3. In the case of the preceding paragraph, in Article 3 of the Automobile Liability Compensation Business Special Account Law (Law No. 134, 1955; hereinafter referred to as "the Special Account Law"), the words "funds transferred from the General Account pursuant to the provision of paragraph 2 of the same Article, Article 76 of the Law" shall be read as "Article 76 of the Law."

(Automobile accident prevention program)

4. In order to improve protection for victims and contribute to the prevention of automobile accidents, until further notice the Minister of Land, Infrastructure and Transport shall make or amend programs concerning projects related to measures to improve protection for victims or prevent the occurrence of automobile accidents (hereinafter referred to as "automobile accident prevention program") by appropriating assets that have been accrued to the Automobile Accident Prevention Account pursuant to the provision of paragraph 3 of the Special Account Law Supplement, after conversion pursuant to the provisions of paragraph 15 of the Special Account Law Supplement as stipulated by paragraph 4, Article 4 of the Supplement to the Law to Partially Amend the Automobile Liability Security Law and the Automobile Liability Reinsurance Special Account Law (Law No. 83, 2001).
5. Based on the automobile accident prevention programs, the government shall stably provide the fund in paragraph 4, Article 4 of the National Organization for Automotive Safety and Victims' Aid Law (Law No. 65, 1973) and the loans in Article 40 of the same Law to the National Organization for Automotive Safety and Victims' Aid, as well as subsidies to the National Organization for Automotive Safety and Victims' Aid's and persons who implement projects pursuant to the automobile accident prevention programs.
6. If the Minister of Land, Infrastructure and Transport make or amend an automobile accident prevention program, the Minister shall consult in advance with the Minister of Finance and the National Public Safety Commission.

(Subsidies appropriated for premiums, etc.)

7. In order to appropriate for the premiums partially for liability insurance contracts or the

contribution for liability mutual aid contracts that policyholders and policyholders of mutual aid should pay to insurance companies or cooperatives for liability insurance contracts or liability mutual aid contracts that will become effective during the period from April 1, 2002 until March 31, 2008, within the scope of the budget the government shall grant a subsidy corresponding to the amount that should be appropriated (hereinafter referred to as “subsidies appropriated for premiums, etc.”) to insurance companies or cooperatives as provided in the Cabinet Ordinances.

8. The subsidies appropriated for premiums, etc. shall be granted without delay by the fiscal year following the fiscal year that includes the date on which the liability insurance or liability mutual aid becomes effective.

Supplementary Provisions (Law No. 83, June 29, 2001) [Extract]

(Effective date)

Article 1. This Law shall take effect as from April 1, 2002.

(Interim measures)

Article 2. With regard to the reinsurance relationship concluded between the government and insurance companies and the insurance relationship concluded between the government and cooperatives before this Law became effective, the provisions of Article 40 through Article 51 and Article 83 of the Automobile Liability Security Law prior to amendment pursuant to the provisions of Article 1 (hereinafter referred to as “the old Automobile Liability Security Law”) shall remain in effect after this Law became effective.

2. In the case of the preceding paragraph, the words “Special Account of the automobile liability reinsurance” in Article 51 of the old Automobile Liability Security Law that shall be deemed to be in effect pursuant to the provision of the same paragraph shall be read as “Special Account of the automobile liability compensation business”; in item 1, paragraph 1, Article 28-4 of the Automobile Liability Security Law after amendment pursuant to the provisions of Article 1 (hereinafter referred to as “the new Automobile Liability Security Law”), “Article 78” as “Article 40 and Article 46 of the Automobile Liability Security Law before amendment pursuant to the provisions of Article 1 of the amended law (hereinafter referred to as “the old Automobile Liability Security Law that shall remain in effect”) which shall be deemed to remain in effect pursuant to the provisions of Article 78 and paragraph 1, Article 2 of the Supplement Provisions to the Law to Partially Amend the Automobile Liability Security Law and the Special Account of the Automobile Liability Reinsurance Law (Law No. 83, 2001. Hereinafter referred to as “the revised

law”) (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1, Article 50 of the old Automobile Liability Security Law that shall remain in effect); in item 2 of the same paragraph, “including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis”) as “including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis) and Article 40 and Article 45 of the old Automobile Liability Security Law that shall remain in effect (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1, Article 50 of the old Automobile Liability Security Law that shall remain in effect); in paragraph 2 of the Supplementary Provisions to the new Automobile Liability Security Law, “paragraph 2, Article 82” as “paragraph 2, Article 82 and Article 50 of the old Automobile Liability Security Law that shall remain in effect”; in paragraph 3 of the Supplementary Provisions to the new Automobile Liability Security Law, “, Article 76 of the Law” as “Article 76 of the Law”; in paragraph 13 of the Supplementary Provisions to the Special Account Law, “payments, and transfers from the General Account pursuant to the provisions of Article 51 of the old Automobile Insurance Security Law that shall remain in effect” as “payments”; in paragraph 16 of the Supplemental Provisions to the Special Account Law, “, transfers from the General Account pursuant to the provisions of Article 51 of the old Automobile Liability Security Law that shall remain in effect and supplemental miscellaneous revenues” as “and supplemental miscellaneous revenues”; and in paragraph 18 of the Supplementary Provisions to the Special Account Law, “payments, and transfers from the General Account pursuant to the provisions of Article 51 of the old Automobile Liability Security Law that shall remain in effect” as “payments.”

Article 3. For an insurance claim payment that an insurance company should pay to the insured under a liability insurance contract that formed a reinsurance relationship between the government and the insurance company before this Law became effective or a payment of compensation an insurance company should pay to a victim pursuant to the provisions of paragraph 1, Article 16 of the new Automobile Liability Security Law, or for a mutual aid claim payment that an cooperative should pay to the insured of mutual aid under a liability mutual aid contract that formed an insurance relationship between the government and the cooperative before this Law became effective or a payment of compensation a cooperative should pay to a victim pursuant to the provisions of paragraph 1, Article 16 of the new Automobile Liability Security Law applied mutatis mutandis in paragraph 1, Article 23-3 of the new Automobile Liability Security Law, the provisions of Article 16-6 of the new Automobile Liability Security Law (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1, Article 23-3 of the new Automobile Liability Security Law) shall not be applied.

(Article 4 omitted)

(Interim measures concerning penal provisions)

Article 5. The application of penal provisions for conduct committed before this Law became effective shall follow past precedents.

(Delegation to the Cabinet Ordinance)

Article 6. Interim measures that become necessary for enforcement of this Law, other than those as provided in Article 2 through the preceding Article of the Supplementary Provisions, shall be provided in the Cabinet Ordinance.

D
P
U

ENFORCEMENT ORDINANCE OF THE AUTOMOBILE LIABILITY SECURITY LAW

(Cabinet Ordinance No. 286, October 18, 1955)

History of Amendment

No. 170, June 23, 1960
No. 227, August 4, 1960
No. 233, June 1, 1962
No. 288, July 9, 1962
No. 326, September 13, 1963
No. 8, January 20, 1964
No. 250, July 16, 1964
No. 291, September 1, 1964
No. 203, June 29, 1966
No. 203, July 24, 1967
No. 274, September 1, 1967
No. 12, February 5, 1968
No. 270, October 31, 1969
No. 310, December 19, 1969
No. 263, September 18, 1970
No. 254, September 4, 1973
No. 331, October 30, 1973
No. 350, November 27, 1973
No. 11, January 24, 1975
No. 202, June 27, 1975
No. 347, December 5, 1975
No. 48, March 31, 1977
No. 261, June 27, 1978
No. 13, January 30, 1979
No. 11, January 30, 1981
No. 141, April 21, 1981
No. 6, January 21, 1983
No. 110, May 24, 1983
No. 35, March 17, 1984
No. 176, June 6, 1984
No. 268, September 7, 1984
No. 4, January 22, 1985

No. 198, June 28, 1989
 No. 4, January 22, 1991
 No. 259, July 24, 1992
 No. 276, September 13, 1996
 No. 84, March 28, 1997
 No. 258, August 1, 1997
 No. 262, September 3, 1999
 No. 312, June 7, 2000
 No. 419, December 21, 2001

(Owners of automobiles which are not required to effect the liability insurance or the liability mutual aid and scope of business thereof)

Article 1. The persons as provided in the Cabinet Ordinance under Article 10 of the Automobile Liability Security Law (hereinafter referred to as "Law") and such person's business as provided in the Cabinet Ordinance under the same Law shall be as follows:

- (1) The State: The business necessary for executing the duties of the Self-Defense Forces as stipulated in the Self-Defense Forces Law (Law No. 165, 1954) in the case of using automobiles to which the provisions of the Road Vehicles Act (Law No. 185, 1951) are not applied pursuant to the provisions of Paragraph 1, Article 114 of the Self-Defence Forces Law.
- (2) The forces of the United States of America stationed in Japan under the Treaty of Mutual Cooperation and Security between Japan and the United States of America: The business necessary for executing the duties.
- (3) The forces of United Nations stationed in Japan under the Agreement on the Status of the United Nations' Forces in Japan: The business necessary for executing the duties.

(Automobiles unnecessary to deliver insurance/mutual aid exempt sticker)

Article 1-2. The mini-sized motor vehicles not subject to the inspection and mopeds as provided in the Cabinet Ordinance under Paragraph 1, Article 10-2 of the Law shall be the mini-sized motor vehicles not subject to the inspection and mopeds which are put into operation for the purpose of the business as set forth in each item of the preceding article by the persons as set forth in each item concerned.

(Limit of insurance)

Article 2. The limit of insurance under Paragraph 1, Article 13 of the Law shall be the following per dead or injured person:

- (1) A dead person
 - (a) For damage due to death (excluding the damage as set forth in subitem (b)): ¥30,000,000
 - (b) For damage due to injury resulting in death: ¥1,200,000

- (2) An injured person resulting in permanent disabilities requiring nursing care (meaning the impediments remained in a body when injuries have been cured; hereinafter the same.)
 - (a) For damage (excluding damage as set forth in subitem (b)) due to permanent disabilities requiring nursing care in the case of permanent disabilities that require nursing care (including the case where two permanent disabilities requiring nursing care come under the same grades) in the case the permanent disabilities that require nursing care come under the grades as provided in Appendix List 1:
The amount as provided in the same List corresponding to the grade which said permanent disabilities requiring nursing care comes to fall
 - (b) For damage from injuries extending to permanent disabilities requiring nursing care: ¥1,200,000

- (3) An injured person (excluding persons as set forth in the preceding item)
 - (a) For damage due to injury (excluding damage as set forth in subitem (b) to subitem (f)): ¥1,200,000
 - (b) For damage due to two or more permanent disabilities which come under the 5th or higher grades as provided in Appendix List 2:
The amount as provided in the same List corresponding to the grade which is higher by three grades than the grade under which the heavier grade comes to fall.
 - (c) For damage due to two or more permanent disabilities which come under the 8th or higher grades as provided in Appendix List 2 (excluding the case as set forth in subitem (b)) :
The amount as provided in the same List corresponding to the grade which is higher by two grades than the grade under which the heavier grade comes to fall.

- (d) For damage due to two or more permanent disabilities which come under the 13th or higher grades as provided in Appendix List 2 (excluding the case as set forth in subitem (b) and subitem (c)):

The amount as provided in the same List corresponding to the grade which is higher by one grade than the grade under which the heavier grade comes to fall (if the amount concerned exceeds the aggregate of the respective grades as provided in the same List, the amount shall be the aggregate.)

- (e) For damage due to two or more permanent disabilities which come under the grades as provided in Appendix List 2 (excluding the case as set forth in subitem (b) to subitem (d)):

The amount as provided in the same List corresponding to the grade under which the heavier permanent disabilities comes to fall.

- (f) For damage due to permanent disability which comes under any of the grades as provided in Appendix List 2 (excluding the case as set forth in subitem (b) to subitem (e)):

The amount as provided in the same List corresponding to the grade under which said permanent disability comes to fall.

2. The limit of insurance under paragraph 1, Article 13 of the Law, in respect of the damage due to the permanent disability in the event that a person already suffering from permanent disability is to be aggravated by another injury to the same part of his/her body, shall be the amount obtained by deducting, from the amount as provided in Appendix List 1 or Appendix List 2 corresponding to the grade of said aggravated permanent disability as provided in these same Lists, the amount as provided in these same Lists corresponding to the grade as provided in these same Lists falling under the permanent disability already existed.

(Claim for payment of compensation for damages against the insurance company)

Article 3. A claim for payment of compensation for damage under Paragraph 1, Article 16 of the Law shall be made in a written statement prescribing the following matters:

- (1) Name and address of the claimant.
- (2) In the case of a claim for a dead person, the personal relationship between him/her and the claimant.
- (3) Names and addresses of the defendant and victim, and the date and location of the accident.

- (4) The vehicle registration number or vehicle number of the automobile involved in the accident as provided in the provisions of the Road Vehicles Act, plate number of such automobile as stipulated in Paragraph 3, Article 446 of the Local Taxes Law (Law No. 226, 1950) (including the case where the provision shall be applied mutatis mutandis in Paragraph 2, Article 1 of the same Law), or the registration number of such automobile as provided in the provisions of the Convention on Road Traffic (in the case where such automobile does not have any of the above numbers, the chassis number.)
 - (5) Name and address of the policyholder.
 - (6) Amount claimed and basis for calculation thereof.
2. The written statement under the preceding paragraph shall be accompanied by the following documents:
- (1) A medical certificate or coroner's certificate.
 - (2) Written statements sufficient to prove the matters under item (2) and item (3) of the preceding paragraph.
 - (3) Written statements sufficient to prove such basis of calculation under item (6) of the preceding paragraph.

(Kind and limited amount of loss, in which the payment of compensation or indemnity by insurance claim payment is to be limited)

Article 3-2. The loss as provided in the Cabinet Ordinance under Article 16-2 of the Law shall be the loss incurred from the victim's inability to work for reason of medical care, and the amount as provided in the Cabinet Ordinance under the same Article shall be ¥19,000 per day.

(Hearing, etc. of insured's opinion)

Article 4. If an insurance company intends to pay compensation for damages, such insurance company shall hear the insured's opinion in advance.

2. If an insurance company has paid compensation for damages, such insurance company shall notify the insured to that effect without delay.

(Procedure for using information and communications technology)

Article 4-2. If an insurance company wishes to submit items pursuant to the provision of

Paragraph 4, Article 16-4 as stipulated in that same paragraph of the Law, the insurance company shall explain to the insured or the victim the type and details of the means it will use as stipulated in the former part of the same paragraph (hereinafter referred to as "electromagnetic means") and obtain their acceptance in writing or by electromagnetic means in advance, as provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinances and the Cabinet Ordinances.

2. An insurance company that has obtained acceptance pursuant to the provision of the preceding paragraph shall not submit the items as stipulated in Paragraph 4, Article 16-4 of the Law to the insured or the victim by electromagnetic means if the insurance company has received request in writing or by electromagnetic means from the insured or the victim to the effect that the insured or the victim would not receive the items submitted by electromagnetic means. This shall not be applied, however, in the case where the insured or victim has again given his/her acceptance pursuant to the provision of the preceding paragraph.

Article 4-3. The provisions of the preceding Article shall be applied mutatis mutandis if the insurance company wishes to submit items as stipulated in the same paragraph pursuant to the provision of Paragraph 5, Article 16-5.

(Amount of provisional payment by insurance company)

Article 5. The amount of the provisional payment under Paragraph 1, Article 17 of the Law per dead person or injured person shall be as follows:

- (1) Dead person: ¥2,900,000
- (2) Person who has sustained any of the following injuries: ¥400,000
 - (a) Having symptoms that spinal cord has been damaged due to fracture of spinal column
 - (b) Fracture of brachium or forearm, also having complication
 - (c) Fracture of thigh or lower leg
 - (d) Rupture of internal organs, also having peritonitis
 - (e) Injury necessitating hospitalization for fourteen days or more, and requiring doctor's treatment for thirty days or more
- (3) Person who has sustained any of the following injuries (excluding injuries as set forth

in subitem (a) to subitem (e) of the preceding item): ¥200,000

- (a) Fracture of spinal column
 - (b) Fracture of brachium and forearm
 - (c) Rupture of internal organs
 - (d) Injury necessitating hospitalization and requiring doctor's treatment for thirty days or more
 - (e) Injury necessitating hospitalization for fourteen days or more
- (4) Person who has sustained injury which requires doctor's treatment for eleven days or more (excluding any injury as set forth in subitem (a) to subitem (e) of item (2), and subitem (a) to subitem (e) of the preceding item): ¥50,000

(Claim for provisional payments against insurance company)

Article 6. The provision of Article 3 (except the part concerning the basis of calculation of the amount claimed) shall be applied mutatis mutandis to the claim for provisional payment under Paragraph 1, Article 17 of the Law.

2. The provision of Paragraph 2 of Article 4 shall be applied mutatis mutandis to the case where the provisional payment under Paragraph 1, Article 17 of the Law has been paid.

(Submission of medical certificate of the designated doctor)

Article 7. If it is regarded particularly necessary, an insurance company may request a person, who has made a claim for insurance claim payment, compensation for damages under Paragraph 1, Article 16 of the Law or the provisional payment under Paragraph 1, Article 17 of the Law, to submit a medical certificate of a doctor designated by the insurance company. In such case, any necessary expenses shall be borne by the insurance company.

(Omission of documents to be attached)

Article 8. Notwithstanding the provisions of Paragraph 2, Article 3 (including the case where the provision shall be applied mutatis mutandis in Article 6), documents under item (1) and item (2) of the same paragraph shall not be required to submit in the case of the following claims:

- (1) Claim for the provisional payment under Paragraph 1, Article 17 of the Law to be made simultaneously with the claim for compensation for damage under Paragraph 1,

Article 16 of the Law.

- (2) Claim for compensation for damage under Paragraph 1, Article 16 of the Law to be made after the claim for the provisional payment under Paragraph 1, Article 17 of the Law.
- (3) Claim for the provisional payment under Paragraph 1, Article 17 of the Law to be made after the claim for compensation for damage under Paragraph 1, Article 16 of the Law.

(Category of automobile)

Article 9. Category of automobile under item (2), Article 20 of the Law shall be as follows:

- (1) **Bus:** Motor vehicles used for transportation of persons, with the passenger capacity of eleven or more (excluding automobile under item (5) and item (15) to item (17))
- (2) **Commercial passenger motor vehicle:** Motor vehicles used for motor transport business, with the passenger capacity of ten or less (excluding automobile under item (5), item (12), item (13), item (14-2), item (16) and item (17))
- (3) **Private passenger motor vehicle:** Motor vehicles used for transportation of persons but not for motor transport business, with the passenger capacity of ten or less (excluding automobile under item (5), item (12), item (13), and item (14-2) to item (18))
- (4) **Tractor of trailer bus:** Motor vehicles used for pulling the vehicle under the succeeding item (excluding automobile under item (12), item (13), item (14-2) and item (16) to item (18))
- (5) **Trailer bus:** Vehicles with no engine used for transportation of persons (excluding automobile under item (12), item (13) and item (14-2) to item (18))
- (6) **Ordinary-sized truck:** Ordinary-sized motor vehicles under Article 3 of the Road Vehicles Act used for transportation of goods (excluding automobile under item (8), item (16) and item (17))
- (7) **Tractor of ordinary-sized trailer truck:** Motor vehicles used for pulling the automobile under the succeeding item (excluding automobile under item (12) to item (14-2), item (16) and item (17))
- (8) **Ordinary-sized trailer truck:** Ordinary-sized vehicles with no engine, under Article 3

of the Road Vehicles Act, which are used for transportation of goods (excluding automobile under item (16) and item (17))

- (9) Small-sized truck: Small-sized motor vehicles under Article 3 of the Road Vehicles Act used for transportation of goods (excluding automobile under item (11), item (12), item (16) and item (17))
- (10) Tractor of small-sized trailer truck: Motor vehicles used for pulling the vehicle under the succeeding item (excluding automobile under item (12) to item (14-2), item (16) and item (17))
- (11) Small-sized trailer truck: Small-sized vehicles with no engine under Article 3 of the Road Vehicles Act used for transportation of goods (excluding automobile under item (12), item (16) and item (17))
- (12) Small-sized two-wheel motor vehicle: Small-sized two-wheel motor vehicles under Article 3 of the Road Vehicles Act (excluding automobile under item (15) to item (17))
- (13) Mini-sized motor vehicle: Mini-sized motor vehicles under Article 3 of the Road Vehicles Act (excluding automobile under item (15) to item (17))
- (14) Large-sized special motor vehicle: Large-sized special motor vehicles as stipulated in Article 3 of the Road Vehicles Act (excluding automobile under item (1) to item (5) and item (15) to item (17))
- (14-2) Small-sized special motor vehicle: Small-sized special motor vehicles under Article 3 of the Road Vehicles Act (excluding automobile under the succeeding item and item (17))
- (15) Emergency services motor vehicle: Fire engines, ambulances and other motor vehicles for emergency use as provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinance (excluding automobile under the succeeding item and item (18))
- (16) Motor vehicle to be merchandized: Motor vehicles operated with the permission of temporary operation under Paragraph 1, Article 34 of the Road Vehicles Act (including the case where the provision shall be applied mutatis mutandis in Paragraph 2, Article 73 of the same Law) or with the permission under Paragraph 1, Article 36-2 of the same Law (including the case where the provision shall be applied mutatis mutandis in Paragraph 2, Article 73 of the same Law), or mini-sized motor vehicles showing the vehicle number plate as provided in the Ministry of Land,

Infrastructure and Transport Ordinance operated for test run, forwarding or other special reasons

(17) Special-purpose motor vehicle: sprinklers cars, advertising cars, hearses and other automobiles for specific use as provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinance (excluding automobile under the preceding item and the succeeding item)

(18) Moped: Motor-driven cycles under Paragraph 3, Article 2, of the Road Vehicles Act

(19) Other motor vehicle: Motor vehicles other than those under each of the preceding items

(Payment or refund of premium in the case where risk has increased or decreased)

Article 10. The amount of premium, for which the insurance company may claim payment pursuant to the provision of Paragraph 4, Article 22 of the Law or the policyholder may claim refund pursuant to the provision of Paragraph 5 of the same Article, shall be the difference between the premium calculated on a daily prorata basis for the number of days from the day on which the risk is increased or decreased to the end of the insurance period out of the whole premium of the liability insurance contract covering the risk which existed prior to being increased or decreased, and the premium calculated on a daily prorata basis for the same number of days as the above out of the whole premium of the liability insurance contract covering a new risk for the same period as that of such insurance contract (in the case where the whole premium is changed after the commencement of the insurance period concerned, the premium is that prior to such change).

2. If the amount calculated pursuant to the provisions of the preceding paragraph contains a fractional amount less than ten yen, or if the amount calculated is less than one hundred yen, that fractional amount or the total of calculated amount shall be rounded down to zero.

(Reasons for refusal of concluding contracts of liability insurance and liability mutual aid)

Article 11. Due reasons as provided in the Cabinet Ordinance under Paragraph 1 and Paragraph 2 of Article 24 of the Law shall be as follows:

- (1) that the application for an insurance contract is on the automobiles as stipulated in Article 10 of the Law;
- (2) that it is apparent that the applicant has made any false statement with respect of any of the matters under each item, Article 20 of the Law;

- (3) that the premium in the case of the liability insurance or the contribution in the case of the liability mutual aid has not been paid; or
- (4) that the application shall be made for a contract in which the last date, which is counted from the date of the application, of the insurance period in the case of the liability insurance or the mutual aid period in the case of the liability mutual aid shall be on or over the period as provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinance.

(Mutatis mutandis provision)

Article 12. The provisions of Article 2 through Article 8 and Article 10 shall be applied mutatis mutandis to the liability mutual aid contract. In such case, in these provisions, the words "limit of insurance" shall be read as "limit of mutual aid," "insurance company" as "cooperative," "policyholder" as "policyholder of mutual aid," "insurance claim payment" as "mutual aid claim payment," "insured" as "insured of mutual aid," "liability insurance" as "liability mutual aid," "premium" as "contribution" and "insurance period" as "mutual aid period."

Article 13 through Article 19 deleted.

(Indemnity amount limit for damage provided by the automobile liability compensation business)

Article 20. The amount as provided in the Cabinet Ordinance under Paragraph 1, Article 72 of the Law shall be those respectively provided in Article 2 as a dead or an injured person.

2. The provisions of Article 3-2 shall be applied mutatis mutandis to the indemnity for damages to be conducted by the Government pursuant to the provisions of Paragraph 1, Article 72 of the Law.

(Laws and regulations to be provided in the Cabinet Ordinance under Paragraph 1, Article 73 of the Law)

Article 21. The laws and regulations to be provided in the Cabinet Ordinance under Paragraph 1, Article 73 of the Law shall be as follows:

- (1) The Mariners Insurance Law (Law No. 73, 1939)
- (2) The Labor Standard Law (Law No. 49, 1947; including the case where it follows this law in other laws)
- (3) The Mariners Law (Law No. 100, 1947; including the case where it follows this law

in other laws)

- (4) The Disaster Relief Act (Law No. 118, 1947)
- (5) The Fire Service Formation Law (Law No. 226, 1947)
- (6) The Fire Service Law (Law No. 186, 1948)
- (7) The Flood Prevention Law (Law No. 193, 1949)
- (8) The Government Employees' Accident Compensation Law (Law No. 191, 1951; including the cases where the provisions shall be applied mutatis mutandis to other laws or it follows this law in other laws)
- (9) The Law concerning Disaster Benefits to whom Cooperated and Assisted in Duties of Police Officers (Law No. 245, 1952)
- (10) The Law concerning Disaster Benefits to whom Cooperated and Assisted in Maritime Safety Agents (Law No. 33, 1953)
- (11) The Law concerning Accident Compensation on Public Service by School Doctors, School Dentists and School Pharmacists of Public Schools (Law No. 143, 1957)
- (12) The Law concerning Benefits for Damage Sustained by Witnesses, etc. (Law No. 109, 1958)
- (13) The government Employees' Mutual Aid Society Law (Law No. 128, 1958; including the cases where the provisions shall be applied mutatis mutandis to other laws and it follows the instances in other laws)
- (14) The National Health Insurance Law (Law No. 192, 1958)
- (15) The Basic Law for Countermeasures against Disasters (Law No. 223, 1961)
- (16) The Local Government Employees' Mutual Aid Society Law (Law No. 152, 1962)
- (17) The Rivers Law (Law No. 167, 1964)
- (18) The Local Government Employees' Accident Compensation Law (Law No. 121, 1967)
- (19) The Law of Health and Medical Service System for the Aged (Law No. 80, 1982)

(20) The Long-term Care Insurance Law (Law No.123, 1997)

(Entrustment of the automobile liability compensation business)

Article 22. The Government may entrust the insurance companies or the cooperatives, pursuant to the provisions of Paragraph 1, Article 77 of the Law, with the business of receipt of claims for payment of indemnity for damages, investigation of the amount of damage to be indemnified, payment of indemnity for damages and other business than the decision of the amount of indemnity for damage out of the businesses pursuant to the provisions of Paragraph 1, Article 72 of the Law.

2. As an entrustment fee, the Government shall pay to the insurance companies or the cooperatives, with which the business was entrusted pursuant to the provisions of the preceding paragraph, the amount which is to cover the appreciate costs incurred under efficient management.
3. The method of payment of the entrustment fee under the preceding paragraph and other general standards concerning the entrustment contract pursuant to the provisions of Paragraph 1 shall be provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinance.

(Delegation of authority)

Article 23. The authority as provided in the Cabinet Ordinance under Paragraph 1, Article 84 of the Law shall be the authority of the Prime Minister as stipulated in Article 35 of the Law.

2. The authority of the Minister of Land, Infrastructure and Transport as stipulated in Paragraph 4, Article 9-2 of the Law which shall be applied mutatis mutandis in Paragraphs 1 and 4 of Article 10-2 of the Law shall be exercised by the Chiefs of the District Transport Bureaus.
3. The authority of the Minister of Land, Infrastructure and Transport as stipulated in Paragraph 1 of Article 85 of the Law may be exercised by the Chiefs of the District Transport Bureaus.

(Delegation to the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinance)

Article 24. In addition to those provided in this Cabinet Ordinance, the procedures and other matters necessary for enforcement of the Law and this Cabinet Ordinance shall be provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinance.

Supplementary Provisions

(Effective date)

1. This Cabinet Ordinance shall take effect as from December 1, 1955. However, the provisions of Paragraph 2 and Paragraph 3 of the Supplementary Provisions shall take effect as from October 20, 1955 and the provisions of Article 11, Article 17 through Article 21 and Article 23 shall take effect as from February 1, 1956.

(Grants of subsidies appropriated for premiums, etc.)

2. Subsidies appropriated for premiums, etc. pursuant to the provision of Article 7 of the Supplementary Provisions to the Law shall be granted based on application by an insurance company or cooperative.

(Payment or refund of premiums or contributions in the case of increased or decreased risk when subsidies appropriated for premiums, etc. will be granted)

3. Notwithstanding the provisions of Article 10 (including the case where the provision shall be applied mutatis mutandis in Article 12; the same shall be applied below in this paragraph,) the amount of the premium or contribution that an insurance company or cooperative may claim for payment pursuant to the provisions of Paragraph 4, Article 22 of the Law (including the case where the provision shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1, Article 23-3 of the Law), or that a policyholder or policyholder of mutual aid may claim for refund pursuant to the provisions of Paragraph 5, Article 22 of the Law (including the case where the provision shall be applied mutatis mutandis in Paragraph 1, Article 23-3 of the Law) under contract for liability insurance or liability mutual aid that becomes effective during the period of time from April 1, 2002 to March 31, 2008 shall be as follows.

- (1) In the case where the risk increases: The amount determined by adding to the amount calculated pursuant to the provisions of Article 10 an amount corresponding to the subsidies appropriated for premiums, etc. allocated to part of the premium or contribution for the contract prior to the increase in risk based on the provisions of Paragraph 7 of the Supplementary Provisions to the Law, and by subtracting the amount of subsidies appropriated for premiums, etc. that should be applied in the case where the contract is formed after the increase in risk.
- (2) In the case where the risk decreases: The amount determined by subtracting from the amount calculated pursuant to the provisions of Article 10 an amount corresponding to the subsidies appropriated for premiums, etc. allocated to part of the premium or contribution

for the contract prior to the decrease in risk based on the provisions of Paragraph 7 of the Supplementary Provisions to the Law, and by adding the amount of subsidies appropriated for premiums, etc. that should be applied in the case where the contract is formed after the decrease in risk.

Supplementary Provisions (Cabinet Ordinance No. 419, December 21, 2001)

(Effective date)

Article 1. This Cabinet Ordinance shall take effect as from April 1, 2002.

(Interim measures)

Article 2. As to liability insurance contracts or liability mutual aid contracts that are in force when this Cabinet Ordinance became effective and whose insurance period or mutual aid period will expire after this Cabinet Ordinance became effective, their limit of insurance or limit of mutual aid shall be regarded as changed into the limit of insurance or the limit of mutual aid as stipulated in the revised Enforcement Ordinance of the Automobile Liability Security Law pursuant to the provisions of Article 1 (hereinafter referred to as "the new Automobile Liability Ordinance"), Article 2 (including the case where the provision shall be applied mutatis mutandis in Article 12 of the new Automobile Liability Ordinance) with regard to accidents resulting from the operation of an automobile that occur after this Cabinet Ordinance became effective, and existing precedent shall continue to be applied with regard to accidents resulting from the operation of an automobile that occur before this Cabinet Ordinance became effective.

2. The indemnity amount limit for damage provided by an automobile liability compensation business for accidents resulting from the operation of an automobile that occur before this Cabinet Ordinance became effective shall follow existing precedent.

Appendix List 1 (Related to Article 2)

Grade	Permanent disability requiring nursing care	Limit of insurance
1st grade	(1) Severe neurological and/or neurobehavioral disorders, requiring nursing care at all times. (2) Severe disabilities in the functions of the thorax and abdominal organs, requiring nursing care at all times.	¥40,000,000
2nd grade	(1) Severe neurological and/or neurobehavioral disorders, requiring nursing care from time to time. (2) Severe disabilities in the functions of the thorax and abdominal organs, requiring nursing care from time to time.	¥30,000,000

Note: Permanent disabilities, which do not fall under those stated in the Appendix List but their conditions correspond to those of the respective grades stated in the Appendix List, shall be deemed to fall under the said grades.

Appendix List 2 (Related to Article 2)

Grade	Permanent disability	Limit of insurance
1st grade	(1) Loss of sight of both eyes. (2) Loss of functions of both mastication and speech. (3) Loss of both upper limbs upwards of the elbow joint. (4) Total loss of the functions of both upper limbs. (5) Loss of both lower limbs upwards of the knee joint. (6) Total loss of the functions of both lower limbs.	¥30,000,000
2nd grade	(1) Loss of sight of one eye and partial loss of vision in the other eye to 0.02 or less. (2) Partial loss of vision in both eyes to 0.02 or less.	¥25,900,000

Grade	Permanent disability	Limit of insurance
	(3) Loss of both upper limbs upwards of the wrist joint. (4) Loss of both lower limbs upwards of the ankle joint.	
3rd grade	(1) Loss of sight of one eye and partial loss of vision in the other eye to 0.06 or less. (2) Loss of the functions of either mastication or speech. (3) Severe disabilities in the functions of the nervous system or in mentality, causing inability to engage in work for the remainder of their lives. (4) Severe disabilities in the functions of the thorax and abdominal organs, causing inability to engage in work for the remainder of their lives. (5) Loss of all of thumbs and fingers on both hands.	¥22,190,000
4th grade	(1) Partial loss of vision in both eyes to 0.06 or less. (2) Severe disabilities in the functions of both mastication and speech. (3) Total loss of hearing in both ears. (4) Loss of one upper limb upwards of the elbow joint. (5) Loss of one lower limb upwards of the knee joint. (6) Loss of the use of all of thumbs and fingers on both hands. (7) Loss of both legs upwards of the Lisfranc's joints.	¥18,890,000
5th grade	(1) Loss of sight of one eye and partial loss of vision in the other eye to 0.1 or less. (2) Severe disabilities in the functions of nervous system or in mentality, causing inability to engage in anything but very light work.	¥15,740,000

Grade	Permanent disability	Limit of insurance
	<ul style="list-style-type: none"> (3) Severe disabilities in the functions of the thorax and abdominal organs, causing inability to engage in anything but very light work. (4) Loss of one upper limb upwards of the wrist joint. (5) Loss of one lower limb upwards of the ankle joint. (6) Total loss of the use of one upper limb. (7) Total loss of the use of one lower limb. (8) Loss of all toes on both feet. 	
6th grade	<ul style="list-style-type: none"> (1) Partial loss of vision in both eyes to 0.1 or less. (2) Severe disabilities in the functions of either mastication or speech. (3) Partial loss of hearing in both ears such a degree that they are unable to hear a loud voice unless it is close to the ear. (4) Total loss of hearing in one ear and partial loss of hearing in the other ear to such a degree of inability to hear a speaking voice at a distance of 40 centimeters or more. (5) Severe deformity or motor impediment in the spinal column. (6) Loss of the use of two of the three major joints in one upper limb. (7) Loss of the use of two of the three major joints in one lower limb. (8) Loss of thumb and all fingers on one hand or loss of four digits including the thumb and index finger of one hand. 	¥12,960,000
7th grade	<ul style="list-style-type: none"> (1) Loss of sight of one eye and partial loss of vision in the other eye to 0.6 or less. (2) Partial loss of hearing in both ears to such a degree of inability to hear a normal speaking voice at a distance of 40 centimeters or 	¥10,510,000

Grade	Permanent disability	Limit of insurance
	<p>more.</p> <p>(3) Total loss of hearing in one ear and partial loss of hearing in the other ear to such a degree of inability to hear a normal speaking voice at a distance of 1 meter or more.</p> <p>(4) Disabilities in the functions of nervous system or in mentality, causing inability to engage in anything but light work.</p> <p>(5) Disabilities in the functions of the thorax and abdominal organs, causing inability to engage in anything but light work.</p> <p>(6) Loss of the thumb and index finger on one hand, or loss of three or more digits including either the thumb or index finger on one hand</p> <p>(7) Loss of the use of thumb and four fingers on one hand, or loss of the use of four digits including the thumb and index finger on one hand.</p> <p>(8) Loss of one leg upwards of the Lisfranc's joints.</p> <p>(9) Pseudoarthrosis with a severe motor impediment in one upper limb.</p> <p>(10) Pseudoarthrosis with a severe motor impediment in one lower limb.</p> <p>(11) Loss of the use of all toes on both feet.</p> <p>(12) Severe deformity in female's appearance.</p> <p>(13) Loss of both testicles.</p>	
8th grade	<p>(1) Loss of sight of one eye or partial loss of vision in one eye to 0.02 or less.</p> <p>(2) Motor impediment of the spinal column.</p> <p>(3) Loss of thumb and one finger on one hand.</p>	¥8,190,000

Grade	Permanent disability	Limit of insurance
	<p>(4) Loss of the use of the thumb and index finger on one hand, or loss of use of thumb and two of more fingers including the index finger on one hand.</p> <p>(5) Shortening of one lower limb by five centimeters or more.</p> <p>(6) Loss of the use of one of three major joints in one upper limb.</p> <p>(7) Loss of the use of one of three major joints in one lower limb.</p> <p>(8) Pseudoarthrosis in one upper limb.</p> <p>(9) Pseudoarthrosis in one lower limb.</p> <p>(10) Loss of all toes on one foot.</p> <p>(11) Loss of a spleen or one kidney on one side.</p>	
9th grade	<p>(1) Partial loss of vision in both eyes to 0.6 or less.</p> <p>(2) Partial loss of vision of one eye to 0.06 or less.</p> <p>(3) Hemianopsia, contraction of the visual field or distortion of the visual field in both eyes.</p> <p>(4) Severe loss in both eyelids.</p> <p>(5) Loss of nose with severe disabilities in the functions thereof.</p> <p>(6) Disabilities in the functions of both mastication and speech.</p> <p>(7) Those who have a partial loss of hearing in both ears to such a degree of inability to hear a normal speaking voice at a distance of one meter or more.</p> <p>(8) Partial loss of hearing in one ear to such a degree of inability to hear a loud voice unless it is close to the ear, and partial loss of hearing in the other ear to such a degree of inability to hear a normal speaking voice at a distance of one meter or more.</p> <p>(9) Total loss of the hearing in one ear.</p>	¥6,160,000

Grade	Permanent disability	Limit of insurance
	<p>(10) Disabilities in the functions of nervous system or in mentality, causing inability to engage in anything but limited work to a considerable extent.</p> <p>(11) Severe disabilities in the functions of the thorax and abdominal organs, causing inability to engage in anything but limited work to a considerable extent.</p> <p>(12) Loss of the thumb on one hand, loss of the index finger and one other finger on one hand, or loss of three digits except the thumb and index finger on one hand.</p> <p>(13) Loss of the use of thumb and one finger on one hand.</p> <p>(14) Loss of two or more toes on one foot including big toe.</p> <p>(15) Loss of the use of all toes on one foot.</p> <p>(16) Severe disabilities in the genital organs.</p>	
10th grade	<p>(1) Partial loss of vision in one eye to 0.1 or less.</p> <p>(2) Disabilities in the functions of either mastication or speech.</p> <p>(3) Dental prostheses on fourteen teeth or more.</p> <p>(4) Partial loss of hearing in both ears to such a degree as to make it difficult to hear a normal speaking voice at a distance of one meter or more.</p> <p>(5) Partial loss of hearing in one ear to such a degree of inability to hear a loud voice unless it is close to the ear.</p> <p>(6) Loss of the index finger on one hand, or loss of two digits except the thumb and index finger on one hand.</p> <p>(7) Loss of the use of the thumb on one hand, loss of the use of the index finger and one finger on one hand, or loss of the use of three digits except the thumb and index finger on one hand.</p>	¥4,610,000

Grade	Permanent disability	Limit of insurance
	(8) Shortening of one lower limb by three centimeters or more. (9) Loss of the big toe on one foot, or loss of four toes except the big toe on one foot. (10) Severe disabilities in the functions of one of three major joints of one upper limb. (11) Severe disabilities in the functions of one of three major joints of one lower limb.	
11th grade	(1) Severe disabilities in focusing or motor impediments in both eyeballs. (2) Severe motor impediments in both eyelids. (3) Severe residual loss in one eyelid. (4) Dental prostheses on ten teeth or more. (5) Partial loss of hearing in both ears to such a degree of inability to hear a low voice at a distance of one meter or more. (6) Partial loss of hearing in one ear to such a degree of inability to hear a normal speaking voice at a distance of forty centimeters or more. (7) Deformity of the spinal column. (8) Loss of either a middle finger or ring finger on one hand. (9) Loss of the use of the index finger on one hand, or loss of the use of two digits except the thumb and index finger on one hand. (10) Loss of the use of two or more toes on one foot including big toe. (11) Disabilities in any thorax or abdominal organs.	¥3,310,000
12th grade	(1) Severe disabilities in the function of focusing or motor impediments in one eyeball.	¥2,240,000

Grade	Permanent disability	Limit of insurance
	<ul style="list-style-type: none"> (2) Severe motor impediments in one eyelid. (3) Dental prostheses on seven teeth or more. (4) Loss of major part of auricle in one ear. (5) Severe deformity of the clavicle, sternum, ribs, scapula or pelvis. (6) Disabilities in the functions of one of three major joints of one upper limb. (7) Disabilities in the functions of one of three major joints of one lower limb. (8) Deformity of a long pipe bone. (9) Loss of the use of either the middle finger or ring finger on one hand. (10) Loss of the second toe on one foot, loss of two toes including the second toe on one foot, or loss of all of third to fifth toes on one foot. (11) Loss of the use of the big toe or four other toes except the big toe on one foot. (12) Obstinate nervous symptoms in affected parts. (13) Severe deformity in male's appearance. (14) Deformity in female's appearance. 	
13th grade	<ul style="list-style-type: none"> (1) Partial loss of vision in one eye to 0.6 or less. (2) Hemianopsia, contraction of the visual field, or distortion of the visual field in one eye. (3) Partial loss of eyelids or residual baldness of eyelashes in both eyes. (4) Dental prostheses on five teeth or more. 	¥1,390,000

Grade	Permanent disability	Limit of insurance
	<ul style="list-style-type: none"> (5) Loss of the little finger on one hand. (6) Loss of part of the bones of thumb on one hand. (7) Loss of part of the bones of index finger on one hand. (8) Inability to bend and stretch the last joint of index finger on one hand. (9) Shortening of one lower limb by one centimeter or more. (10) Loss of one or two of the third to fifth toes on one foot. (11) Loss of the use of the second toe on one foot, loss of the use of two toes including the second toe on one foot, or loss of the use of all of the third to fifth toes on one foot. 	
14th grade	<ul style="list-style-type: none"> (1) Loss in a part of one eyelid, or residual baldness of eyelashes in one eye. (2) Dental prostheses on three teeth or more. (3) Partial loss of hearing in one ear to such a degree of inability to hear a low voice at a distance of one meter or more. (4) Palm-size ugly scar(s) on the exposed part of one upper limb. (5) Palm-size ugly scar(s) on the exposed part of one lower limb. (6) Loss of the use of the little finger on one hand. (7) Loss of part of the bones of digit(s) other than the thumb and index finger on one hand. (8) Inability to bend and stretch the last joint of digit(s) other than thumb and index finger on one hand. (9) Loss of the use of one or two of the third to fifth toes on one foot. (10) Nervous symptoms in affected parts. 	¥750,000

Grade	Permanent disability	Limit of insurance
	(11) Deformity in male's appearance.	

Remarks:

- (1) The measure of vision shall be made according to the international sight-testing chart. In the case of ametropia, such measure shall be made with respect to corrected vision.
- (2) "Loss of thumb or finger" shall mean "loss of, as to the thumb, the part upwards of the finger joint, and as to the other fingers, the parts upwards of the first joint".
- (3) "Loss of the use of the thumb and fingers" shall mean "loss of a half or more of the outer part of thumb and fingers", or "Severe residual motor impediments in the second or the first finger joints (as to the thumb, the finger joint)"
- (4) "Loss of toes" shall mean "loss of all toes".
- (5) "Loss of the use of toes" shall mean "loss of the use of, as to the big toe, a half or more of the outer part, and as to the other toes, the last joint or upwards", or "Severe motor impediments in the second or the first toe joints (as to the big toe, the toe joint)".
- (6) Permanent disabilities, which do not fall under those stated in the Appendix List but their conditions correspond to those of the respective grades stated in the Appendix List, shall be deemed to fall under the said grades.

ENFORCEMENT REGULATIONS OF THE AUTOMOBILE LIABILITY SECURITY LAW

(Ministry of Transport Ordinance No. 66, December 1, 1955)

History of Amendment

- No. 1, January 13, 1956
- No. 27, May 21, 1956
- No. 19, May 25, 1960
- No. 39, July 14, 1962
- No. 55, September 29, 1962
- No. 50, October 1, 1963
- No. 2, February 1, 1964
- No. 65, September 5, 1964
- No. 46, July 30, 1966
- No. 59, December 26, 1969
- No. 10, February 20, 1970
- No. 81, September 18, 1970
- No. 92, December 17, 1970
- No. 32, May 13, 1972
- No. 57, September 29, 1972
- No. 33, September 28, 1973
- No. 37, October 30, 1973
- No. 44, November 27, 1973
- No. 58, December 22, 1973
- No. 53, December 26, 1974
- No. 22, June 27, 1975
- No. 44, October, 30, 1975
- No. 1, January 19, 1977
- No. 36, June 27, 1978
- No. 8, March 15, 1983
- No. 18, June 22, 1984
- No. 5, February 5, 1985
- No. 12, April 11, 1988
- No. 24, July 20, 1989
- No. 15, May 24, 1991
- No. 25, July 29, 1993
- No. 48, November 1, 1994

- No. 7, February 27, 1995
- No. 50, September 13, 1996
- No. 61, November 25, 1996
- No. 129, November 29, 2000
- No. 149, December 21, 2001

(Certificate of automobile liability insurance)

Article 1. The form of a certificate of automobile liability insurance under paragraph 1, Article 7 of the Automobile Liability Security Law (Law No. 97, 1955; hereinafter referred to as "Law") shall be in accordance with Form No. 1.

(Method of preparing a copy of the certificate of automobile liability insurance)

Article 1-2. The method as provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinance under the proviso of paragraph 1, Article 9 of the Law shall be as follows:

- (1) to copy the certificate of automobile liability insurance (including the certificate of automobile liability mutual aid; hereinafter the same shall be applied in this Article), using a copy machine;
- (2) to prepare a copy, on the paper in the same form as that of the certificate of automobile liability insurance, by the same handwriting as that for preparation of such certificate of automobile liability insurance, using a copy paper.
- (3) for the person who has issued the certificate of automobile liability insurance or who has been presented pursuant to the provision of paragraph 3, Article 9 of the Law to transfer the matters stated in such certificate of automobile liability insurance to the paper in the same form as that of such certificate of automobile liability insurance, and sign and seal thereon.

(Insurance sticker)

Article 1-3. The insurance sticker under paragraph 1, Article 9-2 of the Law shall be in accordance with Form No. 1-2.

2. The expiration date of the insurance period under paragraph 2, Article 9-2 of the Law shall be shown using the year and the month.
3. The insurance sticker shall be displayed by being stuck legibly from forward on the outer side of the windshield glass of the mini-sized motor vehicle not subject to the inspection (meaning mini-sized motor vehicle not subject to the inspection under paragraph 1,

Article 58 of the Road Vehicles Act (Law No. 185, 1951; hereinafter the same shall be applied)), moped (meaning motor driven cycle under paragraph 3, Article 2 of the Road Vehicles Act; hereinafter the same shall be applied) or motor vehicle registered in the contract state (meaning such motor vehicle registered in the contract state under paragraph 1, Article 9-2 of the Law; hereinafter the same shall be applied). However, the insurance sticker shall be displayed by being stuck legibly respectively on the left upper part of the vehicle number plate fixed on the rear of the vehicle in the case of the mini-sized motor vehicle not subject to the inspection which has no driver's room or the windshield glass and the mini-sized motor vehicle not subject to the inspection which is put into operation with a temporary operation number plate borrowed pursuant to the provision of paragraph 3, Article 63-2 of the Enforcement Regulations of the Road Vehicles Act (the Ministry of Transport Ordinance No. 74, 1951); in the case of the moped which has no driver's room or the wind shield glass, on the left upper part (or on the front of the moped in the case where there exists no indication plate or it is difficult to stick it on the indication plate) of the indication plate (meaning the indication plate as stipulated in paragraph 3, Article 446 (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in paragraph 2, Article 1 of the Law) of the Local Taxes Law (Law No. 226, 1950); hereinafter the same shall be applied); on the rear of the vehicle legibly in the case of an motor vehicle registered motor vehicle registered in the contract state which has no driver's room or the windshield glass.

Article 1-4. A person who requests reissue of the insurance sticker pursuant to the provision of paragraph 4, Article 9-2 of the Law shall present the certificate of automobile liability insurance to the insurance company.

2. The cases as provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinance under paragraph 4, Article 9-2 of the Law shall be as follows:
 - (1) in the case where the windshield glass on which the insurance sticker is stuck has become unusable due to loss or damage;
 - (2) in the case where it has become unable to indicate the vehicle number plate or the indication plate on which the insurance sticker was stuck due to loss, damage or difficulty in identifying them; or
 - (3) in the case where it is regarded that there is any other due reason for receipt of the reissue.

(Description of basis for calculation of the amount claimed)

Article 2. The description of basis for calculation under item (6), paragraph 1, Article 3 of the Enforcement Ordinance of the Automobile Liability Security Law (the Cabinet Ordinance No. 286, 1955; hereinafter referred to as "Ordinance"), shall be made by specifying the particulars related to claim of medical fee, the contents and the grounds of the amount of damage.

(Damage which should be reported regarding payment, etc.)

Article 3. The damages as provided in the Minister of Land, Infrastructure and Transport Ordinance under Article 16-6 of the Law shall be damages come under subitem (a), item (1), paragraph 1, Article 2 of the Ordinance, damages come under subitem (a), item (2) of the same paragraph, damages come under subitem (b) through subitem (e) of items (3) of the same paragraph, damages come under subitem (f), item (3) of the same paragraph and the 1st grade through 3rd grade of Appendix List 1 of the Ordinance, damage come under paragraph 2 of the same Article, and damages come under Note 1 of Appendix List 1 of the Ordinance or Note 6 of Appendix List 2 of the Ordinance.

(Matters for filing)

Article 3-2. If an insurance company decides to file pursuant to the provisions of Article 16-6 of the Law, it shall submit to the Minister of Land, Infrastructure and Transport a filing describing the matters as set forth below:

- (1) Details of the circumstances of the accident;
- (2) The names, ages and addresses of the insured, wrongdoer and victim, and all other material facts related to the insured, wrongdoer and victim;
- (3) The amount of payment for each damage as set forth in paragraph 1, Article 2 of the Ordinance;
- (4) Specific details of the expenses incurred for payment due to the accident, profit lost due to the accident, pain and suffering and other damages, and the details of the calculations for each reported item;
- (5) In the case of permanent disabilities, the grade comes to fall and the details of the reason for determining such grade;
- (6) In the case of reducing the amount of damages for payment of an insurance claim payment, etc., the percentage of the reduction and the details of the reasons for such

determination;

- (7) In the case where the insurance company has determined that the insured is not liable to compensate for damage, the details of the reason for such determination;
- (8) In the case where the insurance company has determined that damage did not result due to an accident, the details of the reason for such determination; or
- (9) In the case where the insurance company has determined that it is to be exempted from liability to indemnify for damages based on the provisions of Article 14 of the Law, the details of the reasons for such determination.

(Emergency services motor vehicle)

Article 4. Automobile as provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinance under item (15), Article 9 of the Ordinance shall be police motor vehicle equipped with the warning light and the siren as stipulated in paragraph 1, Article 49 of the Safety Regulations of Road Transportation Vehicles (the Ministry of Transport Ordinance No. 67, 1951).

(Vehicle number plate as provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinance under item (16), Article 9 of the Ordinance)

Article 4-2. The vehicle number plate as provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinance under item (16), Article 9 of the Ordinance shall be the temporary operation number plate borrowed as the vehicle number plate pursuant to the provision of proviso of paragraph 3, Article 63-2 of the Enforcement Ordinance of the Road Vehicles Act.

(Special-purpose motor vehicle)

Article 5. Automobiles as provided in the Ministry of Land, Infrastructure and Transport Ordinance under item (17), Article 9 of the Ordinance shall be as follows:

- (1) Motor vehicle for medical treatment and epidemics prevention;
- (2) Motor vehicle for machining work;
- (3) Wiring repair truck;
- (4) Crane truck;
- (5) Mobile mail van;
- (6) Sanitation truck;

- (7) Motor vehicle for sleeping;
- (8) Concrete-mixer truck;
- (9) Radio van;
- (10) Library van;
- (11) Kitchen car;
- (12) Motor vehicle for training (meaning motor vehicle for the use of the designated driving school under paragraph 1 of Article 98 of the Road Traffic Law (Law No. 105, 1960) exclusively for training driving techniques)
- (13) Other automobiles that are similar to those as set forth in each of the preceding items in terms of structures, devices and uses.

(Requirements for cancellation of contracts of the liability insurance)

Article 5-2. The policyholder may cancel contract of the liability insurance in the cases:

- (1) where, in respect of registered motor vehicle, the registration has been deleted pursuant to the provision of paragraph 1, Article 15 of the Road Vehicles Act, or he/she has received a notice of deletion of the registration from the Ministry of Land, Infrastructure and Transport pursuant to the provision of paragraph 3 of the same Article (limited to the cases coming under the reasons as set forth in item (2), paragraph 1 of the same Article) or the registration has been deleted pursuant to the provision of paragraph 1, Article 16 of the same Law;
- (2) where, in respect of the mini-sized motor vehicle or small-sized motor vehicle with two wheels, the use thereof has been terminated and the vehicle number plate has been submitted to the transport administration manager, a head of the Transport Office or to the Light Motor Vehicle Inspection Organization;
- (3) where, in respect of small-sized special motor vehicle or moped, the use thereof has been terminated (in the case where it is provided in the Ordinance of a special ward, city, town or village that small-sized special motor vehicle or moped shall be posted the indication plate issued by such special ward, city, town or village, limited to the case that such indication plate has been submitted to the head of the special ward, city, town or village);
- (4) where, in respect of automobile which have been issued the registration certificate (meaning the registration certificate under paragraph 1, Article 5 of the Law concerning Special Treatments, etc. to the Road Vehicles Act regarding the

Enforcement of the Convention on Road Traffic (Law No. 109, 1964; hereinafter referred to as "Special Treatments Law"); hereinafter the same shall be applied), the export permission thereof under Article 67 of the Customs Law (Law No. 61, 1954) has been obtained for the use thereof in any of the contract states under paragraph 2, Article 2 of the Special Treatments Law;

- (5) where, in respect of motor vehicle registered in the contract state, the export permission thereof under Article 67 of the Customs Law has been obtained;
 - (6) where, in respect of motor vehicle put into operation with the permission for temporary operation under paragraph 1, Article 34 of the Road Vehicles Act (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in paragraph 2, Article 73 of the same Law), the temporary operation permission number plate has been returned to the competent administrative agencies;
 - (6-2) where, in respect of motor vehicle put into operation with the permission under paragraph 1, Article 36-2 of the Road Vehicles Act (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in paragraph 2, Article 73 of the same Law), the forwarding operation permission number plate has been returned to the transport administration manager or a head of the Transport Office;
 - (7) where, in respect of mini-sized motor vehicle not subject to the inspection which is put into operation with the temporary operation number plate borrowed pursuant to the provision of paragraph 3 of Article 63-2 of the Enforcement Regulations of the Road Vehicles Act, the temporary operation permission number plate has been returned to the transport administration manager or a head of the Transport Office.
2. In the case where, at the time of conclusion of a contract of the liability insurance, the policyholder failed, without his/her negligence, to disclose any material fact as stipulated in each item of Article 20 of the Law or misrepresented the matters as stipulated in each item of the same Article due to any malicious intent or gross negligence of the owner or the driver of the automobile other than the policyholder, and in the case where the insurance company was, without its negligence, unaware of that (excluding the case where one month or more has elapsed after such insurance company became aware of that), such insurance company may cancel such contract of the liability insurance.

(On-the-spot inspections)

Article 6. The proof of identity in paragraph 2, Article 23-2 (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1, Article 23-3) shall be in

accordance with Form No. 2.

(Time period as provided in the Minister of Land, Infrastructure and Transport Ordinance under item (4), Article 11 of the Ordinance)

Article 7. The time period as provided in the Minister of Land, Infrastructure and Transport Ordinance under item (4), Article 11 of the Ordinance shall be as follows:

- (1) with regard to automobiles under paragraph 1, Article 58 of the Road Vehicles Act (excluding automobiles under item (3) hereof), the time period determined by adding one month to the effective period of motor vehicle inspection certificate pursuant to the provisions of the same Law;
- (2) with regard to small-sized special motor vehicles under item (14-2), Article 9 of the Ordinance, mini-sized motor vehicles not subject to inspections or mopeds, the time period determined by adding one month to the insurance period or mutual aid period of the liability insurance contract or liability mutual aid contract that will be concluded; or
- (3) with regard to motor vehicles to be merchandised under item (16), Article 9 of the Ordinance, six months.

(Application mutatis mutandis in the provisions concerning liability insurance)

Article 8. The provisions of Article 1, Article 1-3 through Article 3-2 and Article 5-2 shall be applied mutatis mutandis to liability mutual aid.

Article 9 through Article 26. Deleted.

(Claim for indemnity for damage to the Government)

Article 27. The claim for indemnity for damage under paragraph 1, Article 72 of the Law shall be made in writing stating the following matters:

- (1) Name and address of the claimant;
- (2) In the case of a claim in respect of a dead person, the personal relations between the claimant and the dead;
- (3) Name and address of the victim, and the date, time and place of which an injurious act took place;
- (4) In the case of a claim pursuant to the provisions of the latter part of paragraph 1,

Article 72 of the Law, the name and address of the wrongdoer;

- (5) Reasons for being able to make a claim for indemnity for damage to the Government pursuant to the provision of paragraph 1, Article 72 of the Law;
 - (6) The vehicle registration number or the vehicle number, and in the case of the indication plate number or the registration number pursuant to the provisions of the Convention on Road Traffic (the chassis number, in the case where there is no such number) of the automobile concerned is known, such number;
 - (7) In the case where any benefit corresponding to indemnity for damage pursuant to the provision of paragraph 1, Article 72 of the Law shall be received in accordance with other laws and regulations, the basis of such benefit and the amount thereof; and
 - (8) The amount claimed and the basis of calculation thereof (the particulars related to the claim for medical fee, the contents of the amount of damage and basis therefor shall be specified).
2. The written statement in the preceding paragraph shall be attached by the following documents:
- (1) Medical certificate or coroner's certificate;
 - (2) A written statement sufficient to prove the matters under item (2) to item (5) and item (7) of the preceding paragraph;
 - (3) A written statements sufficient to prove the basis for calculation under item (8) of the preceding paragraph;
3. The Minister of Land, Infrastructure and Transport may, if he/she deems it necessary, request the person who made a claim for indemnity for damage under paragraph 1, Article 72 of the Law to submit a medical certificate of a doctor designated by the Minister of Land, Infrastructure and Transport. In this case, any necessary expenses shall be borne by the Government.

(Claim for reparation to the Government)

Article 28. The claim for reparation to the Government under the provisions of paragraph 4, Article 16 or paragraph 4, Article 17 of the Law (including the case where these provisions shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1, Article 23-3 of the Law) shall be made in writing stating the following matters:

- (1) Name and address of the claimant;
 - (2) Names and addresses of the wrongdoer and the victim, and date, time and place of which the injurious act took place;
 - (3) Reasons for being able to make a claim for reparation to the Government pursuant to the provisions of paragraph 4, Article 16 or paragraph 4, Article 17 of the Law (including the case where these provisions shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1, Article 23-3 of the Law);
 - (4) The vehicle registration number or the vehicle number, the indication plate number or the registration number pursuant to the provisions of the Convention on Road Traffic (the chassis number, in the case where there is no such number) of the automobile concerned;
 - (5) Names and addresses of the policyholder or the policyholder of mutual aid; and
 - (6) The amount claimed and the basis for calculation thereof (the particulars related to the claim for medical fee, the contents of the amount of damage and basis therefor shall be specified.)
2. The written statement in the preceding paragraph shall be attached by the following documents:
- (1) A written statement sufficient to prove the matters in item (2) and item (3) of the preceding paragraph; and
 - (2) A written statement sufficient to prove the basis for calculation in item (6) of the preceding paragraph.

(Payment, etc. of the automobile liability compensation business levy)

Article 29. The payment of automobile liability compensation business levy shall be made monthly in a lump.

2. The insurance company and the cooperative shall, if there arises any cause for payment of the automobile liability compensation business levy, submit a filing to that effect to the Minister of Land, Infrastructure and Transport without delay.

(Letter of pressing)

Article 30. The letter of pressing under paragraph 2, Article 80 of the Law shall be in accordance with Form No. 3.

(Voucher showing the status of official who attaches property)

Article 31. The voucher which the official executing disposition pursuant to the provisions of paragraph 4, Article 80 of the Law carries with him/her to show his/her official status in conformity with the instance of disposition of failing to pay the national taxes shall be in accordance with Form No. 4.

(On-the-spot inspections)

Article 31-2. The proof of identity under paragraph 2, Article 23-2 of the Law applied mutatis mutandis in paragraph 2, Article 82-2 of the Law shall be in accordance with Form 5.

(Matters to be observed by the insurance company or the cooperative)

Article 31-3. The matters to be observed by the insurance company or the cooperative for securing proper issue of the insurance stickers or the mutual aid stickers under paragraph 4, Article 84-2 of the Law shall be as follows:

- (1) Not to issue or reissue the insurance sticker or the mutual aid sticker showing different year and month from the year and month to which the expiration date of the insurance period or the mutual aid period of the contract of the liability insurance concerned or the contract of the liability mutual aid concerned;
- (2) In the case where the commencement date of the insurance period or the mutual aid period of the contract of the liability insurance concerned or the contract of the liability mutual aid concerned is fixed to be on and after the day following the date of conclusion of such contract, to issue the insurance sticker or the mutual aid sticker shall be issued within one month prior to the commencement date of the period of such contract.

(Voucher showing the status of official who requests to present the certificate of automobile liability insurance, etc.)

Article 32. The certificate showing the status under paragraph 2, Article 85 of the Law shall be in accordance with Form No. 6.

Supplementary Provisions [Extract]

(Effective date)

1. This Ministerial Ordinance shall take effect as from April 1, 2002.

(Interim measures concerning certificate, etc. of automobile liability insurance)

2. With respect to the certificate of automobile liability insurance that an automobile liability insurance company should issue to a policyholder in respect of liability insurance contracts that become effective during the period of time from April 1, 2002 to March 31, 2008, the insurance company shall indicate in the margin of the certificate of automobile liability insurance using Form 1 as the word "premium" is changed to "amount deducted the subsidies appropriated for premiums etc. from premium" with respect to liability insurance policies that become effective during the period of time from April 1, 2002 to March 1, 2008."
3. The provisions of the preceding paragraph shall be applied mutatis mutandis to liability mutual aid. In this case, in the preceding paragraph, the words "liability insurance" shall be read as "liability mutual aid," "insurance company" as "cooperative," "policyholder" as "policyholder of mutual aid," and "premium" as "contribution."

Form No. 1 (Article 1 related) (Omitted)

Form No. 1-2 (Article 1-3 related) (Omitted)

Form No. 2 (Article 6 related) (Omitted)

Form No. 3 (Article 30 related) (Omitted)

Form No. 4 (Article 31 related) (Omitted)

Form No. 5 (Article 31-2 related) (Omitted)

Form No. 6 (Article 32) (Omitted)

Policy Conditions for Compulsory Automobile Liability Insurance

History of Amendment

December 1, 1955
August 1, 1962
August 1, 1966
October 1, 1970
December 27, 1971
April 1, 2002

(Scope of liability)

Article 1. The company shall pay insurance claim in accordance with the provisions of the policy conditions hereof when the insured is legally liable to compensate for damage resulting from death of or bodily injury to other person arising out of the operation (hereinafter referred to as "accident") of the automobile (hereinafter referred to as "insured automobile") described on the certificate of automobile liability insurance (hereinafter referred to as "certificate") within Japan (including on a Japanese vessel outside of Japanese territorial waters).

(Definitions)

Article 2. The terms "automobile," "operation," "owner" or "driver" used in the policy conditions hereof shall mean, respectively, automobile, operation, owner or driver as stipulated in Article 2 of the Automobile Liability Security Law (hereinafter referred to as "Law").

2. The term "insured" used in the policy conditions hereof shall mean the owner of the insured automobile and driver of such insured automobile.

(Scope of damage and limit of liability)

Article 3. Damage under Article 1 (Scope of liability) shall be the compensation for damage that the insured has paid to the victim and the expenses for first aid, escorting the victim, medical examinations, medical treatment or nursing care paid by the insured on the victim's behalf.

2. The amount of the insurance claim to be paid by the company, (which means the insurance claim payment pursuant to the provision of Article 1; the same shall be applied hereinafter), shall be limited to the limit of insurance as provided in Article 2 of the Enforcement Ordinance of the Law (hereinafter referred to as "limit of insurance").

However, in the case of payment of compensation for damage as provided in paragraph 1, Article 16 of the Law (hereinafter referred to as "compensation for damage"), the total amount of the insurance claim payment and compensation for damage shall be limited to the limit of insurance.

(Commencement date and termination date of insurance obligation)

Article 4. The company's insurance obligation shall commence at the time the insurance contract is formed and terminate at twelve o'clock noon on the final day of the insurance period. However, in the case where the commencement date of the insurance period has been provided beforehand in complying with the wishes of the policyholder, the company's insurance obligation shall commence at such time and terminate at twelve o'clock noon on the final day of the insurance period.

(Duty of disclosure)

Article 5. The company may cancel the insurance contract by sending a notice in writing to the address of the policyholder described on the certificate if the policyholder has failed to disclose facts or has misrepresented matters with respect to the matters as stipulated in Article 20 of the Law through malicious intent or gross negligence at the time of concluding the insurance contract. However, in the case where the company knew this fact or did not know this fact due to its own negligence, this provision shall not be applied.

2. The provisions of the preceding paragraph shall not be applied after the policyholder or the insured has made an application in writing for rectification and the company has given approval thereto, or in the case where the company has not cancelled the insurance contract after the day the company learned of the cause for cancellation and one month or longer including that day has passed.
3. The cancellation under paragraph 1 shall take effect for the future after a lapse of seven days counting from the day the policyholder received the cancellation notice.
4. In the case where the company has paid an insurance claim or compensation for damage due to an accident that occurred before the day on which the cancellation became effective pursuant to the provisions of the preceding paragraph, the company may request a payment for that paid amount against the policyholder.
5. In the case where the company will give the approval under paragraph 2, if it is necessary to correct the premium, the company shall refund or request the different amount from the premium.

6. The provisions of each preceding paragraph shall be applied *mutatis mutandis* in the case where the insured has not reported or has misrepresented the material facts as stipulated in Article 20 of the Law not through the policyholder's own neglect but due to the malicious intent or gross negligence of a person other than the policyholder when concluding the insurance contract.

(Duty of notification)

Article 6. In the case where any of the following items shall be applied after concluding the insurance contract, the policyholder or the insured shall notify the company in writing to that effect without delay.

- (1) In the case of having made changes with respect to the matters as stipulated in Article 20 of the Law.
 - (2) In the case where the insured automobile has become an automobile as stipulated in Article 10 of the Law.
 - (3) In the case of having made changes with respect to matters described in the certificates.
2. In the case of having being notified of the changes in item (1) of the preceding paragraph or in the case of the company knowing the facts without being notified, if the risk has increased or decreased the insurance company will refund or request the difference between the premium for the unexpired insurance period calculated per diem by counting from the day the risk increased or decreased and the premium calculated by computation on a per diem basis based on the identical number of days for a premium that assumes the same insurance period as the contract (in the case of changes to the premium after the commencement of the insurance period, the premium before the change) for liability insurance corresponding to the new risk (referring to the liability insurance pursuant to the provision of Article 5 of the Law; the same shall be applied hereinafter). However, if the amount that should be refunded or requested contains a fractional amount less than ten yen, or if the total amount calculated is less than one hundred yen, that fractional amount or the total amount shall be rounded down to zero.
 3. In the case where an accident has occurred after the risk increased during the insurance period and the company has paid an insurance claim or compensation for damage, if the policyholder or the insured having neglected to inform the company of the changes under the provision of item (1) of paragraph 1, the company may request to the policyholder the payment of that amount the company paid. However, this shall not be applied in the case

where the policyholder has paid the premium as stipulated in the preceding paragraph before the accident occurrence based upon the company's request.

(Occurrence of an insured accident)

Article 7. The policyholder or the insured shall take the following steps, in the case where he/she learns that an insured accident or facts pertaining to the cause of that accident have come to light.

- (1) Inform the company in writing without delay of the following matters.
 - (a) The time and date, location and other conditions of the facts pertaining to the cause of the insured accident that have come to light, and the address, name, age and occupation of the victim;
 - (b) In the case of persons who may be witnesses with respect to the matters as set forth in subitem (a) hereof, the addresses and names of those persons; and
 - (c) In the case of having received a claim for compensation for damage, the details of such claim.
 - (2) In the case where the company asks to submit documents or items to be evidence that the company deems to be especially necessary in addition to the documents under proceeding item (1), submit these items without delay.
 - (3) In the case of being able to claim for compensation for damage to other person, follow the procedures necessary to preserve or exercise that right and perform all measures necessary to prevent and reduce other damage.
 - (4) In the case of initiating a lawsuit or a lawsuit being initiated with respect to claim for compensation for damage, notify the company in writing without delay.
2. With regard to the expenses that are necessary for item (3) in the preceding paragraph, the company shall pay insurance claim, which shall be limited to the limit of insurance, by totaling such expenses with the amount of damage pursuant to the provision of paragraph 1 of Article 3 (Scope of damage and limit of liability). However, in the event of a payment of compensation for damage, the total amount of the insurance claim payment and the compensation for damage shall be limited to the limit of insurance.

(Expenses for lawsuits, etc.)

Article 8. In the case where a dispute arises between the insured and the victim with respect to the damage under Article 1 (Scope of liability), the company shall not be responsible for any expenses paid by the insured concerning lawsuit, compromise or mediation, etc.

(Nullification)

Article 9. In the case where the policyholder or the insured has committed an act of fraud with respect to the insurance contract when concluding the insurance contract, the insurance contract shall be nullified.

(Cancellation)

Article 10. Only in the case where the insured automobile comes under any of the following items, the policyholder may cancel the insurance contract by submitting notification in writing to the company:

- (1) In the case where the registration is deleted pursuant to the provisions of Article 15 or Article 16 of the Road Vehicles Act, with respect to the registered automobile;
 - (2) In the case of having abandoned use and presented the motor vehicle number plate to the chief of a Land Transport Office or a light vehicles inspection organization with respect to a light vehicle or a two-wheeled small-sized motor vehicle;
 - (3) In the case of having abandoned use and presented the number plate to the head of the special ward or mayor of the city, town or village with respect to a small-sized special motor vehicle or moped;
 - (4) In the case of having returned the temporary operation permission number plate to the competent administrative agency with respect to an automobile that received a permission for temporary operation;
 - (5) In the case of having returned a forward operation permission number plate to the manager of a Land Transport Office with respect to an automobile that received a permission for forward operation;
 - (6) In the case of having returned the temporary operation number plate to the chief of a Land Transport Office with respect to an automobile that received a loan of a temporary operation number plate; or
 - (7) In the event of having received an export permission under Article 67 of the Customs Law.
2. In the case of any of the following items are applicable, the company may cancel the insurance contract by written notification mailing to the address of the policyholder described on the certificate, and policyholder may cancel the insurance contract by written notification mailing to the company, respectively.

- (1) In the case of any facts occurring as stipulated in the provision of item 2 of paragraph 1 of Article 6 (Duty of notification); or
 - (2) In the case of another liability insurance contract or another liability mutual aid (means liability mutual aid as stipulated in the provision of Article 5 of the Law; the same shall be applied hereinafter), contract being concluded with respect to the insured automobile, and the termination date of the insurance period or mutual aid period of that contract is the same as or later than the termination date of the insurance period of the contract hereunder.
3. The cancellation under the preceding paragraphs shall take effect only for future dates.
 4. In the case of cancellation under paragraph 1 and paragraph 2 hereof or cancellation under paragraph 1 of Article 5 (Duty of disclosure) or under paragraph 6 of the same Article, the policyholder shall return to the company the certificate and the insurance sticker when the insured automobile is an automobile being issued an insurance sticker, or the certificate when the insured automobile is other automobile.

(Succession of rights and obligations of policyholder)

Article 11. In the case where the insured automobile is assigned, if the assignee or a person designated by the assignee has agreed with the policyholder to succeed the rights and obligations of policyholder and the company has received notification to that effect from the policyholder and the assignee or that designated person, this shall be deemed to be approved by the company as from the time the agreement to succeed the rights and obligations of policyholder was made.

(Alteration of premium)

Article 12. If an alteration of premium relative to the insurance contract takes place after the insurance contract has been concluded but before the insurance period commences, the company shall refund or request the difference between the original premium and altered premium.

(Refund and request of premium)

Article 13. In the case of nullification of the insurance contract due to the willful intent or gross negligence of the policyholder or the insured, the company shall neither lose the right to request the full amount of the premium for the entire insurance period nor refund any premium it has already received.

2. In the case of lapse of the insurance contract due to the willful intent or gross negligence

of the policyholder or the insured, or in the case of cancellation under paragraph 1 of Article 5 (Duty of disclosure) and Article 10 (Cancellation) (excluding in the case where the company cancelled the insurance contract pursuant to the provisions of paragraph 2 of Article 10), the company shall refund to the policyholder the premium based on the cancellation premium table as set forth by the company for the unexpired period.

3. Excluding in the case of preceding two paragraphs, the company shall refund to the policyholder the entire amount of the premium in the case where the insurance contract is nullified, and the premium calculated on a per diem basis for the unexpired period by counting from the following day in the case of lapse.
4. In the case where the insurance contract is cancelled due to reasons for which the company is solely responsible and in the case where the insurance contract is cancelled by the company pursuant to the provision of paragraph 2 of Article 10 (Cancellation), the company shall refund to the policyholder the premium calculated based on the provisions of the preceding paragraph.

(Claim for insurance claim payment)

Article 14. In the case where the insured claim for insurance claim payment based on the insurance contract, the insured shall submit to the company a written notice of claim, together with documents to prove the payment of compensation for damage and all other documents the company deems to be necessary, within 30 days counting from the day after the day when the amount of the damage was fixed between the insured and the victim pursuant to the provisions of paragraph 1 of Article 3 (Scope of damage and limit of liability), or within the extension period the company has approved.

2. The company may request the submission of a medical certificate from a physician designated by the company if the company determines this to be especially necessary. In this case, the company bears the necessary expenses.

(Insurance claim payment)

Article 15. The company shall pay an insurance claim within 30 days counting from the day it has received a claim under the provision of the preceding Article, including that day. However, if the company is unable to complete the necessary investigation within this time period, it shall pay the insurance claim without delay after it has completed its investigation.

(Exemption in the case of double policies)

Article 16. In the case where other liability insurance contract and/or liability for mutual aid

contract has been concluded in addition to the insurance contract hereunder in respect of the insured automobile, the company shall not pay an insurance claim, compensation for damage and the provisional payment under the provisions of paragraph 1 of Article 17 (hereinafter referred to as "provisional payment" in this Article) for an accident that occurred during the insurance period that overlaps with such other insurance period and/or mutual aid period of the contract concluded prior to the conclusion of insurance hereunder.

2. In the case of preceding paragraph, if the company, in response to a claim for compensation for damage or provisional payment (hereinafter referred to as "payment of compensation for damage, etc." in this paragraph and paragraph 4), has paid compensation for damage, etc., the company shall acquire the rights of the victim against the insured who is liable up to the limit of the amount of such payment except in the case where the company or the victim have known the existence of other contract that was concluded prior to the conclusion of the insurance contract hereunder.
3. In the case where other liability insurance contract and/or mutual aid contract has been concluded in addition to the insurance contract hereunder in respect of the insured automobile, if there exist 2 or more policies including this contract concluded at the earliest time, the company shall not pay with respect to any amount that exceeds the amount obtained by dividing the amount of the insurance claim, compensation for damage and provisional payment that should be paid under the insurance contract hereunder by the number of such contracts.
4. In the case of the preceding paragraph, if the company has made a payment in response to a claim for compensation for damage, etc., the company shall acquire the rights of the victim against the insured who is liable up to the limit of the amount of the payment of compensation for damage, etc. that should be exempted pursuant to the provisions of the preceding paragraph, except in the case where the company or the victim has known the existence of the other contract that was concluded at the earliest time.

(Exemption of damage caused by malicious intent)

Article 16-2. The company shall not pay an insurance claim with respect to damage caused by malicious intent of the policyholder or the insured.

(Appraisers and arbitrators, and designated dispute settlement bodies)

Article 17. In the case where any dispute arises between the company and the insured with respect to the settlement of the amount of the insurance claim payment the company should pay, that dispute shall be left to the decision of 2 appraisers, each of whom is selected in writing by each of the parties. In this case, if there is a disagreement between the opinions

of the appraisers, this shall be arbitrated by one arbitrator who shall be selected by both appraisers.

2. The parties shall each be responsible for the expenses of the appraiser they have selected themselves (including remuneration), and shall be responsible for one-half each of all other expenses (including remuneration for the arbitrator).
3. Notwithstanding the provisions of preceding 2 paragraphs, both of the parties may apply for dispute resolution to a designated dispute settlement body as stipulated in the provision of Article 23-5 of the Law in the case where a dispute arises between the company and the insured or the victim with respect to the decision of the amount of insurance claim or compensation for damage that the company should pay.
4. The company shall abide by that mediation in the case where the dispute resolution is conducted by the designated dispute settlement body under the preceding paragraph. However, this provision shall not apply in the case of a decision that has been made by a ruling, compromise or mediation, etc. in a court of law.

(Subrogation)

Article 18. In the case where the insured may claim for compensation for damage against other person, if the company has paid an insurance claim to the insured or compensation for damage to the victims, the company shall be subrogated to the right held by the insured against such other person to the extent not to prejudice the right of the insured but only to the extent of amount it paid.

2. The insured shall submit to the company all of the documents necessary in order to exercise the rights under the preceding paragraph if an insurance claim was paid to the insured or compensation for damage was paid to the victim.

(Re-issue of certificate, etc.)

Article 19. The company shall reissue a certificate or insurance sticker to the policyholder in the case applicable to any of the following items. However, in the case of receiving a reissue of insurance sticker the policyholder shall present his/her certificate.

- (1) Upon submission of a certificate or insurance sticker that is damaged or has become difficult to identify; or
- (2) In the case where a certificate or insurance sticker can not be presented due to theft, fire or loss, upon submission of documents proving such fact.

(Governing law)

Article 20. Any matters not provided in the policy conditions hereof shall be governed by the laws and regulations of Japan.

Supplementary Provisions

When applying the policy conditions hereof, the amount less the amount of the subsidies appropriated for premiums, etc. as stipulated in Article 7 of the Supplementary Provisions to the Law shall be regarded as the total amount of the premium with respect to premiums of an insurance contract having a commencing date during the insurance period as from April 1, 2002 to March 31, 2008.

ภาคผนวก ค

กฎกระทรวง

(พ.ศ.2535)

ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ยกเลิกโดยกฎกระทรวงฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2540)

D
P
U

กฎกระทรวง

ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2535)

ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 และมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 เจ้าของรถซึ่งไม่มีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร จะนำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย โดยเอาประกันภัยไว้กับบริษัทเพื่อคุ้มครองความรับผิดชอบต่อชีวิตร่างกายของผู้ประสบภัยอันเกิดจากการใช้รถนั้นหรืออยู่ในทางหรือจากสิ่งที่ยักรุกหรือติดตั้งในรถนั้น โดยมีจำนวนเงินเอาประกันภัยต่อคนและต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อครั้ง ไม่น้อยกว่าจำนวนที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ซึ่งออกตามความในมาตรา 7 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ข้อ 2 การเอาประกันภัยตามข้อ 1 ต้องมีระยะเวลาประกันภัยไม่น้อยกว่าระยะเวลาที่รถนั้นอยู่ในราชอาณาจักร

ข้อ 3 เมื่อมีการนำรถออกนอกราชอาณาจักร ให้เจ้าของรถนั้นส่งคืนเครื่องหมายแสดงว่ามีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถให้แก่พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองที่รถนั้นออก เว้นแต่รถที่เจ้าของรถนำเข้าออกราชอาณาจักรเป็นประจำและการประกันภัยนั้น ยังไม่สิ้นสุดระยะเวลาเอาประกันภัย

ข้อ 4 กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 6 ตุลาคม พ.ศ.2535 เป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่ 17 กันยายน พ.ศ.2535

(ลงชื่อ) อมเรศ ศิลาอ่อน

(นายอมเรศ ศิลาอ่อน)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์

กฎกระทรวง**ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2535)****ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535**

ยกเลิกโดยมาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540

D
P
U

**กฎกระทรวง
ฉบับที่ 4 (พ.ศ.2535)
ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535**

ยกเลิกโดยกฎกระทรวงฉบับที่ 14 (พ.ศ. 2541)

D
P
U

กฎกระทรวง

ฉบับที่ 5 (พ.ศ.2535)

ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ.2535

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 และมาตรา 13 วรรคสองแห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2535 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ในกรณีบริษัทบอกเลิกกรรมธรรม์ประกันภัยก่อนครบกำหนด ความคุ้มครองไม่ว่าด้วยเหตุใด บริษัทต้องแจ้งการบอกเลิกเป็นหนังสือล่วงหน้าไม่น้อยกว่าสามสิบวันไปยังผู้เอาประกันภัยตามภูมิลำเนาที่ทราบครั้งสุดท้าย โดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับและบริษัทต้องแจ้งการบอกเลิกนั้น ไปยังนายทะเบียนภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่บริษัทส่งหนังสือบอกเลิกไปยังผู้เอาประกันภัย

ข้อ 2 ในกรณีผู้เอาประกันภัยบอกเลิกกรรมธรรม์ประกันภัยก่อนครบกำหนดความคุ้มครองไม่ว่าด้วยเหตุใด ให้บริษัทแจ้งการบอกเลิกนั้นให้นายทะเบียนทราบเป็นหนังสือภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่กรรมธรรม์ประกันภัยสิ้นสุดความคุ้มครอง

ข้อ 3 เมื่อได้มีการบอกเลิกสัญญาประกันภัยตามข้อ 1 หรือ 2 แล้วแต่กรณี ให้เจ้าของรถนั้นส่งคืนเครื่องหมายที่แสดงว่ามีประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถแก่นายทะเบียนหรือทำลายเครื่องหมายนั้นให้อยู่ในสภาพที่ใช้ไม่ได้ภายในกำหนดเวลาดังต่อไปนี้

(1) กำหนดเวลาสิบห้าวันนับแต่วันครบกำหนดสามสิบวันที่บริษัทได้เลิกกรรมธรรม์ประกันภัยตามข้อ 1

(2) กำหนดเวลาสามสิบห้าวันนับแต่วันที่ผู้เอาประกันภัยบอกเลิกกรรมธรรม์ประกันภัยตามข้อ 2

ข้อ 4 กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 6 ตุลาคม พ.ศ.2535 เป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่ 17 กันยายน พ.ศ.2535

(ลงชื่อ) อมเรศ ศิลอ่อน

(นายอมเรศ ศิลอ่อน)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์

กฎกระทรวง

ฉบับที่ 6 (พ.ศ.2535)

ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535

ยกเลิกโดยกฎกระทรวงฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2540)

D
P
U

กฎกระทรวง
ฉบับที่ 7(พ.ศ.2535)

ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 มาตรา 21 และมาตรา 35 วรรคสองแห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ในกรณีบริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 หรือจ่ายให้ไม่ครบให้ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยแล้วแต่กรณี แจ้งต่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยพร้อมข้อเท็จจริงดังนี้

- (1) ใบเสร็จรับเงินหรือหลักฐานการแจ้งหนี้
- (2) สำเนาบัตรประจำตัวใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว หนังสือเดินทางหรือสำเนาทะเบียนบ้าน ในกรณีผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บ
- (3) สำเนามรณบัตร สำเนาทะเบียนบ้าน หรือสำเนาบัตรประจำตัวในกรณีที่ผู้ประสบภัยถึงแก่ความตาย

ในกรณีผู้ประสบภัยถึงแก่ความตาย ให้ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยยื่นเอกสารตาม (3) ด้วย

ข้อ 3 การยื่นคำร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นให้ยื่นตามแบบที่นายทะเบียนกำหนดต่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย กรมการประกันภัย หรือสำนักงานประกันภัยภูมิภาคสำนักงานพาณิชย์จังหวัดหรือสถานที่ที่นายทะเบียนกำหนด

ข้อ 4 ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยต้องร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่มีความเสียหายเบื้องต้นไม่ว่าจะเป็นกรณีตามมาตรา 23 (1) (2) (3) (4) (5) หรือ (6)

ข้อ 5 กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 6 ตุลาคม พ.ศ.2535 เป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่ 17 กันยายน พ.ศ.2535

(ลงชื่อ) อมเรศ ศิลาอ่อน

(นายอมเรศ ศิลาอ่อน)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์

ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 109 ตอนที่ 104 วันที่ 30 กันยายน พ.ศ.2535

กฎกระทรวง

ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2535)

ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535

ยกเลิกโดยกฎกระทรวงฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2541)

D
P
U

กฎกระทรวงฉบับที่ 9 (พ.ศ.2535)**ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535**

อาศัยตามความในมาตรา 5 และมาตรา 6 (4) แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 รถดังต่อไปนี้ไม่ต้องจัดให้มีประกันความเสียหายตามมาตรา 7

- (1) รถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนไว้ก่อนวันที่ 5 เมษายน 2536
- (2) รถยนต์สามล้อที่แปรสภาพมาจากรถจักรยานยนต์ (รถสกายแลป)
- (3) รถใช้งานเกษตรกรรมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

ข้อ 2 กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับได้มีกำหนดหนึ่งปีหกเดือนนับแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ให้ไว้ ณ วันที่ 20 กันยายน 2536

อุทัย พิมพ์ใจชน

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์

กฎกระทรวงฉบับที่ 10 (พ.ศ.2538)**ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535**

อาศัยตามความในมาตรา 5 และมาตรา 8 (4) แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้รถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนไว้ก่อนวันที่ 5 เมษายน 2536 ไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัยความเสียหายตามมาตรา 7 จนกว่าจะถึงกำหนดเสียภาษีประจำปี ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ครั้งต่อไปของรถจักรยานยนต์ดังกล่าวแต่ละคัน

ข้อ 2 กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 23 มีนาคม 2538 เป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่ 17 มีนาคม 2538

อุทัย พิมพ์ใจชน

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์

กฏกระทรวง

ฉบับที่ 11 (พ.ศ.2540)

ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535

ยกเลิกโดยกฏกระทรวง เรื่องกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยตามชนิด ประเภท
และขนาดของรถ พ.ศ.2547

D
P
U

กฎกระทรวง**ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2540)****ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535**

ยกเลิกโดยกฎกระทรวง เรื่องกำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น
จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น และการร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2547

D
P
U

กฎกระทรวง

ฉบับที่ 13 (พ.ศ.2541)

ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535

อาศัยตามความในมาตรา 5 และมาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้ยกเลิกกฎกระทรวง ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ข้อ 2 ให้บริษัทจ่ายเงินสมทบให้แก่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยภายในสามสิบวัน นับแต่วันสิ้นรอบสามเดือนในอัตราร้อยละหนึ่งจุดห้าของเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

การคำนวณเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัยตามวรรคหนึ่งให้ใช้เกณฑ์สิทธิโดยให้นำเบี้ยประกันภัยที่เกิดขึ้นในรอบสามเดือนใดแม้ว่าจะยังไม่ได้รับชำระในรอบสามเดือนนั้นมารวมคำนวณเป็นเบี้ยประกันภัยของรอบสามเดือนนั้น

ข้อ 3 การจ่ายเงินสมทบ ตามข้อ 2 ให้บริษัทจ่ายดังนี้

(1) เงินสด เช็ค ครีฟ

(2) โอนเงินเข้าบัญชีกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยที่ฝากไว้กับธนาคารพาณิชย์

ข้อ 4 ในกรณีที่บริษัทจ่ายเงินสมทบเป็นเช็คหรือครีฟ บริษัทจะต้องส่งจ่ายกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย และเช็คหรือครีฟนั้นต้องเป็นเช็คหรือครีฟที่ไม่ลวงวันที่ล่วงหน้า

ข้อ 5 ในกรณีที่บริษัทส่งเงินสมทบเพื่อจ่ายให้แก่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเกินจำนวนที่ต้องชำระในรอบสามเดือนใด ให้บริษัทที่ยื่นคำร้องตามแบบที่นายทะเบียนกำหนด เพื่อขอชำระเงินในส่วนที่เกินนั้นไปจ่ายเป็นเงินสมทบให้แก่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในรอบสามเดือนต่อ ๆ ไปจนกว่าเงินในส่วนที่เกินนั้นจะหมดลง

ข้อ 6 กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับได้สำหรับการจ่ายเงินสมทบให้แก่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2541 เป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่ 17 มิถุนายน 2541

ไพฑูรย์ แก้วทอง

รัฐมนตรีช่วยว่าการ รักษาราชการแทน

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์

(ราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่มที่ 115 ตอนที่ 39 ลงวันที่ 25 มิถุนายน 2541)

กฎกระทรวงฉบับที่ 14 (พ.ศ.2535)

ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535

อาศัยตามความในมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 และ มาตรา 12 วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้ยกเลิกกฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ข้อ 2 ลักษณะของเครื่องหมายที่แสดงว่ามีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถให้มีลักษณะตามแบบแนบท้ายกฎกระทรวงนี้

ข้อ 3 ให้เจ้าของรถติดเครื่องหมายตามข้อ 2 ไว้ที่กระจกหน้ารถด้านในหันหน้าข้อความด้านหน้าของเครื่องหมายออกด้านนอก

กรณีที่ไม่มีการกระจกหน้ารถ ให้ติดเครื่องหมายดังกล่าวไว้ที่ที่สามารถมองเห็นข้อความด้านหน้าของเครื่องหมายได้ชัดเจน

ข้อ 4 เครื่องหมายที่แสดงว่ามีการประกันภัยความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถตามกฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่ยังมีผลอยู่ก่อนวันที่กฎกระทรวงนี้ใช้บังคับ ให้คงใช้ได้ต่อไปจนกว่าเครื่องหมายนั้นจะสิ้นผล

ข้อ 5 กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2542 เป็นต้น

ให้ไว้ ณ วันที่ 29 ตุลาคม 2541

ไพฑูริย์ แก้วทอง

รัฐมนตรีช่วยว่าการฯ รักษาราชการแทน

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์

กฎกระทรวง

ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2542)

ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 และมาตรา 36 วรรคสองแห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2540 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ ออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้ยกเลิกความในวรรคหนึ่งของข้อ 2 แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ 13 (พ.ศ.2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ข้อ 2 ให้บริษัทจ่ายเงินสมทบให้แก่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยภายในสามสิบวันนับแต่วันสิ้นรอบสามเดือน ในอัตราร้อยละหนึ่งจุดห้าของเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ”

ข้อ 2 กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2542 เป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่ 11 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2542

(ลงชื่อ) ศุภชัย พานิชภักดิ์

(นายศุภชัย พานิชภักดิ์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์

กฎกระทรวง

ฉบับที่ 16 (พ.ศ.2543)

ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 และมาตรา 8 (4) แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ให้รถของหน่วยงานราชการขององค์กรที่จัดตั้งขึ้นตามรัฐธรรมนูญและหน่วยงานราชการที่เป็นอิสระขององค์กรใดๆ ตามที่ระบุไว้ในรัฐธรรมนูญได้รับยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7

ให้ไว้ ณ วันที่ 17 กันยายน พ.ศ.2535

(ลงชื่อ) สุภชัย พานิชภักดิ์

(นายสุภชัย พานิชภักดิ์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์

กฎกระทรวงฉบับที่ 17 (พ.ศ. 2543)

ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

พ.ศ.2535

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 และมาตรา 12 วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้ยกเลิกความในข้อ 2 แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ 14 (พ.ศ. 2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ข้อ 2 ลักษณะของเครื่องหมายแสดงว่ามีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถให้เป็นไปตามแบบทำยกฎกระทรวงนี้ และให้มีสีลวดลายและวัสดุป้องกันการปลอมแปลงตามที่อธิบดีกรมการประกันภัยกำหนด”

ข้อ 2 ให้ยกเลิกแบบเครื่องหมายแสดงว่ามีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถทำยกฎกระทรวง ฉบับที่ 14 (พ.ศ. 2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และให้ใช้แบบเครื่องหมายแสดงว่ามีการประกันความเสียหายสำหรับประสบภัยจากรถทำยกฎกระทรวงนี้แทน

ข้อ 3 เครื่องหมายแสดงว่ามีการประกันภัยความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 14 พ.ศ. (2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่ยังมีผลอยู่ก่อนวันที่กฎกระทรวงนี้ใช้บังคับ ให้คงใช้ต่อไปจนกว่าเครื่องหมายนั้นจะสิ้นผล

ข้อ 4 กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2543 เป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่ 9 มีนาคม 2543

(ลงชื่อ) ไพฑูรย์ แก้วทอง

(นายไพฑูรย์ แก้วทอง)

รัฐมนตรีช่วยว่าการฯ รักษาราชการแทน

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่มที่ 117 ตอนที่ 29 ก วันที่ 1 เมษายน 2543

กฎกระทรวง

กำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยตามชนิด ประเภท แลขนาดของรถ

พ.ศ.2547

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2540 และ มาตรา 7 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 อันเป็นพระราชบัญญัติ ที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลซึ่งมาตรา 29 ประกอบกับ มาตรา 48 และมาตรา 50 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยบัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจ ตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ ออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้ยกเลิกกฎกระทรวงฉบับที่ 11 (พ.ศ.2540) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ข้อ 2 เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ ประสบภัย โดยมีจำนวนเงินเอาประกันภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อครั้ง ดังต่อไปนี้

- (1) ห้าล้านบาท สำหรับรถที่มีที่นั่งไม่เกินเจ็ดคนหรือรถบรรทุกผู้โดยสารรวมทั้งผู้ขับขี่ ไม่เกินเจ็ดคน
- (2) สิบล้านบาท สำหรับที่มีที่นั่งเกินเจ็ดคนหรือรถบรรทุกผู้โดยสารรวมทั้งผู้ขับขี่เกิน เจ็ดคน

ข้อ 3 ในการประกันภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อครั้งตาม ข้อ 2 ให้มีจำนวนเงิน เอาประกันภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อคน ดังต่อไปนี้

- (1) ห้าหมื่นบาทต่อคน สำหรับความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัย นอกจากกรณีตาม (2)
- (2) หนึ่งแสนบาทต่อคน สำหรับความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัยอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้
 - (ก) ตาบอด
 - (ข) หูหนวก
 - (ค) เป็นใบ้ หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด
 - (ง) สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์
 - (จ) เสียแขน ขา มือ เท้า นิ้ว หรืออวัยวะอื่นใด
 - (ฉ) จิตพิการอย่างติดตัว

- (ข) ทุพพลาพอย่างถาวร
(3) หนึ่งแสนบาทต่อคน สำหรับความเสียหายต่อชีวิต

ข้อ 4 ในกรณีที่ผู้ประสบภัยเป็นผู้ขับขี่และเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย หรือ ไม่มีผู้ใดรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ขับขี่ที่ประสบภัย ให้ผู้ประสบภัยที่เป็นผู้ขับขี่ได้รับเงินเอาประกันเป็นจำนวนเท่ากับค่าเสียหายเบื้องต้นตามที่กำหนดในกฎกระทรวงซึ่งออกตามความในมาตรา 20 วรรคสอง

ข้อ 5 กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2546 เป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่ 11 มีนาคม พ.ศ. 2547

(ลงชื่อ) วัฒนา เมืองสุข

(นายวัฒนา เมืองสุข)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์

(ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่มที่ 121 ตอนที่ 29 ก ลงวันที่ 28 เมษายน 2547)

กฎกระทรวง

กำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น และการร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ.2547

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 และ มาตรา 20 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 อันเป็นพระราชบัญญัติที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา 29 ประกอบกับมาตรา 48 และมาตรา 50 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยบัญญัติให้กระทำได้ โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้ยกเลิกกฎกระทรวง ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2540) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ข้อ 2 ความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น มีดังต่อไปนี้

(1) ความเสียหายต่อร่างกาย ได้แก่

- (ก) ค่ายา ค่าอาหารทางเส้นเลือด ค่าออกซิเจน และอื่น ๆ ทำนองเดียวกันที่ใช้ในการบำบัดรักษา
- (ข) ค่าอวัยวะเทียมและอุปกรณ์ในการบำบัดรักษา รวมทั้งค่าซ่อมแซม
- (ค) ค่าบริการทางการแพทย์ ค่าตรวจ ค่าวิเคราะห์โรค ทั้งนี้ ไม่รวมถึงค่าจ้างพยาบาลพิเศษ และค่าบริการอื่นทำนองเดียวกัน
- (ง) ค่าห้องและค่าอาหารตลอดเวลาที่เข้ารับการรักษาพยาบาล
- (จ) ค่าพาหนะนำผู้ประสบภัยไปโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล

(2) ความเสียหายต่อชีวิต ได้แก่

- (ก) ค่าปลงศพ
- (ข) ค่าใช้จ่ายอันจำเป็นที่เกี่ยวกับการจัดการศพผู้ประสบภัย

ข้อ 3 จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น ให้เป็นไปดังต่อไปนี้

- (1) จำนวนเท่าที่จ่ายจริงแต่ไม่เกินหนึ่งหมื่นห้าพันบาท สำหรับความเสียหายต่อร่างกาย
- (2) จำนวนสามหมื่นห้าพันบาท สำหรับความเสียหายต่อชีวิต

(3) จำนวนตาม (1) และ (2) รวมกัน สำหรับผู้ประสบภัยที่ถึงแก่ความตายหลังจากมีการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล

ข้อ 4 การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น ให้ยื่นคำร้องขอตามแบบที่นายทะเบียนกำหนด และต้องมีหลักฐานดังต่อไปนี้

(1) ความเสียหายต่อร่างกาย

(ก) ใบเสร็จรับเงินหรือหลักฐานการแจ้งหนี้เกี่ยวกับการรักษาพยาบาล

(ข) สำเนาบัตรประจำตัว หรือสำเนาใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าวหรือสำเนาหนังสือเดินทาง หรือหลักฐานอื่นใดที่ทางราชการเป็นผู้ออกให้ที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ที่มีชื่อในหลักฐานนั้นเป็นผู้ประสบภัย แล้วแต่กรณี

(2) ความเสียหายต่อชีวิต

(ก) สำเนามรณบัตร

(ข) สำเนาบัตรประจำตัว หรือสำเนาใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าวหรือสำเนาหนังสือเดินทาง หรือหลักฐานอื่นใดที่ทางราชการเป็นผู้ออกให้ที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ที่มีชื่อในหลักฐานนั้นเป็นผู้ประสบภัย แล้วแต่กรณี

(ค) สำเนาบันทกประจำวันในคดีของพนักงานสอบสวน หรือหลักฐานอื่น ที่แสดงว่าผู้บาดเจ็บถึงแก่ความตายเพราะการประสบภัยจากรถ

(3) ในกรณีผู้ประสบภัยถึงแก่ความตายหลังจากมีการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล ให้มีหลักฐานตาม (1) และ (2)

ให้ผู้ประสบภัยเป็นผู้ร้องขอ หากผู้ประสบภัยไม่สามารถร้องขอได้ให้โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่รักษาผู้ประสบภัย หรือญาติหรือผู้มีส่วนได้เสียของผู้ประสบภัย แล้วแต่กรณีร้องขอแทนได้

ในกรณีผู้ประสบภัยถึงแก่ความตาย ให้ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยเป็นผู้ร้องขอ และต้องมีหลักฐานตาม (2) หรือ (3) แล้วแต่กรณี พร้อมด้วยหลักฐานที่แสดงการเป็นทายาทโดยธรรม

ข้อ 5 การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทที่รับประกันภัยต้องกระทำภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่ที่มีความเสียหายเกิดขึ้น

ข้อ 6 การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

(1) ให้จ่ายแก่ผู้ประสบภัย หรือโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่ยื่นคำร้องขอแทนผู้ประสบภัย

(2) ให้จ่ายเป็นเงินสดหรือเช็คที่มีไต่ลงวันที่ล่วงหน้า

- (3) ให้จ่ายให้เสร็จเรียบร้อยภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับคำร้องขอตามข้อ 4 ทั้งนี้โดยไม่ต้องรอพิสูจน์ความรับผิดชอบ

ข้อ 7 กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2546 เป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่ 11 มีนาคม พ.ศ. 2547

(ลงชื่อ) วัฒนา เมืองสุข

(นายวัฒนา เมืองสุข)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์

ประกาศกระทรวงพาณิชย์
เรื่องหลักเกณฑ์การดำเนินการจัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด
และระยะเวลาในการเข้าซื้อถือหุ้นของบริษัทประกันวินาศภัย
ที่ได้รับใบอนุญาตประกันภัยรถ

.....

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 และมาตรา 10 ทวิ วรรคสองและวรรคสามแห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ประกาศกำหนดหลักเกณฑ์การดำเนินการจัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และระยะเวลาในการเข้าซื้อถือหุ้นของบริษัทประกันวินาศภัยที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจประกันภัยรถไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ทุนจดทะเบียนของบริษัทกำหนดไว้เป็นจำนวนหนึ่งร้อยล้านบาท แบ่งออกเป็นสิบล้านบาท มูลค่าหุ้นละสิบบาท ชำระค่าหุ้นครั้งแรกร้อยละยี่สิบห้า

ข้อ 2 จำนวนหุ้นที่แต่ละบริษัทต้องเข้าซื้อถือหุ้นให้มีจำนวน ดังต่อไปนี้

(1) บริษัทที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบธุรกิจประกันวินาศภัย ตามประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่อง การกำหนดเงื่อนไขการจัดตั้งบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด เพื่อประกอบธุรกิจประกันชีวิต หรือธุรกิจประกันวินาศภัยสำหรับปี 2538 ลงวันที่ 1 มิถุนายน 2538 ให้เข้าซื้อถือหุ้นบริษัทละห้าหมื่นหุ้น

(2) บริษัทนอกจาก (1) ให้เข้าซื้อถือหุ้นบริษัทละสองหมื่นหุ้น จำนวนหุ้นที่ยังเหลืออยู่ ให้เฉลี่ยตามสัดส่วนของเบี้ยประกันภัยรับสุทธิของปี 2537 ถึงปี 2539 ซึ่งมีจำนวนที่แต่ละบริษัทต้องเข้าซื้อถือหุ้นตามเอกสารแนบท้ายประกาศนี้

ข้อ 3 การเข้าซื้อถือหุ้นตามข้อ 2 ให้บริษัททำเป็นหนังสือยื่นต่ออธิบดีกรมการประกันภัยภายในกำหนดสิบห้าวันนับแต่วันที่ลงในประกาศนี้

ข้อ 4 ให้อธิบดีกรมการประกันภัยกำหนดระยะเวลาการส่งใช้เงินค่าหุ้น และรวบรวมเงินส่งใช้ค่าหุ้นมอบให้คณะกรรมการชุดแรกของบริษัท เพื่อใช้ในกิจการชุดแรกของบริษัทต่อไป

ประกาศ ณ วันที่ 23 มกราคม พ.ศ. 2541
สุขชัย พานิชภักดิ์
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์

D
P
U

ประกาศกระทรวงพาณิชย์
เรื่องหลักเกณฑ์ และวิธีการจ่ายเงินสมทบเพื่อเป็นค่าใช้จ่าย
ของบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

.....

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 และมาตรา 10 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ ประกาศหลักเกณฑ์และวิธีการจ่ายเงินสมทบเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายของบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ในประกาศนี้

“บริษัทจำกัด” หมายความว่า บริษัทตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประเภทประกันภัยรถ ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

ข้อ 2 ให้บริษัทจำกัด จ่ายเงินสมทบให้แก่บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ภายในสามสิบวันนับแต่วันสิ้นรอบสามเดือน ในอัตราร้อยละสองจุดห้าของเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

การคำนวณเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัยตามวรรคหนึ่ง ให้ใช้เกณฑ์สิทธิ โดยให้นำเบี้ยประกันภัยที่เกิดขึ้นในรอบสามเดือนใด แม้ว่าจะยังไม่ได้รับชำระในรอบสามเดือนนั้น มารวมคำนวณเบี้ยประกันภัยของรอบสามเดือนนั้น

ข้อ 3 การจ่ายเงินสมทบตามข้อ 1 ให้บริษัทจำกัดจ่ายดังนี้

(1) เงินสด หรือครีฟ

(2) โอนเงินจ่ายเข้าบัญชี บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ที่ฝากไว้กับธนาคารพาณิชย์

ข้อ 4 ในกรณีที่บริษัทจำกัดจ่ายเงินสมทบเป็นเช็คหรือครีฟ จะต้องส่งจ่ายบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

ข้อ 5 ในกรณีที่บริษัทจำกัดส่งเงินสมทบเพื่อจ่ายให้แก่บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เกินจำนวนที่ต้องชำระในรอบสามเดือนใด ให้บริษัทจำกัดยื่นคำร้องตามแบบที่นายทะเบียนกำหนดเพื่อขอนำเงินส่วนที่เกินนั้น ไปจ่ายเป็นเงินสมทบให้แก่บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ในรอบสามเดือนต่อไป ได้จนกว่าเงินในส่วนที่เกินนั้นจะหมดลง

ข้อ 6 ประกาศนี้ ให้มีผลใช้บังคับ สำหรับการจ่ายเงินสมทบรอบสามเดือนแรก คือ
เดือนตุลาคม ถึง ธันวาคม 2541 เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ 25 พฤษภาคม 2541

ไพฑูรย์ แก้วทอง

รัฐมนตรีช่วยว่าการฯ รักษาราชการแทน

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์

ประกาศกระทรวงพาณิชย์
เรื่องหลักเกณฑ์ วิธีจ่าย และระยะเวลาการจ่ายค่าสินไหมทดแทน
นอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้น

.....

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 และมาตรา 14 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภคจากจรด พ.ศ. 2535 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภคจากจรด (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีจ่าย และระยะเวลาการจ่ายค่าสินไหมทดแทนนอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้นไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ค่าสินไหมทดแทนนอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้น ที่บริษัทต้องจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัยมีดังต่อไปนี้

(1) ความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัย ให้จ่ายตามความเสียหายที่แท้จริง แต่ไม่เกินจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุดห้าหมื่นบาทต่อหนึ่งคน ทั้งนี้รวมค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้รับมาแล้ว (ถ้ามี) โดยค่าสินไหมทดแทนที่ผู้ประสบภัยมีสิทธิเรียกร้อง ได้แก่

(ก) ค่าใช้จ่ายที่ผู้ประสบภัยต้องเสียไป เช่น ค่ารักษาพยาบาล ค่าใช้จ่ายเกี่ยวเนื่องกับการรักษาพยาบาล ค่ารักษาพยาบาลในอนาคต ค่าอวัยวะเทียม ค่าพาหนะนำส่งหรือกลับจากโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล เป็นต้น

(ข) ค่าเสียหายที่ผู้ประสบภัยต้องขาดประโยชน์ทำมาหาได้เพราะไม่สามารถประกอบกิจการทั้งในปัจจุบันและในอนาคต

(ค) ค่าเสียหายอื่น ๆ ที่ผู้ประสบภัยมีสิทธิเรียกร้องได้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด

(2) ความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัยในกรณีหนึ่งหรือหลายกรณีดังต่อไปนี้ให้จ่ายเต็มตามจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุดแปดหมื่นบาทต่อหนึ่งคน ทั้งนี้รวมค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้รับมาแล้ว (ถ้ามี)

(ก) ตาบอด

(ข) หูหนวก

(ค) เป็นใบ้ หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด

(ง) สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์

(จ) เสียแขน ขา มือ เท้า นิ้ว หรืออวัยวะอื่นใด

(ฉ) จิตพิการอย่างถาวร

(ข) ทูพผลภาพอย่างถาวร

(3) ความเสียหายต่อชีวิต ให้จ่ายเต็มตามจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุดแปดหมื่นบาทต่อหนึ่งคน ทั้งนี้รวมค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้รับมาแล้ว (ถ้ามี)

(4) กรณีที่ได้รับความเสียหายตามข้อ 1 (1) และต่อมาได้รับความเสียหายตามข้อ 1 (2) หรือ ข้อ 1 (3) หรือทั้งตามข้อ 1 (2) และข้อ 1 (3) ให้จ่ายเต็มตามจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุดแปดหมื่นบาทต่อหนึ่งคน ทั้งนี้รวมค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้รับมาแล้ว (ถ้ามี)

ในกรณีผู้ประสบภัยได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามที่กล่าวข้างต้นแล้ว ไม่ตัดสิทธิผู้ประสบภัยที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนอื่นๆ อีกตามกฎหมาย

ข้อ 2 การเรียกร้องให้บริษัทจ่ายค่าสินไหมทดแทนนอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้นต้องมีหลักฐานและเอกสารดังต่อไปนี้

(1) หลักฐานและเอกสารพิสูจน์การเกิดเหตุและความรับผิดชอบของผู้ขับขี่รถประกันภัย

(2) หลักฐานและเอกสารเกี่ยวกับการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนนอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้น

ข้อ 3 หลักฐานและเอกสารพิสูจน์การเกิดเหตุและความรับผิดชอบของผู้ขับขี่รถประกันภัย

(1) ผู้ขับขี่รถฝ่ายใดยอมรับผิด และออกหนังสือยอมรับผิดหรือเอกสารเป็นลายลักษณ์อักษรในการยอมรับผิด ให้ถือว่าฝ่ายนั้นเป็นฝ่ายผิด เช่น บันทึกการยอมรับผิด สัญญาประนีประนอมยอมความ เป็นต้น

(2) ให้ถือความเห็นของพนักงานสอบสวนว่าเปรียบเทียบปรับฝ่ายใด ให้ฝ่ายนั้นเป็นผิด

(3) หากไม่มีฝ่ายใดยอมรับผิดและไม่มีฝ่ายใดยอมให้พนักงานสอบสวนเปรียบเทียบปรับ ให้ถือความเห็นของพนักงานสอบสวนหรือความเห็นของพนักงานอัยการหรือคำพิพากษาของศาลแล้วแต่กรณี

หากหลักฐานและเอกสารมีความขัดแย้งกันให้ใช้เอกสารทางราชการเป็นหลัก

ข้อ 4 หลักฐานและเอกสารเกี่ยวกับการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนนอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้น

(1) ความเสียหายต่อร่างกายและอนามัย ตามข้อ 1

(ก) ใบเสร็จรับเงินจากโรงพยาบาล หรือสถานพยาบาล หรือหลักฐานการแจ้งหนี้เกี่ยวกับการรักษาพยาบาล

(ข) สำเนาบัตรประจำตัว หรือหลักฐานอื่นใดที่ทางราชการออกให้ซึ่งสามารถพิสูจน์ได้ว่า ผู้มีชื่อในหลักฐานนั้นเป็นผู้ประสบภัย

อนามัย

(ค) ใบรับรองแพทย์หรือใบความเห็นแพทย์ กรณีเรียกร้องความเสียหายต่อ

(ง) เอกสารหลักฐานเกี่ยวกับการเรียกร้องและจำนวนเงินที่เรียกร้อง

(2) ความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัย ตามข้อ 1 (2)

(ก) ใบความเห็นแพทย์เกี่ยวกับความเสียหาย หรือผู้ประสพภัยแสดงตน

(ข) สำเนาบันทึกประจำวันในคดีของพนักงานสอบสวน หรือหลักฐานอื่นที่แสดงว่าผู้นั้นได้รับความเสียหายจากการประสพภัยจากรถ

(3) ในกรณีเสียชีวิต

(ก) สำเนามรณบัตร

(ข) สำเนาบันทึกประจำวันในคดีของพนักงานสอบสวน หรือหลักฐานอื่นที่แสดงว่าผู้นั้นถึงแก่ความตาย เพราะการประสพภัยจากรถ

ข้อ 5 ให้บริษัทจ่ายค่าสินไหมทดแทนนอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสพภัยเป็นเงินสด หรือเป็นเช็คที่มีได้ลงวันที่ล่วงหน้า ภายใน 7 วัน นับแต่วันที่บริษัทได้รับหลักฐานเอกสารตามข้อ 2 และตกลงจำนวนค่าสินไหมทดแทนกันได้แล้ว

ข้อ 6 ประกาศนี้ให้มีผลบังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ 28 กรกฎาคม พ.ศ. 2541

สุภชัย พานิชภักดิ์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์

คำสั่งนายทะเบียน

ที่ 7/ 2545

เรื่อง การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับการประกันภัยรถ
ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

.....

ตามที่นายทะเบียน ได้มีคำสั่งนายทะเบียน ที่ 12/2544 เรื่อง การเปลี่ยนแปลงอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับการประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ลงวันที่ 8 สิงหาคม 2544 ไปแล้ว นั้น

เพื่อให้เกิดความเหมาะสมสอดคล้องกับสภาพการณ์ที่แท้จริงในปัจจุบัน และให้เกิดความเป็นธรรมต่อทุกฝ่าย อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 30 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 นายทะเบียนจึงมีคำสั่งดังต่อไปนี้

1. ยกเลิกคำสั่งนายทะเบียนที่ 12/2544 เรื่องการเปลี่ยนแปลงอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับการประกันภัยรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ลงวันที่ 8 สิงหาคม 2544 และ ให้ใช้อัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับการประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ดังปรากฏรายละเอียดตามเอกสารแนบท้ายคำสั่งนี้แทนโดยกำหนดให้เป็นอัตราเบี้ยประกันภัยแบบคงที่ไม่รวมภาษีอากร

2 คำสั่งนี้ให้มีผลบังคับใช้สำหรับกรมธรรม์ประกันภัยที่มีระยะเวลาเริ่มต้นให้ความคุ้มครองตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2545 เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2545

(ลงชื่อ) พงนิย ธนวรานิช

(นางสาวพงนิย ธนวรานิช)

อธิบดีกรมการประกันภัย

นายทะเบียน

อัตราเบี้ยประกันภัย ไม่รวมภาษีอากร
สำหรับการประกันภัยรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ลำดับ ที่	ประเภทรถและขนาดรถยนต์	การใช้รถยนต์			
		รหัส	ส่วนบุคคล (บาท) ปี	รหัส	รับจ้าง/ให้ เช่า (บาท) ปี
1	รถจักรยานยนต์	1.30		2.30	3.30
	1.1 ไม่เกิน 75 ซีซี		150		150
	1.2 เกิน 75 ซีซี ไม่เกิน 125 ซีซี		200		200
	1.3 เกิน 125 ซีซี ไม่เกิน 150 ซีซี		400		400
	1.4 เกิน 150 ซีซี		600		600
2	รถสามล้อเครื่อง	1.70		2.70	3.70
	2.1 ในเขต กทม.		400		400
	2.2 นอกเขต กทม.		800	2.10	3.10
3	รถสกายแลป	1.71	400	2.71	3.71
4	รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน	1.10	800	2.10	3.10
5	รถยนต์โดยสารเกิน 7 คน ขนาดที่นั่ง	1.20		2.20	3.20
	5.1 ไม่เกิน 15 ที่นั่ง		1,200		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
	<u>รถยนต์โดยสารหมวด 4</u> (วิ่งระหว่างอำเภอกับอำเภอ ในจังหวัด)				
	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 นน. ไม่เกิน 3 คัน		1,100		1,760
	6.2 นน. เกิน 3 คัน ไม่เกิน 6 คัน		1,220		1,830
	6.3 นน. เกิน 6 คัน ไม่เกิน 12 คัน		1,310		1,980
	6.4 นน. เกิน 12 คัน		1,700		2,530

ลำดับ ที่	ประเภทรถและขนาดรถยนต์	การใช้รถยนต์			
		รหัส	ส่วนบุคคล (บาท) ปี	รหัส	รับจ้าง/ให้ เช่า (บาท) ปี
7	<u>รถยนต์บรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิง</u> <u>เก็สหรือกรด ขนาดน้ำหนักรวม</u> 7.1 ไม่เกิน 15 คัน 7.2 เกิน 12 คัน	1.42		2.42 3.42	
			1,680		1,980
			2,320		3,060
8	หัวรถลากขูง	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	รถยนต์ประเภทอื่น ๆ	4.07	770		

หมายเหตุ รถที่จดทะเบียนในต่างประเทศและนำเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว
อัตราเบี่ยประกันให้ใช้อัตราเบี่ยประกันภัยระยะสั้น หรือไม่เต็มปีตามพิกัดอัตรา
เบี่ยประกันรถยนต์ พ.ศ. 2542