ปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับค่าเสียหายเบื้องต้น: ศึกษาเฉพาะกรณีบุคคลผู้หน้าที่จ่ายและการใช้สิทธิไล่เบี้ยเรียกคืน

ชุมพล กอบกุลธร

DPU

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต
สาขานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์
พ.ศ. 2554

LEGAL PROBLEMS REGARDING PRELIMINARY COMPENSATION : PERSONS RESPONSIBLE FOR PAYMENT AND RIGHT TO RECOURSE

CHUMPON KOBKOONTHORN

DPU

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements

for the Degree of Master of Laws

Department of Law

Graduate School, Dhurakij Pundit University

2011

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้โดยผู้เขียนได้รับความกรุณาเมตตาและความอนุเคราะห์อย่างดียิ่งจาก รองศาสตราจารย์พินิจ ทิพย์มณี อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และ อาจารย์อำนวย สุภเวชย์ อาจารย์ที่ปรึกษาร่วมวิทยานิพนธ์ ที่ได้สละเวลาอันมีค่า รับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ รวมทั้งคอยให้คำชี้แนะ แนวทางในการวิเคราะห์ การจัดลำดับเนื้อหา พร้อมทั้งแหล่งข้อมูลในการค้นคว้า ตลอดจนตรวจแก้ไขวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จนสำเร็จสิ้นเรียบร้อยด้วยความเอาใจใส่เป็นอย่างดีตลอดมา ผู้เขียนจึงใคร่ขอกราบขอบพระคุณอาจารย์ทั้งสองมา ณ โอกาสนี้ด้วย

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ ศาสตราจารย์ ดร. ธีระ ศรีธรรมรักษ์ ที่กรุณาให้เกียรติรับเป็นประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ รวมทั้ง รองศาสตราจารย์ไพฑูรย์ คงสมบูรณ์ และรองศาสตราจารย์ ดร. ภูมิ โชคเหมาะ ที่กรุณาให้เกียรติรับเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ซึ่งทั้งสามท่านได้ให้คำแนะนำต่างๆ ที่มีค่าและเป็นประโยชน์ จนทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะสำเร็จลงมิได้หากไม่ได้รับการสนับสนุนจากท่าน ผอ.ประพันธ์ ผอ.วิภา ผอ.วราภรณ์ และผอ.ชนะพล แห่งสำนักงาน คปภ. ที่ให้โอกาสในการศึกษาวิจัย ให้คำแนะนำ ข้อมูล และประสบการณ์ทำงาน รวมทั้งกำลังใจที่ดีจากครอบครัวกอบกุลธร พี่น้องชาว คปภ. จังหวัดนครปฐม และคุณณัฐพรที่ให้คำแนะนำที่ดีตลอดมา

อนึ่งหากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะมีคุณค่าและประโยชน์ ต่อการศึกษาและการปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย ผู้เขียนขอมอบความดีให้แก่บุคคลสำคัญที่ผู้เขียนได้กล่าวถึง รวมทั้งแก่มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์ หากมีข้อผิดพลาดหรือข้อบกพร่องประการใด ผู้เขียนขอน้อมรับไว้

ชุมพล กอบกุลธร

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย..... ฆ
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ..... ง
กิตติกรรมประกาศ..... ช
สารบัญตาราง..... ฐ
บทที่

1. บทนำ..... 1

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา..... 1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา..... 3
1.3 สมมติฐานของการศึกษา..... 3
1.4 ขอบเขตของการศึกษา..... 4
1.5 วิธีดำเนินการศึกษา..... 4
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ..... 4

2. หลักการและกฎของการประกันภัย ความเป็นมา การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ในการประกันภัยรถยนต์ และความรับผิดในค่าเสียหายเบื้องต้น..... 6

2.1 หลักการและกฎของการประกันภัย..... 6
2.1.1 หลักแห่งความน่าจะเป็นไปได้..... 6
2.1.2 กฎแห่งจำนวนมาก..... 6
2.1.3 กฎของการเฉลี่ย..... 7
2.2 หลักการประกันภัย..... 7
2.2.1 หลักส่วนได้เสียในเหตุประกันภัย..... 7
2.2.2 หลักสุจริตอย่างยิ่ง..... 9
2.2.3 หลักชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริง..... 12
2.2.4 หลักการรับช่วงสิทธิ..... 13
2.2.5 หลักการเฉลี่ย..... 14
2.2.6 หลักสาเหตุใกล้ชิด..... 15
2.3 ประวัติความเป็นมาของการประกันภัย..... 16
2.3.1 ความเป็นมาการประกันภัยในต่างประเทศ..... 16

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

2.3.2 ความเป็นมาการประกันภัยในประเทศไทย..... 17
2.3.3 ความเป็นมาพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535..... 17
2.4 หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยรถยนต์..... 18
2.4.1 หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่ต้องพิสูจน์ความผิด..... 19
2.4.2 หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่ไม่ต้องพิสูจน์ความผิด..... 22
2.5 การไล่เบี้ยเรียกคืนค่าสินไหมทดแทนในสัญญาประกันภัย..... 25
2.5.1 บุคคลที่มีสิทธิรับช่วงสิทธิ..... 26
2.5.2 เหตุในการรับช่วงสิทธิ..... 26
2.5.3 การรับช่วงสิทธิในสัญญาประกันภัย..... 27
2.5.4 การรับช่วงสิทธิตามกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์..... 29
2.6 การไล่เบี้ยเรียกคืนตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535..... 31
2.6.1 การไล่เบี้ยเรียกคืนของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย..... 31
2.6.2 การไล่เบี้ยเรียกคืนของบริษัทผู้รับประกันภัย..... 36
3. หลักกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในประเทศไทย และในต่างประเทศ..... 37
3.1 การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535..... 37
3.1.1 หลักการสำคัญของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535. 37
3.1.2 สาระสำคัญในการบังคับใช้..... 38
3.1.2.1 การจัดทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ..... 38
3.1.2.2 การชดใช้ค่าเสียหาย..... 40
1) การเรียกร้องค่าเสียหายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์..... 40
2) ผู้ที่ได้รับความคุ้มครองความเสียหาย..... 41
3) ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครอง..... 42
4) ค่าเสียหายเบื้องต้น..... 42
5) ค่าเสียหายส่วนเกิน..... 43

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

6) การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น..... 45
7) การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น..... 47
3.1.2.3 การเรียกร้องค่าเสียหายจากรัฐ..... 48
3.1.2.4 ค่าอนามัยที่ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น..... 49
1) ความหมายของค่าอนามัย..... 50
2) สิทธิในการขอรับค่าอนามัย..... 51
3.2 หลักกฎหมายต่างประเทศในการกำหนดมาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยรถยนต์... 53
3.2.1 กฎหมายบังคับให้เอาประกันภัยรถยนต์เพื่อบุคคลที่สาม..... 53
3.2.2 หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยรถยนต์เพื่อ
บุคคลที่สามภาคบังคับ..... 58
3.2.3 มาตรการบังคับเกี่ยวกับหน้าที่เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่
ในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน..... 66
3.2.4 มาตรการเสริมในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน..... 68
3.3 การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษร (Civil Law)... 71
3.3.1 ประเทศญี่ปุ่น..... 71
3.3.2 ประเทศเกาหลีใต้..... 74
3.3.3 ประเทศไต้หวัน..... 76
3.4 การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law). 80
3.4.1 ประเทศอังกฤษ..... 80
3.4.2 ประเทศสหรัฐอเมริกา..... 83
4. ปัญหาและวิเคราะห์ปัญหาที่เกี่ยวกับค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติ
คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535..... 87
4.1 ปัญหาบทบัญญัติที่ห้ามมิให้ผู้รับประกันภัยยกข้อต่อสู้ความทุจริตของ
ผู้เอาประกันภัยในการปฏิเสธการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย..... 87
4.1.1 ที่มาของการบัญญัติคำว่า “ทุจริต” ในมาตรา 17 แห่ง
พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535..... 87

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

4.1.2 เปรียบเทียบความหมายของคำว่า “ทุจริต” ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ..... 88
4.1.3 ความเหมาะสมในการใช้คำว่า “ทุจริต” กับค่าเสียหายเบื้องต้น..... 92
4.1.4 เปรียบเทียบมาตรา 17 กับมาตรา 31 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535..... 94
4.1.5 วิเคราะห์คำที่เหมาะสมระหว่างคำว่า “ทุจริต” กับคำว่า “จงใจ”..... 95
4.1.6 บุคคลผู้กระทำ “ทุจริต”..... 96
4.2 ปัญหาเกี่ยวกับบุคคลผู้มีหน้าที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย..... 97
4.2.1 การเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้น..... 97
4.2.2 บุคคลผู้มีหน้าที่ในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น..... 98
4.2.2.1 ความรับผิดของเจ้าของรถต่อผู้ประสบภัย..... 99
4.2.2.2 เหตุผลในการกำหนดให้เจ้าของรถมีส่วนในค่าเสียหายเบื้องต้น..... 99
4.2.2.3 การแก้ไขบทบัญญัติมาตรา 23 (1)..... 99
4.2.2.4 ความรับผิดของเจ้าของรถตามร่างพระราชบัญญัติเดิม..... 100
4.2.2.5 ความรับผิดของผู้ขับขี่ต่อผู้ประสบภัย..... 104
4.2.2.6 เปรียบเทียบความรับผิดในค่าเสียหายเบื้องต้นระหว่างเจ้าของรถกับผู้ขับขี่..... 105
4.2.2.7 บทลงโทษกรณีรถที่ไม่จัดทำประกันความเสียหาย..... 105
4.2.3 การใช้สิทธิของเจ้าของรถในไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นคืน..... 106
4.2.4 เปรียบเทียบความรับผิดของเจ้าของรถตามกฎหมายต่างประเทศ..... 107
4.3 ปัญหาค่าอนามัยที่ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น..... 109
4.3.1 เปรียบเทียบค่าอนามัยตามกฎกระทรวง..... 109
4.3.2 เจตนารมณ์ของค่าเสียหายเบื้องต้น..... 109
4.3.3 เหตุผลที่ไม่รวมค่าอนามัยในค่าเสียหายเบื้องต้น..... 110
4.3.4 ความขัดแย้งต่อนิยามความหมายของค่าเสียหายเบื้องต้น..... 111
4.3.5 ความขัดแย้งระหว่างพระราชบัญญัติกับกฎกระทรวง..... 112
4.3.6 การกำหนดค่าอนามัยเป็นค่าเสียหายเบื้องต้นในต่างประเทศ..... 112

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

5. บทสรุปและข้อเสนอแนะ..... 114

5.1 บทสรุป..... 114

5.2 ข้อเสนอแนะ..... 117

บรรณานุกรม..... 120

ภาคผนวก..... 129

ภาคผนวก ก พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535..... 130

ภาคผนวก ข กฎกระทรวงกำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหาย เบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นการร้องขอรับและ การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2552..... 149

ประวัติผู้เขียน..... 154

DPU

สารบัญตาราง

ตารางที่ หน้า

4.1 เปรียบเทียบบุคคลผู้มีความรับผิดในการจัดทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ กับความรับผิดในค่าเสียหายเบื้องต้นระหว่างประเทศไทย ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ไต้หวัน และอังกฤษ..... 108

DPU

หัวข้อวิทยานิพนธ์ ปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับค่าเสียหายเบื้องต้น : ศึกษาเฉพาะกรณีบุคคลผู้หน้าที่จ่ายและการใช้สิทธิไล่เบี้ยเรียกคืน
ชื่อผู้เขียน ชุมพล กอบกุลธร
อาจารย์ที่ปรึกษา รองศาสตราจารย์พินิจ ทิพย์มณี
อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม อาจารย์อำนวย สุภเวชย์
สาขาวิชา นิติศาสตร์
ปีการศึกษา 2554

บทคัดย่อ

เจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ต้องการให้ผู้ประสบภัยจากรถได้รับการชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันท่วงที เพื่อแก้ปัญหาที่ผู้ประสบภัยจากรถที่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจำนวนมาก ไม่ได้รับการชดใช้ค่าเสียหายหรือได้รับชดใช้ค่าเสียหายไม่คุ้มกับความเสียหายที่ได้รับจริง ซึ่งหากผู้ประสบภัยจะใช้สิทธิทางแพ่งเรียกร้องค่าเสียหายก็จะต้องใช้เวลาดำเนินคดียาวนาน ดั้งนั้น พระราชบัญญัติดังกล่าวจึงกำหนดให้มีค่าเสียหายจำนวนหนึ่งโดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิด เรียกว่า “ค่าเสียหายเบื้องต้น” เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นตามจำนวนที่จำเป็นไปพลางก่อนในระหว่างรอการพิสูจน์ความรับผิด โดยเพิ่มมาตรการต่างๆ เพื่อให้บรรลุเจตนารมณ์ดังกล่าว

จากการศึกษาพบว่า มาตราการบางประการมีปัญหาทางกฎหมาย ซึ่งควรได้รับการแก้ไขเพิ่มเติม กล่าวคือ บทบัญญัติมาตรา 17 ซึ่งห้ามมิให้ผู้รับประกันภัยยกข้อต่อสู้ความ “ทุจริต” ของผู้เอาประกันภัยในการปฏิเสธการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยนั้น คำว่า “ทุจริต” ไม่สอดคล้องกับความหมายของค่าเสียหายเบื้องต้น และไม่สอดคล้องกับบทบัญญัติตามมาตรา 31 ในการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหาย ที่ใช้คำว่า “จงใจ” แทนการใช้คำว่าทุจริต จึงควรแก้ไขมาตรา 17 โดยใช้คำว่า “จงใจ” แทนคำว่าทุจริตเช่นเดียวกัน จึงจะแก้ปัญหาความไม่สอดคล้องทั้งสองประการได้

ในส่วนของบทบัญญัติในการกำหนดบุคคลผู้มีหน้าที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยนั้นไม่ชัดเจน แต่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยกลับมีอำนาจในการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นจากเจ้าของรถโดยทันที ทำให้เสมือนว่า เจ้าของรถมีความรับผิดในค่าเสียหายเบื้องต้น ทั้งที่กฎหมายมิได้กำหนดไว้ จึงควรเพิ่มบทบัญญัติกำหนดให้เจ้าของรถมีความรับผิดในค่าเสียหายเบื้องต้น รวมทั้งกำหนดให้ผู้ใช้รถซึ่งเป็นผู้ก่อความเสียหายโดยตรง ร่วมรับผิดในค่าเสียหายเบื้องต้นด้วย

นอกจากนี้ ค่าอนามัยที่ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นตามกฎกระทรวง ซึ่งกำหนดขึ้นใหม่นั้น ไม่สอดคล้องกับนิยามความหมายและเจตนารมณ์ของค่าเสียหายเบื้องต้น เพราะค่าอนามัยมิใช่ค่าเสียหายอันจำเป็นที่ต้องได้รับอย่างทันท่วงที จึงสมควรที่จะยกเลิกกฎกระทรวงในส่วนของค่าอนามัยที่ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น

DPU

Thesis Title	Legal problems regarding preliminary compensation : persons responsible for payment and right to recourse
Author	Chumpon Kobkoonthorn
Thesis Advisor	Associate Professor Pinit Tipmanee
Co-Thesis Advisor	Archarn Amnuay Suppavech
Department	Law
Academic Year	2011

ABSTRACT

The purpose of the Protection for Motor Vehicle Accident Victims Act, B.E. 2535 (1992) is to let the motor vehicle accident victims receive preliminary compensation certainly and promptly so as to solve the problems of the motor vehicle accident victims such as not receiving compensation or receiving under compensation. If the victims wish to file a civil claim, it will take long time. Therefore, the said act specifies an amount of money without waiting for proving of liability called “preliminary compensation”. The victims, as a result, received preliminary compensation in amount necessary between waiting for proving of liability. The act also adds measures in order to achieve such purpose.

From the study, some measures have legal issues which should be amended. Illustratively, article 17 prohibits the insurance company to bring on “dishonesty” or the insured for denying liability on preliminary compensation of the victims. The word “dishonesty” is neither consistent with the meaning of preliminary compensation nor according to a provision in article 31 thereof regarding recourse which mentions the word “intentionally” instead of dishonesty. Hence, it should amend article 17 by replacing the word “dishonesty” with the word “intention” in order to resolve the inconsistency.

Moreover, the provision regarding persons responsible for paying preliminary compensation to the victims is unclear even though the Victims Compensation Funds has the right to recourse the preliminary compensation from the owner of motor vehicle immediately. This seems that the owner of motor vehicle is liable for preliminary compensation. It also

prescribes the user of the motor vehicle who is the direct actor jointly liable for preliminary compensation.

Additionally, health payment under the newly prescribed preliminary compensation in the Ministerial Regulation is not consistent with the definition and purpose of the preliminary compensation since the health payment is not the damages which are immediately awarded. Thus, it should repeal the Ministerial Regulation regarding health payment which is received as preliminary compensation.

DPU

บทที่1
บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

อาจกล่าวได้ว่ารถยนต์เป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งในการดำเนินชีวิตประจำวันของมนุษย์ จนปัจจุบันปริมาณรถยนต์มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นทุกปี และเมื่อรถยนต์มีจำนวนมากขึ้นเท่าใดย่อมทำให้ อุบัติเหตุอันเกิดจากการใช้รถยนต์มีจำนวนสูงขึ้นไปด้วยเช่นกัน ส่งผลทำให้มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตมีจำนวนมากขึ้น จากรายงานด้านสถิติการเสียชีวิตและบาดเจ็บสูงสุดนั้นมีสาเหตุมาจากอุบัติเหตุรถ แต่ผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุรถยนต์ มักไม่ได้รับการชดใช้ค่าเสียหาย หรือได้รับการชดใช้ค่าเสียหาย แต่ไม่คุ้มกับความเสียหายที่ได้รับจริง บางครั้งเป็นกรณีผู้ประสบภัยถูกชนแล้วผู้ขับรถ ขับรถหลบหนีไป ไม่ทราบว่าบุคคลใดเป็นผู้ก่อความเสียหาย หรือแม้ว่าผู้ประสบภัยจะทราบถึงบุคคลผู้ก่อความเสียหาย แต่ผู้ก่อวามเสียหายมักไม่ยอมรับผิด ทำให้ผู้ประสบภัยต้องเสียค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี และต้องรอกระบวนการพิจารณาคดีซึ่งใช้ระยะเวลานาน ทำให้เกิดผลเสียหายเพิ่มขึ้น เช่น ต้องตกเป็นผู้พิการหรือทุพพลภาพ หรือเสียชีวิต เพราะเหตุที่ผู้ประสบภัยไม่ได้รับการเยียวยาความเสียหายอย่างทันท่วงที

ความเสียหายต่อชีวิตและร่างกายของผู้ประสบภัยจากรถเป็นเรื่องสำคัญ เนื่องจากชีวิตมนุษย์เป็นสิ่งที่มีคุณค่าเหนือสิ่งอื่นใดด้วยเหตุนี้เอง รัฐบาลจึงได้เสนอให้รัฐสภาตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ขึ้น โดยบัญญัติให้เจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยไว้กับบริษัทประกันภัย เพื่อให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยจากรถและเพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการรักษาพยาบาลอาการบาดเจ็บหรือหากเสียชีวิตก็ให้ได้รับการชดใช้ตามที่เสียหายจริง แต่สูงสุดไม่เกินกว่าจำนวนเงินเอาประกันภัย

โดยที่การเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยรถยนต์ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยนั้นเป็นไปตามหลักกฎหมายว่าด้วยการประกันภัยค้ำจุน กล่าวคือผู้รับประกันภัยจะรับผิดต่อผู้ประสบภัย ก็ต่อเมื่อผลการพิสูจน์ความรับผิดปรากฏว่าผู้เอาประกันภัยเป็นฝ่ายผิด ผู้รับประกันภัยจึงจะชดใช้ค่าเสียหายในนามผู้เอาประกันภัยแก่ผู้ประสบภัย โดยการพิสูจน์ความผิดอาจต้องดำเนินการฟ้องร้องต่อศาล ซึ่งใช้ระยะเวลายาวนาน

ด้วยเหตุดังกล่าว พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จึงได้กำหนดให้มี การจ่าย “ค่าเสียหายเบื้องต้น” ให้แก่ผู้ประสบภัยไปก่อนในระหว่างรอการพิสูจน์ความรับผิดตาม

จำนวนที่จำเป็น ตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ในกรณีความเสียหายต่อร่างกาย ค่าเสียหายเบื้องต้นได้แก่ ค่ารักษาพยาบาล และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาล และในกรณีความเสียหายต่อชีวิต ค่าเสียหายเบื้องต้นได้แก่ ค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นในการจัดการศพของผู้ประสบภัยที่ถึงแก่ความตาย

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยไม่อาจขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทได้ เพราะเหตุที่รถที่ก่อความเสียหาย เป็นรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย หรือเป็นรถที่เจ้าของรถมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหาย หรือผู้ขับขี่รถคันนั้นหนีไป หรือไม่ทราบเจ้าของรถและรถคันนั้นมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหาย หรือบริษัทไม่ชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้น หรือเป็นรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย กฎหมายได้บัญญัติให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นอย่างแน่นอนและทันท่วงที

นับตั้งแต่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้ประกาศใช้บังคับตั้งแต่ปลายปี พ.ศ. 2535 เป็นต้นมา ได้มีการแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถหลายครั้งจนถึงครั้งที่ 5 ในปี พ.ศ. 2551 แต่จากการศึกษายังคงพบปัญหาบางประการ ดังนี้

1.1.1 ปัญหาบทบัญญัติที่ห้ามมิให้บริษัทยกข้อต่อสู้ความ “ทุจริต” ของผู้เอาประกันภัย ในการปฏิเสธการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย

ปัญหาในเรื่องนี้ เป็นผลมาจากการที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันวินาศภัย มาตรา 879 ได้บัญญัติว่า “ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดในเมื่อความวินาศภัย หรือเหตุอื่นซึ่งได้ระบุไว้ในสัญญานั้นได้เกิดขึ้นเพราะความทุจริตหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์” แต่ทว่าพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถมีเจตนารมณ์ที่จะให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันท่วงที จึงจำเป็นต้องมีบทบัญญัติในมาตรา 17 บัญญัติห้ามมิให้บริษัทยกเอาข้อยกเว้นตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 879 เป็นข้อต่อสู้ของผู้ประสบภัย แต่เมื่อเป็นกรณีที่บริษัทไม่ต้องรับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนนั้น จึงได้บัญญัติไว้ในมาตรา 31 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ให้มีการเรียกคืนค่าเสียหาย กลับใช้คำว่า “จงใจ” ซึ่งแทนที่จะใช้คำว่า “ทุจริต” ซึ่งไม่สอดคล้องกัน

1.1.2 ปัญหาเกี่ยวกับบุคคลผู้มีหน้าที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 23 (1) กำหนดให้กรณีที่มีผู้ประสับภัยจากรถที่มิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายและเจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย ให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้อต้นแก่ผู้ประสบภัย ซึ่งมาตรา 26 บัญญัติให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีสิทธิไล่เบี้ยเอาค่าเสียหายเบื้องต้นที่กองทุนทดแทน

ผู้ประสบภัยได้จ่ายให้แก่ผู้ประสบภัย ในกรณีเจ้าของรถไม่จัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย และเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย แต่ไม่มีบทบัญญัติโดยตรง ภายในมาตราใดบัญญัติให้เจ้าของรถมีหน้าที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย

1.1.3 ปัญหาค่าอนามัยที่ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 4 นิยาม “ค่าเสียหายเบื้องต้น” หมายถึง “ค่ารักษาพยาบาล ค่าใช้จ่ายอันจำเป็น เกี่ยวกับการรักษาพยาบาล ค่าปลงศพ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการศพ รวมทั้งค่าเสียหายและค่าใช้จ่ายที่จำเป็นอย่างอื่นเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยในเบื้องต้น” แต่ “กฎกระทรวงกำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นการร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2552” กำหนดให้ค่าเสียหายเบื้องต้นรวมถึงความเสียหายแก่กรณี “ตาบอด หูหนวก เป็นใบ้หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด เสียอวัยวะสืบพันธุ์ หรือความสามารถสืบพันธุ์ เสียแขน ขา มือ เท้า หรือนิ้ว เสียอวัยวะอื่นใด จิตพิการอย่างติดตัว และทุพพลภาพอย่างถาวร” ซึ่งความเสียหายดังกล่าวเป็นความเสียหายต่ออนามัย ดังนั้น กฎกระทรวงดังกล่าวจึงไม่สอดคล้องกับความหมายของคำว่า “ค่าเสียหายเบื้องต้น”

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1.2.1 เพื่อศึกษาทฤษฎี ความเป็นมา และหลักการประกันภัย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

1.2.2 เพื่อศึกษามาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับค่าเสียหายเบื้องต้นของประเทศไทยเปรียบเทียบกับต่างประเทศ

1.2.3 เพื่อศึกษาวิเคราะห์ถึงปัญหาตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

1.2.4 เพื่อศึกษาและค้นหามาตรการที่เหมาะสมมาใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

1.3 สมมติฐานของการศึกษา

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีปัญหาเกี่ยวกับความไม่ชัดเจนของบทบัญญัติที่ห้ามมิให้ผู้รับประกันภัยยกความทุจริตของผู้เอาประกันภัยขึ้นเป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย การห้ามผู้รับประกันภัยยกความทุจริตขึ้นเป็นข้อต่อสู้นั้น ไม่สอดคล้องกับค่าเสียหายเบื้องต้น และการไล่เบี้ยเรียกคืนของผู้รับประกันภัย และปัญหาเกี่ยวกับความไม่ชัดเจนของบุคคลที่มีหน้าที่ในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น

ให้แก่ผู้ประสบภัย เจ้าของรถที่มิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายอาจถูกไล่เบี้ยจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้ หากไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย แต่กลับไม่มีบทบัญญัติให้เจ้าของรถมีหน้าที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยในระหว่างรอการพิสูจน์ความรับผิด รวมถึงปัญหาค่าอนามัยที่ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นตามกฎกระทรวงไม่สอดคล้องกับนิยามความหมายของค่าเสียหายเบื้องต้น เป็นการสมควรที่จะต้องแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถและกฎกระทรวงว่าด้วยค่าเสียหายเบื้องต้น เพื่อให้เกิดความสมบูรณ์และชัดเจน และเพื่อให้สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของกฎหมาย

1.4 ขอบเขตของการศึกษา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นการศึกษาข้อมูลโดยการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) กล่าวคือ เป็นการใช้วิธีศึกษาโดยการค้นคว้า และวิเคราะห์ข้อมูลจากหนังสือบทความ และเอกสารต่างๆ เพื่อนำมาวิเคราะห์ในเชิงคุณภาพ ในบทบัญญัติและการบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ คู่มือตีความกรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ระเบียบข้อบังคับ ประกาศกระทรวง รายงาน การวิจัย วิทยานิพนธ์ คำพิพากษาศาลฎีกา เอกสารการประชุมสัมมนา แนวทางการปฏิบัติของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) และกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย รวมทั้งบทสัมภาษณ์ และข้อเสนอแนะของบุคคลและเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้อง

1.5 วิธีดำเนินการศึกษา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มุ่งศึกษา ปัญหาบทบัญญัติที่ห้ามมิให้ผู้รับประกันภัยยกข้อต่อสู้ความทุจริตของผู้เอาประกันภัยในการปฏิเสธการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย ปัญหาเกี่ยวกับบุคคลผู้มีหน้าที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย และปัญหาค่าอนามัยที่ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.6.1 ทำให้ทราบถึงทฤษฎี ความเป็นมา และหลักการประกันภัย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

1.6.2 ทำให้ทราบถึงมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับค่าเสียหายเบื้องต้นของประเทศไทยเปรียบเทียบกับต่างประเทศ

1.6.3 ทำให้ทราบถึงปัญหาการบังคับใช้ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

1.6.4 ทำให้ทราบถึงมาตการที่เหมาะสมเพื่อนำไปใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

DPU

บทที่ 2

หลักการและกฎของการประกันภัย ความเป็นมา การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยรถยนต์และความรับผิดในค่าเสียหายเบื้องต้น

การประกันภัยมีความเป็นมายาวนาน เพื่อกระจายความเสี่ยงภัยและเพื่อเป็นหลักประกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นให้สอดคล้องกับการชดใช้ความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุรถยนต์ อันเป็นบ่อเกิดแห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

2.1 หลักการและกฎของการประกันภัย

หลักการและกฎของการประกันภัยประกอบด้วยหลักแห่งความน่าจะเป็นไปได้ กฎแห่งจำนวนมาก และกฎของการเฉลี่ย กล่าวคือ[1]

2.1.1 หลักแห่งความน่าจะเป็นไปได้ (Principles of Probability)

"หลักแห่งความน่าจะเป็นไปได้" คือ "โอกาสของเหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้นได้" ซึ่งหมายถึงมีโอกาสเกิดขึ้นได้มากน้อยเพียงใด โดยอาศัยเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในอดีตซึ่งมีการบันทึกไว้เป็นสถิติมาใช้เป็นหลักในการพิจารณา ลักษณะสำคัญที่มีอยู่ 2 ประการคือ

1) เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นแล้วในอดีตจะต้องมีจำนวนมากพอที่จะนำมาเฉลี่ยได้

2) เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในอนาคตจะต้องเหมือนกับที่เกิดในอดีต

ในการคำนวณจึงต้องการปรับปรุงข้อมูลอยู่เสมอ โดยคำนึงถึงสิ่งต่างๆ ที่จะเปลี่ยนแปลงไปเป็นหลักสำคัญ เพื่อให้ได้ส่วนเฉลี่ยใกล้เคียงมากที่สุดอยู่ตลอดเวลา

2.1.2 กฎแห่งจำนวนมาก (Law of Large Number)

สิ่งที่สำคัญที่สุดที่จะต้องทราบผลและนำไปใช้ในการคำนวณก็คือ "จำนวนครั้งของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในระยะหนึ่ง" มีเพียงใด ซึ่งเราเรียกว่า "ระดับ"(Degree) หรือ "ความถี่" (Frequency) ของความน่าจะเป็นไปได้ โดยทางที่เป็นจริงแล้วในแต่ละระยะเวลานั้นย่อมจะไม่เท่ากัน และก่อให้เกิด "ความไม่แน่นอน" และการจะเป็นไปได้ก็ต้องอาศัยกฎแห่งจำนวนมาก

---

[1] ประเสริฐ ประภาสะโนบล. (2529). **หลักการประกันกันภัย**. หน้า 65.

ถ้าจำนวนเหตุการณ์มีมากๆ ค่าของความไม่แน่นอนก็จะลดลงเรื่อยๆ จนกระทั่งเกือบไม่มีความหมายและสามารถตัดทิ้งไปได้

2.1.3 กฎของการเฉลี่ย (Law of Average)

หากมีภัยเกิดขึ้นความสูญเสียมีเท่าใดก็เฉลี่ยกันไปในระหว่างผู้เสี่ยงภัย ค่าสูญเสียเฉลี่ยกันไปนี้แสดงออกในรูปของเบี้ยประกันภัย ซึ่งการที่จะทำให้เบี้ยประกันมีอัตราต่ำได้ ก็คือการรวมกลุ่มผู้เสี่ยงภัยให้เข้ามารวมกันให้ได้จำนวนมากที่สุดเท่าที่จะทำได้

กรณีผู้ขอเอาประกันภัยกับทรัพย์สินที่มีทุนทรัพย์สูงเกินกว่าที่บริษัทหนึ่งๆ จะรับไว้ได้ ผู้รับประกันภัยก็จะพิจารณาทำ “ประกันภัยต่อ” ไปยังผู้รับประกันภัยอื่น โดยเก็บภาระในการเสี่ยงภัยไว้ตามกำลังของผู้รับประกันภัยเท่านั้น การประกันภัยต่อจึงเป็นการเฉลี่ยภาระในการเสี่ยงภัย

2.2 หลักการประกันภัย

หลักการโดยทั่วไปของการประกันภัยประกอบด้วย 6 หลักการสำคัญได้แก่ หลักส่วนได้เสียในเหตุประกันภัย หลักสุจริตอย่างยิ่ง หลักชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริง หลักการรับช่วงสิทธิ หลักการเฉลี่ย หลักสาเหตุใกล้ชิด กล่าวคือ

2.2.1 หลักส่วนได้เสียในเหตุประกันภัย (The Principle of Insurable Interest)

หลักส่วนได้เสียในเหตุประกันภัย เป็นหลักสำคัญพื้นฐานของการประกันภัย หลักนี้ไม่เพียงแต่เป็นแนวความคิดในทางกฎหมายเท่านั้น ยังเป็นความคิดในทางศีลธรรมด้วย เพราะการที่จะให้บุคคลใดเอาประกันภัยในสิ่งที่เขาไม่มีความเกี่ยวข้องไม่ว่าสิ่งนั้นจะถูกทำลายลงไปหรือยังคงสภาพตามปกติได้นั้น กรณีย่อมเห็นได้ว่าวินาศภัยหรือความเสียหายนั้นไม่มีผลกระทบต่อบุคคลนั้นแต่อย่างใด ฉะนั้นการที่จะให้ผู้เอาประกันได้รับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายนั้นย่อมเป็นความไม่ถูกต้องอย่างยิ่ง เพราะเท่ากับการอนุญาตให้มีการพนันขันต่อในรูปของสัญญาประกันภัย[2]

บรรดานักนิติศาสตร์ได้ให้ความหมายของหลักส่วนได้เสียในเหตุประกันภัยไว้หลายท่านด้วยกัน ซึ่งความเห็นของนักนิติศาสตร์ได้กล่าวไว้ด้วยถ้อยคำที่แตกต่างกัน แต่ก็มีความหมายเป็นอย่างว่า “เมื่อใดที่เหตุการณ์ดังระบุไว้ในสัญญาซึ่งเป็นเงื่อนไขแห่งความรับผิดของผู้รับประกันภัยบังเกิดขึ้น อันเป็นเหตุใกล้ชิดทำให้กระทบกระเทือนต่อสิทธิที่ผู้เอาประกันภัยมีอยู่ ถึงขนาดเป็นเหตุให้ต้องสูญเสียหรือถูกบั่นทอนลงซึ่งสิทธิอันมีอยู่ หรือก่อให้เกิดความรับผิดตามกฎหมาย เมื่อนั้นย่อม

---

[2] สิทธิโชค ศรีเจริญ. (2538). **ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย.** หน้า 94.

ถือว่าผู้เอาประกันมีส่วนได้เสียในเหตุการณ์นั้นเท่ากับจำนวนมูลค่าแห่งความรับผิดนั้น หรือเท่าที่จำนวนมูลค่าแห่งสิทธินั้นต้องมาวิบัติเสียหาย"[3]

เหตุที่กฎหมายต้องบัญญัติให้ผู้เอาประกันภัยต้องมีส่วนได้เสีย[4]

1) เพื่อมิให้เกิดภาวะทางศีลธรรม

โดยที่การประกันภัยเป็นการเฉลี่ยความเสียหายไปยังผู้เอาประกันภัยที่มีการเสี่ยงภัยอย่างเดียวกัน ผู้รับประกันภัยเป็นเพียงผู้รวบรวมเบี้ยประกันภัยไว้เป็นเงินสำรองประกันภัยเพื่อเตรียมไว้จ่ายให้แก่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ที่ได้รับอุบัติเหตุหรืออุบัติภัย เบี้ยประกันภัยเมื่อเทียบกับค่าทดแทนความเสียหายมีจำนวนแตกต่างกันมาก ถ้าผู้เอาประกันภัยไม่มีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัย จะทำให้ผู้เอาประกันภัยได้กำไรเป็นจำนวนมากจากค่าสินไหมทดแทนที่ได้รับ การที่ผู้เอาประกันภัยไม่มีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัยภัย ย่อมจะเกิดมูลเหตุจูงใจทำให้เกิดความเสียหายแก่วัตถุที่เอาประกันภัยเพื่อหวังที่จะได้รับประโยชน์จากการประกันภัย อันเป็นภาวะภัยทางศีลธรรม (Moral Hazard)

2) เพื่อมิให้สัญญาประกันภัยกลายเป็นสัญญาพนัน

การพนันตาม มาตรา 853 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่า การพนันไม่ก่อให้เกิดหนี้ต่อกัน สิ่งที่ได้ให้ไว้ต่อกันไปในการพนันก็จะทวงคืนไม่ได้ เพราะเหตุที่หามูลหนี้อย่างใดอย่างหนึ่งไม่ได้ แต่สัญญาประกันภัย ถ้าผู้เอาประกันภัยมีส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัย เมื่อเกิดเหตุการณ์อันเป็นวินาศภัยหรืออย่างอื่นอันได้ระบุไว้ในสัญญา ย่อเกิดมูลหนี้ในอันที่จะเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือใช้เงินตามข้อตกลงแห่งสัญญาประกันภัยได้ สัญญาประกันภัยเป็นสัญญาที่ช่วยบรรเทาความเสียหายแก่ผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุหรืออุบัติภัย กฎหมายจึงสนับสนุน แต่การพนันนั้นกฎหมายไม่สนับสนุน แม้มีการพนันกันก็ไม่เกิดมูลหนี้ต่อกัน นอกจากนั้นแล้วยังมีความรับผิดในทางอาญาอีกด้วย เหตุผลของกฎหมายที่ต้องบัญญัติไว้เช่นนั้น ก็เนื่องจากการพนันเป็นบ่อเกิดแห่งอาชญากรรมทางหนึ่ง

ส่วนได้เสียในเหตุประกันภัยเป็นหลักเกณฑ์สำคัญที่ทำให้สัญญาประกันภัยแตกต่างจากการพนันขันต่อ หาผู้เอาประกันภัยไม่มีส่วนได้เสียในเหตุประกันภัยแล้วย่อมเป็นการพนันขันต่อ ไม่ก่อให้เกิดมูลหนี้อันอาจจะบังคับได้ตามกฎหมาย

ผู้เอาประกันภัยต้องมีส่วนได้เสียในเหตุประกันภัยในขณะทำสัญญาประกันภัย สิทธิหรือความหวังว่าจะมาซึ่งสิ่งใดอันจะทำให้เกิดส่วนได้เสียในอนาคตยังมาไม่ถึง ย่อมไม่ถือว่ามีส่วน

---

[3] อำนวย สุภเวชย์ ก (2551). **คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการประกันภัย.** หน้า 16.

[4] แหล่งเดิม. หน้า 20.

ได้เสียอันอาจเอาประกันภัยได้ แม้ต่อมาส่วนได้เสียจะหมดไปในระหว่างสัญญาประกันภัยมีผลบังคับอยู่ สัญญาประกันภัยนั้นก็ยังมีผลสมบูรณ์ตามกฎหมาย แต่ในกรณีที่เกิดวินาศภัยขึ้นกับวัตถุที่เอาประกันภัยในเวลาที่ผู้เอาประกันภัยไม่มีส่วนได้เสียในเหตุประกันภัยแล้ว ผู้เอาประกันภัยไม่ได้รับความเสียหายจากวินาศภัยนั้นก็ไม่มีความเสียหายอันใดที่จะเรียกร้องเอากับผู้เอาประกันภัยได้ จึงไม่มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมาย อันเป็นไปตามหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของสัญญาประวินาศภัยที่ว่า ผู้รับประกันภัยไม่จำต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเกินกว่าที่เสียหายจริง และผู้เอาประกันภัยจะค้ากำไรจากการประกันภัยไม่ได้[5]

กรณีการเอาประกันภัยเกินกว่าส่วนได้เสีย (Over Insurance) ไม่มีผลกระทบกระเทือนต่อสัญญาประกันภัย เนื่องจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บัญญัติไว้แต่เพียงว่าผู้เอาประกันภัยต้องมีส่วนได้เสียเท่านั้น แต่การเอาประกันภัยเกินกว่าส่วนได้เสียที่มีอยู่ในวัตถุที่เอาประกันภัย ย่อมทำให้เกิดมูลเหตุจูงใจที่จะทำให้เกิดการทุจริตเพื่อหวังประโยชน์ที่จะได้รับประโยชน์จากการประกันภัยได้ แต่มาตรา 870 และ มาตรา 877 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติให้ผู้รับประโยชน์จะได้รับค่าสินไหมทดแทนเพียงเสมอจำนวนวินาศภัยอันแท้จริงเท่านั้นและผู้รับประกันภัยก็ใช้การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพียงเสมอจำนวนวินาศภัยอันแท้จริงเท่านั้นเช่นเดียวกัน ดังนั้น การเอาประกันภัยเกินกว่าส่วนได้เสียย่อมทำให้ผู้เอาประกันภัยเสียเบี้ยประกันภัยในส่วนที่เกินกว่าส่วนได้เสียไปโดยเปล่าประโยชน์[6]

2.2.2 หลักสุจริตอย่างยิ่ง (The Principle of Utmost Good Fait)

สัญญาประกันภัยเป็นสัญญาเสี่ยงโชค ทำให้เกิดความไม่เท่าเทียมกันของคู่สัญญา ในการทำสัญญาประกันภัย ฝ่ายผู้รับประกันภัยไม่สามารถรู้ถึงซึ่งข้อความจริงเกี่ยวกับความเสี่ยงภัยของฝ่ายผู้เอาประกันภัยได้ ความเสี่ยงภัยที่จะนำมาใช้ในการคำนวณค่าเบี้ยประกันภัยขึ้นกับเหตุการณ์ในอนาคตซึ่งอยู่ในความรู้เห็นของผู้เอาประกันภัยเพียงฝ่ายเดียว ถ้าวัตถุที่เอาประกันภัยมีโอกาสที่จะเกิดภัยได้ง่าย อัตราเบี้ยประกันภัยย่อมต้องสูง ดังนั้น หากใช้ “หลักสุจริต” (Good Fait) ทั่วไปที่คู่สัญญาต่างก็มีความเท่าเทียมกันในอันที่จะตรวจสอบวัตถุแห่งสัญญาเพื่อประกอบการตัดสินใจว่าจะเข้าทำสัญญาของอีกฝ่ายหรือไม่ ซึ่งข้อความจริงบางอย่างไม่จำเป็นต้องเปิดเผยให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งทราบก็ได้ ย่อมไม่เป็นธรรมแก่ฝ่ายผู้รับประกันภัยเพราะผู้รับประกันภัยไม่อยู่ในฐานะที่เท่าเทียมกับ

---

[5] แหล่งเดิม. หน้า 21.

[6] แหล่งเดิม. หน้า 22.

ฝ่ายผู้เอาประกันภัย จึงต้องกำหนดให้ใช้หลักสุจริตที่สูงกว่าหลักสุจริตทั่วไป นำมาใช้ในสัญญาประกันภัยโดยเฉพาะเรียก “หลักสุจริตอย่างยิ่ง” (The Principle of Utmost Good Fait)[7]

1) ข้อความจริงที่ต้องเปิดเผย

ข้อความจริงที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องเปิดเผยให้ผู้รับประกันภัยทราบนี้เป็นข้อความจริงที่เกิดขึ้นและมีอยู่แล้ว แต่จะอยู่ในความรู้เห็นของผู้เอาประกันภัยหรือไม่นั้นพิจารณาตามความคิดเห็นของวิญญูชนที่เป็นผู้เอาประกันภัยทั่วไปในภาวะเช่นนั้นจะสามารถทราบความจริงนั้นได้หรือไม่ และจะต้องเป็นข้อความจริงเท่านั้น ไม่ใช้ข้อความเห็น ข้อความจริงที่เป็นสาระสำคัญและมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของผู้รับประกันภัย คือ[8]

(1) ข้อความจริงที่เพิ่มการเสี่ยงภัยมากขึ้นกว่าปกติ เช่น ใช้รถขนส่งเพื่อการพาณิชย์

(2) ข้อความจริงอันจำเป็นที่จะต้องอธิบายถึงความผิดปกติของการเสี่ยงภัยและถ้าไม่กล่าวข้อความจริงนี้ ผู้รับประกันภัยจะเข้าใจว่ามีความเสี่ยงภัยตามปกติของทรัพย์ชนิดนั้น เช่น ใช้รถขนส่งวัตถุอันตรายหรือวัตถุไวไฟ

(3) ข้อความจริงที่ชวนให้คิดถึงข้อน่าสงสัยบางประการในการขอเอาประกัน เช่น รถคันเดียวกันทำประกันความเสียหายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถไว้หลายกรมธรรม์

(4) ข้อความจริงที่ผู้เอาประกันภัยเคยเกี่ยวข้องหรือมีประสบการณ์ในการเกิดภัยเหล่านั้นมาก่อน เช่น เกิดเหตุรถเชี่ยวชนบ่อยครั้ง

2) หน้าที่ในการเปิดเผยข้อความจริง

(1) การเปิดเผยข้อความจริง (Disclose)

การเปิดเผยข้อความจริงที่อยู่ในความรู้เห็นของผู้เอาประกันภัย ทั้งที่เป็นที่รู้เห็นโดยแท้ และข้อที่น่าจะรู้เห็นอันเป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยจะต้องเปิดเผยโดยผู้รับประกันภัยไม่ต้องสอบถาม ข้อความจริงที่เป็นสาระสำคัญพิจารณาโดยอาศัยความคิดของผู้เอาประกันภัยทั่วๆ ไปว่าเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ถ้าเป็นสาระสำคัญผู้เอาประกันก็มีหน้าที่ต้องเปิดเผย ถ้าผู้เอาประกันภัยไม่เปิดเผยเรียกว่า การไม่เปิดเผยข้อความจริง(Non-Disclose) ซึ่งในบางกรณีเรียกว่า การปกปิดความจริง (Concealment) แต่การปกปิดความจริงมีลักษณะแตกต่างจากการไม่เปิดเผยข้อความจริง กรณีจะถือว่าเป็นการปกปิดความจริงก็ต่อเมื่อผู้เอาประกันมีเจตนาจะปกปิดข้อความจริงนั้นไว้ไม่ให้ผู้รับประกันภัยทราบ แต่การไม่เปิดเผยข้อความจริงนั้นแม้ไม่จงใจปกปิด แต่การที่ผู้เอา

---

[7] แหล่งเดิม. หน้า 29-30.

[8] สิทธิโชค ศรีเจริญ. เล่มเดิม. หน้า 99.

ประกันภัยมิได้เปิดเผยข้อความจริงตามหน้าที่ของตน ซึ่งอาจจะเป็นการประมาทเลินเล่อบกพร่องในหน้าที่หรือรู้เท่าไม่ถึงการณ์ก็ถือว่าเป็นการไม่เปิดเผยข้อความจริงซึ่งมีผลทำให้สัญญาประกันภัยตกเป็นโมฆียะได้เช่นเดียวกันกับการปกปิดข้อความจริง[9]

(2) การแถลงข้อความจริง (Representation)

การแถลงข้อความจริง หมายถึง การที่ผู้รับประกันภัยเป็นผู้สอบถาม และผู้เอาประกันภัยหรือบุคคลอันการใช้เงินย่อมอาศัยความทรงชีพหรือมรณะของเขาเป็นผู้ตอบคำถาม ไม่ว่าจะเป็นการสอบถามด้วยวาจาหรือลายลักษณ์อักษรก็ตาม การกล่าวข้อความจริงใดๆ ของผู้เอาประกันภัยในขณะทำสัญญาประกันภัยอันเป็นเท็จ เรียกว่า การแถลงข้อความเท็จ (Misrepresentation) การทิ้งช่องว่างไว้ไม่ตอบคำถามหมายความถึงไม่มีอะไรต้องแถลง ถ้าความจริงนั้นเป็นข้อสำคัญอันควรต้องแถลง แม้จะถือไม่ได้ว่าแถลงเท็จก็ได้ชื่อว่าละเว้นไม่เปิดเผยข้อความจริงเช่นนั้น[10]

ทั้งนี้ ข้อความจริงที่ต้องเปิดเผยและแถลงนั้นต้องเป็นข้อความจริงที่ผู้มีหน้าที่เปิดเผยและแถลงรู้อยู่แล้ว หากขณะทำสัญญาไม่รู้ข้อความจริงนั้นสัญญาไม่ตกเป็นโมฆียะ การกล่าวถึงความเชื่อหรือความเห็นที่ผิดไปจากความจริงตามปกติไม่ถือว่าเป็นการแถลงข้อความเท็จ ผู้เอาประกันภัยจะถือว่าข้อความจริงเหล่านั้นไม่ใช่ข้อสาระสำคัญที่จะต้องเปิดเผยตามหน้าที่ จึงกล่าวไปโดยผิดความจริงบ้าง หรือเป็นความเท็จทั้งหมดนั้นย่อมทำให้สัญญาประกันภัยตกเป็นโมฆียะเช่นเดียวกับการไม่เปิดเผยข้อความจริงหรือการปกปิดข้อความจริงตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 865 เช่นเดียวกัน[11]

ข้อแตกต่างระหว่างการเปิดเผยข้อความจริง (Disclose) กับการแถลงข้อความจริง (Representation)

ก. การเปิดเผยข้อความจริง ผู้เอาประกันมีหน้าที่ต้องเปิดเผยข้อความจริงเกี่ยวกับความเสี่ยงภัยโดยผู้รับประกันภัยไม่ต้องถาม ส่วนการแถลงข้อความจริง ผู้รับประกันภัยตั้งคำถามให้ผู้เอาประกันตอบ

ข. ข้อความจริงที่ผู้เอาประกันมีหน้าที่เปิดเผยต้องถึงขนาดที่หากผู้รับประกันทราบจะทำให้เรียกเบี้ยประกันภัยสูงขึ้นหรือบอกปัดไม่ทำสัญญา ส่วนข้อความจริงที่ผู้รับประกันภัยตั้งคำถามอาจไม่ถึงขนาดที่หากผู้รับประกันทราบจะทำให้เรียกเบี้ยประกันภัยสูงขึ้นหรือบอกปัดไม่ทำสัญญา แต่เมื่อผู้รับประกันภัยถามผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ต้องตอบให้ตรงความจริง

---

[9] แหล่งเดิม. หน้า 102.

[10] อำนวย สุภเวชย์ ก เล่มเดิม. หน้า 31.

[11] สิทธิโชค ศรีเจริญ. เล่มเดิม. หน้า 103.

2.2.3 หลักชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริง (The Principle of Indemnity)

สัญญาประกันวินาศภัยเป็นสัญญาที่มีหลักการชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริงเป็นข้อกำหนดมิให้ผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประโยชน์ได้รับกำไรจากการเกิดวินาศภัยตามสัญญาอันจะเป็นเหตุผลที่ชักจูงใจให้มีการเกิดภัยโดยเจตนาเพื่อหวังจะได้รับผลประโยชน์จากวินาศภัยนั้น (Moral Hazard) อันเป็นการกระทำที่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 877 (1) บัญญัติให้ผู้รับประกันภัยจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนตามจำนวนวินาศภัยอันแท้จริง อันเป็นความเสียหายที่เป็นผลโดยตรงจากภัยที่ผู้รับประกันภัยเสี่ยง นอกจากนั้นแล้ว ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 877 (2) และ (3) ยังได้บัญญัติให้ผู้รับประกันภัยต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายเพราะได้จัดการตามสมควรเพื่อป้องปัดความวินาศภัย เช่น ฉีดน้ำดับไฟรถทำให้เครื่องยนต์ได้รับความเสียหาย เป็นต้น รวมไปถึงค่าใช้จ่ายที่ผู้เอาประกันภัยได้จ่ายไปเพื่อรักษาทรัพย์สินที่เอาประกันภัยมิให้วินาศด้วย เช่น รถยนต์เกิดอุบัติเหตุในที่เปลี่ยวไม่สามารถขับเคลื่อนต่อไป ต้องจ้างคนมาเฝ้ารถไว้มีให้ถูกขโมย เป็นต้น ซึ่งการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 877 (1) (2) และ (3) รวมกันแล้วต้องไม่เกินกว่าจำนวนเงินที่เอาประกันภัยไว้[12]

การชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริงนี้ยึดหลักปฏิบัติเพื่อให้ผู้เอาประกันภัยกลับคืนสู่สถานะเดิมเหมือนเมื่อก่อนเกิดวินาศภัยโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะกระทำได้ โดยวิธีการดังต่อไปนี้ คือ[13]

1) การจ่ายเป็นตัวเงิน (Cash Payment)
2) การซ่อมแซม (Repair)
3) การหาของแทน (Replacement
4) การกลับคืนสภาพเดิม (Reinstatement)

กรณีที่สัญญาประกันภัยได้กำหนดราคาแห่งมูลประกันภัยไว้ (Valued Policy) หมายถึงการที่ผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยได้ตกลงกันในขณะที่ทำสัญญากำหนดมูลหนี้ที่ผู้รับประกันภัยจะต้องชดใช้เมื่อมีวินาศภัยเกิดขึ้น ซึ่งก็คือจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ผู้รับประกันภัยต้องชดใช้ให้เมื่อทรัพย์สินที่เอาประกันภัยได้รับความเสียหายสิ้นเชิงหรือสูญหายไปทั้งสิ้น แต่กรณีวัตถุที่เอาประกันภัยเป็นทรัพย์สินที่ไม่อาจหาราคาตลาดได้หรือหาได้ยากได้แก่ ทรัพย์สินประเภทโบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ เป็นต้น เป็นทรัพย์สินที่มีมูลค่าทางจิตใจมากกว่ามูลค่าในการใช้ทรัพย์สินนั้น ถ้าทรัพย์สินดังกล่าวได้รับความเสียหายแต่เพียงเล็กน้อย เช่น เครื่องลายครามเก่าบิ่นไปนิดหนึ่ง หรือธนบัตรเก่าถูกไฟไหม้ตรงมุมไปนิดหนึ่ง แม้ว่าความเสียหายแต่เพียงเล็กน้อยก็ย่อมสิ้นคุณค่า

---

[12] อำนวย สุภเวชย์ ก เล่มเดิม. หน้า 89.

[13] สิทธิโชค ศรีเจริญ. เล่มเดิม. หน้า 105.

ทันที และไม่อาจหาอันอื่นมาทดแทนอันเดิมได้ แม้ว่าจะเสียหายแต่เพียงบางส่วนก็ต้องถือเป็นความเสียหายสิ้นเชิง[14]

2.2.4 หลักการรับช่วงสิทธิ (The Principle of Subrogation)

เนื่องจากสัญญาประกันภัยเป็นสัญญาเพื่อการชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริง เมื่อผู้รับประกันภัยได้จ่ายค่าสินไหมทดทดแทนตามสัญญาประกันภัยไปแล้ว ผู้รับประกันภัยย่อมได้สิทธิทุกอย่างที่ผู้เอาประกันภัยมีอยู่ รวมทั้งหลักประกันแห่งหนี้นั้นไปทั้งหมด ซึ่งเรียกว่า “การรับช่วงสิทธิ” หมายถึงการที่ผู้รับประกันภัยเข้าไปใช้สิทธิทั้งปวงของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์เท่าจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ผู้รับประกันภัยได้จ่ายไปด้วยอำนาจกฎหมาย[15]

หลักการรับช่วงสิทธินี้ได้ถูกบัญญัติขึ้นเพื่อให้มีความสัมพันธ์กับหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามความเป็นจริง เพื่อให้บุคคลภายนอกผู้ก่อวินาศภัยนั้นต้องรับผิดในความเสียหายที่ตนได้กระทำขึ้นตามกฎหมายและเพื่อให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์รับค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่แท้จริง กล่าวคือ เมื่อตนได้รับค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยไปจำนวนเท่าใดก็ไม่มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจำนวนนั้นกับบุคคลภายนอกผู้ก่อความเสียหายได้อีก เพราะสิทธิดังกล่าวได้รับช่วงไปโดยผู้รับประกันภัยแล้ว ผู้เอาประกันภัยจะเรียกร้องค่าเสียหายจำนวนเดียวกันทั้งจากผู้ก่อวินาศภัยและผู้รับประกันภัยไม่ได้ และไม่ว่ากรณีใดผู้รับประกันภัยจะรับช่วงสิทธิไปเกินกว่าจำนวนที่ตนจ่ายค่าสินไหมทดแทนไม่ได้

การรับช่วงสิทธิจะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อเป็นวินาศภัยที่เกิดขึ้นจากการกระทำของมนุษย์เท่านั้นและผู้ก่อให้เกิดวินาศภัยนั้นจะต้องไม่ใช่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ เพราะการที่วินาศภัยเกิดขึ้นด้วยความทุจริตหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัยและผู้รับประโยชน์นั้น ถือว่าเป็นภัยในทางศีลธรรม (Moral Hazard) ที่ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัย

ในสัญญาประกันชีวิต ผู้รับประกันชีวิตไม่สามารถรับช่วงสิทธิได้ ก็เนื่องจากชีวิตคนเรานั้นมีค่าจะไม่อาจประเมินราคาเป็นเงินได้ จะว่าจำนวนเงินที่ได้รับจำนวนเงินที่ได้รับจากผู้รับประกันชีวิตนั้นคุ้มค่าแห่งชีวิตแล้วคงไม่ได้ ดังนั้นสิทธิในการที่จะเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนจากผู้ทำละเมิดย่อมยังคงเป็นของทายาทของผู้เอาประกันภัยอยู่[16]

---

[14] อำนวย สุภเวชย์ ก เล่มเดิม. หน้า 91.

[15] สิทธิโชค ศรีเจริญ. เล่มเดิม. หน้า 108.

[16] อำนวย สุภเวชย์ ข (2548, มกราคม-มีนาคม). “การรับช่วงสิทธิในสัญญาประกันภัย.” **วารสารการประกันภัย, 30, 1, 117.** หน้า 54.

การที่ผู้ประกันภัยจะรับช่วงสิทธิ์จากการจ่ายค่าสินไหมของตนได้ ต้องเป็นการจ่ายค่าสินไหมทดแทนอันเนื่องจากการเกิดวินาศภัยที่อยู่ในความรับผิดตามสัญญาประกันภัยเท่านั้น การจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยสำคัญผิดว่าตนมีความรับผิดตามสัญญาประกันภัย แต่ความจริงตนไม่มีความรับผิดตามกฎหมาย เช่น สำคัญผิดว่าผู้เอาประกันภัยมีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัยในขณะเกิดวินาศภัย หรือสำคัญผิดว่ากรมธรรม์มีผลใช้บังคับในขณะเกิดวินาศภัยก็ดี ผู้รับประกันภัยไม่มีสิทธิ์รับช่วงสิทธิ์จากผู้เอาประกันภัย นอกจากนี้การจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่มีความรับผิดตามสัญญาประกันภัยซึ่งเรียกว่า “Ex Gratoa Pyment” ซึ่งหมายถึงการเกิดวินาศภัยนั้นไม่อยู่ในความรับผิดตามสัญญาประกันภัยแต่ผู้รับประกันภัยมีความเห็นใจในความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้เอาประกันภัย จึงได้จ่ายเงินจำนวนหนึ่งซึ่งเรียกว่า “สินไหมกรุณา” ให้ผู้เอาประกันภัยรับบรรเทาความเสียหายนั้น ผู้รับประกันภัยย่อมไม่ได้รับช่วงสิทธิตามกฎหมาย[17]

2.2.5 หลักการเฉลี่ย (The Principle of Contribution)

หลักเฉลี่ยนี้สืบเนื่องมาจากหลักชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามความเป็นจริงและหลักการรับช่วงสิทธิในสัญญาประกันภัยชนิดที่เป็นสัญญาเพื่อการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเท่านั้น เนื่องจากสัญญาชดใช้ค่าสินไหมทดแทนผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนเท่าจำนวนที่เสียหายเท่านั้น หลักการเฉลี่ยนี้เป็นกฎแห่งความเสมอภาคในกฎหมาย ด้วยมุ่งหมายที่จะให้ผู้รับประกันภัยในวัตถุที่เอาประกันภัยอันเดียวกัน ในการเสี่ยงภัยอันเดียวกัน และในส่วนได้เสียอันเดียวกัน ต้องรับผิดตามส่วนแห่งความเสียหายที่ผู้รับประกันภัยแต่ละคนมีอยู่ตามสัญญาประกันภัยเป็นอัตราส่วนกับจำนวนเงินที่ตนรับประกันภัยไว้

หลักการเฉลี่ยจะเกิดขึ้นเมื่อประกอบด้วยลักษณะสำคัญดังต่อไปนี้

1) มีกรมธรรม์ประกันภัยตั้งแต่สองฉบับขึ้นไป ในหลักกฎหมายอังกฤษมุ่งหมายให้เกิดความเป็นธรรมตามหลัก Equity Law เพื่อกระจายส่วนแห่งความเสียหายอย่างเป็นธรรมในระหว่างผู้รับประกันภัยด้วยกัน โดยไม่คำนึงถึงว่าผู้รับประกันภัยเหล่านั้นจะได้รับประกันภัยไว้พร้อมกันหรือไม่ แต่ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 870 กรณีที่ทำสัญญาประกันภัยสองรายขึ้นไปเป็นลำดับ ผู้รับประกันภัยคนแรกต้องรับผิดก่อน ถ้าความเสียหายเกินกว่าจำนวนที่รับประกันภัยไว้ ผู้รับประกันภัยจึงรับผิดในส่วนที่ยังขาดอยู่ จะเห็นได้ว่ากฎหมายไทยใช้หลักเฉลี่ยเฉพาะกรณีที่ได้ผู้รับประกันภัยแต่หลายรายทำสัญญาประกันภัยพร้อมกัน โดยถือว่าถ้าทำสัญญาประกันภัยหลายรายในวันเดียวกันถือว่าทำสัญญาประกันภัยพร้อมกัน

---

[17] สิทธิโชค ศรีเจริญ. หน้าเดิม.

2) กรมธรรม์ประกันภัยเหล่านั้นคุ้มครองส่วนได้เสียเดียวกัน หมายถึงส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยไว้เป็นส่วนได้เสียอันเดียวกัน ซึ่งอาจเป็นผู้เอาประกันภัยเอาทรัพย์สินเดียวกันทำสัญญากับผู้รับประกันภัยหลายราย หรือผู้เอาประกันหลายรายเอาทรัพย์สินเดียวกันทำสัญญาประกันภัย เช่น เจ้าของรถและผู้เช่ารถต่างคนต่างทำสัญญาประกันภัยรถยนต์

3) กรมธรรม์ประกันภัยเหล่านั้นคุ้มครองภัยชนิดเดียวกัน หมายถึง วินาศภัยที่กำหนดไว้เป็นวินาศภัยชนิดเดียวกัน

4) กรมธรรม์ประกันภัยเหล่านั้นคุ้มครองวัตถุที่เอาประกันภัยเดียวกัน โดยไม่ต้องคำนึงว่าเป็นการประกันภัยเกี่ยวกับทรัพย์สินหรือไม่ เพราะกรมธรรม์ประกันภัยเกี่ยวกับความรับผิดซึ่งมีวัตถุที่เอาประกันภัยเป็นความรับผิดต่อบุคคลอื่นตามกฎหมาย ก็อยู่ในหลักเกณฑ์ในข้อนี้เช่นเดียวกัน

5) กรมธรรม์แต่ละฉบับจะต้องมีผลบังคับเมื่อเกิดวินาศภัยขึ้น และต้องมีผลบังคับได้ตามกฎหมายในเวลาที่เกิดเหตุวินาศภัย

2.2.6 หลักสาเหตุใกล้ชิด (The Principle of Proximate Cause)

หลักสาเหตุใกล้ชิดมาจากทฤษฎีของความสัมพันธ์ระหว่างเหตุกับผล (Causation) ทฤษฎีนี้ถือว่า เหตุกับผลย่อมต้องเกี่ยวโยงกัน ถ้าหากไม่มีเหตุนั้นแล้วผลนั้นย่อมไม่อาจเกิดขึ้นได้ ผลจะผิดปกติอย่างไรไม่สำคัญ และอาจมีเหตุหลายเหตุในผลอันเดียวกัน ถ้าความเสียหายนั้นเป็นผลธรรมดาที่เกิดจากเหตุอันใด ย่อมถือได้ว่าความเสียหายนั้นเป็นผลโดยตรงมาจากเหตุนั้น เรียกได้ว่าเป็นสาเหตุใกล้ชิดที่ทำให้เกิดผลอันนั้นขึ้นได้[18]

หลักเกณฑ์ในการพิจารณาว่าวินาศภัยที่เกิดขึ้นเป็นสาเหตุใกล้ชิดดังต่อไปนี้[19]

1) ภัยที่รับประกันภัยไว้จะต้องเกิดขึ้นอย่างแท้จริง

2) ความเสียหายอย่างอื่นที่เกิดกับวัตถุที่เอาประกันภัย นอกจากภัยที่รับประกันภัยไว้เนื่องจากความพยายามที่จะปกป้องความเสียหายย่อมได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัย

3) ไม่มีเหตุการณ์ใหม่เข้าแทรกแซง หมายถึงกรณีที่จะเป็นสาเหตุใกล้ชิดได้นั้นต้องเป็นเหตุการณ์ต่อเนื่องเป็นอันเดียวขึ้นและเป็นผลให้เกิดความเสียหาย โดยไม่มีเหตุการณ์อื่นเข้ามาแทรกแซงหรือขัดขวางให้สาเหตุใกล้ชิดนั้นขาดตอน หรือสะดุดหยุดลง เช่น ขณะไฟไหม้รถบรรทุกของ เจ้าหน้าที่กำลังช่วยกันดับไฟ ประชาชนรอบข้างขโมยของที่บรรทุกไป ความเสียหายที่เกิดขึ้นไม่ได้เกิดจากไฟไหม้รถ

---

[18] อำนวย สุภเวชย์ ก เล่มเดิม. หน้า 86.

[19] สิทธิโชค ศรีเจริญ. เล่มเดิม. หน้า 114.

4) ในกรณีที่มีภัยหลายชนิดเกิดขึ้นไม่พร้อมกัน ภัยชนิดแรกไม่ว่าจะก่อให้เกิดความเสียหายมากหรือน้อยจะต้องเป็นสาเหตุใกล้ชิด แม้ว่าภัยที่มาภายหลังจะทำให้วินาศภัยกับทรัพย์สินที่เอาประกันภัยมากกว่าก็ตาม

ตัวอย่าง กรณีความเสียหายจากคลื่น “สึนามิ” โดยเมื่อเกิดเหตุแผ่นดินไหวอย่างรุนแรงที่ทำให้เปลือกโลกยุบตัวและเกิดคลื่นน้ำ กลายเป็นคลื่นทะเลขนาดใหญ่พัดเข้าหาชายฝั่งก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรง ความเสียหายที่เกิดขึ้นจึงเป็นผลโดยตรงจากแผ่นดินไหว แม้ความเสียหายจะเกิดจากน้ำทะเลก็ตาม ดังนั้นการประกันภัยที่ผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนย่อมได้แก่การประกันภัยแผ่นดินไหว (Earthquake Insurance) มิใช่การประกันภัยความเสียหายจากน้ำ (Water Damage Insurance)[20]

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 877 (2) ได้บัญญัติให้ผู้รับประกันภัยต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความบุบสลายอันเกิดแก่ทรัพย์สินซึ่งได้เอาประกันภัยไว้เพราะได้จัดการตามสมควรเพื่อป้องปัดความวินาศภัย ซึ่งน่าจะหมายความถึงความเสียหายในสาเหตุใกล้ชิด การจัดการตามสมควรนั้นพิจารณาตามความคิดเห็นของวิญญูชนซึ่งอยู่ในภาวะเช่นนั้น

2.3 ประวัติความเป็นมาของการประกันภัย

ประวัติความเป็นมาของการประกันภัยเริ่มมีขึ้นในต่างประเทศกว่าร้อยปีแล้ว ตั้งแต่ในยุคของการค้าขายต่างถิ่น จนมีวิวัฒนารที่สำคัญในยุคประกันภัยสินค้าทางทะเล ถือเป็นต้นกำเหนิดของหลักการประกันภัยอย่างแท้จริง จนมีการเปลี่ยนแปลงไปสู่การประกันภัยอื่นๆ รวมถึงการประกันภัยรถยนต์ และการประกันภัยความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยในปัจจุบัน

2.3.1 ความเป็นมาการประกันภัยในต่างประเทศ[21]

การประกันภัยในสมัยเริ่มแรกซึ่งพอจะเห็นได้ว่ามีลักษณะไปในการแสวงหาหลักประกันความคุ้มครอง หรือวิธีการป้องกันภัยที่จะเกิดจากทรัพย์สินอันเนื่องจากภัยธรรมชาติและโจรผู้ร้าย โดยอาศัยผู้มีกำลังและอาวุธคอยคุ้มกันสินค้าให้ปลอดภัย สมัยบาบิโลเนี่ยน (Babylonian) นำระบบการมอบทรัพย์สินและภริยาบุตรไว้เป็นหลักประกัน แต่หลักการประกันภัยที่แท้จริงนั้นก็คือ การกระจายการเสี่ยงภัยจากคนหนึ่งไปยังบุคคลอื่นอีกหลายคน

---

[20] อำนวย สุภเวชย์ ก เล่มเดิม. หน้า 86.

[21] สิทธิโชค ศรีเจริญ. เล่มเดิม. หน้า 5.

การกระจายการเสี่ยงภัยในสมัยโบราณเป็นแนวคิดของพ่อค้าชาวจีน พ่อค้าชาวจีนจะกระจายสินค้าใส่เรือหลายลำ หากเรือลำใดอับปาง ก็ยังเหลือสินค้าในเรือลำอื่น และในสมัยโรมัน พ่อค้าชาวโรมันจะร่วมกันหลายๆ คนเป็นเจ้าของเรือลำเดียวกัน หากเรือลำใดอับปางลง ก็จะยังมีเรือลำอื่นให้ขนส่งได้อีก

ในประเทศอังกฤษเมื่อศตวรรษที่ 17 มีเจ้าของร้านหนึ่งชื่อ นายเอ็ดเวิด ลอยด์ (Eward Lloyd) ได้จัดหาข่าว ทำหนังสือพิมพ์ เนื้อหาเกี่ยวกับการเดินเรือ สถิติของเรือแต่ละลำ และความสามารถของเรือ รวมทั้งกัปตันและลูกเรือที่ได้ผ่านการผจญภัยในการเดินทางไกลในเส้นทางต่างๆ มาเสนอพ่อค้าและผู้รับประกันภัย ซึ่งทำให้พ่อค้าและผู้รับประกันภัยทราบสถิติต่างๆ อันทำให้เกิดการพิจารณารับประกันภัยสินค้า ก่อให้เกิดกิจการประกันภัยที่ยิ่งใหญ่

2.3.2 ความเป็นมาการประกันภัยในประเทศไทย

การทำนาจะมีประเพณี “ลงแขก” คือ เมื่อครอบครัวใดจะดำนาหรือเกี่ยวข้าว เพื่อนบ้านและชาวบ้านในละแวกเดียวกันก็จะมาช่วยกันลงมือดำนาหรือเกี่ยวข้าว ถ้าผู้ที่มาช่วยนั้นมีงานของเขาบ้างก็จะต้องไปช่วยกันไม่น้อยกว่าที่คนอื่นเคยมาช่วย อาจถือว่าเป็นการประกันภัยได้อย่างหนึ่งเหมือนกัน[22]

ส่วนการประกันภัยในรูปแบบธุรกิจ เกิดขึ้นตั้งแต่ในสมัยอยุธยา ชาวต่างประเทศนำการประกันภัยทางทะเลและการขนส่งแก่สินค้าของตน อันถือได้ว่าเป็นการประกันภัยประเภทแรก

ต่อมาในสมัย รศ. 130 ได้มีการประกาศกฎหมายที่กล่าวถึงการประกันภัย คือ “พระราชบัญญัติลักษณะเข้าหุ้นส่วนและบริษัท รศ. 130” และประกาศประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กำหนดให้ผู้ประสงค์จะประกอบธุรกิจประกันภัยจะต้องได้รับพระบรมราชานุญาตก่อน ซึ่งต่อมาได้มี “พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2510” กับ “พระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2510”

2.3.3 ความเป็นมาพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

หลังจากสงครามโลกครั้งที่ 2 รถยนต์ได้เข้ามีบทบาทเป็นสิ่งที่จำเป็นในชีวิตประจำวัน สถิติผู้ที่เสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุรถยนต์มีมากที่สุดกว่าโรคภัยไข้เจ็บ หรืออุบัติเหตุอื่นๆ โดยหลังจากกระทรวงพาณิชย์ได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติประกันวินาศภัยเมื่อปี พ.ศ. 2510 สำนักงานประกันภัยกระทรวงพาณิชย์ โดยมี นายชูเกียรติ ประมูลผล เป็นผู้อำนวยการ ได้ตั้งคณะกรรมการขึ้นเพื่อ

---

[22] สากล ธนสัตยาวิบูล. (2536). **หลักการประกันภัย**. หน้า 11.

ร่างกฎหมาย โดยใช้ชื่อว่า “พระราชบัญญัติประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากยานยนต์” ปี พ.ศ. 2511 และต่อมากระทรวงมหาดไทยได้เริ่มดำริที่จะผลักดันพระราชบัญญัตินี้ออกมาในปี พ.ศ. 2514 โดยร่วมกับสำนักงานประกันภัยกระทรวงพาณิชย์[23] แต่ก็ไม่สำเร็จ ต่อมา พลเอกเปรม ติณสูลานนท์ นายกรัฐมนตรี ในฐานะประธานคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ แต่งตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจ เพื่อหามาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ โดยอาศัยแนวทางของประเทศต่างๆ และใช้พื้นฐานของร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ของกระทรวงมหาดไทยเป็นหลักในการพิจารณา[24]

ในการร่างพระราชบัญญัติเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเป็นร่างพระราชบัญญัติที่ใช้ระยะเวลาในการพิจารณายาวนานที่สุดเนื่องจากความไม่เข้าใจประโยชน์จากการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประชาชน จึงถูกวิพากษ์วิจารณ์โจมตีเสมอว่า รัฐบาลได้สร้างประโยชน์ให้กับบริษัทประกันภัยจึงทำให้ไม่มีฝ่ายรัฐบาลใดเสนอร่าง จนกระทั่ง 24 กันยายน พ.ศ. 2533 ได้เกิดโศกนาฏกรรมบนถนนครั้งร้ายแรงที่สุด ที่ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ รถยนต์บรรทุกแก๊สพลิกคว่ำระเบิด บริเวณทางขึ้นลงทางด่วนประตูน้ำ มีผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บและรถยนต์เสียหายจำนวนมาก เป็นเหตุให้รัฐบาลต้องนำงบประมาณจำนวนหลายล้านบาทเข้าให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยเหล่านั้น เหตุการณ์วันนั้นเป็นส่วนสำคัญส่วนหนึ่งที่ผลักดันให้ความพยายามในการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่ใช้เวลามานาน ให้มีการพิจารณาร่างพระราชบัญญัตินี้กันอย่างจริงจังมากขึ้น[25] จนประสบความสำเร็จเป็น พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เริ่มประกาศใช้ในปี พ.ศ. 2535

2.4 หลักการจ่ายค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยรถยนต์

การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยรถยนต์ มีหลักการสำคัญ 2 หลักการ คือ การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่ต้องพิสูจน์ความผิดของผู้ก่อความเสียหายเสียก่อน กับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่ไม่ต้องพิสูจน์ความผิด ผู้เสียหายมิสิทธิรับค่าสินไหมทดแทนได้ทันที กล่าวคือ

---

[23] ไฉไล ศักดิวรพงศ์. (2532). **การใช้มาตรการทางกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากยานยนต์** (รายงานการวิจัย). หน้า 142.

[24] อำนวย สุภเวชย์ ค (2542). **รู้ทันประกันภัยรถยนต์.** หน้า 60.

[25] เกียรติศักดิ์ คำสมาน. (2536, ตุลาคม-ธันวาคม). “พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535: บทบาทในการเสริมสร้างความมั่นคงให้ระบบเศรษฐกิจและสังคม.” **วารสารการประกันภัย, 18, 4, 72.** หน้า 18.

2.4.1 หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่ต้องพิสูจน์ความผิด

การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่ต้องพิสูจน์ความผิด คือ ต้องมีผู้รับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นเสียก่อน ผู้เสียหายจึงจะมีสิทธิเรียกร้องจากผู้รับผิดได้ แต่หากผู้เสียหายเป็นผู้ก่อความเสียหายเสียเอง ผู้เสียหายก็ไม่มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้อื่น ซึ่งถ้าไม่มีฝ่ายใดยอมรับผิดก็ต้องมีการพิสูจน์ความผิด โดยการดำเนินการตามกระบวนการยุติธรรม จนกว่าจะปรากฏผลการพิสูจน์ว่า ฝ่ายใดเป็นผู้ต้องรับผิด

ทั้งนี้ มีหลักในการพิจารณาความรับผิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ดังนี้

1) ความรับผิดตามตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด

บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการพิจารณาความรับผิดของผู้ขับขี่อยู่ 2 มาตรา คือ มาตรา 420 กับ มาตรา 437

(1) ความรับผิดตามบททั่วไป มาตรา 420

ความรับผิดทางละเมิดกรณีทั่วไป เป็นการกระทำโดยละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 ซึ่งมีหลักเกณฑ์สำคัญดังนี้ คือ[26]

หลักเกณฑ์ที่ 1 การกระทำโดยผิดกฎหมาย

หลักเกณฑ์ที่ 2 กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ

“จงใจ” หมายความว่า การกระทำโดยรู้สำนึกถึงผลเสียหายที่จะเกิดจากการกระทำของตน ส่วนผลเสียหายจะเกิดขึ้นมากหรือน้อยเพียงใดไม่สำคัญ การกระทำโดยจงใจก็หมายความรวมถึงการกระทำโดยรู้ข้อเท็จจริงที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้น และได้กระทำโดยรู้ข้อเท็จจริงดังกล่าวอยู่แล้ว แม้ในใจจริงผู้ทำไม่คิดว่าการที่จงใจกระทำลงไปนั้นจะเกิดความเสียหายก็เป็นการกระทำโดยจงใจเหมือนกัน การกระทำโดย “จงใจ” ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แตกต่างจากการกระทำโดย “เจตนา” ตามประมวลกฎหมายอาญา เพราะ “เจตนา” ต้องประสงค์ต่อผลหรือเล็งเห็นผล แต่ “จงใจ” ไม่ต้องมุ่งต่อผลเพียงแต่รู้ว่ากระทำแล้วจะเกิดความเสียหายก็พอ

หลักเกณฑ์ที่ 3 มีความเสียหายแก่บุคคลอื่น

หลักเกณฑ์ที่ 4 ความเสียหายเป็นผลเกิดจากการกระทำ เรียกว่า “ความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล” การประกันภัยถือหลักสาเหตุใกล้ชิด หมายความถึง เหตุกับผลย่อมเกี่ยวถึงกัน ถ้าในเวลาที่เกิดความเสียหายมีสิ่งบ่งบอกถึงเหตุหลายประการเกิดขึ้นในขณะนั้น ให้ถือเอา

---

[26] จิตติ ติงศภัทิย์ ก (2533). **คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 มาตรา 354 - 452.** หน้า 4.

เหตุใกล้ชิดที่สุดเป็นเหตุแท้จริงของความเสียหาย ถ้าความเสียหายเป็นเหตุโดยตรงจากภัยที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ และเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นไม่ขาดตอน

(2) ความรับผิดจากกรณียานพาหนะ มาตรา 437

ความรับผิดจากการใช้ยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลโดยเฉพาะตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 มีหลักเกณฑ์พิจารณา คือ

"ยานพาหนะ" หมายความถึง เครื่องขับขี่ที่นำคนหรือสิ่งของไปยังที่ต่างๆ ด้วยทางใดๆ ไม่ว่าทางบก ทางน้ำ หรือทางอากาศ สิ่งของที่เป็นยานพาหนะนี้นอกจากจะมีรูปร่างลักษณะกลไกลอย่างยานพาหนะแล้ว ยังต้องเป็นสิ่งของที่ถูกใช้อย่างยานพาหนะอีกด้วย หากรูปร่างเป็นยานพาหนะจริง แต่ไม่ได้ใช้อย่างยานพาหนะแล้วก็ไม่ตกอยู่ภายใต้คำจำกัดความของคำว่า "ยานพาหนะ" เช่น รถยนต์สำหรับเด็กขับเล่นในสวนสนุก แม้จะเป็นรถยนต์ แต่ไม่ถือเป็นยานพาหนะ[27]

ความเสียหายต้องเกิดขึ้นขณะที่ยานพาหนะกำลังเดินอยู่ และความเสียหายที่เกิดขึ้นตามมาตรานี้ ตามความเห็นของศาล หมายความถึงความเสียหายต่อบุคคลหรือสิ่งอื่นอันมิใช่ยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลด้วยกัน

บุคคลผู้ต้องรับผิด ได้แก่ ผู้ครอบครองหรือควบคุมยานพาหนะ ในกรณีที่มีทั้งผู้ควบคุมและผู้ครอบครองเป็นคนละคน ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า บุคคลทั้งสองต้องรบผิดร่วมกัน[28]

ข้อยกเว้นความรับผิดความเสียหายเมื่อเกิดเหตุละเมิดจากการใช้ยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล มีเพียง 2 เหตุ คือ เหตุสุดวิสัยหรือเกิดเพราะความผิดของผู้เสียหายนั้นเอง ผู้ควบคุมดูแลหรือครอบครองจะนำสืบเพียงว่ามิได้ประมาทเลินเล่อไม่ได้เพราะการที่ควบคุมยานพาหนะไม่ได้จนเกิดความเสียหายนั้น ผู้ควบคุมดูแลหรือครอบครองถูกสันนิษฐานข้อเท็จจริงอยู่แล้วว่าประมาทเลินเล่อ

2) ความรับผิดตามตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะประกันภัย

ผู้รับประกันภัยของผู้กระทำละเมิดมีหน้าที่ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัย มีหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

"การประกันวินาศภัย" คือ การประกันภัยเพื่อความเสียหายอันพึงประมาณเป็นเงินได้ ผู้เอาประกันภัยจะได้รับค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่เกิดขึ้นตามสัญญา ไม่เกินความเสียหายที่แท้จริง ภายในจำนวนเงินซึ่งได้เอาประกันภัยไว้[29]

---

[27] ภัทรศักดิ์ วรรณแสง. (2529). **ความรับผิดในความเสียหายซึ่งเกิดจากยานพาหนะซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล.** หน้า 60.

[28] ฎีกาที่ 912/2477.

(1) ความรับผิดในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

เมื่อเกิดวินาศภัยขึ้น ผู้รับประกันภัยมีหลักเกณฑ์ความรับผิดในอันจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญา คือ

ก. มีเหตุการณ์เกิดขึ้นดังระบุไว้ในสัญญา

ข. มีความเสียหายประมาณเป็นเงินได้เป็นผลโดยตรงจากเหตุการณ์นั้น ความเสียหายแก่วัตถุที่เอาประกันภัยต้องเป็นผลจากภัยที่ระบุไว้ การพิจารณาจะให้หลัก “เหตุใกล้ชิด” (Proximate)

(2) ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้รับประกันภัย

ผู้รับประกันอาจอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดได้ คือ

ก. ความทุจริตหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์

“ทุจริต” หมายถึง การกระทำด้วยความมุ่งหมายที่จะก่อให้เกิดภัยขึ้นโดยตรง หรือโดยลักษณะที่เห็นได้ว่าภัยนั้นเป็นผลอันจำต้องเกิดจากการกระทำนั้น[30]

ทั้งนี้ ผู้รับประกันภัยจะยกเว้นความรับผิดได้เมื่อความทุจริตหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงเป็นการกระทำของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์เท่านั้น

ข. ความไม่สมประกอบในเนื้อแห่งวัตถุที่เอาประกันภัย

ค. มีเงื่อนไขอื่นๆ ระบุข้อยกเว้นความรับผิดไว้ในสัญญาเป็นพิเศษ

(3) ความรับผิดตามการประกันภัยค้ำจุน

นอกจากหลักทั่วไปการประกันภัยวินาศภัยแล้ว ยังต้องพิจารณาหลักการประกันภัยค้ำจุน ซึ่งผู้รับประกันภัยต้องชำระค่าเสียหายแก่ผู้ประสบภัยแทนผู้ก่อความเสียหาย

การประกันภัยค้ำจุนเป็นประกันวินาศภัย ซึ่งมิได้มีวัตถุที่เอาประกันภัยเป็นตัวทรัพย์สินโดยตรง แต่เป็นความรับผิด คือ ความรับผิดชอบในวินาศภัยที่ผู้เอาประกันภัยมีต่อบุคคลอื่น ซึ่งอาจเกิดจากมูลหนี้ใดๆ ก็ได้ บุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายมีสิทธิเรียกร้องจากผู้รับประกันภัยโดยตรง และเมื่อผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายในนามผู้เอาประกันภัยแล้ว ผู้รับประกันภัยย่อมได้รับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยเรียกจากบุคคลภายนอกผู้ต้อง

---

[29] จิตติ ติงศภัทิย์ ข (2543). **กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการประกันภัย** (พิมพ์ครั้งที่ 11 ฉบับปรับปรุงแก้ไข). หน้า 80.

[30] แหล่งเดิม. หน้า 86.

รับผิดได้ แต่จะไล่เบี้ยเอาจากผู้เอาประกันภัยมิได้ ตามจำนวนที่ผู้รับประกันภัยได้ชดใช้แก่ผู้เสียหาย[31]

(4) การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของผู้ประสบภัย

จะเห็นได้ว่า มีกระบวนการในการพิสูจน์ความรับผิดของผู้ใช้รถอาศัยบทบัญญัติกฎหมายแพ่งว่าด้วยละเมิดและประกันวินาศภัย แต่กระบวนการพิสูจน์ความรับผิดก็ไม่อาจเยียวยาผู้ประสบภัยได้อย่างสมบูรณ์เนื่องจาก[32]

ก. ปัญหาและอุปสรรคในการนำสืบพยานหลักฐาน และน้ำหนักพยานหลักฐาน จึงเป็นที่สำคัญในการพิสูจน์ความผิด

ข. ผู้ประสับภัยต้องเสียค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีต่างๆ

2.2.4 หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่ไม่ต้องพิสูจน์ความผิด[33]

ตามระบบกฎหมายละเมิดเริ่มต้นจากหลักที่ว่า ผู้กระทำละเมิดเป็นผู้กระทำผิด ผู้กระทำละเมิดจึงจะต้องชดใช้ค่าสินไหมดทดแทนแก่ผู้ที่ต้องเสียหายจากการกระทำละเมิด ซึ่งการพิสูจน์ความผิดต้องเสียค่าใช้จ่ายสูงและใช้เวลานานไม่ว่าจะเป็นคดีที่ไม่ซับซ้อนก็ตาม ซึ่งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมักจะพบว่ามีสถานการณ์ที่ยุ่งยากซับซ้อน โดยอุบัติเหตุส่วนใหญ่แบ่งแยกออกได้เป็นสองกรณีคือ กรณีรถยนต์ชนกันซึ่งต่างฝ่ายต่างก็ไม่ยอมรับผิด หรือกรณีเกิดจากความผิดพลาดของเครื่องจักรในโรงงาน ซึ่งการพิจารณาว่าสาเหตุความเสียหายจากความผิดพลาดของเครื่องจักรเองเป็นสิ่งที่ยากจะพิสูจน์ได้

ด้วยเหตุดังกล่าวจึงมีการคิดระบบการประกันภัยแบบใหม่ที่เรียกว่า “การประกันความเสียหาย ระบบไม่มีความผิด” ซึ่งใช้สำหรับกรณีอุบัติเหตุอันเกิดจากรถยนต์ โดยเป็นระบบที่บริษัทผู้รับประกันภัยรับผิดชดใช้ค่ารักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอื่นๆ อันสามารถคำนวณเป็นตัวเงินได้ให้แก่ผู้เอาประกันภัย ไม่ว่าผู้เอาประกันภัยจะเป็นผู้ผิดหรือไม่ก็ตาม และแม้แต่ผู้เอาประกันภัยถูกรถยนต์ชนบาดเจ็บ ในขณะที่มิได้ขับรถยนต์ ก็จะได้รับชดใช้จากบริษัทผู้รับประกันภัยของตนด้วยเช่นกัน

---

[31] ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 880.

[32] ธานี วรภัทร์. (2545). **การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ** (รายงานการวิจัย). หน้า 27.

[33] วิชา มหาคุณ. (2530, ธันวาคม). “การประกันภัยความเสียหายระบบไม่มีความผิด.” **บทบัณฑิตย์, 43, 4.** หน้า 57-70.

1) หลักการและความเป็นมา

ในยุคเริ่มต้นของการปฏิวัติอุตสาหกรรม ผู้กระทำละเมิดก็คือบุคคลผู้ชั่วร้าย ก่อนยุคของเครื่องจักรเป็นการยากที่จะอ้างว่ามิได้จงใจกระทำละเมิด แต่เมื่อถึงยุคของเครื่องจักร กรณีที่ก่อความเสียหายโดยประมาทก็กลายเป็นเรื่องปกติธรรมดา กฎหมายละเมิดตั้งหลักฐานมาจากผู้กระทำผิดซึ่งกระทำละเมิดต่อผู้บริสุทธิ์ และผู้เสียหายไม่เพียงแต่ได้รับการชดใช้ค่าเสียหายชนิดที่เป็นตัวเงิน อันได้แก่ ค่ารักษาพยาบาล และค่าสูญเสียรายได้จากการทำงาน เท่านั้น แต่ยังครอบคลุมถึงค่าเสียหายชนิดที่ไม่อาจคำนวณเป็นตัวเงินได้ อันได้แก่มูลค่าของความเจ็บปวด สิ่งที่ยากก็คืออะไรคือมูลค่าของความเจ็บปวดทางร่างกายที่อาจคำนวณเป็นตัวเงินได้ อะไรคือราคาของอาการเจ็บหลัง ซึ่งก็ไม่อาจกำหนดจำนวน “ราคา” สำหรับอาการเจ็บหลังและไม่อาจกำหนดราคาของแผลเป็นที่ศรีษะ หรือราคาของการสิ้นศักดิ์ศรี หรือความทุกข์ทรมานในชีวิตที่ต้องเสียขา เป็นการยากที่กล่าวว่าผู้หญิงมีความเจ็บปวดและทุกข์ทรมานมากกว่าผู้ชาย หรือคนที่มีอายุมากกว่ามีความเจ็บปวดและทุกข์ทรมานมากกว่าคนที่มีอายุน้อยกว่า ซึ่งก็ไม่มีเหตุผลที่แท้จริงและไม่มีพยานหลักฐานที่จะยืนยันเช่นนั้น

การเข้าใจถึงความซับซ้อนของการประกันความรับผิดอันเกิดจากกรณีละเมิด เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับการประกันภัยในแบบอื่น ต้องกำหนดการกระทำผิดและสิ่งซึ่งเป็นความผิด รวมทั้งความสูญเสียที่อาจคำนวณเป็นเงินได้และที่ไม่อาจคำนวณเป็นตัวเงินได้ ย่อมต้องเข้าใจได้ถึงความยุ่งยากและเต็มไปด้วยอุปสรรคของการประกันภัยในแบบดังกล่าว ที่ต้องมีการดำเนินคดีในศาลอันล่าช้า และไม่แน่นอน ตามระบบกฎหมายดังกล่าว นักวิชาการกฎหมายได้ยอมรับโดยทั่วกันว่าเป็นสิ่งที่โชคร้าย เพราะปรากฏว่ามีผู้เสียหายเป็นจำนวนมากที่มิได้รับการเยียวยา เพราะไม่สามารถพิสูจน์ถึงความผิดของผู้ก่อความเสียหายได้ และมีข้อเท็จจริงที่ยืนยันได้ว่า มีผู้เสียหายจำนวนมิใช่น้อยที่ได้รับการชดใช้ค่าเสียหายในจำนวนที่ไม่คุ้มกับเวลาซึ่งเสียไปในระหว่างดำเนินคดีละเมิดอันล่าช้า ผู้เสียหายอาจต้องรอคอยเป็นปีๆ เพื่อจะได้รู้ว่าจะได้รับการชดใช้เป็นเงินเท่าใด และเมื่อใดจะได้รับการชดใช้ เพราะความยุ่งยากซับซ้อนของคดีละเมิดนี้เอง ผู้เสียหายจึงต้องจ่ายเงินค่าทนายความและค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีในจำนวนที่สูงมากด้วยเช่นกัน

เมื่อประมาณ 100 ปีมาแล้ว สมัยรวบรวมอาณาจักรเยอรมัน บิสมาร์ค (Bismarch) ได้กำหนดการชดเชยความเสียหายแก่ผู้ใช้แรงงาน (Work’s Compensation) อันเป็นการปฏิรูประบบกฎหมายละเมิด เพื่อประโยชน์ในการประกันสังคม สิ่งที่สำคัญที่สุดก็คือ ในปัจจุบันการชดเชยความเสียหายให้แก่ผู้ใช้แรงงาน ซึ่งครอบคลุมอุบัติเหตุทั้งหลาย นับเป็นการแก้ปัญหาอันเกิดจากอุบัติเหตุในโรงงานอย่างง่ายๆ การชดเชยความเสียหายให้แก่ผู้ใช้แรงงานคือ รูปแบบของการประกันภัยแบบ “ไม่มีความผิด” นั่นเอง

อุบัติเหตุที่มีจำนวนสูงสุดในปัจจุบันก็คือ อุบัติเหตุอันเกิดจากรถยนต์ และหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่ไม่ต้องพิสูจน์ความผิด ผู้เสียหายอันเกิดจากอุบัติเหตุรถยนต์ไม่ต้องพิสูจน์ว่า บุคคลอื่นเป็นผู้ผิดเสียก่อนจึงจะได้รับการชดใช้ อย่างไรก็ตาม การชดใช้ค่าเสียหายจะจำกัดเฉพาะค่าเสียหายที่อาจคำนวณเป็นตัวเงินได้เท่านั้น ดังนั้นจึงไม่มีการโต้เถียงกันระหว่างคู่ความทั้งสองฝ่ายว่า ใครเป็นผู้ผิดและความเจ็บปวดมีราคาเท่าใด นโยบายของหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่ไม่ต้องพิสูจน์ความผิด จะเป็นหลักประกันสำหรับผู้ขับขี่รถยนต์สำหรับความเสียหายอันแท้จริงที่เกิดขึ้นแก่เขา การบาดเจ็บอาจจะเกิดจากการกระทำของผู้ขับขี่รถคันอื่น หรืออาจจะมาจากการขาดความระมัดระวังของผู้เสียหายเอง อันเป็นกรณีที่เรียกร้องค่าเสียหายตามกฎหมายละเมิดมิได้ ลองพิจารณาจากกรณีที่ขับรถชนต้นไม้ ตามกฎหมายละเมิด ผู้ขับขี่ไม่อาจเรียกร้องค่าเสียหายได้ ในคดีอุบัติเหตุรถยนต์ มีอยู่มากมายที่ผู้ขับขี่ทั้งสองฝ่ายเป็นผู้ผิด เช่น รถคันที่ตามหลังพยายามเร่งความเร็วเพื่อแซงรถคันหน้า โดยรถคันหลังก็รีบร้อนต้องไปงานสำคัญ ในขณะเดียวกันรถคันหน้าก็ไม่ระมัดระวังมองคนตามข้างทาง ศาลย่อมพิจารณาเป็นการยากตามระบบกฎหมายละเมิดว่า ใครเป็นฝ่ายผิดมากกว่ากัน แต่ถ้าเป็นหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่ไม่ต้องพิสูจน์ความผิด ก็ไม่ต้องพิจารณาปัญหาเช่นนั้น

2) ข้อเสียเปรียบ

ข้อเสียเปรียบของหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่ไม่ต้องพิสูจน์ความผิด ที่ทำให้มีความเห็นโต้แย้งหรือแนวความคิดไม่เห็นด้วย ได้แก่

(1) การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายละเมิด ควรจะได้รับการดำเนินคดีในศาล ซึ่งเป็นข้อโต้แย้งที่มีน้ำหนักอย่างมากต่อสาธารณชน ต่อฝ่ายนิติบัญญัติ และต่อศาล ข้อโต้แย้งนี้ตั้งอยู่บนพื้นฐานของ “สิทธิในการฟ้องคดี” (Right to use) เพราะหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่ไม่ต้องพิสูจน์ความผิด จะตัดสิทธิในการฟ้องคดีของผู้เสียหาย ผู้เสียหายจึงได้รับค่าสินไหมทดแทนตามที่กำหนดไว้เท่านั้น ซึ่งเป็นการปฏิเสธการเข้าถึงค่าสินไหมทดแทนที่ควรได้จากฟ้องร้องคดีฐานละเมิด ตัวอย่างในกฎหมายที่จ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้ใช้แรงงานก็ตัดสิทธิลูกจ้างในการฟ้องร้องนายจ้างสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นในสถานที่ทำงาน เพียงแต่กำหนดค่าสินไหมทดแทนรับรองสิทธิขั้นพื้นฐานของลูกจ้างหรือผู้เสียหาย

(2) การประกันภัยแบบที่ไม่ต้องพิสูจน์ความผิด ทำให้ต้องเพิ่มอัตราเบี้ยประกันภัยสูงขึ้น

(3) ความเจ็บปวดทุกข์ทรมานเป็นสิ่งสำคัญสำหรับความสูญเสียซึ่งควรจะได้รับการชดใช้ค่าเสียหายตามควร แต่การประกันภัยแบบที่ไม่ต้องพิสูจน์ความผิดจะไม่ครอบคลุมถึงค่าเสียหายประเภทดังกล่าว

(4) การลงโทษผู้ขับขี่รถยนต์ซึ่งกระทำสิ่งซึ่งไม่พึงปรารถนาในสังคมตามระบบกฎหมายละเมิด เป็นการยับยั้งความประพฤติเสียหายในแนวทางสังคม จะพบว่าในคดีละเมิดที่เกิดขึ้นในศาล ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่มักเป็นผู้เอาประกันภัยรถยนต์ และผลของการประกันภัยแบบที่ไม่ต้องพิสูจน์ความผิดคือ ผู้ขับขี่ที่เป็นฝ่ายประมาทเพียงรู้สึกว่าเหตุที่เกิดขึ้นไม่คุ้มกับเบี้ยประกันภัยจำนวนสูงที่ต้องจ่ายไป และการบังคับตามกฎหมายที่แท้จริงแก่ผู้กระทำผิด ก็สมควรจะเป็นกฎหมายอาญา ถ้าผู้ขับขี่รถโดยเมาสุราจนขาดสติหรือขาดความระมัดระวังอย่างชัดแจ้งก็ควรถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับรถหรือได้รับโทษทางอาญาตามควรแก่กรณี มิใช่นำกฎหมายในทางแพ่งมาใช้เป็นเครื่องมือลงโทษบุคคล

3) ข้อจำกัด

สำหรับอุบัติเหตุอื่นที่นอกเหนือไปจากอุบัติเหตุรถยนต์และโรงงาน มีข้อจำกัดจากความซับซ้อนของการประกันภัยที่มีมากกว่าการประกันภัยรถยนต์จึงจำการประกันภัยแบบที่ไม่ต้องพิสูจน์ความผิดมาใช้ยังมิได้ เพราะเหตุการณ์ที่ประกันภัยมีความยุ่งยากมากกว่า ตัวอย่างเช่น จากการรักษาพยาบาลที่ผิดพลาด จากความบกพร่องของผลิตภันฑ์ต่างๆ และจากบริการของรัฐ เช่น จากตำรวจ เจ้าหน้าที่ดับเพลิง และจากวนอุทยาน เนื่องจากคดีเหล่านี้ต้องการความชำนาญและทักษะเป็นพิเศษ โดยเฉพาะการรักษาพยาบาลที่ผิดพลาดต้องการเตรียมการเป็นพิเศษ เช่นเดียวกับคดีความรับผิดอันเกิดจากผลิตภันฑ์ที่บกพร่อง

2.5 การไล่เบี้ยเรียกคืนค่าสินไหมทดแทนในสัญญาประกันภัย

เมื่อบริษัทหรือกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายหรือผู้ประสบภัยจากรถไปแล้ว กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยหรือบริษัทหรือผู้มีหน้าที่จ่ายค่าสินไหมทดแทนย่อมเข้ารับช่วงสิทธิจากผู้เสียหายหรือผู้ประสบภัย เพื่อทำการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าสินไหมทดแทนจากผู้ต้องรับผิดต่อไป ซึ่ง “การรับช่วงสิทธิ” คือ การที่บุคคลหนึ่งเข้าสวมสิทธิของเจ้าหนี้ในอันที่จะใช้สิทธิทั้งหลาย ซึ่งเจ้าหนี้มีอยู่อันเกิดแต่หนี้นั้น รวมทั้งประกันทั้งหลายของหนี้นั้นด้วย ดังที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 226 วรรคแรก ว่า “บุคคลผู้รับช่วงสิทธิของเจ้าหนี้ ชอบที่จะใช้สิทธิทั้งหลายบรรดาที่เจ้าหนี้มีอยู่โดยมูลหนี้ รวมทั้งประกันแห่งหนี้นั้นได้ในนามของตนเอง”[34]

---

[34] อำนวย สุภเวชย์ ข เล่มเดิม. หน้า 53.

ทั้งนี้ในกรมธรรม์ประกันภัย จะปรากฏสัญญาอยู่ข้อหนึ่งที่กล่าวถึงการเข้าสวมสิทธิของผู้เอาประกันภัยโดยผู้รับประกันภัย ในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลภายนอก และผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความวินาศภัยนั้นไปแล้ว ซึ่งก็เรียกว่าการรับช่วงสิทธิ

2.5.1 บุคคลที่มีสิทธิรับช่วงสิทธิ

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 229 กำหนดบุคคลที่จะรับช่วงสิทธิได้ต้องมีสิทธิขึ้นด้วยอำนาจกฎหมาย ซึ่งได้แก่บุคคลดังต่อไปนี้ คือ

1) บุคคลซึ่งเป็นเจ้าหนี้อยู่เอง และมาใช้หนี้ให้แก่เจ้าหนี้อีกคนหนึ่ง ผู้มีสิทธิจะได้รับใช้หนี้ก่อนตน เพราะเขามีบุริมสิทธิหรือมีสิทธิจำนำ จำนอง

2) บุคคลผู้ได้ไปซึ่งอสังหาริมทรัพย์ใด และเอาเงินราคาค่าซื้อใช้ให้แก่ผู้รับจำนองทรัพย์นั้นเสร็จไป

3) บุคคลผู้มีความผูกพันร่วมกับผู้อื่น เช่น ลูกหนี้ร่วมก็ดี หรือในกรณีบุคคลมีความผูกพันเพื่อผู้อื่นในอันจะต้องใช้หนี้ เช่น ผู้ค้ำประกันก็ดี มีส่วนได้เสียด้วยในการใช้หนี้นั้นและเข้าใช้หนี้นั้นแล้ว ย่อมได้รับช่วงสิทธิของเจ้าหนี้นั้น

บริษัทผู้รับประกันภัยรถยนต์มีหน้าที่ต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัย อันเป็นไปตามเงื่อนไขสัญญาและตามข้อกำหนดกฎหมาย จึงมีความผูกพันร่วมกับผู้ทำละเมิดหรือผู้เอาประกันภัย บริษัทผู้รับประกันภัยรถยนต์จึงรับช่วงสิทธิจากผู้ประสบภัยได้

2.5.2 เหตุในการรับช่วงสิทธิ

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 227 กำหนดว่า เมื่อเจ้าหนี้ได้รับค่าสินไหมทดแทนความเสียหายเต็มตามสิทธิซึ่งเป็นวัตถุแห่งนี้นั้นแล้ว บุคคลผู้ที่ได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนย่อมเข้ารับช่วงสิทธิของเจ้าหนี้อันเกี่ยวกับสิทนั้นๆ ด้วยอำนาจกฎหมาย บุคคลจึงมีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้ทำละเมิดหรือผู้ต้องรับผิดได้ ดังนั้น บริษัทผู้รับประกันภัยรถยนต์ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัยไปแล้ว จึงจะรับช่วงสิทธิได้

ในตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้ระบุการรับช่วงสิทธิในสัญญาเลย คงมีแต่การรับช่วงสิทธิโดยอำนาจของกฎหมาย คงมีแต่การรับช่วงสิทธิได้ ดังมาตรา 229 ได้กล่าวว่า “การรับช่วงสิทธิย่อมมีขึ้นด้วยอำนาจกฎหมาย” แต่ในประเทศฝรั่งเศษถือว่าการรับช่วงสิทธินั้นเช่นเดียวกับกรณีลูกหนี้ร่วมหรือเจ้าหนี้ร่วม อาจเกิดขึ้นโดยคู่สัญญาตกลงทำกันขึ้นเรียกว่าโดย

สัญญาหรือนิติกรรม และถ้าเป็นการรับช่วงสิทธิก็เรียกว่าการรับช่วงสิทธิโดยสัญญา และอีกประการหนึ่งอาจเกิดขึ้นโดยบทบัญญัติของกฎหมาย[35]

2.5.3 การรับช่วงสิทธิในสัญญาประกันภัย

ในสัญญาประกันวินาศภัย บริษัทประกันวินาศภัยอาจเข้ารับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยไปเรียกเอากับบุคคลภายนอก ผู้ที่ก่อความเสียหายแก่วัตถุที่เอาประกันภัย ซึ่งบริษัทประกันวินาศภัยได้รับประกันภัยไว้ ดังที่บัญญัติไว้ใน ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 880[36]ตัวอย่างเช่น แดงเอาประกันภัยความเสียหายและสูญหายต่อรถยนต์ของตนไว้กับบริษัทประกันวินาศภัยแห่งหนึ่ง ต่อมารถยนต์ของแดงเกิดอุบัติเหตุชนกับรถยนต์ของดำ ข้อเท็จจริงฟังได้เป็นที่ยุติว่า รถยนต์ของดำเป็นฝ่ายประมาทแต่เพียงฝ่ายเดียว เมื่อบริษัทประกันวินาศภัยใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แดงแล้ว ย่อมเข้ารับช่วงสิทธิของแดงไปเรียกร้องเอากับดำได้ตามจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ได้จ่ายให้กับแดงไป

เหตุที่กฎหมายบัญญัติให้บริษัทประกันวินาศภัยสามารถเข้ารับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยได้ ก็เพื่อมิให้ผู้เอาประกันภัยได้กำไรจากการประกันภัยเพราะถ้าให้แดงเรียกเอาจากดำได้และเรียกเอาจากบริษัทประกันวินาศภัยได้ด้วย แดงก็ย่อมได้ค่าสินไหมทดแทนเป็นสองเท่าของความเสียหายที่แท้จริง ดังนั้นแดงจึงต้องเลือกเอาทางใดทางหนึ่ง กล่าวคือ ถ้าเรียกเอาจากดำแล้วก็ย่อมไม่สามารถเรียกเอาจากบริษัทประกันวินาศภัยได้แล้ว สิทธิในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากดำย่อมตกไปเป็นของผู้รับประกันภัย และเหตุผลอีกประการหนึ่ง ที่ต้องให้บริษัทประกันวินาศภัยสามารถรับช่วงสิทธิได้ ก็เพื่อมิให้ผู้ทำละเมิดต้องหลุดพ้นความรับผิดตามกฎหมายไป[37]

เมื่อนำมาตรา 880 เปรียบเทียบกับมาตรา 227 จะเห็นความแตกต่างและความจำเป็นที่จะต้องมีบทบัญญัติ มาตรา 800 อย่างเห็นได้ชัด กล่าวคือ กรณีการรับช่วงสิทธิตามมาตรา 227 เป็นกรณีที่ลูกหนี้เป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น แต่กรณีตามมาตรา 880 เป็นกรณีบุคคลภายนอกเป็นผู้

---

[35] จิ๊ด เศรษฐบุตร. (2548). **หลักกฎหมายแพ่งลักษณะหนี้** (พิมพ์ครั้งที่ 15). หน้า 147.

[36] ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 880 ถ้าความวินาศภัยนั้นได้เกิดขึ้นเพราะการกระทำของบุคคลภายนอกไซร้ ผู้รับประกันได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนไปเป็นจำนวน เพียงใด ผู้รับประกันภัยย่อมเข้ารับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัย และ ของผู้รับประโยชน์ซึ่งมีต่อบุคคลภายนอกเพียงนั้น.

ถ้าผู้รับประกันภัย ได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนไปแต่เพียงบางส่วนไซร้ ท่านห้ามมิให้ผู้รับประกันภัยนั้นใช้สิทธิของตนให้เสื่อมเสียสิทธิของ ผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประโยชน์ ในการที่เขาจะเรียกร้องเอา ค่าสินไหมทดแทนจากบุคคลภายนอกเพื่อเศษแห่งจำนวนวินาศนั้น.

[37] อำนวย สุภเวชย์ ข เล่มเดิม. หน้า 54.

ก่อให้เกิดวินาศภัย กรณีตามมาตรา 227 เป็นกรณีการใช้ค่าสินไหมทดแทนเพราะหนี้จากมูลละเมิดเท่านั้น แต่ตามมาตรา 880 เกิดการรับช่วงสิทธิจากการใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัย และข้อแตกต่างอีกประการหนึ่งคือ ตามมาตรา 227 จะเกิดอำนาจรับช่วงสิทธิได้ก็ต่อเมื่อลูกหนี้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเต็มราคาทรัพย์แล้วเท่านั้น แต่ตามมาตรา 880 แล้ว เกิดการรับช่วงสิทธิขึ้นได้แม้จะมีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไปไม่เต็มราคาทรัพย์ หากแต่จะใช้สิทธิให้เป็นที่เสื่อมสิทธิผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประโยชน์ในการที่เขาจะเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทน จากบุคคลภายนอกถือเศษแห่งจำนวนวินาศภัยนั้นหาได้ไม่ ทั้งกรณีก็ไม่ต้องด้วยมาตรา 229 อีกด้วย[38]

อนึ่ง ต้องสังเกตุว่าสิทธิของผู้เอาประกันภัยอันมีต่อผู้เสียหายนั้น อาจเป็นสิทธิเรียกร้องทางละเมิดก็ได้ เช่น ทำละเมิดให้รถที่เอาประกันภัยไว้เสียหายหรือมีผู้ทำให้เกิดเพลิงไหม้โดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ หรืออาจเป็นสิทธิตามสัญญาก็ได้ เช่น ผู้เช่าทำทรัพย์ที่เช่าเสียหายเป็นการผิดสัญญา ถ้าทรัพย์นั้นผู้ให้เช่าได้เอาประกันภัยไว้ หากผู้รับประกันภัยต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนไปอาจรับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยในอันจะเรียกร้องเอาจากผู้เช่าตามสัญญาเช่าก็ได้ หรือเช่น รับประกันภัยลูกหนี้ไม่ใช้หนี้ หากหนี้นั้นมีผู้ค้ำประกัน ผู้รับประกันภัยก็อาจรับช่วงสิทธิของเจ้าหนี้ในอันจะเรียกร้องจากลูกหนี้ผิดนัดตลอดจนผู้ค้ำประกันอีกก็ได้ โดยถือว่าลูกหนี้และผู้ค้ำประกันก็เป็นคนภายนอกที่ทำให้เกิดวินาศภัยขึ้นตามความหมายในมาตรา 880[39]

ในสัญญาประกันชีวิต บริษัทประกันชีวิตไม่สามารถรับช่วงสิทธิได้ ดังจะเห็นได้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 896[40] โดยเหตุผลที่กฎหมายไม่ให้บริษัทประชีวิตสามารถเข้ารับช่วงสิทธิได้ ก็เนื่องจากชีวิตของคนเรานั้นมีค่าจนไม่อาจประมาณราคาเป็นเงินได้ จะว่าจำนวนเงินที่ได้รับจากบริษัทประกันชีวิตนั้นคุ้มค่าแห่งชีวิตแล้วคงไม่ได้ ดังนั้น สิทธิในการที่จะเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนจากผู้ทำละเมิดย่อมยังคงเป็นของทายาทของผู้เอาประกันภัยอยู่

ปัญหาที่ต้องพิจารณาก็คือ ในสัญญาประกันอุบัติเหตุ ในส่วนที่ไม่ถึงตายแต่อุบัติเหตุที่เกิดจากมีผู้ทำละเมิดนั้น เป็นผลให้ผู้เอาประกันภัยต้องสูญเสียอวัยวะ เช่น ต้องถูกตัดขาทั้งสองข้าง การประกันอุบัติเหตุในส่วนที่ไม่ถึงตายนี้ เราถือเป็นสัญญาประกันภัยชนิดใช้เงินจำนวนแน่นอน

---

[38] สรศักดิ์ ทันตสุวรรณ. (2529, มกราคม-มีนาคม). “การรับช่วงสิทธิในสัญญาประกันภัย.” **วารสารการประกันภัย, 11, 1, 41.** หน้า 12.

[39] จิตติ ติงศภัทิย์ ข เล่มเดิม. หน้า 116.

[40] ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 896 ถ้ามรณภัยเกิดขึ้นเพราะความผิดของบุคคลภายนอก ผู้รับประกันภัยอาจจะเรียกเอาค่าสินไหมทดแทนจากบุคคลภายนอกนั้นได้ไม่ แต่สิทธิของฝ่ายทายาทแห่งผู้มรณะในอันจะได้ค่าสินไหม ทดแทนจากบุคคลภายนอกนั้นหาสูญสิ้นไปด้วยไม่ แม้ทั้งจำนวนเงิน อันพึงจะใช้ตามสัญญาประกันชีวิตนั้นจะหวนกลับมาได้แก่ตนด้วย.

เช่นเดียวกับสัญญาประกันชีวิต ในกรณีเช่นนี้ บริษัทประกันวินาศภัยที่รับประกันอุบัติเหตุไว้จะรับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยไปเรียกเอาจากผู้ทำละเมิด ก็ต้องพิจารณาตามเจตนารมณ์ของหลักการรับช่วงสิทธิในสัญญาประกันภัย จะเห็นได้ว่าไม่สามารถรับช่วงสิทธิได้ เพราะไม่อาจตีราคาขาทั้งสองข้างนั้นได้ว่าเป็นเงินจำนวนเท่าใด[41] ดังนั้น บริษัทประกันวินาศภัยไม่สามารถรับช่วงสิทธิได้ สิทธิในการเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนจากผู้กระทำละเมิดจึงยังเป็นของผู้เอาประกันภัย

2.5.4 การรับช่วงสิทธิตามกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์

กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์แบ่งความคุ้มครองออกเป็น 2 หมวดใหญ่ คือ สัญญาหมวดที่ 2 การคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก และสัญญาหมวดที่ 3 การคุ้มครองความเสียหายต่อรถยนต์ โดยมีการรับช่วงสิทธิตามข้อกำหนดกรมธรรม์ดังนี้ คือ

1) การคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก

ตามสัญญาหมวดที่ 2 การคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกนี้แบ่งออกเป็น 3 ข้อใหญ่ คือ

(1) ความรับผิดต่อความบาดเจ็บหรือมรณะ

กรมธรรม์กำหนดว่า บริษัทจะใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัย ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย เพื่อความบาดเจ็บหรือมรณะของบุคคลภายนอก เนื่องจากอุบัติเหตุอันเกิดจากการใช้รถยนต์ในระหว่างระยะเวลาประกันภัย โดยบริษัทจะถือว่าบุคคลใดซึ่งขับขี่รถยนต์โดยได้รับความยินยอมจากผู้เอาประกันภัยเสมือนหนึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยเอง แต่มีเงื่อนไขว่า บุคคลนั้นต้องปฏิบัติตนเสมือนหนึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยเอง และบุคคลนั้นไม่ได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากกรมธรรม์อื่น หรือได้รับแต่ไม่เพียงพอ บริษัทจะรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเฉพาะส่วนที่เกิน[42]

เมื่อพิจารณามาตรา 880 ประกอบแล้ว จะเห็นได้ว่า กรณีตามสัญญาประกันภัยข้อนี้ การรับช่วงสิทธิไม่อาจมีขึ้นได้ เพราะกรณีตามสัญญาประกันภัยข้อนี้ผู้เอาประกันภัยเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น หรือกล่าวว่า ความวินาศภัยนั้นได้เกิดขึ้น เพราะการกระทำของผู้อาประกันภัยเอง มิใช่กรณีบุคคลภายนอกก่อให้เกิดวินาศภัยขึ้น

---

[41] อำนวย สุภเวชย์ ข เล่มเดิม. หน้า 55.

[42] สรศักดิ์ ทันตสุวรรณ. เล่มเดิม. หน้า 15.

(2) ความรับผิดต่อผู้โดยสาร

กรมธรรม์กำหนดว่า บริษัทจะใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัย ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดตามกฎหมาย เพื่อความบาดเจ็บหรือมรณะของบุคคลที่โดยสารอยู่ในรถยนต์หรือกำลังขึ้นหรือกำลังลงจากรถยนต์ เนื่องจากอุบัติเหตุอันเกิดจากการใช้รถยนต์ในระหว่างระยะเวลาประกันภัย[43]

กรณีนี้เช่นเดียวกันกับกรณีความรับผิดต่อความบาดเจ็บหรือมรณะ ถ้าผู้เอาประกันภัยเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น การรับช่วงสิทธิไม่อาจมีขึ้นได้

(3) การคุ้มครองความรับผิดชอบต่อทรัพย์สิน

กรมธรรม์กำหนดว่า บริษัทจะใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัย ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดตามกฎหมาย เพื่อความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก เนื่องจากอุบัติเหตุอันเกิดจากการใช้รถยนต์ในระหว่างระยะเวลาประกันภัย

กรณีนี้ก็เช่นเดียวกันกับกรณีความรับผิดต่อความบาดเจ็บหรือมรณะ ถ้าผู้เอาประกันภัยเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น การรับช่วงสิทธิไม่อาจมีขึ้นได้

2) ความเสียหายต่อรถยนต์

ตามสัญญาหมวดที่ 3 การคุ้มครองความเสียหายต่อรถยนต์ ซึ่งกรมธรรม์กำหนดว่า บริษัทจะใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายหรือสูญหายใดๆ ต่อรถยนต์รวมทั้งอุปกรณ์ติดประจำอยู่ที่เกิดขึ้น ระหว่างระยะเวลาประกันภัย[44]

เมื่อเกิดความเสียหายแก่รถยนต์คันที่เอาประกันภัย บริษัทผู้รับประกันภัยก็จะเป็นผู้ชดใช้แก่ผู้เอาประกันภัย ตามความเสียหายที่แท้จริง แต่ไม่เกินจำนวนเงินที่เอาประกันภัยไว้ โดยหากความเสียหายเกิดขึ้นจากผู้เอาประกันภัยเอง การรับช่วงสิทธิจึงไม่อาจมีขึ้นได้ แต่ถ้าความเสียหายเกิดจากบุคคลภายนอก เมื่อบริษัทชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันภัยไปแล้ว ย่อมมีอำนาจในการเข้ารับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยที่มีต่อบุคคลภายนอกได้

ถ้าเป็นกรณีที่ผู้เอาประกันภัยยินยอมให้ผู้อื่นเป็นผู้ขับขี่รถคันที่เอาประกันภัย ซึ่งได้ขับขี่ไปเกิดอุบัติเหตุขึ้น ทำให้รถได้รับความเสียหาย กรณีนี้ถือว่าผู้ขับขี่เป็นบุคคลภายนอกที่ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น ซึ่งผู้เอาประกันภัยมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ขับขี่ได้ กรมธรรม์กำหนดอีกว่า “การสละสิทธิ์ในกรณีที่มีความเสียหายหรือสูญหายเกิดขึ้นต่อรถยนต์เมื่อบุคคลอื่น

---

[43] แหล่งเดิม. หน้า 16.

[44] แหล่งเดิม. หน้า 17.

เป็นผู้ใช้รถยนต์โดยได้รับความยินยอมจากผู้เอาประกันภัย บริษัทสละสิทธิ์ในการไล่เบี้ยจากผู้ใช้รถยนต์นั้น”[45] หากบริษัทชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันภัยก็ตาม บริษัทก็ไม่มีสิทธิไล่เบี้ยเรียกคืนจากผู้ขับขี่ได้

2.6 การไล่เบี้ยเรียกคืนตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ กำหนดให้ เมื่อบริษัทผู้รับประกันภัยหรือกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัยแล้ว สามารถไล่เบี้ยเรียกคืนค่าสินไหมทดแทนหรือค่าเสียหายเบื้องต้นได้ ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ ดังนี้

2.6.1 การไล่เบี้ยเรียกคืนของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย[46]

การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย มีวัตถุประสงค์เพื่อสำรองจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัยไปก่อนและเป็นหลักประกันว่าผู้ประสบภัยได้รับการรักษาหรือเยียวยาทันท่วงที หากต่อมามีบุคคลที่ต้องรับผิด กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสามารถไล่เบี้ยเรียนคืนเอาจากบุคคลที่ต้องรับผิดได้ดังนี้ คือ

1) การไล่เบี้ยเรียกคืนตาม มาตรา 26

มาตรา 23 ก่อนที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ฉบับที่ 4 พ.ศ. 2550 กำหนดให้กรณีดังต่อไปนี้ ให้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจากเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

(1) เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 และเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

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

---

[45] แหล่งเดิม. หน้า 18.

[46] แนวทางปฏิบัติการไล่เบี้ยเรียกคืนและการใช้มาตรการทางปกครอง โดยส่วนนายทะเบียนคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ฝ่ายคดี สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2553. หน้า 2-12.

(3) ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และรถนั้นไม่มีการประกันภัยกับบริษัท

(4) มีความเสียหายเกิดแก่ผู้ประสบภัย และรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นหลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย

(5) บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน หรือ

(6) ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยนั้นเกิดจากรถมาตรา 8 ที่ไม่ได้เอาประกันตามมาตรา 7

และมาตรา 26 ก่อนที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ฉบับที่ 4 พ.ศ. 2550 กำหนดว่า ในกรณีที่เจ้าของรถหรือบริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนตามมาตรา 23 (1) หรือมาตรา 23 (5) แล้วแต่กรณี เมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปตามมาตรา 25 แล้ว ให้นายทะเบียนมีคำสั่งเรียกเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายไปนั้นคืนจากเจ้าของรถหรือบริษัท แล้วแต่กรณี และเจ้าของรถหรือบริษัทจะต้องจ่ายเงินเพิ่มในอัตราร้อยละยี่สิบของจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยส่งเข้าสมทบกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยอีกต่างหาก

จะเห็นได้ว่า แต่เดิมกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย จะสามารถเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นจากเจ้าของรถและบริษัทได้ โดยการเรียกคืนจากเจ้าของรถนั้น เฉพาะกรณีที่ต้องเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายเท่านั้น ซึ่งเป็นไปตามแนวคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5865/2545[47] แต่ต่อมาในปี 2550 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ฉบับที่ 4 แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 23 และมาตรา 26 โดยกำหนดให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายไปคืนจากเจ้าของรถ หรือบริษัทประกันภัยได้ กรณีดังนี้

กรณีเรียกคืนจากเจ้าของรถ คือ เมื่อมีความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่เจ้าของรถไม่จัดให้มีการประกันความเสียหายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และเจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายไม่ครบจำนวน ตามมาตรา 23 (1)

---

[47] คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5865/2545 เจ้าของรถที่จะต้องชำระเงินค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย หมายถึง เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายซึ่งมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 23 (1) ไว้เท่านั้น แต่จำเลยมิใช่เจ้าของรถ กรมการประกันภัยไม่อาจฟ้องบังคับให้จำเลยชำระค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้จ่ายให้จำเลยไปคืนแก่โจทก์.

กรณีเรียกคืนจากบริษัทประกันภัย คือ เมื่อมีความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่บริษัทได้รับประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถไว้ และบริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายไม่ครบจำนวน ตามมาตรา 23 (5)

หลังการแก้ไขดังกล่าว เมื่อกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยไปแล้ว นายทะเบียนจะมีคำสั่งเรียกให้เจ้าของรถหรือบริษัทชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นคืน พร้อมเงินเพิ่มในอัตราร้อยละ 20 ของค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้จ่ายไป ภายใน 7 วันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่ง ตามมาตรา 26 แม้เจ้าของรถมิใช่เป็นผู้ก่อความเสียหาย

ดังนั้น การไล่เบี้ยเรียกคืนตามมาตรา 26 จึงต้องพิจารณาเป็น 2 แนวทาง คือ ก่อนการแก้ไขพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ครั้งที่ 4 วันที่ 6 เมษายน 2550 ต้องเป็นรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และถ้าหลังการแก้ไข ไม่จำเป็นต้องเป็นรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย เพียงแต่ความเสียหายเกิดจากรถ

2) การไล่เบี้ยเรียกคืนตาม มาตรา 31

มาตรา 31 กำหนดสิทธิในการไล่เบี้ยเรียกเรียกคืนสำหรับกรณีต่างๆ ไว้ดังนี้

(1) สำหรับกรณีการไล่เบี้ยเรียกคืนจากบุคคลภายนอก จะต้องปรากฏว่าบุคคลภายนอกเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย และมีความรับผิดตามกฎหมายต่อผู้ประสบภัย กล่าวคือบุคคลภายนอกเป็นฝ่ายผิด และกรณีการใช้สิทธิไล่เบี้ยเรียกคืนจาก เจ้าของรถ ผู้ขับขี่ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสบภัย จะต้องปรากฏว่า บุคคลดังกล่าว จงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงเท่านั้น ทั้งนี้การใช้สิทธิไล่เบี้ยตามมาตรา 31 เป็นการใช้สิทธิฟ้องคดีแพ่งต่อศาลยุติธรรม

กรณีจงใจ หมายถึง ผู้กระทำจงใจจะให้เกิดความเสียหาย โดยไม่คำนึงว่า จะมีเจตนาเพื่อให้ตนเองหรือบุคคลอื่นได้รับประโยชน์จากการได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นหรือไม่

กรณีประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง หมายถึง กระทำโดยไม่ระมัดระวังเลยแม้แต่เพียงเล็กน้อย ซึ่งถ้าระมัดระวังสักนิดจะไม่เกิดความเสียหายขึ้น ซึ่งต้องอาศัยเทียบเคียงตามคำพิพากษาศาลฎีกา

(2) กรณีที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย ตาม มาตา 23 (1)-(6) ให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีสิทธิไล่เบี้ย หรือมีสิทธิเรียกให้ผู้ประสบภัยคืนเงินดังกล่าวได้ หากปรากฏว่า บุคคลนั้นเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายและมีความรับผิดตามกฎหมาย

อย่างไรก็ตาม บทบัญญัติเกี่ยวกับการใช้สิทธิไล่เบี้ยเรียกคืนไว้เป็นการเฉพาะสำหรับกรณีต่างๆ ก็ต้องดำเนินการตามแนวทางนั้นก่อน หากปรากฏว่าไม่สามารถใช้สิทธิตาม

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถนี้ได้ จึงจะดำเนินการเข้ารับช่วงสิทธิตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ต่อไปได้ เช่น หากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยไม่สามารถเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นจากเจ้าของรถได้ไม่ว่าด้วยเหตุใดๆ ก็ตาม กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยก็ยังมีสิทธิไล่เบี้ยเอาจากบุคคลผู้ซึ่งก่อความเสียหาย และมีความรับผิดตามกฎหมายต่อผู้ประสบภัย ซึ่งเป็นการรับช่วงสิทธิตามตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

(3) กรณีหน่วยงานตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) ได้จ่ายคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ตามมาตรา 32 ไปแล้ว ให้หน่วยงานตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) มีสิทธิไล่เบี้ยเอาแก่บุคคลที่ต้องรับผิดได้

การใช้สิทธิไล่เบี้ยกรณีนี้เป็นกรณีรับช่วงสิทธิตามตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ คือบุคคลที่จะสามารถไล่เบี้ยได้จะต้องเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายและมีความรับผิดต่อผู้ประสบภัย

ดังนั้น การใช้สิทธิไล่เบี้ยเรียกคืนตามมาตรา 31 กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะดำเนินการโดยการยื่นฟ้องเป็นคดีแพ่งต่อศาลยุติธรรม ประกอบกับเป็นการใช้สิทธิไล่เบี้ยเรียกคืนที่เกิดขึ้นโดยผลของกฎหมาย ดังนั้น ผู้ประสบภัยไม่ต้องทำหนังสือมอบอำนาจให้บริษัทหรือกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย หรือหน่วยงานตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) ไปฟ้องร้องแต่อย่างใด

3) การคืนเงินตาม มาตรา 32

เมื่อกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยกรณีประสบภัยจากรถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัย ได้แก่รถของส่วนราชการ ซึ่งการเรียกเงินคืนจากหน่วยงานเจ้าของรถ หรือเจ้าของรถที่ได้รับการยกเว้นแล้วแต่กรณี จะต้องดำเนินการไปตามมาตรา 32[48]

ทั้งนี้การจ่ายเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย หน่วยงานเจ้าของรถหรือเจ้าของรถที่ได้รับการยกเว้น จะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กระทรวงกำหนด ซึ่งแต่เดิม

---

[48] มาตรา 32 ในกรณีที่นายทะเบียนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดจากรถตามมาตรา 8 ซึ่งไม่ได้เอาประกันความเสียหายตามมาตรา 7 ให้หน่วยงานผู้เป็นเจ้าของรถตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) แล้วแต่กรณี ส่งเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายจากเงินกองทุนคืนให้แก่กองทุน.

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

กำหนดให้เมื่อมีการพิสูจน์ความรับผิดตามระเบียบของราชการและเป็นที่ยุติว่ารถราชการเป็นฝ่ายต้องรับผิดแล้ว ให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย แจ้งเรียกเงินคืนไปยังส่วนราชการเจ้าของรถทราบโดยเร็ว ทำให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติโดยส่วนใหญ่ส่วนราชการเจ้าของรถจะสรุปผลว่ารถราชการไม่ได้เป็นฝ่ายผิด ทำให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยต้องรับภาระค่าใช้จ่าย[49]

ต่อมาจึงมีการปรับปรุงแก้ไขโดยออก “ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการส่งเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยกรณีรถของราชการก่อให้เกิดความเสียหาย พ.ศ. 2551” ลงวันที่ 11 เมษายน 2551 กำหนดให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย แจ้งเรียกเงินคืนไปยังส่วนราชการของรถทราบเพื่อชดใช้โดยเร็ว ไม่ว่ารถราชการนั้นเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดหรือไม่ เพื่อให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรี วันที่ 21 มิถุนายน 2548 ก่อนที่ระเบียบจะบังคับใช้สามปี คณะรัฐมนตรีได้ให้เห็นชอบในหลักการให้รถราชการต้องจัดให้มีการประกันภัยภาคบังคับ โดยให้สำนักงบประมาณร่วมกับส่วนราชการที่เกี่ยวข้องพิจารณา ดำเนินการให้รถราชการมีประกันภัยภาคบังคับไว้ก่อนแล้ว

4) การยึดรถขายทอดตลาดตาม มาตรา 28, 29 และ 30

กรณีที่มีผู้ประสบภัยจากรถที่มิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ อาศัยอำนาจตามมาตรา 28, 29 และ 30 นายทะเบียนสามารถยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายไว้ได้จนกว่า เจ้าของรถจะได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจนครบจำนวน หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่งจากนายทะเบียน รวมทั้งให้อำนาจนายทะเบียนขายทอดตลาดได้

การดำเนินการยึดและขายทอดตลาดเป็นการใช้มาตรการบังคับทางปกครองตามมาตรา 57 แห่งพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2529 ดังนั้นวิธีการยึดและการขายทอดตลาดจึงต้องปฏิบัติตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งโดยอนุโลม ซึ่งสำนักงานสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยได้วางระเบียบ ว่าด้วยมาตรการบังคับทางปกครองโดยการยึดหรืออายัดและขายทอดตลาดทรัพย์สินตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 พ.ศ. 2551 ลงวันที่ 8 ตุลาคม 2551 เพื่อเป็นแนวทางให้เจ้าหน้าที่ถือปฏิบัติ

---

[49] สำนักงานคณะกฤษฎีกา เรื่องเสร็จที่ 239/2548 ให้ความเห็นว่า มาตรา 23 (6) มิได้กำนดเงื่อนไขหรือข้อยกเว้นถึงการต้องมีส่วนในการก่อให้เกิดความเสียหายของกระทรวง ทบวง กรม ฯลฯ แต่กระทรวงการคลังกลับออกระเบียบกำหนดขั้นตอนและเงื่อนไขในการดำเนินการ ที่เป็นการเพิ่มไปจากบทบัญญัติที่กำหนดในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.

2.6.2 การไล่เบี้ยเรียกคืนของบริษัทผู้รับประกันภัย

เมื่อบริษัทผู้รับประกันภัยได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัยไปแล้ว พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ กำหนดให้บริษัทสามารถไล่เบี้ยเรียกคืนได้ตามเงื่อนไขของมาตรา 31 ดังเช่นเดียวกับกรณีของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

โดยการไล่เบี้ยจากบุคคลภายนอกก็ต้องปรากฏว่าบุคคลภายนอกเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายและมีความรับผิดตามกฎหมาย หรือในกรณีการใช้ไล่เบี้ยเอาจากเจ้าของรถ ผู้ขับขี่ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสบภัยเอง ก็จะต้องปรากฏว่า บุคคลดังกล่าวกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงเท่านั้น ดังนั้น หากเป็นกรณีประมาทเลินเล่อไม่ร้ายแรง บริษัทจะไม่สามารถใช้สิทธิไล่เบี้ยจากบุคคลดังกล่าวได้ ซึ่งการกำหนดสิทธิของบริษัทตามมาตรานี้ สอดรับกับมาตรา 17 และมาตรา 20 ซึ่งกำหนดให้เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่บริษัทได้รับประกันภัยไว้ ให้บริษัทจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยเมื่อได้รับคำร้องขอจากผู้ประสบภัย และกำหนดให้บริษัทจะยกเอาความทุจริตหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันกัยมาเป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยมิได้ ซึ่งเป็นการบังคับให้บริษัทต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นก่อน แต่ให้สิทธิในการไล่เบี้ยหากพิสูจน์ได้ว่าเป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดในมาตรา 31 นี้ ส่วนความบกพร่องระหว่างมาตรา 17 กับมาตรา 31 ผู้เขียนจะได้อธิบายเพิ่มเติมในบทที่ 4 ต่อไป

บทที่ 3
หลักกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ในประเทศไทยและในต่างประเทศ

ในบทนี้จะกล่าวถึงกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยความรับผิดรถยนต์ภาคบังคับของประเทศไทย และหลักการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในต่างประเทศ ทั้งการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในประเทศญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ไต้หวัน อังกฤษ และสหรัฐอเมริกา

3.1 การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ประเทศไทยมีการประกันภัยรถยนต์ 2 ประเภท คือ การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ซึ่งกฎหมายที่บังคับใช้ คือ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งเริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2536 มีรายละเอียดดังนี้

3.1.1 หลักการสำคัญของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

แนวคิดสำคัญสรุปได้ดังนี้[1]

1) วัตถุประสงค์เพื่อให้ความคุ้มครองและช่วยเหลือประชาชนทุกคนซึ่งได้รับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย เพราะเหตุประสบภัยจากรถ รวมถึงเป็นหลักประกันให้กับสถานพยาบาลทุกแห่งว่า จะได้รับค่ารักษาและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลอย่างแน่นอน โดยอาศัยการนำธุรกิจประกันภัยเข้ามามีส่วนร่วมในการแบ่งเบาภาระค่าเสียหายต่อผู้ประสบภัยและครอบครัว รวมถึงแบ่งเบาภาระของรัฐบาลในการให้สวัดิการสงเคราะห์แก่ผู้ประสบภัยจากรถ

2) การบังคับให้รถทุกคัน ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามกฎหมายนี้ มิฉะนั้นจะมีโทษทางอาญาหรือไม่สามารถต่อทะเบียนรถประจำปีได้ เพื่อให้มีการประกันภัยอย่างทั่วถึง

---

[1] สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย. (2553). **บันทึกประวัติศาสตร์การประกันภัยไทย.** หน้า 82-83.

3) ขอบเขตความคุ้มครอง จะครอบคลุมความคุ้มครองแก่ประชาชนทุกคนที่ประสบภัยจากรถ โดยจะได้รับการชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้น เพื่อใช้เป็นค่ารักษาพยาบาล หรือค่าปลงศพ รวมถึงค่าสินไหมดแทนอื่นๆ ตามที่กำหนด

4) ให้จัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย โดยให้บริษัทประกันวินาศภัยจ่ายเงินสมทบซึ่งหักจากเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัยในแต่ละปี และให้มีกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเพื่อดำเนินการเบิกจ่าย เก็บรักษา และจัดการเกี่ยวกับกองทุน

3.1.2 สาระสำคัญในการบังคับใช้

สาระสำคัญของการบังคับใช้ ได้แก่ การบังคับให้จัดทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ การเรียกร้องให้ชดใช้ค่าเสียหาย รวมถึงค่าอนามัย และการเรียกร้องค่าเสียหายจากรัฐ กล่าวคือ

3.1.2.1 การจัดทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ[2]

ในการจัดทำประภัยรถยนต์ภาคบังคับ กฎหมายได้กำหนดความหมาย “รถ” ที่ต้องจัดทำประกันภัยและรถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องจัดทำประกันภัย โดยกำหนดให้เจ้าของรถเป็นผู้มีหน้าที่ต้องจัดทำประกันภัยตามกฎหมายนี้ กล่าวคือ

1) นิยามความหมายของคำว่า “รถ”

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 (ฉบับแรก) บัญญัติคำนิยาม “รถ” หมายความว่า รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร ซึ่งต่อมาถูกแก้ไขเพิ่มเติมคำนิยามตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 (ฉบับที่ 2)โดยให้คำนิยามหมายความรวมถึง “รถอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวง”

คำนิยามความหมายของคำว่า “รถ” แต่ละกฎหมาย มีคำนิยามความหมายดังนี้คือ

(1) กฎหมายว่าด้วยรถยนต์

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ให้นิยามความหมายของคำว่า “รถ” หมายความว่า รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวงทั้งนี้ มีกฎกระทรวงเพิ่มเติม คือ “รถใช้งานเกษตรกรรม”

---

[2] กรมการประกันภัย กองวิชาการและสถิติ. (2535, ตุลาคม-ธันวาคม). “สาระหน้ารู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และกฎกระทรวง.” **วารสารการประกันภัย, 17, 4, 68.** หน้า 23.

(2) กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ให้นิยามความหมายของคำว่า “รถ” หมายความว่า ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางบกซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น และหมายความรวมตลอดถึงรถพ่วงของรถนั้นด้วย ทั้งนี้ไม่หมายความรวมถึง “รถไฟ” และมิให้ใช้บังคับกับ รถตามมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

(3) กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร

พระราชบัญญัติรถยนต์ทหารพุทธศักราช 2476 ได้ให้นิยามความหมายของคำว่า “รถ” ไว้ดังนี้ หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล (เว้นแต่ที่เดินบนราง) และรถพ่วงซึ่งเป็นของกระทรวงกลาโหมหรือของบุคคลอื่นซึ่งมอบให้ใช้รถนั้นประจำในราชการทหาร โดยคำนิยามความหมายของคำว่า “รถ” ไม่รวมถึงรถที่เดินบนราง

2) รถที่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย

นอกจากเป็น “รถ” ตามคำนิยามแล้ว ยังต้องเป็นรถที่เจ้าของรถใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ด้วย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 7

สำหรับกรณีรถที่ได้รับการยกเว้น เจ้าของรถใช้หรือมีไว้เพื่อใช้จะจัดให้มีการประกันความเสียหายหรือไม่ก็ได้

3) รถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย คือ

(1) รถสำหรับเฉพาะองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท

(2) รถของสำนักพระราชวัง

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

(4) รถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

หากผู้ใดฝ่าฝืนนำรถที่ไม่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จะต้องระวางโทษปรับ 10,000 ถึง 50,000 บาท

4) ผู้ที่มีหน้าที่จัดทำประกันความเสียหาย

ผู้ที่มีหน้าที่ต้องจัดรถให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย คือ เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้

3.1.2.2 การชดใช้ค่าเสียหาย

เมื่อเกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถ โดยปกติต้องมีการพิสูจน์ความรับผิดทางละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่เมื่อมีพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ผู้ประสบภัยจากรถมีสิทธิรับค่าเสียหายส่วนหนึ่งโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด เรียกว่า ค่าเสียหายเบื้องต้น ซึ่งการเรียกร้องทั้งสองกฎหมายมีสาระสำคัญดังนี้

1) การเรียกร้องค่าเสียหายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ผู้ประสบภัยจากรถสามารถเรียกร้องได้ทั้งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิดและประกันภัยอันเป็นกฎหมายทั่วไป และสามารถเรียกร้องตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 อันเป็นกฎหมายเฉพาะ ซึ่งผู้เขียนได้อธิบายอย่างละเอียดในบทที่ 2 แล้วนั้น ผู้เขียนจึงสรุปการเรียกร้องจากความรับผิดทางละเมิดและประกันภัยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไว้ดังนี้ คือ

เมื่อความเสียหายเกิดขึ้น หากไม่มีฝ่ายใดรับผิด ผู้ประสบภัยต้องรอการพิสูจน์ความผิด ซึ่งหากเป็นผู้ที่เสียหายจากการใช้รถใช้ถนน ก็จะเริ่มจากต้องพิจารณาก่อนตามความรับผิดทางละเมิดกรณีความรับผิดจากยาพาหนะ ตาม มาตรา 437 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่ถ้าไม่เข้าเงื่อนไขความรับผิดบทเฉพาะนี้ ก็ต้องพิสูจน์ตามหลักความรับผิดทางละเมิดทั่วไป ตาม มาตรา 420 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และเมื่อมีผลพิสูจน์ว่าผู้ประสบภัยมิได้เป็นฝ่ายต้องรับผิดเสียเอง แต่คู่กรณีเป็นฝ่ายผิด ผู้ประสบภัยจึงจะมีสิทธิเรียกร้องจากผู้ต้องรับผิดได้ โดยถ้าผู้ต้องรับผิดได้ทำประกันภัยในความเสียหายนั้นไว้ ผู้ประสบภัยจึงจะมีสิทธิเรียกร้องจากผู้รับประกันภัยได้ แต่ก็ต้องพิจารณาต่อไปอีกว่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นไปตามเงื่อนไขหรือไม่ ซึ่งถ้าผู้รับประกันภัยโต้แย้งหรือคัดค้าน ผู้ประสบภัยก็ไม่อาจเรียกร้องจากผู้รับประกันภัยได้

ด้วยเหตุดังกล่าวจะเห็นได้ว่า การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่ต้องพิสูจน์ความริบผิดเสียหายก่อน ผู้ประสบภัยจึงจะมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายได้นั้น มีขั้นตอนในการดำเนินการหลายขั้นตอน ซึ่งแต่ละขั้นตอนก็ต้องใช้ระยะเวลานาน ผู้ประสบภัยจึงต้องรับภาระค่าเสียหายโดยสำรองจ่ายไปก่อน ซึ่งถ้าเป็นผู้ประสบภัยที่ไม่เงินสำรองไว้ ก็อาจทำให้ผู้ประสบภัยไม่มีเงินเข้ารับการรักษาหรือเยียวยาความเสียหาย หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่ต้องพิสูจน์ความริบผิดจึงอาจทำให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายไม่ทันต่อความจำเป็นที่ต้องใช้ทันที พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจึงบัญญัติเพื่อช่วยแก้ไขปัญหาดังกล่าวให้ผู้ประสบภัยจากรถได้รับค่าเสียหายจำนวนหนึ่งเท่าที่จำเป็นและมีจำนวนแน่นอนอย่างทันท่วงที

ทั้งนี้ ผู้เขียนจะได้อธิบายการชดใช้ค่าเสียหายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในหัวข้อถัดไป

2) ผู้ที่ได้รับความคุ้มครองความเสียหาย

"ผู้ประสบภัย" หมายถึง ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัย เนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งที่บรรทุกหรือติดตั้งในรถนั้น และหมายความรวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตายด้วย

มีหลักในการพิจารณา ดังต่อไปนี้[3]

(1) มีบุคคลหนึ่งเจตนานำรถมาใช้และได้เข้าใช้รถนั้น เช่น ผู้ขับขี่

(2) ระหว่างการใช้รถนั้นมีการก่อให้เกิดภัยจากรถขึ้น ซึ่งภัยนั้นอาจจะเกิดขึ้นจากผู้นำรถมาใช้ หรือผู้โดยสารหรือจากบุคคลภายนอกรถก็ได้ คำว่าระหว่างการใช้รถนั้นมิได้มีความหมายเพียงว่า ขณะนั้นรถต้องติดเครื่องอยู่หรือรถต้องกำลังวิ่งอยู่ แม้รถจะไม่ได้ติดเครื่องหรือกำลังวิ่งอยู่ก็ตาม หากช่วงเวลานั้นมีการกระทำหรือกิจกรรมใดที่เป็นการใช้รถหรือที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถก็ถือว่าเป็นเวลาระหว่างการใช้รถ

สำรับการที่ให้ความหมายว่าต้องมี "**การกระทำหรือกิจกรรมใด**" ที่เป็นการใช้รถหรือที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถ อันเป็นการให้ความหมายตาม "คู่มือตีความกรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ" นั้น ผู้เขียนไม่เห็นด้วยเพราะไม่จำเป็นที่ต้องมีการกระทำหรือกิจกรรมใดต่อรถ ตัวอย่างเช่น รถที่จอดบนถนนลาดชันหรือพื้นเอียง เจ้าของรถมักจะนำไม้ท่อนหรือวัตถุอื่นๆ มาสอดรองที่ใต้ล้อรถ เพื่อป้องกันไม่ให้รถไหลลง ซึ่งถ้าเจ้าของรถสอดไม้ไว้ไม่ดี ไม้ก็จะเลื่อนหลุดออกไป รถไหลลงไปชนผู้อื่นได้รับบาดเจ็บ จากตัวอย่างจะเห็นได้ว่า ขณะที่รถไหลตามแรงโน้มถ่วง เจ้าของรถมิได้มีการกระทำหรือกิจกรรมใดต่อรถ แต่เป็นเพราะความประมาทของเจ้าของรถเองที่ป้องกันไม่ดีพอและก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น จึงเป็นการกระทำละเมิดต่อผู้อื่น ผู้เสียหายได้รับอันตรายจากรถ ผู้เสียหายจึงเป็นผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ แม้ไม่มีการกระทำหรือกิจกรรมใดก็ตาม

(3) ภัยจากรถนั้นทำให้มีผู้ได้รับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย ผู้ได้รับความเสียหายจะเป็นผู้นำรถมาใช้เองหรือผู้โดยสาร หรือบุคคลภายนอกก็ได้

---

[3] คู่มือตีความกรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ โดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 11/2552 มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 29 เมษายน 2552 เป็นต้นไป หน้า 3.

ตัวอย่างที่ผู้ได้รับความเสียหายจากการใช้รถเป็นผู้ประสบภัย เช่น กรณีน้ำในหม้อน้ำรถพุ่งลวกหน้าคนขับ รถตกจากแท่นยกมาทับคนตาย เด็กท้ายรถปีนขึ้นไปผูกผ้าใบรถพลัดตกลงมาบาดเจ็บ แม่แรงยกรถหลุดทับคนเจ็บ รถเบรกกะทันหันทำให้ผู้โดยสารพลัดตกจากที่นั่งได้รับบาดเจ็บ เป็นต้น

3) ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครอง

ความเสียหายที่จะได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จึงเป็นค่าเสียหายเฉพาะที่เกิดกับชีวิตร่างกายเท่านั้น ไม่รวมถึงค่าเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นกับทรัพย์สินด้วย

4) ค่าเสียหายเบื้องต้น

ผู้ประสบภัยจากรถจะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความผิด ภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ยื่นคำขอ ซึ่งมีกฎกระทรวง[4] กำหนดให้ความเสียหายที่จะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น มีรายการดังนี้

(1) กรณีที่ได้รับบาดเจ็บแต่ไม่เสียชีวิต ผู้ประสบภัยจะได้รับค่ารักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาล ผู้ประสบภัยจะได้รับการชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นตามความเสียหายที่แท้จริง ไม่เกิน 15,000 บาท

(2) กรณีถ้าผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่ออนามัย อย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้

ก. ตาบอด

ข. หูหนวก

ค. เป็นใบ้หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด

ง. เสียอวัยวะสืบพันธุ์ หรือความสามารถสืบพันธุ์

จ. เสียแขน ขา มือ เท้า หรือนิ้ว

ฉ. เสียอวัยวะอื่นใด

ช. จิตพิการอย่างติดตัว

ซ. ทุพพลภาพอย่างถาวร

---

[4] กฎกระทรวงกำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นการร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2552, ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 126 ตอนที่ 97 ก ประกาศ ณ วันที่ 25 ธันวาคม 2552.

โดยในกรณีนี้ ผู้ประสบภัยจะได้รับได้รับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวน 35,000 บาท

ค่าเสียหายเบื้องต้นในกรณีนี้ ถูกกำหนดเพิ่มเติมขึ้นใหม่โดย “กฎกระทรวงกำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นการร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2552” มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 26 ธันวาคม 2552 เป็นต้นไป

(3) กรณีเสียชีวิตทันที ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยจะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นค่าปลงศพ และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพผู้ประสบภัย โดยจะได้รับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นจำนวน 35,000 บาท

(4) กรณีผู้ประสบภัยได้ได้รับความเสียหายต่อร่างกาย อนามัย และกรณีเสียชีวิตรวมกัน ผู้ประสบภัยจะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นรวมกันไม่เกิน 50,000 บาท

5) ค่าเสียหายส่วนเกิน

ค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น เป็นค่าเสียหายที่เกิดกับชีวิต ร่างกาย และอนามัยของผู้ประสบภัยซึ่งมีจำนวนค่าเสียหายมากกว่าจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นและรวมถึงค่าชดเชยรายวันในระหว่างรักษาตัว โดยหากผลพิสูจน์ความผิดปรากฏว่าผู้ประสบภัยมิใช่ฝ่ายผิด บริษัทผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่าเสียหายส่วนเกินที่รวมกับค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยเป็น 2 กรณี คือ

(1) กรณีกรมธรรม์ที่มีระยะเวลาเริ่มต้นก่อนวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2553

บริษัทผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่าเสียหายส่วนเกินรวมกับค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยดังนี้ คือ[5]

กรณีที่ 1 ได้รับความเสียหายต่อร่างกาย หรืออนามัย แต่ไม่ถึงกับสูญเสียอวัยวะ หรือทุพพลภาพอย่างถาวร บริษัทผู้รับประกันภัยจะจ่ายค่ารักษาพยาบาล และค่าเสียหายอย่างอื่นที่ผู้ประสบภัยสามารถเรียกร้องได้ตามมูลละเมิด ตามความเสียหายที่แท้จริงไม่เกิน 50,000 บาท ต่อหนึ่งคน

กรณีที่ 2ได้รับความเสียหายต่อร่างกาย หรืออนามัย ในกรณีสูญเสียอวัยวะ จิตพิการถาวรหรือทุพพลภาพอย่างถาวรตามที่กำหนด ผู้รับประกันภัยจะจ่ายเต็มจำนวนเงินความคุ้มครองสูงสุด 100,000 บาท ต่อหนึ่งคน

---

[5] คำสั่งนายทะเบียนที่ 22/2551, สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย.

กรณีที่ 3 เสียชีวิต บริษัทผู้รับประกันภัยจะจ่ายเต็มจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุด 100,000 บาท ต่อหนึ่งคน

กรณีที่ 4 ได้รับความเสียหายตามกรณีที่ 1, 2 และ 3 แล้ว บริษัทผู้รับประกันภัยจะจ่ายเต็มจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุด 100,000 บาท ต่อหนึ่งคน

(2) กรณีกรมธรรม์ที่มีระยะเวลาเริ่มต้นตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2553

บริษัทผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่าเสียหายส่วนเกินรวมกับค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยดังนี้ คือ[6]

กรณีที่ 1 ได้รับความเสียหายต่อร่างกาย หรืออนามัย ตาม (1) กรณีที่ 1 บริษัทผู้รับประกันภัยจะจ่ายเต็มจำนวนเงินความคุ้มครองไม่เกิน 50,000 บาท จำนวนเงินเท่าเดิม

กรณีที่ 2 ได้รับความเสียหายต่อร่างหาย หรืออนามัย ตาม (1) กรณีที่ 2 บริษัทผู้รับประกันภัยจะจ่ายเต็มจำนวนเงินความคุ้มครองเพิ่มขึ้นเป็น 200,000 บาท

กรณีที่ 3 เสียชีวิต ตาม (1) กรณีที่ 3 บริษัทผู้รับประกันภัยจะจ่ายเต็มจำนวนเงินความคุ้มครอง โดยมีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็น 200,000 บาท

กรณีที่ 4 ที่ผู้ประสบภัยเข้ารับการรักษาในสถานพยาบาลในฐานะคนไข้ใน บริษัทจะจ่าย “ค่าชดเชยรายวัน” วันละ 200 บาท โดยมีจำนวนวันรวมกันไม่เกิน 20 วัน เป็นค่าเสียหายที่เพิ่มขึ้นนอกเหนือจากความคุ้มครอง ตามกรณีที่ 1, 2 และ 3

กรณีที่ 5 ที่ได้รับความเสียหายตาม กรณีที่ 1 และต่อมาได้รับความเสียหายตามกรณีที่ 2 หรือ 3 บริษัทผู้รับประกันภัยจะจ่ายเต็มจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุด 200,000 บาท ต่อหนึ่งคน ทั้งนี้เมื่อรวมค่าชดเชยรายวันตามกรณที่ 4 แล้ว ผู้ประสบภัยจะได้รับไม่เกิน 204,000 บาท ต่อคน

เมื่อเปรียบเทียบกรมธรรม์สองกรณีดังกล่าว กรณีได้รับความเสียหายต่อร่างกาย อนามัย เป็นค่ารักษาพยาบาล ยังคงมีจำนวนเงิน 50,000 บาทเท่าเดิม แต่มีข้อแตกต่างกรณีของกรมธรรม์ที่มีระยะเวลาคุ้มครองตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2553 เป็นต้นไป คือ จำนวนเงินความคุ้มครองกรณีสูญเสียอวัยวะ ทุพพลภาพถาวร หรือเสียชีวิต จำนวนเงินเพิ่มจาก 100,000 บาท เป็น 200,000 บาท

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยเป็นผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตนเอง มารับค่าสินไหมทดแทนจากบริษัท เงินที่จ่ายให้ผู้ประสบภัยไป เรียกว่า “ค่าสินไหมทดแทน” ไม่เรียก

---

[6] คำสั่งนายทะเบียนที่ 28/2552, สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย.

ค่าเสียหายเบื้องต้น เหตุที่ใช้คำว่า ค่าสินไหมทดแทนก็เพราะ ค่าเสียหายเบื้องต้น จะใช้เฉพาะกรณีที่เมื่อมีความเสียหายจากรถเกิดขึ้น และมีผู้ประสบภัยที่มิใช่ผู้ขับขี่ได้รับความเสียหายต่อชีวิต หรือร่างกาย ซึ่งเป็นความเสียหายอันเกิดจากรถ และผู้ขับขี่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนที่พึงได้รับไม่เกินค่าเสียหายเบื้องต้น[7]

6) การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น

ผู้ประสบภัยหรือทายาทต้องร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นภายใน 180 วัน นับแต่วันที่มีความเสียหายเกิดขึ้น โดยสามารถขอรับได้จากผู้ที่เกี่ยวข้อง แยกเป็น 2 กรณี คือ

(1) กรณีการขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัย

การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น และการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ ที่กำหนดในกฎกระทรวง[8] ดังนี้

ก. ความเสียหายต่อร่างกาย ผู้ประสบภัยต้องใช้หลักฐานประกอบร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น ดังนี้

- ใบเสร็จรับเงินหรือหลักฐานการแจ้งหนี้เกี่ยวกับการรักษาพยาบาลในกรณีที่มีการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาล
- สำเนาบัตรประจำตัวหรือหลักฐานอื่นใดที่ทางราชการเป็นผู้ออกให้

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่ออนามัยให้ยื่นใบรับรองแพทย์ พร้อมทั้งสำเนาบันทึกประจำวันของพนักงานสอบสวน

ข. ความเสียหายต่อชีวิต ทายาทของผู้ประสบภัยต้องใช้หลักฐานประกอบร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น ดังนี้

- สำเนามรณบัตร
- สำเนาบันทึกประจำวันของพนักงานสอบสวน

ค. ความเสียหายต่อร่างกายหรือชีวิตรวมกัน ผู้ประสบภัยหรือทายาทของผู้ประสบภัยต้องใช้หลักฐานประกอบร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น ตาม ข้อ ก. และ ข.

---

[7] อำนวย สุภเวชย์ ก (2542, ตุลาคม-ธันวาคม). "ปัญหาข้อกฎหมายเกี่ยวกับค่าเสียหายเบื้องต้น." **วารสารการประกันภัย, 24, 4, 96.** หน้า 40.

[8] กฎกระทรวงกำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นการร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2522.

หากผู้ประสบภัยไม่สามารถร้องขอได้ให้โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่รักษาผู้ประสบภัย ญาติ หรือผู้มีส่วนได้เสียของผู้ประสบภัย หรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยแล้วแต่กรณี ร้องขอแทน

(2) กรณีการขอรับจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ ตั้งอยู่ที่ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ทั่วประเทศ

ผู้ประสบภัยสามารถร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เมื่อกรณี ดังต่อไปนี้

ก. รถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

ข. รถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถในขณะที่เกิดเหตุเพราะถูกยักยอก ฉ้อโกง กรรโชก ลักทรัพย์ รีดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และได้มีการร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน

ค. รถที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้น ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถและมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

ง. รถที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นมีผู้ขับหลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่าความเสียหายเกิดจากรถคันใด

จ. บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

ฉ. รถที่ก่อให้เกิดความเสียหายเป็นรถซึ่งได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เช่น รถของหน่วยงานราชการต่างๆ

ผู้ประสบภัยต้องยื่นตามแบบคำร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นที่นายทะเบียนกำหนด ภายใน 180 วัน นับแต่วันที่มีความเสียหายเกิดขึ้น

หลักฐานในการขอรับค่าเสียหายเบื้อต้นต่อกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยนั้น ผู้ประสบภัยหรือทายาทผู้ประสบภัยต้องมีหลักฐานเช่นเดียวกับหลักฐานที่ใช้ขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นต่อบริษัท แต่กรณีการขอรับค่าเสียหายต่อร่างกายนั้น การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นต่อบริษัทนั้นไม่ต้องใช้สำเนาบันทึกประจำวันของพนักงานสอบสวน ซึ่งเฉพาะกรณีผู้ประสบภัยได้รับความเสียต่ออนามัย เช่น สูญเสียอวัยวะ หรือทุพพลภาพถาวร เท่านั้นที่ต้องใช้

สำเนาบันทึกประจำวันประกอบการขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นต่อบริษัท แต่การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นต่อกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย[9] กรณีได้รับความเสียหายต่อร่างกายต้องใช้สำเนาบันทึกประจำวันประกอบในการขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นต่อกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยด้วยเสมอ

7) การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น

(1) กรณีบริษัทประกันภัย

ก. ระยะเวลาและหน้าที่รับผิดชอบในการจ่าย

บริษัทจะต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย ภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ได้รับการร้องขอ ทั้งนี้ โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิด

ในกรณีที่รถที่ทำประกันความเสียหายตาม พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ตั้งแต่สองคันขึ้นไป ไม่ว่าจะทำประกันภัยไว้กับบริษัทเดียวกันหรือต่างบริษัทกันก็ตาม ประสบอุบัติเหตุชนกันทำให้ผู้ประสบภัยที่โดยสารมา หรือกำลังขึ้น หรือกำลังลงจากรถนั้นได้รับอันตรายต่อร่างกาย และไม่มีฝ่ายใดไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่ หรือผู้โดยสารยอมรับผิดในเหตุที่เกิดขึ้น บริษัทผู้รับประกันภัย จะสำรองจ่ายค่าเสียหาย กรณีค่ารักษาพยาบาลการบาดเจ็บไม่เกิน จำนวน 50,000 บาท แต่หากผู้ประสบภัยนั้นเสียชีวิต สูญเสียอวัยวะ หรือทุพลภาพอย่างถาวร บริษัทผู้รับประกันภัยรถคันนั้นจะต้องสำรองจ่ายเป็นจำนวนเงิน 100,000 บาท หรือ 200,000 บาท ตามกรมธรรม์ที่ใช้บังคับ ถ้ารถคันหนึ่งมีกรมธรรม์แบบเก่าที่เริ่มใช้ก่อนวันที่ 1 มกราคม 2553 เฉี่ยวชนกับรถอีกคันที่มีกรมธรรมแบบใหม่ที่เริ่มใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2553 บริษัทผู้รับประกันภัยจะสำรองจ่ายในจำนวน 100,000 บาท ต่อผู้ประสบภัยหนึ่งคน[10]

ในกรณีที่รถที่ทำประกันความเสียหายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตั้งแต่สองคันขึ้นไป หากเกิดความเสียหายแก่บุคคลภายนอก บริษัทที่เป็นผู้รับประกันภัยรถที่ประสบอุบัติเหตุจะต้องร่วมกันสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล ค่าปลงศพ หรือค่าทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยหรือทายาทของผู้ประสบภัย โดยเฉลี่ยจ่ายฝ่ายละเท่าๆ กัน[11]

ข. ข้อห้ามบริษัทประกันภัยปฏิเสธความรับผิดต่อผู้ประสบภัย

บริษัทจะยกเอาเหตุ เป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดต่อผู้ประสบภัยในการชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นมิได้ คือ

---

[9] แหล่งเดิม.

[10] คำสั่งนายทะเบียนที่ 38/2552 เรื่องให้ใช้เอกสารแนบท้ายกรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถและกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์รวมกรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ.

[11] คู่มือตีความกรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ. เล่มเดิม. หน้า 14.

- ห้ามยกเอาข้อความในกรมธรรม์ประกันภัย หรือเอกสารประกอบหรือแนบท้ายกรมธรรม์ประกันภัย ที่ระบุถึงความรับผิดของบริษัทแตกต่างไปจากที่กำหนดไว้ในบทพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

- ห้ามยกเอาเหตุแห่งความไม่สมบูรณ์หรือการฝ่าฝืนเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัยระหว่างบริษัทกับเจ้าของรถ หรือการได้บอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยกับเจ้าของรถ

- ห้ามบริษัทยกเอาความทุจริตหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัยมาเป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก้ผู้ประสบภัย

(2) กรณีกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

เมื่อได้รับคำร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นตามแบบที่นายทะเบียนกำหนดจากผู้ประสบภัย กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย ภายใน 7 วันนับแต่วันที่ได้รับการร้องขอ ทั้งนี้ โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิด

3.1.2.3 การเรียกร้องค่าเสียหายจากรัฐ

ผู้ประสบภัยจากรถนอกจากจะเรียกร้องจากบริษัทผู้รับประกันภัยรถคันที่ก่อความเสียหายแล้ว ในบางกรณีผู้ประสบภัยมีสิทธิเรียกร้องจากหน่วยงานของรัฐได้ ซึ่งได้แก่ กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ

1) วัตถุประสงค์การจัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย 6 กรณีตาม มาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ดังกล่าวในหัวข้อการเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นกรณีกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย แล้วนั้น

2) การไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้น

กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะใช้สิทธิไล่เบี้ยค่าเสียหายเบื้องต้นต่อผู้ต้องรับผิดชอบในการก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นในภายหลังได้ เมื่อความเสียหายที่เกิดขึ้น เกิดจากการกระทำของบุคคลภายนอก หรือเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของเจ้าของรถ ผู้ขับขี่ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสบภัย และกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปแล้ว

กรณีที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยเนื่องจาก

(1) รถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

(2) บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

นายทะเบียนย่อมมีอำนาจที่จะออกคำสั่งเรียกเงินตามจำนวนที่จ่ายไปคืนจากเจ้าของรถหรือบริษัทแล้วแต่กรณี พร้อมเงินเพิ่มในอัตราร้อยละยี่สิบของจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้จ่ายไป และเจ้าของรถหรือบริษัทต้องจ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่ง

3) อำนาจในการยึดและขายทอดตลาด

รถที่ก่อให้เกิดความเสียหายต้องมิได้มีการยึดรถนั้นไว้ตามกฎหมายอื่นอยู่ก่อนแล้ว นายทะเบียนมีอำนาจยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายไว้จนกว่าเจ้าของรถจะได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจนครบจำนวน หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่งจากนายทะเบียน

กรณีมีการยึดรถนั้นตามกฎหมายอื่นอยู่ก่อนแล้ว นายทะเบียนมีสิทธิขอเข้าเฉลี่ยในทรัพย์นั้นหากมีการขายทอดตลาด

นายทะเบียนมีอำนาจยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นไว้ได้ทันที โดยไม่ต้องรอผลการดำเนินการของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ว่าเจ้าของรถจะจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นพร้อมเงินเพิ่มคืนแก่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยแล้วหรือไม่[12]

3.1.2.4 ค่าอนามัยที่ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 4 ให้คำนิยามดังนี้

“ความเสียหาย” หมายความว่า ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยอันเกิดจากรถ

---

[12] อำนวย สุภเวชย์ ก เล่มเดิม. หน้า 94.

"ค่าเสียหายเบื้องต้น" หมายความว่า ค่ารักษาพยาบาล ค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาล ค่าปลงศพ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการศพ รวมทั้งค่าเสียหายและค่าใช้จ่ายที่จำเป็นอย่างอื่นเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยในเบื้องต้น ทั้งนี้ ตามรายการและจำนวนเงินที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 20 วรรคสอง

1) ความหมายของค่าอนามัย

จากนิยาม "ความเสียหาย" แสดงให้เห็นว่าความเสียหายที่ผู้ประสบภัยจะได้รับความคุ้มครองได้แก่ความเสียหายต่อชีวิตประการหนึ่ง กับความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัยอีกประการหนึ่ง ความเสียหายต่อชีวิตเป็นที่ชัดเจนว่า หมายความถึงผู้ประสบภัยได้รับอันตรายถึงตายนั่นเอง ส่วนความเสียหายต่อร่างกายย่อมเป็นที่ชัดเจนว่า หมายความถึงผู้ประสบภัยได้รับอันตรายถึงบาดเจ็บ ส่วนความเสียหายต่ออนามัยนั้นยังไม่เป็นที่เข้าใจกันเท่าใดนัก

ร่างพระราชบัญญัตินี้ในชั้นแรกที่เสนอเข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรีไม่มีความเสียหายต่ออนามัยแต่ประการใด แต่เมื่อร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้เข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา (กรรมการร่างกฎหมายคณะที่ 3) คณะกรรมการกฤษฎีกาได้เติมคำว่า "อนามัย" เข้ามา โดยเห็นว่า ตามมาตรา 420 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งเป็นบทบัญญัติลักษณะละเมิด ได้กล่าวถึง ความเสียหายต่อชีวิตและร่างกายไว้ 4 ประการ คือ ความเสียหายต่อชีวิต ความเสียหายต่อร่างกาย ความเสียหายต่ออนามัย และความเสียหายต่อเสรีภาพ[13]

คำว่า "อนามัย" ในพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542 ได้อธิบายความหมายว่า ความไม่มีโรค สุขภาพ ถูกสุขลักษณะ

ความเสียหายต่ออนามัย จึงหมายความถึง การทำให้บุคคลอื่นเสียสุขภาพหรือการทำให้เดือดร้อน ที่จะอยู่อย่างสงบสุขเพราะกลิ่น เสียง ควัน ความกระเทือน หรือน้ำเน่า

ความเสียหายต่ออนามัยในกรณีที่รถได้ก่อให้เกิดขึ้นต่อผู้ประสบภัย อาทิเช่น รถชน แล้วเดินขากะเผลก ต้องถูกตัดแขน ขา นิ้วมือ หรือนิ้วเท้า เป็นต้น

ตัวอย่างค่าอนามัยตามแนวคำพิพากษาศาลฎีกา

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5751/2544 ความเสียหายที่มิใช่ตัวเงินตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 446 หมายความว่า ความเสียหายอันไม่อาจคำนวณเป็นเงินได้แต่ความเสียหายเช่นว่านี้ต้องเป็นผลสืบเนื่องมาจากการกระทำละเมิดจำเป็นต้องเยียวยาหรือทดแทนความเสียหายให้เช่นเดียวกัน ซึ่งอาจมีความเสียหายมากยิ่งกว่าความเสียหายต่อร่างกายอีกด้วย ความ

---

[13] อำนวย สุภเวชย์ ข (2542). **รู้ทันประกันภัยรถยนต์.** หน้า 66

เสียหายที่มิใช่ตัวเงิน เช่น ความเจ็บปวดทนทุกขเวทนาระหว่างการรักษาพยาบาลหรือต้องทุพพลภาพพิการต่อไป ความเสียหายเช่นว่านี้กฎหมายให้ศาลมีอำนาจกำหนดให้ตามพฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด เพราะค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่มิใช่ตัวเงินย่อมจะนำสืบคิดเป็นจำนวนเงินเท่าใดไม่ได้อยู่ในตัว เมื่อพิจารณาจากลักษณะบาดแผลกับวิธีการรักษาบาดแผลของโจทก์ที่ 1 ซึ่งต้องผ่าตัดและเข้าเฝือกหลายครั้ง ต้องรับการรักษาเป็นเวลานานร่วม 3 ปี ต้องทนทุกข์ทรมานต่อความเจ็บปวดของบาดแผลในระหว่างการรักษาอันเป็นเวลานานยิ่งกว่านั้นสภาพแขนซ้ายของโจทก์ที่ 1 ต้องทุพพลภาพตลอดชีวิตทั้งเสียบุคลิกภาพเนื่องจากผลของการผ่าตัดทำให้แขนซ้ายสั้นกว่าแขนขวา ถือว่าเป็นความเสียหายอันมิใช่ตัวเงินที่โจทก์ที่ 1 ชอบจะเรียกร้องได้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1936/2517 ค่าเสื่อมสุขภาพอนามัยที่โจทก์เรียกร้องให้จำเลยชดใช้ฐานละเมิด ทำให้โจทก์เสียหายแก่ร่างกายหรืออนามัยนั้นเป็นค่าทดแทนความเสียหายอันมิใช่ตัวเงินตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 446 ซึ่งศาลย่อมกำหนดให้ตามพฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 559/2535 จำเลยใช้มีดกรีดใบหน้าโจทก์แผลยาว 3 นิ้ว ครึ่ง ลึก 1 นิ้วเมื่อบาดแผลหายแล้วมีแผลเป็นทำให้โจทก์มีใบหน้าเสียโฉมอย่างติดตัวการที่โจทก์เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในการเสียสุขภาพอนามัยและใบหน้าเสียโฉม เป็นการเรียกค่าทดแทนเพื่อความเสียหายอันมิใช่ตัวเงินตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 446 ศาลกำหนดให้ได้โดยพิเคราะห์ถึงพฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3807/2534 การที่โจทก์เสียขาไปข้างหนึ่งและต้องเจ็บปวดทนทุกข์ทรมานนับว่าเป็นความเสียหายแก่ร่างกายและอนามัยของโจทก์ ถือเป็นความเสียหายที่มิใช่ตัวเงินอย่างหนึ่ง ซึ่งโจทก์มีสิทธิจะเรียกค่าเสียหายส่วนนี้ได้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 446

ในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีความเสียหายต่ออนามัย ไม่สามารถนำหลักการชดใช้ความเสียหายตามความเป็นจริงตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 877 มาใช้บังคับได้ เพราะเราไม่สามารถประมาณเป็นเงินได้ว่า การเดินขากะเผลกหรือสูญเสียอวัยวะ มีราคาเท่าใด การชดใช้ในกรณีความเสียหายต่ออนามัยจึงต้องชดใช้เป็นเงินจำนวน แน่นอนเหมือนกับการประกันชีวิต และการประกันอุบัติเหตุ

2) สิทธิในการขอรับค่าอนามัย

กฎกระทรวงฉบับเดิมประกาศใช้เมื่อปี พ.ศ. 2540 กำหนดให้ผู้ประสบภัยสามารถขอรับค่าอนามัยหลังมีผลพิสูจน์ความผิด ต่อมาได้มีการแก้ไขโดยกฎกระทรวงฉบับใหม่

แทนฉบับเดิม ซึ่งประกาศใช้เมื่อปลายปี พ.ศ. 2552 กำหนดให้ค่าอนามัยเป็นส่วนหนึ่งของค่าเสียหายเบื้องต้น ผู้ประสบภัยเมื่อได้รับความเสียหายแก่อนามัยจึงขอรับได้ทันที รายละเอียดกฎกระทรวงทั้งสองฉบับมีรายละเอียดดังนี้

(1) สิทธิตามกฎกระทรวงฉบับก่อนการแก้ไข

กฎกระทรวงฉบับก่อนการแก้ไข คือ กฎกระทรวงฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2540) กำหนดให้ความเสียหายต่อนามัยดังต่อไปนี้ มีสิทธิได้รับชดใช้เป็นจำนวนเงินแปดหมื่นบาท คือ ตาบอด หูหนวก เป็นใบ้ หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์ เสียแขน ขา มือ เท้า นิ้ว หรืออวัยวะอื่นใด จิตพิการอย่างติดตัว และทุพพลภาพอย่างถาวร

ผู้ประสบภัยจะมีสิทธิขอรับค่าอนามัยนี้ก็ต่อเมื่อปรากฏผลพิสูจน์ความผิด และผู้ประสบภัยมิใช่ผู้ก่อความเสียหาย โดยผู้ประสบภัยมีสิทธิยื่นขอรับต่อบริษัทผู้รับประกันภัยจากรถคันที่เป็นฝ่ายก่อความเสียหายหรือผู้ทำละเมิด เป็นจำนวนเงิน 80,000 บาท ซึ่งต่อมากฎกระทรวง[14] ได้แก้ไขในปี พ.ศ. 2547 เพิ่มจำนวนเงินเป็น 100,000 บาท

(2) สิทธิตามกฎกระทรวงฉบับหลังการแก้ไข

กฎกระทรวงฉบับหลังการแก้ไข คือ กฎกระทรวงกำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นการร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2552 ซึ่งประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 126 ตอนที่ 97 ก เมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2552 กำหนดให้กรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกาย ตามรายการเดียวกันกับกฎกระทรวงฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2540) ให้มีสิทธิได้รับเงินค่าเสียหายเบื้องต้นจำนวนสามหมื่นห้าพันบาทด้วย ผู้ประสบภัยจึงมีสิทธิขอรับค่าอนามัยโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด จำนวน 35,000 บาท ซึ่งภายหลังหากมีปรากฏผลพิสูจน์ความผิด ผู้ประสบภัยมิใช่ผู้ก่อความเสียหายหรือผู้ทำละเมิด ก็ขอรับค่าอนามัยได้ถึงจำนวน 200,000 บาท

สำหรับเหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ที่ระบุไว้คือ เนื่องจากความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้ประสบภัยจากรถในบางกรณีมีผลกระทบต่อชีวิตและร่างกายของผู้ประสบภัยและยังมีผลให้ผู้ประสบภัยต้องรับภาระในค่าเสียหายและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น รวมทั้งได้รับความเดือดร้อนในการดำรงชีวิตตามปกติสมควรที่จะได้มีการปรับปรุงค่าเสียหายและ

---

[14] กฎกระทรวงกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยตามชนิด ประเภท และขนาดของรถ พ.ศ. 2547 ประกอบประกาศกระทรวงพาณิชย์ว่าด้วย หลักเกณฑ์ วิธีจ่าย ค่าสินไหมทดแทนนอกเหนือค่าเสียหายเบื้องต้น.

ค่าใช้จ่ายที่จำเป็นอย่างอื่นเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยในเบื้องต้น เพื่อให้สอดคล้องกับความเสียหายที่เกิดขึ้นและสภาวะเศรษฐกิจของประเทศในปัจจุบัน จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้

3.2 หลักกฎหมายต่างประเทศในการกำหนดมาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ[15]

ในต่างประเทศมีการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ โดยมีบทบัญญัติหลักอยู่ในกฎหมายละเมิด ซึ่งมีหลักพื้นฐานความรับผิดอยู่ที่ความผิด Fault และกฎหมายประกันภัยโดยเจ้าของโดยเจ้าของรถสามารถนำความเสี่ยงภัยที่อาจเกิดความเสียหายจากอุบัติเหตุบนท้องถนนไปทำประกันภัยกับผู้รับประกันภัย เรียกว่า การประกันภัยความรับผิด Liability Insurance แต่ประเทศต่างๆ ก็ประสบปัญหาในกฎหมายละเมิดที่ต้องพิสูจน์ความรับผิดเสียก่อน ทำให้ผู้ประสบภัยจากรถไม่ได้รับการเยียวยาค่าเสียหาย และยังมีค่าใช้จ่ายสูงในการดำเนินคดี ซึ่งผลคดีก็ไม่แน่นอนว่าฝ่ายผู้เสียหายจะได้รับค่าสินไหมทดแทนหรือไม่ จึงทำให้การให้ความคุ้มครองบนพื้นฐานตามหลักละเมิดไม่ได้ผลเท่าที่ควร

รถยนต์เป็นสิ่งจำเป็นที่ต้องใช้ในชีวิตประจำวันในการเดินทาง ปริมาณรถยนต์ก็มีจำนวนเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ และความเร็วของรถก็ถูกพัฒนาเพิ่มขึ้น แม้จะมีการระวังอย่างไรก็ตามอุบัติเหตุมักเกิดขึ้นเสมอ ผู้ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุทางรถก็มีเพิ่มขึ้นจำนวนมาก จนเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตอันดับต้นๆ ซึ่งผู้ประสบภัยอาจต้องยอมรับความเสียหายไว้เองเพราะไม่สามารถดำเนินการพิสูจน์ความผิดของฝ่ายใดได้ ทำให้เกิดปัญความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยที่ต้องได้รับการแก้ไข จึงได้มีการพัฒนาการชดค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัย 2 ขั้นตอน คือ การขยายหลักความรับผิดเคร่งครัด Strict Liability ให้บุคคลต้องรับผิดโดยไม่คำนึงถึงความจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ซึ่งเป็นการยกเลิกกฎหมายละเมิดทั้งหมดหรือบางส่วน โดยนำหลักของความเสี่ยงภัยในการประกันภัยมาใช้ ไม่มุ่งการพิสูจน์ความผิดแต่พิจารณาความเสี่ยงภัยของผู้ประสบภัย จากการศึกษาพบว่าในต่างประเทศมีมาตรการดังต่อไปนี้

3.2.1 กฎหมายบังคับให้เอาประกันภัยรถยนต์เพื่อบุคคลที่สาม[16]

ในช่วงศตวรรษที่ 19 มีการผลิตรถยนต์เพื่อใช้เป็นจำนวนมาก อุบัติเหตุเกิดขึ้นจำนวนมากตามไปด้วย มีผู้ประสบภัยจากรถได้รับบาดเจ็บ เสียชีวิต หรือทุพพลภาพ เป็นจำนวนมาก ที่

---

[15] พนิดา บุญรอด. (2533). **มาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยรถยนต์: วิเคราะห์มาตรการตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยรถยนต์.** หน้า 41-68.

[16] แหล่งเดิม. หน้า 43-51.

ไม่ได้รับการเยียวยาชดใช้ความเสียหายหรือได้รับไม่เต็มจำนวน เนื่องจากผู้กระทำละเมิดก็ไม่มีเงินชดใช้ จึงมีการนำระบบการประกันภัยรถยนต์เพื่อบุคคลที่สามเข้ามาแก้ไข โดยให้ความคุ้มครองความเสียหายแก่ทรัพย์สินหรือความรับผิดในค่าสินไหมทดแทนต่อบุคคลที่สาม หรือที่เรียกว่า การประกันภัยค้ำจุน เนื่องจากบางประเทศไม่อาจจะเข้าไปช่วยเหลือได้ โดยเฉพาะประเทศที่ไม่มีระบบประกันสังคม[17]

อย่างไรก็ตาม การประกันภัยความรับผิดต่อบุคคลที่สาม ในประเทศเสรีนิยมถือว่าเป็นสัญญาทางการค้า ซึ่งถือเป็นข้อตกลงระหว่างคู่กรณี จึงเป็นการทำประกันภัยภาคสมัครใจ เจ้าของรถจะทำประกันภัยหรือไม่ก็ได้ ซึ่งถ้าหากเจ้าของรถไม่ทำประกันภัยไว้ ผู้ประสบภัยก็ไม่ได้รับความคุ้มครองจากผู้รับประกันภัย ทำให้ปัญหาของผู้ประสบภัยไม่ได้รับการเยียวยาทวีจำนวนเพิ่มขึ้นมากจนกลายเป็นปัญหาสังคม โดยที่รัฐเองก็มิอาจช่วยเหลือได้เต็มที่ ประเทศต่างๆ เห็นว่า รัฐก็มีค่าจ่ายอื่นๆ อีกมากที่ต้องทำเพื่อบริการสังคม จึงควรต้องมีการนำการประกันภัยรถยนต์เพื่อบุคคลที่สามมาใช้อย่างทั่วถึงเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น จึงได้เริ่มมีการออกกฎหมายบังคับให้ต้องทำประกันภัยเพื่อบุคคลที่สาม โดยความคิดพื้นฐานว่า ถ้าผู้ขับได้เอาประกันภัยความรับผิดของตนแล้วก็จะไม่มีผู้ขับที่ไม่สามารถรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้ ซึ่งประเทศแรกที่บัญญัติกฎหมายนี้คือประเทศเดนมาร์ค ซึ่งบัญญัติกฎหมาย Lov. Ner 149 af 20. Marts 1918 และประเทศต่อมาคือ ประเทศสหรัฐอเมริกา ในมลรัฐ Massachsetts ในปี ค.ศ. 1927, มลรัฐ New York ในปี ค.ศ. 1956 และมลรัฐ Carolina ในปี ค.ศ. 1957 อย่างไรก็ตาม รัฐต่างๆ ประมาณ 24 รัฐ ก็ยังคงใช้การประกันภัยเพื่อบุคคลที่สามแบบไม่บังคับ[18]

ในทวีปออสเตรเลีย ประเทศนิวซีแลนด์ บัญญัติกฎหมาย Motor Vehicles Third Party Risk Act of 1928 โดยต่อมาถูกรวมอยู่ใน Transport Act 1949 ซึ่งเป็นแบบอย่างให้ประเทศอังกฤษนำไปบัญญัติไว้ใน Road Traffic 1930 และออสเตรเลีย ค.ศ. 1935-1944

ในทวีปยุโรป ประเทศสวีเดน บัญญัติกฎหมาย The Traffic Insurance of Motor Vehicle Act (The Traffic Insurance Act) 10th May 1929, ประเทศเยอรมัน ออกกฎหมาย Commpaulsory Insurance Law November 7 1937 และประเทศฝรั่งเศษออกกฎหมาย Law of February 27 1958 นอกจากนี้ก็มีประเทศแคนนาดา นอร์เวย์ และฟินแลนด์

ประเทศอังกฤษเริ่มตั้งแต่ประกาศใช้ Road Traffic Act 1930 และต่อมามีกฎหมายกำหนดเพิ่มเติมบังคับให้ผู้ใช้รถยนต์ต้องทำประกันภัยการบาดเจ็บตาม The Motor Vehicles (Passenger Insurance)

---

[17] ไฉไล ศักดิวรพงศ์. (2532). **การใช้มาตรการทางกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากยานยนต์** (รายงานการวิจัย). หน้า 138.

[18] พนิดา บุญรอด. เล่มเดิม. หน้า 45.

Act 1971 ต่อมาขยายมาถึงการบังคับให้คุ้มครองผู้โดยสารที่นั้งในรถยนต์ ใน Road Traffic Act 1972, ประเทศโมรอคโคเริ่มบัญญัติกฎหมายชดใช้ค่าเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถรวมทั้งค่าเสียหายแก่บุคคลที่สามด้วยในปี ค.ศ. 1984 แม้แต่ในประเทสอิสราเอลก็มีข้อกำหนดให้เจ้าของรถต้องทำประกันภัยเพื่อบุคคลที่สามด้วย[19]

สำหรับประเทศในทวีปเอเชีย ได้แก่ ประเทศญี่ปุ่นบัญญัติกฎหมาย Automobile Libility Security Law 1955, ประเทศเกาหลีบัญญัติกฎหมาย Auto Liabillity Security Act 1963 ประเทศฟิลิปปินส์ บัญญัติกฎหมาย Insurance Code 1978[20] และประเทศจีนบัญญัติกฎหมาย Insurance Law of The Republic of China 1983[21] โดยมีความคุ้มครองทั้งความเจ็บป่วยทางร่างกายและทรัยพ์สิน และรวมถึงการจ่ายให้แก่สมาชิกในครอบครัวหรือลูกจ้างของผู้เอาประกันภัยด้วย[22]

1) ลักษณะของกฎหมาย

กฎหมายการประกันภัยรถยนต์เพื่อบุคคลที่สามภาคบังคับนี้ เป็นลักษณะของกฎหมายสมัยใหม่ที่มีพื้นฐานของหลักความสงบเรียบร้อยของประชาชน ในลักษณะของการบังคับให้ต้องกระทำ แตกต่างจากกฎหมายลักษณะดั้งเดิมซึ่งจะอยู่ในลักษณะการออกกฎหมายห้ามมิให้คนในรัฐกระทำการที่จะเป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อย เช่นในกฎหมายอาญา โดยบังคับให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่เป็นผู้ทำประกันภัย เพื่อคุ้มครองความรับผิดทางละเมิดของตน อันเกิดจากการใช้รถยนต์ ที่ทำให้บุคคลภายนอกเสียหาย ทั้งความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรือแก่ทรัพย์สินในบางประเทศ บุคคลภายนอกมีสิทธิเรียกร้องต่อบริษัทผู้รับประกันภัยเมื่อผู้เอาประกันภัยเป็นผู้ต้องรับผิดทางละเมิด ผู้เสียหายย่อมได้หลักประกันที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนแน่นอนจากบริษัทผู้รับประกันภัย แก้ปัญหาที่ผู้ทำละเมิดไม่มีเงินค่าสินไหมทดแทน

2) ประเภทของรถยนต์ที่ต้องเอาประกันภัย

การประกันภัยรถยนต์เพื่อบุคคลที่สามภาคบังคับ จำกัดเฉพาะความเสียหายที่เกิดจากรถยนต์ ซึ่งประเภทของรถที่ต้องทำประกันภัยภาคบังคับก็เป็นไปตามคำนิยามของรถ ซึ่งความหมายของรถและประเภทของรถที่ได้รับการยกเว้น จะแตกต่างกันไปตามกฎหมายแต่ละ

---

[19] พนมเทียน เพชรไฝ. (2535). **ทัศนะของสมาชิกรัฐสภาต่อพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.** หน้า 75.

[20] พนิดา บุญรอด. เล่มเดิม. หน้า 44.

[21] ไฉไล ศักดิวรพงศ์. เล่มเดิม . หน้า 139.

[22] พนมเทียน เพชรไฝ. หน้าเดิม.

ประเทศ เช่น ประเทศญี่ปุ่น รถที่ต้องทำประกันภัยภาคบังคับคือ รถที่ใช้สำหรับการเดินทางบนบกและเคลื่อนที่โดยพลังงานกล และต้องไม่ได้วิ่งบนรางหรือรถพ่วง หรือทั้งสองอย่าง โดยประเภทของรถที่ได้รับการยกเว้น ได้แก่ รถที่ใช้ในกิจการของกองกำลังป้องกันตนเอง ซึ่งคือกองทัพญี่ปุ่น รถของกองทหารสหรัฐ และรถที่ใช้ในกิจการกองกำลังสหประชาชาติ เป็นต้น

3) บุคคลที่ถูกบังคับให้เอาประกันภัย

กฎหมายการประกันภัยรถยนต์เพื่อบุคคลที่สามภาคบังคับนี้ จะบังคับให้บุคคลที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถเป็นผู้มีหน้าที่ในการทำประกันภัย ซึ่งแต่ละประเทศกำหนดบุคคลแตกต่างหรือใช้ถ้อยคำต่างๆ แตกต่างกัน เช่น กฎหมายเยอรมัน ใช้คำว่า ผู้ครอบครอง Halter หรือ Custodian of Motor Vechicle กฎหมายเดนมาร์คใช้คำว่า เจ้าของ Owner หรือผู้ใช้อิสระ Independent User ซึ่งมีความหมายเหมือนกับคำว่า Halter ของกฎหมายเยอรมันและคำว่า Keepper กฎหมายโปรแลนด์ใช้คำว่า ผู้ครองครอง Person in Possession หรือบางทีก็เรียกว่า ผู้ใช้หรือผู้ขับ กฎมายอังกฤษใช้คำว่า ผู้ใช้ Use รวมถึงบุคคลอื่นที่ได้รับความยินยอมให้ใช้รถยนต์

4) ประเภทของความเสียหายที่ต้องคุ้มครอง

กฎหมายการประกันภัยรถยนต์เพื่อบุคคลที่สามภาคบังคับ จะให้ความคุ้มครองความเสียหายแก่ ชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินในบางประเทศ ซึ่งกฎหมายจะมุ่งให้ความคุ้มครองความเสียหายต่อชีวิตร่างกายเป็นสำคัญ อาจกล่าวได้ว่าไม่มีประเทศใดที่ให้ความคุ้มครองความเสียหายแก่ทรัยพ์สินเพียงอย่างเดียว เหตุผลที่ไม่คุ้มครองความเสียหายต่อทรัพย์สินมีอยู่หลายประการ เหตุผลหนึ่งคือ เห็นว่าสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายต่อทรัพย์สินนี้มีลักษณะเล็กน้อย ไม่ร้ายแรง ผู้ขับขี่หาทางชดใช้เองได้

ประเทศที่ให้ความคุ้มครองเฉพาะความเสียหายแก่ชีวิตร่างกายเท่านั้น เช่น โปแลนด์ นิวซีแลนด์, มลรัฐ Massachusetts ประเทศสหรัฐอเมริกา และในแถบเอเชีย เช่น ญี่ปุ่น เกาหลี สิงคโปร์ ฟิลิปปินส์ เป็นต้น[23] สำหรับประเทศที่ให้ความคุ้มครองถึงความเสียหายแก่ทรัพย์สินด้วยเช่น เยอรมัน, มลรัฐ New York กับ North Carolina ของสหรัฐอเมริกา, รัฐ New South Wales ของออสเตรเลีย และสวีเดน รวมทั้งประเทศจีน

---

[23] แหล่งเดิม. หน้า 76.

5) สิทธิของผู้เสียหายที่ต่อผู้รับประกันภัย

กฎหมายการประกันภัยรถยนต์เพื่อบุคคลที่สามภาคบังคับ มุ่งคุ้มครองความเสียหายแก่บุคคลที่สามซึ่งเป็นบุคคลภายนอก ได้แก่บุคคลใดๆ ที่ได้รับความบาดเจ็บเสียหายเนื่องจากการใช้รถยนต์ที่ทำประกันภัย ซึ่งอาจยกเว้นไม่รวมถึงบุคคลที่สามซึ่งเป็นครอบครัวของผู้เอาประกันภัยเพื่อป้องกันการสมรู้กัน นอกจากนี้ในประเทศอังกฤษกำหนดไม่รวมถึงลูกจ้างหรือคนรับใช้ของผู้เอาประกันภัยด้วย ในความเสียหายที่เกิดในทางการที่จ้างของลูกจ้างนั้น เนื่องจากลูกจ้างจะได้รับเงินค่าทดแทนตามกฎหมายแรงงาน Workmen's Compensation Acts อยู่แล้ว

การประกันภัยรถยนต์เพื่อบุคคลที่สามภาคบังคับ ให้ความคุ้มครองผู้เสียหายมากกว่าการประกันภัยความรับผิดทั่วไป ดังนี้

(1) ผู้เสียหายมีสิทธิฟ้องผู้รับประกันภัยได้โดยตรง ซึ่งในประเทศยุโรปส่วนใหญ่ผู้เสียหายมีสิทธิฟ้องผู้รับประกันภัยได้โดยตรง ทั้งที่เป็นการประกันภัยภาคสมัครใจและภาคบังคับ แต่ในกลุ่มประเทศ Common Law เช่น กฎหมายของประเทศอังกฤษ ผู้เสียหายไม่มีสิทธิฟ้องผู้รับประกันภัยได้โดยตรง ซึ่งเป็นไปตามหลัก Privity of Contract จึงเกิดปัญหากรณีที่ผู้เอาประกันภัยตกเป็นบุคคลล้มละลาย ผู้เสียหายจะเรียกร้องจากผู้รับประกันภัยไม่ได้ ซึ่งต่อมาได้แก้ไขโดยออกกฎหมาย Third Parties (Rights Against Insurance) Act โดยให้สิทธิแก่บุคคลที่สามหรือผู้เสียหายสามารถฟ้องผู้รับประกันภัยได้ แม้บุคคลผู้เอาประกันภัยตกเป็นบุคคลล้มละลายก็ตาม กฎหมายกำหนดให้สิทธิของผู้เอาประกันภัยที่มีต่อผู้รับประกันภัยโอนไปยังบุคคลที่สาม

(2) ข้อกำหนดห้ามผู้รับประกันภัยยกข้อต่อสู้หรือเงื่อนไขตามกรมธรรม์ที่ตกลงระหว่างผู้รับประกันภัยกับผู้เอาประกันภัย ขึ้นต่อสู้ผู้เสียหายเพื่อให้ตนหลุดพ้นจากความรับผิดที่มีต่อผู้เสียหายไม่ได้ ข้อต่อสู้เหล่านั้นได้แก่ ผู้เอาประกันภัยฝ่าฝืนหรือผิดสัญญาประกันภัยหรือเงื่อนไขในกรมธรรม์ หรือคำรับรอง Warranty กล่าวเท็จ หลอกลวง Misrepresentation ไม่เปิดเผยความจริงซึ่งควรบอกให้แจ้งในการเอาประกันภัย ประนีประนอมยอมความกับผู้เสียหาย โดยผู้รับประกันภัยไม่ยินยอม และในข้อกำหนดเงื่อนไขกรมธรรม์จะกำหนดให้เงื่อนไขบางเรื่อง ไม่มีผลผูกพันกระทบกระเทือนถึงสิทธิของผู้เสียหาย ตัวอย่างเช่น ในกฎหมายอังกฤษ ได้แก่ อายุ สภาพร่างกายของผู้ขับขี่ สภาพขอรถยนต์ จำนวนคนโดยสารในรถ น้ำหนักและสภาพของสินค้าที่บรรทุกในรถ, เวลาและสถานที่ที่ใช้รถ และกำลังความเร็วของรถ อย่างไรก็ตาม ผู้รับประกันภัยสามารถบังคับตามเงื่อนไขในสัญญาประกันภัยระหว่างตนกับผู้เอาประกันภัยได้ ซึ่งจะได้กล่าวต่อไป

6) สิทธิของผู้รับประกันภัย

ในกฎหมายอังกฤษ Road Traffic Act 1930 สัญญาประกันภัยจะสมบูรณ์ต่อเมื่อกระทำต่อผู้รับประกันภัยที่มีอำนาจ และสัญญาประกันภัยจะมีผลเมื่อมีการออก Certificate แล้ว แต่ Certificate นี้ไม่ใช่สัญญาประกันภัยหรือกรมธรรม์ ซึ่งผู้เอาประกันภัยยังคงสามารถยกข้อต่อสู้ต่อผู้เอาประกันภัยได้ว่า สัญญาประกันภัยไม่สมบูรณ์ เนื่องจากกลฉ้อฉล สำคัญผิด หรือการไม่เปิดเผยข้อความจริงก็ได้ แต่อย่างไรก็ตาม การปฏิเสธความรับผิดของผู้รับประกันภัย จะปฏิเสธได้ต่อเมื่อผู้รับประกันภัยได้บอกล้างเหตุแห่งความไม่สมบูรณ์นั้นแล้ว

การยกข้อต่อสู้สัญญาประกันภัยไม่สมบูรณ์ กฎหมายให้ผู้รับประกันภัยยกข้อต่อสู้ได้เฉพาะกับผู้เอาประกันภัยเท่านั้น ดังนั้น เมื่อเกิดอุบัติเหตุทางรถ ผู้รับประกันภัยต้องชดใช้ให้แก่บุคคลที่สามหรือผู้เสียหายไปก่อนเสมอ แล้วจึงเรียกคืนเอาจากผู้เอาประกันภัยในภายหลังได้ เนื่องจากกฎหมายประกันภัยภาคบังคับนี้ มีความประสงค์จะคุ้มครองบุคคลที่สามเป็นสำคัญ ซึ่งผู้เมื่อผู้รับประกันภัยจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายไปแล้ว ผู้รับประกันภัยก็มีสิทธิรับช่วงสิทธิของผู้เสียหายเรียกต้องจากผู้ละเมิดได้

3.2.2 หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยรถยนต์เพื่อบุคคลที่สามภาคบังคับ[24]

กฎหมายการประกันภัยรถยนต์เพื่อบุคคลที่สามโดยทั่วไป ยังคงใช้หลักเกณฑ์การค้นหาผู้กระทำผิด อันเป็นเหตุให้ผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายด้วยกฎหมายละเมิด ซึ่งมีปัญหาตามที่กล่าวมาแล้วว่าการพิสูจน์ความผิดในคดีละเมิดเสียค่าใช้จ่ายสูง ใช้เวลานาน และอาจไม่ได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือได้รับค่าสินไหมทดแทนไม่คุ้มกับค่าใช้จ่ายและเวลา จากการสำรวจในปี ค.ศ. 1986 พบว่า[25] ประเทศที่ใช้กฎหมายของแองโกลแซกซอน จะใช้หลักกฎหมายละเมิดมีปริมาณถึงร้อยละ 60 ของประเทศที่ทำการสำรวจ แม้บางประเทศจะได้บัญญัติกฎหมายบังคับให้เอาประกันภัยเพื่อบุคคลที่สามเป็นหลักประกันการได้รับการชดใช้ค่าเสียหายแล้วก็ตาม แต่ก็ยังคงมีปัญหาผู้ประสบภัยรถยนต์ไม่ได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เนื่องจากยังคงใช้หลักเกณฑ์การหาผู้รับผิดตามกฎหมายละเมิด

ดังนั้น ประเทศต่างๆ จึงมีแนวความคิดที่เป็น Public Policy นำระบบการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด No Fault มาใช้ในการประกันภัยรถยนต์เพื่อบุคคลที่สามตั้งแต่ปี

---

[24] พนิดา บุญรอด. เล่มเดิม. หน้า 52-59.

[25] แหล่งเดิม. หน้า 52.

ค.ศ. 1970 เป็นต้นมา ซึ่งรัฐต่างๆ ในสหรัฐอเมริการวม 24 รัฐ ได้มีการบังคับให้ประกันภัยบุคคลที่สามในระบบไม่ต้องพิสูจน์ความผิดตลอดมา

1) แนวความคิดพื้นฐาน

ปัญหาอุบัติเหตุรถยนต์มีปริมาณมาก ซึ่งพื้นฐานของข้อเท็จจริงในอุบัติเหตุ เกิดจากการใช้รถยนต์มากกว่าเกิดจากความผิดของบุคคลใดบุคคลหนึ่ง เนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุรถยนต์นั้น โดยหลักแล้วเป็นเรื่องของความบกพร่องของวัตถุ รถยนต์ย่อมมีสภาพไม่สมบูรณ์โดยธรรมชาติและก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ ปัญหาอุบัติเหตุจากรถยนต์จึงมีพื้นฐานจากหลักการเดียวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ให้กับผู้เคราะห์ร้ายจากอุบัติเหตุรถยนต์ จึงมีความคิดให้ยกเลิกความรับผิดทางละเมิดที่เกี่ยวกับการเกิดอันตรายจากรถยนต์ทุกกรณี ซึ่งทำให้ลักษณะความรับผิดที่ให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดนี้ เป็นเรื่องที่มีพื้นฐานจากความรับผิดชอบต่อสังคมที่มีหลักการคล้ายคลึงกับหลักการชดใช้เนื่องจากอุบัติเหตุในการทำงาน Workmen's Compensation

2) หลักการสำคัญของ No Fault

ในศตวรรษ 19 ประเทศต่างๆ ในโลกได้ริเริ่มแก้ปัญหาการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหาย โดยมีนักกฎหมาย นักเขียน สมาชิกสภานิติบัญญัติเสนอโครงการต่างๆ มากมาย ซึ่งแม้โครงการหรือข้อเสนอจะมิได้รับการออกเป็นกฎหมายใช้บังคับ แต่ก็มีผลต่อความเปลี่ยนแปลงการบังคับใช้กฎหมายโครงการต่างๆ เหล่านั้น ได้แก่[26]

ข้อเสนอของนักกฎหมายในประเทศกลุ่ม Nordic Law เช่น ข้อเสนอของ Federik Stang ค.ศ. 1927, Astrup Hoel ค.ศ. 1929, Jhon Andenaes และ Henry Ussing ค.ศ. 1938 และข้อเสนอของ Ivar Strahl ค.ศ. 1959

โครงการ Columbia Plan ในสหรัฐอเมริกา เสนอโดยคณะกรรมการศึกษาเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่ออุบัติเหตุรถยนต์ Committee to study Compensation for Automobile Accidents ซึ่งแต่งตั้งโดยสภาวิจัยค้นคว้าทางสังคมศาสตร์แห่งมหาวิทยาลัยโคลัมเบีย Columbia University Council for Research in the Social Sciences สหรัฐอเมริกา

โครงการ Saskatchewan Plan ของแคนนาดา

---

[26] พนิดา บุญรอด. เล่มเดิม. หน้า 54.

โครงการ Leon Green ในสหรัฐอเมริกา ค.ศ. 1958 โดยศาสตราจารย์ Leon Green แห่งคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัย Texas เสนอโครงการชื่อ Compulsory Motor Vehicle Comprehensive Loss Insurance Plan

โครงการ Basic Protection Plan ของสหรัฐอเมริกาโดยศาสตราจารย์ Robert E. Keeton แห่งคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัย Harvard และ Jeffery O'Connell แห่งคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัย Illinois ในหนังสือ Basic Protection for the Traffic Victim-A Blueprint for Reforming Automobile Insurance ค.ศ. 1965

โครงการของวุฒิสมาชิกอเมริกัน Philip A. Hart และ Warren Magnuson ค.ศ. 1970-1971 โดยเสนอร่างกฎหมาย Uniform Motor Vehicle Insurance Bill แต่ไม่ผ่านสภา

โครงการ Nationl Commissioners on Uniform State Laws ค.ศ. 1972

รายงาน Woodhouse Report ของนิวซีแลนด์ ค.ศ. 1967

โครงการต่างๆ เหล่านี้มีหลักการสำคัญที่ได้นำไปบัญญัติเป็นกฎหมายออกมาใช้บังคับดังจะได้กล่าวต่อไป

(1) หลักการยกเลิกความรับผิดทางละเมิด

โดยหลักแล้วหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด No Fault คือ การยกเว้นความรับผิดตามกฎหมายละเมิด Abolish of Tort Liability ซึ่ง Professor Ehrenzseig และ Professor Morris and Paul ได้เสนอความคิดให้ใช้การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยรถยนต์เพื่อบุคคลที่สาม โดยไม่ต้องเกี่ยวข้องกับความผิด Fault ในระบบกฎหมายละเมิดเดิม กล่าวคือการใช้กฎหมายประกันภัยในระบบ No Fault นี้ สิทธิการฟ้องคดีของผู้เสียหายจะถูกยกเลิกไปในตัว

หลักการในกฎหมายใหม่ได้เปลี่ยนแปลงระบบกฎหมายเดิม เกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เพื่อความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ที่ใช้อยู่เดิมโดยให้เอาตามแบบอย่างของกฎหมายว่าด้วยการจ่ายเงินทดแทนแก่คนงานที่ประสบอันตราย Workmen's Compensation Acts ซึ่งเห็นว่าคุ้มครองผู้เสียหายได้ดีกว่าระบบกฎหมายที่ใช้อยู่เดิม กล่าวคือมีผลให้เจ้าของรถยนต์เอาประกันภัยรถยนต์ชนิดที่เรียกว่า "การประกันภัยความสูญเสีย" Compensation หรือ "การประกันภัยความสูญเสีย" Loss Insurance เพื่อประโยชน์โดยตรงแก่ผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางรถยนต์แทนการบังคับให้เอาประกันภัยความรับผิดทางรถยนต์เดิม ซึ่งอิงหลักความรับผิดทางละเมิด เนื่องจากการประกันภัยสูญเสียใช้หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยไม่คำนึงถึงความผิด Fault ของฝ่ายใดเลย เช่น เมื่อไฟไหม้บ้าน บริษัทประกันภัยไม่อาจปฏิเสธการจ่ายเงินโดยอ้างเหตุผลว่า ผู้เอาประกันภัยสูบบุหรี่บนเตียงนอน หรือทิ้งเศษผ้าชุ่มน้ำมันไว้ในห้องเก็บของ ซึ่ง

ประเด็นสำคัญที่ต้องพิจารณาเพียงประเด็นเดียวว่าไฟไหม้บ้านจริงหรือไม่เท่านั้น ทั้งนี้โครงการต่างๆ ได้ถือเอาการประกันภัยความสูญเสียเป็นเงื่อนไขในการจดทะเบียนยานยนต์เพื่อใช้ยานยนต์บนท้องถนน หากบุคคลใดใช้ยานยนต์โดยไม่มีประกันภัย บุคคลนั้นจะถูกลงโทษอาญาอย่างหนัก ซึ่งการบังคับให้เอาประกันภัยความสูญเสียนี้มีอยู่ในเกือบทุกข้อเสนอ

การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือประโยชน์จากการประกันภัยแก่ผู้เสียหายตามข้อเสนอหรือโครงการเหล่านี้ ชดใช้โดยไม่คำนึงถึงความผิดของฝ่ายใด คือ แม้ว่าผู้ขับจะไม่เป็นฝ่ายผิด หรือแม้ผู้เสียหายมีส่วนผิด หรือแม้เป็นฝ่ายผิดของบุคคลภายนอก หรือเหตุสุดวิสัย ผู้เสียหายก็ยังได้รับค่าสินไหมทดแทน เพราะเห็นว่าการใช้หลักความรับผิดทางละเมิด ทำให้ผู้เสียหายไม่ได้ชดใช้จำนวนมาก หลัก No Fault จึงกำหนดให้จ่ายโดยทันทีเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ โดยใช้วิธีพิจารณาข้อเรียกร้องของผู้เสียหายที่รวมรัด เพื่อสามารถเยียวยาภัยพิบัติของผู้เสียหายได้ทันทีโดยไม่ชักช้าและเสนอให้จ่ายเป็นงวดเมื่อความเสียหายเพิ่มมากขึ้น มากกว่าที่จะจ่ายเป็นเงินก้อน การจ่ายเป็นเงินก้อนจะจ่ายในพฤติการณ์พิเศษเท่านั้น (ถ้าศาลเห็นว่า การจ่ายเป็นเงินก้อนงวดสุดท้ายจะช่วยฟื้นฟูสุขภาพของผู้บาดเจ็บดีขึ้นได้) ทั้งนี้เพราะผู้เสนอโครงการเหล่านี้ เห็นว่าการจ่ายเป็นระยะๆ จะเป็นประโยชน์แก่ผู้เสียหายมากกว่า เพราะระหว่างเจ็บป่วย ผู้เสียหายจะสูญเสียรายได้จากการทำงานที่ได้เป็นระยะและใช้จ่ายมาก การจ่ายเป็นระยะนี้เป็นเสมือนการทดแทนรายได้ที่สูญเสียไปเป็นระยะ และหากความเสียหายมีมากขึ้น ก็สามารถแก้ไขจำนวนค่าสินไหมทดแทนเพิ่มขึ้นได้ด้วย กล่าวโดยสรุปได้ว่า ความคุ้มครองตามข้อเสนอหรือโครงการเหล่านี้ มีผลกระทบกระเทือนต่อความมีอยู่ของหลักความรับผิดทางละเมิด กล่าวคือเป็นการเสนอให้ยกเลิกหลักละเมิดไปโดยสิ้นเชิง

(2) บุคคลที่ได้รับการคุ้มครอง

บุคคลที่โครงการเหล่านี้ พยายามให้ความคุ้มครอง คือ บุคคลที่ได้รับความเสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางรถยนต์เกือบทุกคน ได้แก่ บุคคลผู้เป็นเจ้าของรถและผู้ขับขี่รวมถึงครอบครัว ซึ่งกฎหมายเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเดิมไม่คุ้มครองด้วย จะมีบุคคลบางประเภทเท่านั้นที่ข้อเสนอและโครงกการเหล่านี้ไม่คุ้มครองด้วยเหตุผลบางประการ บุคคลประเภทนี้ก็ได้แก่ ผู้ที่เจตนาฆ่าตัวเองหรือพยายามฆ่าตัวเอง บุคคลที่เจตนาฆ่าหรือพยายามฆ่าผู้อื่น แต่ตัวเองบาดเจ็บ หรือเสียชีวิต ผู้ที่เจตนาทำให้ตนเองบาดเจ็บ และทายาทของผู้เสียชีวิต เช่นนี้ก็ไม่มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนจากโครงการเช่นกัน อย่างไรก็ตามผู้บาดเจ็บหรือทายาทของผู้เสียชีวิตจากการที่ผู้ขับขี่เจตนาฆ่าหรือทำให้บาดเจ็บ ย่อมได้รับการคุ้มครองตามโครงการเหล่านี้ แต่ผู้รับประกันภัยที่จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่บุคคลเหล่านี้ไป ย่อมมีสิทธิเรียกคืนจากผู้ที่เจตนาทำให้บุคคล

เหล่านี้เสียหายได้ บุคคลอีกบางประเภทซึ่งบางโครงการไม่คุ้มครอง ได้แก่ผู้เสียหายที่เมาสุรา ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาต หรือห้อยโหนนอกตัวรถ ผู้ที่กระทำผิดอาญานอกเหนือจากฝ่าฝืนกฎจราจร

ความแตกต่างระหว่างการประกันภัยแบบ “ไม่มีความผิด” กับคดีละเมิดทั่วไป อาจเห็นได้ชัดเจนจากคดีสองเรื่องซึ่งเกิดขึ้นในปี ค.ศ. 1984 เรื่องหนึ่งเกิดขึ้นในรัฐอิลลินอยล์ ซึ่งปฏิบัติตามระบบกฎหมายละเมิด ชายหนุ่มอายุ 25 ปี ขับรถยนต์กลับบ้าน ระหว่างทางรถยนต์เสียหลักปะทะกับคอนกรีตกั้นเกาะกลางถนน ศรีษะกระแทกกระจกหน้ารถ ได้รับบาดเจ็บทางสมอง หมดสมรรถภาพในการทำงาน ตามระบบการประกันสุขภาพ เขาได้รับการชดเชยเงินค่ารักษาพยาบาลบางส่วน แต่ปรากฏว่าครอบครัวของเขาต้องจ่ายเงินเพื่อฟื้นฟูสมรรถภาพเป็นเงินถึง 15,000 ดอลล่าร์ โดยไม่อาจเรียกร้องจากผู้ใดได้ เพราะไม่มีการประกันภัยรถยนต์ชนิดที่ครอบคลุมค่าใช้จ่ายดังกล่าว

อีกเรื่องหนึ่งเกิดขึ้นในรัฐมิชิแกน ซึ่งมีกฎหมายรับรองการประกันภัยในแบบ “ไม่มีความผิด” อย่างชัดเจน กรณีเด็กสาวอายุ 13 ปี ขี่รถจักรยานในขณะที่ถูกรถยนต์ซึ่งแล่นตามหลังมาชนจนได้รับบาดเจ็บทางสมอง เด็กสาวต้องเข้ารับการรักษาพยาบาลและฟื้นฟูสมรรถภาพที่สถานพยาบาลเป็นเวลา 2 ปี แต่บริษัทผู้รับประกันภัยรถยนต์ได้เป็นผู้จ่ายเงินค่ารักษาพยาบาลทั้งหมดให้แก่ครอบครัวของเด็ก แม้ว่าเด็กจะมิได้ขับขี่รถยนต์ก็ตาม เพราะการประกันอุบัติเหตุอันเกิดจากรถยนต์นั้น ได้ครอบคลุมถึงสมาชิกของครอบครัวที่ได้รับอุบัติเหตุขณะเดินหรือขี่รถจักรยานด้วย[27]

(3) ประเภทของค่าเสียหายที่ต้องชดใช้

ตามระบบกฎหมายละเมิด ถ้าผู้เสียหายพิสูจน์ได้ว่าผู้ใดเป็นฝ่ายผิด ผู้ละเมิดหรือบริษัทผู้รับประกันภัยของผู้ละเมิดจะเป็นผู้ชดใช้ค่าเสียหาย ไม่เพียงแต่ค่ารักษาพยาบาลและค่าสูญเสียรายได้จากการทำงานเท่านั้น แต่จะได้รับค่าชดเชยสำหรับ “ความเจ็บปวดและทุกข์ทรมาน” อันเป็นผลจากความเสียหาย ซึ่งในระบบกฎหมายละเมิดของสหรัฐอเมริกา แยกค่าชดเชยความเสียหายเป็น 2 ส่วนคือ ค่าเสียหายอันคำณวนเป็นเงินได้ ได้แก่ ค่ารักษาพยาบาล และค่าสูญเสียรายได้จากการทำงาน รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นๆ และค่าเสียหายอันไม่อาจคำณวนเป็นเงินได้ ได้แก่ ค่าความเจ็บปวดและทุกข์ทรมาน ซึ่งต้องมีการดำเนินคดีในศาลเพื่อพิสูจน์ความผิดเป็นการยาก เพราะการพิสูจน์ว่ารายได้ที่แน่นอนที่ผู้เสียหายสูญเสียไป รวมถึงค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลทั้ง

---

[27] วิชา มหาคุณ. (2530, ธันวาคม). “การประกันภัยความเสียหายระบบไม่มีความผิด.” **บทบัณฑิตย์, 43, 4.** หน้า 62.

ปัจจุบันและเสียต่อไปในอนาคต ใครเจ็บปวดมากกว่ากันระหว่างผู้หญิงกับชาย และเจ็บปวดขนาดไหนจะได้รับค่าชดใช้แค่ไหน เป็นต้น[28]

ดังนั้น เพื่อแก้ไขระบบกฎหมายละเมิด ระบบการประกันภัยแบบ No Fault ผู้ต้องเสียหายอันเกิดจากอุบัติเหตุรถยนต์ไม่ต้องพิสูจน์ว่า บุคคลอื่นเป็นผู้ผิดเสียก่อน จึงจะได้รับการชดใช้ อย่างไรก็ตาม การชดใช้ค่าเสียหายจะจำกัดฉพาะค่าเสียหายที่อาจคำนวณเป็นเงินได้เท่านั้น จึงไม่มีการโต้แย้งเถียงกันระหว่างคู่ความทั้งสองฝ่ายว่าใครเป็นผู้ผิดและความเจ็บปวดมีราคาเท่าใด นโยบายของการประกันภัยแบบ No Fault จะเป็นหลักประกันสำหรับผู้ขับขี่ สำหรับความเสียหายอันแท้จริงที่เกิดขึ้นแก่เขา การบาดเจ็บอาจจะเกิดจากการกระทำของผู้ขับขี่รถคันอื่น หรืออาจจะมาจากการขาดความระมัดระวังของผู้เสียหายเอง อันเป็นกรณีที่เรียกร้องค่าเสียหายตามกฎหมายละเมิดมิได้ ด้วยเหตุดังกล่าว หลักของการประกันภัยแบบ No Fault จะชดใช้ค่าเสียหายที่เป็นค่ารักษาพยาบาล ค่าขาดรายได้และค่าใช้จ่ายอื่นๆ แต่จะไม่คุ้มครองความเสียหายในความเจ็บปวดทุกข์ทรมาน ซึ่งผู้ประสบภัยต้องไปฟ้องตามหลักกฎหมายละเมิด

(4) หลักการประกันภัยรถยนต์โดยสมัครใจ (Voluntary Comprehensive Insurance)

เมื่อผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแทนผู้เอาประกันภัยไปแล้ว ในระบบการประกันภัยแบบ No Fault ก็มีปัญหาตามมาว่า บางกรณีไม่อาจรับช่วงสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจากบุคคลภายนอกได้ เพราะบุคคลภายนอกหนีไปบ้าง หรือไม่อาจหาตัวผู้กระทำละเมิดได้ บริษัทก็ต้องเสียเงินที่ไม่อาจเรียกจากผู้ทำละเมิดได้ จึงมีระบบการประกันภัยรถยนต์โดยสมัครใจ Voluntary Comprehensive Insurance เป็นระบบที่ผู้รับประกันภัยจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนเฉพาะในความเสียหายเบื้องต้น ได้แก่ ค่ารักษาพยาบาล ค่าปลงศพ โดยไม่พิสูจน์ว่าฝ่ายใดผิด แต่ในส่วนที่เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดเป็นส่วนตัว โดยบังคับให้เอาประกันภัยเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด บางบริษัทมีความเห็นว่า การประกันภัยแบบไม่ต้องพิสูจน์ความผิดนี้ เป็นเหตุให้บริษัทต้องเสียค่าใช้จ่ายในแต่ละปีสูงๆ เพราะส่วนมากไม่อาจตามตัวผู้ทำละเมิดให้มาชดใช้เงินคืนแก่บริษัทประกันภัยซึ่งต้องจ่ายเป็นค่ารักษาพยาบาลเบื้องต้น หรือค่าปลงศพแก่ผู้ที่ได้รับความเสียหาย ด้วยเหตุดังกล่าวจึงมีการพัฒนาปรับปรุงหลักการ No Fault เป็นหลักการ Modified No Fault

---

[28] ไฉไล ศักดิวรพงศ์. เล่มเดิม. หน้า 143.

3) หลักการ Modified No Fault

การยกเลิกหลักกฎหมายละเมิด โดยใช้หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด No Fault จะให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยได้ดีขึ้นกว่าหลักกฎหมายละเมิดก็ตาม แต่บางกรณีก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรม เช่น บางกรณีผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยไปแล้วไม่สามารถรับช่วงสิทธิได้ จึงได้เกิดมีแนวความคิดใหม่ที่เรียกว่า Pure No Fault โดยประยุกต์หลัก No Fault เพื่อความเป็นธรรมแก่ทุกฝ่ายมากขึ้น

ในช่วงเวลาเดียวกันกับที่โครงการและการออกกฎหมายให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนแบบ Pure No Fault นั้น ก็มีผู้พยายามแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องของกฎหมายที่เกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายจากอุบัติเหตุที่ใช้อยู่เดิม โดยเสนอโครงการและมีการออกกฎหมายจำนวนมากที่เรียกว่า No-Fault Law เช่นกัน แต่แตกต่างกับโครงการและกฎหมายที่เป็น Pure No Fault Law ที่ว่าโครงการและการออกกฎหมายเหล่านี้ไม่ได้บังคับให้ประกันภัย หรือไม่ได้ยกเลิกความผิดทางละเมิดหรือทั้งสองประการ เพียงแต่ขยายขอบเขตประโยชน์ หรือค่าสินไหมทดแทนของการประกันภัยความสูญเสียเดิมที่จ่ายเป็นค่ารักษาพยาบาลทุพพลภาพ และค่าสินไหมทดแทนเพื่อการตายเนื่องจากอุบัติเหตุเท่านั้น ด้วยเหตุที่ข้อเสนอหรือโครงการหรือการออกกฎหมายเหล่านี้ไม่ได้บังคับให้ประกันภัย หรือยกเลิกหลักความรับผิดทางละเมิดที่วางอยู่บนหลักความผิดหรือทั้งสองประการ ซึ่งตรงกันข้ามกับโครงการ Pure No Fault ที่ใช้บังคับให้ประกันภัยและตัดสิทธิผู้เสียหาย ในการฟ้องคดีตามหลักความรับผิดทางละเมิดโดยสิ้นเชิง หรืออย่างน้อยก็ในส่วนที่ผู้เสียหายได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากการประกันภัยโครงการนี้แล้ว จึงมีผู้เรียกโครงการและกฎหมายแบบนี้ว่า Modified No-Fault Law

โครงการต่างๆ ดังกล่าว มีลักษณะเหมือนกันคือ เสนอให้เจ้าของหรือผู้ขับขี่เป็นผู้เอาประกันอุบัติเหตุ (ประกันภัยฝ่ายแรก) เนื่องจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ไว้กับบริษัทประกันภัยเอกชน เพื่อจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเกือบทั้งหมดรวมทั้งเจ้าของและผู้ขับรถยนต์ (ยกเว้นบุคคลบางคนที่ไม่คุ้มครอง เช่น ผู้ที่จงใจฆ่าตัวตาย) โดยไม่คำนึงถึงความผิดของบุคคลใด แต่ข้อเสนอหรือโครงการเหล่านี้ไม่ได้เสนอให้ยกเลิกหลักความรับผิดทางละเมิด แม้แต่ในส่วนความเสียหายที่ค่าสินไหมทดแทนจากการประกันภัยความสูญเสียทดแทนแล้ว ยังคงยินยอมให้ผู้เสียหายมีสิทธิฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนตามหลักกฎหมายละเมิดตามปกติ แต่อาจนำค่าสินไหมทดแทนที่ได้รับจากผู้รับประกันภัยตามโครงการเหล่านี้ไปหักออกจากค่าสินไหมทดแทนที่จะได้รับจากผู้ละเมิด นอกจากนี้บางโครงการจะไม่จ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเจ็บปวดและทนทุกข์ทรมานหรือเพื่อความเสียหายแก่ทรัพย์สินด้วย

ในสหรัฐอเมริกา ข้อเสนอหรือโครงการ Modified No-Fault Proposal หลายโครงการได้รับการสนับสนุนให้ออกใช้เป็นกฎหมายในหลายมลรัฐ ซึ่งมลรัฐแรกที่นำออกบังคับใช้คือ Massachusetts ค.ศ. 1970 ใน จากโครงการ Massachusetts plan[29] ซึ่งมีการนำออกบังคับใช้ในมลรัฐอื่นๆ ด้วย เช่น Arkansas ค.ศ. 1974, Maryland ค.ศ. 1973, Minnesota ค.ศ. 1970, South Dakota ค.ศ. 1972 และ Illinois ค.ศ. 1971 โดยมีข้อที่เหมือนกันและแตกต่างกันหลายๆ ประการ

สรุปได้ว่า ลักษณะสำคัญอันหนึ่งที่ทำให้กฎหมายของมลรัฐเหล่านี้เป็นกฎหมาย Modified No-Fault Law ก็คือ การที่กฎหมายเหล่านี้ไม่ได้เปลี่ยนแปลงหรือยกเลิกหลักความรับผิดทางละเมิด ยังคังปล่อยผู้เสียหายมีสิทธิฟ้องร้องเรียกค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายละเมิดได้ตามปกติ ยกเว้นแต่กฎหมายของมลรัฐ Delaware เท่านั้น ซึ่งตัดสิทธิผู้เสียหายที่จะฟ้องร้องทางละเมิด อย่างไรก็ตาม กฎหมายของมลรัฐนี้ก็ยังมีลักษณะ Modified No-Fault Law อยู่ คือกำหนดให้ผู้รับประกันภัยซึ่งจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายไปตามกฎหมายนี้รับช่วงสิทธิของผู้เสียหาย ไปฟ้องผู้เอาประกันภัยที่ทำละเมิดได้ เช่นเดียวกับกฎหมายของมลรัฐ Arkansas

สำหรับประเทศไทยใช้ระบบ Modified No Fault คือ กึ่งเป็นการช่วยเหลือในระยะแรก First Aid อีกกึ่งแป็น No Fault เพราะรวมทั้งจ่ายทันทีโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด เพื่อป้องกันการโต้เถียงกัน แต่เป็น First Aid เพราะจ่ายไปแล้วสามารถไล่เบี้ยเอาจากผู้กระทำผิดได้อีก และบริษัทจะบิดพลิ้วไม่ได้ เช่น อ้างว่าผู้เอาประกันภัยผิดเงื่อนไขใดๆ เพราะเมื่อจ่ายไปแล้วก็สามารถไล่เบี้ยจากผู้เอาประกันภัยได้อยู่แล้ว และส่วนที่สองหลักจากช่วยเหลือเบื้องต้นที่จะบังคับให้ประกันภัยด้วย[30]

4) หลักการ Neo No Fault

ได้มีการริเริ่มพยายามปฏิรูประบบ “ไม่มีความผิด” เพื่อใช้กับกรณีที่อุบัติเหตุมีความซับซ้อนเรียกว่า “ระบบไม่มีความรับผิดแบบใหม่” Neo No-Fault เริ่มมีในสหรัฐอเมริกา เป็นระบบที่ให้จำเลยเลือกว่า จะยอมจ่ายค่าสินไหมทดแทนและค่าใช้จ่ายอื่นๆ แก่โจท์ หรือจะโต้แย้งเพื่อสู้คดีต่อไป เพราะถ้ายอมชดใช้เงินดังกล่าว คดีละเมิดที่โจทก์ฟ้องร้องก็จะระงับ

โดยมีลักษณะสำคัญคือ จำเลยในคดีความเสียหายต่อบุคคลจะมีข้อเสนอแก่โจทก์ผู้เสียหายว่าจะจ่ายค่าเสียหายอันคำนวณเป็นตัวเงินได้ภายใน 180 วัน ซึ่งครอบคลุมค่ารักษาพยาบาลรวมทั้งค่าฟื้นฟูสมรรถภาพ และค่าสูญเสียรายได้จากการทำงาน นอกเหนือจากการประกันสุขภาพหรือการประกันชนิดอื่นซึ่งผู้เสียหายจะต้องได้รับการชดเชย และการจ่ายนี้จะรวมทั้งค่าธรรมเนียม

---

[29] Robert I. Mehr and Emerson Cammack. (1980). **Principles of insurance** (7th ed.). p. 323.

[30] ไฉไล ศักดิวรพงศ์. เล่มเดิม. หน้า 147.

สำหรับทนายของผู้เสียหายในจำนวนที่พอสมควร ถ้าจำเลยเสนอที่จะจ่ายเงินดังกล่าว คดีละเมิดก็จะยกเลิกไป ซึ่งเท่ากับว่าเป็น “ข้อเสนอที่ไม่อาจปฏิเสธได้” แต่อย่างไรก็ตามข้อเสนอนี้อาจปฏิเสธได้ถ้าเป็นกรณีจงใจกระทำละเมิดหรือเมื่อปรากฏว่าค่าเสียหายที่อาจคำนวณเป็นตัวเงินได้นั้นเป็นจำนวนน้อย และกรณีที่เป็นความตายของผู้ที่มิได้หาเลี้ยงชีพด้วยตนเอง[31]

ทั้งนี้ ระบบนี้มีจุดอ่อนอยู่บ้างคือ ในทางปฏิบัติมักเกิดปัญหาที่จำนวนเงิน มักตกลงกันไม่ได้จึงปฏิเสธที่จะใช้วิธีการดังกล่าว คู่กรณีต่างมีความคิดแตกต่างกัน เช่นว่า ควรจะได้ค่าสินไหมทดแทนมากกว่าที่ควรจะได้รับสำหรับโจทก์ และควรจะจ่ายน้อยกว่านี้สำหรับจำเลย ระบบไม่มีความรับผิดแบบใหม่จึงยังไม่สามารถปฏิบัติบรรลุผลได้ ทั้งนี้ก็ได้มีการพยายามแก้ไขเพื่อให้สมประโยชน์แก่คู่กรณีมากที่สุดเท่าที่จะมากได้ต่อไปเรื่อยๆ[32]

3.2.3 มาตรการบังคับเกี่ยวกับหน้าที่เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน[33]

มาตรการบังคับเกี่ยวกับหน้าที่เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน โดยกำหนดกฎหมายว่าด้วยความสามารถในการชดใช้ค่าสินไหมแทนของจำเลยเกิดในมลรัฐ Connecticut ของสหรัฐอเมริกา ค.ศ. 1925 คือ Connecticut Public Act 1925 กำหนดให้เจ้าของรถหรือผู้ใช้รถแสดงหลักฐานต่อมลรัฐเพื่อพิสูจน์ความสามารถทางการเงิน ในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเมื่อตนเกี่ยวข้องในอุบัติเหตุในอนาคต ต่อมาได้แก้ไขข้อบกพร่องของกฎหมายนี้โดยให้เจ้าของรถยนต์ที่เกี่ยวข้องในอุบัติเหตุยื่นหลักประกันบางอย่าง แสดงว่าตนมีความสามารถรับผิดชอบทางการเงินในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ปัจจุบันทุกมลรัฐในอเมริกาได้ออกกฎหมายนี้ในรูปแบบใดรูปแบบหนึ่งหรือทั้งสองรูปแบบ และมลรัฐ Ontario ของแคนนาดาก็ได้นำกฎหมายนี้ไปใช้เช่นกัน

1) การพิสูจน์ความสามารถของเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่

หลักกฎหมายนี้เกิดในรัฐ Connecticut 1925 และทุกรัฐยอมรับกฎหมายนี้ไปใช้ยกเว้น Alaska กฎหมายกำหนดให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่แสดงหลักฐานบางอย่างต่อรัฐ เพื่อพิสูจน์ว่าตนสามารถรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่บุคคลใด ซึ่งอาจได้รับความเสียหายอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุที่เกิดจากรถยนต์ของคนในอนาคตได้ กฎหมายจะบังคับให้พิสูจน์ความสามารถนี้ต่อเมื่อเจ้าของหรือผู้ขับขี่ฝ่าฝืนหน้าที่ดังต่อไปนี้

---

[31] วิชา มหาคุณ. เล่มเดิม. หน้า 68-70.

[32] ไฉไล ศักดิวรพงศ์. เล่มเดิม. หน้า 147.

[33] พนิดา บุญรอด. เล่มเดิม. หน้า 62-63.

(1) ไม่ปฏิบัติตามคำพิพากษาให้รับผิดเพื่อความเสียหายที่เกิดจากรถยนต์ในเวลาที่กำหนด

(2) ฝ่าฝืนการจราจรอย่างร้ายแรง กรณีนี้ผู้ฝ่าฝืนต้องมอบใบทะเบียนรถยนต์ และใบอนุญาตขับขี่ให้แก่มลรัฐ จนกว่าจะสามารถพิสูจน์ความสามารถในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้

(3) หลังจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ครั้งหนึ่ง ที่ก่อความเสียหายทางร่างกายหรือทรัพย์สินที่เกี่ยวข้อง[34]

ข้อบกพร่องของกฎหมายนี้คือ ไม่เกิดผลในทางปฏิบัติ Impracticality เนื่องจากผู้เสียหายจากอุบัติเหตุครั้งแรกก็ยังคงถูกทอดทิ้งไม่ได้รับความคุ้มครอง กล่าวคือกฎหมายฉบับนี้จะใช้บังคับให้ต้องพิสูจน์ความสามารถในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในอุบัติเหตุครั้งต่อไป ซึ่งเมื่อผู้กระทำละเมิดเป็นผู้ไม่สามารถชดใช้แล้วในอุบัติเหตุครั้งนี้ ก็ไม่มีประโยชน์ที่จะฟ้องผู้ทำละเมิดอีกต่อไป

2) การวางหลักประกันของเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่

หลักกฎหมายนี้เกิดในมลรัฐ New Hampshire ในปี 1973 เรียกว่า Security Responsibility Laws มลรัฐต่างๆ ในสหรัฐอเมริกาประมาณครึ่งหนึ่งใช้กฎหมายนี้ ซึ่งได้กำหนดให้ผู้ขับและเจ้าของที่เกี่ยวข้องในอุบัติเหตุ ที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลหรือทรัพย์สินเกินจำนวนที่กฎหมายกำหนด ยื่นหลักประกันบางอย่างเพื่อแสดงว่า ตนมีฐานะทางการเงินพอที่จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในอุบัติเหตุนั้นได้ ตามจำนวนที่กฎหมายกำหนดไว้ ทั้งนี้กฎหมายถือว่าการมีกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดทางรถยนต์ก็เป็นหลักประกันได้แล้ว หากไม่แสดงหลักประกันก็จะมีโทษทางอาญา โดยการเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่และทะเบียนรถชั่วคราว กฎหมายนี้จึงมีผลกระตุ้นให้เจ้าของหรือผู้ขับขี่ทำประกันภัยความรับผิดโดยสมัครใจไปโดยปริยาย

รัฐส่วนใหญ่จะกำหนดจำนวนหลักประกันต่ำสุด เป็นค่าเสียหายบุคคลทั้งหมด 30,000$ ค่าเสียหายสำหรับแต่ละบุคคล 15,000$ ค่าเสียหายต่อทรัพย์สิน 10,000$ หรือค่าเสียหายทุกบุคคล 50,000$ ค่าเสียหายสำหรับแต่ละบุคคล 25,000$ ค่าเสียหายต่อทรัพย์สิน 10,000$ แล้วแต่รัฐ[35]

ข้อบกพร่องของกฎหมายนี้คือ การกระตุ้นให้ผู้ขับหรือเจ้าของรถต้องทำประกันภัยความรับผิดทางละเมิด ก็ยังคงฝ่าฝืนการปล่อยให้ผู้เสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุที่เป็นเหตุสุดวิสัย ซึ่ง

---

[34] Rejda, George E. (1982). **Principles of insurance.** p.224.

[35] Ibid.

จะไม่ได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน และการจะเข้าหลักเกณฑ์การวางหลักประกันภัยก็ยังคงต้องผ่านการฟ้องคดีเพื่อให้ศาลวินิจฉัยว่า มีคามรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทน อันจะต้องยื่นหลักประกันตามกฎหมายนี้

3.2.4 มาตรการเสริมในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน[36]

กฎหมายซึ่งเป็นหลักประกันว่า ผู้ขับขี่ที่ถูกฟ้องเป็นจำเลยสามารถชดใช้ความเสียหายได้ ซึ่งได้แก่กฎหมายบังคับให้ประกันภัยความารับผิดและกฎหมายว่าด้วยความสามารถในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของจำเลย ยังมีช่องว่างซึ่งผู้เสียหายทั้งหมดจะไม่ได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เช่น กฎหมายดังกล่าวไม่คุ้มครองกรณีที่ผู้ขับรถชนแล้วหนี ผู้ขับรถยนต์ที่ไม่ได้ทำประกันภัย หรือข้อจำกัดความคุ้มครอง เช่น กรณีที่ไม่คุ้มครองความเสียหายที่เกิดจากการใช้รถยนต์โดยเจ้าของไม่ยินยอม ในหลายประเทศได้หาวิธีการทางกฎหมายอื่นๆ เพื่อเสริมการใช้ในกฎหมายได้แก่มาตรการดังต่อไปนี้

1) การจัดตั้งกองทุนเพื่อชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

กองทุนจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามคำพิพากษาแก่ผู้ประสบภัยในกรณีที่ผู้ละเมิดไม่ชดใช้ กฎหมายนี้มีการใช้ในประเทศสหรัฐอเมริกา 4 มลรัฐ คือ North Dakote, New Jersey, Maryland และ Mechigan แคนาดาเกือบทุกรัฐยกเว้น Guebec และ Saskatchewan

เงินกองทุนมาจากค่าธรรมเนียมจดทะเบียนรถยนต์ การเก็บภาษีเพิ่มเติม ไม่ว่าจากผู้ขับขี่ที่ไม่ได้ทำประกันภัยหรือจากบริษัทประกันภัยที่ดำเนินธุรกิจในมลรัฐนั้นๆ เพื่อจ่ายแก่ผู้เสียหายในกรณีที่จำเลยไม่สามารถชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่โจทก์ได้ตามคำพิพากษาของศาลหรือไม่มีตัวจำเลยที่จะชดใช้ โดยจ่ายตามจำนวนที่กฎหมายจัดตั้งกองทุนนี้จำกัดไว้

หลักเกณฑ์การจ่ายเงินของทุนนี้ คือ ผู้เสียหายจะต้องชนะคดีที่ผู้ทำละเมิดหรือถ้ากรณีผู้ทำละเมิดชนแล้วหนี ผู้เสียหายก็ต้องคดีจนชนะโดยฟ้องหน่วยงานของรัฐ เช่น Secretary of state หรือ State Highway Commissioner เป็นจำเลยโดยปรากฏว่าผู้เสียหายได้ทำการยึดทรัพย์บังคับคดีแล้ว แต่ก็ยังไม่ได้รับการชดใช้จนครบจำนวนความเสียหาย โดยจำนวนที่ขาดนั้นเกินจำนวนขั้นต่ำที่กฎหมายตั้งกองทุนกำหนดไว้ โดยกองทุนมีสิทธิไล่เบี้ยเอากับผู้ทำละเมิดในภายหลัง

ข้อบกพร่องของกฎหมายนี้ ได้แก่ กฎหมายกำหนดจำนวนเงินที่กองทุนต้องจ่ายให้แก่ผู้เสียหายต่ำเกินไป และไม่คุ้มครองความที่เกิดจากอุบัติเหตุ โดยปราศจากความผิดของฝ่ายใด

---

[36] พนิดา บุญรอด. เล่มเดิม. หน้า 64-68.

หรือไม่สามารถพิสูจน์ หรือผู้เสียหายมีส่วนผิดด้วย Contributory Negligence หรือยินยอมเข้าเสี่ยงภัย Assumption of Risk

นอกจากนี้ กฎหมายจัดตั้งกองทุนนี้ไม่มีผลไปแก้ไขปัญหาความล่าช้าในการดำเนินคดี เพื่อให้ได้คำพิพากษาว่าผู้เสียหายชนะคดีผู้ทำละเมิด ปัญหาว่ากองทุนไม่สามารถเรียกเก็บค่าธรรมเนียมเข้ากองทุนได้มากพอ และปัญหาเรื่องลูกหนี้ตามคำพิพากษาไม่มีความสามารถใช้เงินให้แก่กองทุนได้ ทำให้กองทุนไม่สามารถจ่ายเงินให้แก่ผู้เสียหายได้จริง

2) การคุ้มครองความเสียหายที่เกิดจากรถที่มิได้เอาประกันภัย

การคุ้มครองความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่มิได้เอาประกันภัย ริเริ่มใช้ในค.ศ. 1925 โดยกลุ่มบริษัทผู้รับประกันภัยในมลรัฐ New York ของสหรัฐอเมริกา โดยมีผู้ขับขี่ที่เอาประกันภัยเพื่อบุคคลที่สาม เอาประกันภัยเพื่อความเสียหายแก่ชีวิตหรือร่างกายตนเองและสมาชิกครอบครัว เนื่องจากอุบัติเหตุรถยนต์ที่ผู้ขับขี่ซึ่งไม่ได้เอาประกันภัยไว้ โดยจะได้รับความคุ้มครองไม่ว่าอุบัติเหตุจะเกิดขึ้นในขณะโดยสารรถของผู้เอาประกันภัยเองหรือรถผู้อื่นหรือแม้แต่กำลังเดินถนนอยู่ โดยได้รับความคุ้มครองโดยไม่คำนึงถึงความรับผิดตามกฎหมายของผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถคันที่ไม่ได้ทำประกันภัยไว้ เมื่อผู้รับประกันภัยชดใช้ให้แก่ผู้เสียหายแล้ว มีสิทธิไล่เบี้ยเอากับเจ้าของหรือผู้ขับขี่รถคันที่ไม่ได้ทำประกันภัยและก่ออุบัติเหตุดังกล่าว โดยผู้รับประกันภัยต้องแสดงเจตนาอย่างจดแจ้งในการรับช่วงสิทธินี้

มลรัฐที่มีความคุ้มครองแบบนี้เป็นไปโดยความสมัครใจ แต่ก็มีบางรัฐที่มีกฎหมายบังคับให้ต้องทำประกันภัยประเภทนี้ เช่น มลรัฐ New York

ข้อบกพร่องของกฎหมายนี้ คือ การไม่คุ้มครองผู้ขับรถยนต์ที่ไม่ได้ทำประกันภัยไว้ และการคุ้มครองแบบนี้ยังคงถือเอาการพิสูจน์ความประมาทเลินเล่อของผู้ทำละเมิด ที่ไม่ได้ทำประกันภัยเป็นเงื่อนไขในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ฉะนั้น หากผู้เสียหายไม่สามารถพิสูจน์ความรับผิดทางกฎหมายละเมิดของจำเลยได้ ผู้เสียหายก็จะไม่ได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

3) การยึดรถเป็นประกันการจ่ายค่าสินไหมทดแทน

รถที่มิได้มีการทำประกันภัยไว้ และเกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย กฎหมายให้สิทธิยึดรถเป็นหลักประกันค่าสินไหมทดแทนของผู้ประสบภัย กฎหมายนี้ใช้ในประเทศแคนนาดา โดยมีหลักว่า รัฐมีอำนาจยึดรถยนต์ที่เกี่ยวข้องในอุบัติเหตุ ถ้าหากผู้ขับขี่ไม่สามารถแสดงหลักประกันการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายได้ ซึ่งก็คือ กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดเนื่องจากกฎหมายนี้ต้องการจะบีบให้ผู้ขับขี่ทำประกันภัยรถของตน โดยไม่ต้องออกกฎหมายบังคับ

หากไม่มีหลักประกันดังกล่าว ตัวรถยนต์เองก็จะเป็นหลักประกันการจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามคำพิพากษาของศาล

ข้อบกพร่องของกฎหมายนี้ คือ การจะได้คำพิพากษาของศาลก็ยังขึ้นอยู่กับการพิจารณาความรับผิดทางละเมิด และการให้ความคุ้มครองตามกฎหมายนี้เกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายมีเพียงเล็กน้อย

4) การจัดตั้งกองทุนประกันภัยรถยนต์

ในหลายประเทศได้จัดตั้งกองทุนประกันภัยรถยนต์ เช่น ประเทศฝรั่งเศษ มีกองทุน Fonds de Garantie (Guranty Fund), ประเทศสหรัฐอเมริกา มลรัฐ New York ก่อตั้ง Motor Vehicle Accident Indemnification Corporation Law (MVAIC) และประเทศอังกฤษก่อตั้ง The Motor Insurance'Bureau (M.I.B.)

หลักการของกฎหมายจัดตั้งกองทุนประกันภัยรถยนต์ คือ ผู้เสียหายที่มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามหลักกฎหมายละเมิด ไม่สามารถได้รับค่าสินไหมทดแทนจากผู้กระทำผิดทั้งหมดหรือบางส่วน ซึ่งได้แก่ผู้เสียหายที่ได้รับความเสียหายจากรถที่ไม่ได้ทำประกันภัยไว้, ผู้ที่ขับรถชนแล้วหนี โดยกองทุนจะคุ้มครองเพียงความเสียหายต่อบุคคลหรือความเสียหายต่อชีวิตร่างกายเท่านั้น และเมื่อกองทุนได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายไปแล้ว กองทุนมีสิทธิรับช่วงสิทธิผู้เสียหายไปเรียกจากผู้ก่อความเสียหายได้

5) การเพิ่มข้อความในกรมธรรม์ประกันภัย

เพื่อให้ความคุ้มครองแก่ผู้เสียหายมากขึ้นจึงมีการเพิ่มข้อความในกรมธรรม์ โดยริเริ่มด้วยความสมัครใจของบริษัทประกันภัย แต่ในบางมลรัฐของสหรัฐอเมริกาก็กำหนดโดยบทบัญญัติกฎหมาย เช่น New York

ข้อความที่กำหนดเพิ่มขึ้น เรียกว่า "ข้อความเบ็ดเตล็ด" Omnibus Clause จะมีข้อความครอบคลุมความรับผิดทางละเมิดของผู้ยืมรถยนต์ที่เจ้าของทำประกันภัยไว้ด้วย (ซึ่งตามกฎหมายปกติของกฎหมาย Common Law เจ้าของจะไม่รับผิดในความประมาทเลินเล่อของผู้ยืมด้วย) และข้อความเกี่ยวกับการขับรถยนต์คันอื่น ("driver-other-cars" clause) คุ้มครองถึงความรับผิดทางละเมิดของผู้เอาประกันภัยและคู่สมรสที่เกิดจากการขับรถยนต์คันอื่น นอกจากที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ด้วย

การคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในต่างประเทศด้วยรูปแบบต่างๆ ที่กล่าวมานั้น ทำให้ผู้ประสบภัยได้รับความคุ้มครองสวัสดิภาพ และมีหลักประกันการได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้ดีขึ้นในอีกระดับหนึ่ง

3.3 การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษร (Civil Law)

ผู้เขียนได้ศึกษาการบังคับใช้การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในประเทศญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และไต้หวัน ซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้

3.3.1 ประเทศญี่ปุ่น

กล่าวได้ว่ากฎหมายประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในประเทศญี่ปุ่นมีอิทธิพลต่อพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเป็นอย่างมาก มีหลักการอย่างเดียวกัน มีรายละเอียดดังนี้

1) ความเป็นมาและหลักการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

กฎหมายการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ เรียกว่า Compulsory Automobile Liability Insurance เริ่มบังคับใช้ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ. 1956[37]

(1) หน่วยงานควบคุมการทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

ด้านการควบคุมยานพาหนะต่างๆ เป็นหน้าที่ของกระทรวงคมนาคม ส่วนในด้านการประกันความรับผิด กระทรวงคมนาคมจะร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับกระทรวงการคลังในฐานะผู้ควบคุมกิจการประกันภัย[38]

(2) การไม่แสวงหากำไร

การดำเนินการโดยไม่มีผลกำไร (The no-loss, no-profit principle)[39]

(3) หลักการกระจายความเสี่ยงภัยของผู้รับประกันภัย

รัฐบาลได้เข้าเป็นผู้รับประกันภัยต่อในอัตราร้อยละ 60 จากบริษัทประกันภัย บริษัทจะรับประกันไว้เองเพียงร้อยละ 40 ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเพื่อออกกรมธรรม์ หรือค่าใช้จ่ายจัดการสินไหมทดแทนก็เฉลี่ยกันในอัตรา 60 ต่อ 40 ในด้านการประกันภัยต่อของส่วนร้อยละ 40 บริษัทจะประกันภัยต่อทั้งหมดให้กับ Pool ที่ตั้งขึ้นตามสัดส่วนแบ่งตลาดที่แต่ละบริษัทมีอยู่ แล้ว Pool ก็จะกระจายกลับไปให้แก่บริษัทอีกที่หนึ่ง

---

[37] กมลวรรณ กีรติสมิต. (2535, เมษายน-มิถุนายน). "การประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ของประเทศญี่ปุ่น." **วารสารการประกันภัย, 17, 2, 66.** หน้า 55

[38] อาทิจ ตั้งกัลยานนท์. (2524, มกราคม-มีนาคม). "การประกันภัยความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับในประเทศญี่ปุ่น." **วารสารสำนักงานประกันภัย, 6, 1, 21.** หน้า 62.

[39] ไกรวิน สารวิจิตร. (2534, มีนาคม). "กฎหมายประกันภัยบุคคลที่สามของประเทศญี่ปุ่น." **วารสารนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 21, 1.** หน้า 54.

2) สาระสำคัญของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

ผู้เขียนได้สรุปสาระสำคัญของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเกี่ยวกับการจัดทำประกันภัย การชดใช้ค่าเสียหาย และการเรียกร้องค่าเสียหายจากรัฐ กล่าวคือ

(1) การจัดทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

กฎหมายได้กำหนดบุคคลที่มีหน้าที่จัดทำประกันภัยและประเภทของรถที่ต้องจัดทำประกันภัยดังนี้

ก. บุคคลผู้เกี่ยวข้อง

ผู้มีหน้าที่ทำประกันภัยความรับผิด หรือผู้ทำสัญญาประกันภัย ได้แก่ ผู้ครอบครองรถ (HOYUSHA) อย่างไรก็ตาม คำว่า HOYUSHA นี้ ให้หมายความรวมถึง ผู้เป็นเจ้าของรถและบุคคลที่มีสิทธิใช้รถและใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเอง[40]

ข. ประเภทของรถที่ต้องทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ[41]

รถที่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย ได้แก่ รถยนต์ทุกคัน นอกจากรถที่ได้รับการยกเว้น รถจักรยานยนต์มีขนาดเครื่องยนต์เท่ากับ 125 c.c. หรือน้อยกว่าก็อยู่ภายใต้บังคับนี้[42] รถใหม่หรือรถที่จะต่ออายุทะเบียนจะต้องมีกรมธรรม์ประกันความรับผิด ประกอบในการต่ออายุด้วย ส่วนรถประเภทที่ไม่ต้องจดทะเบียน เช่น รถจักรยานยนต์ จะต้องมีสติ๊กเกอร์แสดงระยะเวลาการประกันภัยไว้ด้วย[43]

ค. รถที่ได้รับการยกเว้น

- รถที่ใช้ในกิจการของกองกำลังป้องกันตนเอง ซึ่งคือ กองทัพญี่ปุ่น
- รถของกองทหารสหรัฐ
- รถที่ใช้ในกิจการกองกำลังสหประชาชาติ

(2) การชดใช้ค่าเสียหาย

ความเสียหายที่จะได้รับการชดใช้และวิธีการเรียกร้องมีรายสำระสำคัญดังนี้

ก. ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครองได้แก่

- การตาย

---

[40] ไกรวิน สารวิจิตร. เล่มเดิม. หน้า 55.

[41] แหล่งเดิม. หน้า 53.

[42] กมลวรรณ กีรติสมิต. เล่มเดิม. หน้า 55.

[43] ไกรวิน สารวิจิตร. เล่มเดิม. หน้า 54.

- การทุพลภาพและบาดเจ็บ

ความคุ้มครองบุคคลที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถยนต์เท่านั้น แต่ไม่บังคับรวมไปถึงความเสียหายต่อทรัพย์สิน[44] โดยแบ่งระดับจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทน

ข. การเรียกร้องค่าเสียหาย

ผู้เอาประกันภัย สามารถเรียกร้องจำนวนเงินที่ตนเองได้จ่ายให้แก่ผู้ได้รับความเสียหายไปแล้ว จากผู้รับประกันภัยได้ แต่เรียกได้เฉพาะจำนวนเงินที่ตนได้จ่ายไปจริงเท่านั้น

ผู้ได้รับความเสียหาย อาจเรียกเงินชดเชยชั่วคราวอันเป็นส่วนหนึ่งของเงินชดเชยความเสียหายจากผู้รับประกันภัยได้ ทั้งนี้ จะเรียกได้ตามจำนวนที่กำหนดในกฎกระทรวง[45]

ค. ข้อยกเว้นความรับผิด

ความเสียหายที่เกิดจากการกระทำที่ “เจตนา” หรือ “จงใจ” ของผู้ถือกรมธรรม์ประกันภัย ผู้ทำสัญญาหรือผู้เอาประกันภัยก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นเองด้วยเจตนาทุจริต[46]

แม้จะเข้าข้อยกเว้นดังกล่าวแล้ว ผู้เสียหายหรือผู้ประสบภัยสามารถใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายได้จากบริษัทประกันภัยโดยตรง และบริษัทประกันภัยจะเรียกคืนจากรัฐบาล หลังจากนั้น รัฐบาลจะรับช่วงสิทธิเรียกคืนจากผู้เอาประกันภัย

(3) การเรียกร้องค่าเสียหายจากรัฐ

นอกเหนือจากที่ผู้ประสบภัยจะเรียกร้องจากบริษัทผู้ประกันภัยแล้ว ยังมีบางกรณีที่ให้สิทธิเรียกร้องจากหน่วยงานของรัฐได้ กล่าวคือ

ก. กรณีที่เรียกร้องจากรัฐได้

รัฐบาลจะจ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้ได้รับความเสียหาย ได้แก่[47]

- กรณีคนขับรถชนผู้เสียหายแล้วหนีไป
- กรณีที่มิได้ทำประกันภัยความรับผิดและไม่ปรากฏผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย

---

[44] กมลวรรณ กีรติสมิต. เล่มเดิม. หน้า 55.

[45] ไกรวิน สารวิจิตร. เล่มเดิม. หน้า 57.

[46] แหล่งเดิม. หน้า 56.

[47] แหล่งเดิม. หน้า 58.

- กรณีที่ผู้ก่อความเสียหายไม่มีความสามารถที่จะจ่ายเงินชดเชยให้แก่ผู้ได้รับความเสียหาย

ผู้ได้รับความเสียหายต้องใช้สิทธิเรียกร้องจากบริษัทหรือรัฐภายใน 2 ปี นับแต่วันที่เกิดเหตุ หรือนับแต่วันที่ปรากฏอาการบาดเจ็บ[48] เช่นนั้น

ข. การไล่เบี้ยเรียกคืนของรัฐ

เมื่อรัฐได้จ่ายค่าชดเชยแก่ผู้ได้รับความเสียหายแล้ว รัฐรับช่วงสิทธิของผู้ได้รับความเสียหายไปไล่เบี้ยเรียกคืนเงินค่าชดเชยจากผู้ต้องรับผิดได้ หากกรณีที่ผู้ครองครองรถขณะก่อความเสียหายไม่มีความรับผิดต้องจ่าย แต่รัฐได้จ่ายค่าชดเชยความเสียหายชั่วคราวให้แก่ผู้ได้รับความเสียหายไปแล้ว รัฐก็มีสิทธิเรียกเงินนั้นคืนจากผู้ได้รับความเสียหายได้

3.3.2 ประเทศเกาหลีใต้[49]

ประเทศเกาหลีใต้เป็นอีกประเทศหนึ่งที่มีการศึกษาเพื่อจัดทำร่างพระราชบัญญัติ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1) ความเป็นมาและหลักการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

กฎหมายประกันภัยความรับผิดของรถยนต์ พ.ศ. 2506 (Automobile Liability Act of 1963) กำหนดให้ยานพาหนะต้องอยู่ภายใต้ความคุ้มครองของกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของรถยนต์ และกำหนดให้ผู้ขับขี่ทุกคนที่ยานพาหนะดังกล่าวซื้อกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดของรถยนต์

2) สาระสำคัญของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

ผู้เขียนได้สรุปสาระสำคัญของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเกี่ยวกับการจัดทำประกันภัย การชดใช้ค่าเสียหาย และการเรียกร้องค่าเสียหายจากรัฐ กล่าวคือ

(1) การจัดทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

กฎหมายได้กำหนดบุคคลที่มีหน้าที่จัดทำประกันภัยและประเภทของรถที่ต้องจัดทำประกันภัยดังนี้

---

[48] แหล่งเดิม.

[49] พนิต กุลศิริ. (2537, เมษายน-มิถุนายน). "การประกันภัยรถยนต์ในประเทศเกาหลีใต้." **วารสารการประกันภัย, 19, 2, 74.** หน้า 31-35.

ก. บุคคลผู้เกี่ยวข้อง

บริษัทจะปฏิเสธการประกันภัยภาคบังคับไม่ได้

อัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับจะใช้ระบบพิกัดภาษี (Tariff rate) โดยไม่มีการใช้ระบบเบี้ยประวัติดีหรือเบี้ยประวัติเสีย บริษัทรับประกันภัยต้องให้สติ๊กเกอร์สำหรับติดรถแก่ผู้เอาประกันภัย

ในกรณีที่เจ้าของรถไม่ยอมทำประกันภัยภาคบังคับสำหรับรถของตน จะต้องได้รับโทษปรับตามระยะเวลาที่ไม่ได้ทำประกันภัยและระยะเวลาที่ใช้รถ

ทั้งนี้กำหนดให้บริษัทประกันวินาศภัยต้องรายงานสัญญาประกันภัยที่ไม่ต่ออายุให้แก่ทางราชการทุกเดือน

ข. ประเภทของรถที่ต้องทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

ยานพาหนะที่อยู่ภายใต้กฎหมายการจัดการรถยนต์ (Automobile management Act) ซึ่งได้แก่ยานพาหนะใดๆ ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้วิ่งบนบก ยกเว้น ยานพาหนะหนัก (Heavy vehicles), เครื่องจักรเพื่อการเกษตร (Farm machines), ยานพาหนะที่วิ่งบนราง และยานพาหนะหนักที่กำหนดโดยกฎประธานาธิบดี (President's Decree) ออกตามกฎหมายการจัดการยานพาหนะหนัก (Heavy Vehicle Management law)

(2) การชดใช้ค่าเสียหาย

ความเสียหายที่จะได้รับการชดใช้และวิธีการเรียกร้องมีรายสำระสำคัญดังนี้

ก. ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครอง

การประกันประเภทนี้คุ้มครองเฉพาะความรับผิดต่อความบาดเจ็บทางร่างกายของบุคคลที่สาม และมีเงื่อนไขจำกัดความรับผิดตามกฎหมายแตกต่างกันไปสำหรับการตาย การบาดเจ็บ และการทุพพลภาพถาวร โดยกำหนดความคุ้มครองต่อผู้ประสบภัย 1 คน โดยไม่มีขีดจำกัดสูงสุดของจำนวนเงินคุ้มครองโดยรวมในแต่ละครั้ง

ข. การเรียกร้องค่าเสียหาย

การให้ความคุ้มครองของบริษัทประกันภัยใช้ระบบไม่ต้องพิสูจน์ความผิด (No-Fault System) ภายใต้เงื่อนไขว่า เจ้าของรถต้องพิสูจน์ได้ดังนี้

- เจ้าของรถและผู้ขับขี่มีความระมัดระวังในการขับขี่
- เป็นการกระทำโดยเจตนาหรือเป็นความผิดของบุคคลที่สาม
- อุบัติเหตุไม่ได้เกิดขึ้นเนื่องจากความบกพร่องในการทำงานหรือโครงสร้างของรถ

- ในกรณีที่ผู้โดยสารได้รับความบาดเจ็บต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าเป็นการกระทำโดยเจตนาหรือความพยายามฆ่าตัวตายของผู้โดยสารเอง

3.3.3 ประเทศไต้หวัน[50]

ประเทศไต้หวันมีการปรับปรุงประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเพื่อให้สอดคล้องกับความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยและสภาพสังคมที่เปลี่ยนไป โดยเฉพาะในด้านของนโยบาย ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1) ความเป็นมาและหลักการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับภายใต้ Compulsory Automobile Liability Insurance Act (CALI) มีผลบังคับใช้ในปี ค.ศ. 1998

ต่อมาในปี ค.ศ. 2005 มีการแก้ไขพระราชบัญญัติดังกล่าว โดยมีจุดมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ในการแก้ไข คือ

(1) การบัญญัติความคุ้มครองพื้นฐาน

ก. ให้บริษัทผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ต้องแจ้งการต่ออายุสัญญาประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับแก่ผู้เอาประกัน

ข. ผู้ได้รับความเสียหายมีสิทธิที่จะได้รับเงินชดเชยตามสัญญาประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ และยังมีสิทธิที่จะได้รับค่าชดเชยความเสียหายจากสัญญาประเภทอื่นนอกเหนือจากสัญญาประกันภัยอีกด้วย

ค. การได้รับเงินชดเชยจากประกันสังคมหรือเงินช่วยเหลืออื่นๆ จะไม่นำไปหักออกจากค่าชดเชยตามประกันภัยรถยนต์ ภาคบังคับ อย่างไรก็ตามค่ารักษาพยาบาลทางการแพทย์ที่เก็บจากการประกันสุขภาพแห่งชาติ จะต้องถูกหักจากเงินชดเชยตามหลักการชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริง

(2) การอำนวยความสะดวกในการได้รับค่าชดเชย

ก. บัญญัติให้มีความชัดเจนและรับรองความสำคัญของสิทธิการได้รับค่าชดเชย

---

[50] Yuan Financial Supervisory Commission. Compulsory Automobile Liability Insurance system in Taiwan. Retrieved January 20, 2010, from **http://oldwww.ib.gov.tw/public/Data/7417150671.doc**

ข. ให้สิทธิแก่ผู้ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุรถในการเรียกร้องจากบริษัทผู้รับประกันภัยหรือการเรียกร้องจากกองทุนทดแทนพิเศษ (Special Compensation Fund)

ค. การบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดของเจ้าของรถโดยอ้างอิงมาจากกฎหมายประเทศเยอรมัน (Automobile Owner Compulsory Liability Insurance Law of German) โดยจำกัดระยะเวลาในการชำระเงินของเจ้าของรถ เพื่อป้องกันการจ่ายเบี้ยประกันแก่บริษัทอย่างล่าช้า

ง. ตามบทบัญญัติที่แก้ไขเพิ่มเติมนอกจาก ค่าปลงศพ หรือค่าชดเชยกรณีทุพลภาพหรือไร้ความสามารถ ผู้ได้รับความเสียหายจะเรียกเงินชดเชยชั่วคราวจากบริษัทผู้รับประกันหรือกองทุนทดแทนพิเศษ(Special Compensation Fund) ก็ได้

จ. บทบัญญัติที่เพิ่มเติมในกรณีอุบัติเหตุเดียวกันมีผู้รับประกันภัยหลายรายทับซ้อนกัน บทบัญญัติให้ทั้งผู้รับประกันภัยหลายรายหรือกองทุนแทนพิเศษร่วมกันรับผิดจ่ายค่าชดเชยแก่ผู้ได้รับความเสียหาย

2) สาระสำคัญของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

ผู้เขียนได้สรุปสาระสำคัญของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเกี่ยวกับการจัดทำประกันภัย การชดใช้ค่าเสียหาย และการเรียกร้องค่าเสียหายจากรัฐ กล่าวคือ

(1) การจัดทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

กฎหมายได้กำหนดบุคคลที่มีหน้าที่จัดทำประกันภัยและประเภทของรถที่ต้องจัดทำประกันภัยดังนี้

ก. บุคคลผู้เกี่ยวข้อง

เจ้าของรถมีหน้าที่ต้องจัดให้มีการประกันภัยความรับผิดจากรถภาคบังคับ

โดยการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยความรับผิด ถูกกำหนดโดยเจ้าหน้าที่ในส่วนกลางของกรมการขนส่งและพิจารณาอนุมัติโดยคณะกรรมการตรวจสอบของวุฒิสภา

ถ้าหากเจ้าของรถไม่ทำการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ เจ้าหน้าที่จะสันนิษฐานไว้ก่อนว่าเจ้าของรถผู้ซึ่งมีชื่อตามทะเบียนรถนั้นมีหน้าที่ต้องจัดให้มีการประกันภัยความรับผิดจากรถภาคบังคับ

สำหรับกรณีที่รถไม่ทราบเจ้าของรถ ผู้ขับขี่หรือผู้ครอบครองรถจะถูกสันนิษฐานว่าเป็นผู้มีหน้าที่จัดทำประกันความรับผิด

บุคคลผู้ได้รับความเสียหายจากการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ ไม่ว่าผู้ได้รับความเสียหายจะต้องรับผิดหรือไม่ ผู้ได้รับความเสียหายสามารถขอรับ

ค่าชดเชยจากบริษัทประกันภัยหรือจากกองทุนทดแทนพิเศษ (Special Compensation Fund) ได้จำนวนไม่เกินที่กำหนดไว้ภายใต้การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ หลักการในการดำเนินการตามหลัก No-Fault ภายในจำนวนเงินชดเชยจำกัด

ข. ประเภทของรถที่ต้องทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

"รถ" หมายถึง รถที่ระบุตาม มาตรา 2 วรรค 8 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง "Highway Act" หรือยานพาหนะซึ่งเครื่องจักรกลที่ใช้บนท้องถนน รวมทั้งรถจักรยานยนต์นอกจากยานพาหนะที่เดินบนรางและใช้การขนส่ง

ขอบเขตของ "รถ" ตามคำนิยามครอบคลุมรถดังต่อไปนี้ คือ

- รถ ตามที่ระบุไว้ในมาตรา 2 วรรค 8 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง "Highway Act"

- เครื่องจักรกลที่วิ่งบนถนนซึ่งเครื่องจักรกลนี้ต้องวิ่งเคลื่อนที่ด้วยกำลังตนเองโดยไม่ต้องอาศัยเครื่องจักรกลอื่นลากจูงหรือใช้ระบบส่งหรือล้อเลื่อน

- ยานพาหนะอื่น จะมีเครื่องมืออุปกรณ์ในการขนส่งก็ได้ แต่ต้องมิใช่รถไฟและไม่รวมถึงรถเข็นคนพิการที่ติดเครื่องยนต์ หรือมอเตอร์ไฟฟ้า หรือยานพาหนะเพื่อวัตถุประสงค์ทางการแพทย์, รถจักรยานที่ใช้พลังงานไฟฟ้า ซึ่งมีการตรวจสอบควบคุมโดยกฎหมายจราจร "Highway Traffic Safety Rules" และยานพาหนะอื่นๆ ที่มีความเร็วสูงสุดต่ำกว่า 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และมีน้ำหนักตัวรถเบากว่า 30 กิโลกรัม (ไม่รวมน้ำหนักของผู้โดยสารและสิ่งของบรรทุกยกเว้นแบตเตอรี่)

(2) การชดใช้ค่าเสียหาย

ความเสียหายที่จะได้รับการชดใช้และวิธีการเรียกร้องมีรายสำระสำคัญดังนี้

ก. ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครอง

สัญญาประกันภัยความรับผิด คุ้มครองความเสียหายประเภทค่าชดเชยกรณีค่ารักษาพยาบาล ค่าชดเชยกรณีทุพพลภาพ และค่าชดเชยกรณีเสียชีวิต

ข. การเรียกร้องค่าเสียหาย

เมื่อผู้ได้รับความเสียหายเรียกร้องค่าชดเชยจากบริษัทผู้รับประกันภัย บริษัทจะปฏิเสธไม่จ่ายค่าชดเชยไม่ได้หรือลดจำนวนเงินชดเชยที่ต้องจ่ายโดยหักเงินชดเชยจากประกันภัยประเภทอื่นที่ผู้เสียหายมีสิทธิมิได้

เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถที่เกี่ยวกับการประกันภัยความรับผิด บริษัทผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ต้องจ่ายค่าชดเชยแก่ผู้ได้รับความเสียหาย ภายใน 15 วันนับแต่วันที่ได้รับเอกสาร

และหลักฐานทั้งหมดที่เกี่ยวข้องเรียบร้อยร้อยแล้ว ซึ่งเอกสารหรือหลักฐานในการขอรับถูกกำหนดและประกาศโดยเจ้าหน้าที่

ผู้มีสิทธิเรียกร้องอาจใช้สิทธิเรียกร้องจากบริษัทสำหรับค่าชดเชยชั่วคราว ซึ่งมีจำนวนเท่ากับครึ่งหนึ่งของค่าชดเชยที่จะได้รับ

ค. ข้อยกเว้นความรับผิด

สาเหตุเนื่องจากกระทำโดยจงใจให้เกิดความเสียหาย และกระทำให้เกิดความเสียหายจากกระทำผิดทางอาญา

ง. การรับช่วงสิทธิ

บริษัทผู้รับประกันภัยเมื่อได้จ่ายค่าชดเชยไปแล้ว บริษัทสามารถรับช่วงสิทธิของผู้เสียหายเพื่อไล่เบี้ยเรียกคืนค่าชดเชยที่จ่ายไปแล้วจากผู้ต้องรับผิดได้ จากสาเหตุดังต่อไปนี้ คือ

- เมื่อตรวจสอบพบว่าผู้ขับขี่เมาสุราโดยมีระดับปริมาณแอลกอฮอล์เกินกว่าที่กฎหรือระเบียบทางกฎหมายจราจรกำหนดไว้
- เมื่อตรวจสอบพบว่าผู้ขับขี่โดยเสพของมึนเมา ยาหลอนประสาท ยาเสพติด หรือสารควบคุมอื่นๆ ที่มีลักษณะคล้ายกัน
- กระทำให้เกิดความเสียหายโดยจงใจ
- กระทำให้เกิดความเสียหายจากการกระทำผิดอาญาหรือขณะหลบหนีการจับกุม
- ขับขี่รถโดยฝ่าฝืน มาตรา 21 หรือ มาตรา 21/1 แห่ง “Governing Management of Roadway Traffic and Administration of Sanctions Act”

(3) การเรียกร้องค่าเสียหายจากรัฐ

เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถและผู้ประสบภัยไม่สามารถใช้สิทธิในการเรียกร้องจากบริษัทได้หรือไม่เข้าเงื่อนไขความรับผิดของผู้รับประกันภัย ผู้ประสบภัยสามารถขอรับค่าชดเชยตามการประกันภัยความรับผิด จากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ “Motor Vehicle Accident Compensation Fund” ได้ในกรณี ต่อไปนี้

ก. อุบัติเหตุที่เกิดไม่สามารถหารถที่ก่อความเสียหายได้ (ชนแล้วหนี)

ข. อุบัติเหตุที่เกิดจากรถที่ไม่มีประกันภัยความรับผิด

ค. อุบัติเหตุที่เกิดจากรถมีประกันภัยความรับผิด แต่ถูกนำไปใช้โดยมิได้รับความยินยอมของผู้เอาประกันภัย

ง. อุบัติเหตุที่เกิดจากรถทั้งหมดหรือบางส่วนไม่อยู่ในความคุ้มครองที่สัญญาระกันภัยที่ทำขึ้นบังคับไว้

ผู้มีสิทธิในการเรียกร้องขอรับค่าชดเชยจากบริษัทผู้รับประกันภัยหรือกองทุนทดแทนพิเศษได้แก่ บุคคลต่อไปนี้ คือ

- บุคคลผู้ได้รับความบาดเจ็บจากออุบัติเหตุทางรถเองกรณีค่ารักษาพยาบาล
- ทายาทของผู้เสียชีวิตจากกออุบัติเหตุทางรถเองกรณีสูญเสียชีวิต

ในกรณีที่ไม่มีผู้มีสิทธิขอรับเงินชดเชยตามที่กำหนดตัวบุคคลไว้ ผู้ที่จ่ายค่าปลงศพหรือค่าฌาปนกิจศพของผู้เสียชีวิตตามความเป็นจริง สามารถขอรับค่าชดเชยกรณีเสียชีวิตตามจริงได้จากบริษัทผู้รับประกันภัยหรือกองทุนทดแทนได้เมื่อไม่มีผู้สิทธิขอรับปรากฏตัวขอรับค่าชดเชย

3.4 การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law)

ผู้เขียนได้ศึกษาการบังคับใช้การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในประเทศอังกฤษ และสหรัฐอเมริกา ซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้

3.4.1 ประเทศอังกฤษ

ประเทศอังกฤษเป็นประเทศที่มีความเป็นมาของการประกันภัยมายาวนาน และประเทศไทยเองก็ได้รับแบบอย่างในการจราจรขนส่ง การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับมีรายละเอียดดังนี้

1) ความเป็นมาและหลักการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

รัฐบาลได้ตรากฎหมาย “Road Traffic” โดยกฎหมายกำหนดให้รถทุกคันต้องจัดให้มีการประกันภัยเว้นแต่จะเป็นรถที่ได้รับการยกเว้นตามกฎหมาย และถือว่าการใช้หรือยินยอมให้ใช้ยานยนต์โดยปราศจากการเอาประกันภัยหรือการวางหลักประกัน เป็นความผิดทางอาญา[51]

2) สาระสำคัญของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

ผู้เขียนได้สรุปสาระสำคัญของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเกี่ยวกับการจัดทำประกันภัย การชดใช้ค่าเสียหาย และการเรียกร้องค่าเสียหายจากรัฐ กล่าวคือ

---

[51] ธานี วรภัทร์. เล่มเดิม. หน้า 29.

(1) การจัดทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

กฎหมายได้กำหนดบุคคลที่มีหน้าที่จัดทำประกันภัยและประเภทของรถที่ต้องจัดทำประกันภัยดังนี้

ก. บุคคลผู้เกี่ยวข้อง

ตาม Road Traffic Act 1988 มาตรา 143 กำหนดให้ "ผู้ใช้รถ (User)" เป็นผู้มีหน้าที่ต้องจัดทำประกันความรับผิด และกฎหมายจะคุ้มครองความเสียหายต่อชีวิต การบาดเจ็บทุพพลภาพ และคุ้มครองถึงความเสียหายที่เกิดกับทรัพย์สิน ซึ่งในอดีต Road Traffic Act 1930 กฎหมายจะไม่คุ้มครองถึงความเสียหายที่เกิดกับทรัพย์สิน[52]

ข. ประเภทของรถที่ต้องทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

"รถ" หมายถึง ยาพานะอันเคลื่อนที่ได้โดยเครื่องจักรเพื่อใช้บนถนน และตามระเบียบข้อบังคับ Road Traffic :Motor Vehicles (Compulsory Insurance) Regulations 2003 ให้คำนิยาม "รถ" หมายถึง รถยนต์ใดๆ ที่ใช้สำหรับการเดินทางบนบกและเคลื่อนที่โดยพลังงานกล และต้องไม่ได้วิ่งบนรางหรือรถพ่วง หรือทั้งสองอย่าง รถตามความหมายทั้งสองเป็นรถที่ต้องจัดให้มีการประกันภัยความรับผิด

ค. รถที่ได้รับการยกเว้น

รถที่ได้รับการยกเว้นได้แก่ รถที่เจ้าของรถได้มีการวางหลักประกันจำนวน 500,000 ปอนด์ไว้กับ Accountant General of the Supreme Court และการใช้รถอยู่ภายใต้การควบคุมของเจ้าของรถ, รถยนต์ของขององค์กรบริหาส่วนท้องถิ่นในอังกฤษหรือเวลล์, รถยนต์ของชนชาติหรือหมู่เกาะในสกอตแลนด์, รถยนต์ของคณะกรรมการร่วมมือระหว่าง อังกฤษ เวลล์ รวมทั้งสกอตแลนด์, รถขององค์กรตำรวจซึ่งใช้ในการปฏิบัติตามหน้าที่ตำรวจ, รถยนต์ที่อยู่ระหว่างการเดินทางไปกู้เรืออับปางตาม Merchant Shipping Act 1894, รถยนต์ตามความมุ่งหมายตาม Army or Air Force Act 1955, รถยนต์ที่ ใช้เมื่อจำเป็นตาม National Health Service Act 1977, รถยนต์ที่ใช้ตามข้อตกลงตาม National Health Service (Scotland) Act 1978, รถที่มีสภาพไม่สมประกอบ, รถของสถาบันพระมหากษัตริย์, รถยนต์ของ London Transport Executive ซึ่งอยู่ในความดูแลของเจ้าของรถ, รถรางเฉพาะที่มีกฎหมายอนุญาตให้ใช้ได้ และเครื่องตัดหญ้าที่บังคับโดยคนเดินเท้า[53]

---

[52] แหล่งเดิม. หน้า 32.

[53] แหล่งเดิม. หน้า 31.

(2) การชดใช้ค่าเสียหาย

สิทธิของผู้เสียหายที่มีต่อผู้รับประกันภัย ตาม "Third Parties (Rights Against Insurers) Act 1930 ซึ่งมีการแก้ไขเพิ่มเติมในปี ค.ศ. 2001 ถ้าผู้เสียหายได้รับความเสียหายจากผู้เอาประกันภัย ผู้เสียหายสามารถฟ้องผู้รับประกันภัยเองได้ และผู้รับประกันภัยมีความรับผิดต่อผู้เสียหายโดยตรง ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยตกเป็นบุคคลล้มละลายแล้วผู้เสียหายไม่อาจฟ้องผู้เอาประกันภัยที่ล้มละลายเพื่อขอรับความคุ้มครองของผู้รับประกันภัยได้ ผู้เสียหายต้องไปใช้สิทธิเรียกร้องขอรับชำระหนี้ร่วมกับเจ้าหนี้ของผู้เอาประกันภัยรายอื่น แต่ตาม Third Parties (Rights Against Insurers) Act 1930 ถ้าผู้เอาประกันภัยถูกศาลพิพากษาให้เป็นบุคคลล้มละลายก็ให้โอนสิทธิตามสัญญาประกันภัยของผู้เอาประกันภัยโอนไปยังผู้เสียหาย ผู้เสียจึงมีสิทธิฟ้องผู้รับประกันภัยโดยตรง[54] และยังจำกัดสิทธิของผู้รับประกันภัย ห้ามผู้รับประกันภัยยกข้อต่อสู้หรือเงื่อนไขตามกรมธรรม์ที่ตกลงกันไว้ระหว่างผู้รับประกันภัยกับผู้เอาประกันภัยขึ้นเป็นข้อต่อสู้กับผู้ได้รับความเสียหายเพื่อให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นความรับผิดที่มีต่อผู้ได้รับความเสียหายไม่ได้[55]

(3) การเรียกร้องค่าเสียหายจากรัฐ

ได้จัดตั้ง Motor Insurers' Bureau เรียกโดยย่อว่า M.I.B ก่อตั้งในปี ค.ศ. 1994 เพื่อในกรณีผู้เสียหายไม่ได้รับค่าสินไหมทดแทนจากผู้กระทำความผิดทั้งหมดหรือแต่บางส่วน ซึ่งมีสาเหตุมาจาก

ก. รถยนต์ไม่ได้มีการทำประกันภัยไว้ (Uninsured Drivers Agreement)

ข. ผู้ขับขี่ขับชนผู้เสียหายแล้วหนีไป (Untraced Drivers Agreement)

ค. ผู้ขับขี่เป็นชาวต่างชาติและลงทะเบียนสิทธิระบบ Green Card ไว้ (Green Card System)

ผู้เอาประกันภัยทุกคนภายใต้สัญญาประกันภัยความรับผิดแห่ง Road Traffic Act 1988 ต้องเป็นสมาชิกของ กองทุน Motor Insurers' Bureau และต้องชำระเงินส่วนหนึ่งให้แก่กองทุนด้วย กองทุน Motor Insurers' Bureau มีหน้าที่ชดเชยทั้งความเสียหายแก่ร่างกาย และทรัพย์สินของผู้เสียหาย จากอุบัติเหตุรถยนต์ที่ผู้เสียหายไม่สามารถเรียกร้องจากผู้ใดได้ ไม่ว่า

---

[54] The Law Commission (England). Third Parties (Rights Against Insurers) Act 1930. Retrieved January 2, 2010, from **http://www.lawcom.gov.uk**

[55] ธานี วรภัทร์. เล่มเดิม. หน้า 32.

อุบัติเหตุนั้นจะเกิดบนท้องถนนหรือสถานที่สาธารณะ และกำหนดให้ผู้เสียหายสามารถเรียกร้องค่าชดเชยแก่ทรัพย์สินได้อีกด้วย[56]

ผู้เสียหายอาจยื่นขอรับค่าชดเชยโดยผ่านระบบอินเตอร์เน็ตหรือผ่านเจ้าหน้าที่ในสำนักงานท้องถิ่น ผู้เสียหายต้องเรียกร้องค่าชดเชย กรณีความเสียหายต่อทรัพย์สินต้องขอรับภายใน 9 เดือนนับแต่เกิดเหตุ และต้องถูกหักค่าเสียหายส่วนแรกจำนวน 300 ปอนด์ และกรณีค่ารักษาพยาบาลต้องเรียกร้องภายใน 3 ปีนับแต่วันที่เกิดเหตุ

กองทุน Motor Insurers' Bureau จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยพิจารณาเป็นรายๆ ไป ที่ได้รับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย โดยค่าหักค่าธรรมเนียมในการดำเนินการ การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนใช้หลักไม่ต้องพิสูจน์ความรับผิด (No-Fault) โดยจะคุ้มครองความเสียหายกรณี เสียชีวิต และ การได้รับบาดเจ็บ ทุพพลภาพ รวมความเสียหายต่อทรัพย์สิน เมื่อกองทุนจ่ายค่าสินไหมทดแทนไปแล้ว กองทุนรับช่วงสิทธิของผู้เสียหายไปเรียกจากผู้ก่อความเสียหายได้[57]

3.4.2 ประเทศสหรัฐอเมริกา

ประเทศสหรัฐอเมริกามีแนวคิดริเริ่มในการช่วยเหลือแก่ผู้ประสบภัยจากรถ ตั้งแต่ช่วงศตวรรษที่ 19 เพื่อแก้ปัญหาในการเรียกค่าสินไหมทดแทน ซึ่งแต่ละรัฐก็มีแนวทางในการบังคับใช้แตกต่างกันไป ตามความพร้อมในแต่ละรัฐ มีรายละเอียดดังนี้

1) ความเป็นมาและหลักการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

ในช่วงศตวรรษที่ 19 ประเทศสหรัฐอเมริกา เห็นว่า ควรต้องมีการนำการประกันภัยรถยนต์เพื่อบุคคลที่สามมาใช้ จึงได้เริ่มมีการออกกฎหมายบังคับให้ต้องทำประกันภัยเพื่อบุคคลที่สามในมลรัฐ Massachsetts ในปี ค.ศ. 1927,มลรัฐ New York ในปี ค.ศ. 1956 และมลรัฐ Carolina ในปี ค.ศ. 1957 อย่างไรก็ตาม รัฐต่างๆ ประมาณ 24 รัฐ ก็ยังคงใช้การประกันภัยเพื่อบุคคลที่สามแบบไม่บังคับ โดยเริ่มต้นจากการเสนอโครงการต่างๆ เพื่อกำหนดการทำประกันภัยรถยนต์เพื่อบุคคลที่สาม เช่น โครงการ Columbia Plan ในสหรัฐอเมริกา เสนอโดยคณะกรรมการศึกษาเกี่ยวกับ การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่ออุบัติเหตุรถยนต์ Committee to study Compensation for Automobile Accidents และโครงการ Basic Protection Plan โดยศาสตราจารย์ Robert E. Keeton แห่งคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัย Harvard และ Jeffery O'Connell แห่งคณะนิติศาสตร์มหาวิทยาลัย Illinois

---

[56] The Motor Insurers' Bureau is a company limited by Guarantee registered in England and Wales under company number 412787 whose registered office is at Linford Wood House, 6-12 Capital Drive, Milton Keynes MK14 6XT.

[57] ธานี วรภัทร์. เล่มเดิม. หน้า 33.

โดยในช่วงแรก ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1970 เป็นต้นมา รัฐต่างๆ ในสหรัฐอเมริการวม 24 รัฐ มีการนำหลักการ No Fault มาใช้ คือ การใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยมิต้องรพิสูน์ความรับผิดทางละเมิด แต่ผู้ประสบภัยก็จะถูกตัดสิทธิในการเรียกร้องค่าเสียหายทางละเมิดเช่นกัน ในช่วงต่อมาจึงมีการเสนอโครงการ Modified No-Fault Proposal เพื่อให้มีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด และไม่ตัดสิทธิในการเรียกค่าเสียหายละเมิดเพิ่มเติม หลายโครงการได้รับการสนับสนุนให้ออกใช้เป็นกฎหมายในหลายมลรัฐ ซึ่งมลรัฐแรกที่นำออกบังคับใช้คือ Massachusetts ค.ศ. 1970 จากโครงการ Massachusetts plan ซึ่งมีการนำออกบังคับใช้ในมลรัฐอื่นๆ ด้วย เช่น Arkansas ค.ศ. 1974, Maryland ค.ศ. 1973, Minnesota ค.ศ. 1970, South Dakota ค.ศ. 1972 และ Illinois ค.ศ. 1971 และสำหรับช่วงที่สามมีการเริ่มพัฒนาไปสู่หลักการของ Neo No Fault คือ หลักการที่ให้ฝ่ายผู้ทำละเมิดเสนอค่าสินไหมทดแทนจำนวนหนึ่งที่เหมาะสมตามจำนวนที่กำหนดแก่ผู้เสียหาย และให้ผู้เสียหายยอมรับ โดยมีผลทำให้การดำเนินการเรียกร้องทางศาลเป็นที่ยุติ ซึ่งหลักการนี้ยังอยู่ในระหว่างการพัฒนา

2) สาระสำคัญของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

จากการศึกษา ผู้เขียนพบว่า มีการนำหลักการและมาตรการเสริมมาบังคับใช้ เพื่อให้เป็นหลักประกันแก่ผู้ประสบภัย ที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทน โดยมีการบังคับใช้แตกต่างกันไปในแต่ละมลรัฐ บางรัฐบังคับให้ต้องทำหรือบางรัฐก็ให้เลือกว่าจะทำหรือไม่ก็ได้ ซึ่งผู้เขียนสรุปสาระสำคัญของหลักการที่นำมาใช้และมาตรการเสริม ดังต่อไปนี้

(1) การบังใช้ตามหลักการ No Fault

สหรัฐอเมริกามีแนวความคิดที่เป็น Public Policy นำระบบการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด No Fault มาใช้ในการประกันภัยรถยนต์เพื่อบุคคลที่สาม เพื่อแก้ไขการพิสูจน์ความผิดทางละเมิด ที่ต้องใช้เวลานานซึ่งต้องเสียค่าใช้จ่ายดำเนินคดี และไม่แน่นอนว่าจะได้รับค่าสินไหมทดแทน ดังนั้นหลักการ No Fault ทำให้ผู้ประสบภัยจากรถมีสิทธิได้รับค่าเสียหายโดยไม่ต้องพิสูนจ์ความผิด แต่ทั้งนี้ สิทธิในการเรียกร้องค่าเสียหายเพิ่มเติมหรือการฟ้องร้องทางศาล ก็จะถูกยกเลิกไป ซึ่งรัฐต่างๆ ในสหรัฐอเมริการวม 24 รัฐ ได้มีการบังคับให้ประกันภัยบุคคลที่สามในระบบไม่ต้องพิสูจน์ความผิด

(2) การบังใช้ตามหลักการ Modified No-Fault

ด้วยหลักการ No Fault ทำให้สิทธิในการเรียกค่าสินไหมทดแทนถูกยกเลิกไป จึงมีการปรับปรุงโดยนำหลักการ Modified No-Fault มาแก้ไข ซึ่งมีลักษณะสำคัญ คือ นอกจากผู้ประสบภัยจะได้รับค่าสินไหมส่วนหนึ่งตามหลักการ No Fault แล้ว กฎหมายจะไม่ยกเลิกหลักความรับผิดทางละเมิด ยังคังปล่อยผู้เสียหายมีสิทธิฟ้องร้องเรียกค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายละเมิดได้ตามปกติ

ยกเว้นแต่กฎหมายของมลรัฐ Delaware เท่านั้น ซึ่งตัดสิทธิผู้เสียหายที่จะฟ้องร้องทางละเมิด อย่างไรก็ตาม กฎหมายของมลรัฐนี้ก็ยังมีลักษณะ Modified No-Fault Law อยู่ คือกำหนดให้ผู้รับประกันภัยซึ่งจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายไปตามกฎหมายนี้รับช่วงสิทธิของผู้เสียหาย ไปฟ้องผู้เอาประกันภัยที่ทำละเมิดได้

(3) มาตรการเกี่ยวกับความสามารถทางการเงินของเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่

กฎหมายว่าด้วยความสามารถในการชดใช้ค่าสินไหมแทนของเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่เกิดในมลรัฐ Connecticut ของสหรัฐอเมริกา ค.ศ. 1925 โดยกำหนดให้เจ้าของรถหรือผู้ใช้รถแสดงหลักฐานต่อมลรัฐเพื่อพิสูจน์ความสามารถทางการเงินหรือยื่นหลักประกันบางอย่าง ในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหาย เมื่อตนเกี่ยวข้องในอุบัติเหตุในครั้งต่อไป ปัจจุบันทุกมลรัฐในอเมริกาได้ออกกฎหมายนี้

(4) มาตรการวางหลักประกันของเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่

กฎหมายกำหนดให้ผู้ขับและเจ้าของที่เกี่ยวข้องในอุบัติเหตุ ที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลหรือทรัพย์สินเกินจำนวนที่กฎหมายกำหนด ยื่นหลักประกันบางอย่างเพื่อแสดงว่าตนมีฐานะทางการเงินพอที่จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในอุบัติเหตุนั้นได้ ตามจำนวนที่กฎหมายกำหนดไว้ ทั้งนี้กฎหมายถือว่าการมีกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดทางรถยนต์ก็เป็นหลักประกันได้แล้ว หากไม่แสดงหลักประกันก็จะมีโทษทางอาญา โดยการเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่และทะเบียนรถชั่วคราว เช่น ใน California กำหนดค่าเสียหายบุคคลทั้งหมด 30,000$ ค่าเสียหายสำหรับแต่ละบุคคล 15,000$ ค่าเสียหายต่อทรัพย์สิน 5,000$, Alaska กำหนดค่าเสียหายบุคคลทั้งหมด 110,000$ ค่าเสียหายสำหรับแต่ละบุคคล 50,000$ ค่าเสียหายต่อทรัพย์สิน 25,000$, Massachusetts กำหนดค่าเสียหายบุคคลทั้งหมด 40,000$ ค่าเสียหายสำหรับแต่ละบุคคล 20,000$ ค่าเสียหายต่อทรัพย์สิน 5,000$ และ New York กำหนดค่าเสียหายบุคคลทั้งหมด 25,000$ ค่าเสียหายสำหรับแต่ละบุคคล 50,000$ ค่าเสียหายต่อทรัพย์สิน 10,000$ เป็นต้น[58]

(5) การจัดตั้งกองทุนเพื่อชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

กองทุนจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามคำพิพากษาแก่ผู้ประสบภัยในกรณีที่ผู้ละเมิดซึ่งศาลพิพากษาให้ชดใช้ตามคำพิพากษา แล้วผู้ละเมิดไม่ชดใช้ กฎหมายนี้มีการใช้ใน 4 มลรัฐ คือ North Dakote, New Jersey, Maryland และ Mechigan

(6) การคุ้มครองความเสียหายที่เกิดจากรถที่มิได้เอาประกันภัย

---

[58] Rejda, George E. (1997). **Principles of risk management and insurance** (6th ed.). p.196.

การคุ้มครองความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่มิได้เอาประกันภัย ริเริ่มใช้ใน ค.ศ. 1925 โดยมีผู้ขับขี่นอกจากทำประกันภัยเพื่อบุคคลที่สาม ยังเพิ่มทำประกันภัยเพื่อความเสียหายแก่ชีวิตหรือร่างกายตนเองและสมาชิกครอบครัว เนื่องจากอุบัติเหตุรถยนต์ที่ผู้ขับขี่ซึ่งไม่ได้เอาประกันภัยไว้ โดยจะได้รับความคุ้มครอง ไม่ว่าอุบัติเหตุจะเกิดขึ้นในขณะโดยสารรถของผู้เอาประกันภัยเองหรือรถผู้อื่นหรือแม้แต่กำลังเดินถนนอยู่ โดยได้รับความคุ้มครองโดยไม่คำนึงถึงความรับผิดตามกฎหมายของผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถคันที่ไม่ได้ทำประกันภัยไว้ มลรัฐที่มีความคุ้มครองแบบนี้เป็นไปโดยความสมัครใจ แต่ก็มีบางรัฐที่มีกฎหมายบังคับให้ต้องทำประกันภัยประเภทนี้ เช่น มลรัฐ New York ก่อตั้ง Motor Vehicle Accident Indemnification Corporation Law (MVAIC)

(7) การเพิ่มข้อความในกรมธรรม์

การให้ความคุ้มครองแก่ผู้เสียหายมากขึ้น จึงมีการเพิ่มข้อความในกรมธรรม์ ซึ่งข้อความที่กำหนดเพิ่มขึ้น เรียกว่า “ข้อความเบ็ดเตล็ด” Omnibus Clause ครอบคลุมความรับผิดทางละเมิดของผู้ยืมรถยนต์ที่เจ้าของทำประกันภัยไว้ด้วย และข้อความเกี่ยวกับการขับรถยนต์คันอื่น (“driver-other-cars” clause) คุ้มครองถึงความรับผิดทางละเมิดของผู้เอาประกันภัยและคู่สมรสที่เกิดจากการขับรถยนต์คันอื่น นอกจากที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ด้วย โดยริเริ่มด้วยความสมัครใจของบริษัทประกันภัย แต่ในบางมลรัฐของสหรัฐอเมริกาก็กำหนดโดยบทบัญญัติกฎหมาย เช่น New York

บทที่ 4
ปัญหาและวิเคราะห์ปัญหาที่เกี่ยวกับค่าเสียหายเบื้องต้นตาม พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

เนื่องจากหลักการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เป็นหลักการที่พิเศษมีความแตกต่างนอกเหนือไปจากการประกันค้ำจุนหรือการประกันภัยรถยนต์แต่เดิม บทบัญญัติหลายมาตรายังคงมีความหมายที่ไม่ชัดเจน ไม่สามารถตีความหมายที่ถูกต้องแท้จริง และบางบทบัญญัติมีความหมายที่ขัดแย้งหรือไม่สอดคล้องกัน ทำให้เกิดปัญหาในการตีความและความสับสนแก่ประชาชนในการปฏิบัติหรือแม้แต่เจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายเองก็ยังไม่สามารถปฏิบัติได้อย่างถูกต้องชัดเจน

ผู้เขียนจึงทำการศึกษาปัญหาตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จำนวน 3 ประเด็นปัญหา คือ ปัญหาบทบัญญัติที่ห้ามมิให้บริษัทยกข้อต่อสู้ในเรื่องความทุจริตของผู้เอาประกันภัยในการปฏิเสธการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย ปัญหาเกี่ยวกับบุคคลผู้มีหน้าที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย และปัญหาค่าอนามัยที่ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น

ปัญหาดังกล่าว ผู้เขียนได้ศึกษาและวิเคราะห์ปัญหา โดยกล่าวรายละเอียดไว้ในแต่ละหัวข้อปัญญา ดังต่อไปนี้

4.1. ปัญหาบทบัญญัติที่ห้ามมิให้ผู้รับประกันภัยยกข้อต่อสู้ความทุจริตของผู้เอาประกันภัย ในการปฏิเสธการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถได้บัญญัติห้ามมิให้บริษัทยกข้อต่อสู้ความทุจริตของผู้เอาประกันภัยเป็นเหตุในการปฏิเสธการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันท่วงที

4.1.1 ที่มาของการบัญญัติคำว่า “ทุจริต” ในมาตรา 17 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถได้กำหนดห้ามบริษัทยกเหตุความทุจริตของผู้เอาประกันภัยเพื่อปฏิเสธการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น กล่าวคือ

1) ข้อต่อสู้ของบริษัทในการปฏิเสธการจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ค่าเสียหายเบื้องต้น ตามมาตรา 25 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ให้ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 879 วรรคหนึ่ง ให้บริษัทผู้รับประกันภัยอาจยกข้อต่อสู้ความ “ทุจริต” ของผู้เอาประกันภัยเป็นเหตุในการปฏิเสธค่าสินไหมทดแทนหรือค่าเสียหายเบื้องต้นได้

2) การห้ามบริษัทยกข้อต่อสู้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น

การทำให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันท่วงทีโดยไม่ต้องรอผลพิสูจน์ความผิด พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จึงต้องบัญญัติให้ยกเว้นข้อต่อสู้ของบริษัทในการปฏิเสธการจ่ายค่าสินไหมทดแทนตาม มาตรา 879 วรรคหนึ่ง แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยบัญญัติใน มาตรา 17 ว่า “บริษัทจะยกเอาความทุจริตหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัยมาเป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยมิได้”

4.1.2 เปรียบเทียบความหมายของคำว่า “ทุจริต” ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยห้ามยกเหตุทุจริตเพื่อปฏิเสธการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น จึงต้องพิจารณาความสอดคล้องกันระหว่างคำว่า “ทุจริต” กับ “ค่าเสียหายเบื้องต้น” กล่าวคือ

1) ลักษณะพิเศษของค่าเสียหายเบื้องต้น

ค่าเสียหายเบื้องต้นถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าสินไหมทดแทน อย่างไรก็ดี มีลักษณะและขั้นตอนการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนบางประการที่เป็นพิเศษกว่าการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนทั่วไปได้แก่

(1) บ่อเกิดแห่งสิทธิในการขอรับค่าสินไหมทดแทน

สิทธิในการขอรับค่าสินไหมทดแทนในส่วนค่าเสียหายเบื้องต้นจะเกิดขึ้นทันทีโดยไม่ต้องรอพิสูจน์ความผิด

(2) ประเภทค่าเสียหายที่ได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

ค่าสินไหมทดแทนในส่วนค่าเสียหายเบื้องต้น จำกัดเฉพาะความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกายเท่านั้น ค่าเสียหายเบื้องต้นไม่ครอบคลุมถึงความเสียหายแก่ทรัพย์สินแต่อย่างใด

(3) จำนวนค่าสินไหมทดแทน

จำนวนค่าสินไหมทดแทนในส่วนค่าเสียหายเบื้องต้น มีจำนวนเท่าที่จำเป็นเท่านั้น ซึ่งจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นจะถูกกำหนดโดยกฎกระทรวงไว้โดยเฉพาะ

ด้วยลักษณะพิเศษของค่าสินไหมทดแทนในส่วนของค่าเสียหายเบื้องต้น จึงไม่สามารถก่อภัยโดยมุ่งหวังผลประโยชน์ทางทรัพย์สินหรือจำนวนค่าสินไหมทดแทนได้ ซึ่งผู้เขียนจะได้อธิบายในหัวข้อถัดไป

2) นิยามความหมายของคำว่า "ทุจริต"

การใช้คำว่า "ทุจริต" จะมีความสอดคล้องกับลักษะพิเศษของค่าเสียหายเบื้องต้นหรือไม่ ผู้เขียนวิเคราะห์ได้ดังนี้ คือ

(1) ความหมายของคำว่า "ทุจริต"

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะประกันภัย มิได้นิยามความหมายของคำว่า "ทุจริต" ไว้โดยเฉพาะ ซึ่งตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542 ให้ความหมายคำว่า **"ทุจริต"** หมายถึง **"ความประพฤติชั่ว"** ทำให้อาจแปลความหมายได้ทางหนึ่งว่า การกระทำทุจริตเป็นการกระทำให้เกิดภัยโดยชั่ว แต่อย่างไรก็ดี ประมวลกฎหมายอาญาได้ให้นิยามความหมายของคำว่า "ทุจริต" ไว้โดยเฉพาะ ตามมาตรา 1 (1) ซึ่งบัญญัติคำว่า **"ทุจริต"** หมายถึง **"การแสวงหาประโยชน์ที่มิควรได้โดยชอบด้วยกฎหมายสำหรับตนเองหรือผู้อื่น"** ทำให้อาจแปลความหมายได้อีกทางหนึ่งว่า การกระทำทุจริตเป็นการทำให้เกิดภัยเพื่อแสวงหาประโยชน์

ผู้เขียนพบว่า มีผู้ให้นิยามความหมายของคำว่า "ทุจริต" ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะประกันภัย ไว้ เป็น 2 แนวความเห็น ดังนี้ คือ

ก. แนวความเห็นที่ 1 มีความเห็นว่า คำว่า "ทุจริต" นั้น หมายถึง การกระทำมุ่งหมายให้เกิดภัยขึ้น โดยผู้กระทำไม่จำเป็นต้องมุ่งหวังประโยชน์ทางทรัพย์สิน หรือหวังค่าสินไหมทดแทนจากสัญญาประกันภัย

จิตติ ติงศภัทิย์ ให้ความหมายคำว่า “ทุจริต” หมายถึง การกระทำด้วยความมุ่งหมายที่จะก่อให้เกิดภัยขึ้นโดยตรง หรือโดยลักษณะที่เห็นได้ว่าภัยนั้นเป็นผลอันจำต้องเกิดจากการกระทำนั้น[1]

บัญญัติ สุชีวะ ให้ความหมายคำว่า “ทุจริต” หมายถึง การกระทำด้วยความมุ่งหมายที่จะก่อให้เกิดภัยขึ้นโดยตรง หรือโดยลักษณะที่เห็นได้ว่า ภัยนั้นเป็นผลอันจำต้องเกิดขึ้น[2]

สัมฤทธิ์ รัตนดารา ให้ความหมายคำว่า “ทุจริต” หมายถึง การกระทำโดยมุ่งหมาย ที่จะก่อให้เกิดภัยโดยตรงหรือโดยลักษณะที่เห็นได้ว่าภัยนั้นเป็นผลอันเกิดจากการกระทำนั้นโดยตรง ความทุจริตหากเกิดขึ้นโดยการกระทำผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์แล้ว ก็ไม่ต้องคำนึงถึงว่าผู้กระทำมีเจตนาที่จะได้รับประโยชน์จากการประกันวินาศภัยด้วยหรือไม่[3]

ข. แนวความเห็นที่ 2 มีความเห็นว่า นอกจากเป็นการกระทำก่อภัยขึ้นแล้ว ผู้กระทำยังมุ่งหวังประโยชน์ทางทรัพย์สินหรือหวังค่าสินไหมทดแทนจากสัญญาประกันภัย

ไพโรจน์ วายุภาพ และ สิทธิโชค ศรีเจริญ ให้ความหมายคำว่า “ทุจริต” หมายถึง การกระทำที่มุ่งหมายให้เกิดวินาศภัยขึ้นเพื่อที่จะได้รับชดใช้ค่าสินไหมาทดแทนตามสัญญาประกันวินาศภัย มิได้มีความหมายดังเช่นที่ได้นิยามไว้ในประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 1(1) ที่ว่า เป็นการแสวงหาประโยชน์ที่มิควรได้โดยชอบด้วยกฎหมายสำหรับตนเองหรือผู้อื่น และมิได้มีความหมายตรงข้ามกับคำว่าสุจริต[4]

ถาวร ตันตราภรณ์ ให้ความหมายคำว่า “ทุจริต” หมายถึง ถือตามความหมายของประมวลกฎหมายอาญา คือ ถือว่าต้องตกเป็นกรณีที่ผู้เอาประกันทำโดยรู้สำนึกถึงผลแห่งการกระทำโดยรู้สำนึกถึงผลแห่งการกระทำ และสามารถเล็งเห็นผลได้ ซึ่งเป็นหลักแห่งเจตนาตามประมวลกฎหมายอาญา[5]

---

[1] จิตติ ติงศภัทิย์. (2543). **กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการประกันภัย** (พิมพ์ครั้งที่ 11 ฉบับปรับปรุงแก้ไข). หน้า 86.

[2] บัญญัติ สุชีวะ. (2516). **คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะประกันภัย.** หน้า 42.

[3] สัมฤทธิ์ รัตนดารา. (2521). **ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย.** หน้า 42.

[4] ไพโรจน์ วายุภาพ และสิทธิโชค ศรีเจริญ. (2541). **ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย.** หน้า 127.

[5] ถาวร ตันตราภรณ์. (2516). **ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย.** หน้า 68.

(2) เปรียบเทียบคำว่า “ทุจริต” กับคำว่า “จงใจ” และ “เจตนา”

ส่วนของความเห็นที่เห็นตรงกันของสองแนวความเห็น คือ การกระทำโดยมุ่งหมายให้เกิดภัยขึ้น การอธิบายความหมายการกระทำโดยทุจริตเช่นนี้ ในทางกฎหมายหมายอาญาจะมีความหมายเทียบเคียงได้กับการกระทำโดย “เจตนา” ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59 คือ การกระทำโดยประสงค์ต่อผลหรือเล็งเห็นผล แต่กระทำโดยจงใจหรือมุ่งหมายก่อให้เกิดภัยขึ้นตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะประกันภัยมีความหมายที่กว้างกว่า เพียงผู้กระทำจงใจหรือมุ่งหมายให้เกิดภัยก็พอ ไม่ถึงขนาดผู้กระทำต้องประสงค์ต่อผลหรือเล็งเห็นผลให้เกิดให้ภัย[6] คำว่า “ทุจริต” ตามประมวลกฎหมายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จึงแตกต่างกับ “เจตนา” ตามประมวลกฎหมายอาญา

เมื่อนำการกระทำโดยมุ่งหมายให้เกิดภัยเปรียบเทียบกับการกระทำโดย “จงใจ” ซึ่งคำว่า “จงใจ” มีความหมายตามพจนานุกรมว่า “ตั้งใจ หมายใจ เจตนา” และเมื่อเปรียบเทียบกับคำว่า “จงใจ” ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด

ผู้เขียนสรุปได้ว่า การกระทำโดย “จงใจ” ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ คือ รู้สำนึกในการกระทำของตนและรู้ว่าการกระทำของตนทำให้เกิดความเสียหาย ซึ่งมีความหมายเหมือนกันกับการกระทำโดยมุ่งหมายให้เกิดภัยขึ้น ทั้งนี้ไม่ว่าจะมุ่งหวังประโยชน์หรือไม่ก็ตาม ดังนั้น การกระทำโดยมุ่งหมาย “ทุจริต” นั้น จะเปรียบได้กับการกระทำโดย “จงใจ” ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่ถ้าให้ความหมายของคำว่า “ทุจริต” คือ การกระทำที่นอกจากมุ่งหมายให้ก่อภัยขึ้นแล้วยังต้องกระทำเพื่อผลประโยชน์ตามสัญญาอีกด้วย การกระทำโดย “ทุจริต” ก็จะไม่เหมือนกับคำว่า “จงใจ”

(3) สาเหตุที่ทำให้ความเห็นในการให้ความหมายของคำว่า “ทุจริต” จึงแตกต่างกัน

ผู้เขียนเห็นว่า เนื่องจากสัญญาประกันภัยมีจำนวนค่าสินไหมทดแทนเป็นจำนวนสูง ผู้เอาประกันภัยอาจหวังผลประโยชน์หรือค่าสินไหมทดแทนจากสัญญา กฎหมายจึงบัญญัติ

---

[6] คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1104/2509 จำเลยถูกศาลพิพากษาลงโทษฐานฆ่าคนตายโดยไม่เจตนา ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 290 ถือว่าจำเลยได้ทำละเมิดต่อผู้ตายแล้ว เพราะการที่จำเลยใช้มีดแทงผู้ตายก็เป็นการกระทำโดยจงใจทำร้ายผู้ตายโดยผิดกฎหมายอยู่ในตัวแล้ว แม้จะไม่มีเจตนาฆ่าก็ได้ชื่อว่ากระทำละเมิด แต่การละเมิดนั้นถึงกับมีเจตนาจะฆ่าหรือทำให้ตายโดยไม่มีเจตนานั้นเป็นเรื่องของเจตนาในการทำผิดทางอาญา เจตนากระทำกับจงใจกระทำจะตีความอนุโลมอย่างเดียวกันมิได้.

ใช้คำว่า “ทุจริต” เพื่อป้องกันมิให้ผู้เอาประกันภัยเถยจิตคิดเป็นโจร[7] แทนที่จะใช้คำว่า “จงใจ”

4.1.3 ความเหมาะสมในการใช้คำว่า “ทุจริต” กับค่าเสียหายเบื้องต้น

ด้วยคำว่า “ทุจริต” มีความเห็นในการให้ความหมายเป็นสองแนวทาง ผู้เขียนจึงวิเคราะห์ความหมายของคำว่า “ทุจริต” ทั้งสองแนวทางว่า จะสอดคล้องต่อการกระทำอันเป็นเหตุในการปฏิเสธการจ่ายค่าสินไหมทดแทน และสอดคล้องต่อการกระทำในการห้ามปฏิเสธการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นของบริษัทหรือไม่ ดังนี้คือ

1) การใช้คำว่า “ทุจริต” กับค่าสินไหมทดแทน

(1) ถ้าความหมายของคำว่า “ทุจริต” นั้นไม่ประกอบด้วยการมุ่งหวังผลประโยชน์

การที่ผู้เอาประกันภัยก่อภัยขึ้นโดยจงใจ ผู้เอาประกันภัยไม่ได้เข้าเสี่ยงภัยหรือประมาทตามธรรมชาติของมนุษย์ ผู้เอาประกันภัยก็ต้องยอมรับผลเสียหายในการกระทำของตนเอง เช่น เจ้าของรถทะเลาะกับภรรยา จึงระบายความโกรธด้วยการทุบรถของตัวเอง การต้องให้บริษัทเข้ามารับผิดชอบด้วยแล้ว ก็จะไม่เป็นธรรมแก่ผู้รับประกันภัย และเป็นการส่งเสริมให้ท้ายเจ้าของทรัพย์ที่ไม่ระมัดระวังดูแลทรัพย์สินของตน เป็นต้น

(2) ถ้าความหมายของคำว่า “ทุจริต” นั้นประกอบด้วยการมุ่งหวังผลประโยชน์

การที่ผู้เอาประกันภัยก่อภัยขึ้นโดยจงใจก็ไม่ควรเรียกร้องได้แล้ว ถ้ายิ่งถ้าผู้เอาประกันภัยมุ่งหวังผลประโยชน์หรือกำไรก็ตามสัญญาด้วยแล้ว แสดงว่าผู้เอาประกันภัยเถยจิตคิดเป็นโจร ตั้งใจจะโกงค่าสินไหมทดแทนจากบริษัท

ดังนั้น ความหมายของคำว่า “ทุจริต” ทั้งสองแนวความเห็นจึงมิได้ขัดต่อการกระทำอันเป็นเหตุในการปฏิเสธการจ่ายค่าสินไหมทดแทน

---

[7] เถยจิต (อ่านว่า เถยยะจิด) แปลว่า จิตคิดจะขโมย ความคิดที่จะลัก โบราณเขียนว่า ไถยจิต เถยจิตหมายถึงความคิดจะถือเอาสิ่งของที่เจ้าของเขามิได้ให้ ด้วยอาการแห่งโจร คือมีเจตนาลัก ฉ้อ โกง ตระบัด เป็นต้น เถยจิตเป็นภาษาพระวินัย เป็นเครื่องพิสูจน์ หรือตัดสินภิกษุว่าล่วงละเมิดพระวินัยในข้อหาว่าลักทรัพย์หรือไม่ โดยดูที่จิตหรือความคิดเช่นนี้ คือพิจารณาว่ามีเถยจิตหรือไม่ ถ้ามีเถยจิตก็ถือว่าผิด ถ้าไม่มีเถยจิตก็ไม่ผิด อ้างอิงจาก พระธรรมกิตติวงศ์ (ทองดี สุรเตโช). พจนานุกรมเพื่อการศึกษาพุทธศาสน์ ชุด คำวัด. สืบค้นเมื่อ 26 เมษายน 2553, จาก **http:// th.wikipedia.org**

2) การใช้คำว่า “ทุจริต” กับค่าเสียหายเบื้องต้น

คำว่า “ทุจริต” มีความหมายได้สองแนวทาง จึงต้องพิจารณาว่าความหมายในแนวทางใดจะสอดคล้องหรือไม่สอดคล้องกับความหมายของค่าเสียหายเบื้องต้น กล่าวคือ

(1) ถ้าความหมายของคำว่า “ทุจริต” นั้นไม่ประกอบด้วยการมุ่งหวังผลประโยชน์

ถ้าผู้เอาประกันภัยก็มิได้ก่อภัยด้วยมุ่งหวังเอาประโยชน์หรือกำไรใดๆ เพียงแต่จงใจให้เกิดภัยนั้นขึ้นแก่ผู้ประสบภัย ยิ่งสมควรที่ผู้ประสบภัยจะต้องได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น ไม่ควรที่จะให้บริษัทยกขึ้นเป็นข้อต่อสู้ในการปฏิเสธการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น เช่น ผู้เอาประกันภัยจงใจขับรถชนคนข้ามถนน สาเหตุจากความโกรธแค้นส่วนตัว คนข้ามถนนควรต้องได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น

(2) ถ้าความหมายของคำว่า “ทุจริต” นั้นประกอบด้วยการมุ่งหวังผลประโยชน์

ค่าเสียหายเบื้องต้นนั้นเป็นเพียงส่วนหนึ่งของค่าสินไหมทดแทน ที่มีลักษณะสำคัญคือ ค่าเสียหายแก่ชีวิต ร่างกายตามความจำเป็นเท่านั้น และมีกฎกระทรวงกำหนดจำนวนที่จำเป็นตามสภาพสังคม ทำให้ค่าเสียหายที่ผู้ประสบภัยจะได้รับก็ได้เท่าที่ได้รับความเสียหายจริงเท่านั้น และถ้าก่อภัยขึ้นโดยมุ่งหวังประโยชน์ทางทรัพย์สินยิ่งเป็นไปไม่ได้เพราะค่าเสียหายเบื้องต้นไม่คุ้มครองความเสียหายแก่ทรัพย์สิน ตัวอย่างเช่น ผู้เอาประกันภัยขับรถชนคนข้ามถนนโดยจงใจเพื่อให้คนข้ามถนนได้รับค่ารักษาพยาบาล ผู้ประสบภัยเสียค่ารักษาพยาบาลเท่าใดก็เบิกได้เท่านั้น เจ้าของรถมิอาจขอรับค่ารักษาพยาบาลได้เลยเพราะมิใช่ผู้ประสบภัย ในกรณีนี้ผู้เอาประกันภัยจึงไม่มีทางได้ประโยชน์จากค่าเสียหายเบื้องต้น เป็นต้น

ดังนั้น ความหมายที่แตกต่างกันของคำว่า “ทุจริต” มีผลต่อค่าสินไหมทดแทนในส่วนของค่าเสียหายเบื้องต้น ถ้าให้ความหมายว่า การกระทำโดยทุจริตประกอบด้วยการมุ่งหวังผลประโยชน์ด้วยแล้ว ก็จะไม่สอดคล้องกับค่าเสียหายเบื้องต้น แต่ถ้าให้ความหมายว่าเพียงมุ่งหมายให้เกิดภัยขึ้นในความหมายเช่นเดียวกับคำว่า “จงใจ” ซึ่งไม่ต้องประกอบด้วยการมุ่งหวังผลประโยชน์ก็จะสอดคล้องกับค่าเสียหายเบื้องต้น

ทั้งนี้ ภายในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถก็มีการใช้คำว่า “จงใจ” ในมาตรา 31 ไว้แล้ว ผู้เขียนจึงวิเคราะห์ว่า เหตุใดจึงมิใช่คำว่า “จงใจ” ในมาตรา 17 ให้เหมือนกันเพื่อที่จะได้สอดคล้องกับค่าเสียหายเบื้องต้น ซึ่งผู้เขียนจะได้กล่าวในหัวข้อถัดไป

4.1.4 เปรียบเทียบมาตรา 17 กับมาตรา 31 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 31 กำหนดให้บริษัทหรือกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีสิทธิไล่เบี้ยเรียกค่าเสียหายเบื้องต้นคืนได้ใน 2 กรณี คือ

กรณีที่ 1 สาเหตุความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลภายนอก

กรณีที่ 2 สาเหตุความเสียหายเกิดขึ้นเพราะความ “จงใจ” หรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของเจ้าของรถ ผู้ขับขี่รถ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสบภัย[8]

1) ความแตกต่างระหว่างมาตรา 17 กับมาตรา 31

บทบัญญัติทั้งสองใช้คำว่า “ประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง” เหมือนกัน แต่ใช้คำแตกต่างกันตรงที่มาตรา 17 ใช้คำว่า “ทุจริต” แต่มาตรา 31 ใช้คำว่า “จงใจ”

2) ผลของการใช้คำแตกต่างกันในกฎหมายฉบับเดียวกัน

บทบัญญัติทั้งสองมาตราดังกล่าว ใช้คำแตกต่างกันในกฎหมายเดียวกัน ย่อมทำให้เข้าใจว่า คำทั้งสองมีความหมายแตกต่างกันถึงไม่ได้ใช้คำเดียวกัน ทำให้อาจตีความได้ว่า บริษัทจะปฏิเสธการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นไม่ได้ ต้องเป็นการกระทำถึงขนาด “ทุจริต” ตามที่บัญญัติไว้ หาใช่เพียงกระทำโดย “จงใจ” ซึ่งถ้าผู้เอาประกันภัยกระทำเพียงโดย “จงใจ” บทบัญญัติมิได้บัญญัติห้ามบริษัทปฏิเสธการจ่ายไว้ บริษัทก็อาจปฏิเสธการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นเพราะกระทำโดย “จงใจ” ได้ เพราะไม่ถึงขนาดกระทำโดย “ทุจริต” ทำให้เกิดความหมายที่ขัดต่อเจตนารมณ์และบริบทในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ในทางตรงกันข้าม การไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้น การกระทำเพียง “จงใจ” ให้เกิดความเสียหาย บริษัทก็สามารถไล่เบี้ยเรียกคืนจากผู้ต้องรับผิดได้แล้ว ผู้ต้องรับผิดไม่ต้องถึงขนาดกระทำโดย “ทุจริต” บริษัทก็เรียกค่าเสียหายเบื้องต้นคืนได้

ทั้งที่จริงแล้วเหตุทั้งสองต้องเป็นเหตุเดียวกัน กฎหมายจึงให้บริษัทอาจปฏิเสธได้ถ้าผู้เอาประกันภัยกระทำโดย “จงใจ” หรือถ้าชดใช้ค่าเสียหายไปแล้วก็ไล่เบี้ยเรียกคืนจากผู้ “จงใจ” ก่อ

---

[8] พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 31 ในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลภายนอกหรือเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของเจ้าของรถ ผู้ขับขี่รถ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสบภัย เมื่อบริษัทได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือค่าสินไหมทดแทนหรือเมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือเมื่อหน่วยงานตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) ได้จ่ายเงินคืนกองทุนตามมาตรา 32 ไปแล้วเป็นจำนวนเงินเท่าใด ให้บริษัท หรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยหรือหน่วยงานตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) แล้วแต่กรณี มีสิทธิไล่เบี้ยเอาแก่บุคคลดังกล่าวหรือมีสิทธิเรียกให้ผู้ประสบภัยคืนเงินดังกล่าวได้.

ความเสียหายนั้นได้ เพียงแต่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ตราขึ้นโดยมีเจตนารมณ์เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นจำนวนที่แน่นอนและทันท่วงที จึงต้องกำหนดห้ามมิให้บริษัทยกความจงใจของผู้เอาประกันภัยเป็นเหตุในการปฏิเสธการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย

4.1.5 วิเคราะห์คำที่เหมาะสมระหว่างคำว่า "ทุจริต" กับคำว่า "จงใจ"

ดังที่กล่าวแล้วในการเปรียบเทียบระหว่างมาตรา 17 และมาตรา 31 ว่า การกระทำของทั้งสองมาตราต้องเป็นการกระทำด้วยเหตุอย่างเดียวกัน ฉะนั้น ในการแก้ไขคำตามมาตรา 17 จะต้องเป็นคำเดียวกันกับมาตรา 31 โดยมีวิธีการแก้ไขสองวิธี คือ

การแก้ไขวิธีที่ 1 แก้ไขคำว่า "ทุจริต" ตามมาตรา 17 เปลี่ยนเป็นคำว่า "จงใจ" เพื่อให้สอดคล้องตามมาตรา 31

การแก้ไขวิธีที่ 2 แก้ไขคำว่า "จงใจ" ตามมาตรา 31 เปลี่ยนเป็นคำว่า "ทุจริต" เพื่อให้สอดคล้องตามมาตรา 17

การแก้ไขวิธีที่ 1 ถ้าแก้ไขมาตรา 17 จากคำว่า "ทุจริต" เป็นคำว่า "จงใจ" ก็จะมีความสัมพันธ์กับค่าเสียหายเบื้องต้นในมาตราดังกล่าว โดยเป็นการแก้ไขปัญหาแนวความเห็นในการตีความหมายของคำว่า ทุจริต ที่ไม่สอดคล้องกับค่าเสียหายเบื้องต้น จากแนวความเห็นที่ว่า การกระทำทุจริตเป็นการกระทำที่มุ่งหมายให้ก่อภัยโดยมุ่งหวังประโยชน์ทางทรัพย์สินหรือการกระทำทุจริตเป็นการกระทำที่มุ่งประโยชน์จากค่าชดเชย ซึ่งแท้จริงแล้วค่าเสียหายเบื้องต้นไม่มีค่าเสียหายแก่ทรัพย์สินและค่าเสียหายเบื้องต้นมีจำนวนตามความจำเป็นเท่านั้น อันมีจำนวนตามที่กฎกระทรวงกำหนดไว้ จึงมิอาจกระทำโดยมุ่งประโยชน์ทางทรัพย์สินหรือประโยชน์เกินความจำเป็น

การใช้คำว่า "จงใจ" แทนจึงเป็นการตัดปัญหาการตีความคำว่า "ทุจริต" เดิมที่มีอยู่ และการใช้คำว่า "จงใจ" ก็มีความหมายที่เห็นสอดคล้องเป็นทางเดียวกันว่า เป็นการกระทำที่รู้สำนึกในการกระทำก็พอ ไม่มีแนวความหมายถึงการกระทำเพื่อมุ่งหวังประโยชน์จากทรัพย์สินหรือประโยชน์อย่างอื่น จึงทำให้สอดคล้องกับค่าเสียหายเบื้องต้นอย่างแน่แท้

นอกจากนี้คำว่า "จงใจ" ยังเป็นคำที่ใช้ทางแพ่ง ทั้งในเรื่องการกระทำอันเป็นละเมิดและในการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายอยู่แล้ว ซึ่งการชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นก็เป็นเรื่องค่าเสียหายทางแพ่งเช่นเดียวกัน จึงไม่เกิดปัญญาทับซ้อนความหมายกับทางอาญา อย่างคำว่า "ทุจริต" ที่มีการนิยามความหมายในทางอาญาไว้เฉพาะ ซึ่งเป็นสาเหตุอย่างหนึ่งที่ทำให้เป็นที่ของแนวความเห็นความหมายของคำว่า "ทุจริต" ในมาตรา 17 ว่ามีความหมายตามประมวลกฎหมายอาญา

การแก้ไขวิธีที่ 2 ถ้าแก้ไขมาตรา 31 จากคำว่า “จงใจ” เป็นคำว่า “ทุจริต” ก็มีผลอยู่ประการหนึ่งทำให้เกิดความสอดคล้องเป็นคำเดียวกัน เริ่มตั้งแต่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 879 ข้อต่อสู้ในการปฏิเสธการจ่ายค่าสินไหมทดแทนของผู้รับประภัยภัย ซึ่งใช้คำว่า “ทุจริต” สอดคล้องกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ มาตรา 17 ที่ห้ามผู้รับประกันภัยยกข้อต่อสู้จากเหตุ “ทุจริต” ของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ในการปฏิเสธการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น สอดคล้องร้อยเรียงมาถึงการไล่เบี้ยเรียกคืนตามมาตรา 31

แต่อย่างไรก็ดี ปัญหาแนวความเห็นในการตีความหมายของคำว่า “ทุจริต” ในแนวความเห็นที่เป็นการกระทำเพื่อประโยชน์ทางทรัพย์สินอันไม่สอดคล้องกับลักษณะของค่าเสียหายเบื้องต้นยังคงอยู่ และจะก่อให้เกิดปัญหาในการตีความหมายของคำว่า “ทุจริต” ในการไล่เบี้ยเรียกคืน จะเลือกใช้ความหมายตามแนวความเห็นใด โดยจะต้องคำนึงถึงเงื่อนไขในการตีความคำว่า “ทุจริต” ตามมาตรา 17 และมาตรา 31 ให้ไปในแนวความเห็นเดียวกันเท่านั้น นอกจากนี้ในการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายในทางแพ่งก็มิได้ใช้คำว่า “ทุจริต” เป็นเหตุพิจารณาในการมีสิทธิไล่เบี้ยเรียกคืนแต่อย่างใด ก็จะเกิดปัญหาความไม่สอดคล้องกันอีกประการหนึ่ง

ผู้เขียนเห็นว่า เห็นด้วยกับการแก้ไขวิธีที่ 1 มากกว่าการแก้วิธีที่ 2 เพราะแม้วิธีที่ 2 จะมีข้อดีที่ทำให้เกิดความสอดคล้องกันระหว่างประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 879 กับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ มาตรา 17 และมาตรา 31 แต่ปัญหาในการตีความที่มีอยู่เดิมจะยังมิได้รับการแก้ไข และยังก่อให้เกิดปัญหาในการตีความเพิ่มขึ้นไปอีก ส่วนการแก้ไขตามวิธีที่ 1 แม้จะไม่ได้ใช้คำเดียวกับที่ใช้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 879 ที่บัญญัติคำว่า “ทุจริต” อยู่แล้วก็ตาม แต่เนื่องด้วยที่ผู้เขียนได้วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างสองแนวความเห็นในการตีความหมายของคำว่า “ทุจริต” กับ “ค่าสินไหมทดแทน” (หัวข้อ “การใช้คำว่า “ทุจริต” กับค่าสินไหมทดแทน”) ก็จะเห็นได้ว่าทั้งสองแนวความเห็นนั้นไม่มีผลขัดแย้งกับค่าสินไหมทดแทน แต่มีแนวความเห็นหนึ่งที่ขัดแย้งเฉพาะกับค่าเสียหายเบื้องต้น ซึ่งการแก้ไขวิธีที่ 1 ก็มิได้ทำให้เกิดความหมายที่ขัดแย้งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เพราะเป็นเพียงการเจาะจงเอาเฉพาะความหมายของคำว่า “ทุจริต” ในแนวทางหมายถึงการกระทำโดย “จงใจ” เท่านั้น เพื่อให้มีความหมายที่สอดคล้องกับค่าเสียหายเบื้องต้น

4.1.6 บุคคลผู้กระทำ “ทุจริต”

นอกจากนี้ มาตรา 17 กำหนดห้ามมิให้บริษัทยกความทุจริตหรือประมาทเลินเล่อของ “ผู้เอาประกันภัย” เพียงบุคคลเดียวเท่านั้น มิได้ห้ามบริษัทยกความทุจริตของบุคคลที่เกี่ยวข้องอื่นๆ

ปัญหาดังกล่าวเมื่อเปรียบเทียบกับมาตรา 879 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งผู้เขียนพบว่า แนวคำพิพากษาศาลฎีกาได้วินิจฉัยตีความอย่างเคร่งครัดว่า บริษัทมีสิทธิยกเหตุความจงใจเฉพาะของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ได้เท่านั้น แต่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยภัยจากรถ มิได้มีบทบัญญัติว่า ถ้ากรณีที่พระราชบัญญัติดังกล่าวมิได้บัญญัติเรื่องใดไว้ก็ให้เป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ทำให้เกิดปัญหาตามว่า หากเกิดจากความทุจริตของผู้อื่นซึ่งมิใช่ผู้เอาประกันภัย อาจทำให้บริษัทปฏิเสธการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นเสียได้ เพราะห้ามยกความทุจริตของผู้เอาประกันภัยเท่านั้น แม้อาจนำมาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาประกอบ เพื่อแก้ไขข้อบกพร่องอุดช่องว่าง แต่ก็ทำให้ต้องตีความโดยเทียบเคียงกันอีกครั้ง แทนที่จะชัดเจนตั้งแต่ในพระราชบัญญัตินั้นเสียแต่แรก ทั้งที่เป็นกฎหมายเฉพาะซึ่งต้องตีความเคร่งครัดเสียยิ่งกว่ากฎหมายทั่วไป

ด้วยเหตุดังกล่าว ในมาตรา 17 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 การใช้คำว่า “ทุจริต” ถ้าแปลความหมายของคำว่า ทุจริต หมายถึง การกระทำโดยมุ่งหวังผลประโยชน์หรือกำไรด้วยแล้ว อันมีความหมายแตกต่างจากการกระทำโดยจงใจ ก็จะไม่สอดคล้องกับค่าเสียหายเบื้องต้น และการใช้คำที่แตกต่างกับคำว่า “จงใจ” ตามมาตรา 31 ภายในกฎหมายฉบับเดียวกัน ยิ่งทำให้เกิดการแปลความหมายของคำว่าการกระทำโดยทุจริตแตกต่างจากการกระทำโดยจงใจเพิ่มขึ้นไปอีก ส่งผลให้ยิ่งย้ำความหมายในทางที่ไม่สอดคล้องกับค่าเสียหายเบื้องต้นอีกครั้ง ดังนั้นผู้เขียนเห็นว่า ควรที่จะมีการใช้คำว่า “จงใจ” ในมาตรา 17 เสียมากกว่าคำว่า “ทุจริต” เพื่อให้สอดคล้องกับค่าเสียหายเบื้องต้นอันเป็นเพียงส่วนหนึ่งของค่าสินไหมทดแทน

4.2 ปัญหาเกี่ยวกับบุคคลผู้มีหน้าที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กำหนดให้เจ้าของรถเป็นผู้มีหน้าที่ต้องจัดทำประกันความเสียหาย

4.2.1 การเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้น

กฎหมายได้กำหนดการเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นไว้ ซึ่งผู้เขียนพบปัญหาในการเรียกร้องดังนี้

1) ผู้ประสบภัย

ถ้า “ผู้ขับขี่” หรือ “เจ้าของรถ” ได้รับความเสียหายจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งที่บรรทุกหรือติดตั้งในรถนั้น “ผู้ขับขี่” หรือ “เจ้าของรถ” ก็เป็นผู้ประสบภัย จึงมีสิทธิขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นได้

2) กระบวนการขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นในกรณีที่รถมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหาย

(1) การขอรับค่าเสียหายเบื้อต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

ผู้ประสบภัยขอรับค่าเสียหายจากองทุนทดแทนผู้ประสบภัยไว้ 6 กรณี ตามมาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งมีกรณีที่เกี่ยวกับการที่เจ้าของรถไม่จัดทำประกันความเสียหาย 2 กรณี คือ กรณีแรกตาม มาตรา 23 (1) และกรณีที่สองตาม มาตรา 23 (3) บัญญัติว่า

(2) บทบัญญัติที่กำหนดให้เจ้าของรถจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น

ตามมาตรา 23 (1) จะเห็นได้ว่า พระราชบัญญัติได้กำหนดให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น โดยมีเงื่อนไขสำคัญว่า **“เจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น”** และตามมาตรา 23 (3) จะเห็นได้ว่า พระราชบัญญัติกำหนดให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น โดยมีเงื่อนไขสำคัญว่า “**รถนั้นไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถ**” ซึ่งเมื่อพิจารณาประกอบกับ มาตรา 26 แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าว กำหนดว่า **“ในกรณีที่เจ้าของรถ...ไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย... ตามมาตรา 23 (1) ...หรือกรณีที่เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยเพราะเหตุตามมาตรา 23 (3) ...ให้นายทะเบียนเรียกเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายไปคืนจากเจ้าของรถ”**

ดังนั้น กฎหมายจึงกำหนดแค่เพียงหน้าที่ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเท่านั้น โดยมิได้กำหนดความรับผิดของเจ้าของรถ และกำหนดหน้าที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยไล่เบี้ยเรียกค่าเสียหายเบื้องต้นคืนจากเจ้าของรถ

4.2.2 บุคคลผู้มีหน้าที่ในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น

จากบทบัญญัติมาตรา 23 (1) และมาตรา 23 (2) ก่อให้เกิดปัญหาว่า เมื่อไม่มีบทบัญญัติใดบัญญัติให้เจ้าของรถมีความรับผิดในค่าเสียหายเบื้องต้นไว้โดยชัดเจน แล้วเหตุใดเจ้าของรถจึงต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย หรือเจ้าของรถต้องชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย และในกรณีที่ผู้ประสบภัยไม่ได้ขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย แต่ได้เรียกร้องจากเจ้าของรถโดยตรง ผู้ประสบภัยมีสิทธิเรียกร้องจากเจ้าของรถหรือไม่ ผู้เขียนได้วิเคราะห์ดังต่อไปนี้

4.2.2.1 ความรับผิดของเจ้าของรถต่อผู้ประสบภัย

เมื่อเกิดคาวามเสียหายแก่ผู้ประสบภัย ผู้เขียนเปรียบเทียบความรับผิดของเจ้าของรถในค่าเสียหายเบื้องต้นและความรับผิดทางละเมิดได้ดังนี้

1) ความรับผิดในค่าเสียหายเบื้องต้น

เจ้าของรถจะถูกเรียกให้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นก็ต่อเมื่อ ผู้ประสบภัยขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเท่านั้น ทั้งนี้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ก็มิได้ให้สิทธิแก่ผู้ประสบภัยในการเรียกค่าเสียหายเบื้องต้นจากเจ้าของรถได้ด้วยตนเอง

2) ความรับผิดทางละเมิด

ถ้าเจ้าของรถมิใช่ผู้ขับขี่หรือครอบครองรถขณะก่อความเสียหาย หรือเจ้าของรถมิได้เป็นผู้กระทำละเมิดต่อผู้ประสบภัย เจ้าของรถก็ไม่มีความรับผิดทางละเมิด ผู้ประสบภัยจึงไม่อาจฟ้องร้องโดยอ้างหลักความรับผิดทางละเมิด บังคับให้เจ้าของรถรับผิดในค่าเสียหายเบื้องต้น

4.2.2.2 เหตุผลในการกำหนดให้เจ้าของรถมีส่วนชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้น

ผู้เขียนเห็นว่า เบี้ยประกันภัยส่วนหนึ่งที่บริษัทได้รับจากการจำหน่ายกรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จะถูกหักส่งเข้าสบทบกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เจ้าของรถที่ฝ่าฝืนไม่จัดให้มีการประกันความเสียหายไว้จึงมิได้จ่ายเบี้ยประกันภัยแก่บริษัท เจ้าของรถจึงไม่ได้ร่วมช่วยเหลือกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย การที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยต้องนำเงินจากเจ้าของรถคนอื่นๆ มาจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย จึงไม่เป็นธรรมต่อเจ้าของรถคันอื่นๆ จึงต้องให้เจ้าของรถมามีส่วนรับผิดชอบค่าเสียหายเบื้องต้นที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายไป นอกจากนี้ กฎหมายบังคับให้เจ้าของรถเป็นผู้มีหน้าที่จัดทำประกันความเสียหาย แต่เมื่อเจ้าของรถฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตาม ย่อมแสดงถึงความไม่รับผิดชอบต่อสังคมหรือต่อผู้เสียหาย จึงควรกำหนดให้เจ้าของรถมีส่วนรับผิดชอบค่าเสียหายเบื้องต้น อันเป็นการลงโทษที่ไม่ทำหน้าที่ของพลเมืองของสังคมอันดี

4.2.2.3 การแก้ไขบทบัญญัติมาตรา 23 (1)

1) ความแตกต่างของบทบัญญัติมาตรา 23 (1) ก่อนและหลังแก้ไข

มีการแก้ไขความตอนต้นในส่วน **“เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหาย”** แก้ไขเปลี่ยนเป็น **“รถนั้นมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหาย”**

2) เปรียบเทียบบทบัญญัติมาตรา 23 (1) ก่อนและหลังแก้ไข

ตามบทบัญญัติเดิม เมื่อเจ้าของรถมีส่วนก่อความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยด้วยตนเอง ย่อมมีโอกาสที่เจ้าของรถจะตกเป็นผู้ละเมิดเสียเองและต้องรับผิดต่อผู้ประสบภัยในที่สุด เจ้าของรถจึงควรมีส่วนร่วมในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจึงสมควรที่เรียกค่าเสียหายเบื้องต้นจากเจ้าของรถ ถ้าในท้ายที่สุดผลพิสูจน์ปรากฏว่าเจ้าของรถไม่ผิด เจ้าของรถก็สามรถเรียกคืนจากผู้ต้องรับผิดต่อไปได้

4.2.2.4 ความรับผิดของเจ้าของรถตามร่างพระราชบัญญัติเดิม

การร่างพระราชบัญญัติเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเป็นร่างพระราชบัญญัติที่ใช้ระยะเวลาในการพิจารณายาวนาน โดยเริ่มตั้งแต่กระทรวงพาณิชย์เสนอร่างพระราชบัญัติ และต่อมาสำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติก็เสนอร่างพระราชบัญญัติ ซึ่งทั้งสองร่างพระราชบัญญัติแต่เดิมนั้นมีการกำหนดความรับผิดของเจ้าของรถอย่างชัดเจนกล่าวคือ

1) ร่างพระราชบัญญัติที่เสนอโดยกระทรวงพาณิชย์

กระทรวงพาณิชย์เสนอ “ร่างพระราชบัญญัติการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถยนต์ พ.ศ. ...” เมื่อปี พ.ศ. 2513 ซึ่งมีมาตราสำคัญที่บัญญัติความรับผิดของเจ้าของรถไว้ สรุปใจความสำคัญแต่ละมาตราได้ดังนี้

(1) ร่างบทบัญญัติ

มาตรา 15 ในกรณีที่มีอุบัติเหตุอันเกิดจากรถยนต์ ให้เจ้าของรถยนต์คันที่ก่อความเสียหายจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย โดยไม่ต้องพิจารณาความผิดหรือความประมาทเลินเล่อใดๆ[9]

---

[9] มาตรา 15 วรรคหนึ่ง ในกรณีที่มีอุบัติเหตุอันเกิดจากรถยนต์ ให้เจ้าของรถยนต์คันที่ก่อให้เกิดควาเสียหายจ่ายค่าเสียหาเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยในจำนวนไม่เกินจำนวนสองหมื่นห้าพันบาทต่อผู้ประสบภัยหนึ่งคน โดยไม่ต้องพิจารณาความผิดหรือความประมาทเลินเล่อใดๆ.

มาตรา 16 เจ้าของรถยนต์ต้องรับผิดชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย แม้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นจะเกิดจากการที่บุคคลอื่นเป็นผู้ขับขี่หรือใช้รถยนต์นั้นเว้นแต่รถยนต์ถูกลักไปและเจ้าของรถร้องทุกข์ไว้แล้ว[10]

มาตรา 17 ในกรณีที่รถยนต์ทั้งสองคันขึ้นไปก่อความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย และการสอบสวนไม่ปรากฏว่ารถยนต์คันใดเป็นผู้ก่อความเสียหายขึ้น ให้เจ้าของรถยนต์ทุกคันที่ก่อความเสียหายขึ้นต้องร่วมรับผิดชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นในส่วนเท่าๆ กันให้แก่ผู้ประสบภัย[11]

มาตรา 21 ในการขอรับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้น ให้ผู้ประสบภัยยื่นคำขอรับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นต่อเจ้าของรถยนต์คันที่ก่อให้เกิดความเสียหายหรือบริษัทแล้วแต่กรณี[12]

มาตรา 31 ให้เจ้าของรถยนต์ดำเนินการให้บริษัทชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นแทนเจ้าของรถยนต์ภายในเจ็ดวัน[13]

---

[10] มาตรา 16 เจ้าของรถยนต์ต้องรับผิดชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ แม้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นจะเกิดจากการที่บุคคลอื่นเป็นผู้ขับขี่หรือผู้ใช้รถยนต์นั้นและไม่ว่าเจ้าของรถยนต์นั้นจะได้ดำเนินการตามมาตรา 6 หรือจะได้ให้ความยินยอมหรือไม่ก็ตาม เว้นแต่ความเสียหายเกิดขึ้นจากรถยนต์ที่ถูกลักไป และเจ้าของรถยนต์ได้ร้องทุกข์ต่อเจ้าพนักงานตามระเบียบแล้วหรือเจ้าของรถยนต์สามารถพิสูจน์ได้ว่ารถยนต์นั้นได้ถูกลักไปก่อนเกิดอุบัติเหตุนั้น เมื่อเจ้าของรถยนต์ได้ทราบว่ารถยนต์ถูกลักไป ให้ดำเนินการร้องทุกข์ต่อเจ้าพนักงานตามระเบียบโดยมิชักช้าและแจ้งต่อคณะกรรมการหากรถยนต์นั้นได้ถูกตามพบแล้วก็ให้เจ้าของรถยนต์ดำเนินการตามวิธีเดียวกัน.

[11] มาตรา 17 ในกรณีที่รถยนต์ตั้งแต่สองคันขึ้นไปก่อความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยตามมาตรา 14 และการสอบสวนไม่ปรากฏว่ารถยนต์คันใดเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น ให้เจ้าของรถยนต์ทุกคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นต้องร่วมรับผิดชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นในส่วนเท่าๆ กันให้แก่ผู้ประสบภัย แต่ถ้าปรากฏต่อมาว่ารถยนต์คันใดเป็นคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นขึ้นให้เจ้าของรถยนต์คันนั้นรับผิดหรือร่วมกันรับผิดชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นคืนให้แก่เจ้าของรถยนต์คันซึ่งได้ชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นหรือได้ร่วมกันชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นนั้นไปทันที.

[12] มาตรา 21 วรรคหนึ่ง ในการขอรับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้น ให้ผู้ประสบภัยยื่นคำขอรับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นโดยระบุจำนวนเงินที่ประสงค์จะขอรับมาตรา 15 วรรคสอง ต่อเจ้าของรถยนต์คันที่ก่อให้เกิดความเสียหายหรือบริษัทแล้วแต่กรณี พร้อมกับแนบเอกสารหลักฐาน.

[13] มาตรา 31 วรรคหนึ่ง ในกรณีที่เจ้าของรถยนต์ต้องรับผิดชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้เจ้าของรถยนต์ดำเนินการให้บริษัทชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นแทนเจ้าของรถยนต์ภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่เจ้าของรถยนต์ได้รับคำขอรับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นตามจากผู้ประสบภัยภัยตามมาตรา 21.

(2) วิเคราะห์ความรับผิดในค่าเสียหายเบื้องต้นของเจ้าของรถ

จากร่างพระราชบัญญัติที่เสนอโดยกระทรวงพาณิชย์ กรณีที่เจ้าของรถไม่จัดทำประกันความเสียหายไว้ มีบทบัญญัติที่กำหนดให้เจ้าของรถมีความรับผิดในค่าเสียหายเบื้องต้นไว้อย่างชัดเจน เจ้าของรถเป็นผู้มีหน้าที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย ผู้ประสบภัยก็สามารถยื่นคำขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากเจ้าของรถได้โดยตรง เจ้าของรถไม่อาจยกข้อต่อสู้ว่าตนเองมิใช่ผู้ขับขี่จึงไม่ต้องรับผิดค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยไม่ได้ หรือแม้แต่กรณีที่รถสองคันขึ้นไปเฉี่ยวชนกัน ซึ่งไม่ทราบว่าฝ่ายใดเป็นฝ่ายผิด เจ้าของรถแต่ละฝ่ายก็มีหน้าที่ร่วมกันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจำนวนเท่าๆ กัน

2) ร่างพระราชบัญญัติที่เสนอโดยสำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ

สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติเสนอ “ร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ พ.ศ. ...” เมื่อปี พ.ศ. 2534 ซึ่งมีมาตราสำคัญที่บัญญัติความรับผิดของเจ้าของรถไว้ สรุปใจความสำคัญแต่ละมาตราได้ดังนี้

(1) ร่างบทบัญญัติ

มาตรา 15 ให้เจ้าของรถหรือบริษัทแล้วแต่กรณีชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด[14]

มาตรา 17 ในการขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น ให้ผู้ประสบภัยยื่นคำขอรับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นต่อเจ้าของรถคันที่ก่อความเสียหายหรือบริษัทแล้วแต่กรณี[15]

มาตรา 19 เจ้าของรถหรือบริษัทแล้วแต่กรณีต้องชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย แม้ว่ามีบุคคลอื่นเป็นผู้ขับขี่ก็ตาม เว้นแต่รถถูกลักทรัพย์ไป[16]

---

[14] มาตรา 15 วรรคหนึ่ง ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดจากรถ ให้เจ้าของรถหรือบริษัทหรือนายทะเบียนแล้วแต่กรณีชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด.

[15] มาตรา 17 วรรคหนึ่ง ในการขอรับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้น ให้ผู้ประสบภัยยื่นคำขอรับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นโดยระบุจำนวนเงินที่ประสงค์จะขอรับมาตรา 22 ต่อเจ้าของรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายหรือบริษัทแล้วแต่กรณี พร้อมกับแนบเอกสารหลักฐาน.

[16] มาตรา 19 เจ้าของรถหรือบริษัทหรือนายทะเบียนแล้วแต่กรณีต้องชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัตินี้ แม้ว่าความเสียหายนั้นจะเกิดจากการที่บุคคลอื่นเป็นผู้ขับขี่ก็ตาม เว้นแต่ความเสียหายนั้นจะเกิดจากรถที่ถูกลักทรัพย์ ยักยอกทรัพย์ กรรโชกทรัพย์ ฉ้อโกงทรัพย์ รีดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และเจ้าของรถได้ร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวนไว้แล้ว.

มาตรา 30 ผู้ประสบภัยหรือผู้ที่อยู่ในรถมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้กับบริษัทโดยตรง ให้บริษัทชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นแทนเจ้าของรถภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับคำขอรับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นจากผู้ประสบภัยหรือผู้ที่อยู่ในรถ[17]

(2) วิเคราะห์ความรับผิดในค่าเสียหายเบื้องต้นของเจ้าของรถ

จากร่างพระราชบัญญัติที่เสนอโดยสำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ กรณีที่เจ้าของรถไม่จัดทำประกันความเสียหายไว้ มีบทบัญญัติที่กำหนดให้เจ้าของรถมีความรับผิดในค่าเสียหายเบื้องต้นไว้อย่างชัดเจนเช่นเดียวกันกับร่างที่เสนอโดยกระทรวงพาณิชย์ และมีวิธีการขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากเจ้าของรถได้โดยตรงเช่นเดียวกัน

ร่างพระราชบัญญัติที่เสนอโดยสำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติในปี พ.ศ. 2534 จึงยังคงให้เจ้าของรถมีความรับผิดในค่าเสียหายเบื้องต้นโดยตรงอย่างชัดเจนเช่นเดียวกับร่างพระราชบัญญัติที่เสนอโดยกระทรวงพาณิชย์เมื่อปี พ.ศ. 2513

3) ร่างพระราชบัญญัติที่ผ่านการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ร่างพระราชบัญญัติผ่านการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาในปี พ.ศ. 2535 ซึ่งปรากฏว่า ความรับผิดของเจ้าของรถที่กำหนดชัดเจนใจร่างพระราชบัญญัติได้ถูกแก้ไขเปลี่ยนแปลง ดังปรากฏในมาตราดังต่อไปนี้

(1) ร่างบทบัญญัติ

มาตรา 20 (1) ให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายค่าเสียเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย เมื่อเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย มิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายและเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย[18]

มาตรา 24 ให้ขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นภายใน 180 วัน[19]

---

[17] มาตรา 30 ผู้ประสบภัยหรือผู้ที่อยู่ในรถมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้กับบริษัทโดยตรง ให้บริษัทชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นแทนเจ้าของรถภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับคำขอรับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นจากผู้ประสบภัย หรือผู้ที่อยู่ในรถ.

[18] มาตรา 20 ในกรณีดังต่อไปนี้ให้จ่ายค่าเสียเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุน

(1) เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย มิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 6 หรือมาตรา 8 และเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน.

นอกจากนี้มาตราอื่นจะกำหนดให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีอำนาจไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นจากเจ้าของรถ

(2) วิเคราะห์ความรับผิดในค่าเสียหายเบื้องต้นของเจ้าของรถ

จากร่างพระราชบัญญัติที่ผ่านการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา จะเห็นได้ว่าไม่มีบทบัญญัติใดกำหนดให้เจ้าของรถมีความรับผิดในค่าเสียหายเบื้อต้นอย่างชัดเจน เพียงแต่กำหนดให้กรณีที่เจ้าของรถเป็นผู้ก่อความเสียหายเสียเองซึ่งมิได้จัดทำประกันความเสียหายและไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ผู้ประสบภัยจึงจะมีสิทธิขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้ และจากร่างดังกล่าวในการขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นก็มิได้บัญญัติให้ขอรับจากเจ้าของรถโดยตรง

4) เปรียบเทียบร่างพระราชบัญญัติกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่ผ่านการพิจารณาจากสภานิติบัญญัติแล้วจะเห็นได้ว่า บทบัญญัติกำหนดความรับผิดของเจ้าของรถไม่ชัดเจนและผู้ประสบภัยไม่สามารถเรียกร้องจากเจ้าของรถโดยตรงเช่นเดียวกับร่างพระราชบัญญัติที่ผ่านการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา อันเป็นการแตกต่างจากร่างพระราชบัญญัติที่เสนอโดยสำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติในปีและร่างพระราชบัญญัติที่เสนอโดยกระทรวงพาณิชย์ซึ่งกำหนดความรับผิดในค่าเสียหายเบื้องต้นของเจ้าของรถไว้อย่างชัดเจน

4.2.2.5 ความรับผิดของผู้ขับขี่ต่อผู้ประสบภัย

เมื่อเกิดคาวามเสียหายแก่ผู้ประสบภัย ผู้เขียนเปรียบเทียบความรับผิดของผู้ขับขี่ในค่าเสียหายเบื้องต้นและความรับผิดทางละเมิดได้ดังนี้

1) ความรับผิดในค่าเสียหายเบื้องต้น

ผู้ขับขี่เป็นผู้ก่อความเสียหายโดยตรงแก่ผู้ประสบภัย แต่บทบัญญัติมิได้กำหนดเงื่อนไขว่า “ผู้ขับขี่ไม่ยอมรับผิดและไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย” และถ้าผู้ประสบภัยขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ก็มิได้กำหนดให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเรียกค่าเสียหายเบื้องต้นจากผู้ขับขี่แต่อย่างใด

---

[19] มาตรา 24 การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัตินี้ ผู้ประสบภัยต้องร้องขอภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่ที่มีความเสียหายเกิดขึ้น.

2) ความรับผิดทางละเมิด

การพิสูจน์ความรับผิดทางละเมิดในอุบัติเหตุทางจราจร มุ่งพิสูจน์ความผิดของผู้ขับขี่เป็นหลัก มิได้มุ่งพิสูจน์ความรับผิดของเจ้าของรถ ผู้ขับขี่จึงเป็นผู้ควรรับผิดชอบต่อค่าเสียหายแก่ผู้ประสบภัยโดยตรง โดยเฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้นอันจำเป็นแก่ผู้ประสบภัย เพราะในที่สุดตนอาจต้องตกเป็นผู้ต้องรับผิดเสียเอง

4.2.2.6 เปรียบเทียบความรับผิดในค่าเสียหายเบื้องต้นระหว่างเจ้าของรถกับผู้ขับขี่

เมื่อเกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่มิได้จัดทำประกันความเสียหายตามกฎหมายนี้ ผู้ขียนเปรียบเทียบความรับผิดในค่าเสียหายเบื้องต้นระหว่างเจ้าของรถกับผู้ขับขี่ดังนี้

1) การดำเนินการของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่าง “ผู้ขับขี่” และ “เจ้าของรถ” กับการดำเนิน การของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ผู้เขียนพบว่า กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเรียกเฉพาะเจ้าของรถจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น มิได้เรียกให้ผู้ขับขี่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแต่อย่างใด ถ้าเจ้าของรถไม่จ่ายก็ต้องถูกกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเรียกค่าเสียหายเบื้องต้นคืนพร้อมเงินเพิ่มอีกในภายหลัง เจ้าของรถจะถูกยึดรถและมาตรการบังคับทางปกครองยึดอายัดทรัพย์สินของเจ้าของรถ

2) การเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นโดยไม่ผ่านกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

ผู้ประสบภัยไม่มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นจากเจ้าของรถด้วยตนเอง และในกรณีของผู้ขับขี่ก็เช่นเดียวกัน มิได้มีบทบัญญัติใด กำหนดให้ผู้ขับขี่มีความรับผิดในค่าเสียหายเบื้องต้นเสียเลย และกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยก็ไม่มีหน้าที่เรียกให้ผู้ขับขี่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น แต่ทั้งนี้ ผู้ประสบภัยมีสิทธิฟ้องร้องต่อศาลเรียกค่าสินไหมทดแทนตามความรับผิดทางละเมิดจากผู้ขับขี่โดยตนเองได้

4.2.2.7 บทลงโทษกรณีรถที่ไม่จัดทำประกันความเสียหาย

กฎหมายได้กำหนดบทลงโทษแก่เจ้าของรถและผู้ขับขี่กล่าวคือ

1) บทลงโทษแก่เจ้าของรถ

กรณีที่เจ้าของรถฝ่าฝืนไม่ได้จัดรถให้มีการประกันความเสียหาย เจ้าของรถมีความผิดทางอาญาไว้แล้ว ตามมาตรา 37 กำหนดระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท รัฐจึงกำหนดบทลงโทษความผิดทางอาญาไว้โดยเฉพาะแล้ว การกล่าวเพียงว่า การให้เจ้าของรถให้รับผิดในค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นการลงโทษนั้นไม่ถูกต้อง

2) บทลงโทษแก่ผู้ขับขี่

ในกรณีของผู้ใช้รถหรือผู้ขับขี่ ก็เช่นเดียวกัน มาตรา 39 กำหนดระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ย่อมแสดงให้เห็นได้ว่า ผู้ใช้รถหรือผู้ขับขี่รถก็มีหน้าที่ต้องตรวจว่ารถที่ตนใช้นั้นมีการประกันความเสียหายหรือไม่ การที่ฝ่าฝืนนำรถไปใช้ก็เป็นความผิดขึ้นแล้ว เหมือนกับกรณีเจ้าของรถ แม้ยังไม่เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยก็ตาม และถ้าเอารถไปใช้แล้วเกิดความเสียหายต่อผู้ประสบภัย ผู้ขับขี่เองเป็นผู้กระทำละเมิดต่อผู้ประสบภัย ผู้ขับก็ยิ่งสมควรที่ต้องมีความรับผิดค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยด้วย ดังนั้น รัฐเองก็เห็นว่าผู้ขับขี่เองก็มีความผิดเมื่อฝ่าฝืนใช้รถที่ไม่มีประกันความเสียหาย แต่รัฐกลับมิได้กำหนดให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเรียกค่าเสียหายเบื้องต้นจากผู้ขับขี่แต่อย่างใด

4.2.3 การใช้สิทธิของเจ้าของรถในไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นคืน

กรณีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นโดยกองทุนทดแทนผู้ประสบและบริษัท มีบทบัญญัติชัดเจน ทั้งในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น และยังมีบทบัญญัติชัดเจนในการดำเนินการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นด้วย ดังนี้คือ

1) กรณีบริษัทผู้รับประกันภัย

บริษัทสามารถดำเนินการไล่เบี้ยเรียกค่าเสียหายเบื้องต้นคืนได้ตาม มาตรา 31

2) กรณีกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

กำหนดสิทธิไล่เบี้ยเรียกคืนได้สองกระบวนการ คือ

(1) กระบวนการแรก เรียกคืนจากเจ้าของรถและยังมีอำนาจยึดรถของเจ้าของรถจนกว่าเจ้าของรถจะชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นและมีอำนาจนำรถขายทอดตลาดได้ อาศัยอำนาจ ตามมาตรา 28 29 และ 30 นอกจากนี้ยังมีอำนาจยึดทรัพย์สินอื่นๆ ของเจ้าของรถได้ตาม “ระเบียบสำนักงาน คปภ. ว่าด้วยการใช้มาตรการบังคับทางปกครองโดยการยึดหรืออายัดและขายทอดตลาดทรัพย์สินตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 พ.ศ. 2551”

(2) กระบวนการที่สอง กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเรียกจากผู้ต้องรับผิดตามมาตรา 31

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีบทบัญญัติรับรองการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นทั้งสองกระบวนการไว้อย่างชัดเจน

3) กรณีเจ้าของรถ

นอกจากมิได้มีบทบัญญัติมาตราใดกำหนดให้เจ้าของรถมีความรับผิดในค่าเสียหายเบื้องต้นไว้ชัดเจน ผู้เขียนพบว่ามิได้มีบทบัญญัติไว้เป็นพิเศษรับรองสิทธิแก่เจ้าของรถไว้โดย

ชัดเจนอีกด้วย เนื่องมาตรา 31 มิได้บัญญัติรับรองสิทธิของเจ้าของรถไว้ ดังนั้น เจ้าของรถต้องอาศัยการรับช่วงสิทธิในการไล่เบี้ยเรียกคืนตามหลักทั่วไป ซึ่งทำให้เกิดปัญหาดังนี้ คือ

(1) กรณีเกิดความเสียหายขึ้นแก่ผู้ประสบภัย เจ้าของรถซึ่งมิใช่ผู้ขับขี่ยินยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยทันที โดยไม่มีบทบัญญัติใดให้เจ้าของรถมีความรับผิดในค่าเสียหายเบื้องต้น และเจ้าของรถก็มิใช่ผู้กระทำละเมิดแก่ผู้ประสบภัย ทำให้เจ้าของรถไม่มีความรับผิดต่อผู้ประสบภัย เจ้าของรถจึงมิได้รับช่วงสิทธิที่ผู้ประสบภัยอย่างแท้จริง และกรณีนี้ก็ไม่อยู่ภายใต้บังคับมาตรา 31

(2) กรณีผู้ประสบภัยยื่นขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นต่อกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถจึงเรียกให้เจ้าของรถจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยภายใน 7 วัน หากเจ้าของรถจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยทันที เจ้าของรถก็มิได้รับช่วงสิทธิจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเพราะกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยยังมิได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น และกรณีนี้ไม่อยู่ภายใต้บังคับมาตรา 31

(3) กรณีกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยแล้ว และเจ้าของรถชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นพร้อมเงินเพิ่มคืน ส่งผลให้เกิดปัญหาว่าเจ้าของรถรับช่วงสิทธิจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเพื่อดำเนินการตามมาตรา 31 ได้หรือไม่ เมื่อมาตรา 31 มิได้รับรองสิทธิเจ้าของรถไว้อย่างชัดเจน และเจ้าของรถก็มิอาจรับช่วงสิทธิในการดำเนินการบังคับมาตรการทางปกครองของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

4.2.4 เปรียบเทียบความรับผิดของเจ้าของรถตามกฎหมายต่างประเทศ

กฎหมายในการบังคับให้ต้องจัดทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในประเทศญี่ปุ่น ประเทศเกาหลีใต้ ประเทศไต้หวัน และประเทศอังกฤษ จะกำหนดให้ผู้ที่นำรถไปใช้เป็นผู้มีหน้าที่ต้องจัดทำประกันภัยรถคันนั้น โดยถือว่าผู้ใช้งานรถย่อมต้องมีความรับผิดชอบ จึงต้องทำประกันภัยไว้เป็นหลักประกันแก่ความเสียหายที่อาจก่อให้เกิดขึ้น และถ้ารถคันนั้นถูกใช้งานโดยมิได้จัดให้มีการประกันภัยภาคบังคับไว้ ผู้ที่มีความรับผิดในค่าเสียหายลำดับแรกคือ ผู้ขับขี่รถคันนั้น เพราะเมื่อผู้ขับขี่เป็นผู้ก่อความเสียหายขึ้นย่อมต้องถูกสันนิษฐานให้เป็นผู้ต้องรับผิดไว้ก่อน ดังนั้น การกำหนดความรับผิดเช่นนี้แตกต่างจากประเทศไทย ซึ่งบังคับให้เจ้าของรถเป็นผู้รับผิดในลำดับแรกโดยผู้ขับขี่ยังไม่ต้องรับผิดในค่าเสียหายเบื้องต้นทันทีแต่อย่างใด

ตารางที่ 4.1 เปรียบเทียบบุคคลผู้มีความรับผิดในการจัดทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับกับความรับผิดในค่าเสียหายเบื้องต้นระหว่างประเทศไทย ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ไต้หวัน และอังกฤษ

ประเทศ	กฎหมาย	บุคคลผู้มีหน้าที่	
		จัดทำประกันรถภาคบังคับ/	รับผิดค่าเสียหายเบื้องต้น
ไทย	พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535	เจ้าของรถ	เจ้าของรถ
ญี่ปุ่น	Automobile Liability Security Law : Compulsory Automobile Liability Insurance (CALI)	ผู้ครอบครองรถ	ผู้ก่อความเสียหาย
เกาหลีใต้	Automobile Liability Act of 1963	ผู้ขับขี่	ผู้ขับขี่
ไต้หวัน	Compulsory Automobile Liability Insurance Act (CALI)	เจ้าของรถ ผู้ขับขี่ ผู้ครอบครองรถ	ผู้ขับขี่ ผู้ครอบครองรถ เจ้าของรถ
อังกฤษ	Road Traffic 1988, Road Traffic 1991, Road Traffic :Motor Vehicles (Compulsory Insurance) Regulations 2003, Third Parties (Rights Against Insurers) Act 1930	ผู้ใช้รถ	ผู้ใช้รถ

ด้วยเหตุดังกล่าว จึงสมควรพิจารณาแก้ไขบทบัญญัติเกี่ยวกับบุคคลผู้มีหน้าที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย การกำหนดให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเรียกค่าเสียหายเบื้องต้นจากเจ้าของรถได้โดยมิได้บทบัญญัติพิเศษบัญญัติให้เจ้าของรถมีความรับผิดในค่าเสียหายเบื้องต้นเสียก่อน ทำให้เกิดปัญหาที่ตามมาหลายด้าน จึงควรเพิ่มเติมบทบัญญัติให้เจ้าของรถมีความรับผิดในค่าเสียหายเบื้องต้นไว้โดยเฉพาะ และถ้าผู้ขับขี่ซึ่งเป็นผู้ก่อความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยโดยตรง ผู้ขับขี่ก็ควรมีความรับผิดในค่าเสียหายเบื้องต้นด้วย จึงสมควรมีการแก้ไขเพิ่มเพิ่มบทบัญญัติเพื่อให้เกิดความชัดเจนและเป็นธรรม

4.3 ปัญหาค่าอนามัยที่ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ กำหนดให้ค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นส่วนหนึ่งของค่าสินไหมทดแทน โดยมีกฎกระทรวงกำหนดรายการและจำนวนของค่าเสียหายเบื้องต้น อันเป็นค่ารักษาพยาบาล และค่าปลงศพ เท่านั้น แต่ภายหลังมีการออกกฎกระทรวงกำหนดความเสียหายที่ขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นฉบับใหม่กำหนดให้รวมถึงค่าอนามัยด้วย ทำให้เกิดปัญหาความไม่สอดคล้องกับความหมายของค่าเสียหายเบื้องต้น กล่าวคือ

4.3.1 เปรียบเทียบค่าอนามัยตามกฎกระทรวง

การขอรับค่าอนามัยตามกฎกระทรวงก่อนได้รับการแก้ไข ตามกฎกระทรวงฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2540) ค่าอนามัยจะไม่รวมอยู่ในค่าเสียหายเบื้องต้น ผู้ประสบภัยจะมีสิทธิขอรับได้ก็ต่อเมื่อปรากฏผลพิสูจน์ความผิดก่อน ว่าผู้ใดเป็นผู้ทำละเมิด จึงจะมีการขอรับค่าอนามัยในชั้นค่าเสียหายส่วนเกินนอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้น

แต่ต่อมา ค่าอนามัยตามกฎกระทรวงได้รับการแก้ไขใหม่ตาม “กฎกระทรวงกำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นการร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2552” ซึ่งประกาศ เมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2552 นั้น กำหนดค่าเสียหายต่อร่างกายอันเป็นค่าอนามัย ให้ขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นได้ ผู้ประสบภัยจึงมีสิทธิขอรับค่าอนามัยได้โดยไม่ต้องรอพิสูจน์ความผิด เช่นเดียวกับกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับค่ารักษาพยาบาล หรือได้รับค่าปลงศพ จึงเป็นการเปลี่ยนแปลงจากขอรับค่าอนามัยได้ในชั้นค่าเสียหายส่วนเกินซึ่งต้องรอผลพิสูจน์ความผิดก่อน เป็นขอรับได้ทันทีไม่ต้องผลพิสูจน์ความผิดตั้งแต่ชั้นค่าเสียหายเบื้องต้น

4.3.2 เจตนารมณ์ของค่าเสียหายเบื้องต้น

โดยที่การประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถนี้ เป็นการประกันภัยความรับผิดต่อบุคคลภายนอก[20] ซึ่งจะต้องมีการพิสูจน์ความรับผิดของผู้ขับขี่หรือผู้ใช้รถเสียก่อน บริษัทจึงจะเกิดความรับผิดในอันที่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัย ซึ่งการพิสูจน์ความรับผิดอาจต้องใช้ระยะเวลายาวนาน ผู้ประสบภัยบางคนอาจมีฐานะยากจน ไม่มีเงินที่จะจ่ายค่ารักษาพยาบาลในกรณีได้รับบาดเจ็บ หรือไม่มีเงินที่จะจ่ายเป็นค่าปลงศพในกรณีที่ถึงแก่ความตาย

---

[20] อำนวย สุภเวชย์. (2548, มกราคม). “ค่าเสียหายเบื้องต้นไม่รวมถึงความเสียหายต่ออนามัย.” **Thailand Cover news Insurance, 6, 66.** หน้า 63.

ด้วยเหตุดังกล่าว พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจึงได้บัญญัติให้บริษัทหรือกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไว้ก่อนในระหว่างที่รอพิสูจน์ความรับผิด หรือในระหว่างที่ยังหาตัวผู้รับผิดไม่ได้ หรือหาตัวได้แต่ผู้ต้องรับผิดไม่ยอมชดใช้ให้ หรือไม่มีความสามารถที่จะชดใช้ ทั้งนี้เพื่อเยียวยาผู้ประสบภัยไว้ก่อน ให้ได้รับการปฐมพยาบาลเบื้องต้นตามจำนวนที่จำเป็นเพื่อรักษาชีวิตไว้ ไม่ให้เสียชีวิตหรือทุพพลภาพ หรือเป็นค่าปลงศพตามจำนวนที่จำเป็น โดยให้ถือว่าค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นส่วนหนึ่งของค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

4.3.3 เหตุผลที่ไม่รวมค่าอนามัยในค่าเสียหายเบื้องต้น

เหตุผลที่ไม่รวมค่าอนามัยในค่าเสียหายเบื้องต้นเพราะ ค่าเสียหายต่ออนามัยเป็นความเสียหายที่มิใช่ตัวเงิน เพราะเป็นเรื่องของการเสื่อมเสียสุขภาพ หรือเป็นกรณีที่ไม่อาจที่จะใช้ชีวิตอย่างปกติสุขเหมือนก่อนได้รับภยันตรายจากรถ ซึ่งไม่ใช่เรื่องจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องให้การเยียวยาเหมือนกับความเสียหายต่อชีวิตหรือความเสียหายต่อร่างกาย

ยกตัวอย่างเช่น กรณีผู้ประสบภัยถูกรถเฉี่ยวชนได้รับบาดเจ็บสาหัส ขาถูกรถทับกระดูกแตก เลือดออกไม่หยุด แพทย์ต้องรีบทำการห้ามเลือด ไม่เช่นนั้นเลือดไหลไม่หยุดก็อาจจะเสียชีวิต หรือถ้าจำเป็นต้องตัดขาเพื่อรักษาชีวิตไว้ แพทย์ก็จำเป็นต้องรีบดำเนินการผ่าตัด ค่ารักษาพยาบาลในการห้ามเลือดก็ดี ค่าผ่าตัดขาก็ดี เป็นสิ่งที่จำเป็นเร่งด่วนทันที จึงต้องกำหนดเป็นค่าเสียหายเบื้องต้น แต่ถ้าภายหลังขาถูกตัดไปแล้ว เรียกว่ากรณี “เสียขา” เป็นเพียงแต่ความพิการติดตัว อันส่งผลต่อการประกอบการงานหรือการดำเนินชีวิตประจำวันเท่านั้น ผู้ประสบภัยสามารถรอการพิสูจน์ความผิดได้ มิได้มีความจำเป็นเร่งด่วนที่ต้องรับค่าเสียหาย เพื่อที่จะดำเนินการรักษาป้องกันมิให้เป็นอันตรายต่อร่างกายส่วนอื่น จึงไม่กำหนดค่าอนามัยกรณีเช่นนี้เป็นค่าเสียหายเบื้องต้น

ทั้งนี้เมื่อพิจารณารายการความเสียหายแก่ร่างกายที่ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น ได้แก่ ตาบอด หูหนวก เป็นใบ้หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด เสียอวัยวะสืบพันธุ์ หรือความสามารถสืบพันธุ์ เสียแขน ขา มือ เท้า หรือนิ้ว เสียอวัยวะอื่นใด จิตพิการอย่างติดตัว และทุพพลภาพอย่างถาวร ค่าเสียหายเหล่านี้ล้วนไม่ใช่เรื่องจำเป็นในเบื้องต้น อันแตกต่างจากค่ารักษาพยาบาลและค่าปลงศพ

ในส่วนอาการจิตพิการอย่างติดตัวก็ดี ทุพพลภาพอย่างถาวรก็ดี กรณีจิตพิการอย่างติดตัวต้องถึงขนาดว่าไม่มีทางรักษาให้หายได้ และกรณีทุพพลภาพอย่างถาวรต้องถึงไม่สามารถประกอบกิจการใดๆ ในอาชีพประจำได้โดยสิ้นเชิงตลอดไป อาการเช่นนี้ต้องใช้ระยะเวลานานเป็น

ปีต่อการลงความเห็นวินิจฉัยของแพทย์ ซึ่งปกติต้องอาศัยการดำเนินการทางศาลเพื่อพิสูจน์ความเสียหายที่ได้รับ แสดงให้เห็นว่า ความเสียหายจากอาการดังกล่าว สามารถรอการพิสูจน์ความผิดและเรียกร้องทางละเมิดได้ตามปกติ ซึ่งค่ารักษาพยาบาลที่เกิดขึ้นในระหว่างรักษาอาการอันจำเป็นก็สามารถแยกขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นได้ จึงมิได้มีความจำเป็นต้องได้รับค่าอนามัยในเบื้องต้นแต่อย่างใด

4.3.4 ความขัดแย้งต่อนิยามความหมายของค่าเสียหายเบื้องต้น

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ให้ความหมาย “ค่าเสียหายเบื้องต้น”[21] หมายความถึงค่าเสียหาย 3 ส่วน คือ

1) ค่ารักษาพยาบาล ค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาล

2) ค่าปลงศพ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการศพ

3) ค่าเสียหายและค่าใช้จ่ายที่จำเป็นอย่างอื่นเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยในเบื้องต้น

ทั้งนี้ ตามรายการและจำนวนเงินที่กำหนดในกฎกระทรวง

จากความหมายของคำว่า “ค่าเสียหายเบื้องต้น” ส่วนที่หนึ่งและสองดังกล่าว จะเห็นได้ว่า ค่าเสียหายเบื้องต้นมีแต่เฉพาะความเสียหายต่อร่างกาย และความเสียหายต่อชีวิต ไม่รวมถึงความเสียหายต่ออนามัย

เมื่อพิจารณาความเสียหายส่วนที่สาม บัญญัติคำว่า “ค่าเสียหาย” ไว้นั้น ซึ่งตามมาตรา 4 ให้นิยาม “ค่าเสียหาย” หมายความว่า **ความเสียหายต่อ**ชีวิต ร่างกายหรือ**อนามัย**อันเกิดจากรถ จึงอาจทำให้มีความเห็นว่า ค่าเสียหายเบื้องต้นรวมถึงค่าอนามัยด้วย แต่อย่างไรก็ตามในค่าเสียหายในส่วนที่สามนี้ ก็ต้องพิจารณาประกอบกับข้อความที่ขยายความต่อท้ายด้วย ดังนั้น หากหมายความรวมถึงค่าอนามัยด้วยแล้ว จะต้องให้หมายความว่า ค่าอนามัยอันจำเป็นอย่างอื่นเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยในเบื้องต้น ซึ่งจะสังเกตได้ว่า “ค่าอนามัย” กับ “ความจำเป็นในเบื้องต้น” นั้น ไม่สอดคล้องกัน กล่าวคือ ค่าอนามัยมิได้จำเป็นเร่งด่วนในเบื้องต้นที่ต้องได้รับเหมือนกับค่ารักษาพยาบาล ค่าปลงศพ อันจำเป็นในเบื้องต้น ดังนั้น หากรวมค่าอนามัยใน

---

[21] มาตรา 4 “ค่าเสียหายเบื้องต้น” หมายความว่า ค่ารักษาพยาบาล ค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาล ค่าปลงศพ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการศพ รวมทั้งค่าเสียหายและค่าใช้จ่ายที่จำเป็นอย่างอื่นเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยในเบื้องต้น ทั้งนี้ ตามรายการและจำนวนเงินที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 20 วรรคสอง.

ค่าเสียหายเบื้องต้นด้วย ก็จะไม่สอดคล้องกับข้อความที่ขยายความไว้ ย่อมขัดต่อความหมายของค่าเสียหายเบื้องต้น

4.3.5 ความขัดแย้งระหว่างพระราชบัญญัติกับกฎกระทรวง

เมื่อพิจาณาได้แล้วว่า ค่าอนามัยตามที่กฎกระทรวงกำหนดเพิ่มขึ้นขัดแย้งกับนิยามความหมายของค่าเสียหายเบื้องต้น ผู้เขียนพบความเห็นอีกแนวทางหนึ่งว่า นิยามความหมายของค่าเสียหายเบื้องต้น ในตอนท้ายได้นิยามความหมายว่า “ตามรายการและจำนวนเงินที่กำหนดในกฎกระทรวง” จึงอาจให้รวมถึงค่าอนามัยที่กฎกระทรวงกำหนดเพิ่มขึ้นเองได้

เมื่อพิจารณาถ้อยคำตามความหมายแท้จริง แล้วจะเห็นได้ว่า ความหมายที่แท้จริงหมายถึง ค่ารักษาพยาบาล ค่าปลงศพ ค่าใช้จ่ายอันจำเป็น ค่าเสียหายทั้งสามส่วนให้มี “รายการ” และ “จำนวนเงิน” ตามกำหนดในกฎกระทรวง มิใช่ให้กฎกระทรวงกำหนดค่าอนามัยเพิ่มขึ้นเองได้ ดังนั้น เมื่อค่าเสียหายทั้งสามส่วนตามคำนิยามนั้น ไม่มีค่าอนามัย จึงจะนำไปกำหนดให้มีรายการและจำนวนเงินของค่าอนามัยในกฎกระทรวงมิได้

ดังนั้น เมื่อพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถขัดแย้งกับกฎกระทรวงตามลำดับศักดิ์ของกฎหมาย พระราชบัญญัติมีลำดับศักดิ์ของกฎหมายสูงกว่า จึงต้องถือตามนิยามความหมายของพระราชบัญญัติ กฎกระทรวงในส่วนค่าอนามัยจึงตกไป

สรุปได้ว่า หากกฎกระทรวงต้องการให้ค่าเสียหายเบื้องต้นรวมถึงค่าอนามัยด้วย ก็ต้องมีการแก้ไขนิยามความหมายของ “ค่าเสียหายเบื้องต้น” ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเสียก่อน เพื่อไม่ให้ขัดแย้งกัน อย่างไรก็ตาม แม้แก้ไขนิยามความหมายของค่าเสียหายเบื้องต้นให้รวมถึงค่าอนามัย แต่ก็จะไม่สอดคล้องตามเจตนารมณ์ของค่าเสียหายเบื้องต้นที่ต้องเป็นค่าเสียหายอันจำเป็นในเบื้องต้น ย่อมส่งผลให้ขัดต่อเจตนารมณ์

4.3.6 การกำหนดค่าอนามัยเป็นค่าเสียหายเบื้องต้นในต่างประเทศ

การกำหนดค่าเสียหายแก่ผู้ประสบภัยในต่างประเทศ จะพบว่า ค่าเสียหายถูกแบ่งเป็น 2 ประเภทคือ ค่าเสียหายอันคำณวนเป็นเงินได้ ได้แก่ ค่ารักษาพยาบาล และค่าปลงศพ รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีจำนวนค่าเสียหายชัดเจน และอีกประเภทคือ ค่าเสียหายอันไม่อาจคำณวนเป็นเงินได้ ได้แก่ ค่าความเจ็บปวดและทุกข์ทรมาน ค่าอนามัย ซึ่งต้องมีการดำเนินคดีในศาลเพื่อพิสูจน์ค่าเสียหายที่ได้รับ เพราะเป็นการยากที่จะพิสูจน์ว่า ความเจ็บปวด ความทุกข์ทรามานจิตใจ การขาดความสะดวกในการประกอบอาชีพ ความเสื่อมเสียสุขภาพที่แท้จริงมีค่าเสียหายเท่าใด การคำณวนว่ามีจำนวนค่าอนามัยอันอันจำเป็นเท่าไรในเบื้องต้นจึงมิอาจกำหนดเป็นจำนวนเงินได้

ในการกำหนดค่าเสียหายเบื้องต้นในต่างประเทศจึงกำหนดเฉพาะค่าเสียหายที่คำณวนเป็นเงินได้เท่านั้น เพื่อให้มีจำนวนแน่นอน และไม่ให้มีการโต้แย้งเถียงกันว่าใครเป็นผู้ผิด และความเจ็บปวดมีราคาเท่าใด เช่น ผู้ประสบภัยเสียค่ารักษาพยาบาลเท่าใด ก็ขอรับได้เท่าจำนวนที่ได้เสียไป แต่จะเรียกร้องค่าอนามัยต่อสุขภาพ จิตใจ มิได้

DPU

บทที่ 5
บทสรุปและข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาการประกันความเสียหายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และปัญหาที่เกิดขึ้นจากกฎหมายดังกล่าว เป็นลำดับตั้งแต่บทที่ 1 ถึงบทที่ 5 ผู้เขียนสรุปผลที่ได้จากการศึกษาและข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

5.1 บทสรุป

การประกันภัยรถยนต์เพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ มีพื้นฐานจากหลักการประกันภัย ทั้งหลักส่วนได้เสียในเหตุประกันภัย หลักสุจริตอย่างยิ่ง หลักชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริง หลักการรับช่วงสิทธิ และหลักการเฉลี่ย นำมาประยุกต์ใช้กับการประกันภัยรถยนต์ ในสมัยแรกไม่บังคับให้เจ้าของรถต้องทำประกันภัย แต่เมื่อรถมีจำนวนมากขึ้น อุบัติเหตุก็มีจำนวนมากขึ้น ผู้ประสบภัยจากรถก็มีจำนวนมากขึ้นตามไปด้วย ผู้ประสบภัยหลายรายไม่ได้รับการชดใช้ค่าเสียหาย จึงมีการบังคับให้เจ้าของรถหรือผู้ใช้รถต้องทำประกันภัยรถยนต์ทุกคัน เรียกว่าการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ โดยมีวิวัฒนาการนำหลักการต่างๆ มาปรับปรุงให้เหมาะสม เริ่มตั้งแต่การแก้ไขข้อบกพร่องของหลักการพิสูจน์ความผิดทางละเมิด ที่ใช้ระยะเวลานานและไม่แน่นอนว่าผู้ประสบภัยจะได้รับค่าสินไหมทดแทน จึงเริ่มใช้หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูนจ์ความผิด No Fault แต่ก็มีผลทำให้ตัดสิทธิของผู้ประสบภัยในการเรียกร้องค่าเสียหายอื่น จึงมีการปรับปรุงเป็นหลักการ Modified No Fault ที่ยังคงได้รับค่าเสียหายจำนวนหนึ่งโดยไม่ต้องพิสูจน์ความรับผิด และไม่ตัดสิทธิของผู้ประสบภัยเรียกร้องค่าเสียหายอื่นเพิ่มเติม ตลอดจนมาตรการเสริมอื่นๆ เพื่อเป็นหลักประกันแก่ผู้ประสบภัยที่จะได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ซึ่งประเทศต่างๆ ก็ได้นำหลักการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับไปประยุกต์ใช้ เช่น ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ไต้หวัน อังกฤษ และสหรัฐสหรัฐอเมริกา ซึ่งแต่ละประเทศมีรายละเอียดแตกต่างกัน ตามความเหมาะสมของแต่ละประเทศ

การประกันภัยภาคบังคับในประเทศไทย กล่าวคือ การประกันภัยความเสียหายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้นำหลักการ Modified No Fault มาใช้ โดยกำหนดค่าสินไหมทดแทนส่วนหนึ่งให้ผู้ประสบภัยจากรถ โดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด ค่าสินไหมทดแทนส่วนนี้เรียกว่า “ค่าเสียหายเบื้องต้น” และผู้ประสบภัยยังมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหม

ทดแทนนอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้นได้ ตามหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยพิสูจน์ความผิด สำหรับค่าเสียหายเบื้องต้นนี้ กฎหมายมีเจตนารมณ์ที่จะให้ผู้ประสบได้รับการชดใช้ค่าเสียหายที่จำเป็นอย่างแน่นอนและทันท่วงที ผู้ประสบภัยจึงได้รับการบรรเทาความเสียหาย ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความคุ้มครองอย่างครอบคลุม เป็นหลักประกันแก่ผู้ประสบภัยจะได้รับค่าเสียหายอย่างแน่นอนและทันท่วงที จึงกำหนดให้รถทุกคันต้องมีการจัดทำประกันความเสียหายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยกำหนดให้เจ้าของรถเป็นผู้มีหน้าที่จัดทำประกันภัยนี้ ซึ่งหากเมื่อเกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย หากเจ้าของรถมิได้จัดทำประกันภัยไว้และไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย ผู้ประสบภัยมีสิทธิขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เจ้าของรถก็จะถูกไล่เบี้ยเรียกค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยพร้อมเงินเพิ่ม ตลอดจนถูกดำเนินมาตรการทางปกครอง และเพื่อป้องกันมิให้บริษัทยกข้อต่อสู้ความทุจริตและประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ขึ้นเป็นเหตุในการปฏิเสธการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย กฎหมายก็ได้กำหนดห้ามบริษัทยกข้อต่อสู้ดังกล่าว ทั้งนี้ในการกำหนดค่าเสียหายที่ได้รับค่าเสียหายเบื้อต้น ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมค่าอนามัยเป็นค่าเสียหายที่ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นอีกด้วย ซึ่งผู้เขียนพบปัญหาจากมาตรการดังกล่าวจำนวน 3 ประเด็นปัญหา สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

5.1.1 ปัญหาบทบัญญัติที่ห้ามมิให้ผู้รับประกันภัยยกข้อต่อสู้ความทุจริตของผู้เอาประกันภัยในการปฏิเสธการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย

เนื่องด้วยประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 879 วรรคหนึ่ง กำหนดให้บริษัทยกข้อต่อสู้ความทุจริตของผู้เอาประกันภัยเป็นเหตุในการปฏิเสธการจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายได้ แต่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ต้องการให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นอย่างแน่นอนและทันท่วงที จึงกำหนดยกเว้นข้อต่อสู้ดังกล่าว ไว้ในมาตรา 17 โดยห้ามมิให้บริษัทยกข้อต่อสู้ความ “ทุจริต” ของผู้เอาประกันภัยในการปฏิเสธการจ่าย “ค่าเสียหายเบื้องต้น” แก่ผู้ประสบภัย แต่อย่างไรก็ตามความหมายของคำว่าทุจริตกับความหมายของค่าเสียหายเบื้องต้นไม่สอดคล้องตามกัน เนื่องจากคำว่าทุจริตมีความหมายเป็นสองแนวทาง ซึ่งแนวทางหนึ่ง เห็นว่าการกระทำทุจริตเป็นการกระทำที่มุ่งหวังผลประโยชน์ ซึ่งอาจเป็นประโยชน์ทางทรัพย์สิน แต่ค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นค่าเสียหายแก่ชีวิตและร่างกายเท่านั้น ไม่มีค่าเสียหายแก่ทรัพย์สิน และจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นก็มีจำนวนเท่าที่จำเป็น ซึ่งกฎกระทรวงกำหนดให้มีจำนวนจำเป็นในเบื้องต้นตามสภาพสังคมตามยุคสมัยเท่านั้น ด้วยเหตุดังกล่าว จึงก่อความเสียหายโดยทุจริตเพื่อมุ่งหวังประโยชน์จากค่าเสียหายมากกว่าความจำเป็นก็มิได้ และมุ่งหวังประโยชน์จาก

ค่าเสียหายทางทรัพย์สินก็ยิ่งมิได้ การใช้คำว่า “ทุจริต” จึงไม่สอดคล้องกับค่าเสียหายเบื้องต้นในมาตราดังกล่าว

อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบมาตรา 17 กับการไล่เบี้ยเรียกคืนตามมาตรา 31 ภายในพระราชบัญญัติเดียวกัน โดยกำหนดให้ไล่เบี้ยเรียกคืนจากผู้ต้องรับผิดได้เมื่อก่อความเสียหายโดย “จงใจ” หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง แต่มาตรา 17 กำหนดห้ามบริษัทยกข้อต่อสู้ในเหตุ “ทุจริต” หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง จะเห็นได้ว่าสองมาตราใช้เหตุกระทำแตกต่างกัน ทั้งที่จริงเหตุทั้งสองเหตุต้องเป็นการกระทำเดียวกัน เพราะเป็นเหตุที่บริษัทไม่ควรต้องรับผิดชดใช้ หรือถ้าชดใช้ไปแล้วก็มีสิทธิไล่เบี้ยเรียกคืนจากผู้ต้องรับผิดได้ เพียงแต่กฎหมายมีเจตนารมณ์ให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันท่วงทีไปก่อน จึงยกเว้นเหตุที่บริษัทไม่ควรต้องชดใช้ไว้ในมาตรา 17 เฉพาะค่าเสียเบื้องต้นเท่านั้น แล้วจึงมีสิทธิไล่เบี้ยเรียกคืนในภายหลัง การใช้คำว่า “ทุจริต” จึงไม่สอดคล้องกับการไล่เบี้ยเรียกคืนอีกด้วย

5.1.2 ปัญหาเกี่ยวกับบุคคลผู้มีหน้าที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย

กฎหมายกำหนดให้เจ้าของรถเป็นผู้มีหน้าที่จัดทำประกันความเสียหายตามพระราชบัญญัตินี้ หากเจ้าของรถมิได้จัดทำประกันความเสียหาย และเกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย หากเจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจึงมีหน้าที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยตามมาตรา 23 (1) กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะดำเนินการไล่เบี้ยเรียกคืนจากเจ้าของรถ โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 26 จนทำให้อาจเข้าใจผิดว่าเจ้าของรถมีความรับผิดในค่าเสียหายเบื้องต้น แต่แท้จริงแล้วพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มิได้บัญญัติบทใด บัญญัติให้เจ้าของรถมีความรับผิดในค่าเสียหายเบื้องต้นอย่างชัดเจน กฎหมายกำหนดเพียงหน้าที่ดำเนินการของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเอง ในการดำเนินการไล่เบี้ยค่าเสียหายเบื้องต้นจากเจ้าของรถเท่านั้น

ถ้าเปรียบเทียบกับร่างพระราชบัญญัติฉบับก่อนที่ได้รับความเห็นชอบ ผู้เขียนพบว่า มีบทบัญญัติหลายมาตรากำหนดให้เจ้าของรถมีความรับผิดในค่าเสียหายเบื้องต้นอย่างชัดเจน และมาตรา 23 (1) ก่อนได้รับแก้ไขโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ฉบับที่ 4 กำหนดเงื่อนไขกรณี “เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย” มิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายและไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจึงจะจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย มาตรา 23 (1) ก่อนถูกแก้ไขจึงกำหนดเฉพาะกรณีเจ้าของรถที่เป็นผู้ก่อความเสียหายเสียเองเท่านั้น จากร่างพระราชบัญญัติและเงื่อนไขตามมาตรา 23 (1) ก่อนถูกแก้ไข จะเห็นได้ว่ากำหนดให้เจ้าของรถรับผิดค่าเสียหายเบื้องต้นชัดเจน และเจ้าของรถเป็นผู้ก่อความเสียหายจึงควร

ต้องรับผิดค่าเสียหายเบื้องต้น แต่เมื่อพระราชบัญญัติที่ผ่านความเห็นชอบและแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติที่เกี่ยวกับความรับผิดของเจ้าของรถถูกตัดทอนไป ทำให้ไม่มีบทบัญญัติความรับผิดในค่าเสียหายเบื้องต้นของเจ้าของรถ

5.1.3 ปัญหาค่าอนามัยที่ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น

ค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นค่าเสียหายที่กฎหมายกำหนดให้มีการจ่ายตามจำนวนที่จำเป็น โดยให้จ่ายอย่างแน่นอนและทันท่วงที เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการบรรเทาตามที่จำเป็นต้องใช้ทันทีทันใด เช่น กรณีบาดเจ็บก็จำเป็นต้องได้รับการรักษาทันที ถ้าไม่รักษาทันทีก็อาจทำให้อาการบาดเจ็บมากขึ้น อาจถึงแก่ชีวิตได้ ค่ารักษาพยาบาลจึงจำเป็นต้องได้รับทันที กรณีเสียชีวิตก็จำเป็นต้องประกอบพิธีศพตามประเพณีศาสนา จะปล่อยทิ้งไว้มิได้ ค่าปลงศพจึงจำเป็นต้องได้รับทันที

กฎหมายจึงกำหนดนิยามความหมายของค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 4 ให้ครอบคลุมค่ารักษาพยาบาล ค่าปลงศพ ค่าเสียหายอันจำเป็น และกำหนดให้มีรายการและจำนวนของค่าเสียหายดังกล่าวตามกฎกระทรวง แต่กฎกระทรวงกลับกำหนดเพิ่มค่าอนามัย อันได้แก่ ตาบอด หูหนวก เป็นใบ้หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด เสียอวัยวะสืบพันธุ์หรือความสามารถสืบพันธุ์ เสียแขน ขา มือ เท้า หรือนิ้ว เสียอวัยวะอื่นใด จิตพิการอย่างติดตัว และทุพพลภาพอย่างถาวร ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นด้วย ทั้งที่นิยามความหมายมิได้กำหนดค่าอนามัยไว้ และเมื่อพิจารณาถึงลักษณะของค่าอนามัย ก็มิได้มีความจำเป็นต้องได้รับอย่างทันท่วงทีในเบื้องต้น เป็นเพียงความเสียหายต่อสุขภาพ อาชีพการงาน ชีวิตประจำวัน และเป็นค่าเสียหายประเภทที่ไม่สามารถกำหนดจำนวนแน่นอน ทำให้มีโต้เถียงจำนวนค่าเสียหาย โดยผู้ประสบภัยควรรอการพิสูจน์ความผิดของผู้ละเมิดเสียก่อน ซึ่งปกติก็ต้องพิสูจน์ความเสียหายทางศาล การกำหนดค่าอนามัยให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นจึงเป็นการขัดต่อนิยามความหมายของค่าเสียหายเบื้องต้นและเจตนารมณ์ของกฎหมาย

5.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ผู้เขียนพบปัญหาจำนวน 3 ประเด็นปัญหา ซึ่งเป็นปัญหาเกี่ยวกับตัวบทบัญญัติของกฎหมาย ที่ไม่สอดคล้องกันหรือขัดแย้งกัน ส่งผลต่อการบังคับใช้ที่ไม่มีประสิทธิภาพตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย ผู้เขียนจึงขอเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขดังต่อไปนี้

5.2.1 แนวทางแก้ไขปัญหาบทบัญญัติที่ห้ามมิให้ผู้รับประกันภัยยกข้อต่อสู้ความทุจริตของผู้เอาประกันภัยในการปฏิเสธการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย

แนวทางการแก้ไขทำได้สองวิธีคือ การทำให้มาตรา 17 กับมาตรา 31 มีเหตุของการกระทำอย่างเดียวกัน อันเป็นเหตุของการกระทำที่บริษัทไม่ควรต้องชดใช้ค่าเสียหาย โดยแนวทางแรก แก้ไขคำว่า “ทุจริต” ตามมาตรา 17 เป็นคำว่า “จงใจ” แทน เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรา 31 ที่ใช้คำว่าจงใจ กับแนวทางที่สอง คือแก้ไขคำว่า “จงใจ” ตามมาตรา 31 เป็นคำว่า “ทุจริต” แทน เพื่อให้กลับมาสอดคล้องกับมาตรา 17

อย่างไรก็ตามผู้เขียนขอเสนอแนะให้ใช้แนวทางแรก เพราะการใช้คำว่า “ทุจริต” นั้น มีความหมายมุ่งผลประโยชน์ทางทรัพย์สินซึ่งไม่สอดคล้องกับความหมายของค่าเสียหายเบื้องต้น ซึ่งการแก้ไขแนวทางที่สอง มิได้แก้ปัญหาความไม่สอดคล้องกับค่าเสียหายเบื้องต้น ดังนั้น จึงควรแก้ไขคำว่าทุจริตของมาตรา 17 เพื่อให้สอดคล้องกับความหมายของค่าเสียหายเบื้องต้น และสอดคล้องคำว่า “จงใจ” ตามมาตรา 31

5.2.2 แนวทางแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับบุคคลผู้มีหน้าที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย

ผู้เขียนขอเสนอแนะให้ เพิ่มบทบัญญัติกำหนดให้ เจ้าของรถมีความรับผิดในค่าเสียหายเบื้องต้นอย่างชัดเจน และขอเสนอให้ผู้ใช้รถหรือผู้ขับขี่ มีความรับผิดร่วมกับเจ้าของรถในค่าเสียหายเบื้องต้น เพื่อแก้ไขปัญหาที่เจ้าของรถมิได้เป็นผู้ก่อความเสียหาย เพียงแต่อนุญาตให้ผู้อื่นใช้รถของตน ความเสียหายที่เกิดขึ้นย่อมเกิดจากผู้ขับขี่เป็นสำคัญ จึงควรให้ผู้ขับขี่ต้องรับผิดในค่าเสียหายเบื้องต้นด้วย

ทั้งนี้ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถก็มีบทลงโทษทางอาญาทั้งเจ้าของรถและผู้ขับขี่ด้วย แสดงว่ากฎหมายต้องการให้ทั้งสองคนต้องตรวจสอบรถก่อนที่จะใช้งานอยู่เดิมแล้วเมื่อละเลยก็ได้รับโทษทางอาญาทั้งสองคน และเมื่อเปรียบเทียบกับความรับผิดของผู้ขับขี่ในต่างประเทศเช่น ไต้หวัน อังกฤษ และสหรัฐอเมริกา ก็มีมาตรการให้ผู้ขับขี่ต้องรับผิดในค่าเสียหายแก่ผู้ประสบภัยด้วยเช่นกัน ดังนั้น เมื่อกำหนดให้เจ้าของรถและผู้ขับขี่มีความรับผิดในค่าเสียหายเบื้องต้นแล้ว ก็จะมีประโยชน์ต่อกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยด้วย เพราะสามารถไล่เบี้ยเรียกคืนได้ทั้งเจ้าของรถและผู้ขับขี่

5.2.3 แนวทางแก้ไขปัญหาค่าอนามัยที่ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น

แนวทางการแก้ไขทำได้สองวิธี คือ แนวทางแรกให้ยกเลิกกฎกระทรวงในส่วนค่าอนามัยที่ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น เพื่อมิให้ขัดต่อนิยามความหมายของค่าเสียหายเบื้องต้น และแนวทางที่

สองให้แก้ไขนิยามความหมายของค่าเสียหายเบื้องต้น โดยเพิ่มค่าอนามัยเป็นส่วนหนึ่งของนิยามความหมาย เพื่อให้กฎกระทรวงสอดคล้องกับนิยามความหมายของค่าเสียหายเบื้องต้น

อย่างไรก็ตามผู้เขียนขอเสนอแนะให้ใช้แนวทางแรก เพราะกฎหมายมีเจตนารมณ์ให้ค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นค่าเสียหายที่จำเป็นอย่างแน่นอนและทันท่วงที ซึ่งค่าอนามัยมิได้เป็นค่าเสียหายที่จำเป็นที่ต้องได้รับอย่างทันท่วงที แม้จะแก้ไขนิยามความหมายของค่าเสียหายเบื้องต้นให้หมายความรวมถึงค่าอนามัย แต่ก็ย่อมขัดต่อเจตนารมณ์ของกฎหมาย ดังนั้น จึงควรยกเลิกกฎกระทรวงในส่วนค่าอนามัยที่ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น

DPU

บรรณานุกรม

DPU

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

หนังสือ

จำรัส เขมะจารุ. (2522). **คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการประกันภัย** (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: รุ่งเรืองธรรม.

จิ๊ด เศรษฐบุตร. (2548). **หลักกฎหมายแพ่งลักษณะหนี้** (พิมพ์ครั้งที่ 15). กรุงเทพฯ: คณะกรรมการสัมนาและวิจัย คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัย ธรรมศาสตร์.

_____. (2550). **หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด** (พิมพ์ครั้งที่ 6). กรุงเทพฯ: คณะกรรมการสัมนาและวิจัย คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัย ธรรมศาสตร์.

จิตติ ติงศภัทิย์. (2533). **คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 มาตรา 354-452.** กรุงเทพฯ: โครงการตำรา คณะกรรมการสัมมนาวิจัยฯ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

_____. (2543). **กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการประกันภัย** (พิมพ์ครั้งที่ 11 ฉบับปรับปรุงแก้ไข). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

ชูศักดิ์ ศิรินิล. (2526). **ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จัดการงานนอกสั่งและลาภมิควรได้.** กรุงเทพฯ: คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

ไชยยศ เหมะรัชตะ. (2540). **กฎหมายว่าด้วยประกันภัย** (พิมพ์ครั้งที่ 4 ฉบับแก้ไขปรับปรุงเพิ่มเติมใหม่). กรุงเทพฯ: นิติธรรม.

ถาวร ตันตราภรณ์. (2516). **ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย.** กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

ธานี วรภัทร์. (2545). **การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ** (รายงานการวิจัย). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์.

นัยนา เกิดวิชัย. (2545). **ประกันภัยภาคบังคับ:คำอธิบายพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.** นครปฐม: นิตินัย.

บัญญัติ สุชีวะ. (2516). **คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะประกันภัย.** กรุงเทพฯ: ฝ่ายวิชาการ ชมรมนิสิตนักศึกษา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

ประพันธ์ ทรัพย์แสง. (2535). **คำอธิบายพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.** กรุงเทพฯ: วิญญูชน.

ประเสริฐ ประภาสะโนบล. (2529). **หลักการประกันกันภัย.** กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์.

พจน์ ปุษปาคม. (2515). **คำอธิบายประมวลกฎหมายแพงและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด.** พระนคร: คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

_____. (2530). **ละเมิด.** กรุงเทพฯ: สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตสภา.

พินิจ ทิพย์มณี. (2550). **หลักกฎหมายประกันภัย.** กรุงเทพฯ: วิญญูชน.

ไพจิตร ปุญญพันธ์. (2551). **คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด: พร้อมด้วยภาคผนวกตารางความรับผิดต่างๆ ค่าสินไหมทดแทนและนิรโทษกรรม พระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 และหลักกฎหมายลักษณะละเมิด ข้อสันนิษฐานความผิดทางกฎหมาย พร้อมด้วยภาคผนวก.** กรุงเทพฯ: นิติบรรณการ.

ไพโรจน์ วายุภาพ และสิทธิโชค ศรีเจริญ. (2541). **ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย.** กรุงเทพฯ: จิรรัชการพิมพ์.

ศักดิ์ สนองชาติ. (2551). **คำอธิบายโดยย่อประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิดและความรับผิดทางละเมิดตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539** (พิมพ์ครั้งที่ 8 ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม). กรุงเทพฯ: นิติบรรณาการ.

สัมฤทธิ์ รัตนดารา. (2521). **ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย.** กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

สากล ธนสัตยาวิบูล. (2536). **หลักการประกันภัย.** กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์.

สิทธิโชค ศรีเจริญ. (2538). **ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย.** กรุงเทพฯ: สมาคมประกันวินาศภัย.

สุธรรม พงศ์สำราญ, วิรัช ณ สงขลา และพึงใจ พึ่งพานิช. (2539). **หลักการประกันวินาศภัย** (พิมพ์ครั้งที่ 3 ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม). กรุงเทพฯ: โอเดียนสโตร์.

สุมาลี วงษ์วิทิต. (2531). **กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย.** กรุงเทพฯ: ฝ่ายตำราและอุปกรณ์การศึกษา มหาวิทยาลัยรามคำแห่ง.

อำนวย สุภเวชย์. (2542). **รู้ทันประกันภัยรถยนต์.** กรุงเทพฯ: สมาคมประกันวินาศภัยและกรมการประกันภัย.

_____. (2551). **คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการประกันภัย.** กรุงเทพฯ: บรรณกิจ 1991.

บทความ

กมลวรรณ กีรติสมิต. (2535, เมษายน-มิถุนายน). “การประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ของประเทศญี่ปุ่น.” **วารสารการประกันภัย, 17, 2, 66.** หน้า 53.

กรมการประกันภัย กองวิชาการและสถิติ. (2535, ตุลาคม-ธันวาคม). “สาระหน้ารู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และกฎกระทรวง.” **วารสารการประกันภัย, 17, 4, 68.** หน้า 23.

เกียรติศักดิ์ คำสมาน. (2536, ตุลาคม-ธันวาคม). “พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535: บทบาทในการเสริมสร้างความมั่นคงให้ระบบเศรษฐกิจและสังคม.” **วารสารการประกันภัย, 18, 4, 72.** หน้า 13.

ไกรวิน สารวิจิตร. (2534, มีนาคม). “กฎหมายประกันภัยบุคคลที่สามของประเทศญี่ปุ่น.” **วารสารนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 21, 1.** หน้า 52.

ชลรัตน์ โชยะสิทธิ์. (2544, กรกฎาคม-กันยายน). “การประกันภัยรถยนต์กับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน.” **วารสารการประกันภัย, 26, 3, 103.** หน้า 25.

ไชยยศ สุทธิกลม. (2530, มกราคม). “ความรับผิดชอบฐานละเมิดกรณีผู้เสียหายมีความรับผิดด้วย.” **บทบัณฑิตย์, 43, 1.** หน้า 22.

ธีรพันธุ์ ดวงพลอย. (2534, เมษายน-มิถุนายน). “วิวัฒนาการของกฎหมายธุรกิจประกันภัยประเทศไทย.” **วารสารการประกันภัย, 16, 2, 62.** หน้า 31.

ประพันธ์ ทรัพย์แสง. (2535, ตุลาคม-ธันวาคม). “หลักการ-พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.” **รพีสาร, 1, 1.** หน้า 59.

ประสิทธิ์ จงวิชิต. (2549, พฤศจิกายน). “การพิสูจน์ค่าเสียหายในทางละเมิด.” **วารสารกฎหมายจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 25, 3.** หน้า 67.

พนิต กุลศิริ. (2537, เมษายน-มิถุนายน). “การประกันภัยรถยนต์ในประเทศเกาหลีใต้.” **วารสารการประกันภัย, 19, 2, 74.** หน้า 31.

วิชา มหาคุณ. (2530, ธันวาคม). “การประกันภัยความเสียหายระบบไม่มีความผิด.” **บทบัณฑิตย์, 43, 4.** หน้า 57.

สงวน ปรีชาพัฒน์. (2550, มกราคม-มีนาคม). “รถราชการกับการประกันภัยรถภาคบังคับ (พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.” **วารสารการประกันภัย, 32, 1, 125.** หน้า 31.

สมประโชค ปิยะตานนท์. (2542, ตุลาคม-ธันวาคม). “สาระสำคัญการประกันภัยรถยนต์.” **วารสารการประกันภัย, 24, 4, 96.** หน้า 11.

สรศักดิ์ ทันตสุวรรณ. (2529, มกราคม-มีนาคม). “การรับช่วงสิทธิในสัญญาประกันภัย.” **วารสารการประกันภัย, 11, 1, 41.** หน้า 11.

สหัส สิงหวิริยะ. (2526, กุมพาพันธ์). “เหตุสุดวิสัย.” **วารสารกฎหมาย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 7, 3.** หน้า 1.

สิทธิโชค ศรีเจริญ. (2525, มิถุนายน). “หลักสุจริตในการปฏิบัติตามสัญญาประกันภัย.” **วารสารกฎหมาย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 7, 1.** หน้า 50.

อาทิจ ตั้งกัลยานนท์. (2524, มกราคม-มีนาคม). “การประกันภัยความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับในประเทศญี่ปุ่น.” **วารสารสำนักงานประกันภัย, 6, 1, 21.** หน้า 59.

อำนวย สุภเวชย์. (2526, เมษายน-มิถุนายน). “การประกันภัยรถยนต์.” **วารสารสำนักงานประกันภัย, 8, 2, 30.** หน้า 33.

_____. (2526, กรกฎาคม-กันยายน). “การประกันภัยรถยนต์.” **วารสารสำนักงานประกันภัย, 8, 3, 31.** หน้า 5.

_____. (2542, มกราคม-มีนาคม). “ปัญหาข้อกฎหมายเกี่ยวกับค่าเสียหายเบื้องต้น.” **วารสารการประกันภัย, 24, 1, 93.** หน้า 71.

_____. (2542, กรกฎาคม-กันยายน). “ปัญหาข้อกฎหมายเกี่ยวกับค่าเสียหายเบื้องต้น.” **วารสารการประกันภัย, 24, 3, 95.** หน้า 41.

_____. (2542, ตุลาคม-ธันวาคม). “ปัญหาข้อกฎหมายเกี่ยวกับค่าเสียหายเบื้องต้น.” **วารสารการประกันภัย, 24, 4, 96.** หน้า 37.

_____. (2544, มีนาคม). “ประมาทจนตายทายาทเรียกค่าสินไหมได้หรือไม่.” **Thailand Cover news Insurance, 2, 20.** หน้า 46.

_____. (2544, ตุลาคม-ธันวาคม). “รถที่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ.” **วารสารการประกันภัย, 26, 4, 104.** หน้า 17.

_____. (2547, ธันวาคม). “เหตุใด? ค่าเสียหายเบื้องต้น ตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ 2535 จึงไม่รวมค่าเสียหายต่ออนามัย.” **Thailand Cover news Insurance, 6, 65.** หน้า 74.

_____. (2548, มกราคม). “ค่าเสียหายเบื้องต้นไม่รวมถึงความเสียหายต่ออนามัย.” **Thailand Cover news Insurance, 6, 66.** หน้า 63.

_____. (2548, มกราคม-มีนาคม). “การรับช่วงสิทธิในสัญญาประกันภัย.” **วารสารการประกันภัย, 30, 1, 117.** หน้า 53.

วิทยานิพนธ์

เกษม มานะสาคร. (2547). **ปัญหาการดำเนินงานของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัดตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.** วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์.

ชนะพล มหาวงษ์. (2545). **มาตรการทางกฎหมายกับปัญหาการนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.** วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์.

นนทพัทธ์ ตรีณรงค์. (2551). **ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.** วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์.

พนมเทียน เพชรไฝ. (2535). **ทัศนะของสมาชิกรัฐสภาต่อพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.** วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชาสังคมสงเคราะห์ศาสตร์. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

พนิดา บุญรอด. (2533). **มาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยรถยนต์: วิเคราะห์มาตรการตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยรถยนต์.** วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

ภัทรศักดิ์ วรรณแสง. (2529). **ความรับผิดในความเสียหายซึ่งเกิดจากยานพาหนะซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล.** วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

รัฐการ ศรีศกุน. (2549). **ปัญหาทางกฎหมายกรณีรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 8 (3) และ (4) ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.** วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์.

วัลภา นนท์ธนาภรณ์. (2547). **ปัญหาการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.** วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์.

เอกสารอื่นๆ

คู่มือตีความกรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ โดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 11/2552 มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 29 เมษายน 2552 เป็นต้นไป(อัดสำเนา).

ไฉไล ศักดิวรพงศ์. (2532). **การใช้มาตรการทางกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากยานยนต์** (รายงานการวิจัย). กรุงเทพฯ: ภาควิชานิติศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

แนวทางปฏิบัติการไล่เบี้ยเรียกคืนและการใช้มาตรการทางปกครอง โดยส่วนนายทะเบียนคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ฝ่ายคดี สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2553(อัดสำเนา).

พินิจ ทิพย์มณี. (2550). **ทบทวนปรับปรุงกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ศึกษาเฉพาะกฎหมายลักษณะละเมิด** (รายงานการวิจัย). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์.

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย. (2553). **บันทึกประวัติศาสตร์การประกันภัยไทย.** กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย.

กฎหมาย

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 1-6.

ประมวลกฎหมายอาญา.

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522.

พระราชบัญญัติคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย พ.ศ. 2550.

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522.

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522.

พระราชบัญญัติรถยนต์ทหารพุทธศักราช 2476.

สารสนเทศจากสื่ออิเล็กทรอนิกส์

พระธรรมกิตติวงศ์ (ทองดี สุรเตโช). พจนานุกรมเพื่อการศึกษาพุทธศาสน์ ชุด คำวัด. สืบค้นเมื่อ 26 เมษายน 2553, จาก **http://th.wikipedia.org**

ราชบัณฑิตยสถาน ศูนย์สารสนเทศ. พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542. สืบค้นเมื่อ 13 พฤษภาคม 2553, จาก **http://rirs3.royin.go.th**

ภาษาต่างประเทศ

BOOKS

Non-Life Insurance Rating Organization of Japan. (2010). **Automobile Insurance in Japan.** Tokyo.

Rejda, George E. (1982). **Principles of insurance.** Glenview, IL: Scott Foresman.

_____ . (1997). **Principles of risk management and insurance** (6th ed.). Reading, MA: Addison Wesley.

Robert I. Mehr and Emerson Cammack. (1980). **Principles of insurance** (7th ed.). Homewood, IL: Richard D. Irwin.

ELECTRONIC SOURCES

Motor Insurers' Bureau Company (England). Motor Insurers' Bureau. Retrieved January 2, 2010, from **http://www.mib.org.uk**

Non-Life Insurance Rating Organization of Japan. Automobile insurance in Japan. Retrieved January 2, 2010, from **http://www.nliro.or.jp**

Office of Public Sector Information (England). Road Traffic Act 1988. Retrieved January 2, 2010, from **http://www.opsi.gov.uk**

The Law Commission (England). Third Parties (Rights Against Insurers) Act 1930. Retrieved January 2, 2010, from **http://www.lawcom.gov.uk**

Yuan Financial Supervisory Commission. Compulsory Automobile Liability Insurance system in Taiwan. Retrieved January 20, 2010, from **http://oldwww.ib.gov.tw/public/Data/7417150671.doc**

LAWS

Automobile Liability Act of 1963.

Automobile Liability Security Law, Compulsory Automobile Liability Insurance (CALI).

Compulsory Automobile Liability Insurance Act.

Road Traffic: Motor Vehicles (Compulsory Insurance) Regulations 2003.

Road Traffic Act 1988, Road Traffic Act 1991.

Third Parties (Rights Against Insurers) Act 1930.

UPU

ภาคผนวก

DPU

ภาคผนวก ก

DPU

พระราชบัญญัติ
คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ
พ.ศ. 2535

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.
ให้ไว้ ณ วันที่ 2 เมษายน พ.ศ. 2535
เป็นปีที่ 47 ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของสภานิติบัญญัติแห่งชาติทำหน้าที่รัฐสภา ดังต่อไปนี้

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535”

มาตรา 2[1] พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดสามร้อยหกสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา 3 บรรดาบทกฎหมาย กฎ และข้อบังคับอื่นที่มีบัญญัติไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้แทน

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

---

[1] ประกาศครั้งแรกในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 109 ตอนที่ 44 หน้า 45/9 เมษายน 2535 และต่อมามาตรา 2 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535.

"รถ"[2] หมายความว่า รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก รถยนตร์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนตร์ทหาร และหมายความรวมถึงรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง"

"เจ้าของรถ" หมายความว่า ผู้ซึ่งมีกรรมสิทธ์ในรถหรือผู้มีสิทธิครอบครองรถตามสัญญาเช่าซื้อ และหมายความรวมถึงผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวด้วย

"ผู้ประสบภัย" หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยเนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งที่บรรทุกหรือติดตั้งในรถนั้น และหมายความรวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย2ซึ่งถึงแก่ความตายด้วย

"ความเสียหาย" หมายความว่า ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยอันเกิดจากรถ

"ผู้ซึ่งอยู่ในรถ" หมายความว่า ผู้ซึ่งอยู่ในหรือบนหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถ และหมายความรวมถึงผู้ซึ่งกำลังขึ้นหรือกำลังลงจากรถนั้นด้วย

"บริษัท" หมายความว่า บริษัทตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประเภทประกันภัยรถ

"ค่าเสียหายเบื้องต้น"[3] หมายความว่า ค่ารักษาพยาบาล ค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาล ค่าปลงศพ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการศพ รวมทั้งค่าเสียหายและค่าใช้จ่ายที่จำเป็นอย่างอื่นเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยในเบื้องต้น ทั้งนี้ ตามรายการและจำนวนเงินที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 20 วรรคสอง"

"เครื่องหมาย"[4] (ยกเลิก)

"คณะกรรมการ"[5] หมายความว่า คณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

"นายทะเบียน" หมายความว่า **เลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย** หรือผู้ซึ่ง**เลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย** มอบหมายโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

---

[2] มาตรา 4 นิยามคำว่า "รถ" เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550.

[3] มาตรา 4 นิยามคำว่า "ค่าเสียหายเบื้องต้น" แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550.

[4] มาตรา 4 นิยามคำว่า "เครื่องหมาย" ยกเลิกโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550.

[5] มาตรา 3 นิยามคำว่า "คณะกรรมการ" เพิ่มโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

"กองทุน" หมายความว่า กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

"รัฐมนตรี" หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 5[6] ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวง**การคลัง**รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงและประกาศเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวงและประกาศนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

มาตรา 6[7] ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่ง เรียกว่า "คณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ"ประกอบด้วยปลัดกระทรวง**การคลัง**เป็นประธาน ผู้แทนกระทรวงกลาโหม ผู้แทนกระทรวง**พาณิชย์** ผู้แทนกระทรวงคมนาคม ผู้แทนกระทรวงสาธารณสุข ผู้แทนทบวงมหาวิทยาลัย ผู้แทนกรมป้ องกันและบรรเทาสาธารณภัย* ผู้แทนกรมตำรวจ ผู้ซึ่งคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้บริโภค3มอบหมายหนึ่งคน ผู้แทนสมาคมนายหน้าประกันภัย ผู้แทนสมาคมประกันวินาศภัย ผู้แทนสมาคมโรงพยาบาลเอกชน ผู้แทนแพทยสภาและผู้ทรงคุณวุฒิอีกไม่เกินสี่คนซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้ง เป็นกรรมการ **เลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย**เป็นกรรมการและเลขานุการ และผู้อำนวยการสำนักนายทะเบียนคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

การแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามวรรคหนึ่ง ให้พิจารณาจากบุคคลซึ่งมีความรู้ความเชี่ยวชาญทางด้านการประกันภัย เศรษฐศาสตร์ การแพทย์ หรือกฎหมาย

มาตรา 6 ทวิ[8] ให้คณะกรรมการมีอำนาจและหน้าที่ดังต่อไปนี้

(1) ให้คำแนะนำแก่รัฐมนตรีในการออกกฎกระทรวงตามมาตรา 7 และมาตรา 20 และประกาศตามมาตรา 10

(2) กำหนดมาตรฐานกลางของรายการและจำนวนเงินค่ารักษาพยาบาล และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลที่บริษัทหรือกองทุนต้องจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัย

(3) พิจารณาปัญหาเกี่ยวกับการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นและหรือเงินอื่นตามพระราชบัญญัตินี้หรือเกี่ยวกับรายการและจำนวนเงินค่ารักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลตามที่นายทะเบียนขอความเห็นหรือตามที่ผู้ประสบภัยร้องขอ

---

[6] มาตรา 5 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

[7] มาตรา 6 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

[8] มาตรา 6 ทวิ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

(4) ปฏิบัติการอื่นตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือตามที่รัฐมนตรีมอบหมาย

มาตรา 6 ตรี[9] กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิมีวาระอยู่ในตำแหน่งคราวละสองปี กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้

นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่ง เมื่อ

(1) ตาย

(2) ลาออก

(3) คณะรัฐมนตรีให้ออก

(4) เป็นบุคคลล้มละลาย

(5) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ4

(6) ได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ

มาตรา 6 จัตวา[10] ในกรณีที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่งก่อนครบวาระ ให้คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งบุคคลในประเภทเดียวกันตามมาตรา 6 เป็นกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิแทนและให้ผู้ซึ่งได้รับแต่งตั้งอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งตนแทน

ในกรณีที่มีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิเพิ่มขึ้นในระหว่างที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งแต่งตั้งไว้แล้วยังมีวาระอยู่ในตำแหน่ง ให้ผู้ซึ่งได้รับแต่งตั้งเพิ่มขึ้นนั้นอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งแต่งตั้งไว้แล้วนั้น

มาตรา 6 เบญจ[11] ในกรณีที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิดำรงตำแหน่งครบวาระแล้วแต่ยังมิได้มีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิขึ้นใหม่ ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระปฏิบัติหน้าที่ไปพลางก่อนจนกว่ากรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งได้รับแต่งตั้งใหม่จะเข้ารับหน้าที่

มาตรา 6 ฉ[12] การประชุมคณะกรรมการต้องมีกรรมการมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด จึงเป็นองค์ประชุม

---

[9] มาตรา 6 ตรี เพิ่มโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

[10] มาตรา 6 จัตวา เพิ่มโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

[11] มาตรา 6 เบญจ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

[12] มาตรา 6 ฉ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

ในการประชุมคราวใด ถ้าประธานกรรมการไม่มาประชุมหรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้กรรมการซึ่งมาประชุมเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานในที่ประชุม

มติในที่ประชุมให้ถือเสียงข้างมาก กรรมการคนหนึ่งมีเสียงหนึ่งในการลงคะแนน ถ้าคะแนนเสียงเท่ากัน ให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด

มาตรา 6 สัตต[13] ให้คณะกรรมการมีอำนาจแต่งตั้งคณะอนุกรรมการคณะหนึ่งหรือหลายคณะเพื่อพิจารณาหรือปฏิบัติการตามที่คณะกรรมการมอบหมาย

การประชุมของคณะอนุกรรมการให้นำความในมาตรา 6 ฉ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา 6 อัฏฐ[14] ในการดำเนินงานตามพระราชบัญญัตินี้ ให้คณะกรรมการและคณะอนุกรรมการมีอำนาจเรียกให้บริษัท สถานพยาบาล หรือบุคคลใดที่เกี่ยวข้องมาให้ถ้อยคำ หรือส่งเอกสารหลักฐานเพื่อประกอบการพิจารณาได้

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการให้ใช้จ่ายจากกองทุน

หมวด 1

การประกันความเสียหาย

มาตรา 7 ภายใต้บังคับมาตรา 8 เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยกับบริษัท

จำนวนเงินเอาประกันภัย ให้กำหนดตามชนิด ประเภท และขนาดของรถ แต่ต้องไม่น้อยกว่าจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง

สำหรับรถที่เจ้าของรถได้จัดให้มีการประกันภัยความเสียหายต่อผู้ประสบภัย โดยเอาประกันภัยครอบคลุมความเสียหายต่อผู้ประสบภัยและทรัพย์สิน ตามชนิด ประเภท และ

[13] มาตรา 6 สัตต เพิ่มโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

[14] มาตรา 6 อัฏฐ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

ขนาดของรถที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงแล้ว ไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยอีก[15]

มาตรา 8 รถดังต่อไปนี้ไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7

(1) รถสำหรับเฉพาะองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท และรถสำหรับผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์

(2) รถของสำนักพระราชวังที่จดทะเบียนและมีเครื่องหมายตามระเบียบที่เลขาธิการพระราชวังกำหนด

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

(4) รถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 9 รถที่จดทะเบียนในต่างประเทศและนำเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว โดยเจ้าของรถไม่มีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร เจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย ทั้งนี้ ตามจำนวนเงิน หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 10[16] บริษัทต้องรับประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการ ประกาศดังกล่าวจะกำหนดให้ข้อความในกรมธรรม์ประกันภัยหรืออัตราเบี้ยประกันภัยแตกต่างกันตามชนิด ประเภทหรือขนาดของรถ หรือลักษณะของผู้เอาประกันภัยก็ได้

ให้บริษัทรายงานการรับประกันความเสียหายตามวรรคหนึ่งต่อนายทะเบียนตามหลักเกณฑ์และวิธีการ ที่นายทะเบียนประกาศกำหนด[17]

มาตรา 10 ทวิ[18] ให้จัดตั้ง “บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด” ขึ้น มีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

---

[15] มาตรา 7 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2551.

[16] มาตรา 10 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

[17] มาตรา 10 วรรคสอง เพิ่มโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550.

(1) ให้บริการเกี่ยวกับการรับคำร้องขอและการจ่ายค่าสินไหมทดแทน หรือเงินต่างๆ ตามพระราชบัญญัตินี้ และดำเนินกิจการตามที่บริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะได้มอบหมาย

(2) ประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยเฉพาะการประกันภัยรถตามพระราชบัญญัตินี้ตามที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี

(3) ดำเนินกิจการอื่นตามที่กำหนดในหนังสือบริคณห์สนธิ

บริษัททุกบริษัทต้องเข้าชื่อซื้อหุ้นในการจัดตั้ง การเพิ่มทุน และดำเนินการใดๆ ตามหลักเกณฑ์ที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

ในการจัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ให้รัฐมนตรีกำหนดระยะเวลาให้บริษัทเข้าชื่อซื้อหุ้น และเมื่อครบกำหนดระยะเวลาดังกล่าวแล้ว ให้**เลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย**รวบรวมหุ้นที่มีผู้เข้าชื่อซื้อหุ้นไว้แล้วเพื่อกำหนดจำนวนหุ้นจัดทำหนังสือบริคณห์สนธิและข้อบังคับ และกำหนดรายชื่อผู้เป็นคณะกรรมการและพนักงานสอบบัญชีชุดแรกของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ตลอดจนข้อความและขั้นตอนอื่นที่จำเป็นต้องมีในการจดทะเบียนบริษัท ส่งไปจดทะเบียนบริษัท และให้ผู้มีอำนาจดำเนินการเกี่ยวกับการจดทะเบียนบริษัทตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ดำเนินการต่อไปตามบทกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และให้ถือว่าบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด เป็นบริษัทจำกัดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และเป็นบริษัทประกันวินาศภัยตามกฎหมายว่าด้วยประกันวินาศภัยนับแต่ได้จดทะเบียนดังกล่าว

ในระหว่างที่บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ยังมิได้มีการรับประกันวินาศภัย มิให้นำบทบัญญัติเกี่ยวกับการต้องมีหลักทรัพย์ และเงินสำรองวางไว้กับนายทะเบียน และการต้องดำรงไว้ซึ่งเงินกองทุนตามกฎหมายว่าด้วยประกันวินาศภัยมาใช้บังคับ

การแก้ไขเปลี่ยนแปลงหนังสือบริคณห์สนธิและข้อบังคับของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จะต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีก่อน

การแต่งตั้งกรรมการผู้จัดการของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จะต้องได้รับความเห็นชอบจาก**คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย**ก่อน และในกรณีที่ปรากฏหลักฐานต่อ**คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย**ว่ากรรมการผู้จัดการมีพฤติการณ์ที่ไม่สุจริต ในการปฏิบัติหน้าที่ ให้**คณะกรรมการกำกับและส่งเสริม**

---

[18] มาตรา 10 ทวิ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

การประกอบธุรกิจประกันภัยโดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีมีอำนาจถอดถอนกรรมการผู้จัดการออกจากตำแหน่งได้ และให้**คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย**มีอำนาจแต่งตั้งกรรมการผู้จัดการชั่วคราวจนกว่าบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จะแต่งตั้งกรรมการผู้จัดการคนใหม่

ทุกรอบสามเดือนบริษัทต้องออกเงินสมทบเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ตามสัดส่วนของเบี้ยประกันภัยที่บริษัทได้รับจากการรับประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้ ในแต่ละสามเดือนที่ผ่านมา ในอัตราและวิธีการที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

เงินสมทบที่บริษัทจ่ายนั้นให้นำไปหักเป็นค่าใช้จ่ายในการคำนวณภาษีเงินได้ตามประมวลรัษฎากรได้

บริษัทต้องมอบหมายการรับคำร้องขอและการจ่ายค่าสินไหมทดแทนหรือเงินต่างๆ ตามพระราชบัญญัตินี้ให้แก่บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ดำเนินการแทนบริษัทด้วย และให้บริษัททุกบริษัทปฏิบัติเกี่ยวกับการมอบอำนาจและการจัดสรรเงินเพื่อสำรองจ่ายค่าสินไหมทดแทนแทนบริษัทตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด กำหนด

มาตรา 10 ตรี[19] บริษัทใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 10 มาตรา 10 ทวิ ให้รัฐมนตรีมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยในส่วนที่เกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ของบริษัทนั้นได้

ให้บริษัทที่เพิกถอนใบอนุญาตตามวรรคหนึ่งต้องผูกพันตามกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ที่บริษัทได้ออกให้แก่ผู้เอาประกันภัยต่อไปจนกว่ากรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ดังกล่าวจะหมดอายุ

มาตรา 11 ภายใต้บังคับมาตรา 8 ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถที่ไม่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9

มาตรา 12[20] เจ้าของรถหรือผู้ใช้รถต้องเก็บรักษาหลักฐานแสดงการมีประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 ไว้ให้พร้อมที่จะแสดงต่อเจ้าพนักงานได้ทุกเวลาที่ใช้รถ เว้นแต่กรณีรถคันดังกล่าวได้จดทะเบียนหรือชำระภาษีประจำปีสำหรับรถตามมาตรา 19 แล้ว

---

[19] มาตรา 10 ตรี เพิ่มโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

มาตรา 13[21] ในกรณีที่บริษัทหรือเจ้าของรถบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยก่อนครบกำหนดการคุ้มครองไม่ว่าด้วยเหตุใด บริษัทต้องแจ้งการบอกเลิกนั้นให้นายทะเบียนทราบ

การแจ้งการบอกเลิก ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่นายทะเบียนประกาศกำหนด

มาตรา 14 การประกันตามมาตรา 7 และมาตรา 9 ต้องมีข้อกำหนดให้มีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย

เมื่อมีการกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยตามมาตรา 7 วรรคสองแล้ว หลักเกณฑ์ วิธีจ่ายและระยะเวลาการจ่ายค่าสินไหมทดแทนนอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้น ให้เป็นไปตามที่ **คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย**ประกาศกำหนด[22]

มาตรา 15 กรมธรรม์ประกันภัยหรือเอกสารประกอบหรือแนบท้ายกรมธรรม์ประกันภัยซึ่งมีข้อความระบุถึงความรับผิดของบริษัทแตกต่างไปจากที่กำหนดไว้ในบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ บริษัทจะยกเป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดต่อผู้ประสบภัยในการชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นมิได้

มาตรา 16 บริษัทจะยกเอาเหตุแห่งความไม่สมบูรณ์หรือการฝ่าฝืนเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัยระหว่างบริษัทกับเจ้าของรถ หรือการได้บอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยกับเจ้าของรถ เพื่อปฏิเสธความรับผิดต่อผู้ประสบภัยในการชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นมิได้ เว้นแต่บริษัทได้มีหนังสือแจ้งการบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยให้เจ้าของรถและนายทะเบียนทราบล่วงหน้า

การบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยให้มีผลเมื่อครบกำหนดสามสิบวันนับแต่วันที่บริษัทได้มีหนังสือแจ้งการเลิกกรมธรรม์ประกันภัยไปยังผู้เอาประกันภัยตามภูมิลำเนาที่ทราบครั้งสุดท้ายโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับ

มาตรา 17 บริษัทจะยกเอาความทุจริตหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัยมาเป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยมิได้

---

[20] มาตรา 12 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550.

[21] มาตรา 13 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550.

[22] มาตรา 14 วรรคสอง เพิ่มโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

มาตรา 18 ในกรณีที่รถซึ่งเจ้าของรถได้เอาประกันภัยไว้กับบริษัทได้โอนไปยังบุคคลอื่นโดยผลของกฎหมายว่าด้วยมรดกหรือโดยบทบัญญัติแห่งกฎหมายอื่น ให้ผู้ได้มาซึ่งรถดังกล่าวมีฐานะเสมือนเป็นผู้เอาประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยนั้น และบริษัทต้องรับผิดตามกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวต่อไปตลอดอายุของกรมธรรม์ประกันภัยที่ยังเหลืออยู่

มาตรา 19[23] ในการรับจดทะเบียนรถยนต์หรือการรับชำระภาษีรถยนต์ประจำปีตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ให้นายทะเบียนตามกฎหมายดังกล่าวมีอำนาจหน้าที่ในการตรวจสอบว่ามีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 แล้ว จึงจะรับจดทะเบียนรถยนต์หรือรับชำระภาษีรถยนต์ประจำปีได้

ในกรณีที่ไม่ปรากฏว่ามีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 ให้นายทะเบียนตามกฎหมายดังกล่าว จัดให้มีการทำประกันความเสียหายตามมาตรา 7 โดยให้นายทะเบียนตามกฎหมายดังกล่าวมีสิทธิเรียกค่าตอบแทนได้ไม่เกินร้อยละห้าแล้วให้เจ้าของรถได้รับส่วนลดร้อยละเจ็ดจากค่าตอบแทนที่นายทะเบียนตามกฎหมายนั้นได้รับจากบริษัทในอัตราร้อยละสิบสองหรือตามอัตราที่**คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย**ประกาศกำหนด ทั้งนี้ ตามระเบียบที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

เงินค่าตอบแทนร้อยละห้าที่นายทะเบียนตามกฎหมายดังกล่าวได้รับ ไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลังเป็นรายได้ของแผ่นดิน และสามารถนำไปใช้จ่ายได้ตามระเบียบที่กระทรวงการคลังได้ให้ความเห็นชอบ

หมวด 2
ค่าสินไหมทดแทน[24]

มาตรา 20 เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่บริษัทได้รับประกันภัยไว้ ให้บริษัทจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยเมื่อได้รับคำร้องขอจากผู้ประสบภัย

---

[23] มาตรา 19 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550.

[24] ชื่อหมวด 2 “ค่าสินไหมทดแทน” แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

ความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นการร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 21 ในกรณีที่บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนที่ต้องจ่ายให้ผู้ประสบภัยแจ้งการไม่ได้รับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นหรือการได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นไม่ครบจำนวนจากบริษัทต่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 22 การได้รับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ไม่ตัดสิทธิผู้ประสบภัยที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา 23[25] ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยจากรถในกรณีดังต่อไปนี้ให้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุน

(1) รถนั้นมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 และเจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

(2) รถนั้นมิได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถในขณะที่เกิดเหตุเพราะถูกยักยอก ฉ้อโกง กรรโชก ลักทรัพย์ รีดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และได้มีการร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน

(3) รถนั้นไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถและมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือ10 มาตรา 9

(4) รถนั้นมีผู้ขับหลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่าความเสียหายเกิดจากรถคันใด

(5) บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน หรือ

(6) รถตามมาตรา 8 ที่มิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7

---

[25] มาตรา 23 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550.

มาตรา 24 ในกรณีที่รถตั้งแต่สองคันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถ ให้บริษัทที่รับประกันภัยรถแต่ละคันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถคันที่เอาประกันภัยไว้กับบริษัท

ในกรณีตามวรรคหนึ่ง แต่ผู้ประสบภัยมิใช่เป็นผู้ซึ่งอยู่ในรถ ให้บริษัทดังกล่าวร่วมกันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยทุกคนโดยเฉลี่ยจ่ายในอัตราส่วนที่เท่ากัน

สำหรับกรณีตามมาตรา 23 ให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายหรือร่วมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสอง แล้วแต่กรณี

มาตรา 25 ให้บริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 มาตรา 23 หรือมาตรา 24 ให้แก่ผู้ประสบภัยให้เสร็จสิ้นภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับคำร้องขอ ทั้งนี้ โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิด

ให้ถือว่าค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นส่วนหนึ่งของเงินค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา 26[26] ในกรณีที่เจ้าของรถหรือบริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนตามมาตรา 23 (1) หรือ (5) แล้วแต่กรณี หรือกรณีที่เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยเพราะเหตุตามมาตรา 23 (3) หรือ (4) เมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามมาตรา 25 แล้วให้นายทะเบียนเรียกเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายไป คืนจากเจ้าของรถหรือบริษัทแล้วแต่กรณี รวมทั้งเงินเพิ่มในอัตราร้อยละยี่สิบของจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนส่งเข้าสมทบกองทุนอีกต่างหากเว้นแต่กรณีที่ความเสียหายเกิดแก่ผู้ประสบภัยเพราะเหตุตามมาตรา 23 (4) และเจ้าของรถหรือบริษัทไม่ทราบถึงเหตุนั้นโดยสุจริตหรือเจ้าของรถที่กรมธรรม์หมดอายุแต่ยังไม่เกินสามสิบวันโดยเจ้าของรถไม่มีเจตนาหลีกเลี่ยงการทำประกันภัย หรือในกรณีอื่นที่**คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย**ประกาศกำหนด นายทะเบียนอาจงดหรือลดเงินเพิ่มลงได้

หลักเกณฑ์ในการเรียกเงินคืน การงดและลดเงินเพิ่ม ให้เป็นไปตามที่**คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย**ประกาศกำหนด

---

[26] มาตรา 26 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550.

มาตรา 27 การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัตินี้ ผู้ประสบภัยต้องร้องขอภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่มีความเสียหายเกิดขึ้น

มาตรา 28 ในกรณีตามมาตรา 23 (1) และ (3) ให้นายทะเบียนยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายไว้ได้ หากมิได้มีการยึดรถนั้นไว้ตามกฎหมายอื่นอยู่ก่อนแล้ว จนกว่าเจ้าของรถจะได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจนครบจำนวน หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่งจากนายทะเบียน และหากมีการยึดรถนั้นตามกฎหมายอื่นอยู่ก่อนแล้ว ให้**สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย**มีสิทธิขอเข้าเฉลี่ยในทรัพย์นั้นหากมีการขายทอดตลาด

มาตรา 29 รถที่ยึดไว้ตามมาตรา 28 ให้นายทะเบียนมีอำนาจขายทอดตลาดได้ในกรณีดังต่อไปนี้

(1) กรณีที่เจ้าของรถตามมาตรา 23 (1) ไม่จ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนแทนตน คืนให้แก่กองทุนภายในเจ็ดวันนับแต่วันได้รับคำสั่งจากนายทะเบียน

(2) กรณีที่ไม่ปรากฏตัวเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และนายทะเบียนได้ประกาศหาตัวเจ้าของรถโดยปิดประกาศไว้ ณ ที่ทำการของนายทะเบียนซึ่งได้ยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายไว้ และประกาศในหนังสือพิมพ์รายวันที่จำหน่ายในท้องถิ่นที่เกิดเหตุอย่างน้อยสองวันติดต่อกัน แต่เจ้าของรถไม่ปรากฏตัวต่อนายทะเบียน ซึ่งได้ยึดรถนั้นไว้ภายในสามสิบวันนับแต่วันแรกที่ประกาศในหนังสือพิมพ์

มาตรา 30 วิธีการยึดรถตามมาตรา 28 และการขายทอดตลาดรถตามมาตรา 29 ให้ปฏิบัติตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งโดยอนุโลม

เงินที่ได้จากการขายทอดตลาดรถตามมาตรา 29 ให้หักเป็นค่าใช้จ่ายในการยึดและการขายทอดตลาด และจ่ายเป็นค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายคืนให้แก่กองทุน แล้วแต่กรณี ถ้ามีเงินเหลือเท่าใดให้คืนแก่เจ้าของรถ ในกรณีที่ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ให้**สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย**เก็บรักษาเงินนั้นไว้ตามระเบียบที่**คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย**กำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา และถ้าเจ้าของรถไม่เรียกเงินนั้นคืน ภายในห้าปีนับจากวันที่ขายทอดตลาดให้เงินนั้นตกเป็นของกองทุน

มาตรา 31[27] ในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลภายนอก หรือเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของเจ้าของรถ ผู้ขับขี่รถ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสบภัย เมื่อบริษัทได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือค่าสินไหมทดแทนหรือเมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือเมื่อหน่วยงานตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) ได้จ่ายเงินคืนกองทุนตามมาตรา 32 ไปแล้วเป็นจำนวนเงินเท่าใดให้บริษัท หรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย หรือหน่วยงานตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) แล้วแต่กรณี มีสิทธิไล่เบี้ยเอาแก่บุคคลดังกล่าวหรือมีสิทธิเรียกให้ผู้ประสบภัยคืนเงินดังกล่าวได้

วรรคสอง[28] (ยกเลิก)

มาตรา 32[29] ในกรณีที่นายทะเบียนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดจากรถตามมาตรา 8 ซึ่งไม่ได้เอาประกันความเสียหายตามมาตรา 7 ให้หน่วยงานผู้เป็นเจ้าของรถตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) แล้วแต่กรณี ส่งเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายจากเงินกองทุนคืนให้แก่กองทุน

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

หมวด 3
กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

มาตรา 33 ให้จัดตั้งกองทุนขึ้นเรียกว่า “กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย” มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยเมื่อมีกรณีตามมาตรา 23 และเป็นค่าใช้จ่ายอื่นในการดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้

กองทุนประกอบด้วย

(1) เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้

---

[27] มาตรา 31 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

[28] มาตรา 31 วรรคสอง ยกเลิกโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550.

[29] มาตรา 32 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

(2)[30] เงินที่บริษัทจ่ายสมทบตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดตามมาตรา 36 และเงินเพิ่มที่ได้รับตามมาตรา 36 ทวิ

(3) เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี13

(4) เงินหรือทรัพย์สินที่ได้มาตามมาตรา 28 มาตรา 30 มาตรา 31 หรือมาตรา 32

(5) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้

(6) ดอกผลของเงินกองทุน

(7) เงินที่ได้จากการขายทรัพย์สินที่ได้มาตาม (4) และ (5)

(8) เงินรายได้อื่นๆ

เงินและทรัพย์สินดังกล่าวให้เป็นของ**สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย**เพื่อใช้ประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ของกองทุน โดยไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลังเป็นรายได้แผ่นดิน

มาตรา 34[31] ให้มีสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยขึ้นใน**สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย**เพื่อดำเนินการเกี่ยวกับกองทุน

สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยอาจจัดสรรเงินกองทุนไม่เกินร้อยละสามสิบห้าของดอกผลของเงินกองทุนต่อปี เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการบริหารงานและค่าใช้จ่ายอื่นของสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย[32]

การเบิกจ่าย การเก็บรักษา การจัดการกองทุน ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและอัตราเบี้ยประชุมของคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการ และค่าใช้จ่ายอื่นของสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยให้เป็นไปตามระเบียบที่**คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย**กำหนดโดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง

มาตรา 35[33] เมื่อมีกรณีตามมาตรา 23 เกิดขึ้นและผู้ประสบภัยไม่อาจขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากเจ้าของรถที่มิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายหรือบริษัทได้ ให้สำนักงานกองทุน

---

[30] มาตรา 33 (2) แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

[31] มาตรา 34 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

[32] มาตรา 34 วรรคสอง แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550.

[33] มาตรา 35 วรรคหนึ่ง แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550.

ทดแทนผู้ประสบภัย จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากกองทุนเมื่อผู้ประสบภัยได้นำหลักฐานสำเนาบันทึกประจำวันของพนักงานสอบสวนมาแสดงพร้อมกับการยื่นคำขอ

การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 36[34] ให้บริษัทจ่ายเงินสมทบให้แก่กองทุนทุกรอบสามเดือน ในอัตราไม่เกินร้อยละสิบของ14 เบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัยในแต่ละสามเดือน เงินสมทบที่บริษัทจ่ายนั้นให้นำไปหักเป็นค่าใช้จ่ายในการคำนวณภาษีเงินได้ตามประมวลรัษฎากรได้

การเรียกเก็บและการจ่ายเงินสมทบจากบริษัท ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 36 ทวิ[35] บริษัทใดไม่จ่ายเงินสมทบให้แก่กองทุนให้ถูกต้องและครบถ้วนตามมาตรา 36 ต้องเสียเงินเพิ่มในอัตราร้อยละสองต่อเดือนของเงินสมทบที่ไม่ได้จ่าย

หมวด 4
บทกำหนดโทษ

มาตรา 37[36] เจ้าของรถผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

มาตรา 38[37] บริษัทใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 10 มาตรา 10 ทวิ หรือมาตรา 36 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงสองแสนห้าหมื่นบาท

มาตรา 39[38] ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 11 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

---

[34] มาตรา 36 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

[35] มาตรา 36 ทวิ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

[36] มาตรา 37 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

[37] มาตรา 38 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550.

[38] มาตรา 39 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

มาตรา 40[39] เจ้าของรถหรือผู้ใช้รถผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 12 หรือบริษัทใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 13 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

มาตรา 41[40] บริษัทใดไม่ปฏิบัติตามหรือฝ่าฝืนประกาศที่ออกตามความในมาตรา 14 วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงห้าหมื่นบาท

มาตรา 42[41] (ยกเลิก)

มาตรา 43[42] (ยกเลิก)

มาตรา 44[43] บริษัทใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 20 หรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 25 หรือเจ้าของรถหรือบริษัทใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 26 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงห้าหมื่นบาท

มาตรา 45[44] ผู้ใดยื่นคำขอรับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นหรือค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้โดยทุจริต หรือแสดงหลักฐานอันเป็นเท็จเพื่อขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นหรือค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปีหรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 46 บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ที่มีโทษปรับสถานเดียวให้นายทะเบียนมีอำนาจเปรียบเทียบปรับได้ และเมื่อได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่เปรียบเทียบภายในสามสิบวันแล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

---

[39] มาตรา 40 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550.

[40] มาตรา 41 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550.

[41] มาตรา 42 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550.

[42] มาตรา 43 ยกเลิกโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550.

[43] มาตรา 44 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550.

[44] มาตรา 45 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550.

บทเฉพาะกาล

มาตรา 47 ให้เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้อยู่ในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับดำเนินการจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัตินี้ให้เสร็จสิ้นภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ และก่อนพ้นระยะเวลาดังกล่าวมิให้ถือว่าเจ้าของรถนั้นไม่ปฏิบัติตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9

ให้บทบัญญัติมาตรา 23 (5) มีผลใช้บังคับกับรถที่เจ้าของรถได้จัดให้มีการประกันความเสียหายไว้ แล้วตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9

ภายใต้บังคับวรรคสอง บทบัญญัติมาตรา 23 ยังมิให้ใช้บังคับจนกว่าจะพ้นกำหนดสามร้อยหกสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ
พลเอก สุรยุทธ์ จุลานนท์
นายกรัฐมนตรี

<u>หมายเหตุ</u>

1. พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 109 ตอนที่ 111 หน้า 1/4 พฤศจิกายน 2535

2. พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 (ฉบับที่ 2) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 72 ก หน้า 23/16 พฤศจิกายน 2540

3. พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 (ฉบับที่ 3) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 119 ตอนที่ 102 ก หน้า 66/8 ตุลาคม 2545

4. พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 (ฉบับที่ 4) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 124 ตอนที่ 19 ก หน้า 4/5 เมษายน 2550

5. พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 (ฉบับที่ 5) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 125 ตอนที่ 40 ก หน้า 45/1 มีนาคม 2551

ภาคผนวก ข

DPU

กฎกระทรวง

กำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น
การร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น

พ.ศ. 2552

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถพ.ศ. 2535 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 และมาตรา 20 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 อันเป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา 29 ประกอบกับมาตรา 41 และมาตรา 43 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้ยกเลิกกฎกระทรวงกำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น และการร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2547

ข้อ 2 ค่าเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น มีดังต่อไปนี้

(1) ค่าใช้จ่ายในกรณีความเสียหายต่อร่างกาย ได้แก่

(ก) ค่ายาและค่าเวชภัณฑ์ที่ใช้ในการบำบัดรักษา

(ข) ค่าอวัยวะเทียมและอุปกรณ์ในการบำบัดรักษา รวมทั้งค่าซ่อมแซม

(ค) ค่าบริการทางการแพทย์ ค่าตรวจ และค่าวิเคราะห์โรค ทั้งนี้ ไม่รวมถึงค่าจ้างพยาบาลพิเศษและค่าบริการอื่นทำนองเดียวกัน

(ง) ค่าห้องและค่าอาหารตลอดเวลาที่เข้ารับการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาล

(จ) ค่าพาหนะนำผู้ประสบภัยไปสถานพยาบาล

(2) ค่าใช้จ่ายในกรณีความเสียหายต่อชีวิต ได้แก่

(ก) ค่าปลงศพ

(ข) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการศพ

ข้อ 3 จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น ให้เป็นไปดังต่อไปนี้

(1) จำนวนเท่าที่จ่ายจริงแต่ไม่เกินหนึ่งหมื่นห้าพันบาท สำหรับความเสียหายต่อร่างกายตามข้อ 2 (1)

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกายอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้ ให้มีสิทธิได้รับเงินค่าเสียหายเบื้องต้นจำนวนสามหมื่นห้าพันบาทด้วย

(ก) ตาบอด

(ข) หูหนวก

(ค) เป็นใบ้หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด

(ง) เสียอวัยวะสืบพันธุ์ หรือความสามารถสืบพันธุ์

(จ) เสียแขน ขา มือ เท้า หรือนิ้ว

(ฉ) เสียอวัยวะอื่นใด

(ช) จิตพิการอย่างติดตัว

(ซ) ทุพพลภาพอย่างถาวร

(2) จำนวนสามหมื่นห้าพันบาท สำหรับความเสียหายต่อชีวิตตามข้อ 2 (2)

ข้อ 4 ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายดังต่อไปนี้ ให้ได้รับเงินค่าเสียหายเบื้องต้นรวมกันแล้วต้องไม่เกินห้าหมื่นบาท

(1) ได้รับความเสียหายตามข้อ 2 (1) ต่อมาได้รับความเสียหายตามข้อ 2 (2)

(2) ได้รับความเสียหายต่อร่างกายอย่างหนึ่งอย่างใดตามข้อ 3 (1) วรรคสอง ต่อมาได้รับความเสียหายตามข้อ 2 (2)

(3) ได้รับความเสียหายตามข้อ 2 (1) ต่อมาได้รับความเสียหายต่อร่างกายอย่างหนึ่งอย่างใดตามข้อ 3 (1) วรรคสอง และข้อ 2 (2)

ข้อ 5 การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นต่อบริษัทที่รับประกันภัย ให้ยื่นคำร้องขอตามแบบที่นายทะเบียนกำหนด และต้องมีหลักฐานดังต่อไปนี้

(1) ความเสียหายต่อร่างกาย

(ก) ใบเสร็จรับเงินหรือหลักฐานการแจ้งหนี้เกี่ยวกับการรักษาพยาบาลในกรณีที่มีการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาลตามข้อ 2 (1)

(ข) สำเนาบัตรประจำตัวหรือหลักฐานอื่นใดที่ทางราชการเป็นผู้ออกให้ สำเนาใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าวหรือสำเนาหนังสือเดินทาง หรือหลักฐานอื่นใดที่นายทะเบียนประกาศกำหนดซึ่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ที่มีชื่อในหลักฐานนั้นเป็นผู้ประสบภัย แล้วแต่กรณี

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกายอย่างหนึ่งอย่างใดตามข้อ 3 (1) วรรคสองนอกจากต้องยื่นหลักฐานตาม (ก) และ (ข) แล้ว ให้ยื่นใบรับรองแพทย์หรือความเห็นแพทย์หรือ

หลักฐานอื่นใดที่ระบุว่าเป็นผู้ประสบภัยซึ่งได้รับความเสียหายต่อร่างกายดังกล่าว พร้อมทั้งสำเนาบันทึกประจำวันของพนักงานสอบสวนหรือหลักฐานอื่นใด ที่แสดงว่าผู้นั้นได้รับความเสียหายจากการประสบภัยจากรถด้วย

(2) ความเสียหายต่อชีวิต

(ก) สำเนามรณบัตร หรือหลักฐานอื่นใดที่นายทะเบียนประกาศกำหนดซึ่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ที่มีชื่อในหลักฐานนั้นเป็นผู้ประสบภัย

(ข) สำเนาบันทึกประจำวันของพนักงานสอบสวน หรือหลักฐานอื่นใดที่แสดงว่าผู้นั้นถึงแก่ความตายจากการประสบภัยจากรถ

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยถึงแก่ความตายภายหลังจากการเข้ารับการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาล นอกจากต้องยื่นหลักฐานตาม (2) แล้ว ให้ยื่นหลักฐานตาม (1) ด้วย

ข้อ 6 บุคคลผู้มีสิทธิร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น มีดังต่อไปนี้

(1) กรณีความเสียหายต่อร่างกายตามข้อ 2 (1) ให้ผู้ประสบภัยเป็นผู้ร้องขอหากผู้ประสบภัยไม่สามารถร้องขอได้ ให้สถานพยาบาลที่รักษาผู้ประสบภัยและได้รับโอนสิทธิเรียกร้องจากผู้ประสบภัย บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ที่รับโอนสิทธิเรียกร้องจากสถานพยาบาลที่รักษาผู้ประสบภัย ทายาทหรือญาติ หรือผู้มีส่วนได้เสียของผู้ประสบภัย แล้วแต่กรณีร้องขอแทน

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกายอย่างหนึ่งอย่างใดตามข้อ 3 (1) วรรคสอง ให้ผู้ประสบภัยเป็นผู้ร้องขอ หากผู้ประสบภัยไม่สามารถร้องขอได้ให้ทายาทหรือญาติ หรือผู้มีส่วนได้เสียของผู้ประสบภัย แล้วแต่กรณี ร้องขอแทน

(2) กรณีความเสียหายต่อชีวิตตามข้อ 2 (2) ให้ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยเป็นผู้ร้องขอ

ข้อ 7 การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทที่รับประกันภัยต้องกระทำภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่มีความเสียหายเกิดขึ้นข้อ 8 การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ให้จ่ายแก่ผู้ร้องขอตามข้อ 6 แล้วแต่กรณี เป็นเงินสดหรือเป็นเช็คที่มิได้ลงวันที่ล่วงหน้า ภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับคำร้องขอโดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิด

ให้ไว้ ณ วันที่ 16 ธันวาคม พ.ศ. 2552

กรณ์ จาติกวณิช

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ เนื่องจากความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้ประสบภัยจากรถในบางกรณีมีผลกระทบต่อชีวิตและร่างกายของผู้ประสบภัยและยังมีผลให้ผู้ประสบภัยต้องรับภาระในค่าเสียหายและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น รวมทั้งได้รับความเดือดร้อนในการดำรงชีวิตตามปกติ สมควรที่จะได้มีการปรับปรุงค่าเสียหายและค่าใช้จ่ายที่จำเป็นอย่างอื่นเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยในเบื้องต้น เพื่อให้สอดคล้องกับความเสียหายที่เกิดขึ้นและสภาวะเศรษฐกิจของประเทศในปัจจุบัน และกำหนดให้บริษัทที่รับประกันภัยสามารถจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ได้ จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้

DPU

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-นามสกุล	นายชุมพล กอบกุลธร
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ พ.ศ. 2548 ประกาศนียบัตรวิชาอบรมว่าความ สภาทนายความ พ.ศ. 2550 เนติบัณฑิตไทย สมัยที่ 60 พ.ศ. 2550
ตำแหน่งและสถานที่ทำงานปัจจุบัน	พ.ศ. 2550 - 2554 ลูกจ้างชั่วคราวกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ตำแหน่ง นิติกร สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ภาค 6 (นครปฐม) (ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554 ชื่อสำนักงานเปลี่ยนเป็น สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ภาค 10 (นครปฐม))

DPU