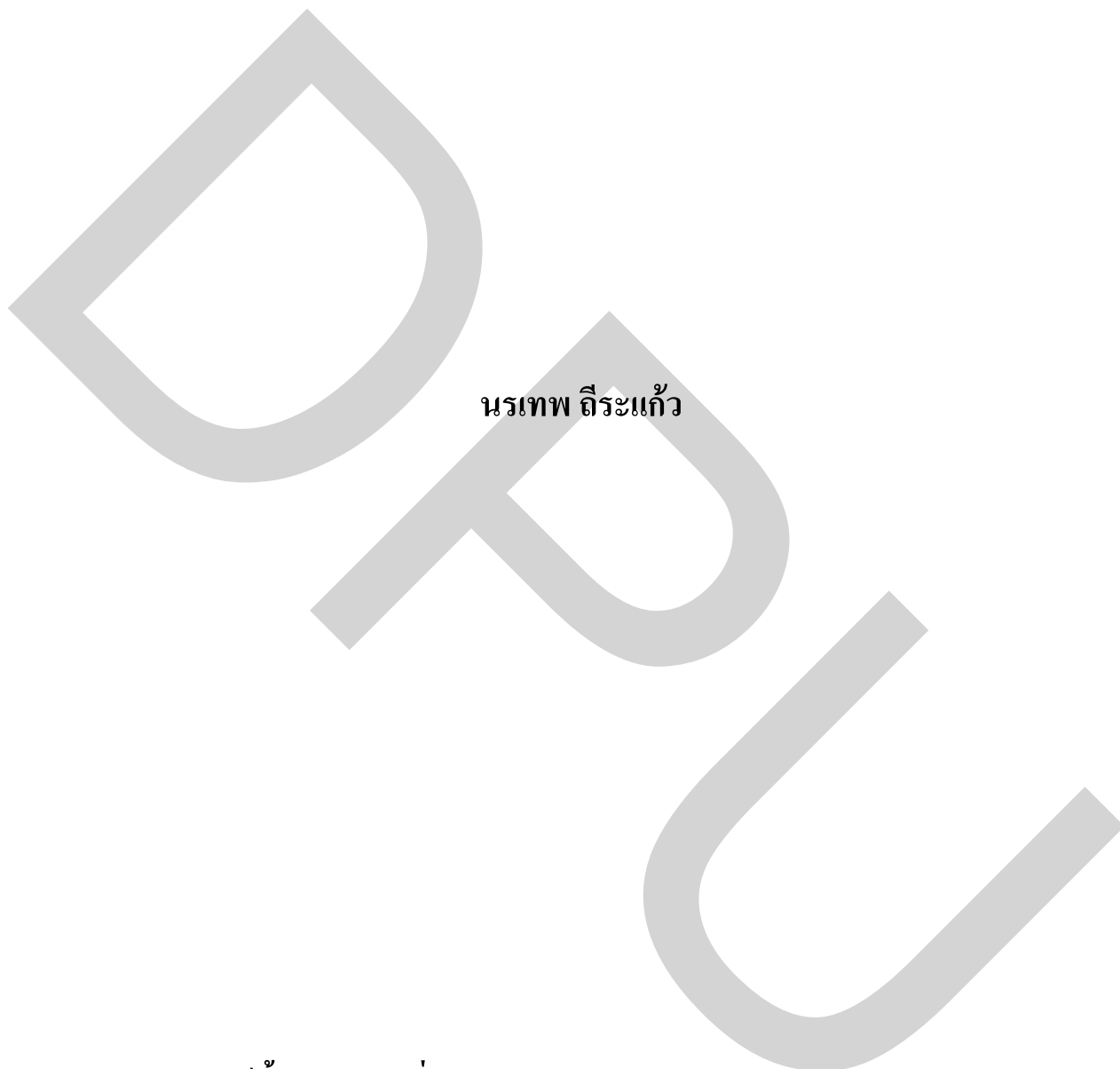


ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจาก  
กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ



นรเทพ ธีระแก้ว

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต  
สาขาวิชานิติศาสตร์ปรีดี พนมยงค์  
มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์  
พ.ศ. 2557

**Legal Problems Regarding right to Recourse  
Preliminary Compensation paid from  
The Victims Compensation Fund**

**Norrathep Teerakow**

**A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements  
for the Degree of Master of Laws**

**Department of Law**

**Pridi Banomyong Faculty of Law, Dhurakij Pundit University**

**2014**

หัวข้อวิทยานิพนธ์	ปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจาก กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ
ชื่อผู้เขียน	นรเทพ ธีระแก้ว
อาจารย์ที่ปรึกษา	รองศาสตราจารย์พินิจ ทิพย์มณี
สาขาวิชา	นิติศาสตร์
ปีการศึกษา	2556

### บทคัดย่อ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการใช้สิทธิไล่เบียดหรือเรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ เมื่อกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถสำรองจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปก่อน เพื่อเป็นหลักประกันว่าผู้ประสบภัยจากรถ จะได้รับการรักษาหรือเยียวยาอย่างทันที่ หากต่อมาภายหลังปรากฏว่ามีบุคคลที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสามารถใช้สิทธิไล่เบียดหรือเรียกคืนเงินที่ได้สำรองจ่ายไปแล้วคืนจากบุคคลที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 26 และมาตรา 31 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

จากการศึกษาพบว่า มีปัญหาทางกฎหมายบางประการ เกี่ยวกับการไล่เบียดเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้น ซึ่งควรได้รับการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติม เนื่องจากเกิดความสับสนในการตีความกฎหมายของผู้ที่เกี่ยวข้อง และเกิดความไม่เป็นธรรมในการไล่เบียดเรียกคืนเงิน โดยมาตรา 26 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการส่งเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย กรณีรถของราชการก่อให้เกิดความเสียหาย พ.ศ. 2551 กำหนดให้นายทะเบียน เรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืน ทันทีทันทีที่ได้ดำเนินการจ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้นไป หากภายหลังการพิสูจน์ความรับผิดชอบปรากฏว่า เจ้าของรถ หรือหน่วยงานราชการที่เป็นเจ้าของรถมิได้เป็นฝ่ายต้องรับผิดชอบแล้ว จะก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรม และเกิดความซ้ำซ้อนในการดำเนินการไล่เบียดเรียกคืน อีกทั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ไม่มีฐานะเป็นนิติบุคคลตามกฎหมาย จึงอาจเกิดปัญหา ในการไล่เบียดเรียกคืนหรือการดำเนินการฟ้องร้องคดีในศาลได้

ผู้ศึกษาจึงขอเสนอแนะให้แก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยบัญญัติกฎหมายให้ชัดเจนว่า “ผู้ประสบภัย” หมายถึง ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยเนื่องมาจากรถที่ใช้อยู่ในทางหรือเนื่องมาจากสิ่งที่ยานพาหนะหรือติดตั้งในรถนั้น และหมายความรวมถึงผู้ขับขี่รถ หรือเจ้าของรถซึ่งมิได้จัดให้มีการประกันภัย หรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตาย

และให้นายทะเบียนสามารถเรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้ดำเนินการจ่ายไป พร้อมกับเงินเพิ่มคืนได้หลังจากการพิสูจน์ความรับผิดชอบเสร็จสิ้นแล้ว รวมถึงเพิ่มเติมกฎหมายให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถนั้น มีฐานะเป็นนิติบุคคล ตามกฎหมาย และปรับปรุงแก้ไขระเบียบกระทรวงการคลัง กรณีรถของราชการ เสียใหม่โดยให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นจากถิ่นหน่วยงานเจ้าของรถได้ก็ต่อเมื่อผลพิสูจน์ความรับผิดชอบปรากฏแล้วว่ารถของหน่วยงานเจ้าของรถนั้นเป็นฝ่ายต้องรับผิดชอบ

Thesis Title	Legal problems regarding right to recourse preliminary compensation paid from the victims compensation fund
Author	Norrathep Teerakow
Thesis Advisor	Associate Professor Pinit Tipmanee
Department	Law
Academic Year	2013

### ABSTRACT

This thesis Aims to study of Subrogation Victims Compensation Fund . When the Victims Compensation Fund to pay preliminary compensation to victims . To ensure that the victims of the car to get the treatment or Heals a timely manner. If later it appears that a person liable under the law. Victims Compensation Fund can Subrogation to restore the money paid. Night from the party liable under the law. As provided in Section 26 and Section 31 of the Protection for Motor Vehicle Accident Victims Act, B.E. 2535 (1992) .

The study found that There are some legal issues of Subrogation to restore preliminary compensation . Which should be updated, amended. Due to confusion in the interpretation of the relevant law . And justified in taking to Subrogation to restore preliminary compensation in Section 26 of the Protection for Motor Vehicle Accident Victims Act, B.E. 2535 (1992) and according to Ministry of Finance by sending money back to the Victims Compensation Fund Case governors car causing B.E.2551 (2008) damage given to the registrar. restore damages claim Was performed immediately, pay for damages . If it later appears that the vehicle owner to prove liability or government -owned vehicles are not liable for it. To cause injustice . And the duplication of the recourse to restore. The Victims Compensation Fund . Is not a legal entity Issues are possible Recourse to restore or to litigate the case in court.

authors, therefore, suggest that such issues . By law to make clear that the " victims " means a person who is a danger to life or health as a result of the car used in the way or due to be installed in the truck or car. And includes those who are driving . Or owner of the vehicle, which did not provide insurance. Or statutory heir of a deceased victims and the Registrar to restore the initial amount of damages to be paid to perform . Along with the increased night after proving

liability finished .and prescribe for Fund for Victims of the car as a legal entity and prescribe the Ministry of Victims for Compensation Fund Registrar to restore the initial amount of damages to be paid to perform . Along with the increased night after proving liability finished.



## กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้โดยผู้เขียนได้รับความกรุณาเมตตาและความอนุเคราะห์อย่างดี ยิงจาก รองศาสตราจารย์พินิจ ทิพย์มณี อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ที่ได้สละเวลาอันมีค่า รับประทาน อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ รวมทั้งคอยให้คำชี้แนะ แนวทางในการวิเคราะห์ การจัดลำดับ เนื้อหา พร้อมทั้งแหล่งข้อมูลในการค้นคว้า ตลอดจนตรวจแก้ไขวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จนสำเร็จสิ้น เรียบร้อยด้วยความเอาใจใส่เป็นอย่างดีตลอดมา ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณอาจารย์ อำนวย สุภเวษย์ ที่คอยให้คำแนะนำตลอดการค้นคว้า และแก้ไขวิทยานิพนธ์นี้

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ ศาสตราจารย์ ดร. ชีระ ศรีธรรมรักษ์ ที่กรุณาให้เกียรติรับเป็น ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ รวมทั้ง รองศาสตราจารย์ไพฑูรย์ คงสมบูรณ์ และรองศาสตราจารย์ ดร. ภูมิ โชคเหมาะ ที่กรุณาให้เกียรติรับเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ซึ่งทั้งสามท่านได้ให้คำแนะนำ ต่างๆ ที่มีค่าและเป็นประโยชน์ จนทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี

ผู้เขียนขอขอบคุณท่าน ผ.อ.ประพันธ์ โอพารสกุล ผ.อ.วราภรณ์ ยี่รงค์ พี่ชุ่มพล กอบกุลธร ตลอดจนพี่น้องที่สำนักงาน คปภ.จังหวัดนครปฐม ที่ช่วยเหลือและให้กำลังใจ พร้อมทั้งให้คำแนะนำ ด้วยดีโดยตลอดการจัดทำวิทยานิพนธ์นี้

อนึ่งหากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะมีคุณค่าและประโยชน์ ต่อการศึกษาและการปรับปรุง แก้ไขกฎหมาย ผู้เขียนขอมอบความดีให้แก่บุคคลสำคัญที่ผู้เขียนได้กล่าวถึง รวมทั้งแก่มหาวิทยาลัย ธุรกิจบัณฑิตย์ หากมีข้อผิดพลาดหรือข้อบกพร่องประการใด ผู้เขียนขอน้อมรับไว้

นรเทพ ถีระแก้ว

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	๗
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	๖
กิตติกรรมประกาศ.....	๗
สารบัญตาราง.....	๘
บทที่	
1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	7
1.3 สมมติฐานของการศึกษา.....	7
1.4 ขอบเขตของการศึกษา.....	8
1.5 วิธีดำเนินการศึกษา.....	8
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	8
2 แนวคิดทฤษฎี หลักการการประกันภัยและการรับช่วงสิทธิไล่เบี้ยเรียกคืน.....	10
2.1 หลักการและกฎของการประกันภัย.....	10
2.1.1 กฎเกณฑ์ทฤษฎีการประกันภัย.....	10
2.1.2 หลักการพื้นฐานเกี่ยวกับการประกันภัย.....	14
2.2 การประกันภัยรถยนต์.....	24
2.2.1 ความแตกต่างระหว่างการประกันภัยภาคสมัครใจกับการประกันภัยภาคบังคับ.....	25
3 การใช้สิทธิไล่เบี้ย และเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้น ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.....	27
3.1 การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.....	27
3.1.1 กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย.....	37
3.1.2 การใช้สิทธิไล่เบี้ย และเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้น ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.....	41



สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
3.1.3 แนวคิดของการใช้สิทธิเรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจาก กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ.....	41
3.1.4 การไล่เบี้ยเรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น ตามมาตรา 26 แห่ง พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.....	41
3.1.5 การไล่เบี้ยเรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น ตามมาตรา 31 แห่ง พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.....	44
3.1.6 การคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น ตามมาตรา 32 แห่งพระราชบัญญัติ คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535.....	46
3.1.7 การยึด และขายทอดตลาดตามมาตรา 28 มาตรา 29 และมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติ คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.....	48
3.1.8 สรุปแนวทางปฏิบัติ และขั้นตอนการใช้สิทธิเรียกคืนสำหรับการ ไล่เบี้ยเรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น.....	53
3.2 การใช้มาตรการบังคับทางปกครอง.....	56
3.2.1 กรณีที่ต้องใช้มาตรการทางปกครอง.....	56
3.2.2 กระบวนการขั้นตอนการใช้มาตรการบังคับทางปกครอง.....	57
3.2.3 อายุความในการใช้มาตรการบังคับทางปกครอง.....	59
3.3 การยุติการไล่เบี้ยเรียกคืนและการจำหน่ายหนี้สูญ.....	59
3.3.1 หลักเกณฑ์การพิจารณาจำหน่ายหนี้สูญ.....	59
3.3.2 ขั้นตอนการดำเนินการพิจารณาจำหน่ายหนี้สูญ.....	60
3.3.3 การเสนออนุมัติจำหน่ายหนี้สูญ.....	62
3.4 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการไล่เบี้ยเรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้ จ่ายจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ.....	63
3.4.1 กฎหมายลักษณะละเมิดทั่วไป.....	63
3.4.2 กฎหมายเกี่ยวกับการรับช่วงสิทธิ.....	67
4 กฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับ และการไล่เบี้ยเรียกคืนเงินค่าเสียหายที่ จ่ายจากเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถในต่างประเทศ.....	73
4.1 ประวัติความเป็นมาการประกันภัยในต่างประเทศ.....	73

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
4.2 การเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นในระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษร (Civil Law System).....	76
4.2.1 ประเทศญี่ปุ่น.....	76
4.2.2 การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในสาธารณรัฐจีน (ไต้หวัน).....	85
4.3 การเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นในระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law System).....	96
4.3.1 ประเทศอังกฤษ.....	96
4.3.2 ประเทศแคนาดา.....	101
5 ปัญหา และวิเคราะห์ปัญหาในการเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นตาม พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ.....	104
5.1 ปัญหาความไม่ชัดเจนของกฎหมาย กรณีเจ้าของรถซึ่งไม่ได้จัดให้มีการ ประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และเป็นฝ่าย ประมาทจะถือว่าเป็น “ผู้ประสบภัย” ตามกฎหมายหรือไม่.....	104
5.2 ปัญหาการไล่เบี้ยเอาค่าเสียหายเบื้องต้น คืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากรถ และผู้มีหน้าที่จ่ายเงินคืนกองทุนมิได้เป็นฝ่าย ต้องรับผิดชอบ.....	107
5.3 ปัญหาการเรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น ในกรณีรถนั้นเป็นรถที่ได้รับการ ยกเว้นไม่ต้องจัดทำประกันภัยภาคบังคับ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถ.....	110
5.4 ปัญหาเกี่ยวกับผู้มีอำนาจในการดำเนินการเรียกร้อง เงินค่าเสียหายเบื้องต้น คืนกองทุน ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ.....	111
6 บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	113
6.1 บทสรุป.....	113
6.2 ข้อเสนอแนะ.....	117
บรรณานุกรม.....	122
ภาคผนวก.....	131

## สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
ก ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการส่งเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย กรณีรถของราชการก่อให้เกิดความเสียหาย.....	132
ข ข้อกำหนดสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจ ประกันภัยว่าด้วยการพิจารณาจำหน่ายลูกหนี้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ออกจากบัญชีเป็นสูญ.....	135
ค หนังสือตอบข้อหารือคณะกรรมการกฤษฎีกา (กรรมการร่างกฎหมาย คณะที่ 2).....	139
ประวัติผู้เขียน.....	150

## สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
4.1	การประกันภัยความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับในประเทศญี่ปุ่น.....	78
4.2	การประกันภัยความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับในสาธารณรัฐจีน (ไต้หวัน).....	92
4.3	ตารางเปรียบเทียบข้อแตกต่างด้านการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ และการ ไต่เบี่ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นในต่างประเทศ.....	103



จนถึงปี พ.ศ. 2526 รัฐบาลสมัยพลเอกเปรม ติณสูลานนท์ เป็นนายกรัฐมนตรีได้มอบหมายให้คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ (กปอ.) หารมาตรการและวิธีดำเนินการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์และการลดยุติเหตุ ซึ่ง กปอ. ได้แต่งตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจขึ้นคณะหนึ่งเพื่อหามาตรการและวิธีดำเนินการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์

คณะกรรมการเฉพาะกิจได้แต่งตั้งทำงานเพื่อตรวจสอบกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ โดยให้พิจารณาตามร่างของกระทรวงพาณิชย์และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และเสนอให้คณะกรรมการเฉพาะกิจพิจารณาเพื่อวางมาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ เพื่อเสนอต่อคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติพิจารณาต่อไป ในการนี้ได้มีการจัดส่งคณะทำงานบางท่านเดินทางไปศึกษาและดูงานด้านกฎหมายและด้านประกันภัย ณ ประเทศสิงคโปร์ ฟิลิปปินส์ ญี่ปุ่น สาธารณรัฐเกาหลี และฮ่องกง เพื่อหาแนวทางและข้อมูลมาประกอบการร่างกฎหมายดังกล่าว

เมื่อได้ดำเนินการยกร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์เสร็จเรียบร้อยแล้ว ได้เสนอให้คณะรัฐมนตรีฝ่ายสังคมพิจารณา ซึ่งที่ประชุมคณะรัฐมนตรีฝ่ายสังคมได้มีมติให้ส่งร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว ให้กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ รับไปพิจารณาทบทวนร่างดังกล่าวร่วมกับผู้แทนกรมการขนส่งทางบกอีกครั้งหนึ่ง เพื่อให้เกิดความชัดเจนและสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

หลังจากที่กรมการประกันภัยและกรมการขนส่งทางบกทบทวนเสร็จเรียบร้อยแล้ว คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ (กปอ.) ได้มีมติเห็นชอบให้ส่งเรื่องให้กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ ซึ่งมีหน้าที่โดยตรงรับไปดำเนินการนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ ซึ่งกรมการประกันภัยได้ดำเนินการตามขั้นตอนของการเสนอกฎหมายจนครบทุกขั้นตอน จนได้มีการประกาศใช้บังคับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อ เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2535 โดยมีเหตุผลในการประกาศใช้บังคับ เนื่องจากปรากฏว่าอุบัติเหตุอันเกิดจากรถได้ทวีจำนวนขึ้นในแต่ละปี เป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมากโดยผู้ประสบภัยดังกล่าวไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหายหรือได้รับชดเชยค่าเสียหายไม่คุ้มกับความเสียหายที่ได้รับจริง และหากผู้ประสบภัยจะใช้สิทธิทางแพ่งเรียกร้องค่าเสียหายจะต้องใช้เวลาดำเนินคดียาวนาน ดังนั้น เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยค่าเสียหายและได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันทั่วถึง สมควรกำหนดให้มีกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว ก็คือ บังคับให้รถยนต์ทุกคันต้องมีการประกันภัยหรือมีหลักทรัพย์วางไว้เป็นประกัน เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการคุ้มครองในจำนวนเงินที่เหมาะสม นับตั้งแต่ได้รับบาดเจ็บ ทุพพลภาพและมรณกรรม โดยให้ได้รับความคุ้มครองทางการเงินทุกขั้นตอน นับแต่การชดเชย

ค่าเสียหายเบื้องต้นตามจำนวนที่จำเป็นก่อน โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิด หลังจากรพิสูจน์ความรับผิดเสร็จสิ้นแล้ว ก็ให้ได้รับค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นต่อไป

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีเจตนารมณ์ที่จะให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยที่ได้รับความต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยจากรถทุกคนโดยไม่คำนึงถึงว่าบุคคลผู้นั้นจะเป็นบุคคลภายนอกหรือไม่ กล่าวคือแม้ผู้ประสบภัยจะเป็นบุคคลในครอบครัวของผู้ขับขี่หรือของเจ้าของรถ หรือเป็นผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตนเองเพราะความประมาทของตนเองก็ถือว่าเป็นผู้ประสบภัยตามความหมายของกฎหมายฉบับนี้ด้วย

เมื่อมีอุบัติเหตุอันเกิดจากรถทำให้คนนอกรถหรือในรถรวมทั้งผู้ที่กำลังขึ้นหรือกำลังลงจากรถได้รับความเสียหายต่อชีวิตและ/หรือร่างกายก็ให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันที โดยไม่ต้องรอให้การพิสูจน์ความรับผิดเสร็จสิ้นเสียก่อน แม้ว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจะเกิดจากความทุจริตหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัย ซึ่งเป็นกรณีที่ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดต่อผู้ประสบภัยตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 879 แต่ผู้รับประกันภัยก็ไม่อาจจะยกเอาเหตุดังกล่าวขึ้นเป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบได้ ดังที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 มาตรา 17

ถึงแม้ว่าพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จะบัญญัติให้เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยกับบริษัทก็ตาม แต่มีบางกรณีที่บริษัทที่รับประกันภัยรถคันที่เกิดเหตุไม่ต้องรับผิด เช่น รถนั้นถูกขโมย ก่อ โกง กรร โขก ลักทรัพย์ ชิงทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และเจ้าของรถได้มีการร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวนแล้ว กรณีเช่นนี้บริษัทและเจ้าของรถย่อมไม่ต้องรับผิดต่ออุบัติเหตุที่เกิดขึ้น หรืออาจเป็นกรณีที่เจ้าของรถฝ่าฝืนไม่จัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 7 และมาตรา 9 และเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายให้แต่ไม่ครบจำนวนที่ต้องจ่าย หรือเป็นกรณีที่รถนั้นเป็นรถที่ไม่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย เพราะเหตุที่เป็นรถที่ได้รับยกเว้นตามมาตรา 8 ซึ่งกรณีต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้นเป็นกรณีที่ผู้ประสบภัยไม่สามารถจะขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัยได้

ดังนั้นเพื่อเป็นการอุดช่องว่างของกฎหมายและเพื่อให้เป็นตามเจตนารมณ์ของกฎหมายที่ประสงค์จะให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันที กฎหมายจึงจำเป็นต้องหามาตรการเสริมด้วยการบัญญัติให้มีการจัดตั้งสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยขึ้นใน สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เพื่อดำเนินการ

จัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยโดยในครั้งแรกให้ได้รับทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้ และเงินที่บริษัทจ่ายสมทบตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง และเงินอื่น ๆ ที่ได้มาตามมาตรา 33 (3) – (8) เงินที่ได้มาดังกล่าวก็เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยในกรณีต่าง ๆ ดังที่กล่าวข้างต้น ดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 23

จะเห็นได้ว่าการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุนในทั้ง 6 กรณีตามมาตรา 23 นั้นมีลักษณะเป็นการจ่ายแทนผู้ที่จะต้องรับผิดชอบผู้ประสบภัยซึ่งในขณะที่จ่ายนั้นอาจเป็นเพราะยังต้องรอการพิสูจน์ความรับผิด หรือยังหาตัวผู้ต้องรับผิดชอบไม่ได้เพราะหลบหนีไป หรือผู้มีหน้าที่ต้องจ่ายไม่ยอมจ่ายหรือจ่ายให้ไม่ครบจำนวนที่ต้องจ่าย ทั้งนี้ก็เพื่อให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายที่ประสงค์จะให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันทั่วถึง

ด้วยเหตุดังกล่าว จึงได้บัญญัติให้มีการเรียกเงินที่จ่ายไปคืนแก่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ จากเจ้าของรถหรือบริษัทแล้วแต่กรณี ซึ่งเจ้าของรถหรือบริษัทที่ถูกเรียกเงินคืนนั้นนอกจากจะต้องจ่ายเงินตามจำนวนที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายไปแล้ว จะต้องต้องเสียเงินเพิ่มในอัตราร้อยละยี่สิบ ให้แก่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยด้วย ดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 26

นอกจากการเรียกคืนตามมาตรา 26 ข้างต้นแล้วยังมีการเรียกคืนอีกกรณีหนึ่ง คือกรณีที่มีความเสียหายที่เกิดขึ้นเกิดจากการกระทำของบุคคลภายนอก หรือเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของเจ้าของรถ ผู้ขับขี่รถ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสบภัย ตามมาตรา 31 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ซึ่งผู้เขียนได้วิเคราะห์บทบัญญัติในมาตรา 26 และมาตรา 31 แล้ว เห็นว่า บทบัญญัติในสองมาตราดังกล่าวมีปัญหาข้อกฎหมายที่สำคัญที่จำต้องหยิบยกขึ้นพิจารณา ดังต่อไปนี้คือ

ประการแรก คือปัญหาความไม่เป็นธรรมในการชดเชยเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ และก่อให้เกิดความสับสนแก่ผู้มีหน้าที่ต้องเรียกคืน กล่าวคือกฎหมายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 บัญญัติให้นายทะเบียน เรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยคืนจากเจ้าของรถหรือบริษัทแล้วแต่กรณี รวมทั้งเงินเพิ่มในอัตราร้อยละยี่สิบ ของจำนวนเงินที่จ่ายไปตามความในมาตรา 26 โดยไม่ได้บัญญัติให้เรียกคืนได้ต่อเมื่อสามารถพิสูจน์ความรับผิดเสร็จสิ้นและรู้ตัวผู้ต้องรับผิดชอบแล้ว เมื่อเป็นเช่นนั้นนายทะเบียนจึงเรียกเงินที่ได้จ่ายไปคืนทันที ที่ได้จ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปแล้ว กรณีเช่นนี้อาจเกิดความไม่เป็นธรรมแก่เจ้าของรถขึ้นได้ เพราะหากผลการพิสูจน์ความรับผิดปรากฏว่าเจ้าของรถผู้ที่ถูกเรียกคืนไม่ใช่ผู้ที่ต้องรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัย เขาย่อมไม่ใช่ผู้ทำละเมิดหรือผู้ที่ต้องรับผิดชอบร่วมกับผู้ทำละเมิด ตามหลักละเมิดแห่งประมวลแพ่งและพาณิชย์ แต่เจ้าของรถได้ถูก



เรียกเงินคืนกองทุนพร้อมกับเงินเพิ่มไปแล้ว อีกทั้งยังต้องรับโทษปรับตามบทกำหนดโทษในกรณี ไม่ได้จัดทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ด้วยในมาตรา 37 อันเป็นโทษทางอาญานอกจากความรับผิดทางแพ่ง

ประการที่สอง ปัญหาในประการนี้เกิดจากความบกพร่องของกฎหมาย กล่าวคือตามร่าง ที่ผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกาและส่งกลับมายังคณะรัฐมนตรี นั้น คำว่า “ผู้ประสบภัย” หมายความว่าแต่เฉพาะบุคคลภายนอก (Third Party) เท่านั้น แต่คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้แก้ไขเพิ่มเติมคำว่า “ผู้ประสบภัย” ให้รวมไปถึงบุคคลที่หนึ่งและที่สองด้วย ดังที่ปรากฏในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 4 โดยไม่ได้แก้ไขเพิ่มเติมมาตราอื่น ๆ ให้สอดคล้องกัน และเมื่อร่างดังกล่าวได้เสนอเข้าสู่การพิจารณาของสภานิติบัญญัติแห่งชาติทำ หน้าที่รัฐสภาก็ไม่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมใด ๆ อีกเช่นกัน ทำให้เกิดปัญหาว่า ผู้ประสบภัยที่เป็น เจ้าของรถ หรือผู้ขับขี่รถที่ขับรถโดยไม่ประมาททำให้ตนเองได้รับความเสียหายโดยไม่มีคู่กรณีที่ดี หรือมีคู่กรณี แต่คู่กรณีไม่ได้เป็นฝ่ายประมาทที่ดี และรถนั้นเป็นรถที่ฝ่าฝืนไม่ได้จัดให้มีการ ประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 หรือเป็นรถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการ ประกันความเสียหายตามมาตรา 8 ซึ่งไม่ได้เอาประกันตามมาตรา 7 ในกรณีเช่นนี้กองทุนจะต้อง จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย(ผู้ขับขี่ฝ่ายประมาท)ดังกล่าวหรือไม่ ปัญหาดังกล่าว คณะกรรมการกฤษฎีกาได้วินิจฉัยว่ากองทุนมีหน้าที่ต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประกาย ดังกล่าว โดยไม่ต้องคำนึงว่าความผิดท้ายที่สุดจะเป็นของใคร และเมื่อกองทุนได้จ่ายค่าเสียหาย เบื้องต้นไปแล้วจะเรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้จ่ายไปจากผู้ประสบภัย(ผู้ขับขี่ฝ่ายประมาท) ได้ก็ต่อเมื่อความเสียหายนั้นเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของ ผู้ประสบภัย (ผู้ขับขี่ฝ่ายประมาท) เท่านั้น ตามมาตรา 31 หากมิได้เกิดจากความจงใจหรือความ ประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้ขับขี่ดังกล่าวก็จะไม่สามารถเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้จ่าย ไปคืนได้

การตีความของคณะกรรมการกฤษฎีกาดังกล่าวทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่เจ้าของ รถที่ได้ปฏิบัติถูกต้องตามบทบัญญัติของกฎหมาย กล่าวคือเจ้าของรถได้มีการซื้อความคุ้มครองโดย เสียเบี้ยประกันภัยทั้งเพื่อคุ้มครองบุคคลอื่นและเพื่อคุ้มครองตนเองด้วย นอกจากนั้นแล้ว เบี้ย ประกันภัยที่จ่ายไปส่วนหนึ่งก็เพื่อให้บริษัทจ่ายสมทบเข้ากองทุนเพื่อเตรียมไว้จ่ายให้แก่ ผู้ประสบภัยจากรถที่เจ้าของรถไม่ยอมจัดให้มีการประกันความเสียหายตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ ด้วย การตีความเช่นที่กล่าวข้างต้นจึงไม่ต้องด้วยวัตถุประสงค์ของมาตรา 23 ประกอบด้วยมาตรา 27 จำเป็นต้องแก้ไขปรับปรุงเพื่อให้เกิดความเป็นธรรม

ประการที่สาม เป็นกรณีที่นายทะเบียนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย สำหรับความเสียหายที่เกิดจากรถที่ได้รับยกเว้น ไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย เช่นรถของ กระทรวง ทบวง กรม เทศบาล องค์การบริหารส่วนตำบล และส่วนราชการต่างๆ เป็นต้น ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ มาตรา 8 ซึ่งหากรถดังกล่าวไม่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 แล้วกฎหมายกำหนดให้หน่วยงานราชการที่เป็นเจ้าของรถตามมาตรา 8 (1) (2) หรือ (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) แล้วแต่กรณีจะต้องส่งเงินค่าเสียหายเบื้องต้น ที่ได้จ่ายจากเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยออกไปคืนให้แก่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย โดยในการจ่ายเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสำหรับรถของหน่วยงานราชการ ตามมาตรา 8 (1) (2) หรือ (3) นั้น ได้บัญญัติให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กระทรวงการคลังกำหนด ซึ่งกระทรวงการคลังได้กำหนดว่าให้หน่วยงานราชการซึ่งเป็นเจ้าของรถดำเนินการจ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถโดยทันทีโดยไม่ต้องรอให้การพิสูจน์ความรับผิดชอบเสร็จสิ้นจนรู้ถึงบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัย กรณีเช่นนี้อาจเกิดความไม่เป็นธรรมแก่หน่วยงานราชการซึ่งเป็นเจ้าของรถได้ หากภายหลังปรากฏว่ารถของหน่วยงานราชการดังกล่าวมิได้เป็นฝ่ายละเมิดที่จะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายและได้จ่ายเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยไปแล้ว ดังเช่นที่กล่าวมาแล้ว

ประการที่สี่ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 บัญญัติในกรณีที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้ดำเนินการจ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย ในกรณีที่เจ้าของรถหรือบริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น มาตรา 26 กฎหมายได้บัญญัติให้นายทะเบียนเป็นผู้มีสิทธิเรียกเงินคืน แตกต่างจากการเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนในกรณีของความเสียหายที่เกิดขึ้นความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลภายนอก หรือเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของเจ้าของรถ ผู้ขับขี่รถ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสบภัย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 31 ได้บัญญัติให้สำนักงานกองทุนทดแทนทดแทนผู้ประสบภัยมีหน้าที่เรียกคืน ซึ่งบทบัญญัติทั้งสองมาตราดังกล่าวข้างต้นบัญญัติไว้ไม่สอดคล้องกันอาจเกิดความสับสนแก่ผู้มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติดังกล่าวได้ ทั้งสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมิได้มีฐานะเป็นนิติบุคคล จึงไม่สามารถแสดงเจตนา หรือเป็นเป็นโจทก์ฟ้อง หรือถูกฟ้องเป็นจำเลยได้ เพราะตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 34 บัญญัติให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเป็นเพียงหน่วยงานในสังกัดสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยเท่านั้น จึงจำเป็นต้องแก้ไขเพิ่มเติม เพื่อมิให้เกิด ปัญหา และความสับสนในการปฏิบัติตามกฎหมาย ดังกล่าว

จากปัญหาตามกรณีทีกล่าวมาแล้วข้างต้น ผู้เขียนจึงจะได้ศึกษาวิเคราะห์หลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับปัญหาต่าง ๆ ดังกล่าว เพื่อจักได้เสนอแนะให้มีการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ทั้งแก่เจ้าของรถ บริษัท และผู้ประสบภัย

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาแนวคิดทฤษฎี แนวคิดทฤษฎี หลักการการประกันภัยและการรับช่วงสิทธิไล่เบี้ยเรียกคืน
2. เพื่อศึกษาการใช้ไล่เบี้ยเรียกคืนเงิน ค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535
3. เพื่อศึกษากฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับ และการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายที่จ่ายจากเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถในต่างประเทศ
4. เพื่อศึกษาปัญหาและวิเคราะห์ปัญหาในการเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535
5. เพื่อเสนอแนะแนวทางที่เหมาะสมมาใช้ในการแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

## 1.3 สมมติฐานของการศึกษา

การที่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 บัญญัติให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีหน้าที่ต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถเมื่อมีกรณีตามมาตรา 23 (1) ถึง (6) เกิดแก่ผู้ประสบภัย ก็เพื่อช่วยให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นตามจำนวนอันจำเป็นเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลและเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการปลงศพในกรณีได้รับความเสียหายต่อร่างกายและ/หรือได้รับความเสียหายชีวิตแล้วแต่กรณี ทั้งนี้เพื่อให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายที่ประสงค์จะให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันทีโดยไม่ต้องรอให้การพิสูจน์ความรับผิดชอบเสร็จสิ้นเสียก่อน และเมื่อได้มีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปแล้ว ตามกฎหมายลำดับรองได้กำหนดให้นายทะเบียนสามารถใช้สิทธิเรียกให้มีการใช้คืนค่าเสียหายเบื้องต้นจากเจ้าของรถที่ไม่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามที่กฎหมายบัญญัติไว้หรือจากหน่วยงานที่เป็นเจ้าของรถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย โดยให้สามารถเรียกคืนได้ทันที กรณีดังกล่าวย่อมเป็นการขัดต่อบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งว่าด้วยรับช่วงสิทธิ เพราะในขณะที่เรียกคืนอาจยังไม่ทราบว่าเจ้าของรถจะต้องรับผิดชอบผู้ประสบภัยหรือไม่ สมควรจะได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมาย

ลำดับรองให้นายทะเบียนมีอำนาจในการเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนต่อเมื่อทราบตัวผู้ต้องรับผิดชอบก่อน ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับหลักกฎหมายว่าด้วยรับช่วงสิทธิตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

#### 1.4 ขอบเขตของการศึกษา

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

#### 1.5 วิธีดำเนินการศึกษา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มุ่งศึกษา ปัญหาบทบัญญัติเกี่ยวกับการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้น และค่าสินไหมทดแทน ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และการกำหนดเงื่อนไขของสัญญาประกันภัยภาคบังคับ ที่ไม่สอดคล้องกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

#### 1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงแนวคิดทฤษฎี แนวคิดทฤษฎี หลักการการประกันภัยและการรับช่วงสิทธิไล่เบี้ยเรียกคืน
2. ทำให้ทราบถึงการใช้ไล่เบี้ยเรียกคืนเงิน ค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535
3. ทำให้ทราบถึงกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับ และการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายที่จ่ายจากเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถในต่างประเทศ
4. ทำให้ทราบถึงปัญหาและวิเคราะห์ปัญหาในการเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

5. ทำให้ทราบถึงแนวทางการแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.

2535



## บทที่ 2

### แนวคิดทฤษฎี หลักการการประกันภัย และการรับช่วงสิทธิไล่เบี้ยเรียกคืน

บทนี้จะกล่าวถึง แนวคิดทฤษฎี เกี่ยวกับการประกันภัย การรับช่วงสิทธิไล่เบี้ยเรียกคืนเงิน ตามสัญญาประกันภัย โดยจะกล่าวถึงหลักพื้นฐานของการรับช่วงสิทธิ หลักการคุ้มครองตามสัญญาประกันภัย และหลักการพื้นฐานอื่นๆที่สำคัญที่เกี่ยวกับสัญญาประกันภัย

#### 2.1 หลักการและกฎของการประกันภัย

การประกันภัยเป็นวิธีการป้องกันผลประโยชน์ของตนเองให้พ้นจากภัยอันตราย ที่อาจเกิดขึ้นได้ จากความไม่แน่นอนของเหตุการณ์ต่างๆ ในชีวิตเป็นความจริงแท้ที่ว่าทุกสิ่งทุกอย่างในโลกล้วนเป็นอนิจจังไม่มีอะไรเที่ยง แต่มนุษย์ได้สังเกตเห็นความจริงอีกอันหนึ่งซึ่งเรียกว่ากฎแห่งการเฉลี่ย (law of average, law of average numbers, stability of mass phenomena หรือ theory of possibilities) คือ กรณีเกิดภัยอย่างเดียวกันมากพอสมควรก็จะสังเกตเห็นได้ว่า โอกาสที่จะเกิดเหตุการณ์อย่างหนึ่งขึ้นนั้นมีอยู่มากน้อยเท่าใด เช่น เอาจำนวนไฟไหม้ในระยะเวลาหนึ่งมาพิจารณา ก็จะทราบได้ว่าในจำนวนบ้านเท่านั้นหลังจะเกิดไฟไหม้กี่วันต่อหนึ่งหลัง เป็นต้น ซึ่งแม้ผลลัพธ์จะไม่แน่นอนร้อยเปอร์เซ็นต์ ก็อาจจะถือประมาณอันใกล้เคียงได้พอสมควร มนุษย์ได้นำความรู้ในกฎการเฉลี่ยนี้มาป้องกันผลร้ายของความไม่แน่นอน โดยให้มีการประกันภัยขึ้น<sup>1</sup> โดยกฎเกณฑ์ทฤษฎีการประกันภัย มีดังนี้<sup>2</sup>

##### 2.1.1 กฎเกณฑ์ทฤษฎีการประกันภัย

หลักของการประกันภัยที่เป็นพื้นฐานของสัญญาประกันภัยนั้นประกอบไปด้วยกฎเกณฑ์และทฤษฎีที่สำคัญดังต่อไปนี้

###### 2.1.1.1 ความน่าจะเป็นไปได้ (Principles of Probability)

<sup>1</sup> จิตติ ติงศภัทย์. (2533). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 มาตรา 354 - 452*. หน้า 4.

<sup>2</sup> ประเสริฐ ประภาสะโนบล. (2529). *หลักการประกันภัย*. หน้า 65.

ความน่าจะเป็น เป็นทฤษฎีพื้นฐานที่บริษัทประกันภัยนำไปใช้เป็นค่าประมาณในการคำนวณเบี้ยประกันภัยที่จะเรียกเก็บจากผู้เอาประกันภัย โดยความหมายของคำว่า “หลักแห่งความน่าจะเป็นไปได้” คือ “โอกาสของเหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้นได้” ซึ่งหมายถึง ในจำนวนของความไม่แน่นอนทั้งหลายนั้นความแน่นอนจะมีโอกาสเกิดขึ้นได้มากน้อยเพียงใด เช่น ในการโยนเหรียญ จะออกหัวหรือก้อยด้านหนึ่ง เมื่อเราโยนเหรียญก็ไม่ว่าจะออกหัวหรือก้อยแต่โอกาสที่ออกหัวหรือก้อยนั้นจะมีอยู่ครั้งต่อครั้ง คือ “Probability” หรือความน่าจะเป็นไปได้ซึ่งเป็นเรื่องใหญ่ที่ถูกนำไปใช้ประโยชน์ในกิจการต่างๆ มากมาย เฉพาะอย่างยิ่งเป็นหัวข้อที่จะต้องศึกษาในวิชาสถิติอย่างสำคัญ แต่ในที่นี้จะนำหลักง่ายๆ ในส่วนที่เกี่ยวกับมูลฐานเบื้องต้นของการประกันภัย

ในเรื่องเหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้นอันจะยังผลเสียหายให้แก่มนุษย์เรา เช่น รถยนต์ชนกัน หรือความตายก็เช่นกัน โอกาสที่ภัยอันตรายดังกล่าวจะเกิดขึ้นได้เพียงใดก็คือ Probability หรือความน่าจะเป็นไปได้ของภัยอันตรายนั้นๆ และที่เราจะทราบได้ว่า ความน่าจะเป็นไปได้ของภัยอันตรายใดๆ จะมีเพียงใดก็ต้องอาศัยเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในอดีตมาใช้เป็นหลักในการพิจารณา ถ้าเราอยากจะทำว่า รถชนกันมีจำนวนปีละเท่าใด ก็ต้องดูจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นแล้วในอดีตซึ่งมีการบันทึกไว้เป็นสถิติ สิ่งสำคัญของหลักแห่งความน่าจะเป็นไปได้ก็คือ โอกาสที่เหตุการณ์จะเกิดขึ้นได้ เครื่องหมายหรือภาพซึ่งแสดงว่า โอกาสที่เหตุการณ์จะเกิดขึ้นเพียงใดนั้นจะปรากฏให้เห็นในรูปของเศษส่วน เช่น การโยนเหรียญโอกาสที่จะออกหัวหรือก้อยจะมีอยู่ 1:2 หรือ  $\frac{1}{2}$  เศษที่ปรากฏอยู่ข้างบนของจำนวนเลขเศษส่วนก็คือจำนวนเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น และส่วนก็คือจำนวนรวมของสิ่งที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์นั้น และผลลัพธ์จากการหารซึ่งคิดเป็นร้อยละก็คือเหตุการณ์จะเกิดขึ้นได้มีเท่าใด นั่นก็คือในการโยนเหรียญโอกาสจะออกหัวหรือก้อยมีอยู่ร้อยละ 50 จากผลลัพธ์ของความน่าจะเป็นไปได้ ถือเป็นเพียงประมาณการของโอกาสที่เหตุการณ์จะเกิดขึ้นได้และเป็นหลักพื้นฐานที่บริษัทประกันภัยนำไปใช้เป็นการประมาณการในการคำนวณอัตราเบี้ยประกันภัยที่จะเรียกเก็บจากผู้เอาประกันภัยต่อไป อย่างไรก็ตาม ลักษณะสำคัญที่จะนำหลักแห่งความน่าจะเป็นไปได้ไปใช้ในการคำนวณ จะมีอยู่ 2 ประการคือ

(1) เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นแล้วในอดีตจะต้องมีจำนวนมากพอที่จะนำมาเฉลี่ยได้ ทั้งนี้เพราะเหตุการณ์ที่จะนำมาใช้คำนวณไม่มากพอ ความผิดพลาดได้ง่าย และกรณีนี้จึงนำไปสู่การใช้กฎแห่งจำนวนมาก (Law of Large Numbers) เข้ามาประกอบในการประกันภัยเป็นอย่างมาก

(2) เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในอนาคตจะต้องเหมือนกับที่เกิดในอดีต ต้องเกิดเหตุการณ์ที่เหมือนกันจึงจะนำปริมาณมารวบรวมได้

ในทางที่เป็นจริงแล้วเหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตมักจะไม่เหมือนกับในอดีต เพราะการเปลี่ยนแปลงย่อมมีอยู่เสมอ และตัวประกอบต่างๆ ก็มักผิดไปจากเดิม ฉะนั้นในการคำนวณจึง

ต้องการปรับปรุงอยู่เสมอ โดยคำนึงถึงสิ่งต่างๆ ที่จะเปลี่ยนแปลงไปเป็นหลักสำคัญอีกด้วย เพื่อให้ได้ส่วนเฉลี่ยใกล้เคียงมากที่สุดอยู่ตลอดเวลา บริษัทประกันภัยต้องมี “นักคณิตศาสตร์ประกันภัย” ประจำอยู่ทุกบริษัท เพื่อทำหน้าที่คำนวณในด้านต่างๆ ให้ถูกต้องใกล้เคียงความจริงมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ ทั้งนี้เพราะปัจจัยหรือตัวประกอบที่ทำให้ตัวเลขเปลี่ยนแปลงมิได้มาก

#### 2.1.1.2 กฎแห่งจำนวนมาก (Law of Large Number)

กฎว่าด้วยจำนวนมาก มีหลักว่า ถ้าเพิ่มจำนวนของวัตถุที่ร่วมเสี่ยงภัย หรือ วัตถุที่เอาประกันมากขึ้นแล้ว ค่าความเสียหายที่จะเกิดขึ้นจริง จะเท่ากับ ค่าความเสียหายที่คาดว่าจะเกิดขึ้นได้ หรือ ความน่าจะเป็นของโอกาสที่จะเกิดความเสียหาย จะแม่นยำหรือถูกต้องมากขึ้น จึงเป็นประโยชน์สำหรับการคำนวณเบี้ยประกันภัยแต่ละประเภท กล่าวคือ การเสี่ยงภัยจะลดลง ถ้าจำนวนวัตถุที่มีส่วนในเหตุการณ์เสี่ยงภัยมากขึ้น ซึ่งหมายถึงโอกาสที่เหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้นได้นั้น สิ่งที่สำคัญที่สุดที่จะต้องทราบผลและนำไปใช้ในการคำนวณก็คือ “จำนวนครั้งของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในระยะหนึ่ง” มีเพียงใด ซึ่งเราเรียกว่า “ระดับ” (Degree) หรือ “ความถี่” (Frequency) ของความน่าจะเป็นไปได้ เช่น รถชนกัน ใน 1 ปี มีจำนวน 5 ครั้ง ระดับความถี่ของความน่าจะเป็นไปได้คือ 5 ครั้ง โดยทางที่เป็นจริงแล้วระดับความถี่ของความน่าจะเป็นไปได้ที่เกิดขึ้นในแต่ละระยะเวลานั้นย่อมจะไม่เท่ากัน และก่อให้เกิด “ความไม่แน่นอน” ขึ้น ซึ่งอาจมีได้ทั้งทางต่ำและทางสูงอยู่เสมอ การคำนวณหาระดับแห่งความแตกต่างกันระหว่างความไม่แน่นอน จึงเป็นสิ่งจำเป็นในการประกันภัยเป็นอย่างมาก ทั้งนี้เพราะหน้าที่อันสำคัญของการประกันภัยนั้น จะต้องตัดความไม่แน่นอนออกไปให้เหลือน้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้ เพื่อความปลอดภัยต่อการที่จะมีเงินจ่ายชดเชยค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้นได้อย่างแท้จริง และการจะเป็นไปได้ก็ต้องอาศัยกฎแห่งจำนวนมากนั่นเอง โดยมีหลักการพิจารณา 2 ประการ

(1) ระดับความถี่ของความน่าจะเป็นไปได้ กฎแห่งจำนวนมากจะทำให้สามารถทราบระดับหรือความถี่ของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นได้ดีกว่าและใกล้เคียงความจริงมาก ทั้งนี้เพราะไม่มีใครทราบล่วงหน้าได้ว่า ระดับความถี่ของความน่าจะเป็นไปได้ที่แท้จริงซึ่งจะเกิดขึ้นในแต่ละระยะเวลานั้นจะมีเท่าใดแน่ จึงต้องอาศัยการทดลองหรือสถิติเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในอดีตมาใช้เป็นเครื่องวัดตัวเลขสถิติของเหตุการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นมาแล้ว จึงเป็นสิ่งจำเป็นต่อการประกันภัยมากเพราะสามารถทำให้ทราบระดับหรือความถี่ของความน่าจะเป็นไปได้ หากมีน้อยความไม่แน่นอนก็จะมีมากเพราะการคำนวณจะทำได้ไม่ได้หรือทำได้ก็ไม่ใกล้เคียงความจริง อาจเกิดความเสียหายต่อการรับประกันภัยได้มาก

(2) ระดับความไม่แน่นอน เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงเวลานั้น มีจำนวนไม่เท่ากัน บางช่วงเวลามีเหตุการณ์เกิดขึ้นมาก บางช่วงเวลาก่อเกิดเหตุการณ์ขึ้นน้อย แสดงให้เห็นความไม่



แน่นอนของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น “ระดับความไม่แน่นอน” จึงเป็นเรื่องสำคัญ เพราะเกี่ยวกับการเฉลี่ยค่าสูญเสียไปในระหว่างผู้เอาประกันภัย ถ้าไม่ทราบระดับแห่งความไม่แน่นอนที่แท้จริงแล้ว ย่อมทำให้คิดอัตราเบี้ยประกันไม่ได้ ถ้าเผื่อตั้งไว้สูง เบี้ยประกันก็จะแพงจะหาผู้เอาประกันภัยยาก ถ้าตั้งไว้ต่ำไปเหตุการณ์เกิดขึ้นมากครั้งก็ไม่มีเงินจ่ายให้ผู้เอาประกัน ฉะนั้นสำหรับเหตุการณ์ที่ไม่มีสถิติจริงๆ แล้ว ก็จะไม่มีการรับประกันภัยนั้น และแม้ในกรณีที่มีสถิติแน่นอนแล้วก็ตาม เหตุการณ์อาจเกิดขึ้นนอกเหนือสถิติเมื่อใดก็ได้ เช่น น้ำท่วมใหญ่หลายกิโลเมตรทำให้รถหลายร้อยคันเสียหายซึ่งไม่เคยเกิดมาก่อนระดับความไม่แน่นอนนั้น ถ้าจำนวนเหตุการณ์มีมากๆ ค่าของความไม่แน่นอนก็จะลดลงเรื่อยๆ จนกระทั่งเกือบไม่มีความหมายและสามารถตัดทิ้งไปได้ ถ้าความไม่แน่นอนมีมากไม่อาจตัดทิ้งไปได้ ก็อาจต้องนำความเสียหายที่ไม่แน่นอนนั้นมารวมคิดไว้ในส่วนเฉลี่ยค่าเสียหายที่จะเรียกเก็บไว้ด้วย บริษัทประกันภัยจะแสวงหาวิธีการที่จะลดความไม่แน่นอนจากการเสี่ยงภัยประการอื่นเข้ามาช่วยอีกหลายอย่าง เช่น การตรวจสอบสภาพประจำปีให้ผู้เอาประกันชีวิตโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย เป็นต้น

#### 2.1.1.3 กฎของการเฉลี่ย (Law of Average)

ด้วยการประกันภัยคือ แผนการเฉลี่ยความสูญเสียในกลุ่มผู้เสี่ยงภัยด้วยกัน ฉะนั้นกฎของการเฉลี่ยจึงเป็นหลักสำคัญของการประกันภัยมาก หากมีภัยเกิดขึ้นความสูญเสียมีเท่าใดก็เฉลี่ยกันไปในระหว่างผู้เสี่ยงภัย ค่าสูญเสียเฉลี่ยกันไปในนี้แสดงออกในรูปของเบี้ยประกันภัย ถ้าเบี้ยประกันภัยมีอัตราสูงมาก อันเนื่องมาจากกลุ่มผู้เสี่ยงภัยมีน้อยการประกันภัยก็จะดำเนินไปได้ยาก ถ้าเบี้ยประกันภัยมีอัตราต่ำเท่าใดก็จะมีผู้ทำประกันภัยมากขึ้น การที่จะทำให้เบี้ยประกันภัยมีอัตราต่ำได้ ก็คือการรวมกลุ่มผู้เสี่ยงภัยให้เข้ามารวมกันให้ได้จำนวนมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ ฉะนั้นการรวมกลุ่มผู้เสี่ยงภัยให้ได้จำนวนมากจึงเป็นเรื่องจำเป็นเพื่อให้การเฉลี่ยค่าสูญเสียไปในระหว่างผู้เสี่ยงภัยด้วยกันในอัตราราคาที่ต่ำที่ได้นั้นเอง

การลดภาระในค่าเฉลี่ยการสูญเสียยังกระทำได้ด้วย การคัดเลือกการเสี่ยงภัยชั้นต้น เช่น การตรวจสอบสภาพรถยนต์ของผู้เอาประกันภัยรถยนต์ เป็นการคัดเลือกการเสี่ยงภัยเพื่อตัดหรือลดสถานะที่จะก่อให้เกิดภัยโดยง่ายออกไปเสียชั้นหนึ่งก่อน ภัยที่จะเกิดขึ้นก็จะมีจำนวนน้อยลง การเฉลี่ยค่าสูญเสียก็มีอัตราลดลงไปด้วย

การเฉลี่ยค่าเสียหาย หรือการที่จะต้องจ่ายเงินชดเชยเมื่อมีภัยเกิดขึ้น เพื่อมิให้ต้องจ่ายเงินเกินค่าเสียหายที่แท้จริงในกรณีประกันวินาศภัย ซึ่งจะเป็นเหตุหนึ่งที่จะช่วยให้ค่าเฉลี่ยค่าใช้จ่ายของผู้เอาประกันภัยลดต่ำลงการประกันภัยมีจุดมุ่งหมายลดการสูญเสียของผู้เอาประกันภัย ไม่ใช่เพิ่มภาระ ฉะนั้น หากมีวิธีการใดๆ ที่จะทำให้ลดภาระเฉลี่ยค่าสูญเสียให้แต่ละคนรับน้อยลงไปได้ อีก บริษัทก็ต้องกระทำ เช่น การนำเงินกองทุนที่ยังไม่ต้องใช้ออกลงทุนได้ประโยชน์มาก็นำไปคิด

ลดเบี้ยประกันภัยให้ เป็นต้น กรณีผู้ขอเอาประกันภัยกับทรัพย์สินที่มีทุนทรัพย์สูงเกินกว่าที่บริษัทหนึ่งๆ จะรับไว้ได้ เช่น การประกันเครื่องบินโดยสาร ราคาลำละ 400 ล้านบาท การประกันภัยรถสปอร์ตหรู คันละ 80 ล้านบาท เพื่อความปลอดภัยในการเฉลียวภาระไปในระหว่างผู้เอาประกันภัย ผู้รับประกันภัยก็จะพิจารณาทำ “ประกันภัยต่อ” ไปยังผู้รับประกันภัยอื่น โดยเก็บภาระในการเสี่ยงภัยไว้ตามกำลังของผู้รับประกันภัย การประกันภัยต่อจึงเป็นการเฉลียวภาระความเสี่ยงภัย และภาระการชดเชยค่าสูญเสียออกไปสู่ผู้รับประกันภัยอื่นๆ ทั่วโลก และยังเป็นการเพิ่มพลังในการรับประกันของบริษัทรับประกันภัยได้มากขึ้นอีกด้วย

### 2.1.2 หลักการพื้นฐานเกี่ยวกับการประกันภัย

สัญญาประกันภัย คือสัญญาซึ่งบุคคลหนึ่ง เรียกว่าผู้รับประกันตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือเงินจำนวนหนึ่งให้กับผู้เอาประกันภัย เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นจากภัยที่รับประกัน มีหลักการพื้นฐานที่สำคัญ 6 ประการดังนี้

#### 2.1.2.1 หลักส่วนได้เสียในเหตุประกันภัย (INSURABLE INTEREST)

หลักส่วนได้เสียในเหตุประกันภัย เป็นหลักสำคัญพื้นฐานของการประกันภัย หลักนี้ไม่เพียงแต่เป็นแนวความคิดในทางกฎหมายเท่านั้น ยังเป็นความคิดในทางศีลธรรมด้วย เพราะการที่จะให้บุคคลใดเอาประกันภัยในสิ่งที่เขาไม่มีความเกี่ยวข้องไม่ว่าสิ่งนั้นจะถูกทำลายลงไปหรือยังคงสภาพตามปกติได้นั้น กรณีย่อมเห็นได้ว่าวินาศภัยหรือความเสียหายนั้นไม่มีผลกระทบต่อบุคคลนั้นแต่อย่างใด ฉะนั้นการที่จะให้ผู้เอาประกันได้รับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายนั้นย่อมเป็นความไม่ถูกต้องอย่างยิ่ง เพราะเท่ากับการอนุญาตให้มีการพนันขึ้นต่อในรูปของสัญญาประกันภัย LORD BLOCKBURN ได้เคยให้คำจำกัดความของส่วนได้เสียในเหตุประกันภัยไว้ว่า “ผู้มีส่วนได้เสียในทรัพย์สินอันอาจเอาประกันภัยได้ คือ ผู้ที่จะได้ประโยชน์จากการที่ทรัพย์สินนั้นคงสภาพเดิมอยู่ หรือจะได้รับความเสียหายจากการที่ทรัพย์สินนั้นทำลายไป<sup>3</sup> บรรดานักนิติศาสตร์ได้ให้ความหมายของ INSURABLE INTEREST ไว้หลายท่านด้วยกัน ซึ่งความเห็นของนักนิติศาสตร์ได้กล่าวไว้ด้วยถ้อยคำที่แตกต่างกัน แต่ก็มีความหมายเป็นอย่างเดียวกัน จึงจะขอหยิบยกเอาอันที่ชัดเจนที่สุดซึ่งได้กล่าวไว้ว่า “เมื่อใดที่เหตุการณ์ดังระบุไว้ในสัญญาซึ่งเป็นเงื่อนไขแห่งความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยบังเกิดขึ้น อันเป็นเหตุใกล้ชิดทำให้กระทบกระเทือนต่อสิทธิที่ผู้เอาประกันภัยมีอยู่ ถึงขนาดเป็นเหตุให้ต้องสูญเสียหรือถูกบั่นทอนลงซึ่งสิทธิอันมีอยู่ หรือก่อให้เกิดความรับผิดชอบ

<sup>3</sup> สิทธิโชค ศรีเจริญ. (2538). *ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย*. หน้า 94.

กฎหมาย เมื่อนั้นย่อมถือว่าผู้เอาประกันมีส่วนได้เสียในเหตุการณ์นั้นเท่ากับจำนวนมูลค่าแห่งความรับผิดนั้น หรือเท่าที่จำนวนมูลค่าแห่งสิทธินั้นต้องมาวิบัติเสียหาย<sup>4</sup>

สรุปสาระสำคัญของส่วนได้เสียในเหตุประกันภัย<sup>5</sup> มี 5 ประการ

(1) ผู้เอาประกันมีกรรมสิทธิ์ สิทธิ ประโยชน์ หรือความรับผิดตามกฎหมายซึ่งสามารถตีราคาเป็นเงินได้

(2) กรรมสิทธิ์ สิทธิ หรือประโยชน์เหล่านั้นจะต้องมีอยู่เหนือทรัพย์สิน หรือความรับผิดอันเป็นวัตถุที่เอาประกันภัยในขณะที่ทำสัญญาประกันภัย

(3) ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีความผูกพันกับวัตถุที่เอาประกันภัยในกรณีที่จะเกิดประโยชน์กับเขาหากวัตถุที่เอาประกันภัยนั้นจะปลอดจากวินาศภัย หรือปลอดจากความรับผิดชดใช้ค่าเสียหายหากเกิดวินาศภัยขึ้น

(4) ความผูกพันระหว่างผู้เอาประกันภัยกับวัตถุที่เอาประกันภัยนั้นจะต้องเป็นไปตามกฎหมาย

สรุปเหตุที่กฎหมายต้องบัญญัติให้ผู้เอาประกันภัยต้องมีส่วนได้เสียมี 3 ประการคือ<sup>6</sup>

(1) เพื่อมิให้เกิดภาวะภัยทางศีลธรรม(Moral Hazard) การประกันภัยเป็นการเฉลี่ยความเสียหายไปยังผู้เอาประกันภัยที่มีความเสี่ยงภัยอย่างเดียวกัน ผู้รับประกันภัยเป็นเพียงผู้รวบรวมเบี้ยประกันภัยมาไว้กองกลางเพื่อเป็นเงินสำรองสำหรับเตรียมไว้จ่ายให้แก่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ที่ได้รับภัยตามที่เอาประกันไว้ เบี้ยที่จ่ายแก่ผู้รับประกันภัย เมื่อเปรียบเทียบกับค่าสินไหมทดแทนที่ผู้เอาประกันจะได้รับเมื่อเกิดภัยนั้น มีจำนวนแตกต่างกันอยู่มาก หากผู้เอาประกันภัยไม่มีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัยแล้ว ย่อมเกิดมูลเหตุจูงใจที่ผู้เอาประกันจะทำให้เกิดความเสียหายแก่วัตถุที่เอาประกันภัยเพื่อหวังที่จะได้รับประโยชน์จากการประกันภัย อันเป็นภาวะภัยทางศีลธรรม (Moral Hazard)

(2) เพื่อมิให้สัญญาประกันภัยกลายเป็นสัญญาพนัน การพนันตาม มาตรา 853 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่า การพนันไม่ก่อให้เกิดหนี้ต่อกัน สิ่งที่ได้ให้ไว้ต่อกันไปในการพนันก็จะทวงคืนไม่ได้ เพราะเหตุที่ห้ามมูลหนี้เป็นอย่างใดอย่างหนึ่งไม่ได้ แต่สัญญาประกันภัย ถ้าผู้เอาประกันภัยมีส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัย เมื่อเกิดเหตุการณ์อันเป็นวินาศภัยหรืออย่างอื่นอันได้

<sup>4</sup> อำนวย สุภเวชย์ ก (2551). คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการประกันภัย. หน้า 16.

<sup>5</sup> สิทธิโชค ศรีเจริญ. เล่มเดิม. หน้า 95.

<sup>6</sup> อำนวย สุภเวชย์ ก เล่มเดิม. หน้า 20.

ระบุไว้ในสัญญา ย่อมเกิดมูลหนี้ในอันที่จะเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือใช้เงินตามข้อตกลงแห่งสัญญาประกันภัยได้ สัญญาประกันภัยเป็นสัญญาที่ช่วยบรรเทาความเสียหายแก่ผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุหรืออุบัติเหตุ กฎหมายจึงสนับสนุน แต่การพนันนั้นกฎหมายไม่สนับสนุน แม้มีการพนันกันก็ไม่เกิดมูลหนี้ต่อกัน นอกจากนั้นแล้วยังมีความรับผิดชอบในทางอาญาคือด้วย เหตุผลของกฎหมายที่ต้องบัญญัติไว้เช่นนั้น ก็เนื่องจากการพนันเป็นบ่อเกิดแห่งอาชญากรรมทางหนึ่ง

(3) ส่วนได้เสียในเหตุประกันภัยเป็นหลักเกณฑ์สำคัญที่ทำให้สัญญาประกันภัยแตกต่างจากการพนันขึ้นต่อ หากผู้เอาประกันภัยไม่มีส่วนได้เสียในเหตุประกันภัยแล้วย่อมเป็นการพนันขึ้นต่อ ไม่ก่อให้เกิดมูลหนี้อันอาจจะบังคับได้ตามกฎหมาย ผู้เอาประกันภัยต้องมีส่วนได้เสียในเหตุประกันภัยในขณะที่ทำสัญญาประกันภัย สิทธิหรือความหวังว่าจะมาซึ่งสิ่งใดอันจะทำให้เกิดส่วนได้เสียในอนาคตยังไม่ถึง ย่อมไม่ถือว่ามีส่วนได้เสียอันเอาประกันภัยได้ แม้ต่อมาส่วนได้เสียจะหมดไปในระหว่างสัญญาประกันภัยมีผลบังคับอยู่ สัญญาประกันภัยนั้นก็ยังมีผลสมบูรณ์ตามกฎหมาย แต่ในกรณีที่เกิดวินาศภัยขึ้นกับวัตถุที่เอาประกันภัยในเวลาและผู้เอาประกันภัยไม่มีส่วนได้เสียในเหตุประกันภัยแล้ว ผู้เอาประกันภัยไม่ได้รับความเสียหายจากวินาศภัยนั้นก็ไม่มี ความเสียหายอันใดที่จะเรียกร้องเอาจากผู้เอาประกันภัยได้ จึงไม่มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมาย อันเป็นไปตามหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของสัญญาประวินาศภัยที่ว่า ผู้รับประกันภัยไม่จำเป็นต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเกินกว่าที่เสียหายจริง และผู้เอาประกันภัยจะคำกำไรจากการประกันภัยไม่ได้<sup>7</sup>

กรณีการเอาประกันภัยเกินกว่าส่วนได้เสีย (Over Insurance) ไม่มีผลกระทบต่อสัญญาประกันภัย เนื่องจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บัญญัติไว้แต่เพียงว่าผู้เอาประกันภัยต้องมีส่วนได้เสียเท่านั้น แต่การเอาประกันภัยเกินกว่าส่วนได้เสียที่มีอยู่ในวัตถุที่เอาประกันภัย ย่อมทำให้เกิดมูลเหตุจูงใจที่จะทำให้เกิดการทุจริตเพื่อหวังประโยชน์ที่จะได้รับประโยชน์จากการประกันภัยได้ แต่มาตรา 870 และ มาตรา 877 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติให้ผู้รับประกันภัยจะได้รับค่าสินไหมทดแทนเพียงเสมอจำนวนวินาศภัยอันแท้จริงเท่านั้นและผู้รับประกันภัยก็ใช้การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพียงเสมอจำนวนวินาศภัยอันแท้จริงเท่านั้นเช่นเดียวกัน ดังนั้น การเอาประกันภัยเกินกว่าส่วนได้เสียย่อมทำให้ผู้เอาประกันภัยเสียเปรียบประกันภัยในส่วนที่เกินกว่าส่วนได้เสียไปโดยเปล่าประโยชน์<sup>8</sup>

<sup>7</sup> อำนวย สุภเวชย์ ก เล่มเดิม. หน้า 21.

<sup>8</sup> อำนวย สุภเวชย์ ก เล่มเดิม. หน้า 22.

### 2.1.2.2 หลักสุจริตอย่างยิ่ง (UTMOST GOOD FAIT)

สัญญาประกันภัยเป็นสัญญาเสี่ยงโชค ทำให้เกิดความไม่เท่าเทียมกันของคู่สัญญา ในการทำสัญญาประกันภัย ฝ่ายผู้รับประกันภัยไม่สามารถรู้ถึงซึ่งข้อความจริงเกี่ยวกับความเสี่ยงภัยของฝ่ายผู้เอาประกันภัยได้ ความเสี่ยงภัยที่จะนำมาใช้ในการคำนวณค่าเบี้ยประกันภัยขึ้นกับเหตุการณ์ในอนาคตซึ่งอยู่ในความรู้เห็นของผู้เอาประกันภัยเพียงฝ่ายเดียว ถ้าวัตถุที่เอาประกันภัยมีโอกาที่จะเกิดภัยได้ง่าย อัตราเบี้ยประกันภัยย่อมต้องสูง ดังนั้น หากใช้ “หลักสุจริต” (Good Fait) ทั่วไปที่คู่สัญญาต่างก็มีความเท่าเทียมกันในอันที่จะตรวจสอบวัตถุแห่งสัญญาเพื่อประกอบการตัดสินใจว่าจะเข้าทำสัญญาของอีกฝ่ายหรือไม่ ซึ่งข้อความจริงบางอย่างไม่จำเป็นต้องเปิดเผยให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งทราบก็ได้ ย่อมไม่เป็นธรรมแก่ฝ่ายผู้รับประกันภัยเพราะผู้รับประกันภัยไม่อยู่ในฐานะที่เท่าเทียมกับฝ่ายผู้เอาประกันภัย จึงต้องกำหนดให้ใช้หลักสุจริตที่สูงกว่าหลักสุจริตทั่วไปนำมาใช้ในสัญญาประกันภัยโดยเฉพาะเรียก “หลักสุจริตอย่างยิ่ง” (UTMOST GOOD FAIT)<sup>9</sup>

ข้อความจริงที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องเปิดเผยให้ผู้รับประกันภัยทราบนี้เป็นข้อความจริงที่เกิดขึ้นและมีอยู่แล้ว แต่จะอยู่ในความรู้เห็นของผู้เอาประกันภัยหรือไม่นั้นพิจารณาตามความคิดเห็นของวิญญูชนที่เป็นผู้เอาประกันภัยทั่วไปในภาวะเช่นนั้นจะสามารถทราบความจริงนั้นได้หรือไม่ และจะต้องเป็นข้อความจริงเท่านั้น ไม่ใช่ข้อความเห็น ข้อความจริงที่เป็นสาระสำคัญและมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของผู้รับประกันภัยมีอยู่ด้วยกัน 4 ประการ คือ<sup>10</sup>

- (1) ข้อความจริงที่เพิ่มการเสี่ยงภัยมากขึ้นกว่าปกติ เช่น ใช้รถขนส่งเพื่อการพาณิชย์
  - (2) ข้อความจริงอันจำเป็นที่จะต้องอธิบายถึงความผิดปกติของการเสี่ยงภัยและถ้าไม่กล่าวข้อความจริงนี้ ผู้รับประกันภัยจะเข้าใจว่ามีความเสี่ยงภัยตามปกติของทรัพย์สินนั้น เช่น ใช้รถขนส่งวัตถุอันตรายหรือวัตถุไวไฟ
  - (3) ข้อความจริงที่ชวนให้คิดถึงข้อสงสัยบางประการในการขอเอาประกัน เช่น รถคันเดียวกันทำ พ.ร.บฯ ไว้หลายกรมธรรม์
  - (4) ข้อความจริงที่ผู้เอาประกันภัยเคยเกี่ยวข้องหรือมีประสบการณ์ในการเกิดภัยเหล่านั้นมาก่อน เช่น เกิดเหตุรถเฉี่ยวชนบ่อยครั้ง
- หน้าที่ในการเปิดเผยข้อความจริง

<sup>9</sup> อำนวย สุภเวชย์ ก เล่มเดิม. หน้า 29-30.

<sup>10</sup> สิทธิโชค ศรีเจริญ. เล่มเดิม. หน้า 99.

การเปิดเผยข้อความจริง (Disclose) หมายถึงการเปิดเผยข้อความจริงที่อยู่ในความรู้เห็นของผู้เอาประกันภัย ทั้งที่เป็นที่รู้เห็นโดยแท้ และข้อที่น่าจะรู้เห็นอันเป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัย จะต้องเปิดเผยโดยผู้รับประกันภัยไม่ต้องสอบถาม ข้อความจริงที่เป็นสาระสำคัญพิจารณาโดยอาศัยความคิดของผู้เอาประกันภัยทุกๆ ไป ว่าเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ถ้าเป็นสาระสำคัญผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ต้องเปิดเผย ถ้าผู้เอาประกันภัยไม่เปิดเผยเรียกว่า การไม่เปิดเผยข้อความจริง(Non-Disclose)

การไม่เปิดเผยข้อความจริง(Non-Disclose) นี้ในบางกรณีเรียกว่า การปกปิดความจริง (Concealment) แต่การปกปิดความจริงมีลักษณะแตกต่างจากการไม่เปิดเผยข้อความจริง กรณีจะถือว่าเป็นการปกปิดความจริงก็ต่อเมื่อผู้เอาประกันภัยมีเจตนาจะปกปิดข้อความจริงนั้นไว้ไม่ให้ผู้รับประกันภัยทราบ แต่การไม่เปิดเผยข้อความจริงนั้นแม้ไม่จงใจปกปิด แต่การที่ผู้เอาประกันภัยมิได้เปิดเผยข้อความจริงตามหน้าที่ของตน ซึ่งอาจจะเป็นการประมาทเลินเล่อบกพร่องในหน้าที่หรือรู้เท่าไม่ถึงการณ์ก็ถือว่าเป็นการไม่เปิดเผยข้อความจริงซึ่งมีผลทำให้สัญญาประกันภัยตกเป็นโมฆียะได้เช่นเดียวกันกับการปกปิดข้อความจริง<sup>11</sup>

การแถลงข้อความจริง (Representation) การแถลงข้อความจริง หมายถึง การที่ผู้รับประกันภัยเป็นผู้สอบถาม และผู้เอาประกันภัยหรือบุคคลอันการใช้จ่ายเงินยอมอาศัยความทรงชีพหรือมรณะของเขาเป็นผู้ตอบคำถาม ไม่ว่าจะเป็นการสอบถามด้วยวาจาหรือลายลักษณ์อักษรก็ตาม ถ้าเป็นการสอบถามด้วยลายลักษณ์อักษรจะมีเอกสารที่เรียกว่า ใบคำขอเอาประกันภัยให้ผู้เอาประกันภัยกรอกข้อความส่งให้ผู้รับประกันภัยพิจารณาว่าความเสี่ยงภัยของวัตถุที่เอาประกันภัยตามที่ผู้เอาประกันภัยแถลงในคำขอเอาประกันภัยนั้นสามารถที่จะรับประกันภัยได้หรือไม่ ถ้าได้จะกำหนดเบี้ยประกันภัยเท่าใดซึ่งผู้มีหน้าที่แถลงตามความเป็นจริง การกล่าวข้อความจริงใดๆ ของผู้เอาประกันภัยในขณะที่ทำสัญญาประกันภัยเป็นเท็จ เรียกว่า การแถลงข้อความเท็จ (Misrepresentation) การทิ้งช่องว่างไว้ไม่ตอบคำถามหมายความว่าไม่มีอะไรต้องแถลง ถ้าความจริงนั้นเป็นข้อสำคัญอันควรต้องแถลง แม้จะถือไม่ได้ว่าแถลงเท็จก็ได้ชื่อว่าละเว้นไม่เปิดเผยข้อความจริงเช่นนั้น<sup>12</sup>

ทั้งนี้ ข้อความจริงที่ต้องเปิดเผยและแถลงนั้นต้องเป็นข้อความจริงที่ผู้มีหน้าที่เปิดเผยและแถลงรู้อยู่แล้ว หากขณะทำสัญญาไม่รู้ข้อความจริงนั้นสัญญาไม่ตกเป็นโมฆียะการกล่าวถึงความเชื่อหรือความเห็นที่ผิดไปจากความจริงตามปกติไม่ถือว่าเป็นการแถลงข้อความเท็จ

<sup>11</sup> สิทธิโชค ศรีเจริญ. เล่มเดิม. หน้า 102.

<sup>12</sup> อำนวย สุภเวชย์ ก เล่มเดิม. หน้า 31.

ผู้เอาประกันภัยจะถือว่าข้อความจริงเหล่านั้นไม่ใช่ข้อสาระสำคัญที่จะต้องเปิดเผยตามหน้าที่ จึงกล่าวไปโดยผิดความจริงบ้าง หรือเป็นความเท็จทั้งหมดนั้นย่อมทำให้สัญญาประกันภัยตกเป็นโมฆียะเช่นเดียวกับการไม่เปิดเผยข้อความจริงหรือการปกปิดข้อความจริงตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 865 เช่นเดียวกัน<sup>13</sup>

สรุปข้อแตกต่างระหว่างการเปิดเผยข้อความจริง กับการแถลงข้อความจริง ก็คือการเปิดเผยข้อความจริง ผู้เอาประกันมีหน้าที่ต้องเปิดเผยข้อความจริงเกี่ยวกับความเสี่ยงภัยโดยผู้รับประกันภัยไม่ต้องถาม ส่วนการแถลงข้อความจริง ผู้รับประกันภัยตั้งคำถามให้ผู้เอาประกันภัยตอบ

ข้อความจริงที่ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่เปิดเผยต้องถึงขนาดที่หากผู้รับประกันภัยทราบจะทำให้เรียกเบี้ยประกันภัยสูงขึ้นหรือบอกปิดไม่ทำสัญญา ส่วนข้อความจริงที่ผู้รับประกันภัยตั้งคำถามอาจไม่ถึงขนาดที่หากผู้รับประกันภัยทราบจะทำให้เรียกเบี้ยประกันภัยสูงขึ้นหรือบอกปิดไม่ทำสัญญา แต่เมื่อผู้รับประกันภัยถามผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ต้องตอบให้ตรงความจริง

#### 2.1.2.3 หลักชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริง (Indemnity)

สัญญาประกันวินาศภัยเป็นสัญญาที่มีหลักการชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริงเป็นข้อกำหนดมิให้ผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประกันภัยได้รับกำไรจากการเกิดวินาศภัยตามสัญญาอันจะเป็นเหตุผลที่ชักจูงใจให้มีการเกิดภัยโดยเจตนาเพื่อหวังจะได้รับผลประโยชน์จากวินาศภัยนั้น (Moral Hazard) อันเป็นการกระทำที่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 877(1) บัญญัติให้ผู้รับประกันภัยจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนตามจำนวนวินาศภัยอันแท้จริง อันเป็นความเสียหายที่เป็นผลโดยตรงจากภัยที่ผู้รับประกันภัยเสี่ยง นอกจากนั้นแล้ว ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 877(2) และ (3) ยังได้บัญญัติให้ผู้รับประกันภัยต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายเพราะได้จัดการตามสมควรเพื่อป้องกันความวินาศภัย เช่น ถัดน้ำดับไฟรถทำให้เครื่องยนต์ได้รับความเสียหาย เป็นต้น รวมไปถึงค่าใช้จ่ายที่ผู้เอาประกันภัยได้จ่ายไปเพื่อรักษาทรัพย์สินที่เอาประกันภัยมิให้วินาศด้วย เช่น รถยนต์เกิดอุบัติเหตุในที่เปลี่ยวไม่สามารถขับเคลื่อนต่อไป ต้องจ้างคนมาเฝ้ารถไว้มิให้ถูกขโมย เป็นต้น ซึ่งการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 877 (1) (2) และ(3) รวมกันแล้วต้องไม่เกินกว่าจำนวนเงินที่เอาประกันภัยไว้<sup>14</sup>

การชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริงนี้ยึดหลักปฏิบัติเพื่อให้ผู้เอาประกันภัยกลับคืนสู่สถานะเดิมเหมือนเมื่อก่อนเกิดวินาศภัยโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะกระทำได้ 4 วิธีการดังนี้ คือ<sup>15</sup>

<sup>13</sup> สิทธิโชค ศรีเจริญ. เล่มเดิม. หน้า 103.

<sup>14</sup> อำนวย สุภเวชย์ ก เล่มเดิม. หน้า 89.

(1) การจ่ายเป็นตัวเงิน (Cash Payment) วิธีการจ่ายเป็นตัวเงินเป็นที่นิยมใช้กันแพร่หลายมาก เพราะความเสียหายที่แท้จริงส่วนมากถูกประมาณราคาไว้เป็นตัวเงิน การชำระค่าเสียหายด้วยวิธีนี้เป็นวิธีการที่ง่ายที่สุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสัญญาประกันภัยอัคคีภัย ผู้รับประกันภัยจะต้องชำระค่าสินไหมทดแทนให้กับบุคคลภายนอกผู้ต้องเสียหายอันเนื่องมาจากการกระทำผิดของผู้เอาประกันภัยนั้น ผู้รับประกันภัยจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนเป็นตัวเงินให้กับบุคคลภายนอกรับไปเพื่อทดแทนความเสียหายที่เขาได้รับอันเนื่องจากวินาศภัยนั้นเสมอ

(2) การซ่อมแซม (Repair) วิธีนี้ใช้สำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สินที่เอาประกันภัยเพียงบางส่วนและอยู่ในวิสัยที่จะซ่อมแซมให้กลับคืนสู่สภาพเดิมได้ เช่นในการประกันอุบัติเหตุเกี่ยวกับรถยนต์ ผู้รับประกันอาจซ่อมแซมรถยนต์ที่เสียหายนั้นหรือว่าจ้างบุคคลอื่นให้ซ่อมแซมรถยนต์ให้กลับคืนสู่สภาพเดิม เมื่อผู้เอาประกันภัยหรือบุคคลภายนอกผู้ต้องเสียหายเนื่องจากวินาศภัยนั้นได้รับรถยนต์ในสภาพที่ซ่อมแซมเรียบร้อยแล้วก็ถือว่าผู้รับประกันภัยได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนให้ตามสัญญาประกันภัยแล้ว

(3) การหาของแทน (Replacement) การจ่ายค่าสินไหมทดแทนด้วยวิธีนี้จะทำกันในกรณีที่มีการตกลงกันไว้เป็นพิเศษ เป็นเงื่อนไขในสัญญาประกันภัยซึ่งเรียกว่า Replacement Clause เมื่อเกิดวินาศภัยกับทรัพย์สินที่เอาประกันภัยแล้ว ผู้รับประกันภัยต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ด้วยวิธีการหาสิ่งที่เป็นชนิด ประเภท และคุณภาพเดียวกันกับทรัพย์สินที่เอาประกันภัยมาทดแทนให้ โดยจะไม่จ่ายเป็นตัวเงินให้ผู้เอาประกันภัยไปหาซื้อเอง หรือจะไม่ซ่อมแซมให้เพราะทรัพย์สินที่เอาประกันภัยชนิดนั้นอาจเป็นทรัพย์สินที่โดยสภาพและปกติในการใช้สอยไม่สามารถซ่อมแซมให้กลับคืนสู่สภาพเดิมได้ หรือผู้รับประกันภัยกับผู้เอาประกันภัยอาจตกลงกันภายหลังเกิดวินาศภัยให้ผู้รับประกันภัยหาสิ่งที่มีสภาพอย่างเดียวกับทรัพย์สินที่เอาประกันภัยมาเปลี่ยนของเดิมที่เสียหายได้

(4) การกลับคืนสู่สภาพเดิม (Reinstatement) การจ่ายค่าสินไหมทดแทนด้วยวิธีนี้เป็นการทำให้ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยกลับคืนสู่สภาพเดิมเหมือนก่อนวินาศภัย ซึ่งไม่สามารถกระทำได้โดยวิธีการซ่อมแซมหรือหาของแทน และเป็นกรณีที่ผู้รับประกันภัยมีความรับผิดชอบตามเงื่อนไขของสัญญาประกันภัยเป็นพิเศษให้ดำเนินการให้ผู้เอาประกันภัยได้กลับคืนสู่สภาพเดิมเหมือนก่อนการเกิดวินาศภัย

กรณีที่สัญญาประกันภัยได้กำหนดราคาแห่งมูลค่าประกันภัยไว้ (Valued Policy) หมายถึงการที่ผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยได้ตกลงกันในขณะที่ทำสัญญากำหนดมูลค่าหนี้ที่ผู้รับประกันภัยจะต้องชดใช้เมื่อมีวินาศภัยเกิดขึ้น ซึ่งก็คือจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ผู้รับประกันภัยต้องชดใช้ให้

<sup>15</sup> สิทธิโชค ศรีเจริญ. เล่มเดิม. หน้า 105.



เมื่อทรัพย์สินที่เอาประกันภัยได้รับความเสียหายสิ้นเชิงหรือสูญหายไปทั้งสิ้น แต่ไม่สามารถนำมาใช้กับกรณีที่วัตถุที่เอาประกันภัยได้รับความเสียหายแต่ไม่ถึงกับสิ้นเชิง เพราะไม่สามารถทราบได้ว่าหากเกิดความเสียหายแล้วแก่ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยแล้ว ความเสียหายที่ไม่ถึงกับเสียหายสิ้นเชิงนั้นจะมีจำนวนเท่าใด จึงทำให้กรณีความเสียหายที่ไม่ถึงกับเสียหายสิ้นเชิงนั้น ย่อมไม่อาจจะกำหนดราคาแห่งมูลค่าประกันภัยได้ เพราะสภาพไม่เปิดช่องให้ทำเช่นนั้นได้ แต่กรณีวัตถุที่เอาประกันภัยเป็นทรัพย์สินที่ไม่อาจหาราคาตลาดได้หรือหาได้ยากได้แก่ ทรัพย์สินประเภทโบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ เป็นต้น เป็นทรัพย์สินที่มีมูลค่าทางจิตใจมากกว่ามูลค่าในการใช้ทรัพย์สินนั้น ถ้าทรัพย์สินดังกล่าวได้รับความเสียหายแต่เพียงเล็กน้อย เช่น เครื่องลายครามเก่าบิ่นไปนิดหนึ่ง หรือธนบัตรเก่าถูกไฟไหม้ตรงมุมไปนิดหนึ่ง แม้ว่าความเสียหายแต่เพียงเล็กน้อยก็ย่อมสิ้นคุณค่าทันที และไม่อาจหาอันอื่นมาทดแทนอันเดิมได้ แม้ว่าจะเสียหายแต่เพียงบางส่วนก็ต้องถือเป็นความเสียหายสิ้นเชิง<sup>16</sup>

#### 2.1.2.4 หลักการรับช่วงสิทธิ (Subrogation)

เนื่องจากสัญญาประกันภัยเป็นสัญญาเพื่อการชดเชยค่าเสียหายตามความเป็นจริง เมื่อผู้รับประกันภัยได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยไปแล้ว ผู้รับประกันภัยย่อมได้สิทธิทุกอย่างที่ผู้เอาประกันภัยมีอยู่ รวมทั้งหลักประกันแห่งนั้นนั้นไปทั้งหมด ซึ่งเรียกว่า “การรับช่วงสิทธิ” หมายถึงการที่ผู้รับประกันภัยเข้าไปใช้สิทธิทั้งปวงของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์เท่าจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ผู้รับประกันภัยได้จ่ายไปด้วยอำนาจกฎหมาย<sup>17</sup> หลักการรับช่วงสิทธินี้ได้ถูกบัญญัติขึ้นเพื่อให้มีความสัมพันธ์กับหลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามความเป็นจริง เพื่อให้บุคคลภายนอกผู้ก่อวินาศภัยนั้นต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่ตนได้กระทำให้ตามกฎหมายและเพื่อให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์รับค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่แท้จริง กล่าวคือ เมื่อตนได้รับค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยไปจำนวนเท่าใดก็ไม่มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจำนวนนั้นกับบุคคลภายนอกผู้ก่อความเสียหายได้อีก เพราะสิทธิดังกล่าวได้รับช่วงไปโดยผู้รับประกันภัยแล้ว ผู้เอาประกันภัยจะเรียกร้องค่าเสียหายจำนวนเดียวกันทั้งจากผู้ก่อวินาศภัยและผู้รับประกันภัยไม่ได้ และไม่ว่ากรณีใดผู้รับประกันภัยจะรับช่วงสิทธิไปเกินกว่าจำนวนที่ตนจ่ายค่าสินไหมทดแทนไม่ได้

การรับช่วงสิทธิจะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อเป็นวินาศภัยที่เกิดขึ้นจากการกระทำของมนุษย์เท่านั้นและผู้ก่อให้เกิดวินาศภัยนั้นจะต้องไม่ใช่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ เพราะการที่

<sup>16</sup> อำนวย สุภเวชย์ ก เล่มเดิม. หน้า 91.

<sup>17</sup> สิทธิโชค ศรีเจริญ. เล่มเดิม. หน้า 108.

วินาศภัยเกิดขึ้นด้วยความทุจริตหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัยและผู้รับประโยชน์นั้น ถือว่าเป็นภัยในทางศีลธรรม (Moral Hazard) ที่ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัย ในสัญญาประกันชีวิต ผู้รับประกันชีวิตไม่สามารถรับช่วงสิทธิได้ ก็เนื่องจากชีวิตคนเรานั้นมีค่าจะไม่อาจประเมินราคาเป็นเงินได้ จะว่าจำนวนเงินที่ได้รับจำนวนเงินที่ได้รับจากผู้รับประกันชีวิตนั้นคุ้มค่าแห่งชีวิตแล้วคงไม่ได้ ดังนั้นสิทธิในการที่จะเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนจากผู้ทำละเมิดย่อมยังคงเป็นของทายาทของผู้เอาประกันภัยอยู่<sup>18</sup>

การที่ผู้รับประกันภัยจะรับช่วงสิทธิจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนของตนได้ ต้องเป็นการจ่ายค่าสินไหมทดแทนอันเนื่องจากการเกิดวินาศภัยที่อยู่ในความรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัยเท่านั้น การจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยสำคัญผิดว่าตนมีความรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัย แต่ความจริงตนไม่มีความรับผิดชอบตามกฎหมาย เช่น สำคัญผิดว่าผู้เอาประกันภัยมีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัย ในขณะที่เกิดวินาศภัย หรือสำคัญผิดว่ากรรมธรรมมีผลใช้บังคับในขณะที่เกิดวินาศภัยก็ดี ผู้รับประกันภัยไม่มีสิทธิรับช่วงสิทธิจากผู้เอาประกันภัย นอกจากนี้การจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่มี ความรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัยซึ่งเรียกว่า “สินไหมกรุณา” (Ex Gratia Pymment) หมายถึงการเกิดวินาศภัยนั้นไม่อยู่ในความรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัยแต่ผู้รับประกันภัยมีความเห็นใจในความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้เอาประกันภัย จึงได้จ่ายเงินจำนวนหนึ่ง ให้ผู้เอาประกันภัยรับบรรเทาความเสียหายนั้น ผู้รับประกันภัยย่อมไม่ได้รับช่วงสิทธิตามกฎหมาย<sup>19</sup>

#### 2.1.2.5 หลักการเฉลี่ย (Contribution)

หลักการเฉลี่ยนี้สืบเนื่องมาจากหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามความเป็นจริงและหลักการรับช่วงสิทธิในสัญญาประกันภัยชนิดที่เป็นสัญญาเพื่อการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเท่านั้น เนื่องจากสัญญาชดใช้ค่าสินไหมทดแทนผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนเท่าจำนวนที่เสียหายเท่านั้น หลักการเฉลี่ยนี้เป็นกฎแห่งความเสมอภาคในกฎหมาย ด้วยมุ่งหมายที่จะให้ผู้รับประกันภัยในวัตถุที่เอาประกันภัยอันเดียวกัน ในการเสี่ยงภัยอันเดียวกัน และในส่วนได้เสียอันเดียวกัน ต้องรับผิดชอบส่วนแห่งความเสียหายที่ผู้รับประกันภัยแต่ละคนมีอยู่ตามสัญญาประกันภัยเป็นอัตราส่วนกับจำนวนเงินที่ตนรับประกันภัยไว้

หลักการเฉลี่ยจะเกิดขึ้นเมื่อประกอบด้วยลักษณะสำคัญ 5 ประการ ดังต่อไปนี้

<sup>18</sup> อำนวย สุภเวชช์ ข (2548, มกราคม-มีนาคม). “การรับช่วงสิทธิในสัญญาประกันภัย.” *วารสารการประกัน ภัย*, 30(1) หน้า 54.

<sup>19</sup> สิทธิโชค ศรีเจริญ. เล่มเดิม. หน้า 108.

(1) มีกรรมธรรม์ประกันภัยตั้งแต่สองฉบับขึ้นไป ในหลักกฎหมายอังกฤษมุ่งหมายให้เกิดความเป็นธรรมตามหลัก Equity Law เพื่อกระจายส่วนแห่งความเสียหายอย่างเป็นธรรมในระหว่างผู้รับประกันภัยด้วยกัน โดยไม่คำนึงถึงว่าผู้รับประกันภัยเหล่านั้นจะได้รับประกันภัยไว้พร้อมกันหรือไม่ แต่ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 870 กรณีที่ทำสัญญาประกันภัยสองรายขึ้นไปเป็นลำดับ ผู้รับประกันภัยคนแรกต้องรับผิดชอบก่อน ถ้าความเสียหายเกินกว่าจำนวนที่รับประกันภัยไว้ ผู้รับประกันภัยจึงรับผิดชอบในส่วนที่ยังขาดอยู่ จะเห็นได้ว่ากฎหมายไทยใช้หลักเฉลี่ยเฉพาะกรณีที่ผู้รับประกันภัยแต่หลายรายทำสัญญาประกันภัยพร้อมกัน โดยถือว่าถ้าทำสัญญาประกันภัยหลายรายในวันเดียวกันถือว่าทำสัญญาประกันภัยพร้อมกัน

(2) กรรมธรรม์ประกันภัยเหล่านั้นคุ้มครองส่วนได้เสียเดียวกัน หมายถึงส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยไว้เป็นส่วนได้เสียอันเดียวกัน ซึ่งอาจเป็นผู้เอาประกันภัยเอาทรัพย์สินเดียวกันทำสัญญากับผู้รับประกันภัยหลายราย หรือ ผู้เอาประกันหลายรายเอาทรัพย์สินเดียวกันทำสัญญาประกันภัย เช่น เจ้าของรถและผู้เช่ารถต่างคนต่างทำสัญญาประกันภัยรถยนต์

(3) กรรมธรรม์ประกันภัยเหล่านั้นคุ้มครองภัยชนิดเดียวกัน หมายถึง วินาศภัยที่กำหนดไว้เป็นวินาศภัยชนิดเดียวกัน

(4) กรรมธรรม์ประกันภัยเหล่านั้นคุ้มครองวัตถุที่เอาประกันภัยเดียวกัน โดยไม่ต้องคำนึงว่าเป็นการประกันภัยเกี่ยวกับทรัพย์สินหรือไม่ เพราะกรรมธรรม์ประกันภัยเกี่ยวกับความรับผิดซึ่งมีวัตถุที่เอาประกันภัยเป็นความรับผิดต่อบุคคลอื่นตามกฎหมาย ก็อยู่ในหลักเกณฑ์ในข้อนี้เช่นเดียวกัน

(5) กรรมธรรม์แต่ละฉบับจะต้องมีผลบังคับเมื่อเกิดวินาศภัยขึ้น กรรมธรรม์แต่ละฉบับต้องมีผลบังคับได้ตามกฎหมายในเวลาที่เกิดเหตุวินาศภัย

#### 2.1.2.6 สาเหตุใกล้ชิด (Proximate Cause)

หลักสาเหตุใกล้ชิดมาจากทฤษฎีของความสัมพันธ์ระหว่างเหตุกับผล (Causation) ทฤษฎีนี้ถือว่า เหตุกับผลย่อมต้องเกี่ยวโยงกัน ถ้าหากไม่มีเหตุแล้วผลนั้นย่อมไม่อาจเกิดขึ้นได้ ผลจะผิดปกตอย่างไรไม่สำคัญ และอาจมีเหตุหลายเหตุในผลอันเดียวกัน ถ้าความเสียหายนั้นเป็นผลธรรมดาที่เกิดจากเหตุอันใด ย่อมถือได้ว่าความเสียหายนั้นเป็นผลโดยตรงมาจากเหตุนั้น เรียกได้ว่าเป็นสาเหตุใกล้ชิดที่ทำให้เกิดผลอันนั้นขึ้นได้<sup>20</sup>

หลักเกณฑ์ในการพิจารณาว่าวินาศภัยที่เกิดขึ้นเป็นสาเหตุใกล้ชิดดังต่อไปนี้<sup>21</sup>

<sup>20</sup> อำนวย สุภเวชช์ ก เล่มเดิม. หน้า 86.

<sup>21</sup> สิทธิโชค ศรีเจริญ. เล่มเดิม. หน้า 114.

- (1) ภัยที่รับประกันภัยไว้จะต้องเกิดขึ้นอย่างแท้จริง
- (2) ความเสียหายอย่างอื่นที่เกิดกับวัตถุที่เอาประกันภัย นอกจากภัยที่รับประกันภัยไว้ เนื่องจากความพยายามที่จะปกป้องความเสียหายย่อมได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัย
- (3) ไม่มีเหตุการณ์ใหม่เข้าแทรกแซง หมายถึงกรณีที่จะเป็นสาเหตุใกล้ชิดได้นั้นต้องเป็นเหตุการณ์ต่อเนื่องเป็นอันเดียวกันและเป็นผลให้เกิดความเสียหาย โดยไม่มีเหตุการณ์อื่นเข้ามาแทรกแซงหรือขัดขวางให้สาเหตุใกล้ชิดนั้นขาดตอน หรือสะดุดหยุดลง เช่น ระเบิดไฟไหม้รถบรรทุกของ เจ้าหน้าที่กำลังช่วยกันดับไฟ ประชาชนรอบข้างขโมยของที่บรรทุกไป ความเสียหายที่เกิดขึ้นไม่ได้เกิดจากไฟไหม้รถ
- (4) ในกรณีที่มีภัยหลายชนิดเกิดขึ้นไม่พร้อมกัน ภัยชนิดแรกไม่ว่าจะก่อให้เกิดความเสียหายมากหรือน้อยจะต้องเป็นสาเหตุใกล้ชิด แม้ว่าภัยที่ตามมาจะทำให้วินาศภัยกับทรัพย์สินที่เอาประกันภัยมากกว่าก็ตาม ตัวอย่าง กรณีความเสียหายจากคลื่น “สึนามิ” โดยเมื่อเกิดเหตุแผ่นดินไหวอย่างรุนแรงที่ทำให้เปลือกโลกยุบตัวและเกิดคลื่นน้ำ กลายเป็นคลื่นทะเลขนาดใหญ่พัดเข้าหาชายฝั่ง ก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรง ความเสียหายที่เกิดขึ้นจึงเป็นผลโดยตรงจากแผ่นดินไหว แม้ความเสียหายจะเกิดจากน้ำทะเลก็ตาม ดังนั้นการรับประกันภัยที่ผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนย่อมได้แก่การรับประกันภัยแผ่นดินไหว (Earthquake Insurance) มิใช่การรับประกันภัยความเสียหายจากน้ำ (Water Damage Insurance)<sup>22</sup>

## 2.2 การรับประกันภัยรถยนต์

ประวัติความเป็นมาของธุรกิจประกันภัยในประเทศไทยนั้น เริ่มจากการที่ประเทศไทยมีการติดต่อค้าขายกับต่างชาติ ซึ่งอาศัยการขนส่งสินค้าทางเรือเป็นส่วนใหญ่ ชาวต่างประเทศก็ได้มีการกระทำประกันภัยทางทะเลเพื่อคุ้มครองสินค้าของตนที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง จึงถือได้ว่าการประกันภัยทางทะเลและการขนส่งเกิดขึ้นเป็นประเภทแรก โดยในช่วงแรกนั้นการรับประกันภัยดำเนินการโดยชาวต่างชาติ และไม่มีกฎหมายควบคุมแต่อย่างใด ส่วนใหญ่เป็นตัวแทนของบริษัทประกันภัยต่างชาติซึ่งเข้ามาประกอบกิจการในประเทศไทย เช่น บริษัท อีสเอเชียติก ห้าง บอเนียว เป็นต้น กิจการประกันภัยเริ่มปรากฏชัดเจนเพื่อปี พ.ศ. 2476 โดยรัฐบาลไทยได้ตราพระราชบัญญัติควบคุมการค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัย และความผาสุกแห่งสาธารณะชนขึ้น กำหนดให้ผู้ที่จะประสงค์จะประกอบธุรกิจประกันภัยจะต้องได้รับอนุญาตก่อน ต่อมาในปี พ.ศ. 2510 รัฐบาลได้ตราพระราชบัญญัติประกันชีวิตประกันชีวิต พ.ศ. 2510 และพระราชบัญญัติประกัน

<sup>22</sup> อำนวย สุภเวชย์ ก เล่มเดิม. หน้า 86.

วินาศภัย พ.ศ. 2510 ออกใช้บังคับเพื่อควบคุมและส่งเสริมให้ธุรกิจประกันภัยมีความมั่นคงและเป็น ที่เชื่อถือมากยิ่งขึ้น โดยพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2510 ได้ประกาศใช้บังคับมาจนถึงปี พ.ศ. 2534 จึงได้ยกเลิก และได้มีการประกาศใช้บังคับพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 แทน โดยได้มีการแก้ไขปรับปรุงให้มีความเหมาะสมและรัดกุมยิ่งขึ้น

การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศไทย เป็นผลมาจากการประกาศใช้บังคับ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งการร่างพระราชบัญญัติเกี่ยวกับการ ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเป็นได้ใช้ระยะเวลาในการพิจารณายาวนานที่สุดเนื่องจาก มักมี เหตุการณ์แทรกซ้อนต่างๆ เกิดขึ้นอยู่เสมอ เช่น การรัฐประหาร ยุบสภา หรือ รสช. ทำให้ร่าง ดังกล่าวไม่ได้รับการพิจารณา นอกจากนี้เนื่องจากประชาชนที่ไม่เข้าใจประโยชน์จากการประกันภัย รถยนต์ภาคบังคับ ได้ถูกวิพากษ์วิจารณ์โจมตีเสมอว่า รัฐบาลได้สร้างประโยชน์ให้กับบริษัท ประกันภัย เป็นผลให้ไม่มีรัฐบาลใดเสนอร่างกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับ เมื่อวันที่ 24 กันยายน 2533 ได้เกิดโศกนาฏกรรมบนถนนครั้งร้ายแรงที่สุด ที่ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ โดย รถยนต์บรรทุกแก๊สพลิกคว่ำระเบิด เป็นเหตุให้มีคนเสียชีวิต 108 คน บาดเจ็บ 45 คน รถยนต์ เสียหาย 47 คัน อาคารบ้านเรือน อาคารพาณิชย์ เสียหายจำนวน 48 คูหา รวมเป็นทรัพย์สินเสียหาย มากกว่า 300 ล้านบาท เป็นเหตุให้รัฐบาลต้องนำงบประมาณจำนวนหลายล้านบาทเข้าให้ความ ช่วยเหลือผู้ประสบภัยเหล่านั้น หลังจากเหตุการณ์นั้น ก็ได้มีการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติกัน อย่างจริงจังมากขึ้น<sup>23</sup> โดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เริ่มประกาศใช้ในปี พ.ศ. 2535 แต่เนื่องจากมีและยังมีปัญหาในการบังคับใช้และการปฏิบัติตามจึงได้เริ่มมีบังคับใช้ครั้งแรก ในปี พ.ศ. 2536 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ได้มีการบัญญัติให้จัดตั้งบริษัทคุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถกลางขึ้นเพื่อให้บริการเกี่ยวกับการรับประกันภัยและการจ่ายค่าสินไหมทดแทน แทนบริษัท และจัดตั้งสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเพื่อจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ ผู้ประสบภัย และได้มีการปรับปรุงพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวอีกเสมอมา

2.2.1 ความแตกต่างของการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ และการประกันภัยรถยนต์ภาค บังคับ

การประกันภัยรถยนต์พอจะแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ คือการประกันภัยรถยนต์ ภาคสมัครใจ (Voluntary Insurance) โดยผู้เป็นเจ้าของรถนั้นจะทำประกันภัยหรือไม่ก็ได้ และการ

<sup>23</sup> เกียรติศักดิ์ คำสมาน. (2536, ตุลาคม-ธันวาคม). “พระราชบัญญัติคุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 : บทบาทในการเสริมสร้างความมั่นคงให้ระบบเศรษฐกิจและสังคม.” *วารสารการประกันภัย*, 18(4) หน้า18.

ประกันภัยภาคบังคับ (Compulsory Insurance) คือการประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งรัฐบังคับให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองซึ่งใช้รถจำเป็นต้องทำประกันภัย

การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ (Voluntary Insurance) คือการประกันภัยซึ่งผู้ที่เป็นเจ้าของรถสามารถเลือกได้ว่า จะทำประกันภัยรถยนต์ของตนเองหรือไม่ก็ได้ ซึ่งเป็นไปตามบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 เอกเทศสัญญา ลักษณะ 20 มาตรา 861 ถึงมาตรา 888 และพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ซึ่งอยู่ในพื้นฐานของหลักเสรีภาพของการทำสัญญา ผู้เอาประกันภัยสามารถเลือกได้ว่า จะให้ได้รับความคุ้มครองมากน้อยเพียงใด ซึ่งรวมความคุ้มครองชีวิต ตลอดไปจนถึงความคุ้มครองทรัพย์สินของบุคคลภายนอก และของผู้เอาประกันภัยเองด้วยจึงมีหลักการชดเชยค่าสินไหม โดยจะต้องรอการพิสูจน์ความรับผิดชอบตามหลักของละเมิด ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่ได้กล่าวไว้เบื้องต้น ให้เสร็จสิ้นเสียก่อน ซึ่งต่างจากการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่มีวัตถุประสงค์ในการเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกายของผู้ประสบภัยเบื้องต้นตามความจำเป็น โดยทันทีและเป็นจำนวนที่แน่นอน

การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ คือการประกันภัยประเภทที่กฎหมายกำหนดให้เจ้าของรถ หรือผู้ครอบครองรถซึ่งใช้ หรือมีรถไว้เพื่อใช้จะต้องจัดให้มี การประกันภัยความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย โดยทำกับบริษัทที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการประกันภัยรถตามกฎหมายว่าด้วยประกันวินาศภัย โดยมีเจตนารมณ์ที่จะให้เกิดความคุ้มครองแก่ชีวิต ร่างกายเป็นสำคัญ ประกันภัยภาคบังคับจึงไม่มีความคุ้มครองในส่วนทรัพย์สิน โดยประกันภัยภาคบังคับนั้นใช้หลักการจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความรับผิดชอบแบบเทียม (Modified No-Fault) หมายถึงให้มีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นไปส่วนหนึ่งก่อนในระหว่างที่รอการพิสูจน์ความรับผิดชอบหลักละเมิด หรือยังไม่ทราบตัวผู้ต้องรับผิดชอบ

จะเห็นได้ว่า ตามที่ได้กล่าวมาข้างต้นเป็นแนวความคิดทฤษฎีและหลักกฎหมายที่เกี่ยวกับการประกันภัย ซึ่งจะในอนาคตต่อไปจะได้กล่าวถึงการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และการไล่เบี้ยเรียกคืนเงินของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เพื่อจะได้นำมาเปรียบเทียบและวิเคราะห์ปัญหา และไล่เบี้ยเรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นของประเทศไทยต่อไป

### บทที่ 3

## การใช้สิทธิไล่เบียดเรียกคืนเงิน ค่าเสียหายเบื้องต้น ตามพระราชบัญญัติ คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

บทนี้จะกล่าวถึงประวัติความเป็นมา แนวคิดทฤษฎี เกี่ยวกับการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น และการไล่เบียดเรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจาก กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ โดยจะกล่าวถึง หลักการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ในหลักละเมิดทั่วไป และกฎหมายลักษณะสัญญาประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

### 3.1 การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

เจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีเจตนารมณ์ปรากฏอยู่ในหมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติว่า “เนื่องจากปรากฏว่าอุบัติเหตุอันเกิดจากการใช้รถ ได้ทวีจำนวนขึ้นในแต่ละปี เป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก โดยผู้ประสบภัยดังกล่าวไม่ได้รับการชดใช้ค่าเสียหาย หรือได้รับชดใช้ค่าเสียหายไม่คุ้มกับความเสียหายที่ได้รับจริง และหากผู้ประสบภัยจะใช้สิทธิทางแพ่งเรียกร้องค่าเสียหายก็จะต้องใช้เวลาดำเนินคดียาวนาน ดังนั้น เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการชดใช้ค่าเสียหายและได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันที่สมควรกำหนดให้มีกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้”

สาระสำคัญของเจตนารมณ์ในการตราพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว สรุปได้ 2 ประการ คือ<sup>1</sup>

- (1) เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการชดใช้ค่าเสียหาย
- (2) เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันที่

ค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้รับนั้นเป็นการจ่ายเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยตามจำนวนที่จำเป็นก่อนที่จะได้รับค่าเสียหายครบจำนวนที่จ่ายจริงหลังการพิสูจน์ความรับผิดชอบเสร็จสิ้นหรือหลังจากหาตัวผู้ต้องรับผิดชอบได้แล้ว

<sup>1</sup> ธานี วรภัทร์. (2545). การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ. (รายงานผลการวิจัย) มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์. หน้า 57

เหตุผลในการประกาศใช้บังคับพระราชบัญญัติดังกล่าว เป็นผลมาจากการที่ผู้ประสบภัยจากรถจำนวนมากที่ได้รับอันตรายจากอุบัติเหตุบนท้องถนนไม่ได้รับการช่วยเหลือดูแลจากเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่รถ เนื่องจากสาเหตุ 3 ประการดังต่อไปนี้<sup>2</sup>

- (1) คนแล้วหนี
- (2) เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ไม่ยอมรับผิดและต่อสู้คดีในชั้นศาล จนเป็นเหตุให้ผู้ประสบภัยที่ยากไร้ได้รับทุกขเวทนาอย่างสาหัสและถึงตาย
- (3) โรงพยาบาลและสถานพยาบาลเอกชนไม่ยอมให้การรักษาสู้บาดเจ็บ เพราะเกรงว่าจะไม่ได้รับเงินค่ารักษาพยาบาล จากกรณีดังกล่าวทำให้ผู้บาดเจ็บจำนวนมากต้องพิการหรือเสียชีวิต เนื่องจากไม่ได้รับความช่วยเหลืออย่างทันท่วงที ทำให้ผู้บาดเจ็บและครอบครัวต้องได้รับความเดือดร้อน เพราะต้องกู้หนี้ยืมสินมาเพื่อรักษาตัวเพื่อความอยู่รอดของชีวิตในที่สุดต้องตกเป็นภาระแก่รัฐในการให้การดูแลรักษาผู้บาดเจ็บเป็นจำนวนเงินนับพันล้านบาทซึ่งสมควรเป็นภาระของเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่รถเอง

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ฉบับนี้ได้้นำแนวคิด – ปรัชญาของต่างประเทศที่เป็นหลักสากล มาผสมผสานในการบัญญัติกฎหมายในลักษณะกว้างๆ 4 ประการดังต่อไปนี้ คือ

- (1) หลักการบังคับให้เจ้าของรถซึ่งใช้รถ หรือผู้มีรถไว้เพื่อใช้จะต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย สำหรับผู้ประสบภัยจากรถ เพื่ออุดช่องว่างของกฎหมายประกันภัยเดิม
- (2) หลักการไม่แสวงหากำไรจากการรับประกันภัยภาคบังคับ กล่าวคือ อัตราเบี้ยประกันภัยที่บริษัทผู้รับประกันภัยเรียกเก็บจะไม่สร้างกำไรอย่างมากมายให้กับบริษัท แต่ก็จะไม่ก่อให้เกิดการขาดทุนแก่บริษัท ที่เรียกกันโดยทั่วไปว่า No Loss No Profit
- (3) หลักการใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด (No fault) กล่าวคือหลัก No fault นั้นจะมีสองลักษณะคือ Pure No fault และ Modified No fault โดย Pure No fault จะมีลักษณะที่บังคับให้เจ้าของรถทุกคันต้องเอาประกันภัยและยกเลิกหลักกฎหมายละเมิดโดยสิ้นเชิง ส่วน Modified No fault นั้นใช้หลักการของหลักกฎหมายละเมิดต่อไปได้ภายหลังการจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยไปก่อนแล้ว กล่าวโดยรวมของหลัก No fault ก็คือจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยไปโดยไม่คำนึงว่าเป็นความผิดของผู้ใด เพียงแต่ว่า Pure No

<sup>2</sup> กองวิชาการและสถิติ. (2535, ตุลาคม-ธันวาคม). “สาระน่ารู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และกฎกระทรวง.” *วารสารการประกันภัย*, 17 (68).



fault นั้นจะนำหลักกฎหมายละเมิดไปฟ้องร้องกันอีกไม่ได้ ส่วน Modified No fault นั้นยอมให้นำหลักกฎหมายละเมิดไปฟ้องร้องกันต่อได้อีก

(4) หลักการให้มีมาตรการเสริมการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัยจากรถ หลักการนี้เกิดขึ้นเนื่องจากในบางกรณีมีช่องว่างของกฎหมายในการเยียวยาผู้ประสบภัย เช่น กรณีขับรถชนแล้วหนี ผู้เสียหายจากรถที่ชนไม่ได้ หรือกรณีรถคันที่ก่อภัยไม่ได้เอาประกันภัยไว้ เป็นต้น มาตรการเสริมที่ประเทศต่างๆ ได้สร้างขึ้น การจัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ หรือการเพิ่มเติมข้อความในกรมธรรม์ประกันภัยให้คุ้มครองผู้เสียหายจากรถในกรณีดังกล่าวด้วย เป็นต้น

การบังคับให้รถทุกคันต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย คำว่า “รถ” ตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 หมายความว่า รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร และหมายความรวมถึงรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง (มาตรา 4)

นิยามของคำว่า “รถ” กฎหมายว่าด้วยรถยนต์พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 4 ได้ให้นิยามคำว่า “รถ” ไว้ดังนี้

“รถ” หมายความว่า รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

“รถยนต์” หมายความว่า รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการ และรถยนต์ส่วนบุคคล

“รถยนต์สาธารณะ” หมายความว่า

(1) รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่ใช้รับจ้างระหว่างจังหวัด โดยรับส่งคนโดยสารได้เฉพาะที่นายทะเบียนกำหนด

(2) รถยนต์รับจ้าง ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน หรือรถยนต์สาธารณะอื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทาง

“รถยนต์บริการ” หมายความว่า รถยนต์บรรทุกคนโดยสารหรือให้เช่าซึ่งบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน ดังต่อไปนี้

(1) รถยนต์บริการธุรกิจ ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่ใช้บรรทุกคนโดยสารระหว่างท่าอากาศยาน ท่าเรือเดินทะเล สถานีขนส่งหรือสถานีรถไฟกับโรงแรมที่พักอาศัย ที่ทำการของผู้โดยสาร หรือที่ทำการของผู้บริการธุรกิจนั้น

(2) รถยนต์บริการทัศนอาจร ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่ผู้ประกอบการธุรกิจเกี่ยวกับการท่องเที่ยวใช้รับส่งคนโดยสารเพื่อการท่องเที่ยว

(3) รถยนต์บริการให้เช่า ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่จัดไว้ให้เช่าซึ่งมิใช่เป็นการเช่าเพื่อนำไปรับจ้างบรรทุกคนโดยสารหรือสิ่งของ

“รถยนต์ส่วนบุคคล” หมายความว่า

(1) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน

(2) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคนแต่ไม่เกินสิบสองคน และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันหกร้อยกิโลกรัม ซึ่งมีได้ใช้ประกอบการขนส่งเพื่อสินจ้างตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

“รถจักรยานยนต์” หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์หรือกำลังไฟฟ้าและมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อ และให้หมายความรวมถึงรถจักรยานที่ติดเครื่องยนต์ด้วย

“รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล” หมายความว่า รถจักรยานยนต์ที่มีได้ใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร

“รถจักรยานยนต์สาธารณะ” หมายความว่า รถจักรยานยนต์ที่ใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสารแต่ไม่หมายรวมถึงรถจักรยานยนต์ที่มีพ่วงข้างและรถจักรยานที่ติดเครื่องยนต์

“รถพ่วง” หมายความว่า รถที่เคลื่อนที่ไปโดยใช้รถอื่นลากจูง

“รถบดถนน” หมายความว่า รถที่ใช้ในการบดอัดวัสดุบนพื้นให้แน่น และมีเครื่องยนต์ขับเคลื่อนในตัวเอง หรือใช้รถอื่นลากจูง

“รถแทรกเตอร์” หมายความว่า รถที่มีล้อหรือสายพาน และมีเครื่องยนต์ขับเคลื่อนในตัวเอง เป็นเครื่องจักรกลขั้นพื้นฐานในงานที่เกี่ยวกับการขุด ตัก ดันหรือขุดลาก เป็นต้น หรือรถยนต์สำหรับลากจูงซึ่งมิได้ใช้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

ทั้งนี้ มีกฎกระทรวงเพิ่มเติม คือ กฎกระทรวงฉบับที่ 11 (พ.ศ.2525) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 กำหนดให้ “รถใช้งานเกษตรกรรม” เป็น “รถ” ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่งให้นิยามความหมายของ “รถใช้งานเกษตรกรรม” ดังนี้ คือ

“รถใช้งานเกษตรกรรม” หมายความว่า รถที่ผลิตหรือประกอบขึ้นเพื่อใช้งานเกษตรกรรม โดยใช้เครื่องยนต์ซึ่งมิได้ใช้สำหรับรถยนต์โดยเฉพาะมาติดตั้ง

ดังนั้น ความหมายของคำว่า “รถ” ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ จึงหมายถึง

(1) รถยนต์

(2) รถจักรยานยนต์

(3) รถพ่วง

(4) รถบดถนน

(5) รถแทรกเตอร์

(6) รถใช้งานเกษตรกรรม (รถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง)

กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 (9) ได้ให้นิยามคำว่า “รถ” ไว้ดังนี้

“รถ” หมายความว่า ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางบกซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น และหมายความรวมถึงรถพ่วงของรถนั้นด้วย ทั้งนี้ เว้นแต่รถไฟ

มาตรา 4(1) แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ให้คำนิยามคำว่า “การขนส่ง” หมายความว่า การขนคน สัตว์หรือสิ่งของ โดยทางบกด้วยรถ

อย่างไรก็ตาม มาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 บัญญัติยกเว้นมิให้ใช้พระราชบัญญัติรถยนต์บังคับกับรถ ดังนี้ คือ รถยนต์ทหาร เพราะมีกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหารบังคับไว้โดยเฉพาะอยู่แล้ว และรถยนต์รับจ้างที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัดที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์บริการที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคนแต่ไม่เกินสิบสองคน และรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันกิโลกรัมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ซึ่งมิได้ใช้ประกอบการขนส่งเพื่อสินจ้าง รถยนต์สามล้อ รถจักรยานยนต์และรถแทรกเตอร์ เพราะมีกฎหมายว่าด้วยรถยนต์บังคับไว้โดยเฉพาะอยู่แล้ว

ดังนั้น ความหมายของคำว่า “รถ” ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก จึงหมายถึง ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนคน สัตว์หรือสิ่งของ โดยทางบกซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น รวมถึงรถพ่วงของรถดังกล่าว โดยคำนิยามความหมายของคำว่า “รถ” ไม่หมายความรวมถึง “รถไฟ” และมีให้ใช้บังคับกับ รถตาม มาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร พระราชบัญญัติรถยนต์ทหาร พ.ศ. 2476 มาตรา 4 ได้ให้นิยามความหมายของคำว่า “รถ” ไว้ดังนี้

“รถยนต์ทหาร” หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล (เว้นแต่ที่เดินบนราง) และรถพ่วงซึ่งเป็นของกระทรวงกลาโหมหรือของบุคคลอื่นซึ่งมอบให้ใช้รถนั้นประจำในราชการทหาร

ทั้งนี้ มีกฎกระทรวงเพิ่มเติม คือ กฎกระทรวงฉบับที่ 5 ( พ.ศ. 2502) ออกตามความใน มาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ทหาร พ.ศ. 2476 กำหนดให้ รถยนต์ทหารแบ่งออกเป็นสี่ประเภท คือ

- (1) “รถยนต์สงคราม” หมายความว่า รถยนต์ทหารที่มีไว้เพื่อการสงคราม

(2) “รถจักรยานยนต์สงคราม” หมายความว่า รถจักรยานยนต์ทหารที่มีไว้เพื่อการสงคราม

(3) “รถยนต์ปกติ” หมายความว่า รถยนต์ทหารนอกจากรถยนต์สงคราม

(4) “รถจักรยานยนต์ปกติ” หมายความว่า รถจักรยานยนต์ทหารนอกจากรถจักรยานยนต์สงคราม

ดังนั้น ความหมายของคำว่า “รถ” ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร จึงหมายถึง

(1) รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ซึ่งเป็นของกระทรวงกลาโหมหรือของบุคคลอื่นซึ่งมอบให้ใช้รถนั้นประจำในราชการทหาร

(2) รถฟ่วง ซึ่งเป็นของกระทรวงกลาโหมหรือของบุคคลอื่นซึ่งมอบให้ใช้รถนั้นประจำในราชการทหาร

โดยคำนีความหมายของคำว่า “รถ” ไม่รวมถึงรถที่เดินบนราง

รถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัย พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 8 กำหนดครดดังต่อไปนี้ได้รับยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย คือ

(1) รถสำหรับเฉพาะองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท และรถสำหรับผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์

(2) รถของสำนักพระราชวังที่จดทะเบียนและมีเครื่องหมายตามระเบียบที่เลขาธิการพระราชวังกำหนด

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

(4) รถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

รถที่ได้รับการยกเว้นดังกล่าวนี้ เจ้าของรถใช้หรือมิไว้เพื่อใช้จะจัดให้มีการประกันความเสียหายหรือไม่ก็ได้

ผู้ที่มีหน้าที่จัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 7 บัญญัติให้เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้เป็นผู้ที่มีหน้าที่จัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย คำว่า “เจ้าของรถ” ตามคำนิยามในมาตรา 4 หมายความว่า ผู้มีกรรมสิทธิ์ในรถ หรือผู้มีสิทธิครอบครองรถตามสัญญาเช่าซื้อ และหมายความรวมถึงผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว

ผู้ที่ทำหน้าที่ต้องรับประกันภัย คือ บริษัทตามกฎหมายว่าด้วยประกันวินาศภัยที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประเภทการประกันภัยรถ

ผู้ที่ได้รับความคุ้มครองความเสียหาย ผู้ที่ได้รับความคุ้มครอง คือ ผู้ประสบภัย ซึ่งมาตรา 4 ได้ให้คำนิยามคำว่า “ผู้ประสบภัย” หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัย เนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งที่ยักรถหรือติดตั้งในรถนั้น และหมายความรวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตายด้วย

จากคำนิยาม “ผู้ประสบภัย” ดังกล่าว จะเห็นได้ว่า การจะเป็นผู้ประสบภัย จะต้องเป็นผู้ที่ได้รับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยจากอุบัติเหตุที่รถก่อให้เกิดขึ้น แต่โดยที่รถเป็นสิ่งที่ไม่มีชีวิตจิตใจ ไม่สามารถบังคับให้ตัวของมันเองเคลื่อนที่ได้โดยคนหรือสัตว์ รถจึงไม่สามารถก่อความเสียหายได้ด้วยตัวของมันเอง การที่รถได้ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นเพราะมันอยู่ในครอบงำบังคับของคน จึงต้องถือเป็นการกระทำของคน

บุคคลทุกคนที่ประสบภัยจากรถ ไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่รถ ผู้ซึ่งอยู่ในหรือบนหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของรถ หรือผู้ซึ่งกำลังขึ้นหรือกำลังลงจากรถ ผู้ใช้ถนน เช่น คนเดินเท้า คนข้ามถนน หรือแม้แต่คนที่กำลังนอนอยู่ในบ้าน หากได้รับความเสียหายเป็นอันตรายแก่ชีวิต ร่างกายหรืออนามัย เนื่องจากอุบัติเหตุที่เกิดจากรถหรือเนื่องจากสิ่งที่ยักรถหรือติดตั้งในรถนั้น จะได้รับความคุ้มครองโดยได้รับชดเชยค่าเสียหายตามที่กำหนดไว้

จากคำนิยาม “ผู้ประสบภัย” ดังกล่าว ทำให้ต้องจำแนกผู้ประสบภัยออกเป็นสองจำพวกคือ

- (1) ผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายจากการกระทำโดยประมาทของผู้ขับขี่ และซึ่งผู้ขับขี่เป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบผู้ประสบภัยนั้น
- (2) ผู้ขับขี่ที่ตกเป็นผู้ประสบภัยอันเกิดจากการกระทำของตนเอง ซึ่งไม่มีผู้ใดต้องรับผิดชอบต่อผู้ขับขี่ที่ประสบภัย

การที่ต้องแยกผู้ประสบภัยออกเป็นสองจำพวกดังกล่าวก็เนื่องจากการประกันภัยในกรมธรรม์ฉบับเดียวกันจะมีวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยต่างกัน กล่าวคือ การประกันภัยตาม (1) มีวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยเป็นความรับผิดชอบ ส่วนการประกันภัยตาม (2) มีวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยเป็นบุคคล คือตัวผู้ขับขี่รถคันเอาประกันภัย

ดังนั้นการประกันภัยที่จะนำมาใช้บังคับกับการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยตาม (1) และ (2) ย่อมเป็นการประกันภัยคนละประเภทกัน เนื่องจากวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยเป็นบุคคล การประกันภัยที่จะนำมาใช้กับผู้ประสบภัยตาม (2) จึงต้องเป็นการประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (Liability Insurance) โดยมีเงื่อนไขแห่งการชดเชยก็คือ ต้องเป็นความเสียหายที่เกิด

จากรถ หรือจากสิ่งที่ยักรทุกหรือติดตั้งในรถนั้น และต้องเกิดจากการกระทำโดยประมาทของผู้ขับขี่  
 ดังนั้นการประกันภัยตาม (1) นี้จำเป็นต้องมีการพิสูจน์ความรับผิดชอบให้เสร็จสิ้นเสียก่อน

ส่วนการประกันภัยตาม (2) เป็นกรณีที่รถที่เกิดอุบัติเหตุเกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่เอง การพิจารณาจะใช้ไม่ต้องมีการพิสูจน์ความรับผิดชอบ เพราะการกระทำให้เกิดความเสียหายแก่ตนเองไม่ถือเป็นความผิดทั้งทางแพ่งและทางอาญา การประกันภัยที่จะนำมาใช้บังคับกับผู้ประสบภัยตาม (2) จึงได้แก่การประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล

ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครอง และจำนวนเงินเอาประกันภัย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 มาตรา 4 ได้ให้คำนิยาม “ความเสียหาย” หมายความว่า ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยอันเกิดจากรถ

ดังนั้น ความเสียหายที่จะได้รับความคุ้มครองตาม พระราชบัญญัติฯ จึงเป็นความเสียหายเฉพาะที่เกิดแก่ชีวิต ร่างกายหรืออนามัยเท่านั้น ไม่รวมถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สิน

โดยกฎหมายกำหนดให้ จำนวนเงินเอาประกัน ซึ่งหมายถึงจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทประกันภัยตกลงจะชำระเมื่อเกิดภัยตามสัญญาประกันภัย ในการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่เอาประกันไว้ ผู้เอาประกันภัยจะทำสัญญาประกันสำหรับความเสียหายที่จะเกิดแก่ผู้ประสบภัยจากรถเป็นจำนวนสูงเท่าใดก็ได้แต่จำนวนเงินเอาประกันภัยต่อบุคคลหนึ่งและต่อเหตุการณ์หนึ่งต้องไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง โดยปัจจุบันที่กฎกระทรวงกำหนดไว้ดังนี้คือ

(1) จำนวนเท่าที่จ่ายจริงแต่ไม่เกินห้าหมื่นบาทต่อรายสำหรับความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัย นอกจากกรณีตาม (2)

(2) จำนวนสองแสนบาทต่อราย สำหรับความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัยอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้

- (ก) ตาบอด
- (ข) หูหนวก
- (ค) เป็นใบ้ หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด
- (ง) เสียอวัยวะสืบพันธุ์ หรือความสามารถสืบพันธุ์
- (จ) เสียแขน ขา มือ เท้า หรือนิ้ว
- (ฉ) เสียอวัยวะอื่นใด
- (ช) จิตพิการอย่างติดตัว
- (ซ) ทูพพลภาพอย่างถาวร

(3) จำนวนสองแสนบาทต่อรายสำหรับความเสียหายต่อชีวิต

(4) จำนวนสองแสนบาทต่อราย สำหรับความเสียหาย (1) ต่อมาได้รับความเสียหายตาม (2) หรือ (3) หรือทั้งตาม (2) และ (3)

(5) นอกจากจำนวนเงินเอาประกันภัยตามข้อ 3 ให้มีส่วนการคุ้มครองค่าชดเชยรายวันสำหรับผู้ประสพภัยที่พักรักษาตัวอยู่ในโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล จำนวนวันละสองร้อยบาท สูงสุดไม่เกินยี่สิบวันต่ออุบัติเหตุแต่ละครั้ง เป็นความคุ้มครองที่เพิ่มขึ้น

ค่าเสียหายเบื้องต้น ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถฯ มาตรา 4 ได้ให้คำนิยาม “ค่าเสียหายเบื้องต้น” หมายความว่า ค่ารักษาพยาบาล ค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาล ค่าปลงศพ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการศพ รวมทั้งค่าเสียหายและค่าใช้จ่ายที่จำเป็นอย่างอื่นเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสพภัยในเบื้องต้น โดยไม่ต้องรอผลการพิสูจน์ความรับผิด ทั้งนี้ตามรายการและจำนวนเงินที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 20 วรรคสอง

โดยที่การประกันภัยความรับผิดอันเกิดจากการใช้รถยนต์เป็นการประกันภัยจำตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 887 ซึ่งผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกต่อเมื่อผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดต่อบุคคลภายนอกผู้ต้องเสียหาย ซึ่งจะต้องมีการพิสูจน์ความรับผิดให้ได้ความเสียก่อนว่าผู้เอาประกันภัยเป็นฝ่ายผิด แต่โดยที่การพิสูจน์ความรับผิดต้องใช้เวลายาวนาน ทำให้ผู้ประสพภัยต้องรับภาระด้วยตนเองไปก่อน ทำให้ผู้ประสพภัยที่หากจนต้องเดือดร้อน ด้วยเหตุนี้เองพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถฯ จึงได้บัญญัติให้มีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสพภัยไปจำนวนหนึ่งก่อนตามจำนวนที่จำเป็นและให้จ่ายอย่างทันท่วงที คือภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับการร้องขอจากผู้ประสพภัย ทั้งนี้เพื่อให้การเยียวยาในด้านการรักษาพยาบาลตามที่คุณประสพภัยได้จ่ายไปจริงแต่ไม่เกิน 15,000.- บาท สำหรับความเสียหายต่อร่างกายและหากเป็นกรณีผู้ประสพภัยได้รับความเสียหายถึงขนาด ตาบอด หูหนวก เป็นใบ้หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด เสียอวัยวะสืบพันธุ์ หรือความสามารถสืบพันธุ์ เสียแขน ขา มือ เท้า หรือนิ้ว เสียอวัยวะอื่นใด จิตพิการอย่างติดตัว ทูพพลภาพอย่างถาวร จำนวนสามหมื่นห้าพันบาท หรือสำหรับคนเสียชีวิต จะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น 35,000.- บาท โดยการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นรวมแล้วต่อหนึ่งรายไม่เกิน 50,000.- บาท โดยให้ถือว่าค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายไปนั้นเป็นส่วนหนึ่งของใช้ค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และเมื่อการพิสูจน์ความรับผิดเสร็จสิ้นแล้ว ฝ่ายที่ต้องรับผิดต่อผู้ประสพภัยต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมจากส่วนที่จ่ายเป็นค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายไปแล้วนั้น

การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น ผู้ประสพภัยต้องร้องขอภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวัน นับแต่วันที่มีความเสียหายเกิดขึ้น แต่หากไม่ได้ร้องขอภายในกำหนดเวลาดังกล่าว จะรับเป็นค่าสินไหมทดแทนเป็นเงินจำนวนเดียวเลยก็ได้

โดยปกติรถที่มีประกันภัยคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ ก็ให้ร้องขอกับบริษัท ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์วิธีการและอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง และกฎกระทรวงฉบับดังกล่าวได้กำหนดไว้ว่า การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นให้ยื่นคำร้องขอตามแบบที่นายทะเบียนกำหนดและต้องมีหลักฐานดังต่อไปนี้

การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัท จะแบ่งเป็นสองกรณีคือ ความเสียหายต่อร่างกาย และความเสียหายต่อชีวิต ซึ่งจะได้แยกอธิบาย 2 กรณีคือ

(1) กรณีความเสียหายต่อร่างกาย

ก) ใบเสร็จรับเงินจากโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล หรือหลักฐานการแจ้งหนี้เกี่ยวกับการรักษาพยาบาล

ข) สำเนาบัตรประจำตัว หรือสำเนาใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าวหรือสำเนาหนังสือเดินทาง หรือหลักฐานอื่นใดที่ทางราชการเป็นผู้ออกให้ที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ที่มีชื่อในหลักฐานนั้นเป็นผู้ประสพภัย แล้วแต่กรณี

ในกรณีที่ผู้ประสพภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกายอย่างหนึ่งอย่างใด นอกจากต้องยื่นหลักฐานตาม (ก) และ (ข) แล้วให้ยื่นใบรับรองแพทย์หรือความเห็นแพทย์หรือหลักฐานอื่นใดที่ระบุว่าเป็นผู้ประสพภัยซึ่งได้รับความเสียหายต่อร่างกายดังกล่าว พร้อมทั้งสำเนาบันทึกรายวันของพนักงานสอบสวนหรือหลักฐานอื่นใด ที่แสดงว่าผู้ประสพภัยนั้นได้รับความเสียหายจากการประสพภัยจากรถด้วย

(2) กรณีความเสียหายต่อชีวิต

ก) สำเนามรณะบัตร

ข) สำเนาบันทึกรายวันในคดีของพนักงานสอบสวน หรือหลักฐานอื่นที่แสดงว่าผู้ประสพภัยนั้นถึงแก่ความตายเพราะการประสพภัยจากรถ

กรณีขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นตาม 1. และ 2. รวมกันให้มีหลักฐานตาม 1. และ 2. แต่ถ้าไม่อาจขอรับจากบริษัทได้ ก็ให้ร้องขอรับกับสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสพภัย ให้ผู้ประสพภัยเป็นผู้ร้องขอ หากผู้ประสพภัยไม่สามารถร้องขอได้ให้โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่รักษาผู้ประสพภัย ญาติ หรือผู้มีส่วนได้เสียของผู้ประสพภัย หรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสพภัยแล้วแต่กรณีร้องขอแทน กรณีที่อาจร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนได้ ผู้ประสพภัยอาจขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนได้ใน 6 กรณีดังต่อไปนี้



(1) กรณีที่รถนั้นมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 และเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

(2) กรณีที่รถนั้นมิได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถในขณะที่เกิดเหตุเพราะถูกขกยอก น้อ โกง กรร โชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และได้มีการร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน

(3) กรณีรถนั้นไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถและรถนั้นมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9

(4) กรณีรถนั้นมีผู้ขับหลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่าความเสียหายเกิดจากรถคันใด

(5) กรณีบริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน หรือ

(6) กรณีรถตามมาตรา 8 ที่มีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7

โดยที่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถฯ มีเจตนารมณ์ที่จะให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอน จึงจำเป็นต้องมีบทบัญญัติห้ามมิให้บริษัทยกเอาข้อยกเว้นความรับผิดตามที่บัญญัติไว้ในกฎหมายหรือตามข้อสัญญามาเป็นเหตุปฏิเสธความรับผิดในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย ดังต่อไปนี้

กรณีที่กรมธรรม์ประกันภัย หรือเอกสารประกอบหรือแนบท้ายกรมธรรม์ประกันภัย ที่ระบุถึงความรับผิดของบริษัทแตกต่างไปจากที่กำหนดไว้ในบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ บริษัทจะยกขึ้นเป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดต่อผู้ประสบภัยในการชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นมิได้ หรือ

บริษัทจะยกเอาเหตุแห่งความไม่สมบูรณ์หรือการฝ่าฝืนเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัยระหว่างบริษัทกับเจ้าของรถ หรือการได้บอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยกับเจ้าของรถเป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดต่อผู้ประสบภัยในการชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้น การบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยให้มีผลเมื่อครบกำหนดสามสิบวันนับแต่วันที่บริษัทได้มีหนังสือแจ้งการบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยไปยังผู้เอาประกันภัย ตามภูมิลำเนาที่ทราบครั้งสุดท้ายโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับ หรือ

บริษัทยกเอาความทุจริตหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัยมาเป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยมิได้

### 3.1.1 กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

ในปี พ.ศ. 2526 รัฐบาลสมัยพลเอกเปรม ติณสูลานนท์ เป็นนายกรัฐมนตรีได้มอบหมายให้คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ (กปอ.) หามาตรการและวิธีดำเนินการให้ความ

คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์และการลดอุบัติเหตุ ซึ่ง กปอ.ได้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการเฉพาะกิจขึ้นคณะหนึ่งเพื่อหามาตรการและวิธีดำเนินการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์

คณะอนุกรรมการเฉพาะกิจได้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อตรวจสอบกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ โดยให้พิจารณาตามร่างของกระทรวงพาณิชย์และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และเสนอให้คณะอนุกรรมการเฉพาะกิจพิจารณาเพื่อวางมาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ เพื่อเสนอต่อคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติพิจารณาต่อไป ในการนี้ได้มีการจัดส่งคณะทำงานบางท่านเดินทางไปศึกษาและดูงานด้านกฎหมายและด้านประกันภัย ณ ประเทศสิงคโปร์ ฟิลิปปินส์ ญี่ปุ่น สาธารณรัฐเกาหลี และฮ่องกง เพื่อหาแนวทางและข้อมูลมาประกอบการร่างกฎหมายดังกล่าว

เมื่อได้ดำเนินการยกร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์เสร็จเรียบร้อยแล้ว ได้เสนอให้คณะรัฐมนตรีฝ่ายสังคมพิจารณา ซึ่งที่ประชุมคณะรัฐมนตรีฝ่ายสังคมได้มีมติให้ส่งร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว ให้กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ รับไปพิจารณาทบทวนร่างดังกล่าวร่วมกับผู้แทนกรมการขนส่งทางบกอีกครั้งหนึ่ง เพื่อให้เกิดความชัดเจนและสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

หลังจากที่กรมการประกันภัยและกรมการขนส่งทางบกทบทวนเสร็จเรียบร้อยแล้ว คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ (กปอ.) ได้มีมติเห็นชอบให้ส่งเรื่องให้กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ ซึ่งมีหน้าที่โดยตรงรับไปดำเนินการนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ ซึ่งกรมการประกันภัยได้ดำเนินการตามขั้นตอนของการเสนอกฎหมายจนครบทุกขั้นตอน จนได้มีการประกาศใช้บังคับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อ เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2535 โดยมีเหตุผลในการประกาศใช้บังคับ ก็เนื่องจากการปรากฏว่าอุบัติเหตุอันเกิดจากรถได้ทวีจำนวนขึ้นในแต่ละปี เป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมากโดยผู้ประสบภัยดังกล่าวไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหายหรือได้รับการชดเชยค่าเสียหายไม่คุ้มกับความเสียหายที่ได้รับจริง และหากผู้ประสบภัยจะใช้สิทธิทางแพ่งเรียกร้องค่าเสียหายก็จะต้องใช้เวลาดำเนินคดียาวนาน ดังนั้น เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยค่าเสียหายและได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันที่ สมควรกำหนดให้มีกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว ก็คือ บังคับให้รถยนต์ทุกคันต้องมีการประกันภัยหรือมีหลักทรัพย์วางไว้เป็นประกัน เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการคุ้มครองในจำนวนเงินที่เหมาะสม นับตั้งแต่ได้รับบาดเจ็บทุพพลภาพและมรณกรรม โดยให้ได้รับความคุ้มครองทางการเงินทุกขั้นตอน นับแต่การชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นตามจำนวนที่จำเป็นก่อนโดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิด หลังจากรพิสูจน์ความรับผิดเสร็จสิ้นแล้ว ก็ให้ได้รับค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นต่อไป

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีเจตนารมณ์ที่จะให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยที่ได้รับความต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยจากรถทุกคนโดยไม่คำนึงถึงว่าบุคคลผู้นั้นจะเป็นบุคคลภายนอกหรือไม่ กล่าวคือแม่ผู้ประสบภัยจะเป็นบุคคลในครอบครัวของผู้ขับขี่หรือของเจ้าของรถ หรือเป็นผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตนเองเพราะความประมาทของตนเองก็ถือว่าเป็นผู้ประสบภัยตามความหมายของกฎหมายฉบับนี้ด้วย

เมื่อมีอุบัติเหตุอันเกิดจากรถทำให้คนนอกรถหรือในรถรวมทั้งผู้ที่กำลังขึ้นหรือกำลังลงจากรถได้รับความเสียหายต่อชีวิตและ/หรือร่างกายก็ให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันทีโดยไม่ต้องรอให้การพิสูจน์ความรับผิดชอบเสร็จสิ้นเสียก่อน แม้ว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจะเกิดจากความทุจริตหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัย ซึ่งเป็นกรณีที่ได้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัยตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 879 แต่ผู้รับประกันภัยก็ไม่อาจจะยกเอาเหตุดังกล่าวขึ้นเป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบได้ ดังที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 มาตรา 17

ถึงแม้ว่าพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จะบัญญัติให้เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยกับบริษัทก็ตาม แต่มีบางกรณีที่บริษัทที่รับประกันภัยรถคันที่เกิดเหตุไม่ต้องรับผิดชอบ เช่น รถนั้นถูกขโมยออก น้อ โกง กรร โชก ลักทรัพย์ ชิงทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และเจ้าของรถได้มีการร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวนแล้ว กรณีเช่นนี้บริษัทและเจ้าของรถย่อมไม่ต้องรับผิดชอบต่ออุบัติเหตุที่เกิดขึ้น หรืออาจเป็นกรณีที่เจ้าของรถฝ่าฝืนไม่จัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 7 และมาตรา 9 และเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายให้แต่ไม่ครบจำนวนที่ต้องจ่าย หรือเป็นกรณีที่รถนั้นเป็นรถที่ไม่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย เพราะเหตุที่เป็นรถที่ได้รับยกเว้นตามมาตรา 8 ซึ่งกรณีต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้นเป็นกรณีที่ผู้ประสบภัยไม่สามารถจะขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัยได้

ดังนั้นเพื่อเป็นการอุดช่องว่างของกฎหมายและเพื่อให้เป็นตามเจตนารมณ์ของกฎหมายที่ประสงค์จะให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันที กฎหมายจึงจำเป็นต้องหามาตรการเสริมด้วยการบัญญัติให้มีการจัดตั้งสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยขึ้นใน สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เพื่อดำเนินการจัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยโดยในครั้งแรกให้ได้รับทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้ และเงินที่

บริษัทจ่ายสมทบตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง และเงินอื่น ๆ ที่ได้มาตามมาตรา 33 (3) – (8) เงินที่ได้มาดังกล่าวก็เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยในกรณีต่าง ๆ

เพื่อเป็นการอุดช่องว่างของกฎหมายและเพื่อให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายที่ประสงค์จะให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันทั่วถึง กฎหมายจึงจำเป็นต้องหามาตรการเสริมด้วยการบัญญัติให้มีการจัดตั้งสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยขึ้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 มาตรา 33 บัญญัติให้จัดตั้ง “กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย” ขึ้นเป็นหน่วยงานในสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยในกรณีตามมาตรา 23 และเป็นค่าใช้จ่ายอื่นในการดำเนินการของกองทุน จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ประกอบด้วย

(1) เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้

(2) เงินที่บริษัทจ่ายสมทบตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดให้บริษัทจ่ายเงินสมทบให้กองทุนในรอบสามเดือน ในอัตราไม่เกินร้อยละสิบของเบี้ยประกันที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัยในแต่ละเดือน เงินสมทบที่บริษัทจ่ายนั้นให้นำไปหักเป็นค่าใช้จ่ายในการคำนวณภาษีเงินได้ตามประมวลกฎหมายรัษฎากร โดยกฎกระทรวงกำหนดให้บริษัทจ่ายเงินสมทบดังกล่าวให้แก่สำนักงานกองทุนฯ ภายใน 30 วัน นับแต่วันสิ้นปีบัญชีของบริษัท

(3) เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี

(4) เงินหรือทรัพย์สินที่ได้มา จากการไล่เบี้ยเรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น โดยการทอดตลาดหรือการเข้าเฉลี่ยทรัพย์สินหากมีการขายทอดตลาดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และการไล่เบี้ยเรียกคืนจากผู้ก่อความเสียหายที่เป็นฝ่ายผิดหรือหน่วยงานที่เป็นเจ้าของรถที่ใช้เงินคืน

(5) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้

(6) ดอกผลของเงินกองทุน

(7) เงินที่ได้จากการขายทรัพย์สินที่ได้มาตาม 4 และ 5

(8) เงินรายได้อื่น ๆ

ทั้งนี้ เงินและทรัพย์สินดังกล่าวให้เป็นของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เหตุผลของกฎหมายที่บัญญัติให้มีการจัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยขึ้นก็เพื่อให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายที่ประสงค์จะให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันทั่วถึง จึงจำเป็นต้องมีบทบัญญัติที่เป็นการอุดช่องว่างในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ต่าง ๆ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 23 ก็ให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเป็นผู้มีหน้าที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปก่อน

3.1.2 การใช้สิทธิไล่เบียด และเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้น ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535<sup>3</sup>

เพื่อให้ผู้ประสบภัยจากรถได้รับค่าเสียหายที่แน่นอนและทันท่วงที หากเกิดความเสียหายต่อแก่ผู้ประสบภัยและเป็นกรณีที่ผู้ประสบภัยไม่ได้รับการชดใช้ในเบื้องต้นแล้ว กฎหมายบัญญัติให้มีการจัดตั้งสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเพื่อจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปก่อน และให้กองทุนติดตามไล่เบียดเรียกคืนเงินที่ได้จ่ายไปคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยดังจะกล่าวต่อไป

3.1.3 แนวคิดของการใช้สิทธิไล่เบียดเรียกคืน ตามมาตรา 26 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม มีวัตถุประสงค์เพื่อสำรองจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัยไปก่อนและเป็นหลักประกันว่าผู้ประสบภัยจากรถจะได้รับการรักษาหรือเยียวยาทันท่วงที หากต่อมาภายหลังปรากฏว่ามีบุคคลที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสามารถใช้สิทธิไล่เบียดหรือเรียกคืนเอาจากบุคคลที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสามารถใช้สิทธิไล่เบียดหรือเรียกคืนเอาจากบุคคลที่ต้องรับผิดชอบชดใช้ได้ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 26 และมาตรา 31 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

3.1.4 การไล่เบียดเรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น ตามมาตรา 26 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ตามมาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กำหนดให้ใน 6 กรณีดังต่อไปนี้ ให้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุน

(1) เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 และเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นไม่ครบจำนวน

<sup>3</sup> ส่วนนายทะเบียนคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย. (2553) *แนวทางปฏิบัติการไล่เบียดเรียกคืนและการใช้มาตรการทางปกครอง*. หน้า 5-250.

(2) ขณะเกิดเหตุ รถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถเพราะเหตุที่รถนั้นได้ถูกขักยกออก น้อ โกง ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และเจ้าของรถได้ร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน

(3) ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และรถนั้นไม่มีการประกันภัยกับบริษัท

(4) มีความเสียหายจากรถเกิดแก่ผู้ประสบภัย แต่ไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย

(5) บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยมีครบจำนวนหรือ

(6) ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยนั้นเกิดจากรถตามมาตรา 8 และมาตรา 26 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ก่อนที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2550 กำหนดให้ “ในกรณีที่เจ้าของรถหรือบริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนตามมาตรา 23(1) หรือมาตรา 23 (5) แล้วแต่กรณี เมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามมาตรา 25 แล้ว ให้นายทะเบียนมีคำสั่งเรียกเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายไปนั้นคืนจากเจ้าของรถหรือบริษัท แล้วแต่กรณี และเจ้าของรถหรือบริษัทจะต้องจ่ายเงินเพิ่มในอัตราร้อยละสิบของจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนส่งเข้าสมทบกองทุนอีกต่างหาก”

จะเห็นได้ว่าแต่เดิมกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย จะสามารถเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นจากเจ้าของรถและบริษัทได้ โดยในการเรียกคืนจากเจ้าของรถจะเรียกได้เฉพาะในกรณี ต้องเป็น เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย เท่านั้น ซึ่งเป็นไปตามแนวคำพิพากษาศาลฎีกา ที่ 5865/2545 (กรณีศาลสี่คิว) ที่พิพากษาว่า “เจ้าของรถที่จะต้องชำระเงินค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย พร้อมเงินเพิ่มตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 26 หมายถึง เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายซึ่งมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 23(1) ไว้เท่านั้น แต่จำเลยเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ซึ่งเป็นผู้ประสบภัยจากรถยนต์ของผู้อื่นที่ทำให้จำเลยได้รับบาดเจ็บ จำเลยจึงมิใช่เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายตามมาตรา 23(1) กรมการประกันภัยโจทก์จึงไม่อาจฟ้องบังคับให้จำเลยชำระค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้จ่ายให้จำเลยไปคืนให้แก่โจทก์ ”

แต่ต่อมาในปี 2550 ได้มีพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550 แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 23 และมาตรา 26 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.

2535 โดยกำหนดให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้จ่ายไปคืนจากเจ้าของรถ หรือบริษัทประกันภัยได้ สำหรับกรณีต่างๆ ดังนี้

#### 3.1.4.1 การเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นจากเจ้าของรถ

กรณีเมื่อความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่เจ้าของไม่ได้จัดให้มีการประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และเจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน กรณีการจ่ายตามมาตรา 23(1) แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

#### 3.1.4.2 การเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัย

กรณีเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่บริษัทประกันภัยได้รับประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตาม พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และบริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน กรณีการจ่ายตามมาตรา 23(5)

เมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปแล้วเป็นจำนวนเท่าใด ก็ให้นายทะเบียนมีคำสั่งเรียกเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายไปนั้นคืนจากเจ้าของรถหรือจากบริษัทประกันภัยแล้วแต่กรณี รวมทั้งเจ้าของรถหรือบริษัทประกันภัยจะต้องจ่ายเงินเพิ่มในอัตราร้อยละยี่สิบ (20%) ของจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นที่กองทุนได้จ่ายไป เพื่อส่งเข้าสมทบกองทุนอีกต่างหากด้วย โดยในการมีคำสั่งเรียกให้ชำระเงินค่าเสียหายเบื้องต้นและเงินเพิ่มดังกล่าว จะต้องกำหนดระยะเวลาให้ชำระไม่น้อยกว่า 7 วันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่ง (มาตรา 57 พระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539)

ดังนั้นการไล่เบี้ยเรียกคืนตามมาตรา 26 จะต้องพิจารณาเป็น 2 แนวทาง คือ ก่อนการแก้ไข พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยฯ (ก่อนวันที่ 6 เมษายน 2550) จะต้องเป็นรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และหลังการแก้ไข พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยฯ (ตั้งแต่วันที่ 6 เมษายน 2550) ไม่จำเป็นต้องเป็นรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย แต่ความเสียหายนั้นเกิดจากรถ

#### 3.1.4.3 อายุความการไล่เบี้ยเรียกคืนตามมาตรา 26

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 การดำเนินการโดยการใช้มาตรการบังคับทางปกครอง และเนื่องจากสิทธิเรียกร้องดังกล่าวเป็นสิทธิตามกฎหมาย ซึ่งมีได้กำหนดอายุความฟ้องร้องไว้เป็นพิเศษ อายุความที่กองทุนจะใช้สิทธิและเรียกเงินที่จ่ายไปคืนจากเจ้าของรถหรือบริษัทประกันภัยที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย ตามมาตรา 26 นี้ จึงมีอายุความ 10 ปี ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/30 (ตามหนังสือตอบข้อ

หารือของสำนักงานอัยการสูงสุดที่ อส 0017/00060 ลงวันที่ 6 มกราคม 2543) ทั้งนี้ กระบวนการและขั้นตอนการใช้มาตรการบังคับทางปกครองจะกล่าวโดยละเอียดต่อไป

3.1.5 การ ไล่เบียด หรือเรียกคืน ตามมาตรา 31 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ตามมาตรา 31 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม กำหนดสิทธิให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย และบริษัทที่รับประกันภัยดำเนินการไล่เบียด หรือใช้สิทธิในการเรียกคืนเงินที่ได้ดำเนินการจ่ายไปสำหรับกรณีต่างๆ ไว้ 3 กรณี ดังนี้

#### 3.1.5.1 กรณีจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง

เมื่อความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลภายนอกหรือเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของเจ้าของรถ ผู้ขับขี่รถ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสบภัย เมื่อบริษัทได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือค่าสินไหมทดแทน ให้บริษัทมีสิทธิไล่เบียดเอาแก่บุคคลดังกล่าวได้ การใช้สิทธิไล่เบียดของบริษัทตามมาตรา 31 สำหรับกรณีการไล่เบียดจากบุคคลภายนอกจะต้องปรากฏว่าบุคคลภายนอกเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย และมีความรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ประสบภัย (บุคคลภายนอกเป็นฝ่ายผิด) และกรณีการใช้สิทธิไล่เบียดเอาจากเจ้าของรถ ผู้ขับขี่ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสบภัย จะต้องปรากฏว่าบุคคลดังกล่าวจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงเท่านั้น ทั้งนี้การใช้สิทธิไล่เบียดตามมาตรา 31 เป็นการใช้สิทธิฟ้องคดีแพ่งต่อศาลยุติธรรม

กรณีจงใจ หมายถึง ผู้กระทำจงใจจะให้เกิดความเสียหาย โดยไม่คำนึงว่าจะมีเจตนาเพื่อให้ตนเองหรือบุคคลอื่นได้รับประโยชน์จากการได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นหรือไม่

กรณีประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง หมายถึงกระทำโดยไม่ระมัดระวังเสียเลยแม้แต่เพียงเล็กน้อย ซึ่งถ้าระมัดระวังสักนิดจะไม่เกิดความเสียหายขึ้น ซึ่งแตกต่างจากความประมาทธรรมดา ทั้งนี้ต้องดูพฤติการณ์เป็นรายๆ ไป โดยอาศัยเทียบเคียงคำพิพากษาศาลฎีกา

ดังนั้นหากเป็นเพียงกรณีประมาทเลินเล่อไม่ร้ายแรง บริษัทจะไม่สามารถใช้สิทธิไล่เบียดจากบุคคลดังกล่าวได้ ซึ่งการกำหนดสิทธิของบริษัทตามมาตรานี้ สอดรับกับมาตรา 17 และมาตรา 20 ซึ่งกำหนดให้เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่บริษัทรับประกันภัย ให้บริษัทจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยเมื่อได้รับคำร้องขอจากผู้ประสบภัย และกำหนดให้บริษัทจะยกเอาความทุจริตหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัยมาเป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยมิได้ ซึ่งเป็นการบังคับให้บริษัทต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นทุกกรณี ก่อน แต่ให้สิทธิในการไล่เบียดหากพิสูจน์ได้ว่าเป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดในมาตรา 31 นี้



### 3.1.5.2 กรณีที่ผู้ประสพภัยมีความรับผิดชอบตามกฎหมาย

หากปรากฏว่าผู้ประสพภัยนั้นเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายและมีความรับผิดชอบตามกฎหมายสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสพภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสพภัย ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัย พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 23(1) - (6) ให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสพภัยมีสิทธิไล่เบี่ย หรือมีสิทธิเรียกให้ผู้ประสพภัยคืนเงินดังกล่าวได้ การใช้สิทธิไล่เบี่ยของสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสพภัยตามมาตรา 31 สามารถไล่เบี่ยหรือเรียกคืนเอาแก่บุคคลใดก็ได้ รวมทั้งตัวผู้ประสพภัยเอง หากปรากฏว่าบุคคลนั้นเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายและมีความรับผิดชอบตามกฎหมาย

อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติ คุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการใช้สิทธิไล่เบี่ยและเรียกคืนของกองทุนไว้เป็นการเฉพาะสำหรับกรณีต่างๆ ตามที่จะได้กล่าวต่อไป ดังนั้นเมื่อมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการใช้สิทธิไล่เบี่ยและเรียกคืนของกองทุนไว้เป็นการเฉพาะก็ต้องดำเนินการตามแนวทางดังกล่าวก่อน หากปรากฏว่าไม่สามารถใช้สิทธิตามพระราชบัญญัตินี้ได้ จึงจะดำเนินการเข้ารับช่วงสิทธิตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ต่อไปได้ เช่น นาย ก. ขับรถฝ่าฝืน (ไม่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหาย) มีนาย ข. เป็นผู้โดยสาร ไปเกิดอุบัติเหตุเฉี่ยวชนกับรถที่นายหนึ่ง ขับมาด้วยความเร็ว เป็นเหตุให้ นาย ก. และนาย ข. ได้รับความเจ็บ เมื่อกองทุนจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสพภัยรายนาย ก. และนาย ข. ไปแล้ว กองทุนมีสิทธิเรียกให้เจ้าของรถที่ฝ่าฝืนชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนได้ ซึ่งเป็นขั้นตอนหลักในการดำเนินการไล่เบี่ยเรียกคืน แต่หากกองทุนไม่สามารถเรียกคืนจากเจ้าของได้ไม่ว่าด้วยเหตุใด ๆ ก็ตาม กองทุนก็ยังมีสิทธิไล่เบี่ยเอาจากบุคคลอื่นซึ่งเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย และมีความรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ประสพภัย ซึ่งเป็นกรณีรับช่วงสิทธิตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

3.1.5.3 ในกรณีหน่วยงานตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) ได้จ่ายเงินคืนกองทุนตามมาตรา 32 ไปแล้ว

ให้หน่วยงานตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) มีสิทธิไล่เบี่ยเอาแก่บุคคลที่ต้องรับผิดชอบได้ การใช้สิทธิไล่เบี่ยตามมาตรา 31 ของหน่วยงานตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) เป็นกรณีรับช่วงสิทธิตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ คือบุคคลที่จะสามารถไล่เบี่ยได้จะต้องเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายและมีความรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ประสพภัย

แต่เนื่องจากกองทุนจัดตั้งขึ้นเพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสพภัย ดังนั้น การที่กองทุนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสพภัยไปนั้น ย่อม

ก่อให้เกิดสิทธิตามกฎหมายแก่กองทุน ในอันที่จะเรียกเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายไปคืนจากผู้ที่เกี่ยวข้อง  
ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยได้ ในฐานะผู้รับช่วงสิทธิตามประมวลกฎหมายแพ่งและ  
พาณิชย์ ดังนั้นการใช้สิทธิไต่เบียดและเรียกคืนตามมาตรา 31 นี้ จึงต้องดำเนินการโดยการยื่นฟ้อง  
เป็นคดีแพ่งต่อศาลยุติธรรม ประกอบกับการใช้สิทธิไต่เบียดและเรียกคืนตามมาตรา 31 นี้เกิดขึ้น  
โดยผลของกฎหมาย ดังนั้นผู้ประสบภัยจากรถไม่ต้องทำหนังสือมอบอำนาจให้บริษัทหรือกองทุน  
หรือหน่วยงานตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) ไปฟ้องร้องแต่อย่างใด

### 3.1.6 การคืนเงิน ตามมาตรา 32 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

มาตรา 32 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไข  
เพิ่มเติม กำหนดให้ “ในกรณีที่นายทะเบียนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยสำหรับ  
ความเสียหายที่เกิดจากรถตามมาตรา 8 ซึ่งไม่ได้เอาประกันความเสียหายตามมาตรา 7 ให้  
หน่วยงานผู้เป็นเจ้าของรถตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) แล้วแต่กรณี  
ส่งเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายจากเงินกองทุนคืนให้แก่กองทุน

การจ่ายเงินคืนกองทุนสำหรับรถตามมาตรา 8(1) (2) หรือ (3) ให้เป็นไปตาม  
หลักเกณฑ์ และวิธีการที่กระทรวงการคลังกำหนด”

เมื่อกองทุนได้พิจารณาจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยกรณีประสบภัยจากรถ  
ที่ได้รับยกเว้น ไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัย ในทางบัญชีจะบันทึกเป็นลูกหนี้ค่าเสียหายเบื้องต้น  
ทางราชการ หรือลูกหนี้ค่าเสียหายเบื้องต้น – เจ้าของรถ ซึ่งการเรียกคืนจากหน่วยงานเจ้าของรถ  
หรือเจ้าของรถที่ได้รับยกเว้นแล้วแต่กรณี จะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรา 32 ทั้งนี้การ  
จ่ายเงินคืนกองทุนหน่วยงานเจ้าของรถ หรือเจ้าของรถที่ได้รับยกเว้น จะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตาม  
หลักเกณฑ์และวิธีการที่กระทรวงการคลังกำหนด ซึ่งแต่เดิมกระทรวงการคลังได้ออกระเบียบว่า  
ด้วยการส่งเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย กรณีรถของราชการก่อให้เกิดความเสียหาย พ.ศ.  
2537 (ลงวันที่ 25 มีนาคม 2537) กำหนดให้เมื่อมีการพิสูจน์ความรับผิดชอบตามระเบียบของทาง  
ราชการและเป็นที่ยุติว่ารถราชการเป็นฝ่ายต้องรับผิดชอบแล้ว ให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย  
แจ้งเรียกเงินคืนไปยังส่วนราชการเจ้าของรถทราบโดยเร็ว ทำให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติโดยส่วน  
ใหญ่ส่วนราชการเจ้าของรถจะสรุปผลว่ารถราชการไม่ได้เป็นฝ่ายต้องรับผิดชอบ ทำให้กองทุนต้อง  
รับภาระค่าใช้จ่ายแทน โดยต่อมาสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้มีความเห็นในประเด็น  
ดังกล่าว ตามเรื่องเสร็จที่ 239/2548 ว่า พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของ พ.ศ.2535  
เป็นกฎหมายพิเศษจึงต้องตีความโดยเคร่งครัด ซึ่งเมื่อมาตรา 23(6) บัญญัติให้จ่ายค่าเสียหาย  
เบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยกรณีที่มีความเสียหายเกิดจากรถของทางราชการ โดยมีได้  
กำหนดเงื่อนไขหรือข้อยกเว้นถึงกาศรต้องมีส่วนในการก่อให้เกิดความเสียหายของกระทรวง

ทพวง กรม ฯลฯ ไว้แต่อย่างใดแล้ว การที่กระทรวงการคลังได้ออกระเบียบว่าด้วยการส่งเงินคืน กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย กรณีของราชการก่อให้เกิดความเสียหาย พ.ศ. 2537 (ลงวันที่ 25 มีนาคม 2537) กำหนดให้เมื่อมีการพิสูจน์ความรับผิดชอบของทางราชการและเป็นที่ยุติว่า ราชการเป็นฝ่ายต้องรับผิดชอบแล้ว ให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยแจ้งเรียกเงินคืนไปยัง ส่วนราชการของรถทราบโดยเร็ว เป็นการกำหนดขั้นตอนและเงื่อนไขในการดำเนินการที่เพิ่มไป จากบทบัญญัติที่กำหนดในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของ พ.ศ. 2535 จึงเป็นเหตุ ให้กระทรวงการคลังปรับปรุงแก้ไข โดยออกเป็นระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการส่งเงินคืน กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยกรณีของราชการก่อให้เกิดความเสียหาย พ.ศ. 2551 ลงวันที่ 11 เมษายน 2551

ดังนั้นการคืนเงินกรณีความเสียหายเกิดจากรถราชการ ไม่ว่าจะความเสียหายจะเกิดขึ้น เมื่อใด จะต้องปฏิบัติตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการส่งเงินคืนกองทุนทดแทน ผู้ประสบภัย กรณีของราชการก่อให้เกิดความเสียหาย พ.ศ. 2551 ลงวันที่ 11 เมษายน 2551 ซึ่งระเบียบนี้กำหนดให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยแจ้งเรียกคืนไปยังส่วนราชการของรถ ทราบเพื่อชดเชยโดยเร็ว ไม่ว่าจะรถของทางราชการนั้นเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบหรือไม่

ในทางปฏิบัติกรณีความเสียหายที่เกิดจากรถของส่วนราชการก่อนที่ระเบียบ กระทรวงการคลังว่าด้วยการส่งเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย กรณีของราชการก่อให้เกิด ความเสียหายพ.ศ. 2551 ลงวันที่ 11 เมษายน 2551 มิผลใช้บังคับ ส่วนราชการต่างๆ ยังคงถือ ปฏิบัติตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการส่งเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย กรณีของ ราชการก่อให้เกิดความเสียหาย พ.ศ. 2537 เช่นเดิม และปฏิเสธการส่งเงินคืนกองทุน ดังนั้น ในทางปฏิบัติหากเกิดกรณีเช่นนี้ให้หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการแจ้งส่วนราชการที่ต้อง รับผิดชอบส่งเงินคืนกองทุนโดยเร็ว และเมื่อส่วนราชการนั้นปฏิเสธ ให้ทวงถามอีกครั้งหนึ่ง หาก ยังปฏิเสธอีก ให้สรุปและรายงานสำนักงาน สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการ ประกอบธุรกิจประกันภัย เพื่อแจ้งให้กระทรวงการคลังเร่งรัดส่วนราชการนั้นๆ ต่อไป

### 3.1.6.1 อายุความกรณีการคืนเงิน ตามมาตรา 32

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจาก พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม มิได้บัญญัติ เกี่ยวกับอายุความสำหรับกรณีการคืนเงินตามมาตรา 32 ไว้แต่อย่างใด จึงถือได้ว่าไม่มีอายุความใน การคืนเงิน ดังนั้นส่วนราชการที่ต้องรับผิดชอบส่งเงินคืนกองทุนจะต้องคืนเงินโดยเร็ว ทราบโดยยัง ไม่คืนเงิน ส่วนราชการนั้นก็ยังคงมีภาระที่จะต้องคืนเงินจนกว่าจะแล้วเสร็จ

3.1.7 การยึด และขายทอดตลาดตามมาตรา 28 มาตรา 29 และมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

โดยที่ พระราชบัญญัติ คุ้มครองผู้ประสบภัยฯ ตามมาตรา 28 มาตรา 29 และมาตรา 30 บัญญัติให้นายทะเบียนสามารถยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายไว้ได้จนกว่าเจ้าของรถจะจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจนครบจำนวนหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่รับคำสั่งจากนายทะเบียน รวมทั้งให้อำนาจนายทะเบียนขายทอดตลาดได้

การดำเนินการยึดและขายทอดตลาดเป็นการใช้มาตรการบังคับทางปกครองตามมาตรา 57 แห่งพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539 ดังนั้นวิธีการยึดรถและการขายทอดตลาดจึงต้องปฏิบัติตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งโดยอนุโลม ซึ่งสำนักงานสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยได้วางระเบียบ ว่าด้วยการใช้มาตรการบังคับทางปกครองโดยยึดหรืออายัดและขายทอดตลาดทรัพย์สินตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 พ.ศ. 2551 ลงวันที่ 8 ตุลาคม 2551

แนวทางการใช้สิทธิไล่เบียด และเรียกคืน ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสำหรับกรณีต่างๆ เมื่อกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปแล้วแนวทางในการไล่เบียดและเรียกคืนมีหลายแนวทาง โดยต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติ คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม แยกเป็นรายการณ ดังต่อไปนี้

#### 3.1.7.1 กรณีจ่ายตามมาตรา 23(1)

กรณีความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่มีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 และเจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายให้ไม่ครบ มีแนวทางดำเนินการได้ 3 แนวทางดังนี้

แนวทางที่ 1 ใช้สิทธิเรียกคืนตาม มาตรา 26 ที่บัญญัติให้นายทะเบียน มีคำสั่งเรียกเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายไปคืนจากเจ้าของรถพร้อมเงินเพิ่มในอัตราร้อยละยี่สิบ (20%) ทั้งนี้ โดยไม่คำนึงว่าเจ้าของรถฝ่าฝืนจะเป็นผู้ขับขณะเกิดเหตุหรือไม่ หรือรถฝ่าฝืนจะเป็นฝ่ายประมาทในเหตุที่เกิดหรือไม่ การใช้สิทธิตามมาตรานี้ จึงเป็นแนวทางหลักในการดำเนินการใช้สิทธิไล่เบียดและเรียกคืน โดยกองทุนจะต้องตรวจสอบชื่อ-ที่อยู่เจ้าของรถฝ่าฝืน ให้ถูกต้องและชัดเจน เพื่อดำเนินการใช้สิทธิไล่เบียดเรียกคืน

แนวทางที่ 2 ใช้อำนาจยึดรถและขายทอดตลาด รถที่ก่อให้เกิดความเสียหายตามมาตรา 28, มาตรา 239 และมาตรา 30 ในการยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายนี้ นายทะเบียนสามารถยึดรถ

นั้นไว้ได้จนกว่าเจ้าของรถจะจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจนครบจำนวน หรือจ่ายคืนกองทุนภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ได้รับคำสั่งจากนายทะเบียน

การยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย มีข้อควรคำนึงว่าจะต้องไม่มีการยึดรถนั้นไว้ตามกฎหมายอื่นอยู่ก่อนแล้ว และหากมีการยึดรถนั้นตามกฎหมายอื่นอยู่ก่อนแล้ว มาตรา 28 บัญญัติให้สำนักงาน สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยมีสิทธิขอเข้าเฉลี่ยในทรัพย์นั้นหากมีการขายทอดตลาด โดยถือว่าสำนักงาน สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เป็นผู้ที่มีสิทธิเหนือทรัพย์ของลูกหนี้ได้ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งมาตรา 287 แม้จะมีได้มีการนำคดีขึ้นฟ้องต่อศาลจนเป็นเจ้าหนี้ก็ตาม

การดำเนินการยึดและขายทอดตลาดเป็นการใช้มาตรการบังคับทางปกครองตามมาตรา 57 แห่งพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ.2539 ดังนั้นวิธีการยึดรถและการขายทอดตลาดจึงต้องปฏิบัติตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งโดยอนุโลม ซึ่งสำนักงาน สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ได้วางระเบียบ ว่าด้วยการใช้มาตรการบังคับทางปกครองโดยยึดหรืออายัดและขายทอดตลาดทรัพย์สินตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 พ.ศ. 2551 ลงวันที่ 8 ตุลาคม 2551 เพื่อเป็นแนวทางให้ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบถือปฏิบัติ ซึ่งจะได้กล่าวโดยละเอียดในภาค 3 ของคู่มือนี้

แนวทางที่ 3 ใช้สิทธิไล่เบียดและเรียกคืนตามมาตรา 31 หรือรับช่วงสิทธิตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ตามที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นแล้วว่า พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการใช้สิทธิไล่เบียดและเรียกคืนของกองทุนไว้เป็นการเฉพาะสำหรับกรณีต่างๆ ไว้ ก็จะต้องดำเนินการตามแนวทางที่กำหนดไว้ดังกล่าวก่อน ดังนั้นหากปรากฏว่าไม่สามารถใช้สิทธิตามแนวทางที่ 1 และ 2 ได้ จึงจะสามารถดำเนินการตามแนวทางที่ 3 ได้ ซึ่งมีลักษณะเป็นการรับช่วงสิทธิตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งจะต้องทราบผลคดีจากพนักงานสอบสวนว่าบุคคลใดเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบ

การใช้สิทธิไล่เบียดเรียกคืนตามมาตรา 31 ทั้งกรณีไล่เบียดเรียกคืนจากบุคคลภายนอกหรือไล่เบียดเรียกคืนจากเจ้าของรถ ผู้ขับขี่ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสบภัย เพียงแต่พิสูจน์ว่าบุคคลภายนอก หรือเจ้าของรถ หรือผู้ขับขี่ หรือผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสบภัย นั้น เป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายและมีความรับผิดชอบตามกฎหมาย แม้มิใช่เป็นกรณีการประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง ก็สามารถไล่เบียดได้แล้ว

เหตุผลสนับสนุนแนวทางการพิจารณาดังกล่าว คือ ปรากฏเพียงว่าเจ้าของรถผู้ขับขี่ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสบภัย ประมาทไม่ถึงขั้นอย่างร้ายแรง ก็มีไว้จะทำให้บุคคลเหล่านั้นไม่ต้องรับผิดชอบได้ ซึ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 420 บัญญัติว่า “ผู้ใดจงใจหรือ

ประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิดจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น” จึงเห็นได้ว่ามาตรา 420 ใช้เพียงคำว่า ประมาทเลินเล่อ ย่อหมายความถึงทั้งกรณีประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง และประมาทเลินเล่อไม่ร้ายแรง ดังนั้นหากผลการสอบสวนของพนักงานสอบสวนปรากฏเพียงว่าประมาทเลินเล่อแต่ไม่ร้ายแรงก็ตาม ตามมาตรา 31 ก็ให้สิทธิกองทุนใช้สิทธิในการรับช่วงสิทธิตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้

ตัวอย่างประกอบกรณีพิจารณาใช้สิทธิไล่เบี้ยกรณีจ่ายตามมาตรา 23(1) เช่น นาย เอ. เป็นเจ้าของรถฝ่าฝืนไม่ได้จัดทำประกันภัย ขณะเกิดเหตุ นาย เอ. ได้มอบหมายให้นาย บี. ซึ่งเป็นเพื่อนเป็นผู้ขับขี่ โดยมีนาย เอ. และนาย ซี. เป็นผู้โดยสาร ปรากฏว่านาย บี. ขับขี่รถด้วยความประมาทไปชนรถของนายหนึ่ง เป็นเหตุให้นาย เอ. และนาย ซี. เสียชีวิต ส่วนนาย บี. และนายหนึ่ง ได้รับบาดเจ็บ กรณีนี้เนื่องจากเป็นรถฝ่าฝืนไม่ได้จัดทำประกันภัย ทายาทของนาย ซี. ยื่นขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุน เมื่อกองทุนได้พิจารณาจ่ายตามมาตรา 23(1) ไปแล้ว สามารถดำเนินการไล่เบี้ยเรียกคืนได้ 3 แนวทางดังนี้

แนวทางที่ 1 กองทุนใช้สิทธิเรียกคืนจากนาย เอ. ในฐานะเจ้าของรถ พร้อมเงินเพิ่มแม้ว่านาย เอ. จะไม่ใช่ผู้ขับขี่ แต่เนื่องจากนาย เอ. เป็นเจ้าของรถ จึงมีหน้าที่ต้องชดเชยกองทุนตามมาตรา 26 แต่ปรากฏว่านาย เอ. เสียชีวิตขณะเกิดเหตุ และจากการตรวจสอบทรัพย์สินไม่ปรากฏว่านาย เอ. มีทรัพย์สินรดตกทอดแก่ทายาท กองทุนจึงขอยุติการเรียกคืนจากนาย เอ. จึงต้องไปดำเนินการพิจารณาใช้แนวทางที่ 2

แนวทางที่ 2 ถ้าวรณที่เกิดเหตุมิได้เสียหายมาก และพอมีราคาทรัพย์สิน กองทุนจะต้องดำเนินการยึดรถและขาดทอดตลาด แต่หากปรากฏว่ารถของนาย อ. พังยับเยิน การยึดรถเพื่อขายทอดตลาดจะไม่คุ้มค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ นายทะเบียนจึงพิจารณาแล้วไม่ใช่อำนาจยึดรถเพื่อขายทอดตลาด ในกรณีเช่นนี้กองทุนสามารถใช้แนวทางที่ 3 ในการใช้สิทธิไล่เบี้ยเรียกคืนตามมาตรา 31 ได้

แนวทางที่ 3 การที่จะใช้สิทธิไล่เบี้ยเรียกคืนตามมาตรา 31 ได้นั้น จะต้องดำเนินการสอบถามผลคดีจากพนักงานสอบสวน เพื่อให้ทราบหรือรู้ตัวบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบก่อน หากปรากฏว่านายหนึ่ง เป็นฝ่ายประมาทและต้องรับผิดชอบในอุบัติเหตุ กองทุนสามารถใช้สิทธิไล่เบี้ยเรียกคืนจากนายหนึ่งซึ่งเป็นบุคคลภายนอกที่ก่อให้เกิดความเสียหายได้ตามนัยมาตรา 31

### 3.1.7.2 กรณีจ่ายตามมาตรา 23(2)

กรณีความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่มีได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถในขณะที่เกิดเหตุเพราะถูกขั้วยกออก น๊อโกง กรรโชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และได้มีการร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน

จะเห็นได้ว่ากรณี โดยหลักการรถคันดังกล่าวจะต้องมีการจัดให้มีการประกันภัยตามปกติ แต่เมื่อรถคันดังกล่าวมีได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถในขณะที่เกิดเหตุเพราะถูกขั้วยกออก น๊อโกง กรรโชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และได้มีการร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวนแล้ว จะเป็นเหตุให้บริษัทประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบตามเงื่อนไขที่ระบุในกรมธรรม์ได้ เมื่อเกิดกรณีเช่นนี้ กองทุนจึงต้องรับภาระในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นไปก่อนแล้วจึงมาดำเนินการใช้สิทธิไล่เบี้ยเรียกคืนในภายหลัง และเนื่องจากไม่มีบทบัญญัติเรื่องการเรียกคืนสำหรับการณเช่นนี้ไว้เป็นการเฉพาะเหมือนกรณีการจ่ายตามมาตรา 23(1) หรือ (5) ดังนั้น แนวทางการใช้สิทธิไล่เบี้ยเรียกคืนที่สามารถกระทำได้คือ สอบถามผลคดีจากพนักงานสอบสวนเพื่อหาตัวบุคคลที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และใช้สิทธิไล่เบี้ยเรียกคืนตามมาตรา 31 ซึ่งเป็นการรับช่วงสิทธิตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

การดำเนินการตามมาตรานี้ ไม่ได้มุ่งไปที่เจ้าของรถเนื่องจากมิได้เป็นผู้ครอบครองรถในขณะที่เกิดเหตุ หรือผู้ที่ขั้วยกออก น๊อโกง กรรโชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ เนื่องจากเป็นการกระทำความผิดอาญาอยู่ในตัวแล้ว และอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอาจมิได้เกิดจากความประมาทของบุคคลดังกล่าว จึงควรต้องสอบถามผลคดีจากพนักงานสอบสวนเพื่อหาตัวบุคคลที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย และใช้สิทธิไล่เบี้ยต่อไป ทั้งนี้หากพบผู้ต้องรับผิดชอบจะต้องใช้สิทธิทางศาล ซึ่งแตกต่างกับกรณีการใช้จ่ายมาตรการทางปกครอง

### 3.1.7.3 กรณีจ่ายตามมาตรา 23(3)

กรณีความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายและรถนั้นไม่มีประกันภัยกับบริษัท

เมื่อกองทุนจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถที่ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของ และรถนั้นไม่มีการประกันภัยกับบริษัทประกันภัย พระราชบัญญัติ นี้ได้ให้อำนาจนายทะเบียนในการยึดและขายทอดตลาดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ดังนั้น แนวทางการยึดรถและขายทอดตลาดจึงเป็นแนวทางหลักในการใช้สิทธิของกองทุน เพื่อนำเงินที่ได้จากการขายทอดตลาดเข้าสมทบกองทุน

อย่างไรก็ตามหากปรากฏว่า รถคันดังกล่าวเสียหายโดยสิ้นเชิง การยึดและขายทอดตลาดจะไม่คุ้มค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ กองทุนก็ควรสอบถามผลคดี เพื่อสืบทราบตัวบุคคล

ที่ต้องรับผิดชอบในอุบัติเหตุและใช้สิทธิไล่เบี้ยเรียกคืนตามมาตรา 31 หรือรับช่วงสิทธิตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

กรณีไม่สามารถใช้สิทธิไล่เบี้ยเรียกคืนได้ จะต้องสรุปรายงานการดำเนินให้ถึงที่สุด และขออนุมัติยุติการไล่เบี้ยเรียกคืนตามระเบียบต่อไป

สรุป ในกรณีกองทุนสามารถดำเนินการได้ 2 แนวทาง คือ

แนวทางที่ 1 การใช้อำนาจยึดและขายทอดตลาดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย

แนวทางที่ 2 การไล่เบี้ยตามมาตรา 31 โดยการสอบถามผลคดีจากพนักงานสอบสวน หนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่าความเสียหายเกิดจากรถคันใด

3.1.7.4 กรณีจ่ายตามมาตรา 23(4)

กรณีความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่มีผู้ขับขี่หลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่าความเสียหายเกิดจากรถคันใด

เมื่อกองทุนได้พิจารณาจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ แต่รถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นหลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย แนวทางปฏิบัติ คือ สอบถามผลคดีจากพนักงานสอบสวน หากไม่ปรากฏตัวบุคคลที่ต้องรับผิดชอบก็ยุติเรื่องได้ แต่หากปรากฏตัวบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบ ก็ให้ดำเนินการใช้สิทธิไล่เบี้ยเรียกเงินคืน ตามมาตรา 26

3.1.7.5 กรณีจ่ายตามมาตรา 23(5)

กรณีความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่บริษัทได้รับประกันภัยไว้ แต่บริษัทรับประกันภัยไม่จ่ายค่าเสียหายตามมาตรา 20 หรือจ่ายไม่ครบจำนวน

เมื่อกองทุนได้พิจารณาจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ เนื่องจากบริษัทรับประกันภัยไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายให้แต่ไม่ครบจำนวน พระราชบัญญัติให้อำนาจนายทะเบียน เรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นพร้อมเงินเพิ่ม ตามมาตรา 26

3.1.7.6 กรณีจ่ายตามมาตรา 23(6)

กรณีความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยจากรถตามมาตรา 8 ซึ่งมีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7

การจ่ายเงินคืนกองทุนหน่วยงานเจ้าของรถ หรือเจ้าของรถที่ได้รับยกเว้นจะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กระทรวงการคลังกำหนดตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการส่งเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย กรณีรถของราชการก่อให้เกิดความเสียหาย พ.ศ. 2551 ลงวันที่ 11 เมษายน 2551 ซึ่งระเบียบนี้กำหนดให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยแจ้ง



เรียกเงินคืนไปยังส่วนราชการของรถทราบเพื่อชดใช้โดยเร็ว ไม่ว่ารถของทางราชการนั้นเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบหรือไม่

3.1.8 สรุปแนวทางปฏิบัติ และขั้นตอนการใช้สิทธิเรียกคืนสำหรับการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้น

เมื่อกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถได้ดำเนินการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถแล้ว ให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถนั้นดำเนินการไล่เบี้ยและเรียกคืนสำหรับกรณีต่างๆ โดยมีขั้นตอนการดำเนินการดังนี้

3.1.8.1 แนวทางปฏิบัติกรณีกองทุนจ่ายตามมาตรา 23(1) สามารถกระทำได้ 3 แนวทางด้วยกันดังนี้

(1) แนวทางแรก เมื่อจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแล้วกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะใช้สิทธิเรียกคืนตามมาตรา 26 โดยมีขั้นตอนการดำเนินการดังนี้

(1.1) สืบทราบชื่อ – ที่อยู่เจ้าของรถฝ่าฝืน โดยพิจารณาจากสำเนาทะเบียนรถ (ถ้ามี) สอบถามกรมการขนส่งทางบก สอบถามนายทะเบียนท้องถิ่น สอบถามพนักงานสอบสวน หรือสอบถามบริษัทผู้ให้เช่าซื้อ

(1.2) สอบถามผลคดีจากพนักงานสอบสวน และขอความร่วมมือพนักงานสอบสวนยึดรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (ภาคผนวกแบบเอกสารแนบ 4)

(1.3) ดำเนินการออกคำสั่งทางปกครองเรียกให้เจ้าของรถ หรือผู้เช่าซื้อ หรือผู้รับโอน ชำระเงินคืนกองทุนพร้อมเงินเพิ่ม ภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ได้รับคำสั่งหรือหนังสือทวงถามโดยชอบแล้ว (ลงไปรษณีย์ตอบ – รับ) หากไม่ชำระให้มีหนังสือเตือนอีกครั้งหนึ่ง

(1.4) กรณีเพิกเฉยไม่ชำระคืน ให้ถือว่าเจ้าของรถปฏิเสธการจ่าย ให้ดำเนินการรวบรวมหลักฐานคำร้องขอ (แบบ บต.) พร้อมหลักฐานประกอบต่างๆ เพื่อเตรียมการสืบทรัพย์ หรือสืบทรัพย์มรดก (กรณีเจ้าของรถถึงแก่ความตาย) ต่อไป

(1.5) ดำเนินการสืบทรัพย์ หรือสืบทรัพย์มรดก โดยการ

ขอความร่วมมือตรวจสอบหลักฐานทางทรัพย์สินที่มีทะเบียน เช่น อสังหาริมทรัพย์ (สอบถามกรมสิทธิที่ดินและสิ่งปลูกสร้างจากสำนักงานที่ดิน) รถยนต์ (สอบถามกรมสิทธิรถยนต์จากกรมการขนส่งทางบก)

ขอความร่วมมือสอบถามบัญชีเงินฝากจากธนาคารหรือสถานบันการเงินตรวจสอบสถานะของลูกหนี้ ณ ภูมิฉำเนา โดยการตรวจสอบสถานที่อยู่อาศัย การประกอบอาชีพจากกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน หรือผู้อยู่อาศัยข้างเคียง เพื่อใช้เป็นข้อมูลเจ้าของรถผู้ขับขี่ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสบภัยเจ้าของรถ ผู้ขับขี่ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสบภัยประกอบการพิจารณา

(1.6) เมื่อได้ข้อเท็จจริงยุติเป็นประการใด ให้พิจารณาดำเนินการใช้มาตรการ บังคับทางปกครอง หรือยุติเรื่องโดยการจำหน่ายลูกหนี้ออกจากบัญชีเป็นหนี้สูญ ตามระเบียบ แล้วแต่กรณี

(2) แนวทางที่สอง การใช้สิทธิยึดและขายทอดตลาด รถหรือทรัพย์สินของเจ้าของรถ ที่ก่อให้เกิดความเสียหายตามมาตรา 28 มาตรา 29 และมาตรา 30 โดยปฏิบัติให้เป็นตามระเบียบ สำนักงาน สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยว่าด้วยการใช้ มาตรการบังคับทางปกครอง โดยการยึดหรืออายัดและขายทอดตลาดทรัพย์สินตามพระราชบัญญัติ คู้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 พ.ศ. 2551 ลงวันที่ 8 ตุลาคม 2551 โดยมีขั้นตอนได้กล่าว ต่อไปในหัวข้อการใช้มาตรการทางปกครอง

(3) แนวทางที่สาม การใช้สิทธิไต่เบี่ยและเรียกคืนตามมาตรา 31 โดยแนวทางนี้เป็น การใช้สิทธิเมื่อพิจารณาแล้วเห็นว่า การดำเนินการตามแนวทาง (1) และแนวทาง (2) ข้างต้น อาจไม่ บรรลุผลสำเร็จได้ โดยมีขั้นตอนการดำเนินการดังนี้

(3.1) สอบถามผลคดีจากพนักงานสอบสวนเพื่อให้ทราบตัวผู้ต้องรับผิดชอบในการ ก่อให้เกิดความเสียหาย (ทำละเมิด)

(3.2) ตรวจสอบภูมิลำเนาผู้ละเมิด จากนายทะเบียนท้องถิ่น หรือสำนักงานกลาง ทะเบียนราษฎร์ เพื่อยืนยันความถูกต้องของภูมิลำเนาผู้ทำละเมิด

(3.3) ออกหนังสือทวงถามเรียกให้ผู้ต้องรับผิดชอบจ่ายเงินค่าเสียหายคืนกองทุน ภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือทวงถาม (ลงไปรษณีย์ตอบ – รับ) หากเพิกเฉยไม่ชำระให้ มีหนังสือแจ้งเตือนอีกครั้งหนึ่ง

(3.4) ตรวจสอบทรัพย์สินมรดก กรณีผู้ทำละเมิดถึงแก่ความตาย

(3.5) จัดเตรียมเอกสารเพื่อส่งอัยการดำเนินการฟ้องคดีต่อศาล

(3.6) กรณีศาลมีคำพิพากษาให้กองทุนชดเชยคดี ต้องดำเนินการบังคับคดีตามคำ พิพากษา

3.1.8.2 กรณีกองทุนจ่ายตามมาตรา 23(2)

มีขั้นตอนการดำเนินการ เช่นเดียวกับการไต่เบี่ยและเรียกคืนตามมาตรา 31 ดังนี้

(1) สอบถามผลคดีจากพนักงานสอบสวน เพื่อให้ทราบตัวผู้ต้องรับผิดชอบในการก่อให้เกิด ความเสียหาย (ทำละเมิด)

(2) ตรวจสอบภูมิลำเนาผู้ละเมิด จากนายทะเบียนท้องถิ่น หรือสำนักงานกลาง ทะเบียนราษฎร์ เพื่อยืนยันความถูกต้องของภูมิลำเนาผู้ละเมิด

(3) ออกหนังสือทวงถามเรียกให้ผู้ต้องรับผิดชอบใช้เงินค่าเสียหายคืนกองทุนภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือทวงถาม (ลงไปรษณีย์ตอบ – รับ) หากเพิกเฉยไม่ชำระให้มีหนังสือแจ้งเตือนอีกครั้งหนึ่ง

(4) ตรวจสอบทรัพย์สินมรดก กรณีผู้ทำละเมิดถึงแก่ความตาย

(5) จัดเตรียมเอกสารเพื่อส่งอัยการดำเนินการฟ้องคดีต่อศาล

(6) กรณีศาลมีคำพิพากษาให้กองทุนชนะเลิศ ต้องดำเนินการบังคับคดีตามคำพิพากษา

3.1.8.3 กรณีกองทุนจ่ายตามมาตรา 23(3) สามารถดำเนินการได้ทั้งสิ้น 2 แนวทาง

(1) แนวทางที่ 1 การใช้สิทธิยึดและขายทอดตลาดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายตามมาตรา 28, มาตรา 29 และมาตรา 30 โดยปฏิบัติให้เป็นตามระเบียบสำนักงาน สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยว่าด้วยการใช้มาตรการบังคับทางปกครอง โดยการยึดหรืออายัดและขายทอดตลาดทรัพย์สินตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 พ.ศ.2551 ลงวันที่ 8 ตุลาคม 2551

(2) แนวทางที่ 2 การใช้สิทธิไล่เบียดและเรียกคืนตามมาตรา 31 ซึ่งมีขั้นตอนและวิธีการตามที่ได้กล่าวไว้แล้วข้างต้น ในข้อ 3.1.8.1 (3)

3.1.8.4 กรณีกองทุนจ่ายตามมาตรา 23(4)

โดยปกติจะต้องสอบถามผลคดีจากพนักงานสอบสวน หากไม่ปรากฏตัวผู้ต้องรับผิดชอบก็สามารถเสนอเลขานุการอนุมัติให้จำหน่ายออกจากบัญชีเป็นหนี้สูญได้ ตามระเบียบคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ว่าด้วยการเบิกจ่าย การเก็บรักษา การจัดการกองทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย พ.ศ. 2552 ลงวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2552 ข้อ 28 และหากปรากฏว่าทราบตัวผู้ต้องรับผิดชอบ ก็ต้องดำเนินการใช้สิทธิไล่เบียดเรียกคืนตามมาตรา 31 ซึ่งมีขั้นตอนดำเนินการ เช่นเดียวกับข้อ 3.1.8.1 ที่ได้กล่าวไว้แล้วข้างต้น

3.1.8.5 กรณีกองทุนจ่ายตามมาตรา 23(5)

มีขั้นตอนและวิธีการเช่นเดียวกับการใช้สิทธิเรียกคืนตามมาตรา 26 ที่ได้กล่าวไว้แล้วข้างต้น ข้อ 3.1.8.1

3.1.8.6 กรณีกองทุนจ่ายตามมาตรา 23(6)

จะต้องดำเนินการตามมาตรา 32 ซึ่งมีแนวทางดำเนินการสำหรับราชการคือ

(1) ตรวจสอบ หรือสอบถามผลคดี ให้ได้ความชัดเจนว่าความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยนั้น เกิดจากรถที่ส่วนราชการเป็นเจ้าของ และ/หรือเป็นคู่กรณีที่มีส่วนในการก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น

(2) มีหนังสือแจ้งหัวหน้าส่วนราชการเจ้าของรถทราบเพื่อชดใช้โดยเร็ว ไม่ว่ารถของทางราชการนั้นเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบหรือไม่ ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการส่งเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย กรณีส่วนราชการก่อให้เกิดความเสียหาย พ.ศ. 2551 ลงวันที่ 11 เมษายน 2551

(3) หากส่วนราชการนั้นเพิกเฉย ให้มีหนังสือแจ้งเตือนอีกครั้งหนึ่ง

(4) และหากส่วนราชการนั้นยังคงปฏิเสธการชดใช้เงินคืนกองทุน ให้ดำเนินการสรุปรายงานเพื่อเสนอเลขาธิการ รายงานกระทรวงการคลังเร่งรัดส่วนราชการนั้นๆ ต่อไป

### 3.2 การใช้มาตรการบังคับทางปกครอง

เมื่อได้มีการไล่เบี้ยเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้จ่ายจากกองทุนแล้วปรากฏว่าลูกหนี้ยังเพิกเฉยกองทุนจะดำเนินการใช้มาตรการทางปกครองเพื่อยึดหรืออายัดทรัพย์สินของลูกหนี้ตามกฎหมายต่อไป

#### 3.2.1 กรณีที่ต้องใช้มาตรการบังคับทางปกครอง

โดยที่มาตรา 26 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550 บัญญัติไว้ในกรณีที่เจ้าของรถหรือบริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน ตามมาตรา 23(1) หรือ (5) แล้วแต่กรณี เมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปตามมาตรา 25 แล้วให้นายทะเบียนมีคำสั่งเรียกเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายไปนั้นคืนจากเจ้าของรถหรือบริษัทแล้วแต่กรณี พร้อมเงินเพิ่มในอัตราร้อยละ 20 ของจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนส่งเข้าสมทบกองทุนอีกต่างหาก ซึ่งการออกคำสั่งของนายทะเบียนดังกล่าวเป็นคำสั่งทางปกครองที่กำหนดให้มีการชำระเงิน ดังนั้นหากเจ้าของรถหรือบริษัทเพิกเฉยไม่ชำระค่าเสียหายเบื้องต้นพร้อมเงินเพิ่มคืนกองทุนตามคำสั่งนายทะเบียนให้ครบถ้วนถูกต้องภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ได้รับคำสั่งของนายทะเบียน มาตรา 57 แห่งพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ.2539 กำหนดให้ผู้ออกคำสั่ง (นายทะเบียน) มีอำนาจใช้มาตรการบังคับทางปกครองโดยการยึดหรืออายัดทรัพย์สินของเจ้าของรถหรือบริษัทนั้นได้

ดังนั้นเมื่อนายทะเบียนได้ดำเนินการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย ตามมาตรา 25 เพราะเหตุตามมาตรา 23(1) (3) (4) และ (5) แล้ว นายทะเบียนมีหน้าที่จะต้องมีคำสั่งเรียกคืนตามขั้นตอนการใช้สิทธิเรียกคืนตามมาตรา 26 ที่ได้กล่าวไว้แล้วข้างต้น และเมื่อดำเนินการครบถ้วนถูกต้องแล้ว เจ้าของรถหรือบริษัทเพิกเฉยไม่ชำระค่าเสียหายพร้อมเงินเพิ่มคืนกองทุน ก็

จะต้องใช้มาตรการบังคับทางปกครอง ซึ่งจะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามระเบียบสำนักงานสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ว่าด้วยการใช้มาตรการบังคับทางปกครองโดยการยึดหรืออายัดและขายทอดตลาดทรัพย์สินตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัย พ.ศ.2551 ลงวันที่ 8 ตุลาคม 2551

### 3.2.2 กระบวนการขั้นตอนการใช้มาตรการบังคับทางปกครอง

การดำเนินการใช้มาตรการบังคับทางปกครอง จะต้องปฏิบัติตามระเบียบ สำนักงานสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยว่าด้วยการใช้มาตรการบังคับทางปกครองโดยการยึดหรืออายัดและขายทอดตลาดทรัพย์สินตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัย พ.ศ. 2535 พ.ศ. 2551 ซึ่งมีขั้นตอนการปฏิบัติโดยสรุป 10 ขั้นตอนดังนี้

(1) มีหนังสือถึงผู้ต้องชดใช้เงิน เพื่อเป็นการออกคำสั่งทางปกครองให้ผู้ต้องชดใช้เงินชำระเงินคืนกองทุน ภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้ง พร้อมทั้งแจ้งสิทธิการอุทธรณ์หรือโต้แย้งคำสั่งให้ชดใช้เงินได้ภายใน 15 วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้ง (ภาคผนวกแบบเอกสารแนบ 5) ทั้งนี้จะต้องมีหลักฐานการได้รับหนังสือด้วย (ส่งทางไปรษณีย์ตอบ – รับ) เพื่อประโยชน์ในการนับระยะเวลา

(2) เมื่อผู้ต้องชดใช้เงินได้รับหนังสือแจ้งตามข้อ (1) โดยชอบแล้ว เพิกเฉยไม่ชำระเงินคืนกองทุน ให้ดำเนินการมีหนังสือแจ้งเตือนให้ผู้ต้องชดใช้เงิน ชำระเงินคืนกองทุน ภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้งเตือน พร้อมทั้งระบุด้วยว่าถ้าไม่ปฏิบัติตามคำเตือนจะใช้มาตรการบังคับทางปกครองในการยึด อายัด และขายทอดตลาดทรัพย์สินของผู้ต้องชดใช้เงินตามกฎหมายต่อไป

(3) หากผู้ต้องชดใช้เงินเพิกเฉยไม่ปฏิบัติตามข้อ (2) ให้ดำเนินการสืบหาหลักทรัพย์ของผู้ต้องชดใช้เงิน ดังนี้

(3.1) ขอความร่วมมือกรมที่ดิน เพื่อตรวจสอบหลักทรัพย์ทางทะเบียนประเภทอสังหาริมทรัพย์ของผู้ต้องชดใช้เงิน โดยเน้นตรวจสอบตามภูมิลำเนาเดิมและปัจจุบัน

(3.2) ขอความร่วมมือกรมการขนส่งทางบก เพื่อตรวจสอบหลักทรัพย์ทางทะเบียนประเภทสังหาริมทรัพย์ (รถยนต์/รถจักรยานยนต์) ของผู้ต้องชดใช้เงิน

(3.3) สืบหาทรัพย์สิน ฌ สำนักงาน บ้านหรือที่อยู่อาศัยของผู้ต้องชดใช้เงิน ซึ่งอาจพบทรัพย์สินในความครอบครองที่สามารถยึดได้

(3.4) ขอความร่วมมือธนาคารพาณิชย์หรือสถาบันการเงิน เพื่อตรวจสอบหลักทรัพย์บัญชีเงินฝากของผู้ต้องชดใช้เงิน

การดำเนินการสืบหาทรัพย์สินตามข้อ (3) นี้ จะต้องรายงานผลการสืบหาทรัพย์สินให้  
 เลขานุการทราบทุกกระยะสามเดือน

(4) กรณีพบทรัพย์สินของผู้ต้องชดใช้เงินอย่างหนึ่งอย่างใดหรือหลายอย่าง หน่วยงาน  
 ที่ได้รับรายงาน (ฝ่ายบริหารทั่วไปและกองทุน / สำนักงาน สำนักงานคณะกรรมการกำกับและ  
 ส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ภาค) จะต้องดำเนินการเสนอร่างคำสั่งแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ไปทำ  
 การยึดทรัพย์สิน ร่างคำสั่งให้ยึดทรัพย์สิน ร่างประกาศยึดทรัพย์สินหรือร่างคำสั่งอายัดทรัพย์สิน  
 แล้วแต่กรณี เพื่อให้เลขานุการลงนาม

(5) เมื่อเลขานุการลงนามคำสั่งตามข้อ (4) แล้ว วิธีการยึด หรืออายัด การคัดค้านการ  
 ยึดหรืออายัด และการเก็บรักษาทรัพย์สินที่ยึดหรือการจัดการทรัพย์สินที่อายัด หน่วยงานและ  
 เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องจะต้องปฏิบัติ

(6) หลังจากได้ดำเนินการยึดหรืออายัดโดยชอบแล้ว ขั้นตอนต่อไปจะต้องดำเนินการขาย  
 ทอดตลาดทรัพย์สินที่ยึดหรืออายัด ซึ่งฝ่ายบริหารทั่วไปและกองทุน/สำนักงาน สำนักงาน  
 คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยภาค แล้วแต่กรณี จะต้องรายงาน  
 และขออนุญาตขายทรัพย์สินที่ได้ยึดหรืออายัดโดยวิธีการขายทอดตลาด โดยเสนอร่างคำสั่งให้ขาย  
 ทอดตลาด (ภาคผนวกแบบเอกสารแนบ 18) และร่างคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการจัดการขาย  
 ทอดตลาดทรัพย์สิน

(7) คณะกรรมการจัดการขายทอดตลาดทรัพย์สิน จะต้องดำเนินการออกประกาศคณะ  
 กรรมการฯ เรื่องขายทอดตลาด

(8) ขั้นตอนดำเนินการขายทอดตลาดทรัพย์สิน คณะกรรมการฯ จะต้องปฏิบัติตามข้อ  
 58-66 ของระเบียบฯ ซึ่งผู้ประมูลได้จากการขายทอดตลาด จะต้องชำระเงินให้ครบถ้วนทันที เว้น  
 แต่ทรัพย์สินที่ประมูลแต่ละรายการมีราคาตั้งแต่ 10,000 บาทขึ้นไป คณะกรรมการฯ อาจผ่อนผัน  
 ให้วางมัดจำไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 ของราคาที่ซื้อได้ โดยจะต้องทำสัญญาใช้เงินที่ค้างภายใน 15  
 วัน

(9) เมื่อดำเนินการขายทอดตลาดแล้วเสร็จ เงินที่ได้จากการขายทอดตลาด ให้หักเป็น  
 เงินที่ผู้ต้องชดใช้ต้องชำระ ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายในการยึด อายัด และขายทอดตลาด  
 รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นๆ กรณีมีเงินเหลือให้คณะกรรมการมอบเงินที่เหลือนั้นให้แก่ผู้มีสิทธิได้รับ (ข้อ  
 72 ของระเบียบฯ)

(10) เจ้าหน้าที่ก่อนการบังคับทางปกครองได้ในกรณีต่อไปนี้

(10.1) ผู้ต้องชดใช้เงิน ได้วางเงินต่อเจ้าหน้าที่เป็นจำนวนพอชำระหนี้ที่ต้องชำระทั้งค่าเสียหายเบื้องต้นพร้อมเงินเพิ่ม ค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายในการยึด อาศัย และขายทอดตลาด รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นๆ

(10.2) เลขานุการมีคำสั่งให้ถอนการบังคับทางปกครอง

### 3.2.3 อายุความการใช้มาตรการบังคับทางปกครอง

อายุความการใช้มาตรการบังคับทางปกครอง จะสิ้นสุดลงในกรณีดังต่อไปนี้

(1) นายทะเบียนมีใ้ออกคำสั่งเรียกเงินคืนภายในอายุความใช้สิทธิเรียกร้อง (10 ปี) นับแต่วันที่กองทุนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย เช่น รู้ตัวผู้ต้องชดใช้หลังจากครบ 10 ปี นับแต่วันที่กองทุนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย แล้ว

(2) นายทะเบียนมีคำสั่งเรียกเงินคืนภายในระยะเวลาตามข้อ (1) แล้ว แต่ไม่สามารถใช้มาตรการบังคับทางปกครองให้เสร็จสิ้นภายใน 10 ปี นับแต่วันที่นายทะเบียนมีคำสั่งเรียกเงินแล้ว เช่น ไม่สามารถสืบหาทรัพย์สินของผู้ต้องชดใช้ หรือเป็นกรณีที่พบทรัพย์สินของผู้ต้องชดใช้เงินแต่เป็นทรัพย์สินที่ไม่อาจยึดได้ตามกฎหมาย เป็นต้น

### 3.3 การยุติการไล่เบี้ยเรียกคืนและการจำหน่ายหนี้สูญ

เมื่อมีการไล่เบี้ยเรียกคืนจนถึงที่สุดแล้วปรากฏว่าไม่สามารถเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้จ่ายไปคืนได้ กองทุนมีหลักเกณฑ์ในการจำหน่ายหนี้สงสัยจะสูญดังต่อไปนี้

#### 3.3.1 หลักเกณฑ์การพิจารณาจำหน่ายหนี้สูญ

ระเบียบคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ว่าด้วยการเบิกจ่าย การเก็บรักษา การจัดการกองทุน และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย พ.ศ. 2552 ลงวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2552 ข้อ 28 กำหนดให้เมื่อได้ดำเนินการไล่เบี้ยเรียกคืนจนถึงที่สุดแล้ว ก็ให้จำหน่ายออกจากบัญชีเป็นหนี้สูญ หากปรากฏกรณีใดกรณีหนึ่งดังต่อไปนี้

- (1) ลูกหนี้ไม่อยู่ในฐานะที่ชำระหนี้ได้
- (2) ไม่สามารถติดตามตัวบุคคลที่ต้องรับผิดชอบได้
- (3) หนี้นั้นหมดอายุความในการใช้สิทธิเรียกร้อง
- (4) หนี้นั้นพ้นระยะเวลาสิบปีนับแต่วันที่ออกคำสั่งให้ชดใช้เงิน
- (5) การดำเนินการไล่เบี้ยเรียกคืนไม่คุ้มกับค่าใช้จ่ายที่ต้องไป

ต่อมาสำนักงาน สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจ ประกันภัย ได้ออกข้อกำหนดว่าด้วยการพิจารณาจำหน่ายลูกหนี้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยออก จากบัญชีเป็นหนี้สูญ พ.ศ. 2552 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน 2552 โดยขยายความเพิ่มเติมในข้อ (1) (2) และ (5) เพื่อให้เกิดความชัดเจนและเป็นแนวทางปฏิบัติสำหรับเจ้าหน้าที่ในการพิจารณาจำหน่าย ลูกหนี้กองทุนออกจากบัญชีเป็นหนี้สูญ

### 3.3.2 ขั้นตอนดำเนินการพิจารณาจำหน่ายหนี้สูญ

กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีขั้นตอนในการดำเนินการจำหน่ายหนี้สูญหากสุดท้ายแล้ว ปรากฏว่าไม่สามารถติดตามเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายไปได้โดยมีขั้นตอนในการดำเนินการดังนี้ ไม่สามารถ

#### 3.3.2.1 ขั้นตอนทั่วไป

เมื่อกองทุนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย และทราบตัวลูกหนี้จะต้อง ดำเนินการไล่เบี้ยเรียกคืนตามแนวทางปฏิบัติทั่วไปให้ครบถ้วนถูกต้อง ตามข้อ 5 ของข้อกำหนด สำนักงาน สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยว่าด้วยการ พิจารณาจำหน่ายลูกหนี้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยออกจากบัญชีเป็นหนี้สูญ พ.ศ. 2552 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน 2552 คือ

(1) ออกคำสั่งทางปกครองเรียกให้ชำระเงินคืนพร้อมเงินเพิ่มในอัตราร้อยละ 20 ภายใน 7 วัน นับแต่วันที่รับคำสั่งหรือมีหนังสือทวงถาม

(2) เมื่อลูกหนี้ได้รับคำสั่งทางปกครองหรือหนังสือทวงถามโดยชอบแล้ว ละเลยหรือ เพิกเฉยไม่ชำระหนี้ จะต้องดำเนินการทวงถามอีก 2 ครั้ง แต่ครั้งมีระยะเวลาห่างกันไม่น้อยกว่า 30 วัน

(3) หากลูกหนี้ได้รับหนังสือทวงถามตาม (1) และ (2) แล้วเพิกเฉยไม่ชำระหนี้ก็ให้ ดำเนินการสืบหาทรัพย์สิน โดยปฏิบัติดังนี้

(3.1) มีหนังสือตรวจสอบกรรมสิทธิ์ที่ดินหรือสังหาริมทรัพย์กับกรมที่ดิน

(3.2) มีหนังสือตรวจสอบกรรมสิทธิ์รถยนต์ กับกรมการขนส่งทางบก

(3.3) มีหนังสือขอความร่วมมือตรวจสอบบัญชีเงินฝาก กับสถาบันการเงิน

(3.4) ออกไปสำรวจสถานะของลูกหนี้ ณ ภูมิลำเนา โดยการตรวจสอบสถานที่อยู่ อาศัย การประกอบอาชีพ จากกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน หรือผู้อยู่อาศัยข้างเคียง เพื่อใช้เป็นข้อมูล ประกอบการพิจารณา



### 3.3.2.2 ขั้นตอนการพิจารณาจำหน่ายหนี้สูญ

(1) กรณีที่สามารถพิจารณาถือได้ว่าลูกหนี้ไม่อยู่ในฐานะที่ชำระหนี้ได้จะต้องปรากฏข้อเท็จจริงรับฟังเป็นยุติกรณีใดกรณีหนึ่ง ดังนี้

(1.1) ลูกหนี้ถึงแก่ความและไม่มีทรัพย์สินรคตกทอดแก่ทายาท

(1.2) ลูกหนี้ต้องคำพิพากษาให้ล้มละลาย

(1.3) ลูกหนี้ทุพพลภาพอย่างถาวรจนไม่สามารถประกอบอาชีพตามปกติได้ หรือวิกลจริต หรือจิตฟั่นเฟือน และไม่มีทรัพย์สินอื่นที่จะสามารถยึดหรืออายัดได้ตามกฎหมาย

(2) กรณีที่สามารถพิจารณาถือได้ว่าการดำเนินการไล่เบียดเรียกคืนไม่คุ้มกับค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไป จะต้องปรากฏข้อเท็จจริงรับฟังเป็นยุติกรณีใดกรณีหนึ่ง ดังนี้

(2.1) หนี้นั้นมีมูลค่าไม่เกิน 7,000 บาท และลูกหนี้ไม่มีทรัพย์สินที่สามารถยึดหรืออายัดได้ตามกฎหมาย

(2.2) หนี้นั้นมีมูลค่าเกินกว่า 7,000 บาท และลูกหนี้ไม่มีทรัพย์สินที่สามารถยึดหรืออายัดได้ตามกฎหมาย โดยได้มีการออกไปสำรวจสถานะของลูกหนี้อย่างน้อยปีละครั้ง แล้วปรากฏว่ามีค่าใช้จ่ายในการดำเนินการที่ผ่านมารวมกันถึงกึ่งหนึ่งของมูลหนี้ และไม่พบทรัพย์สินที่สามารถยึดหรืออายัดได้ตามกฎหมาย

(2.3) ลูกหนี้มีทรัพย์สินที่จะสามารถยึดหรืออายัดได้ตามกฎหมาย แต่ปรากฏว่าทรัพย์สินที่ยึดเมื่อประเมินราคาแล้วมีมูลค่าไม่เกิน 10,000 บาท เมื่อขายทอดตลาดแล้ว คาดว่าจะได้ราคาไม่เกิน 10,000 บาท

(3) กรณีที่สามารถพิจารณาถือได้ว่าไม่สามารถติดตามตัวบุคคลที่ต้องรับผิดชอบได้ จะต้องมีการดำเนินการมาแล้วดังนี้

(3.1) มีหนังสือถึงพนักงานสอบสวนเพื่อสอบถามผลการสอบสวนในการติดตามตัวผู้กระทำผิด ภายใน 15 วัน นับแต่วันที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น โดยลงทะเบียนไปรษณีย์ตอบรับ หากไม่ได้รับแจ้งผลภายใน 60 วัน วันนับแต่วันที่พนักงานสอบสวนได้รับหนังสือสอบถาม ให้สอบถามไปอีกอย่างน้อย 2 ครั้ง แต่ละครั้งให้มีระยะเวลาห่างกันไม่น้อยกว่า 30 วัน

(3.2) หากได้รับแจ้งผลการสอบสวนโดยพนักงานสอบสวนมีความเห็นงดหรือยุติการสอบสวน หรือเมื่อพ้นระยะเวลา 1 ปี นับแต่วันที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น โดยได้ดำเนินการตาม (3.1) ครบถ้วนแล้วก็ยังไม่ได้รับหนังสือแจ้งผลจากพนักงานสอบสวน

### 3.3.3 การเสนออนุมัติจำหน่ายหนี้สูญ

เมื่อได้ดำเนินการไล่เบี่ยเรียกคืนจนถึงที่สุดและปรากฏข้อเท็จจริงตาม ข้างต้น ให้ดำเนินการสรุปและรายงานเพื่อเสนอเลขาธิการพิจารณาอนุมัติจำหน่ายออกจากบัญชีเป็นหนี้สูญในการเสนอขออนุมัติจำหน่ายออกจากบัญชีเป็นหนี้สูญ จะต้องมียกเอกสารประกอบการพิจารณาดังนี้

#### 3.3.3.1 กรณีลูกหนี้ไม่อยู่ในฐานะที่ชำระหนี้ได้

(1) สำเนาหนังสือเรียกให้ชำระเงินคืนพร้อมเงินเพิ่มในอัตราร้อยละ 20 และสำเนาหนังสือทวงถามอีก 2 ครั้ง พร้อมหลักฐานการตอบ – รับ ทางไปรษณีย์

(2) สำเนาหนังสือตรวจสอบกรรมสิทธิ์ที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์บนที่ดิน กับกรรมสิทธิ์ที่ดิน และหนังสือตอบกลับ

(3) สำเนาหนังสือตรวจกรรมสิทธิ์รถยนต์ กับกรมการขนส่งทางบก และหนังสือตอบกลับ

(4) สำเนาหนังสือตรวจสอบบัญชีเงินฝากธนาคารหรือสถาบันการเงิน และหนังสือตอบกลับ

(5) สำเนาหลักฐานรายงานผลการออกไปสำรวจสถานะของลูกหนี้ ณ ภูมิลำเนา เช่น บันทึกถ้อยคำของกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน หรือผู้อยู่อาศัยข้างเคียง ภาพถ่ายสภาพที่อยู่อาศัย (ถ้ามี) เป็นต้น

(6) สำเนาใบมรณะบัตรของลูกหนี้ กรณีลูกหนี้ถึงแก่ความตาย หรือสำเนาคำพิพากษาให้ล้มละลายกรณีลูกหนี้ล้มละลาย

(7) หลักฐานที่สามารถแสดงได้ว่าลูกหนี้ทุกพลภาพอย่างถาวรจนไม่สามารถประกอบอาชีพตามปกติได้ หรือวิกลจริต หรือจิตฟั่นเฟือน เช่นหนังสือรับรองของแพทย์ หรือภาพถ่าย

(8) หลักฐานอื่นๆ เท่าที่จำเป็น

#### 3.3.3.2 กรณีไม่สามารถติดตามตัวผู้ที่ต้องรับผิดชอบได้

(1) สำเนาหนังสือสอบถามผลคดีกับพนักงานสอบสวน และหนังสือติดตามทวงถามผลคดี (ถ้ามี)

(2) หนังสือแจ้งผลคดีของพนักงานสอบสวน (ถ้ามี)

#### 3.3.3.3 กรณีการดำเนินการไล่เบี่ยเรียกคืน ไม่คุ้มกับค่าใช้จ่าย

(1) สำเนาหนังสือเรียกให้ชำระเงินคืนพร้อมเงินเพิ่มในอัตราร้อยละ 20 และสำเนาหนังสือทวงถามอีก 2 ครั้ง พร้อมหลักฐานการตอบ – รับ ทางไปรษณีย์

(2) สำเนาหนังสือตรวจสอบกรรมสิทธิ์ที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์เป็นที่ดิน กับกรรมสิทธิ์ที่ดิน และหนังสือตอบกลับ

(3) สำเนาหนังสือตรวจสอบกรรมสิทธิ์รถยนต์ กับกรมการขนส่งทางบกและหนังสือตอบกลับ

(4) สำเนาหนังสือตรวจสอบบัญชีเงินฝากธนาคารหรือสถาบันการเงิน และหนังสือตอบกลับ

(5) สำเนาหลักฐานรายงานผลการออกไปสำรวจสถานะของลูกค้าหนี้ ณ ภูมิลำเนา เช่น บันทึกถ้อยคำของกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน หรือผู้อยู่อาศัยข้างเคียง ภาพถ่ายสภาพที่อยู่อาศัย (ถ้ามี) เป็นต้น

(6) สำเนาหลักฐานการประเมินราคาทรัพย์สิน เช่นราคาประเมินที่ดินของกรมที่ดิน ราคาซื้อขายในท้องตลาด เป็นต้น (กรณีพบทรัพย์สิน)

### 3.4 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการ ไล่เบี้ยเรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้จ่ายจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ

การไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องและเป็น กฎหมายหลักที่ได้ถูกนำไปปรับปรุงเป็นกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้น โดยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องที่สมควรนำมาประกอบการพิจารณาดังนี้

#### 3.4.1 ตามหลักกฎหมายละเมิดทั่วไป

ตามมาตรา 420 และมาตรา 437 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ความรับผิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด การคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้นมีพื้นฐานสำคัญอยู่บนหลักความรับผิดทางละเมิดในมาตรา 420 ซึ่งเป็นบททั่วไป และมาตรา 437 ซึ่งเป็นบทความรับผิดพิเศษเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ครอบครอง หรือควบคุมดูแลยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ซึ่งขอบเขตและองค์ประกอบของทั้ง 2 มาตรามีลักษณะของความรับผิด และหลักเกณฑ์ที่ผู้เสียหายจะได้รับการชดใช้ค่าสินไหมที่แตกต่างกัน

ตามหลักกฎหมายละเมิดทั่วไปตามมาตรา 420 กฎหมายละเมิดของต่างประเทศ ในกลุ่มแถบประเทศยุโรป ประเทศฝรั่งเศส มีพื้นฐานแนวความคิดของสำนักกฎหมายธรรมชาติ ซึ่งมีอิทธิพลอย่างมากในการจัดทำประมวลกฎหมาย กฎหมายของประเทศฝรั่งเศสจึงบัญญัติลักษณะละเมิดเป็นกฎหมายทั่วไปและเขียนไว้เพียงไม่กี่มาตรา ส่วนในของประเทศเยอรมัน Savigny แห่งสำนักประวัติศาสตร์กฎหมายเน้นว่ากฎหมายเป็นความสำนึกร่วมกันของชนในชาติที่เรียกว่า วิญญาณประชาชาติ (Volkgeist) ประมวลกฎหมายเยอรมันจึงไม่ได้เรียนแบบของฝรั่งเศสทำให้กฎหมายเยอรมันในลักษณะละเมิดนั้นแตกต่างจากกฎหมายของประเทศฝรั่งเศส คือนอกจากจะ

บัญญัติหลักเกณฑ์ความรับผิดทางละเมิดทั่วไปแล้ว ยังบัญญัติกรณีเฉพาะเรื่องต่างๆ ไว้อีกด้วย สำหรับประเทศอังกฤษกฎหมายลักษณะละเมิดได้มีวิวัฒนาการมาจากระบบกฎหมายของศาล (Writ system) กฎหมายลักษณะละเมิดของประเทศคอมมอนลอว์<sup>4</sup>จึงเป็นกรณีความรับผิดเฉพาะเรื่องในฐานะต่างๆ กัน

ดังนั้นกฎหมายในลักษณะละเมิดในปัจจุบันจึงมีวิวัฒนาการมาจากกฎหมายทั้ง 3 ประเทศที่กล่าวข้างต้น คือ ประเทศคอมมอนลอว์ ประเทศฝรั่งเศส และประเทศเยอรมันซึ่งต่างมีวัตถุประสงค์เพื่อจะหาหลักเกณฑ์ในการนำว่าวินิจฉัยความรับผิดการกระทำละเมิดของบุคคลโดยรายละเอียดและวิธีการมักจะมีแตกต่างกันในกฎหมายฝรั่งเศสนั้นได้บัญญัติความรับผิดทางละเมิดให้บุคคลต้องรับผิดเมื่อได้กระทำการ โดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อไว้ในบทบัญญัติมาตรา 1383 ส่วนในกฎหมายแพ่งเยอรมันได้บัญญัติหลักดังกล่าวไว้ในมาตรา 823 วรรคแรก

กฎหมายละเมิดตามมาตรา 420 นั้น อยู่บนพื้นฐานของความผิด (Liability based on fault) หมายความว่า ผู้กระทำจะต้องรับผิดก็ต่อเมื่อได้กระทำความเสียหายโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อเท่านั้น กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ ไม่มีความรับผิดถ้าปราศจากความผิด บทบัญญัติของกฎหมายลักษณะละเมิดมีวิวัฒนาการมาจากกฎหมายโรมันมีวัตถุประสงค์ที่จะควบคุมการล้างแค้นซึ่งกันและกันระหว่างคู่กรณีให้ถูกต้องตามจารีตประเพณี โดยในสมัยต่อมาได้รับการเปลี่ยนแปลงโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการเยียวยาความเสียหายให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายให้กลับคืนสู่ฐานะเดิมหรือใกล้เคียงฐานะเดิมที่สุด การเปลี่ยนแปลงนี้ทำให้ความรับผิดทางละเมิดต้องมีพื้นฐานของจิตใจของผู้กระทำเป็นสำคัญเช่นเดียวกับความรับผิดในทางอาญา และมีลักษณะเป็นการบัญญัติความรับผิดเฉพาะฐานะต่างๆ โดยมีได้บัญญัติไว้เป็นหลักทั่วไป

กฎหมายลักษณะละเมิดของประเทศไทยได้บัญญัติหลักความรับผิดฐานละเมิดอยู่บนพื้นฐานของความจงใจหรือประมาทเลินเล่อไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 420 ซึ่งบัญญัติว่า “ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี แก่อนามก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์หรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิด จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น” บทบัญญัติดังกล่าวในมาตรา 420 เป็นแม่บทในลักษณะละเมิดของกฎหมายไทยโดยมีที่มาจากประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมันมาตรา 823 วรรคแรก เมื่อพิจารณาบทบัญญัติดังกล่าวแล้วความรับผิดทางละเมิดในกรณีทั่วไปของประเทศเยอรมันมีองค์ประกอบที่สำคัญ 3 ประการดังนี้

<sup>4</sup> อนันต์ จันทโรภากร. (2531). “โครงสร้างพื้นฐานกฎหมายลักษณะละเมิด” รวมบทความในโอกาสครบรอบ 60 ปี คร.ปรีดี เกษมทรัพย์. หน้า 96

(1) ความผิด (Fault) หมายถึง สภาพจิตใจของผู้กระทำสามารถรู้ผิดชอบชั่วดีหรือความสามารถในการใช้วิจารณญาณว่าการกระทำของตนจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นหรือไม่ หรือละเลยไม่ใช้วิจารณญาณหรือความสามารถของตนเพื่อพิจารณาให้ดีเสียก่อนว่าบุคคลอื่นจะได้รับความเสียหายจากการกระทำของตนหรือไม่ สังคมก็จะถือว่าการกระทำนั้นนำคำหนีหรือเป็น “ความผิด” ซึ่งผู้กระทำจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่บุคคลอื่นอันเป็นผลเนื่องมาจากการกระทำของตนนั้น ดังนั้นกฎหมายลักษณะละเมิดจึงต้องมีความผิดเป็นองค์ประกอบเสมอจึงจะมีการรับผิดชอบดังนั้นก็กระทำความผิดโดยเกิดขึ้นได้จาก 2 กรณีคือจงใจหรือประมาทเลินเล่อจึงเป็นสาระสำคัญของกฎหมายละเมิด<sup>5</sup>

(1.1) จงใจ หมายถึง การรู้สำนึกถึงผลหรือความเสียหายที่จะเกิดขึ้นจากการกระทำของตนเองหากรู้ว่าจะเกิดผลหรือความเสียหายขึ้นกับบุคคลอื่นจากการกระทำของตนเองแล้วก็ยอมเป็นการจงใจดังนั้นการเข้าใจโดยสุจริตหรือเข้าใจผิดหรือการกระทำโดยผิดหลงพลั้งพลาดจึงไม่เป็นการกระทำโดยจงใจ ไม่เกี่ยวกับผลเสียหายที่เกิดขึ้นว่าความเสียหายจะเกิดความเสียหายมากหรือน้อยกว่าที่คาดคิดก็ได้<sup>6</sup> เช่น การทำร้ายร่างกายผู้อื่นโดยตั้งใจจะให้บาดเจ็บเพียงเล็กน้อยแต่ผลที่เกิดขึ้นปรากฏว่าเขาได้รับอันตรายสาหัสหรือเสียชีวิตก็ย่อมเป็นการจงใจทั้งสิ้น ดังนั้นการจงใจจึงมีความแตกต่างกับเจตนาในทางอาญาเพราะเจตนาในทางกฎหมายอาญาตามมาตรา 59 นั้นผู้กระทำจะต้องรู้สำนึกในการกระทำและในขณะเดียวกันผู้กระทำต้องประสงค์ต่อผลของการกระทำนั้นด้วย หรือยอมเล็งเห็นผลของการกระทำนั้นเป็นประการสำคัญ<sup>7</sup>

(1.2) ประมาทเลินเล่อ หมายถึง การไม่จงใจที่จะกระทำเช่นนั้นแต่ไม่ได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรที่จะใช้รวมถึงลักษณะของบุคคลที่มีความระมัดระวังจะไม่กระทำเช่นนั้นด้วยความระมัดระวังนี้ต่างจากความระมัดระวังในความรับผิดชอบทางอาญาโดยในกฎหมายอาญาบัญญัติไว้เพียงระดับวิญญูชนแต่ในทางละเมิดนั้นระดับความระมัดระวังเปรียบเทียบกับบุคคลตามพฤติการณ์และตามฐานะในสังคมเช่นเดียวกันกับผู้กระทำความเสียหายดังนั้นความระมัดระวังในทางละเมิดจึงแตกต่างไปจากพฤติการณ์แห่งตัวบุคคลกล่าวคือบุคคลที่มีสภาพร่างกาย เพศ วัย

<sup>5</sup> พจนี ปุษปาคม.(2525). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด พิมพ์ครั้งที่ 3 แก้ไขเพิ่มเติม. หน้า 102

<sup>6</sup> คำพิพากษาฎีกาที่ 1275/2493 ,1050/2495 ,865/2496

<sup>7</sup> ไพจิตร ปุญญพันธ์. (2525). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิดพิมพ์ครั้งที่ 5 , หน้า 7 - 38

<sup>8</sup> แหล่งเดิม, หน้า 40

และพฤติการณ์ภายนอกเช่นเดียวกับผู้กระทำความเสียหายนอกจากนี้ต้องพิจารณาถึงสภาพแวดล้อม ในขณะที่เกิดเหตุประกอบด้วยหากผู้กระทำความเสียหายอยู่ในพฤติการณ์ที่ไม่สามารถใช้ความระมัดระวังได้ก็ไม่ถือว่าเป็นผู้กระทำประมาท แต่หากอยู่ในวิสัยและพฤติการณ์ที่สมควรต้องระวัง แต่ไม่ใช้ความระมัดระวังย่อมถือว่าเป็นการกระทำโดยประมาท<sup>10</sup>

(2) โดยผิดกฎหมาย (Unlawful) หมายถึง ความรับผิดชอบละเมิดนั้นไม่จำเป็นจะต้องมีกฎหมายบัญญัติไว้โดยชัดแจ้งว่าการกระทำใดถือเป็นการกระทำโดยผิดกฎหมายโดยหลักแล้ว ความผิดฐานละเมิดเกิดจากการกระทำที่เรียกว่า ผิดหน้าที่ (Breach of Duty)<sup>11</sup> ซึ่งกฎหมายกำหนดไว้ว่าอาจเป็นหน้าที่ที่เกิดขึ้นจากสัญญาหรือเกิดจากความสัมพันธ์ในทางข้อเท็จจริงก็ได้ดังนั้นคำว่าผิดกฎหมายตามมาตรา 420 จึงมีความหมายเพียงว่า “มิชอบด้วยกฎหมาย” (Unlawful) ซึ่งหมายถึง การกระทำโดยไม่มีสิทธิหรือข้อแก้ตัวใดๆ ตามกฎหมายให้กระทำได้ โดยถือว่าเป็นการกระทำโดยผิดกฎหมายทั้งสิ้นดังนั้นถ้าการกระทำเป็นการล่วงสิทธิหรือผิดหน้าที่ที่ต้องเคารพต่อสิทธินั้นถือว่าเป็นการกระทำผิดกฎหมายอยู่ในตัวโดยไม่ต้องมีกฎหมายกำหนดว่าการกระทำเช่นนั้นเป็นการกระทำผิดกฎหมายอีกชั้นหนึ่ง<sup>12</sup> ดังที่ศาลฎีกาเคยตัดสินไว้เป็นบรรทัดฐานว่าถ้าจำเลยรู้อยู่แล้วยังฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ย่อมถือได้ว่าเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมายอยู่ในตัว<sup>13</sup>

(3) ทำให้เสียหายแก่สิทธิต่างๆ ของบุคคลอื่น (To Injure) หมายถึง การกระทำให้เกิดความเสียหายแก่สิทธิหรือล่วงสิทธิของบุคคลอื่น<sup>14</sup> ซึ่งความเสียหายแก่สิทธิตามมาตรา 420 แบ่งได้ 3 ประเภทคือ 1. สิทธิของบุคคล ได้แก่ ชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ 2. สิทธิในทางทรัพย์สิน ได้แก่ กรรมสิทธิ์ และสิทธิทางทรัพย์สินอื่นๆ 3. สิทธิอย่างหนึ่งอย่างใด นอกจากจะมีความเสียหายเกิดขึ้นแล้วความเสียหายนั้นจะต้องเป็นผลจากการกระทำของผู้กระทำละเมิดด้วย กล่าวคือ จะต้องมีความสัมพันธ์กันระหว่างเหตุกับผลหรือระหว่างความผิดกับความเสียหาย (Rapport De Causalite) ซึ่งมีทฤษฎีที่เกี่ยวข้องและถือว่ามีความสำคัญ 2 ทฤษฎี คือ

<sup>9</sup> คำพิพากษาฎีกาที่ 765/2510

<sup>10</sup> คำพิพากษาฎีกาที่ 1443/2519

<sup>11</sup> ชูศักดิ์ ศิรินิล. (2526). ตำราประกอบการศึกษากฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยละเมิดจัดการงานนอกสั่ง และลาภ มิควรได้. หน้า 36

<sup>12</sup> พจน์ ปุษปาคม. แหล่งเดิม, หน้า 43

<sup>13</sup> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 502/2497

<sup>14</sup> อนันต์ จันทโรภากร. แหล่งเดิม, หน้า 101

(3.1) ทฤษฎีความเท่ากันแห่งเหตุหรือทฤษฎีเงื่อนไข (Theorie de La Equivalence des Conditions) หลักการของทฤษฎีนี้คือถ้าไม่มีการกระทำดังที่กล่าวหาแล้วจะไม่มีผลเกิดขึ้นเช่นกัน หรือกล่าวได้ว่าผลที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการกระทำที่ถูกกล่าวหาโดยผลที่เกิดขึ้นอาจเกิดขึ้นได้จากสาเหตุหลายประการถ้าเหตุอันหนึ่งเกิดขึ้นจากการกระทำของผู้ถูกกล่าวหาแล้วผู้นั้นก็ต้องรับผิดชอบ โดยไม่ต้องคำนึงว่ายังมีเหตุอื่นก่อให้เกิดความเสียหายนั้นร่วมด้วยหรือไม่เพราะถือว่าเหตุทุกๆ เหตุมีน้ำหนักเท่ากันเพราะถ้าไม่มีเหตุทุกๆ เหตุเหล่านั้นรวมเข้าด้วยกันแล้วผลย่อมไม่เกิดขึ้น<sup>15</sup>

(3.2) ทฤษฎีมูลเหตุที่เหมาะสม (Theorie de la Causalite Adequete) ทฤษฎีถือว่าในบรรดาเหตุทั้งหมดที่ก่อให้เกิดผลขึ้นนั้นเฉพาะแต่เหตุที่ตามปกติย่อมก่อให้เกิดผลเช่นนั้นที่ผู้กระทำการนั้น<sup>16</sup>

### 3.4.2 กฎหมายเกี่ยวกับการรับช่วงสิทธิ

แนวความคิดเรื่องการรับช่วงสิทธินั้นเกิดจากพื้นฐานความยุติธรรมที่ว่าทุกคนต้องมีความรักต่อมวลมนุษยชาติ เราจะต้องให้สิ่งที่ผู้อื่นควรจะได้ในเมื่อเราให้ได้โดยไม่เป็นที่เดือดร้อนแก่ตัวเรา<sup>17</sup> ฉะนั้นเมื่อเจ้าหนี้ได้รับการชำระหนี้แล้วก็ต้องให้สิทธิผู้ชำระหนี้ เพื่อที่จะฟ้องลูกหนี้ได้ การรับช่วงสิทธิ เป็นกฎหมายที่ได้รับอิทธิพลมาจากกฎหมายโรมัน โดยมีหลักการที่ให้บุคคลหนึ่งสามารถแทนที่อีกคนหนึ่ง เพื่อเข้ารับช่วงสิทธิต่างๆ ของบุคคลที่ถูกแทนที่ นักนิติศาสตร์บางท่านเปรียบเทียบว่าเหมือนการเข้าไปสวมรองเท้าของบุคคลอื่น ยกตัวอย่างเช่นตามหลักของกฎหมายฝรั่งเศส ได้กำหนดให้การเข้ารับช่วงสิทธินั้นอาจเกิดขึ้นได้ไม่ว่าด้วยสัญญา หรือผลของบทบัญญัติตามผลของกฎหมาย หรือในกฎหมายโรมันนั้นจะถือว่าบุคคลที่สาม สามารถที่จะชำระหนี้แทนลูกหนี้โดยฝืนใจลูกหนี้ได้ และบุคคลที่สามที่ได้ทำการชำระหนี้ นั้นจะเข้ารับช่วงสิทธิของเจ้าหนี้แทน<sup>18</sup> เหตุผลที่เป็นที่มาของการรับช่วงสิทธินี้เนื่องมาจากผู้ปกครองชาวโรมัน ซึ่งเป็นนายเงินต้องการแก้ไขปัญหาเรื่องทาส และแก้ไขปัญหามาของสังคมของประเทศโรมัน ในสมัยนั้น นายเงินจะต้องรับผิดชอบชีวิตและความเป็นอยู่ ของทาสซึ่งจะค่าใช้จ่ายเป็นจำนวนมาก จึงอยากที่จะลด

<sup>15</sup> ไพจิตร บุญญพันธุ์. แหล่งเดิม, หน้า 85

<sup>16</sup> แหล่งเดิม, หน้า 44

<sup>17</sup> M.Pothier ,A Treatise on the Law of Obligation (n.p.1806),pp.359-360, อ้างถึงใน โสภณ รัตนกร. (2533). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยหนี้: บทเบ็ดเสร็จทั่วไป p. 46.)

<sup>18</sup> พนารัตน์ เฉลิมวุฒศักดิ์. (ม.ป.ป.). ปัญหาที่น่าสนใจในการรับช่วงสิทธิของผู้รับประกันภัย. หน้า 159.

จำนวนทาสในความดูแลของตนเองลงแต่ก็ยังอยากจะได้รับการชดใช้หนี้คืนด้วย ในขณะที่ทาสเองก็ไม่มีความสามารถที่จะนำเงินมาชำระแก่นายเงินได้ จึงมีข้อตกลงระหว่างโดยมีเงื่อนไขว่าผู้ที่เข้ามาชำระหนี้แก่เจ้าหนี้แล้ว ย่อมได้รับโอนทาสตามไปด้วย ด้วยเหตุนี้ผู้ปกครองชาวโรมันจึงนำหลักการรับช่วงสิทธิมาใช้เพื่อลดจำนวนทาส

ต่อมานักกฎหมายชาวฝรั่งเศสชื่อ Planiol ได้รับเอาหลักการรับช่วงสิทธิดังกล่าวจากประเทศโรมันมาใช้ กับกฎหมายฝรั่งเศส โดยกล่าวไว้ว่า ภายใต้สถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปที่ปรึกษากฎหมายในสมัยโบราณ ได้ยอมรับว่าบุคคลผู้ซึ่งชำระหนี้โดยบุคคลอื่นจะต้องยอมให้ผู้ชำระหนี้นั้นได้สิทธิ ในการฟ้องร้องลูกหนี้ของตนไป ซึ่งถ้าเจ้าหนี้ผู้นั้นปฏิเสธให้สิทธิแก่ผู้ชำระหนี้ ผู้ชำระหนี้ย่อมจะสอดเข้าฟ้องร้อง exception cedendarum actionum<sup>19</sup> การรับช่วงสิทธิถูกนำมาใช้ในกฎหมายดังนี้

#### 3.4.2.1 การรับช่วงสิทธิในสัญญาประกันวินาศภัย

หลักในเรื่องการรับช่วงสิทธินี้นำมาใช้ในสัญญาประกันภัยก็โดยแนวความคิดของศาลอังกฤษในช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 18 โดยเป็นผลอันเกิดจากหลักการชดใช้ค่าเสียหายในสัญญาประกันภัย ทั้งนี้ โดยหลักทั่วไปแล้วนอกจากสัญญาประกันชีวิตแล้ว สัญญาประกันภัยเป็นสัญญาเพื่อการชดใช้ค่าเสียหาย (contract of indemnity) นั่นคือการชดใช้ให้ผู้เอาประกันภัยได้มีโอกาสกลับไปสู่สถานะเดิมที่มีอยู่โดยทันที หลังจากที่ได้รับความเสียหายจากภัยที่เอาประกันภัยไว้ และเมื่อผู้เอาประกันภัยได้รับการชดใช้จนครบถ้วนแล้วก็ไม่ควรที่ผู้เอาประกันภัยจะได้รับการชดใช้จากบุคคลผู้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้เอาประกันภัยนั้น เพราะจะกลายเป็นการที่ผู้เอาประกันภัยได้รับการชดใช้เกินความเสียหายอันเป็นการไม่ชอบธรรม และจะเป็นการเปิดโอกาสให้บุคคลต่างๆ หากำไรจากการเอาประกันภัยทรัพย์สินของตน ด้วยเหตุนี้เมื่อผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัยแล้ว ก็ย่อมเข้ารับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยอันมีต่อบุคคลผู้ก่อให้เกิดความเสียหายนั้น การรับช่วงสิทธิในสัญญาประกันภัยจึงเป็นการที่ผู้รับประกันภัยเข้าไปใช้สิทธิทั้งปวง ของผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประโยชน์เท่าจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ผู้รับประกันภัยได้จ่ายไป ด้วยอำนาจของกฎหมายและอีกเหตุผลหนึ่งของการใช้หลักการรับช่วงสิทธิ คือผู้กระทำให้เกิดความเสียหาย สามารถหลุดพ้นความรับผิดชอบเมื่อได้รับผิดชดใช้ความ

<sup>19</sup> Planiol Marcel. (1938). *Treatise on Civil Law*. p. 278.



เสียหายนั้นแล้ว อันเป็นกรรมแก่บุคคลผู้กระทำนั้น<sup>20</sup> หรือกล่าวว่ามีให้บุคคลภายนอกที่ทำความเสียหายขึ้นหลุดพ้นจากความรับผิดชอบไปเลย<sup>21</sup>

ในสัญญาประกันภัยนั้น ผู้รับประกันภัยถือว่าเป็นผู้หนึ่งที่เป็นส่วนสำคัญของสัญญา ดังนั้น ผู้รับประกันภัยจึงมีสิทธิและหน้าที่ที่สำคัญอยู่หลายประการ โดยเฉพาะหน้าที่ที่สำคัญหน้าที่หนึ่งก็คือ หน้าที่ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนและหลังจากที่ผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประโยชน์ไปแล้ว ก็จะทำให้ผู้รับประกันภัยเกิดสิทธิในการรับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ ไปเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนที่ตนได้จ่ายไปแล้วนั้นมาจากบุคคลภายนอกผู้ละเมิดได้ ตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 880 ซึ่งบัญญัติว่า “ถ้าความวินาศภัยนั้นได้เกิดขึ้นเพราะการกระทำของบุคคลภายนอกไซ้ผู้รับประกันภัยได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนไปเป็นจำนวนเพียงใด ผู้รับประกันภัยย่อมเข้ารับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยและของผู้รับประโยชน์ซึ่งมีต่อบุคคลภายนอกเพียงนั้น

ถ้าผู้รับประกันภัยได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนไปแต่เพียงบางส่วนไซ้ ท่านห้ามมิให้ผู้รับประกันภัยนั้นใช้สิทธิของตนให้เสื่อมเสียสิทธิของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ในการที่เขาจะเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนจากบุคคลภายนอกเพื่อเศษแห่งจำนวนวินาศนั้น” เหตุที่กฎหมายบัญญัติไว้เช่นนี้ก็เนื่องมาจากทฤษฎีที่ว่า เมื่อเกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้โดยมีบุคคลภายนอกเป็นผู้ก่อ โดยปกติผู้เอาประกันภัยย่อมมีสิทธิที่จะเลือกใช้สิทธิของตนได้ 2 ทาง ทางหนึ่งเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัย ซึ่งเป็นสิทธิที่เกิดขึ้นโดยผลของสัญญาที่ได้ทำกันไว้ อีกทางหนึ่งผู้เอาประกันภัยก็สามารถที่จะได้ใช้สิทธิเรียกร้องให้ผู้ทำละเมิดชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ตน กรณีหลังนี้เป็นสิทธิที่เกิดจากกฎหมาย จะเห็นได้ว่า หากผู้เอาประกันภัยเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากฝ่ายผู้ทำละเมิด หรือจากผู้รับประกันภัย แต่ทางใดทางหนึ่งความยุ่งยาก หรือความไม่เป็นธรรมก็ย่อมไม่เกิดขึ้น แต่โดยที่เกรงว่าผู้เอาประกันภัยที่ไม่สุจริตจะใช้สิทธิทั้ง 2 ทาง ซึ่งจะทำให้ได้รับชดใช้ความเสียหายถึง 2 ครั้ง ซึ่งเท่ากับเป็นการขัดกับหลักการของการประกันวินาศภัยในฐานะที่เป็นสัญญาชดใช้ค่าเสียหาย เพราะถ้าผู้เอาประกันได้รับชดใช้จากผู้ทำละเมิดจนครบจำนวนแล้วจะถือว่าผู้เอาประกันภัยยังมีความเสียหายอีกต่อย่อมไม่ได้ และเมื่อไม่มีความเสียหาย ผู้รับประกันภัยก็ไม่ควรมีหน้าที่ชดใช้ค่าเสียหายอีก ฉะนั้นเพื่อป้องกันการหากำไรของผู้เอา

<sup>20</sup> ไชยยศ เหมะรัชตะ. (2525,ตุลาคม-ธันวาคม). “การรับช่วงสิทธิในสัญญาประกันภัย.” *วารสารสำนักงานประกันภัย* , 7(28) หน้า 93-94.

<sup>21</sup> พนารัตน์ เฉลิมวุฒิสักดิ์. แหล่งเดิม. หน้า 62.

ประกันภัยซึ่งไม่สุจริตนี้เอง จึงเกิดความจำเป็นที่จะต้องมีหลักเกณฑ์การรับช่วงสิทธิขึ้นคุ้มครองประโยชน์ของผู้รับประกันภัยไว้ในกฎหมาย<sup>22</sup>

3.4.2.2 การรับช่วงสิทธิในสัญญาประกันวินาศภัย ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 880

ในประเทศไทย ได้พัฒนาระบบประมวลกฎหมายตามกลุ่มของประเทศในภาคพื้นยุโรปจึงได้นำหลักการรับช่วงสิทธิตามสัญญาประกันวินาศภัย มาบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 เอกเทศสัญญา ลักษณะ 20 ว่าด้วยประกันภัย โดยมีแนวคิด ทฤษฎี และหลักการที่เป็นสากลจากต่างประเทศ นำมากร่างปรับปรุงแก้ไขให้มีความเหมาะสม พระยามานวราชเสวี(ปลอด วิเชียร ณ สงขลา)<sup>23</sup> ได้กล่าวถึงที่มาของบทบัญญัติมาตรา 880 ของไทยว่ามีที่มาหรือเทียบเคียงมาจากกฎหมายของ 3 ประเทศคือ ประมวลกฎหมายพาณิชย์ญี่ปุ่น มาตรา 416 (The Commercial code Law of japan) ประชุมย่อกฎหมายอังกฤษ มาตรา 692 (Jenk' Digest Law of English) และกฎหมายของเบลเยียม มาตรา 22

หลักเกณฑ์ในการรับช่วงสิทธิ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 880 ประกอบด้วยหลักเกณฑ์ 6 ประการดังนี้

(1) มีวินาศภัยดังที่ได้ระบุไว้ในสัญญา หลักเกณฑ์ประการแรกของการรับช่วงสิทธินั้นเป็นไปตามที่บทเบ็ดเสร็จทั่วไป ได้บัญญัติไว้ว่า “ในกรณีวินาศภัยหากมีขึ้น หรือในเหตุอย่างอื่นในอนาคตดังได้ระบุไว้ในสัญญา” การที่บริษัทจะต้องชดใช้ค่าสินไหมให้กับผู้เอาประกันภัยนั้นจะต้องเกิดจากภัยที่ได้ทำประกันภัยไว้ เช่นสัญญาประกันภัยที่เกิดจากไฟ เรียกว่าสัญญาประกันอัคคีภัย สัญญาเอาประกันภัยที่เกิดจากน้ำท่วมก็ เรียกว่า สัญญาประกันอุทกภัย

(2) วินาศภัยเกิดขึ้นเพราะการกระทำของบุคคลภายนอก หลักเกณฑ์ประการที่สองมาจากบทบัญญัติมาตรา 880 วรรคแรกตอนหนึ่งที่มีบัญญัติว่า “เพราะการกระทำของบุคคลภายนอก ไชร์” โดยส่วนนี้ได้แปลมาจากภาษาอังกฤษเดิมที่ใช้คำว่า “by the act of a third person” ซึ่งหมายถึงการกระทำของบุคคลที่สาม และการกระทำนั้นจะต้องเป็นความผิดด้วย กล่าวคือการที่ผู้รับประกันภัยจะรับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัย หรือของผู้รับประกันภัยไปเรียกเอาจากบุคคลภายนอกได้นั้น จะต้องปรากฏว่าบุคคลภายนอกนั้นเป็นผู้มีความผิดในกรณีที่เกิดวินาศภัยขึ้น

<sup>22</sup> ไชยยศ เหมะรัชตะ. (2546) . คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย. หน้า 183.

<sup>23</sup> พระยามานวราชเสวี. (2533). ที่มาของกฎหมายในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ1-5 พิมพ์เนื่องในโอกาสครบรอบ 100 ปี พระยามานวราชเสวี. หน้า 32.

(3) ผู้รับประกันวินาศภัยได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนไปแล้ว หลักเกณฑ์ประการที่สาม มาจากบทบัญญัติมาตรา 880 วรรคแรกส่วนหนึ่งที่บัญญัติไว้ว่า “ผู้รับประกันภัยได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนไปเป็นจำนวนเพียงใด” ไม่ว่าจะเป็นการชดใช้ค่าสินไหมให้แก่ผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประกันภัยไม่ว่าวิธีการ ชดใช้เป็นตัวแทน จัดซ่อมแซมให้กลับสู่สภาพเดิม หรือหาของแทนให้ก็ตาม ก็ถือได้ว่าเป็นการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเช่นกัน

(4) สิทธิที่ได้รับช่วงมาคือสิทธิของผู้เอาประกันภัย และของผู้รับประกันภัยซึ่งมีต่อบุคคลภายนอก หลักเกณฑ์ประการที่สี่ มาจากบทบัญญัติมาตรา 880 วรรคแรก ที่มีความตอนหนึ่งว่า “ผู้รับประกันภัยย่อมเข้ารับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัย และของผู้รับประกันภัยซึ่งมีต่อบุคคลภายนอก” เมื่อผู้เอาประกันภัยใช้สิทธิเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันวินาศภัยนั้นแล้ว กรณีชดใช้ค่าเสียหายเต็มจำนวน ความเสียหายที่ผู้เอาประกันภัยได้รับย่อมหมดไป ในขณะที่ผู้ละเมิดที่ก่อความเสียหายนั้นยังไม่ได้รับผิดชอบต่อความเสียหายที่ตนก่อขึ้นแต่อย่างใด ด้วยเหตุนี้เพื่อป้องกันผู้เอาประกันภัยค่ากำไรและเพื่อไม่ให้ผู้กระทำผิดลอยนวลหรือหลุดพ้นไปโดยไม่ต้องรับผิดชอบ จึงได้มีการบัญญัติมาตรา 880 ขึ้นมาเพื่อให้ผู้รับประกันภัยซึ่งได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนไปแล้วนั้น สามารถเข้ารับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยที่มีต่อบุคคลภายนอกนั้นเพื่อใช้สิทธิเรียกร้องต่อไป ในทางกลับกันถ้าหากผู้เอาประกันภัยไม่มีสิทธิที่จะเรียกร้องเอาค่าเสียหายจากบุคคลภายนอก แม้ผู้รับประกันภัยจะได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนไปตามสัญญา ผู้รับประกันภัยก็ไม่สามารถรับช่วงสิทธิได้ดังเช่น คำพิพากษาฎีกาที่ 2313/2520 ซึ่งวินิจฉัยว่า “ในกรณีที่นายจ้างต้องจ่ายเงินทดแทนให้แก่ลูกจ้างที่ประสบอันตรายตามกฎหมายแรงงานซึ่งเป็นกฎหมายพิเศษใช้บังคับระหว่างนายจ้างกับลูกจ้าง โดยเฉพาะ เมื่อกฎหมายแรงงานไม่ได้ให้สิทธินายจ้างที่จะเรียกเงินทดแทนคืนจากผู้ทำละเมิดต่อลูกจ้าง ผู้รับประกันภัยก็จำต้องจ่ายเงินทดแทนไปแทนนายจ้างผู้เอาประกัน ก็ย่อมไม่มีสิทธิจะเรียกเงินทดแทนจากผู้ทำละเมิดต่อลูกจ้างเช่นเดียวกัน”

(5) ชดใช้เพียงใดรับช่วงสิทธิได้เพียงนั้น ตามมาตรา 880 วรรคแรก หลักเกณฑ์ข้อนี้มีบัญญัติไว้ในมาตรา 880 วรรคสองความว่า “ถ้าผู้รับประกันภัยได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนไปแต่เพียงบางส่วนไซ้ ท่านมิให้ผู้รับประกันภัยนั้นใช้สิทธิของตนให้เสื่อมสิทธิของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัย ในการที่เขาจะเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนจากบุคคลภายนอกเพื่อเศษแห่งจำนวนวินาศภัยนั้น “หมายความว่า ถ้าผู้รับประกันภัยได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประกันภัยแต่เพียงบางส่วน” คือไม่เต็มจำนวนความเสียหายที่ผู้เอาประกันภัยได้รับจากวินาศภัยนั้นผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยยังมีสิทธิที่จะเรียกร้องเอาส่วนที่ยังขาดอยู่จากบุคคลภายนอกผู้ต้องรับผิดชอบในการทำให้เกิดวินาศภัยจนเต็มจำนวนความเสียหายที่แท้จริง

มาตรา 880 วรรคสอง จึงห้ามไม่ให้ผู้รับประกันภัยใช้สิทธิของตนทำให้สิทธิของผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประกันภัยที่ยังคงเหลืออยู่นั้นเสื่อมเสียไป

(6) ผลของการรับช่วงสิทธิและวิธีการใช้สิทธิ หลักเกณฑ์ข้อนี้แม้มาตรา 880 จะไม่บัญญัติไว้โดยตรง แต่เมื่อการรับช่วงสิทธิเกิดขึ้นโดยผลกฎหมายดังกล่าวมานั้นแล้ว ด้วยเหตุนี้ ศาลฎีกาของไทยจึงวินิจฉัยคดีที่เกี่ยวกับการรับช่วงสิทธิตามสัญญาประกันวินาศภัยโดยการทำ บทบัญญัติตามมาตรา 226 และมาตรา 227 ซึ่งเป็นบทบัญญัติตามสัญญาประกันวินาศภัยด้วย โดย ได้วางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับผลของการรับช่วงสิทธิตามสัญญาประกันวินาศภัยในเรื่องดังต่อไปนี้ เป็น วิธีการใช้สิทธิอันเกิดจากการรับช่วงสิทธิ สิทธิที่จะได้รับดอกเบี้ย สิทธิในหลักประกัน ดังคำ พิพากษาต่อไปนี้

ผู้รับช่วงสิทธิใช้สิทธิได้ในนามตนเอง โดยไม่ต้องรับความยินยอมจากลูกหนี้หรือ เจ้าหนี้เดิมแต่อย่างใด ดังคำพิพากษาฎีกาที่ 1431/2498 ซึ่งวินิจฉัยว่า ผู้รับช่วงสิทธิซึ่งได้ชำระค่า สินไหมทดแทนให้ผู้เอาประกันภัยไปแล้วยอมเข้ารับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยที่จะฟ้องเอาแก่ ผู้ทำละเมิดได้เอง ผู้รับช่วงสิทธิของเจ้าหนี้ฟ้องลูกหนี้ได้ในนามของตนเอง รถที่ขับออกจากทางโท ต้องให้รถที่เล่นอยู่ในทางเอกผ่านไปก่อนมิฉะนั้นเป็นความผิดตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2477 มาตรา 12 เมื่อเกิดชนกันยอมเป็นผู้ผิดค่าสินไหมทดแทนฐานละเมิดนั้น ต้องชดใช้ ค่าเสียหายที่เป็นผลโดยตรง เช่น รถถูกชนแล้วไปกระแทกเสาไฟฟ้า เป็นต้น

ผู้รับช่วงสิทธิมีสิทธิที่จะได้รับดอกเบี้ย โดยมีสิทธิได้รับดอกเบี้ยตั้งแต่วันที่รับช่วงสิทธิ หรือนับแต่วันที่ฟ้องเป็นต้นไป ดังคำพิพากษาฎีกาที่ 2759/2515 ซึ่งวินิจฉัยว่า ในกรณีที่ผู้รับ ประกันภัยได้ชำระค่าสินไหมทดแทนและรับช่วงสิทธิผู้เอาประกันภัยเรียกเอาค่าสินไหมทดแทน รวมทั้งดอกเบี้ยในจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ชำระไปนั้น เรียกดอกเบี้ยได้ตั้งแต่วันที่เข้ารับช่วง สิทธิจากจำเลย มิใช่ตั้งแต่วันที่ชำระค่าสินไหมทดแทน

จะเห็นได้ว่า ตามที่ได้กล่าวมาข้างต้นเป็นแนวความคิดและหลักกฎหมายที่เกี่ยวกับการ ค้ำครองผู้ประสบภัยจากรถ และการไล่เบี้ยเรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นของกองทุนทดแทน ผู้ประสบภัยจากรถ ในประเทศไทย โดยเริ่มตั้งแต่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 อันเป็นกฎหมายเฉพาะไปจนถึง การรับช่วงสิทธิตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่เป็น กฎหมายทั่วไป และหลักของกฎหมายที่เกี่ยวข้องตามลำดับ ซึ่งจะในบทต่อไปจะได้กล่าวถึงการ ค้ำครองผู้ประสบภัยจากรถ และการไล่เบี้ยเรียกคืนเงินของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถใน ต่างประเทศ เพื่อจะได้นำมาเปรียบเทียบกับ การคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และไล่เบี้ยเรียกคืนเงิน ค่าเสียหายเบื้องต้นของประเทศไทยในบทต่อไป

## บทที่ 4

### กฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับ และการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหาย ที่จ่ายจากเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถในต่างประเทศ

การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในต่างประเทศมีวิวัฒนาการมาเป็นเวลายาวนาน แต่การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในประเทศไทยเพิ่งเริ่มต้นขึ้นเมื่อได้มีการประกาศใช้บังคับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยพระราชบัญญัติดังกล่าวได้บัญญัติไว้ในมาตรา 7 และมาตรา 9 ให้เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้และผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถโดยประกันภัยกับบริษัทตามกฎหมายว่าด้วยประกันวินาศภัยที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประกันวินาศภัยประเภทการประกันภัยรถ ทั้งนี้เพื่อความคุ้มครองแก่ผู้ได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยอันเกิดจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทาง หรือเนื่องจากสิ่งของที่บรรทุกหรือติดตั้งในรถนั้นให้ได้รับชดเชยค่าเสียหายและได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันเวลาที่ ซึ่งพระราชบัญญัตินี้เรียกผู้ได้รับอันตรายดังกล่าวว่า “ผู้ประสบภัย”

โดยในบทนี้จะได้กล่าวถึงกฎหมายที่เกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของประเทศไทยและของต่างประเทศ คือ ประเทศญี่ปุ่น ประเทศเกาหลีใต้ ประเทศไต้หวัน และประเทศอังกฤษ ดังจะได้อธิบายโดยลำดับดังนี้

#### 4.1 ประวัติความเป็นมาการประกันภัยในต่างประเทศ

การประกันภัยเริ่มต้นขึ้นเมื่อใดไม่สามารถระบุได้แน่นอน แต่พอจะเห็นที่มาของการประกันภัยได้ว่ามนุษย์มีความเสี่ยงต่อภัยจึงต้องการแสวงหาหลักประกันความคุ้มครอง และหาวิธีการป้องกันภัยที่จะเกิดแก่ทรัพย์สินของตนอันเกิดจากภัยธรรมชาติและโจรผู้ร้าย ต่อมาเมื่อมีการค้าเจริญขึ้นมีการซื้อขายสินค้าและวัตถุจากชุมชนหนึ่งไปยังอีกชุมชนหนึ่ง ซึ่งต้องอาศัยแรงงานของทาสหรือบริวารช่วยขนย้ายสินค้าไปยังเมืองต่างๆ ซึ่งอาจเกิดภัยพิบัติทั้งจากภัยธรรมชาติและโจรผู้ร้ายแย่งชิงสินค้า หรือทรัพย์สินเงินทองในระหว่างทางจึงจำเป็นต้องอาศัยผู้มีกำลังและอาวุธคอยคุ้มกันสินค้านั้นให้ปลอดภัย

ประมาณ 3000 ปีก่อนคริสต์ศักราช ชาวบาบิโลเนียน (Babylonian) ซึ่งอาศัยอยู่บริเวณลุ่มแม่น้ำยูเฟรติส ได้ขนส่งสินค้าไปขายต่างเมืองต้องอาศัยพ่อค้าเร่ที่จะรับสินค้าจากเจ้าของสินค้าไป

จำหน่ายตามเมืองต่างๆ และเพื่อเป็นหลักประกันว่าพวกพ่อค้าเรือจะไม่จะไม่คดโกงเอาสินค้าไปเป็นส่วนของตน พวกพ่อค้าจึงคิดระบบประกันภัยเพื่อคุ้มครองการเสี่ยงภัยของตนโดยนาระบบการนำทรัพย์สินและบุตรภรรยาออกไปเป็นหลักประกัน โดยมีข้อสัญญาเพิ่มเติมว่า หากความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้ามิได้เกิดจากความรับผิดชอบหรือความประมาทเลินเล่อของพวกพ่อค้าแล้ว พ่อค้าเรือก็ไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายเหล่านั้น ซึ่งเจ้าของสินค้าจะยึดทรัพย์สินหรือภรรยาและบุตรของพวกพ่อค้าเรือไม่ได้

ในการแสวงหาหลักประกัน (Guarantee) ดังกล่าวไม่ใช่หลักเกณฑ์ของการประกันภัยที่ใช้อยู่ในปัจจุบันแต่ก็แสดงให้เห็นว่ามนุษย์มีแนวความคิดที่จะได้ทรัพย์สินอันหนึ่งมาชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับตน ซึ่งหลักการของประกันภัยที่แท้จริงก็คือ การกระจายการเสี่ยงภัยจากคนหนึ่งไปยังบุคคลอื่นอีกหลายคน

การกระจายการเสี่ยงภัยในสมัยโบราณเป็นแนวคิดของพ่อค้าชาวจีน ซึ่งประมาณ 3000 ปีก่อนคริสต์ศักราช โดยการขนส่งสินค้าทางเรือผ่านแม่น้ำแยงซีเกียงไปยังเมืองต่างๆ ต้องเผชิญภัยธรรมชาติ เช่น ฝนตกหนัก น้ำไหลเชี่ยว มีหินและตอไม้ใต้กระแสน้ำ พ่อค้าชาวจีนจึงกระจายสินค้าใส่เรือหลายลำ หากเรือลำใดอับปาง ก็ยังเหลือสินค้าในเรือลำอื่น และในสมัยโรมัน 200 ปีก่อนคริสต์ศักราช ในการขนส่งสินค้าทางเรือ พ่อค้าชาวโรมันจะร่วมกันหลายๆ คนเป็นเจ้าของเรือลำเดียวกัน หากเรือลำใดอับปางลง ก็จะมีเรือลำอื่นให้ขนส่งได้อีก

ต่อมาชาวกรีกได้พัฒนาแนวความคิดในการค้าจากชาวบาบิโลเนียน ไปเป็นสัญญาเรียกว่า “สัญญาบอตตานี” (Bottomry) สัญญาดังกล่าวเป็นสัญญาที่เจ้าของเรือที่ผู้ต้องการจะขนส่งสินค้าไปขายยังเมืองห่างไกล ซึ่งเจ้าของเรือจะขอกู้เงินจากนายทุนเพื่อนำไปค้าขาย โดยการนำตัวเรือไปประกันเงินกู้ โดยมีข้อตกลงว่าหากเจ้าของเรือเดินทางกลับมาจากการค้าขายแล้วจะต้องใช้หนี้ให้หมด ถ้าไม่ใช้เงินก็จะถูกยึดเรือ แต่ถ้าเรือไม่กลับมาเนื่องจากเกิดเหตุอับปาง นายทุนเงินกู้ก็จะไม่ได้รับชำระหนี้ ในกรณีที่ผู้กู้ไม่ใช่เจ้าของเรือ ผู้กู้มีเพียงสินค้าก็จะเอาสินค้านั้นไปประกันเงินกู้ได้เช่นเดียวกัน

การประกันภัยขนส่งทางทะเลเริ่มต้นขึ้นจากประเทศอังกฤษในศตวรรษที่ 17 ทั้งนี้เนื่องจากประเทศอังกฤษในสมัยนั้นมีการค้าขายทางทะเลมากกว่าประเทศใดในยุโรป กิจการค้าหลายชนิดได้มีการติดต่อค้าขายระหว่างพ่อค้าซึ่งมีโอกาสพบปะพูดคุยกิจการค้ากันในร้านกาแฟร้านหนึ่งตั้งอยู่ริมแม่น้ำเทมส์ มีเจ้าของชื่อ นายเอ็ดเวิร์ด ลอยด์ (Edward Lloyd) เป็นร้านที่มีเจ้าของเรือเจ้าของสินค้าที่ขนส่งทางเรือและพ่อค้าที่มีผลประโยชน์เกี่ยวข้องกับการผจญภัยทางทะเล เช่น เจ้าของเงินกู้ นายธนาคาร นายหน้าซื้อขายสินค้าที่จะส่งไปขายโดยเรือเดินทะเล นายเอ็ดเวิร์ด ลอยด์ช่วยเหลือส่งเสริมให้พ่อค้าและผู้รับประกันภัย (Underwriters) ลงลายมือชื่อแต่ละคนบนส่วนล่าง

ของสัญญาประกันภัย โดย นายเอ็ดเวิร์ด ลอยด์ ได้จัดหาข่าว ทำหนังสือพิมพ์ เนื้อหาเกี่ยวกับการเดินเรือ สถิติของเรือแต่ละลำ และความสามารถของเรือรวมทั้งกัปตันและลูกเรือที่ได้ผ่านการผจญภัยในการเดินทางไกลในเส้นทางต่างๆ มาเสนอพ่อค้าและผู้รับประกันภัย ต่อมาในปี ค.ศ. 1769 ตลาดการประกันภัยได้ย้ายศูนย์กลางของการประกันภัยมาอยู่ที่ร้านกาแฟของลอยด์ และต่อมาในปี ค.ศ.1774 ได้ก่อตั้ง Lloyd's Insurance การรับประกันภัยกระทำโดยกลุ่มผู้รับประกันภัย (Syndicate) ซึ่งจะมีผู้แทนที่เรียกว่า Underwriting Agent เป็นผู้พิจารณารับประกันภัย โดยทั่วไปจะเรียกผู้แทนกลุ่มผู้รับประกันภัยเหล่านี้ว่า Underwriter ทำหน้าที่แทนกลุ่มผู้รับประกันภัยประมาณ 430 กลุ่ม ซึ่งนับว่าเป็นธุรกิจประกันภัยที่เก่าแก่และใหญ่โตที่สุดในโลก<sup>1</sup>

อุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์จุดเริ่มต้นจากการสร้าง ยี่ห้อเบนซ์ และเด็มเลอร์ ในปี ค.ศ. 1883-1884 ซึ่งต่อมาในปี ค.ศ. 1894 ความเจริญได้เพิ่มมากขึ้น รถยนต์ได้เป็นที่นิยมใช้กันในประเทศอังกฤษ เป็นผลให้ในปี ค.ศ. 1898 ได้มีการก่อตั้ง บริษัท Law Accident and Insurance Society Ltd. ขึ้นเพื่อรับประกันรถยนต์เป็น บริษัทแรกในประเทศอังกฤษ และเริ่มมีบริษัทซึ่งรับประกันภัยรถยนต์รายอื่นๆ เกิดขึ้นตามมา

ต่อมาสมัยสงครามโลกครั้งที่ 1 ความจำเป็นในการใช้รถเพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็ว ทั้งในด้านของการทหาร และการใช้ทั่วไปของกิจการพลเรือน เป็นผลให้อัตรากาการผลิตรถยนต์มีเพิ่มสูงขึ้นด้วย จึงเป็นผลให้มีรถยนต์จำนวนมากถูกผลิตขึ้นในระหว่างที่เกิดสงครามโลกครั้งที่ 1 และเมื่อสงครามโลกครั้งที่ 1 ยุติลงแล้ว ได้มีการสร้างถนน และขยายเส้นทางรถขนส่งโดยรถยนต์ เป็นผลให้อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นโดยรถยนต์มีขึ้นอยู่เสมอ และเพิ่มจำนวนมากขึ้น โดยผู้ได้รับความเสียหายบางรายเป็นบุคคลภายนอก ซึ่งไม่มีหลักประกันคุ้มครองความบาดเจ็บเสียหายอันเกิดจากอุบัติเหตุรถยนต์นั้นแต่อย่างใด รัฐบาลอังกฤษจึงมีนโยบายที่จะบังคับให้รถทุกคันที่ใช้ในประเทศอังกฤษ จะต้องจัดทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นกับบุคคลที่สาม โดยออกเป็นพระราชบัญญัติ Road Traffic ปี ค.ศ. 1903 ให้ผู้ใช้รถยนต์ต้องทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหาย ที่อาจจะเกิดขึ้นกับบุคคลที่สาม ในกรณีที่บุคคลที่สามได้รับบาดเจ็บต่อร่างกาย หรือเสียชีวิตอันเนื่องมาจากการใช้รถยนต์นั้น ต่อมาในปี ค.ศ. 1933 - 1934 และในปี 1972 ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมเพื่อให้ความคุ้มครองความเสียหายอันเกิดแก่การใช้รถยนต์ที่จะเกิดขึ้นกับบุคคลที่สาม มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น เช่น เพิ่มเติมให้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการจ่ายเงินเพื่อการรักษาฉุกเฉินให้กับแพทย์และพยาบาล และเพิ่มเติมให้มีการขยายความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามภายใต้กฎหมายของประเทศที่เป็นสมาชิกของกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจยุโรปด้วย เป็นต้น อย่างไรก็ตาม

<sup>1</sup> สิทธิโชค ศรีเจริญ. (2538). *ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย*. หน้า 10.

บังคับให้ทำประกันภัยรถยนต์เพื่อคุ้มครองความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นแก่บุคคลที่สามนั้น ยังไม่ครอบคลุมไปถึงความเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สินของบุคคลที่สาม

#### 4.2 การเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นในระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษร (Civil Law System)

ในส่วนนี้ผู้เขียนได้ศึกษาการระบบการชดเชยค่าสินไหมทดแทน และการเรียกคืนค่าเสียหายที่ได้จ่ายไปจากกองทุนในประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายแบบลายลักษณ์อักษรโดยจะกล่าวต่อไปนี้

##### 4.2.1 การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในประเทศญี่ปุ่น

###### 4.2.1.1 ความเป็นมาและหลักการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

การประกันภัยรถยนต์ในประเทศญี่ปุ่นได้เกิดขึ้นเป็นครั้งแรกในปี ค.ศ. 1914 ซึ่งในขณะนั้นมีรถยนต์เพียง 1,066 คัน หลังจากสงครามโลกครั้งที่ 2 เป็นต้นมา ปริมาณรถยนต์ได้เพิ่มจำนวนขึ้นอย่างรวดเร็ว ซึ่งอาจเป็นเพราะญี่ปุ่นเป็นผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ของโลก และมีการพัฒนาเกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้น จึงทำให้ปริมาณรถยนต์มีมากเป็นอันดับสองของโลก ดังจะเห็นได้ว่าในปี ค.ศ. 1948 มีจำนวนรถยนต์เพียง 238,000 คัน ปี ค.ศ. 1967 มีจำนวนรถยนต์ 10,513,168 คัน ปี 1976 มีจำนวนรถยนต์ 29,710,100 คัน และเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ จน ณ 31 ตุลาคม ค.ศ. 1990 มีจำนวนถึง 60 ล้านคัน และการเพิ่มจำนวนยานยนต์บนถนนย่อมส่งผลถึงการเพิ่มอุบัติเหตุด้วย<sup>2</sup> ดังนั้นอุบัติเหตุจากการใช้รถยนต์จึงเป็นปัญหาในสังคมมากขึ้นเรื่อยๆ ประชาชนได้รับบาดเจ็บ หรือตาย จากอุบัติเหตุบนท้องถนนจากจำนวน 21,450 คน ในปี ค.ศ. 1948 เป็น 78,764 คน ในปี ค.ศ. 1954<sup>3</sup> ซึ่งให้เห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องปกป้องสิทธิของผู้ใช้รถใช้ถนน ที่จะได้รับชดเชยค่าเสียหายต่อกาย ซึ่งมีตั้งแต่บาดเจ็บ ทุพพลภาพ และถึงแก่ชีวิต

กฎหมายการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ เรียกว่า “พระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดชอบของผู้ใช้รถยนต์”<sup>4</sup> (Compulsory Automobile Liability Insurance : CALI) ของญี่ปุ่น (กฎหมาย ปี โชวะ 30 เลขที่ 97 เรียกเป็นภาษาญี่ปุ่นและเขียนด้วยอักษรโรมันว่า JIDOSHA

<sup>2</sup> อาทิจิ ตั้งกัลยานนท์. (2524, มกราคม-มีนาคม). “การประกันภัยความรับผิดชอบของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับในประเทศญี่ปุ่น.” *วารสารสำนักงานประกันภัย*, 6(21). หน้า60

<sup>3</sup> กมลวรรณ กิริติสมิต. (2535, เมษายน-มิถุนายน). “การประกันภัยความรับผิดชอบในการใช้รถยนต์ของประเทศญี่ปุ่น.” *วารสารการประกันภัย*, 17(66). หน้า 53

<sup>4</sup> อาทิจิ ตั้งกัลยานนท์. แหล่งเดิม. หน้า60



SONGAI BAISHO HOSHO HO และนิยมเรียกว่า JIBAIHO<sup>5</sup> ประกาศใช้ตั้งแต่ 1 ธันวาคม ค.ศ. 1955 และเริ่มบังคับใช้ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ. 1956<sup>6</sup> กฎหมายดังกล่าวได้กำหนดถึงความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกอันเกิดจากการใช้รถยนต์ บทบัญญัติแบ่งออกเป็น 7 บทใหญ่ ประกอบด้วย 91 มาตรา หลังจากประกาศใช้กฎหมายดังกล่าวแล้วได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมตั้งแต่ปี 1956-1972 อีกรวม 10 ครั้ง นอกจากนี้กฎหมายดังกล่าวยังได้ให้อำนาจแก่หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง ออกพระราชกฤษฎีกา หรือมีมติคณะรัฐมนตรีในเรื่องที่เกี่ยวข้องอีกด้วย ซึ่งตั้งแต่กฎหมายดังกล่าวบังคับใช้ ได้มีมติคณะรัฐมนตรีและพระราชกฤษฎีกาต่างๆ ออกบังคับใช้ ดังนี้<sup>7</sup>

(1) มติคณะรัฐมนตรีกำหนดการบังคับใช้และจำนวนเงินค่าชดใช้ตามกฎหมายประกันความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ เมื่อ 18 ต.ค. 1955 และมีการประกาศแก้ไขเพิ่มเติมตั้งแต่ปี 1960 ถึง 1975 รวม 20 ครั้ง

(2) พระราชกฤษฎีกาออกโดยกระทรวงคมนาคม กำหนดวิธีปฏิบัติตามกฎหมายหลักประกันความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ เมื่อ 1 ธันวาคม 1955 มีการแก้ไขเพิ่มเติม ตั้งแต่ปี 1956-1875 รวม 21 ครั้ง

(3) มติคณะรัฐมนตรีประกาศกำหนดวิธีคำนวณการชดใช้เมื่อ 1 ธันวาคม 1955 มีการแก้ไขเพิ่มเติมตั้งแต่ปี 1958-1973 รวม 6 ครั้ง

(4) มติคณะรัฐมนตรีประกาศกำหนดวันบังคับใช้กฎหมายเมื่อ 4 สิงหาคม 1955 และ 18 ตุลาคม 1955

(5) กฎหมายว่าด้วยการประกันต่อสำหรับการประกันความรับผิดฯ

(6) มติคณะรัฐมนตรีว่าด้วยการบังคับใช้กฎหมายการประกันต่อ สำหรับการประกันความรับผิดฯ

4.2.1.2 สารสำคัญของ การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

<sup>5</sup> ไกรวิน สารวิจิตร. (2534, มีนาคม). “กฎหมายประกันภัยบุคคลที่สามของประเทศญี่ปุ่น.” *วารสารนิติศาสตร์*, 21(1). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 53

<sup>6</sup> กมลวรรณ กิริตสมิต. (2535, เมษายน-มิถุนายน). “การประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ของประเทศญี่ปุ่น.” *วารสารการประกันภัย*, 17(66). หน้า 55

<sup>7</sup> อาทิจ ตั้งถวัลยานนท์. (2524, มกราคม-มีนาคม). “การประกันภัยความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับในประเทศญี่ปุ่น.” *วารสารสำนักงานประกันภัย*, 6(21). หน้า 61

การประกันภัยความรับผิดฯ รัฐบาลญี่ปุ่นมุ่งหมายที่จะให้ผู้ได้รับบาดเจ็บจากขบวน  
ได้รับการชดใช้ค่าเสียหาย ซึ่งความเสียหายดังกล่าว กรมธรรม์การประกันภัยความรับผิดฯ ภาค  
บังคับนี้ ครอบคลุมครอง

(1) การตาย

(2) การทุพพลภาพและบาดเจ็บ

ความคุ้มครองบุคคลที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถยนต์เท่านั้น แต่ไม่  
บังคับรวมไปถึงความเสียหายต่อทรัพย์สิน<sup>8</sup>

การประกันภัยความรับผิดฯ เป็นการทำสัญญาซึ่งกำหนดความรับผิดชอบต่อการชดใช้  
ความเสียหายตามกฎหมาย ซึ่งเกิดแก่ชีวิตหรือร่างกายของบุคคลเนื่องมาจากขับเคลื่อนของรถ เป็น  
สัญญาคุ้มครองความเสียหายแก่บุคคลเท่านั้น ไม่ใช่ตัวรถ<sup>9</sup> โดยมีการแก้ไขเป็นลำดับมาดังตาราง

ตารางที่ 4.1 การประกันภัยความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับในประเทศญี่ปุ่น

วันใช้บังคับ	ตาย	ทุพพลภาพ	บาดเจ็บ
ธันวาคม 1955	300,000	5,000 – 1,000,000	สาหัส 100,000 ไม่สาหัส 30,000
กันยายน 1960	500,000	50,000 – 1,000,000	สาหัส 100,000 ไม่สาหัส 30,000
กุมภาพันธ์ 1964	1,000,000	50,000 – 1,000,000	30,000
สิงหาคม 1967	3,000,000	110,000 – 3,000,000	500,000
ธันวาคม 1973	10,000,000	370,000 – 10,000,000	800,000
กรกฎาคม 1978	20,000,000	750,000 – 20,000,000	1,200,000

หน่วย : เยน<sup>10</sup>

ที่มา : อาทิจ ตั้งกัลยานนท์. (2524, มกราคม-มีนาคม). “การประกันภัยความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์  
ภาคบังคับในประเทศญี่ปุ่น.” วารสารสำนักงานประกันภัย , 6 (21) น. 62

<sup>8</sup> กมลวรรณ กิรติสมิต. แหล่งเดิม. หน้า 55

<sup>9</sup> ไกรวิน สารวิจิตร. (2534, มีนาคม). “กฎหมายประกันภัยบุคคลที่สามของประเทศ  
ญี่ปุ่น.” วารสารนิติศาสตร์ ปีที่ 21(1). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 56

<sup>10</sup> อัตราแลกเปลี่ยน 1 เยนเท่ากับ 0.313551787 บาท ณ วันที่ 3 มกราคม 2557

จากตารางจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทน นับแต่วันที่ 1 กรกฎาคม ค.ศ. 1978 เป็นต้นมา กำหนดให้ทุนประกันสำหรับการเสียชีวิตและการเจ็บป่วยต่อเนื่อง (คือ การเจ็บป่วยที่ยังไม่ปรากฏขณะเกิดอุบัติเหตุ แต่มาปรากฏอาการขึ้นภายหลัง) เท่ากับ 20,000,000 เยน (ประมาณ 4,000,000 บาท) การบาดเจ็บเท่ากับ 1,200,000 เยน (ประมาณ 240,000 บาท)<sup>11</sup> ความคุ้มครองที่สูงกว่าภาคบังคับนี้จะต้องซื้อเพิ่มเติมเอง

การชดเชยค่าเสียหายจากอุบัติเหตุ ผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุรถยนต์ จะได้รับการชดเชยค่าเสียหายหลังจากที่พิสูจน์ได้ว่าเป็นความรับผิดชอบของผู้ใช้รถยนต์ เว้นแต่ผู้ใช้รถยนต์จะพิสูจน์ได้ว่า ผู้ประสบภัยมีการจงใจหรือขาดความระมัดระวังมากกว่าผู้ใช้รถยนต์<sup>12</sup>

ข้อยกเว้นความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น คือ ความเสียหายที่เกิดจากการกระทำที่เจตนาหรือจงใจของผู้ถือกรรมกรรมประกันภัย ผู้ทำสัญญาหรือผู้เอาประกันภัยก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นเองด้วยเจตนาทุจริต<sup>13</sup> เช่น ในกรณีที่ชนแล้วหนี จะไม่ได้รับการคุ้มครองตามกรรมธรรม์นี้ นอกจากนี้แล้ว ในกรรมธรรม์ประกันภัยจะกำหนดข้อยกเว้นประการอื่นใดมิได้ อย่างไรก็ตาม แม้จะเข้าข้อยกเว้นดังกล่าวแล้ว ผู้เสียหายหรือผู้ประสบภัยสามารถใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายได้จากบริษัทประกันภัยโดยตรง และบริษัทประกันภัยจะเรียกคืนจากรัฐบาล หลังจากนั้นรัฐบาลจะรับช่วงสิทธิเรียกคืนจากผู้เอาประกันภัยตามจำนวนเงินความเสียหายที่ผู้รับประกันภัยจ่ายไป<sup>14</sup> และแม้จะเป็นอุบัติเหตุในระหว่างบุคคลในครอบครัวเดียวกันก็ตาม<sup>15</sup> ผู้เสียหายหรือผู้ประสบภัยสามารถใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายได้จากบริษัทประกันภัย เพื่อคุ้มครองผู้ได้รับความเสียหาย

หลักการสำคัญของการประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับ<sup>16</sup>

<sup>11</sup> ไกรวิน สารวิจิตร. แหล่งเดิม. หน้า 56

<sup>12</sup> กมลวรรณ กิรติสมิต.(2535,เมษายน-มิถุนายน). “การประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ของประเทศญี่ปุ่น.” *วารสารการประกันภัย ปี 17(66)*. หน้า 55

<sup>13</sup> ไกรวิน สารวิจิตร. (2534,มีนาคม). “กฎหมายประกันภัยบุคคลที่สามของประเทศญี่ปุ่น.” *วารสารนิติศาสตร์, 21(1)*. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 56

<sup>14</sup> กมลวรรณ กิรติสมิต. แหล่งเดิม. หน้า 55

<sup>15</sup> ไกรวิน สารวิจิตร. แหล่งเดิม. หน้า 56

<sup>16</sup> ไกรวิน สารวิจิตร. แหล่งเดิม. หน้า 53

(1) การไม่จำกัดว่าความเสียหายต้องเกิดจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อ เมื่อได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุรถยนต์จะได้รับความคุ้มครองเสมอ

(2) การบังคับให้รถทุกคันต้องทำประกันความเสียหาย

รถที่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย ได้แก่ รถยนต์ทุกคัน นอกจากรถที่ได้รับการยกเว้น รถยนต์คันใดที่ไม่ได้ทำประกันความเสียหายไว้ จะออกวิ่งในทางไม่ได้ ผู้ฝ่าฝืนจะได้รับโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับไม่เกิน 50,000 บาท<sup>17</sup> รถที่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายรวมถึงรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 125 c.c. ต้องทำประกันภัยความรับผิดต่อบุคคลที่ 3 ผู้ฝ่าฝืนจะได้รับโทษปรับไม่เกิน 50,000 บาท หรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ ต่อมาในปี ค.ศ. 1966 รถจักรยานยนต์มีขนาดเครื่องยนต์เท่ากับ 125 c.c. หรือน้อยกว่าก็อยู่ภายใต้บังคับนี้<sup>18</sup> รถใหม่หรือรถที่จะต่ออายุทะเบียนจะต้องผ่านการตรวจสภาพซึ่งจะรับรองโดยผู้ที่ขึ้นทะเบียนไว้กับกระทรวงคมนาคม ทั้งจะต้องมีกรมธรรม์ประกันความรับผิดฯ ประกอบในการต่ออายุด้วยรถที่มีอายุไม่เกิน 10 ปี จะต้องรับการตรวจสภาพปีเว้นปี รถที่มีอายุเกิน 10 ปี จะต้องรับการตรวจสภาพทุกปี การซื้อความคุ้มครองจะต้องซื้อตลอดอายุการต่อทะเบียนแต่ละครั้ง ส่วนรถประเภทที่ไม่ต้องจดทะเบียน เช่น รถจักรยานยนต์ จะต้องมีส่วนเกียร์แสดงระยะเวลาการประกันภัยไว้ด้วย<sup>19</sup> บริษัทผู้รับประกันภัย กฎหมายกำหนดว่า นอกจากเหตุผลที่กำหนดไว้กฎกระทรวงแล้ว บริษัทผู้รับประกันภัยจะปฏิเสธไม่รับการประกันภัยความรับผิดฯ ไม่ได้ เหตุผลที่จะปฏิเสธได้มีค่อนข้างจำกัด เช่น การไม่จ่ายเบี้ยประกันภัย เป็นต้น<sup>20</sup>

รถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องทำประกันความเสียหาย ได้แก่

รถที่ใช้ในกิจการของกองกำลังป้องกันตนเอง ซึ่งคือ กองทัพอากาศ

รถของกองทหารสหรัฐที่ใช้ในญี่ปุ่นในกิจการที่เกี่ยวกับสนธิสัญญาความร่วมมือและป้องกันร่วมกันระหว่างสหรัฐกับญี่ปุ่น

รถที่ใช้ในกิจการกองกำลังสหประชาชาติ

<sup>17</sup> ไกรวิน สารวิจิตร. แหล่งเดิม. หน้า 54

<sup>18</sup> กมลวรรณ กิรติสมิต.(2535,เมษายน-มิถุนายน). “การประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ของประเทศญี่ปุ่น.” *วารสารการประกันภัย* 17(66). หน้า 55

<sup>19</sup> ไกรวิน สารวิจิตร. (2534, มีนาคม). “กฎหมายประกันภัยบุคคลที่สามของประเทศญี่ปุ่น.” *วารสารนิติศาสตร์*, 21(1). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 54

<sup>20</sup> ไกรวิน สารวิจิตร. แหล่งเดิม. หน้า 54

การใช้กฎหมายการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับกับรถยนต์ มีหน่วยงานรัฐเข้าไปเกี่ยวข้องกับสองกระทรวง กล่าวคือในด้านการควบคุมยานพาหนะต่างๆ เป็นหน้าที่ของกระทรวงคมนาคม ส่วนในด้านการประกันความรับผิดฯ กระทรวงคมนาคมจะร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับกระทรวงการคลังในฐานะผู้ควบคุมกิจการประกันภัย<sup>21</sup>

### (3) การไม่แสวงหากำไร

ลักษณะพิเศษของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น คือ เป็นการดำเนินการโดยไม่มีผลกำไร (The no-loss, no-profit principle) อัตราเบี้ยประกันภัยที่เรียกเก็บสำหรับการประกันความรับผิดฯ กำหนดเพื่อหวังกำไรมิได้<sup>22</sup> ดังนั้นเบี้ยประกันภัยจึงต้องปรับให้สอดคล้องกับค่าสินไหมทดแทนที่จ่ายไปในทุกๆ ปี เบี้ยประกันภัยนี้ หมายถึง จำนวนเบี้ยประกันภัยรวมทั้งค่าใช้จ่ายและค่านายหน้า ตลอดจนสัดส่วนของเงินสนับสนุนจากรัฐบาล โดยที่การประกันภัยประเภทนี้มุ่งที่จะพิทักษ์ปกป้องผลประโยชน์ของสาธารณชนเป็นสำคัญ จึงต้องมีการปรับเบี้ยประกันภัยให้สอดคล้องกับค่าสินไหมทดแทนทุกๆ ปี และขณะเดียวกันบริษัทประกันภัยก็ต้องจ่ายค่าเสียหายภายใต้การประกันภัยประเภทนี้ โดยบริษัทประกันภัยจะต้องแยกสมุดบัญชีการประกันภัยประเภทนี้จากการประกันภัยประเภทอื่นๆ และถ้าปรากฏว่ามีกำไรจากการประกันภัยประเภทนี้ก็ต้องตั้งไว้เป็นเงินสำรองจากการประกันภัย (underwriting reserve) การปรับเบี้ยประกันภัยดังกล่าว เป็นหน้าที่ของ (Automobile Insurance Rating Association of Japan) โดยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง (Ministry of Finance)<sup>23</sup> ดังนั้น การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ จึงถือได้ว่าเป็นส่วนหนึ่งของการสังคมสงเคราะห์เท่าที่ผ่านมาการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในระยะแรก รัฐต้องสนับสนุนโดยจ่ายเงินชดเชยให้ไม่น้อย แต่ก็มียศถิที่ดีขึ้นเป็นลำดับรัฐจึงรับภาระน้อยลง ขณะเดียวกันก็มีได้ลดอัตราเบี้ยประกันภัย แต่ได้พิจารณาเพิ่มจำนวนค่าชดใช้เสียหายให้สูงขึ้น<sup>24</sup>

<sup>21</sup> อาทิจ ตั้งถวัลยานนท์.(2524,มกราคม-มีนาคม). “การประกันภัยความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับในประเทศญี่ปุ่น.” *วารสารสำนักงานประกันภัย*, 6(21). หน้า 62

<sup>22</sup> ไกรวิน สารวิจิตร. แหล่งเดิม. หน้า 54

<sup>23</sup> กมลวรรณ กิริตสมิต. (2535,เมษายน-มิถุนายน). “การประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ของประเทศญี่ปุ่น.” *วารสารการประกันภัย*, 17(66). หน้า 56

<sup>24</sup> อาทิจ ตั้งถวัลยานนท์.(2524,มกราคม-มีนาคม). “การประกันภัยความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับในประเทศญี่ปุ่น.” *วารสารสำนักงานประกันภัย*, 6(21). หน้า 63

สำหรับการกระจายการเสี่ยงภัยของการประกันภัยประเภทนี้ เนื่องจากมีความรับผิดชอบสูงมาก ดังนั้นการกระจายการเสี่ยงภัยจึงต้องบริหารอย่างมีประสิทธิภาพ และมีความมั่นคงสูง รัฐบาลจึงได้เข้ามามีส่วนร่วมในการกระจายการเสี่ยงภัย โดยเข้าเป็นผู้รับประกันภัยต่อในอัตราร้อยละ 60 จากบริษัทประกันภัย บริษัทจะรับประกันไว้เองเพียงร้อยละ 40 ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเพื่อออกกรมธรรม์ หรือค่าใช้จ่ายจัดการสินไหมทดแทนก็เฉลี่ยกันในอัตรา 60 ต่อ 40 ในด้านการรับประกันภัยต่อของส่วนร้อยละ 40 ที่บริษัทประกันภัยรับไว้นั้น ระหว่างบริษัทประกันภัยจะจัดตั้ง Pool ขึ้น บริษัทใดที่รับประกันภัยประเภทนี้แต่ละบริษัทจะรับประกันภัยต่อทั้งหมดให้กับ Pool ที่ตั้งขึ้นตามสัดส่วนแบ่งตลาดที่แต่ละบริษัทมีอยู่ แล้ว Pool ก็จะกระจายกลับไปให้แก่บริษัทอีกทีหนึ่ง โดยอาศัยหลักเกณฑ์การแบ่งส่วนดังนี้<sup>25</sup>

(1) ปริมาณเบี้ยประกันภัยรับเฉพาะส่วนการประกันความรับผิดฯ ภาคบังคับของปีที่ล่วงมา

(2) สินทรัพย์ของบริษัทตามราคาบัญชีปีที่ล่วงมา

การจัดทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ มีหลักเกณฑ์ 3 ประการดังนี้

(1) ผู้รับประกันภัย ต้องเป็นบริษัทประกันภัยที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

(2) ผู้มีหน้าที่ทำประกันภัยความรับผิด หรือผู้ทำสัญญาประกันภัย ได้แก่ ผู้ครอบครองรถ (HOYUSHA) อย่างไรก็ตาม คำว่า HOYUSHA นี้ ให้ความหมายรวมถึง ผู้เป็นเจ้าของรถและบุคคลที่มีสิทธิใช้รถและใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเอง บุคคลเหล่านี้โดยทั่วไปเรียกว่า ผู้ร่วมประโยชน์จากการขับเคลื่อนของรถ (UNKO KYOYOSHA)<sup>26</sup>

(3) ผู้เอาประกันภัย อาจไม่ใช่ผู้ทำสัญญาประกันภัยก็ได้ แต่เป็นบุคคลที่เมื่อก่อนความเสียหายขึ้นแล้ว ผู้รับประกันภัยเข้ามาชดเชยความเสียหายแก่ผู้ได้รับความเสียหายแทนให้ ได้แก่ ผู้ครอบครองรถ และผู้ขับรถ การที่ผู้ขับรถเป็นผู้เอาประกันภัยด้วยนั้น มีเหตุผลว่า โดยทั่วไป เมื่อผู้รับประกันภัยจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ครอบครองรถไปแล้ว ผู้รับประกันภัยจะเข้ารับช่วงสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายที่ผู้ครอบครองรถมีต่อผู้ขับรถ อันนับเป็นผลร้ายแก่ผู้ขับรถ จึงกำหนดให้ผู้ขับรถได้รับประโยชน์โดยยกเลิกการรับช่วงสิทธิดังกล่าวเสีย ส่วนผู้ได้รับความเสียหายนั้น มีสิทธิ

<sup>25</sup> อาทิจ ตั้งกัลยานนท์. แหล่งเดิม. หน้า 63

<sup>26</sup> ไกรวิน สารวิจิตร. (2534, มีนาคม). “กฎหมายประกันภัยบุคคลที่สามของประเทศญี่ปุ่น.” *วารสารนิติศาสตร์*, 21(1). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 55

เรียกร้อยเอาจากผู้เอาประกันภัยได้โดยตรง<sup>27</sup> ผู้ชำรุดนั้น หมายถึง บุคคลที่ประกอบอาชีพในการขับรถ หรือช่วยในการขับรถให้แก่บุคคลอื่น

2) การชดเชยความเสียหาย ผู้เอาประกันภัย สามารถเรียกร้อยจำนวนเงินที่ตนเองได้จ่ายให้แก่ผู้ได้รับความเสียหายไปแล้ว จากผู้รับประกันภัยได้ แต่เรียกได้เฉพาะจำนวนเงินที่ตนได้จ่ายไปจริงเท่านั้น และเมื่อเกิดความรับผิดซึ่งจะต้องชดเชยค่าเสียหายโดยผู้ครอบครองรถขึ้นแล้ว ผู้ได้รับความเสียหายสามารถเรียกร้อยค่าเสียหายจากผู้รับประกันภัยได้โดยตรงเช่นกัน สิทธิของผู้ได้รับความเสียหายนั้น เป็นสิทธิพิเศษตามการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ เป็นสิทธิที่แตกต่างจากสิทธิที่เกิดขึ้นจากสัญญาประกันภัยรถยนต์แบบสมัครใจ ซึ่งเป็นสิทธิตามสัญญา โดยที่กรมธรรม์ประกันภัยแบบสมัครใจจะกำหนดให้ผู้ได้รับความเสียหายเรียกร้อยจากผู้รับประกันภัยได้โดยตรง แต่จะเรียกได้เฉพาะกรณี que ผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบให้แก่ผู้เอาประกันภัยตามสัญญาประกันภัยเท่านั้น ถ้าผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบให้แก่ผู้เอาประกันภัยตามสัญญาประกันภัย ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบต่อผู้ได้รับความเสียหาย ดังนั้นตามการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ จึงคุ้มครองผู้เสียหายยิ่งกว่า และเมื่อผู้รับประกันภัยได้จ่ายเงินประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัยไปแล้ว ก็จะหลุดพ้นจากการเรียกร้อยขอชดเชยจากผู้ได้รับความเสียหาย นอกจากนี้เมื่อผู้รับประกันภัยได้จ่ายเงินชดเชยแก่ผู้ได้รับความเสียหายเท่าจำนวนทุนประกันไปแล้ว ก็ให้ถือว่า ได้จ่ายเงินประกันให้แก่ผู้เอาประกันภัย สิทธิเรียกร้อยเงินประกันภัยของผู้เอาประกันภัยกับสิทธิของผู้เอาประกันภัยกับสิทธิเรียกร้อยเงินชดเชยความเสียหายโดยตรงของผู้ได้รับความเสียหาย เป็นสิทธิคนละอย่าง แต่โดยเนื้อหาแล้วอาจกล่าวได้ว่าเป็นสิทธิอย่างเดียวกัน อย่างไรก็ดี แม้ผู้ได้รับความเสียหายจะได้รับเงินชดเชยความเสียหายไปแล้ว ก็ไม่ถูกตัดสิทธิที่จะไปเรียกร้อยค่าเสียหายจากผู้ก่อให้เกิดความเสียหายแต่อย่างใด<sup>28</sup>

ผู้ได้รับความเสียหาย อาจเรียกเงินชดเชยชั่วคราวอันเป็นส่วนหนึ่งของเงินชดเชยความเสียหายจากผู้รับประกันภัยได้ ทั้งนี้ จะเรียกได้ตามจำนวนที่กำหนดในกฎกระทรวง ซึ่งตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม ค.ศ.1978 กำหนดว่าเงินชดเชยชั่วคราวสำหรับกรณีเสียชีวิต จำนวน 1,600,000 เยน กรณีบาดเจ็บ จำนวน 400,000 เยน, 200,000 เยน และ 50,000 เยน การกำหนดความเสียหายที่แท้จริงนั้น อาจต้องใช้เวลาพอสมควร แต่ในระหว่างนั้น ผู้ได้รับความเสียหายจำต้องจ่าย เช่น ค่ารักษาพยาบาล

<sup>27</sup> ไกรวิน สารวิจิตร. แหล่งเดิม. หน้า 55

<sup>28</sup> ไกรวิน สารวิจิตร.(2534, มีนาคม). “กฎหมายประกันภัยบุคคลที่สามของประเทศญี่ปุ่น.” *วารสารนิติศาสตร์*, 21(1). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 57

ค่าปลงศพ ฯลฯ จึงกำหนดให้เรียกเรื่องเงินชดเชยความเสียหาย ดังนั้นเมื่อทราบความเสียหายแน่นอนแล้ว ก็สามารถเรียกร้องให้ชำระส่วนที่ยังขาดอยู่ได้<sup>29</sup>

#### 4.2.1.3 กิจการประกันภัยของรัฐ

การประกันภัยความรับผิดชอบในการชดเชยค่าเสียหายอันเกิดจากการขับเคลื่อนของรถยนต์นั้น รัฐไม่ใช่ผู้ประกอบการโดยตรง อย่างไรก็ตาม มีบางกรณีที่กฎหมายประกันภัยบุคคลที่สามกำหนดให้รัฐจ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ เช่น กรณีคนขับรถหนีหรือกรณีที่ไม่มีประกันภัยทำให้ไม่ปรากฏผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย หรือกรณีที่ผู้ก่อความเสียหายไม่มีความสามารถที่จะจ่ายเงินชดเชยให้แก่ผู้ได้รับความเสียหาย รัฐบาลก็จะจ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้ได้รับความเสียหาย น่าสังเกตว่าสิทธิเรียกร้องของผู้เสียหายนี้จะสั่งยึดไม่ได้ เช่นเดียวกับสิทธิเรียกร้องโดยตรง และสิทธิเรียกร้องเงินชดเชยชั่วคราว

##### 1) การจ่ายเงินช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากรถของรัฐ

กรณีที่ผู้ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุทางรถยนต์สามารถขอรับค่าชดเชยจากรัฐ ตามกฎหมายความรับผิดชอบ รัฐบาลจะจ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้ได้รับความเสียหาย โดยบุคคลที่มีสิทธิเรียกร้องจากรัฐให้ชดเชยค่าเสียหาย คือผู้ได้รับความเสียหายเท่านั้น อย่างไรก็ตามผู้ได้รับความเสียหายนี้ มิได้หมายความว่าผู้ได้รับความเสียหายเองเท่านั้น แต่รวมถึงทายาท หรือผู้ขาดไร้อุปการะของผู้ตายด้วย โดยรัฐจะชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้เสียหายเมื่อมีกรณีอุบัติเหตุดังนี้

(1) กรณีคนขับรถชนผู้เสียหายแล้วหนีไป

(2) กรณีที่มีได้ทำประกันภัยความรับผิดชอบและไม่ปรากฏผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย

(3) กรณีที่ผู้เสียหายไม่มีความสามารถที่จะจ่ายเงินชดเชยให้แก่ผู้ได้รับความเสียหาย

บุคคลผู้มีสิทธิเรียกร้องจากรัฐให้ชดเชยค่าเสียหาย หรือทายาทและผู้ขาดไร้อุปการะของผู้ได้รับเสียหายซึ่งเสียชีวิต ได้รับการชดเชยตามกฎหมายว่าด้วยการประกันสุขภาพและกฎหมายว่าด้วยการประกันการชดเชยค่าเสียหายแก่คนงานแล้ว รัฐจะไม่ชดเชยให้ในส่วนที่ผู้ได้รับความเสียหายได้รับไปแล้ว

จำนวนเงินสูงที่ผู้ได้รับความเสียหายเรียกร้องจากรัฐได้ ตามกฎกระทรวง ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม ค.ศ. 1978 เป็นต้นมา กำหนดจำนวนเงินสูงสุดไว้สำหรับกรณีเสียชีวิตต่อผู้ได้รับความเสียหาย 1 คน เท่ากับ 20,000,000 เยน การเจ็บป่วยต่อเนื่องต่อคน เท่ากับ 750,000 – 20,000,000 เยน และการบาดเจ็บต่อคนเท่ากับ 1,200,000 เยน โดยเงินที่จะได้รับนั้น ถ้าหากผู้ได้รับความเสียหายได้รับการชดเชยจากกฎหมายว่าด้วยการประกันสุขภาพและกฎหมายว่าด้วยการประกันการชดเชย

<sup>29</sup> ไกรวิน สารวิจิตร. แหล่งเดิม. หน้า 57



ค่าเสียหายแก่คนงานแล้ว จะต้องหักออกจากจำนวนเงินที่จะได้รับ รวมทั้งถ้าผู้เสียหายได้รับค่าชดเชยจากความเสียหายจากบุคคลที่ต้องรับผิดชอบใช้ความเสียหาย รัฐจะหักออกจากจำนวนที่จะได้รับด้วยเช่นกัน ผู้ได้รับความเสียหายต้องใช้สิทธิเรียกร้องจากบริษัทหรือรัฐภายใน 2 ปี นับแต่วันที่เกิดเหตุ ส่วนกรณีความเจ็บป่วยต่อเนื่อง ผู้ได้รับความเสียหายต้องใช้สิทธิเรียกร้องภายใน 2 ปี นับแต่วันที่ปรากฏอาการบาดเจ็บ<sup>30</sup> เช่นนั้น

## 2) การเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นที่รัฐได้จ่ายไป

เมื่อรัฐจ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้ได้รับความเสียหายไปแล้วก็รับช่วงสิทธิที่ผู้ได้รับความเสียหายมีต่อผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย

ในกรณีมีนักวิชาการอธิบายว่าการที่รัฐจ่ายค่าชดเชยไปนั้นเท่ากับเป็นการจ่ายเงินล่วงหน้าแทนผู้มีความรับผิดชอบจ่าย ฉะนั้นหลังจากได้จ่ายเงินไปแล้วรัฐจึงมีสิทธิได้รับชำระคืนจากผู้มีความรับผิดชอบต้องจ่าย

กรณีผู้ครอบครองรถไม่มีความรับผิดชอบจ่าย แต่รัฐได้จ่ายค่าชดเชยความเสียหายชั่วคราวให้แก่ผู้ได้รับความเสียหายไป รัฐก็มีสิทธิเรียกเงินนั้นคืนจากผู้ได้รับความเสียหาย กรณีที่ไม่มีการประกันหรือกรณีที่คนขับหนี เมื่อจับผู้ก่อความเสียหายได้ รัฐสามารถเรียกร้องการชำระคืนจากบุคคลดังกล่าวได้ ถ้าหากฟ้องศาลให้ผู้ก่อความเสียหายชำระคืน แต่ชำระเป็นจำนวนน้อยกว่าจำนวนที่รัฐได้จ่ายให้แก่ผู้ได้รับความเสียหายไป รัฐก็สามารถเรียกจำนวนที่เกินไปนั้นคืนจากผู้ได้รับความเสียหายในฐานะลูกหนี้ได้

## 4.2.2 การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในสาธารณรัฐจีน (ไต้หวัน)<sup>31</sup>

### 4.2.2.1 ความเป็นมาและหลักการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับภายใต้ “พระราชบัญญัติประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ” Compulsory Automobile Liability Insurance Act (CALI) มีการริเริ่มการร่างของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ CALI ตั้งแต่ประมาณปี ค.ศ. 1957 ซึ่งมีการแก้ไขหลายครั้งในสี่ทศวรรษที่ผ่านมา และพระราชบัญญัติดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากรัฐสภาในปี ค.ศ. 1996 มีผลบังคับใช้ในปี ค.ศ. 1998 มีเนื้อหากำหนดครอบคลุมระบบการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับและการใช้ค่าเสียหายแก่ผู้ได้รับความเสียหายจากรถอย่างรวดเร็วและจำนวนเงินอย่างสมควรเพื่อรักษาความปลอดภัยจาก

<sup>30</sup> ไกรวิน สารวิจิตร. (2534, มีนาคม). “กฎหมายประกันภัยบุคคลที่สามของประเทศญี่ปุ่น.” วารสารนิติศาสตร์, 21(1). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 58

<sup>31</sup> Compulsory Automobile Liability Insurance system in Taiwan : Retrieved January 2, 2010, from <http://oldwww.ib.gov.tw/public/Data/7417150671.doc>

การจราจรบนท้องถนนและรักษาผลประโยชน์ขั้นพื้นฐานของประชาชน ตามรายงานการสำรวจของหน่วยงานภายในประเทศในปี ค.ศ. 2001 ประชาชนชาวไต้หวันมีความพอใจระบบการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับถึงร้อยละ 87 แสดงให้เห็นว่าระบบการประกันภัยรถยนต์ ภาคบังคับของรัฐประสบความสำเร็จในการช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากรถ

ต่อมาในปี ค.ศ. 2005 มีการแก้ไขพระราชบัญญัติดังกล่าวเนื่องจากความไม่สมบูรณ์ในสัญญาประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับและการดำเนินการใช้สิทธิเรียกร้อง รัฐบาลจึงจำเป็นต้องแก้ไขเพิ่มเติมในปีดังกล่าว โดยมีจุดมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ในการแก้ไข คือ

(1) เพื่อรักษาความถูกต้องชอบธรรมในการบังคับใช้ของ CALI จึงบัญญัติให้บริษัทผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ต้องแจ้งการต่ออายุสัญญาประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับแก่ผู้เอาประกัน อีกทั้งห้ามไม่ให้บริษัทผู้รับประกันภัยบอกเลิกสัญญาก่อนกำหนดคนนอกจากจะมีสาเหตุตามที่กำหนดไว้เฉพาะเท่านั้น

(2) ผู้ได้รับความเสียหายมีสิทธิที่จะได้รับเงินชดเชยตามสัญญาประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ และยังมีสิทธิที่จะได้รับค่าชดเชยความเสียหายจากสัญญาประเภทอื่นนอกเหนือจากสัญญาประกันภัยอีกด้วย

(3) การได้รับเงินชดเชยจากประกันสังคมหรือเงินช่วยเหลืออื่นๆ จะไม่นำไปหักออกจากค่าชดเชยตามประกันภัยรถยนต์ ภาคบังคับ อย่างไรก็ตามค่ารักษาพยาบาลทางการแพทย์ที่เก็บจากการประกันสุขภาพแห่งชาติ จะต้องถูกหักจากเงินชดเชยตามหลักการชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริง

(4) บัญญัติให้มีความชัดเจนและรับรองความสำคัญของสิทธิการได้รับค่าชดเชย

(5) ให้สิทธิแก่ผู้ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุรถในการเรียกร้องจากบริษัทผู้รับประกันภัยหรือการเรียกร้องจากกองทุนทดแทนพิเศษ (Special Compensation Fund)

(6) การบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดชอบของเจ้าของรถโดยอ้างอิงมาจากกฎหมายประเทศเยอรมัน (Automobile Owner Compulsory Liability Insurance Law of German) โดยจำกัดระยะเวลาในการชำระเงินของเจ้าของรถ เพื่อป้องกันการจ่ายเบี้ยประกันแก่บริษัทอย่างล่าช้า

(7) ตามบทบัญญัติที่แก้ไขเพิ่มเติมนอกจาก ค่าปลงศพ หรือค่าชดเชยกรณีทุพพลภาพ หรือไร้ความสามารถ ผู้ได้รับความเสียหายจะเรียกเงินชดเชยชั่วคราวจากบริษัทผู้รับประกันหรือกองทุนทดแทนพิเศษ(Special Compensation Fund) ก็ได้

(8) บทบัญญัติที่เพิ่มเติมในกรณีอุบัติเหตุเดียวกันมีผู้รับประกันภัยหลายรายทับซ้อนกัน บทบัญญัติให้ทั้งผู้รับประกันภัยหลายรายหรือกองทุนทดแทนพิเศษร่วมกันรับผิดชอบจ่ายค่าชดเชยแก่ผู้ได้รับความเสียหาย

(9) เพื่อเพิ่มอัตราการทำสัญญาและการต่ออายุสัญญาประกันภัย บทบัญญัติให้ผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ส่งมอบเอกสารแสดงประกันภัย และบริษัทประกันภัยต้องส่งข้อมูลการรับประกันภัยดังกล่าวไปยังหน่วยงานที่มีอำนาจหรือกรมการขนส่งกลาง

(10) ถ้าหากเป็นการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับหลายรายซ้ำซ้อนกัน ผู้เอาประกันภัยหรือบริษัทผู้รับประกันภัยมีสิทธิยกเลิกสัญญาที่มีกำหนดวันสิ้นความคุ้มครองหลังสุดได้

(11) ระดับและจำนวนเงินชดเชยขั้นต้น (Payment Standard) ถูกนำไปใช้กับกรณีอุบัติเหตุทางรถยนต์ และมีผลบังคับใช้กับอุบัติเหตุทางรถที่เกิดภายหลังการประกาศใช้

(12) การกำหนดให้ข้อยกเว้นในสัญญาประกันภัยต้องแจ้งให้ผู้รับประโยชน์ทราบเท่าที่ผู้รับประโยชน์อาจเสียสิทธิในการรับประโยชน์

(13) การแก้ไขเหตุของผู้รับประกันภัยในการรับช่วงสิทธิตามสัญญาประกันภัย

(14) หากบริษัทผู้รับประกันตกลงยกเว้นเป็นอย่างอื่น ข้อตกลงสละสิทธิหรือข้อตกลงอื่น ๆ ระหว่างบริษัทกับผู้ได้รับความเสียหายที่ขัดต่อสิทธิในการรับช่วงสิทธิข้อตกลงนั้น ไม่มีผลบังคับ

(15) กำหนดการจ่ายค่าชดเชยให้เป็นหน้าที่ของกองทุนทดแทนพิเศษ

(16) แก้ไขขยายขอบเขตบทบัญญัติให้ครอบคลุมสิทธิเรียกร้องค่าชดเชยจากกองทุนทดแทนพิเศษ เพื่อปกป้องคุ้มครองสิทธิของผู้ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุทางรถ

(17) ในกรณีที่อุบัติเหตุทางรถจากรถที่ไม่ได้ทำประกันภัย หรือรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัย ผู้เอาประกันภัย ผู้ได้รับความเสียหายยังคงมีภาระช่วยเหลือบริษัทในการดำเนินการเรียกร้องค่าชดเชย

(18) ข้อตกลงยกเว้นเป็นอย่างอื่นที่ขัดต่อสิทธิในกองทุนทดแทนพิเศษ ข้อตกลงสละสิทธิหรือข้อตกลงอื่นระหว่างบริษัทผู้รับประกันภัยกับผู้ได้รับความเสียหาย ข้อตกลงที่ขัดต่อสิทธิในการรับช่วงสิทธิ ข้อตกลงนั้น ไม่มีผลบังคับใช้

(19) แก้ไขหลักการและวิธีการในการพิจารณาอัตราเบี้ยประกันภัย

(20) ระบบการตรวจสอบสภาพการเงิน การวางหลักทรัพย์ค้ำประกัน จำกัดการลงทุนของบริษัท เจ้าหน้าที่หรือกรมการขนส่งกลางมีอำนาจในการตรวจสอบระบบการเงิน เงินสำรองและรายงานสภาพคล่องของบริษัท

(21) กำหนดบทลงโทษของบริษัทที่ฝ่าฝืนกฎหมาย

(22) ลดอัตราโทษและให้เจ้าหน้าที่ขนส่งมีส่วนร่วม

4.2.2.2 สารสำคัญของ การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

รถที่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย “รถ” หมายถึง รถที่ระบุตาม มาตรา 2 วรรค 8 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง “Highway Act” หรือยานพาหนะซึ่งเครื่องจักรกลที่ใช้บนท้องถนน รวมทั้งรถจักรยานยนต์ นอกจากยานพาหนะที่เดินบนรางและใช้การขนส่ง ขอบเขตของ “รถ” ตามคำนิยามครอบคลุมรถดังต่อไปนี้ คือ

- (1) รถ ตามที่ระบุไว้ในมาตรา 2 วรรค 8 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง “Highway Act”
- (2) เครื่องจักรกลที่วิ่งบนถนนซึ่งเครื่องจักรกลนี้ต้องวิ่งเคลื่อนที่ด้วยกำลังตนเองโดยไม่ต้องอาศัยเครื่องจักรกลอื่นลากจูงหรือใช้ระบบส่งหรือล้อเลื่อน
- (3) ยานพาหนะอื่น จะมีเครื่องมืออุปกรณ์ในการขนส่งก็ได้ แต่ต้องมีใช้รถไฟ และไม่รวมถึงรถประเภทต่อไปนี้

(3.1) รถเข็นคนพิการที่ติดเครื่องยนต์ หรือมอเตอร์ไฟฟ้า หรือยานพาหนะเพื่อวัตถุประสงค์ทางการแพทย์ ที่บัญญัติตามข้อกำหนดการจัดการเครื่องมือทางการแพทย์ “Rule of Medical Equipment Management” ซึ่งกำหนดโดยกระทรวงสาธารณสุข

(3.2) รถจักรยานที่ใช้พลังงานไฟฟ้า ซึ่งมีการตรวจสอบควบคุมโดยกฎหมายจราจร “Highway Traffic Safety Rules”

(3.3) ยานพาหนะอื่นๆ ที่มีความเร็วสูงสุดต่ำกว่า 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และมีน้ำหนักตัวรถเบากว่า 30 กิโลกรัม (ไม่รวมน้ำหนักของผู้โดยสารและสิ่งของบรรทุก ยกเว้นแบตเตอรี่)

#### รถที่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย

ภายใต้ “พระราชบัญญัติการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ” Compulsory Automobile Liability Insurance Act (CALI) ตามประกาศของพนักงานเจ้าหน้าที่ได้แก่

(1) รถ ตามที่ระบุไว้ในมาตรา 2 วรรค 8 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง “Highway Act” แต่ไม่รวมถึงรถยนต์ทหารที่ใช้ในระหว่างสงคราม ตามที่ระบุไว้ใน มาตรา 2 แห่งพระราชบัญญัติรถทหาร “Administration and Punishment Rule for the Military Automobiles” กำหนดโดยกองทัพ

(2) ยานพาหนะเครื่องจักรกลที่ได้รับอนุญาตชั่วคราวจากเจ้าหน้าที่ ตาม มาตรา 83 แห่งกฎหมายจราจร “Highway Traffic Safety Rules”

(3) รถที่ใช้บนถนนซึ่งป้ายทะเบียนถูกยกเลิก เรียกคืน ถูกเวนคืน หรือถูกเพิกถอน ระวังการใช้

หน้าที่ในการจัดทำประกันภัยความรับผิดจากรถภาคบังคับ เจ้าของรถมีหน้าที่ต้องจัดให้มีการประกันภัยความรับผิดจากรถภาคบังคับ และถ้าเป็นกรณีรถทหาร ถ้าในช่วงที่ไม่มีการทำสงคราม หน่วยงานเจ้าของรถก็มีหน้าที่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายเช่นเดียวกัน

ถ้าหากเจ้าของรถไม่ทำการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ เจ้าหน้าที่จะสันนิษฐานไว้ก่อนว่าเจ้าของรถผู้ซึ่งมีชื่อตามทะเบียนรถนั้นมีหน้าที่ต้องจัดให้มีการประกันภัยความรับผิดจากรถภาคบังคับ

สำหรับกรณีที่รถไม่ทราบเจ้าของรถ ผู้ขับขี่หรือผู้ครองรถจะถูกสันนิษฐานว่าเป็นผู้มีหน้าที่จัดทำประกันความรับผิด ได้แก่กรณีต่อไปนี้ คือ

(1) รถที่ใช้บนถนนซึ่งป้ายทะเบียนถูกยกเลิก เรียกคืน ถูกเวนคืน หรือถูกเพิกถอน ระวังการใช้

(2) ไม่ทราบเจ้าของที่แท้จริง

(3) เจ้าของรถไร้ความสามารถที่จะครอบครองหรือขับขี่รถ เนื่องจากเหตุที่อื่นจะโทษเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองไม่ได้

บทลงโทษสำหรับเจ้าของรถที่มีหน้าที่ต้องจัดทำประกันภัยความรับผิดฯ แต่ไม่จัดให้มีการประกันภัย หรือไม่ต่อสัญญาประกันภัยความรับผิดฯ เมื่อสัญญาสิ้นสุดความคุ้มครอง มีบทลงโทษดังนี้ คือ

(1) เมื่อพบขณะวิ่งบนถนน และถูกตรวจจับโดยพนักงานเจ้าหน้าที่จราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ถูกเปรียบเทียบปรับโดยเจ้าหน้าที่จราจร หากรถที่ใช้เป็นรถยนต์ จะมีอัตราค่าปรับไม่น้อยกว่า 3,000 NT\$ แต่ไม่เกิน 15,000 NT\$ ถ้าเป็นรถจักรยานยนต์ จะมีอัตราค่าปรับไม่น้อยกว่า 1,500 NT\$ แต่ไม่เกิน 3,000 NT\$<sup>32</sup>

(2) เมื่อพบรถซึ่งมิได้ทำประกันภัยไว้ขณะเกิดอุบัติเหตุ เจ้าหน้าที่จะเปรียบเทียบปรับโดยมีอัตราค่าปรับไม่น้อยกว่า 6,000 NT\$ แต่ไม่เกิน 30,000 NT\$ และจะถูกยึดป้ายทะเบียนรถไว้กับเจ้าหน้าที่ ซึ่งจะคืนให้ก็ต่อเมื่อเจ้าของรถได้จัดทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับแล้ว เจ้าของรถจึงจะขอรับป้ายทะเบียนรถคืนได้

การรักษาความถูกต้องชอบธรรมของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของรถแต่ละคัน ผู้เอาประกันภัยไม่สามารถยกเลิกสัญญาประกันภัยนี้ได้หรือยกเว้นเงื่อนไขสัญญาข้อใดๆ หากผู้เอาประกันภัยฝ่าฝืนจะถูกลงโทษ คือ

(1) เครื่องหมายการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับจะถูกยกเลิก เรียกคืน ถูกเวนคืน หรือถูกเพิกถอน ระวังการใช้

(2) รถคันที่ทำประกันภัยนั้นจะถูกรายงานเป็นรถบกพร่อง

<sup>32</sup> อัตราแลกเปลี่ยนเงิน 1 NT\$ เท่ากับ 1.10 บาท ณ วันที่ 3 มกราคม 2557

(3) ในการโอนกรรมสิทธิ์ของรถที่ประกันภัย ผู้รับโอนหลังจากได้รับโอนรถเรียบร้อยแล้ว มีหน้าที่ต้องจัดให้มีการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ซึ่งทำให้เกิดการประกันภัยความรับผิดฯ หลายราย

#### **การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยความรับผิดฯ ภาคบังคับ**

การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยความรับผิดฯ ถูกกำหนดโดยเจ้าหน้าที่ในส่วนกลางของกรมการขนส่งและพิจารณาอนุมัติโดยคณะกรรมการตรวจสอบของวุฒิสภา หรืออาจจะกำหนดโดยสถาบันวิชาชีพตามความเหมาะสม โดยคำนึงตามสถานะความเป็นจริงในสังคมทั้งปัจจัยบุคคลและยานพาหนะที่ใช้

#### **หน้าที่ของผู้รับประกันภัย**

ภายใต้ระบบการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ บริษัทมีอาจปฏิเสธการรับประกันได้ เว้นเสียแต่ว่าผู้เอาประกันภัยมิได้จ่ายค่าเบี้ยประกันหรือแถลงความเท็จในการทำประกันภัยซึ่งหากบริษัทต้องการปฏิเสธการรับประกันภัย บริษัทต้องทำหนังสือปฏิเสธภายใน 10 วันนับแต่ได้รับคำขอเอาประกันภัย ถ้าบริษัทมิได้ทำหนังสือปฏิเสธภายในกำหนดดังกล่าว ถือว่าบริษัทตกลงรับประกันภัยแล้ว

หลังจากบริษัทเข้าร่วมทำสัญญาประกันแล้ว บริษัทไม่อาจยกเลิกสัญญาได้ บริษัทมีสิทธิที่จะยกเลิกสัญญาได้ใน 2 กรณีเท่านั้น คือ

1. ผู้เอาประกันภัยแถลงข้อความอันเป็นเท็จ
2. ผู้เอาประกันภัยไม่ชำระเบี้ยประกันภัยในการยกเลิกสัญญาประกันภัย บริษัทจะต้องทำเป็นหนังสือแจ้งไปยังผู้เอาประกันภัยโดยกำหนดระยะเวลา 10 วัน ให้ผู้เอาประกันภัยแก้ไขหรือชำระเบี้ยประกันภัยก่อนที่ระยะเวลาสิ้นสุดลง หากผู้เอาประกันภัยแก้ไขหรือชำระเบี้ยประกันภัยถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด บริษัทก็ไม่มีสิทธิที่จะยกเลิกสัญญาประกันภัยได้

#### **ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยจากรถ**

บุคคลผู้ได้รับความเสียหายจากการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ ไม่ว่าจะได้รับความเสียหายจะต้องรับผิดชอบหรือไม่ ผู้ได้รับความเสียหายสามารถขอรับค่าชดเชยจากบริษัทประกันภัยหรือจากกองทุนทดแทนพิเศษ (Special Compensation Fund) ได้ จำนวนไม่เกินที่กำหนดไว้ภายใต้การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ หลักการในการดำเนินการตามหลัก No-Fault ภายในจำนวนเงินชดเชยจำกัด

“ผู้ก่อความเสียหาย” Injuring party หมายถึง บุคคลที่ใช้หรือครอบครองรถและก่อให้เกิดความเสียหายจากอุบัติเหตุทางรถ

“ผู้ได้รับความเสียหาย” Injured party หมายถึง บุคคลที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางรถ

“อุบัติเหตุทางรถ” Automobile traffic accident หมายถึง อุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้รถหรือกิจกรรมเกี่ยวกับรถอันเป็นสาเหตุความเสียหาย การบาดเจ็บหรือเสียชีวิตต่อผู้โดยสารหรือบุคคลที่สามซึ่งเป็นบุคคลภายนอก

ขอบเขตความคุ้มครองของสัญญาการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ สัญญาประกันภัยความรับผิดฯ คุ้มครองความเสียหายประเภท

- (1) ค่าชดเชยกรณีค่ารักษาพยาบาล
- (2) ค่าชดเชยกรณีทุพพลภาพ
- (3) ค่าชดเชยกรณีเสียชีวิต

การพิจารณาการจ่ายค่าชดเชยแต่ละประเภท จำนวน และขั้นตอนการเรียกร้องค่าชดเชยจะถูกพิจารณากำหนด โดยเจ้าหน้าที่ส่วนกลางและขึ้นอยู่กับพื้นฐานสังคมและสภาพทางการเงินตามความเป็นจริง

บริษัทจะจ่ายค่าชดเชยค่ารักษาพยาบาลตามความเป็นจริงที่ต้องจำเป็นต่อการรักษาและมีเหตุสมควรทางการแพทย์ในการรักษาอาการบาดเจ็บแก่ผู้ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุจากรถ โดยบริษัทจะจ่ายค่ารักษาพยาบาลจำนวนเงินตามจริงและไม่เกิน 200,000 NT\$ ต่อบุคคลในอุบัติเหตุแต่ละครั้ง

ค่าใช้จ่ายทางการแพทย์หรือค่ารักษาพยาบาลครอบคลุมค่าใช้จ่ายดังต่อไปนี้

- (1) ค่าใช้จ่ายในการปฐมพยาบาลเบื้องต้น
- (2) ค่ารักษาพยาบาล
- (3) ค่าขนส่งผู้ได้รับความเสียหาย
- (4) ค่านางพยาบาลดูแล

เมื่อผู้ได้รับความเสียหายเรียกร้องค่าชดเชยจากบริษัทผู้รับประกันภัย บริษัทจะปฏิเสธไม่จ่ายค่าชดเชยไม่ได้หรือลดจำนวนเงินชดเชยที่ต้องจ่ายโดยหักเงินชดเชยจากประกันภัยประเภทอื่นที่ผู้เสียหายมีสิทธิมิได้

โดยสรุปความเสียหายที่จะได้รับการชดเชยตามการประกันภัยภาคบังคับของสาธารณรัฐจีน(ไต้หวัน)ในอุบัติเหตุแต่ละครั้ง ต่อบุคคลจะได้รับการชดเชยในวงเงินตามตารางเปรียบเทียบต่อไปนี้

ตารางที่ 4.1 การประกันภัยความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับในสาธารณรัฐจีน (ไต้หวัน)

วันที่กฎหมายมีผลบังคับ	วงเงินค่าชดเชยแต่ละประเภทภายใต้การประกันภัยความรับผิด	
	จำนวนค่าชดเชยต่อบุคคล	จำนวนค่าชดเชยต่ออุบัติเหตุแต่ละครั้ง
5 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 2005	1. ค่ารักษาพยาบาลตามความเป็นจริง อันจำเป็นแต่ละบุคคล ไม่เกิน 200,000 NT\$ <sup>33</sup> 2. ทูพผลภาพพิการ ขึ้นอยู่กับประเภทการพิการ ไม่เกิน 1,500,000 NT\$ 3. ค่าปลงศพ จำนวนคงที่ 1,500,000 NT\$	1. ไม่จำกัดจำนวนบุคคลที่ได้รับบาดเจ็บ 2. จำกัดต่อบุคคล ไม่เกิน 1,700,000 NT\$ (รวมค่ารักษาพยาบาล ค่าทูพผลภาพ ค่าปลงศพ)

#### ข้อยกเว้นความคุ้มครอง

บริษัทผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบเมื่อผู้เสียหายเรียกร้องขอรับค่าชดเชย ถ้าหากอุบัติเหตุจากกรณีเกิดขึ้นมาจากสาเหตุเนื่องจากกรณีดังนี้ คือ

- (1) กระทำโดยจงใจให้เกิดความเสียหาย
- (2) กระทำให้เกิดความเสียหายจากกระทำผิดทางอาญา

#### การรับช่วงสิทธิ

บริษัทผู้รับประกันภัยเมื่อได้จ่ายค่าชดเชยไปแล้ว บริษัทสามารถรับช่วงสิทธิของผู้เสียหายเพื่อไล่เบี่ยเรียกคืนค่าชดเชยที่จ่ายไปแล้วจากผู้ต้องรับผิดชอบในการก่อความเสียหายได้ ซึ่งบริษัทจะรับช่วงสิทธิในกรณีที่อุบัติเหตุทางรถเกิดจากสาเหตุดังต่อไปนี้ คือ

- (1) เมื่อตรวจสอบพบว่าผู้ขับขี่เมาสุราโดยมีระดับปริมาณแอลกอฮอล์เกินกว่าที่กฎหมายหรือระเบียบทางกฎหมายจราจรกำหนดไว้
- (2) เมื่อตรวจสอบพบว่าผู้ขับขี่โดยเสพของมีนเมา ยาหลอนประสาท ยาเสพติด หรือสารควบคุมอื่นๆ ที่มีลักษณะคล้ายกัน
- (3) กระทำให้เกิดความเสียหายโดยจงใจ

<sup>33</sup> อัตราแลกเปลี่ยนเงิน NT\$ เท่ากับ 1.10 บาท ณ วันที่ 3 มกราคม 2557



(4) กระทำให้เกิดความเสียหายจากการกระทำผิดอาญาหรือขณะหลบหนีการจับกุม

(5) ขับจี๊รดโดยฝ่าฝืน มาตรา 21 หรือ มาตรา 21/1 แห่ง “Governing Management of Roadway Traffic and Administration of Sanctions Act”

### การจัดทำระบบบัญชี

บริษัทต้องจัดทำระบบบัญชีแยกกันอย่างอิสระในการบันทึก สถานะทางการเงิน การดำเนินการตามสัญญาประกันความรับผิดฯ หากพบว่ามีปริมาณเงินสำรองคงเหลือต่ำกว่าค่าความเสียหายที่คาดกำหนดไว้ เงินเบี้ยประกันภัยที่ได้รับไว้แล้วต้องถูกกันไว้เพื่อการชดเชยแก่ผู้เสียหาย โดยเฉพาะ ห้ามเพิกถอนเบี้ยประกันภัยไปใช้อย่างอื่น นอกจากนี้บริษัทจะเพิ่มจำนวนเงินหรือเบี้ยประกันภัยให้ครอบคลุมความเสียหายได้แล้ว

บริษัทต้องจัดทำบัญชี การสำรองข้อมูลรายงานการเงินและการดำเนินงานและเรื่องอื่นๆ สำหรับการประกันภัยความรับผิดฯ พร้อมทั้งจะให้เจ้าหน้าที่เรียกตรวจสอบได้

### ขั้นตอนการขอรับค่าชดเชย

ผู้มีสิทธิในการเรียกร้องขอรับค่าชดเชยจากบริษัทผู้รับประกันภัยหรือกองทุนทดแทนพิเศษได้แก่ บุคคลต่อไปนี้ คือ

- (1) บุคคลผู้ได้รับความบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางรถเองกรณีคำรักษาพยาบาล
- (2) ทายาทของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางรถเองกรณีสูญเสียชีวิต ซึ่งได้แก่ลำดับต่อไปนี้
  - (2.1) บิดา มารดา บุตร คู่สมรส
  - (2.2) ปู่ ย่า
  - (2.3) หลาน
  - (2.4) พี่น้อง

ถ้าในลำดับเดียวกันมีผู้มีสิทธิหลายคน บริษัทจะจ่ายค่าชดเชยกระจายในจำนวนเท่าเทียมกัน

ในกรณีที่ไม่มีผู้มีสิทธิขอรับเงินชดเชยตามที่กำหนดตัวบุคคลไว้ ผู้ที่จ่ายค่าปลงศพหรือค่าฌาปนกิจศพของผู้เสียชีวิตตามความเป็นจริง สามารถขอรับค่าชดเชยกรณีเสียชีวิตตามจริงได้จากบริษัทผู้รับประกันภัยหรือกองทุนทดแทนได้เมื่อไม่มีผู้สิทธิขอรับปรากฏตัวขอรับค่าชดเชย

### การจ่ายค่าชดเชย

เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถที่เกี่ยวกับการประกันภัยความรับผิดฯ บริษัทผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ต้องจ่ายค่าชดเชยแก่ผู้ได้รับความเสียหาย ภายใน 15 วันนับแต่วันที่ได้รับเอกสารและหลักฐานทั้งหมดที่เกี่ยวข้องเรียบร้อยแล้ว ซึ่งเอกสารหรือหลักฐานในการขอรับถูกกำหนดและ

ประกาศโดยเจ้าหน้าที่ สิทธิในการเรียกร้องของผู้เสียหายที่ยังไม่ได้รับการชดเชยนั้นไม่สามารถนำไปคำนวณกันได้อีก

#### การจ่ายค่าชดเชยชั่วคราว

เมื่ออุบัติเหตุจากรถเป็นเหตุให้ผู้ได้รับความเสียหายเสียชีวิต ผู้มีสิทธิเรียกร้องอาจใช้สิทธิเรียกร้องจากบริษัทสำหรับค่าชดเชยชั่วคราว ซึ่งมีจำนวนเท่ากับครึ่งหนึ่งของค่าชดเชยที่จะได้รับ โดยแสดงหลักฐานหรือหลักฐานในการขอรับค่าชดเชย หรือในกรณีที่อุบัติเหตุจากรถเป็นเหตุให้ผู้ได้รับความเสียหายทุพพลภาพ ผู้มีสิทธิเรียกร้องเงินชั่วคราวจะได้รับค่าชดเชยเมื่อได้ผ่านการตรวจสอบจากบริษัทผู้รับประกันภัยแล้ว

#### 4.2.2.3 กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ “Motor Vehicle Accident Compensation Fund”

การก่อตั้ง กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยของไต้หวันนั้นเริ่มมีแนวคิดตั้งแต่ปี ค.ศ. 1957 เนื่องจากอุบัติเหตุจากรถยนต์เกิดขึ้นจำนวนมาก แต่ไม่มีกฎหมายที่จะรองรับกับอุบัติเหตุดังกล่าว โดยไต้หวันได้ออกกฎหมายและมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 1998 โดยอ้างอิงระบบกฎหมายมาจาก สหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร และประเทศญี่ปุ่น โดยกระทรวงการคลังได้รับอนุมัติจากรัฐบาลให้ก่อตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ (Motor Vehicle Accident Compensation Fund) และลงทะเบียน จัดตั้งกองทุนที่สำนักงานทะเบียนของศาลไทเป ไต้หวัน เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1998 โดยกองทุนนี้มีหน้าที่ในการดูแลสิทธิประโยชน์ของผู้ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ และเป็นการลดภาระหน้าที่ของหน่วยงานประกันสังคม ที่จะต้องจ่ายค่าชดเชยจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ด้วย โดย แหล่งที่มาของเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ Motor Vehicle Accident Compensation Fund ได้แก่

- (1) ส่วนหนึ่งเบี่ยงประกันภัยความรับผิดฯ ของบริษัทส่งให้กองทุน
  - (2) จากการไล่เบี่ยงเรียกคืนผู้ต้องรับผิดชอบค่าชดเชย
  - (3) ดอกเบี้ยของเงินกองทุน
  - (4) รายได้จากค่าชดเชยที่บริษัทมิได้จ่ายแก่ผู้เสียหาย
  - (5) รายได้อื่นๆ
- 1) การจ่ายเงินชดเชยจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ

ตามกฎหมาย Compulsory Automobile Liability Insurance Act มาตรา 40 กำหนดให้ กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ Motor Vehicle Accident Compensation Fund มีหน้าที่ในการ จ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถดังนี้<sup>34</sup>

เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถและผู้ประสบภัยไม่สามารถใช้สิทธิในการเรียกร้องจากบริษัท ได้หรือไม่เข้าเงื่อนไขความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัย ผู้ประสบภัยสามารถขอรับค่าชดเชยตามการ ประกันภัยความรับผิดฯ จากกองทุนทดแทนได้ในกรณี ต่อไปนี้

- (1) อุบัติเหตุที่เกิดไม่สามารถหากรถที่ก่อความเสียหายได้ (ชนแล้วหนี)
- (2) อุบัติเหตุที่เกิดจากรถที่ไม่มีประกันภัยความรับผิดฯ
- (3) อุบัติเหตุที่เกิดจากรถมีประกันภัยความรับผิดฯ แต่ถูกนำไปใช้โดยมิได้รับความ ยินยอมของผู้เอาประกันภัย
- (4) อุบัติเหตุที่เกิดจากรถทั้งหมดหรือบางส่วนไม่อยู่ในความคุ้มครองที่สัญญา ประกันภัยที่ทำขึ้นบังคับไว้

ทั้งนี้ตามมาตรา 42 กำหนดให้ผู้เสียหายหรือทายาทของผู้เสียหายจะต้องใช้สิทธิภายใน สองปีนับตั้งแต่เกิดเหตุ

## 2) การรับช่วงสิทธิเรียกเงินคืนกองทุนผู้ประสบภัยจากรถ

กฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยรถภาคบังคับของไต้หวัน Compulsory Automobile Liability Insurance Act กำหนดไว้ในมาตรา 42 ว่าเมื่อกองทุน (The Compensation Fund) ได้ ดำเนินการจ่ายเงินค่าชดเชยให้แก่ผู้เสียหาย หรือทายาทของผู้เสียหายแล้วจะถือว่าเงินดังกล่าวเป็นส่วน หนึ่งของค่าเสียหายที่ผู้ต้องรับผิดชอบจะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหาย และจะต้องถูกหักออกจาก เงินที่ผู้เสียหายจะดำเนินการเรียกร้องจากผู้ต้องรับผิดชอบในภายหลังหากมีการเรียกร้อง

และหลังจากที่กองทุนได้ดำเนินการจ่ายเงินค่าชดเชยให้แก่ผู้เสียหาย หรือทายาทของ ผู้เสียหายแล้วแต่กรณี กองทุนจะรับช่วงสิทธิในการเรียกร้องค่าเสียหาย เอากับบุคคลผู้ที่จะต้อง รับผิดชอบต่อความเสียหายในอุบัติเหตุ ในจำนวนที่ไม่เกินเงินชดเชยที่กองทุนได้ดำเนินการจ่ายไป ให้กับผู้เสียหาย

โดยการรับช่วงสิทธิของกองทุนนั้น เป็นการรับช่วงสิทธิในการเรียกร้องกับตัวผู้ที่ ก่อให้เกิดความเสียหาย แต่กองทุนจะไม่ดำเนินการรับช่วงสิทธิเรียกร้องต่อผู้ต้องรับผิดชอบหากเป็น กรณีที่ผู้เสียหายเป็น คู่สมรสของผู้ต้องรับผิดชอบ สมาชิกในครอบครัวของผู้ต้องรับผิดชอบ หรือทายาท

<sup>34</sup> Motor Vehicle Accident Compensation Fund .(2010). *Compulsory Automobile*

ตั้งแต่ลำดับชั้นที่สูงขึ้นไปของผู้ต้องรับผิดชอบ หรือทายาทในการแต่งงานในลำดับที่สามของผู้ต้องรับผิดชอบ แต่ทั้งนี้จะไม่รวมถึงในกรณีเป็นความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุ อันเป็นความผิดที่ระบุไว้ในมาตรา 29 อนุ 1 คือกรณีที่เกิดอุบัติเหตุหลังจากการดื่มแอลกอฮอล์ หรือสารที่คล้ายกัน และมีปริมาณความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในลมหายใจเกินกว่าที่กำหนดไว้ตามระเบียบการจราจร

#### 4.3 การเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นในระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law System)

ในส่วนนี้ผู้เขียนได้ศึกษาการระบบการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน และการเรียกคืนค่าเสียหายที่ได้จ่ายไปจากกองทุนในประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายแบบจารีตประเพณีโดยจะได้กล่าวต่อไปนี้

##### 4.3.1 การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในประเทศอังกฤษ

###### 4.3.1.1 ความเป็นมาและหลักการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

ภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 อัตราความต้องการในการใช้รถยนต์เพิ่มมากขึ้น จากสถานะสงครามและสถานะเศรษฐกิจได้มีการสร้างถนน โรงงานผลิตรถยนต์ วางผังเมืองเพื่อรองรับปัญหาการจราจรต่างๆ เมื่อมีการใช้รถยนต์จำนวนมาก ปริมาณการเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้นตามไปด้วย ทั้งได้มีผู้ได้รับบาดเจ็บ เสียชีวิต ทูพลภาพ จำนวนมาก รัฐบาลจึงได้ตราพระราชบัญญัติประกาศบังคับใช้ คือ Road Traffic ซึ่งกฎหมายฉบับดังกล่าวนี้ได้มีการปรับปรุงแก้ไขให้ดีขึ้นและสามารถคุ้มครองประโยชน์ของผู้ประสบภัยจากรถให้ได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่เหมาะสมกับความเสียหายที่ได้รับ โดยกฎหมายได้บัญญัติกำหนดเงื่อนไขที่ต้องมีในกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ในลักษณะของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ รถทุกคันต้องจัดให้มีการประกันภัยเว้นแต่จะเป็นรถที่ได้รับการยกเว้นตามกฎหมาย และตามกฎหมายถือว่าการใช้หรือยินยอมให้ใช้ยานยนต์โดยปราศจากการเอาประกันภัยหรือการวางหลักประกัน เป็นความผิดทางอาญา<sup>35</sup>

กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์จะมีลักษณะพื้นฐาน คือ

1. ออกโดยผู้รับประกันภัยที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมาย
2. ต้องประกันภัยต่อความรับผิดที่เกิดขึ้น โดยหรือเกิดจากการใช้รถโดยผู้เอาประกันภัย หรือบุคคลอื่นที่ได้ระบุไว้ในกรมธรรม์ อันเป็นผลทำให้บุคคลภายนอกได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต

<sup>35</sup> ธานี วรภัทร์. “การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ.” รายงานผลการวิจัยมหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต 2545. หน้า 29

4.3.1.2 สาเหตุสำคัญของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับรถที่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย<sup>36</sup>

ตาม Road Traffic Act 1988 มาตรา 185 “รถ” หมายถึง ยานพาหนะอันเคลื่อนที่ได้โดยเครื่องจักรเพื่อใช้บนถนน และตามระเบียบข้อบังคับ Road Traffic :Motor Vehicles (Compulsory Insurance) Regulations 2003 ซึ่งบังคับใช้ในปี 2003 ให้คำนิยาม “รถ” หมายถึง รถยนต์ใดๆ ที่ใช้สำหรับการเดินทางบนบกและเคลื่อนที่ได้โดยพลังงานกล และต้องไม่ได้วิ่งบนรางหรือรฟพ่วง หรือทั้งสองอย่าง รถตามความหมายทั้งสองเป็นรถที่ต้องจัดให้มีการประกันภัยความรับผิดชอบ

รถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัยความรับผิดชอบ ตาม มาตรา 144 แห่ง Road Traffic Act 1988 ได้แก่

(1) รถที่เจ้าของรถได้มีการวางหลักประกันจำนวน 500,000 ปอนด์<sup>37</sup> ไว้กับ Accountant General of the Supreme Court และการใช้รถอยู่ภายใต้การควบคุมของเจ้าของรถ (จำนวนเงินแก้ไขโดย Road Traffic Act 1991)

(2) รถยนต์ของขององค์กรบริหารส่วนท้องถิ่นในอังกฤษหรือเวลส์ องค์กรบริหารส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานภายในเมืองลอนดอน

(3) รถยนต์ของชนชาติหรือหมู่เกาะในสกอตแลนด์

(4) รถยนต์ของคณะกรรมการร่วมมือระหว่าง อังกฤษ เวลส์ รวมทั้งสกอตแลนด์

(5) รถขององค์กรตำรวจซึ่งใช้ในการปฏิบัติตามหน้าที่ตำรวจ

(6) รถยนต์ที่อยู่ระหว่างการเดินทางไปตู้เรืออับปางตาม Part 6 Merchant Shipping Act 1894

(7) รถยนต์ตามความมุ่งหมายของ Section 166(2)b Army or Air Force Act 1955. หรือพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับ Army or Air Force Act 1955.

(8) รถยนต์ที่เลขานุการของรัฐมนตรีให้กับบุคคลใดๆ ใช้เมื่อจำเป็นตาม National Health Service Act 1977

(9) รถยนต์ที่เลขานุการของรัฐมนตรีให้กับองค์กรท้องถิ่นใดๆ องค์กรการศึกษา องค์กรการกุศล ใช้ตามข้อตกลงในสกอตแลนด์ ตาม National Health Service (Scotland) Act 1978

(10) รถที่มีสภาพไม่สมบูรณ์

<sup>36</sup> Office of Public Sector Information (OPSI). (2013). *Road Traffic :Motor Vehicles (Compulsory Insurance) Regulations 2003* Retrieved from <http://www.opsi.gov.uk>

<sup>37</sup> อัตราแลกเปลี่ยนเงิน 1 ปอนด์ เท่ากับ 54.49 บาท ณ วันที่ 3 มกราคม 2557

(11) รถของสถาบันพระมหากษัตริย์

(12) รถยนต์ของ London Transport Executive ที่อยู่ในความดูแลของเจ้าของรถ

(13) รถราง เฉพาะที่มีกฎหมายอนุญาตให้ใช้ได้

(14) เครื่องตัดหญ้าที่บังคับโดยคนเดินเท้า<sup>38</sup>

และตาม Road Traffic Act 1988 มาตรา 185 “รถพ่วง” หมายถึง ยานพาหนะที่ต้องถูกลากโดยรถที่มีเครื่องจักรกล มาตรา 192 แห่งกฎหมายดังกล่าวให้ความหมายคำว่า “ถนน” หมายถึง ทางหลวงหรือถนนและถนนอื่นๆ ที่ประชาชนสามารถเข้าถึง รวมถึงสะพานที่รถวิ่งข้ามได้

#### **บุคคลผู้มีหน้าที่ต้องจัดให้มีการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ**

ตาม Road Traffic Act 1988 มาตรา 143 กำหนดให้ “ผู้ใช้รถ (User)” เป็นผู้มีหน้าที่ต้องจัดทำประกันความรับผิด และกฎหมายจะคุ้มครองความเสียหายต่อชีวิต การบาดเจ็บ ทุพพลภาพ และคุ้มครองถึงความเสียหายที่เกิดกับทรัพย์สิน แต่เมื่อในอดีต Road Traffic Act 1930 กฎหมายจะคุ้มครองเฉพาะความเสียหายต่อชีวิต การบาดเจ็บ ทุพพลภาพ แต่จะไม่คุ้มครองถึงความเสียหายที่เกิดกับทรัพย์สิน ในประเทศอังกฤษมองว่ามูลค่าความเสียหายของทรัพย์สินที่เกิดจากอุบัติเหตุรถยนต์มีจำนวนที่น้อย ผู้ขับขี่สามารถรับภาระค่าใช้จ่ายความเสียหายของทรัพย์สินเองได้<sup>39</sup>

หลักการของสัญญาประกันภัย สัญญาประกันภัยจะสมบูรณ์ก็ต่อเมื่อผู้เอาประกันภัยได้เข้าทำสัญญากับผู้รับประกันภัยที่มีอำนาจและจะมีผลผูกพันตามกฎหมายเมื่อผู้รับประกันภัยได้เข้าทำสัญญากับผู้รับประกันภัยที่มีอำนาจและจะมีผลผูกพันตามกฎหมายเมื่อผู้รับประกันภัยได้ส่งมอบกรมธรรม์แล้ว เว้นแต่การประกันภัยนั้นเกิดขึ้นจาก กลฉ้อฉล ลักลอบ หรือผู้เอาประกันภัยไม่เปิดเผยความจริง และผู้รับประกันภัยจะปฏิเสธความรับผิดของตนที่มีต่อผู้เอาประกันภัยได้ก็ต่อเมื่อได้มีการบอกล้างโดยอ้างเหตุแห่งความไม่สมบูรณ์ของสัญญาประกันภัยนั้นแล้ว ซึ่งก่อนการบอกล้างผู้รับประกันภัยจะอ้างเหตุดังกล่าวขึ้นต่อสู้กับบุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายไม่ได้จะต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนไปโดยที่ผู้รับประกันภัยสามารถเรียกคืนได้จากผู้เอาประกันภัยภายหลังได้<sup>40</sup>

สิทธิของผู้เสียหายที่มีต่อผู้รับประกันภัย ตาม “Third Parties (Rights Against Insurers) Act 1930” ซึ่งมีการแก้ไขเพิ่มเติมในปี ค.ศ.2001 ถ้าผู้เสียหายได้รับความเสียหายจากผู้เอาประกันภัย ผู้เสียหายสามารถฟ้องผู้รับประกันภัยเองได้ และผู้รับประกันภัยมีความรับผิด

<sup>38</sup> ธานี วรภัทร์. (2545). การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ. (รายงานผลการวิจัย). มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต. หน้า 31

<sup>39</sup> ธานี วรภัทร์. แหล่งเดิม. หน้า 32

<sup>40</sup> ธานี วรภัทร์. แหล่งเดิม. หน้า 32

ต่อผู้เสียหายโดยตรง ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยตกเป็นบุคคลล้มละลายแล้วผู้เสียหายไม่อาจฟ้องผู้เอาประกันภัยที่ล้มละลายเพื่อขอรับความคุ้มครองของผู้รับประกันภัยได้ ผู้เสียหายต้องไปใช้สิทธิเรียกร้องขอรับชำระหนี้ร่วมกับเจ้าหนี้ของผู้เอาประกันภัยรายอื่น แต่ตาม Third Parties (Rights Against Insurers) Act 1930 ถ้าผู้เอาประกันภัยถูกศาลพิพากษาให้เป็นบุคคลล้มละลายก็ให้ออนสิทธิตามสัญญาประกันภัยของผู้เอาประกันภัยโอนไปยังผู้เสียหาย ผู้เสียหายจึงมีสิทธิฟ้องผู้รับประกันภัยโดยตรง<sup>41</sup> เช่น รถยนต์ชนบุคคลที่สามได้รับบาดเจ็บ ซึ่งรถยนต์ได้ทำประกันภัยรถยนต์ไว้กับบริษัทประกันภัย แต่บริษัทประกันภัยถูกศาลพิพากษาล้มละลาย บุคคลที่สามก็ได้รับโอนสิทธิจากผู้เอาประกันภัยในการฟ้องบริษัทผู้รับประกันภัยได้เอง และยังจำกัดสิทธิของผู้รับประกันภัยห้ามผู้รับประกันภัยยกข้อต่อสู้หรือเงื่อนไต่ถามกรรมธรรม์ที่ตกลงกันไว้ระหว่างผู้รับประกันภัยกับผู้เอาประกันภัยขึ้นเป็นข้อต่อสู้กับผู้ได้รับความเสียหายเพื่อให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นความรับผิดที่มีต่อผู้ได้รับความเสียหายไม่ได้<sup>42</sup>

#### 4.3.1.3 กองทุน Motor Insurers' Bureau (M.I.B)

ในสหราชอาณาจักร ซึ่งเป็นการรวมตัวกันของ 4 แคว้น คือ อังกฤษ สกอตแลนด์ เวล และไอร์แลนด์เหนือ นั้นการประกันภัยรถยนต์มีการจัดตั้งกองทุนประกันภัยรถยนต์ ซึ่งมีฐานะเป็นนิติบุคคล<sup>43</sup> เรียกว่า Motor Vehicle Insurance Fund ทำหน้าที่บริหารจัดการ การจ่ายค่าสินไหมทดแทนความเสียหายอันเกิดจากรถยนต์ และมีการจัดตั้งสำนักงานเรียกว่า Motor Insurers' Bureau. โดยใช้คำย่อว่า M.I.B ก่อตั้งในปี ค.ศ. 1994 โดยมีบทบาทในการทำข้อตกลงกับรัฐบาลในการเรียกร้องค่าชดเชยจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการเกิดอุบัติเหตุเนื่องมาจากรถยนต์ที่ไม่มีประกันภัยหรือไม่ทราบตัวผู้กระทำความผิด

1) การจ่ายเงินช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากรถ กองทุน Motor Insurers' Bureau (M.I.B.) จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยพิจารณาเป็นรายๆ ไป ที่ได้รับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย โดยค่าหักค่าธรรมเนียมในการดำเนินการ การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนใช้หลักไม่ต้องพิสูจน์ความรับผิด (No-Fault) ซึ่งจะคุ้มครองความเสียหายกรณี เสียชีวิต และ การได้รับบาดเจ็บ ทุพพลภาพ

<sup>41</sup> The Law Commission.(2013). *The Law Commission is the statutory independent body created by the Law Commissions Act 1965 to keep the law under review and to recommend reform where it is needed.* Retrieved from <http://www.lawcom.gov.uk>

<sup>42</sup> ธานี วรภัทร์. แหล่งเดิม. หน้า 32

<sup>43</sup> Motor Vehicle Insurance Fund . (2013). *MIB claims* . Retrieved from <http://www.rcsolicitors.co.uk/RTA-claims/RTA/RTA-liability/mib-claims.htm>

รวมความเสียหายต่อทรัพย์สินด้วย Motor Insurers' Bureau (M.I.B.) จะจ่ายค่าชดเชยให้กับผู้ที่ได้รับความเสียหายเนื่องมาจากรถ ยกเว้นในกรณีที่ผู้เสียหายที่เป็นเจ้าของรถซึ่งไม่ได้จัดให้มีประกันภัยหรือรถถูกใช้โดยมิได้รับความยินยอมจากเจ้าของรถ หรือถูกขโมย M.I.B. มีสิทธิที่จะปฏิเสธไม่จ่ายเงินชดเชยให้กับบุคคลดังกล่าว โดย M.I.B. จะจ่ายเงินชดเชยให้กรณีผู้เสียหายไม่ได้รับค่าสินไหมทดแทนจากผู้กระทำผิดทั้งหมดหรือแต่บางส่วน ซึ่งมีสาเหตุดังต่อไปนี้

- (1) รถยนต์ไม่ได้มีการทำประกันภัยไว้ (Uninsured Drivers Agreement)
- (2) ผู้ขับขี่ขับชนผู้เสียหายแล้วหนีไป (Untraced Drivers Agreement)
- (3) ผู้ขับขี่เป็นชาวต่างชาติและลงทะเบียนสิทธิระบบ Green Card ไว้ (Green Card System)

ผู้เอาประกันภัยทุกคนภายใต้สัญญาประกันภัยความรับผิดฯ แห่ง Road Traffic Act 1988 ต้องเป็นสมาชิกของ กองทุน Motor Insurers' Bureau และต้องชำระเงินส่วนหนึ่งให้แก่กองทุนด้วย กองทุน Motor Insurers' Bureau มีหน้าที่ชดเชยทั้งความเสียหายแก่ร่างกาย และทรัพย์สินของผู้เสียหาย จากอุบัติเหตุรถยนต์ที่ผู้เสียหายไม่สามารถเรียกร้องจากผู้ใดได้ ไม่ว่าอุบัติเหตุจะเกิดบนท้องถนนหรือสถานที่สาธารณะ และกองทุน Motor Insurers' Bureau ยังมีหน้าที่ชดเชยในกรณีที่ผู้ขับขี่เป็นชาวต่างประเทศและมีลงทะเบียนสิทธิในระบบ Green Card ไว้ด้วย ในกรณีที่ผู้ขับขี่ขับชนผู้เสียหายแล้วหนีไปตาม The Untraced Drivers' Agreement 2003 กำหนดให้ผู้เสียหายสามารถเรียกร้องค่าชดเชยแก่ทรัพย์สินได้อีกด้วย หากอุบัติเหตุที่เกิดหลัง 14 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 2003<sup>44</sup>

ผู้เสียหายมีหน้าที่ต้องแจ้งความต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจ และผู้เสียหายสามารถยื่นคำร้องขอรับค่าชดเชยต่อ กองทุน Motor Insurers' Bureau ได้โดยตรง ซึ่งผู้เสียหายอาจยื่นขอรับค่าชดเชยโดยผ่านระบบอินเทอร์เน็ตหรือผ่านเจ้าหน้าที่ในสำนักงานท้องถิ่น ผู้เสียหายต้องเรียกร้องค่าชดเชยกรณีความเสียหายต่อทรัพย์สินต้องขอรับภายใน 9 เดือนนับแต่วันที่เกิดเหตุ และต้องถูกหักค่าเสียหายส่วนแรกจำนวน 300 ปอนด์ และกรณีค่ารักษาพยาบาลต้องเรียกร้องภายใน 3 ปีนับแต่วันที่เกิดเหตุ

2) การเรียกคืนเงินที่จ่ายจากกองทุน Motor Insurers' Bureau (M.I.B.) ในแต่ละแคว้นนั้นจะมีข้อตกลง (AGREEMENT) กับกองทุน (M.I.B.) ว่า เมื่อกองทุนจ่ายค่าสินไหมทดแทนไปแล้ว กองทุนรับจะช่วงสิทธิของผู้เสียหายไปเรียกจากเอาจากผู้ก่อความเสียหาย ซึ่งเป็นผู้ต้องรับผิดชอบ

<sup>44</sup> Motor Insurers' Bureau. (2013). *The Motor Insurers' Bureau*. Retrieved from <http://www.mib.org.uk>



ได้<sup>45</sup> หากเป็นกรณีชนแล้วหนี หรือเป็นกรณีที่อุบัติเหตุที่นั้นเกิดจากความจงใจของผู้ประสบภัยเองก็ดี ภายหลังกองทุน Motor Insurers' Bureau (M.I.B) ทราบตัวผู้ที่ต้องรับผิดชอบแล้ว กองทุนจะดำเนินการติดตามไล่เบี้ยเรียกคืนเงินที่ได้จ่ายจากกองทุน พร้อมกับค่าใช้จ่ายต่างๆ คืนกลับมาตามกฎหมาย ทั้งนี้การดำเนินการของ M.I.B อาจดำเนินการโดยกองทุน (M.I.B.) เอง หรืออาจให้ผู้รับมอบอำนาจจากกองทุน เช่น บริษัท ติดตามหนี้สิน นักสืบเอกชน หรือ สำนักงานทนายความ ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากกองทุน (M.I.B.) เข้าดำเนินการติดตามไล่เบี้ยเรียกคืนแทนก็ได้<sup>46</sup>

#### 4.3.2 การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในแคนาดา

##### 4.3.2.1 ความเป็นมาและการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

แคนาดาเป็นสหพันธรัฐที่ประกอบด้วย 10 รัฐ (provinces) และ 3 ดินแดน (territories) มีความแตกต่างกันระหว่างรัฐ และดินแดน คือแต่ละรัฐของแคนาดานั้นได้รับมอบอำนาจจากบทบัญญัติในกฎหมายรัฐธรรมนูญแคนาดาโดยตรง ในขณะที่ดินแดนของแคนาดาจัดตั้งขึ้นโดยกฎหมายของสหพันธรัฐ ดังนั้น รัฐบาลสหพันธรัฐจึงมีอำนาจโดยตรงในการควบคุมดินแดน ส่วนรัฐบาลของรัฐนั้นจะมีอำนาจและสิทธิในการปกครองตนเองรวมถึงออกกฎหมายควบคุมเป็นของรัฐนั้นๆเองด้วย การประกันภัยภาคบังคับในแคนาดาในแต่ละรัฐนั้นจึงมีความแตกต่างกันออกไปตามที่รัฐบาลของรัฐนั้นจะออกกฎหมาย ในประเทศแคนาดารัฐที่มีกฎหมายให้ต้องทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับคือ รัฐบริติชโคลัมเบีย รัฐซัสแคต รัฐแมนิโทบา และรัฐควิเบก แต่ในรัฐอื่นนั้นกฎหมายการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับยังถูกปฏิเสธในรัฐบาลของรัฐนั้นๆอยู่ โดยการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับนั้นจะดำเนินการโดยรัฐบาลเป็นเจ้าของ และเป็นผู้ดำเนินการในระบบประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

##### 4.3.2.2 กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถในแคนาดา

กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในประเทศแคนาดานั้นมีลักษณะเป็นบริษัทเอกชน มีการดำเนินการควบคุมดูแลและบริหารงานโดยรัฐบาล โดยในรัฐควิเบกมีการจัดตั้งกองทุนในชื่อว่า Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) ตามกฎหมาย Loi sur l'assurance automobile ข้อที่ 149.10<sup>47</sup> กำหนดให้จ่ายเงินให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถกรณีดังนี้

<sup>45</sup> ธานี วรภัทร์. แหล่งเดิม. หน้า 33

<sup>46</sup> Motor Insurers' Bureau. (2013). *Agreements of Motor Insurers' Bureau (M.I.B)*.

Retrieved from <http://www.mib.org.uk/Downloadable+Documents/en/Agreements/>

<sup>47</sup> Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) .(2013). *Loi sur l'assurance automobile*. Retrieved from <http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/>

1. ผู้ประสบภัยยังไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหาย หรือได้รับแล้วแต่ยังไม่เต็มจำนวนความเสียหาย

2. ไม่ทราบว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย แต่ทั้งนี้กองทุนจะไม่จ่ายค่าชดเชยใดๆ ในกรณีที่<sup>48</sup>
  - ก. เป็นผู้ขับขี่รถในขณะที่ใบอนุญาตขับขี่ถูกระงับ
  - ข. รถที่ใช้ขั้วนั้น ไม่มีการประกันภัยภาคบังคับ
  - ค. ไม่ได้มีการลงทะเบียนเสียภาษี หรือค่าธรรมเนียม
  - ง. มีการประกันภัยไว้แล้วสำหรับทรัพย์สินที่ได้รับความเสียหาย

#### 4.3.2.3 การเรียกคืนเงินที่จ่ายไปจากกองทุน

ในรัฐแมนิโทบากำหนดไว้ใน The Manitoba Public Insurance Corporation Act ข้อที่ 26 (1)<sup>49</sup> ให้กองทุน Manitoba Public Insurance (MPI or MPIC) เมื่อได้จ่ายเงินชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยแล้ว กองทุนจะรับช่วงสิทธิ และจะถือว่ากองทุนเป็นผู้รับโอนสิทธิทั้งหมดในการเรียกคืนค่าเสียหายเอาจากบุคคลผู้ที่จะต้องรับผิดชอบ ในความเสียหาย ที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต และในข้อที่ 26 (2) กำหนดให้การรับช่วงสิทธินั้นจะเกิดขึ้นเมื่อมีการจ่ายเงินชดเชยให้แก่ผู้ประสบภัยแล้ว และบุคคลที่ก่อให้เกิดความเสียหายเป็นผู้ที่มีความผิดดังนี้

1. ไม่มีคุณสมบัติที่จะขับรถได้
2. ไม่มีใบอนุญาตขับขี่
3. ขับรถนั้นโดยไม่ได้ความยินยอมจากเจ้าของรถ
4. ขับรถโดยการลากจูงรถพ่วง โดยไม่ได้จดทะเบียนรถพ่วงตามกฎหมาย
5. ขับรถขณะขณะเมาสุรา หรือยาเสพติด

และในข้อที่ 39(8) กำหนดความรับผิดชอบของเจ้าของรถ ในกรณีที่กองทุนได้มีการจ่ายเงินใดๆ ให้กับบุคคลที่เกิดความเสียหาย ในรัฐแมนิโทบา แม้ว่าการจ่ายเงินค่าชดเชยจะยังไม่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของรถ หรือคนขับรถนั้นก็ตาม เจ้าของรถหรือคนขับต้องชำระเงินดังกล่าวคืนให้แก่กองทุน

ในรัฐควิเบกกำหนดไว้ใน Loi sur l'assurance automobile ข้อที่ 149.10 อนุที่ 2 กำหนดให้กองทุน Société de l'assurance automobile รับช่วงสิทธิเมื่อได้จ่ายค่าเสียหายให้แก่

<sup>48</sup> Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). (2013). *Montant des indemnités* Retrieved from [http://saaq.gouv.qc.ca/victime/delict\\_fuite/indemnite.php](http://saaq.gouv.qc.ca/victime/delict_fuite/indemnite.php)

<sup>49</sup> Manitoba Public Insurance (MPI or MPIC). (2013). *The Manitoba Public Insurance Corporation Act 1971*. Retrieved from <http://web2.gov.mb.ca/laws/statutes/ccsm/p215e.php>

ผู้ประสบภัยแล้ว สามารถดำเนินการเข้าไปแทรกแซงในอุบัติเหตุต่างๆ ได้ ทั้งนี้เช่นการติดตามผลคดีหาตัวผู้ต้องรับผิดชอบ การติดตามทรัพย์สินหรือเข้าทำสัญญาประนีประนอมกับผู้ที่จะต้องรับผิดชอบ

กล่าวโดยสรุปจะเห็นได้ว่าการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ในแต่ละประเทศนั้นมีความแตกต่างกัน ไปตามจุดมุ่งหมายของกฎหมายของแต่ละประเทศ ซึ่งผู้เขียนได้สรุปข้อสาระสำคัญต่างๆ ไว้ตามตารางสรุปด้านล่างเพื่อจะได้นำไปศึกษาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับมาตรการการประกันภัยภาคบังคับและการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นของประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในบทต่อไป

**ตารางที่ 4.2** ตารางเปรียบเทียบข้อแตกต่างด้านการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับและการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นในต่างประเทศ

ประเทศ	ประเทศไทย	ประเทศญี่ปุ่น	สาธารณรัฐจีน(ไต้หวัน)	ประเทศอังกฤษ	ประเทศแคนาดา
ความเป็นนิติบุคคล	X	√	√	√	√
รับผิดชอบต่อทรัพย์สิน	X	X	X	√	√
รับประกันภัยโดยรัฐ	X	X	X	√	√
ไล่เบี้ยเมื่อทราบผลพิสูจน์ความรับผิดชอบ	X	√	√	√	√
ให้เอกชนไล่เบี้ยแทน	X	X	X	√	√

## บทที่ 5

### ปัญหา และวิเคราะห์ปัญหาในการเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้น ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2535

จากที่ผู้เขียนได้ศึกษาและอธิบายไว้ในบทที่ 2 และบทที่ 3 สรุปพื้นฐานของกฎหมายได้ว่า เนื่องจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2535 เป็นกฎหมายพิเศษที่มีความแตกต่างนอกเหนือไปจากหลักกฎหมายประกันค้ำจุนหรือการประกันภัยรถยนต์ บทบัญญัติหลายมาตรายังคงมีความหมายที่ไม่ชัดเจน และบางบทบัญญัติมีความหมายที่ขัดแย้งหรือไม่สอดคล้องกัน ทำให้เกิดปัญหาในการตีความและความสับสนแก่ประชาชน หรือแม้แต่เจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายเองก็ยังมี การตีความหรือใช้กฎหมายที่ขัดแย้งกัน

ผู้เขียนจึงทำการศึกษาปัญหาตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2535 จำนวน 4 ประเด็นปัญหา คือ ปัญหาการตีความในการไล่เบี้ยเรียกคืนกรณีที่ เจ้าของรถซึ่งมิได้จัดให้มีการประกันภัยภาคบังคับถือเป็นผู้ประสบภัยตามกฎหมายหรือไม่ การใช้สิทธิไล่เบี้ยกรณีรถไม่จัดทำประกันภัย หรือกรณีรถของราชการก่อให้เกิดความเสียหาย และฐานะตามกฎหมายของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถปัญหาดังกล่าว ผู้เขียนได้ศึกษาและวิเคราะห์ปัญหา โดยกล่าวรายละเอียดไว้ในแต่ละหัวข้อปัญหา ดังต่อไปนี้

#### 5.1 ปัญหาความไม่ชัดเจนของกฎหมาย กรณีเจ้าของรถซึ่งมิได้จัดให้มีการประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค และเป็นฝ่ายประมาทจะถือว่าเป็น “ผู้ประสบภัย” ตามกฎหมาย หรือไม่

จากการที่ผู้เขียนได้ศึกษาค้นคว้าแล้วพบว่าตามพื้นฐานของกฎหมาย เดิมพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2535 ที่ผ่านการตรวจพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกาแล้ว คำว่า “ผู้ประสบภัย” หมายความว่าเฉพาะบุคคลภายนอกเท่านั้น ไม่รวมถึงเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ผู้ขับขี่รถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย บุคคลในครอบครัวของเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และลูกจ้างของเจ้าของรถดังกล่าว ทว่าคณะรัฐมนตรีได้มีมติให้แก้ไขเพิ่มเติมคำนิยาม “ผู้ประสบภัย” เสียใหม่ ให้หมายความรวมถึงบุคคลทุกคนที่ได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยอันเกิดจากรถ โดยไม่มีการแก้ไขเพิ่มเติมมาตราอื่น ๆ ให้สอดคล้องกัน แล้วส่ง

ร่างที่แก้ไขเพิ่มเติมแล้วเข้าสู่การพิจารณาของสภานิติบัญญัติแห่งชาติทำหน้าที่รัฐสภา ซึ่งสภานิติบัญญัติแห่งชาติก็ไม่ได้แก้ไขเพิ่มเติมบทมาตราที่เกี่ยวข้องกันเพื่อให้สอดคล้องกันแต่ประการใด

เมื่อพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ฯ มีผลใช้บังคับ ได้มีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ซึ่งได้รับยกเว้นตามกฎหมายไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยเป็นระยะเวลาหนึ่งปีหกเดือนไปเกิดอุบัติเหตุเอง เช่น ล้มคว่ำเอง หรือชนต้นไม้ เป็นต้น ได้ไปร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุน ซึ่งกองทุนได้พิจารณาเห็นว่าผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตนเองดังกล่าวเข้าลักษณะเป็น “ผู้ประสบภัย” ตามคำนิยามในมาตรา 4 จึงได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยโดยอาศัยบทบัญญัติในมาตรา 23 (6)

เมื่อได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ขับขี่ที่เป็นผู้ประสบภัยไปแล้ว ได้เกิดปัญหาว่ากองทุนจะเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายไปแล้วนั้นคืนได้จากผู้ใด เนื่องจากเจ้าของรถกับผู้ประสบภัยอาจเป็นคน ๆ เดียวกันก็ได้ หรือแม้ว่าจะเป็นบุคคลอื่นเป็นผู้ขับขี่รถไปเกิดอุบัติเหตุทำให้ตนเองได้รับความเสียหาย แต่ในกรณีนี้เจ้าของรถไม่ได้เป็นผู้ก่อความเสียหาย และรถนั้นเป็นรถที่ยังอยู่ในช่วงระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย เจ้าของรถจึงยังไม่มีหน้าที่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย

กรมการประกันภัยจึงได้มีหนังสือหารือไปยังสำนักงานอัยการสูงสุดในฐานะที่พนักงานอัยการเป็นผู้ฟ้องคดีเรียกเงินคืนกองทุน ว่าในกรณีดังกล่าวกองทุนมีหน้าที่ต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยที่เป็นผู้ขับขี่ดังกล่าวหรือไม่ และหากต้องจ่ายเมื่อจ่ายแล้วจะเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายไปคืนจากผู้ใด

กรมการประกันภัย จึงได้มีหนังสือหารือไปยังสำนักงานอัยการสูงสุดในฐานะที่พนักงานอัยการเป็นผู้ฟ้องคดีไล่เบี้ยเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนแก่กองทุน และหลังจากที่ได้รับหนังสือตอบข้อหารือจากสำนักงานอัยการสูงสุดแล้ว กรมการประกันภัยได้มีหนังสือหารือไปยังสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาด้วยอีกทางหนึ่ง จะเห็นได้ว่าทั้งสองหน่วยงานมีความเห็นในปัญหาข้อกฎหมายดังกล่าวไปในทางที่แตกต่างกันและขัดแย้งกันดังนี้

#### 1. สำนักงานอัยการสูงสุดได้พิจารณาแล้วมีความเห็นสรุปได้ว่า

(1.1) พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ฯ มีเจตนารมณ์ที่จะคุ้มครองผู้ประสบภัยให้ได้รับการชดเชยค่าเสียหายจากการประกันภัย จึงได้บัญญัติให้เจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยไว้กับบริษัทประกันภัย เพราะหากไม่มีการประกันภัยแล้ว ผู้ประสบภัยมักไม่ได้รับชดเชยค่าเสียหายหรือได้รับชดเชยค่าเสียหายแต่มักไม่คุ้มกับความเสียหายที่ได้จริง และหากผู้ประสบภัยจะใช้สิทธิทางแพ่งเรียกร้องค่าเสียหายก็ต้องใช้เวลาดำเนินคดียาวนาน

(1.2) จากเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติฉบับนี้ เห็นได้ว่าผู้ประสบภัยต้องมีสิทธิได้รับชดเชยค่าเสียหายจากผู้ก่อความเสียหายหรือผู้ต้องรับผิดชอบหรือร่วมกับผู้ก่อความเสียหายเสียก่อน แต่ไม่ได้รับชดเชยเลยหรือได้รับชดเชยไม่คุ้มกับความเสียหายที่เกิดขึ้น ดังนั้นในกรณีที่ผู้ประสบภัยขับรถไปเกิดอุบัติเหตุโดยความประมาทเลินเล่อของตนเอง ย่อมไม่มีสิทธิได้รับชดเชยจากบุคคลใดได้

(1.3) การที่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถฯ มาตรา 35 บัญญัติให้ผู้ประสบภัยต้องยื่นสำเนาประจำวันในคดีของพนักงานสอบสวนมาพร้อมกับการยื่นคำขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ย่อมแสดงให้เห็นว่าต้องเป็นกรณีที่ผู้ประสบภัยถูกบุคคลอื่นก่อให้เกิดความเสียหาย ทั้งนี้เพราะการก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตนเองไม่เป็นความผิดในทางอาญา พนักงานสอบสวนจะไม่สามารถลงบันทึกประจำวันในคดีได้

ด้วยเหตุผลดังกล่าวจึงไม่จำเป็นต้องพิจารณาว่า กรมการประกันภัยจะสามารถเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นจากบุคคลใดได้ กรมการประกันภัยจึงได้มีหนังสือหารือปัญหาดังกล่าวไปยังสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาอีกทางหนึ่ง เพราะเห็นว่า บุคคลดังกล่าวแม้ไม่มีคู่กรณีแต่ก็ถือเป็นผู้ประสบภัยตามบทนิยามในมาตรา 4 ซึ่งตามมาตรา 23 (6) แห่งพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถที่ได้รับยกเว้นตามมาตรา 8 (4) ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการเยียวยาในเบื้องต้นก่อน โดยไม่ต้องรอพิสูจน์ความรับผิด

2. คณะกรรมการกฤษฎีกา (กรรมการร่างกฎหมาย คณะที่ 2) ได้พิจารณาปัญหาดังกล่าวแล้ว มีความเห็นสรุปได้ว่า

(2.1) พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีเจตนารมณ์ที่จะให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยให้ได้รับการชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันท่วงที กล่าวคือ ผู้ใดก็ตามซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยเนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทาง ฯลฯ ย่อมเป็น “ผู้ประสบภัย” ตามคำนิยามในมาตรา 4 และถ้าอันตรายนั้นเข้ากรณีตามที่มาตรา 23 ระบุไว้ก็ให้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุน และการจ่ายนั้นก็ต้องกระทำให้เสร็จภายใน 7 วัน โดยไม่ต้องรอพิสูจน์ความรับผิดตามมาตรา 25 และพระราชบัญญัตินี้เป็นกฎหมายพิเศษเกี่ยวกับสวัสดิการสังคม ที่บังคับให้มีการช่วยเหลือในเบื้องต้นอันได้แก่ค่าปลงศพหรือค่ารักษาพยาบาลเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยโดยไม่ต้องคำนึงว่าผู้ใดเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย ดังนั้นสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจึงมีหน้าที่ต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามกรณีที่ขอหารือ

(2.2) ในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้ประสบภัย สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีสิทธิเรียกให้ผู้ประสบภัยนั้นคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นได้ ตามนัยมาตรา 31 วรรคหนึ่ง พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

เห็นได้ว่าการที่หน่วยงานทั้งสองตีความกฎหมายเกี่ยวกับสิทธิของผู้ประสบภัยไม่เป็นไปในแนวทางเดียวกันนั้น เนื่องจากการแก้ไขเพิ่มเติมนิยามคำว่า “ผู้ประสบภัย” โดยมีได้เพิ่มเติมในบทมาตราร่างต่างๆ ทำให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายฉบับนี้เกิดความสับสน ไม่ชัดเจนและเกิดปัญหาในการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นต่อเจ้าหน้าที่ซึ่งเกี่ยวข้อง

ผู้เขียนได้พิจารณาแล้วเห็นว่าตามกฎหมายของต่างประเทศ ในสหราชอาณาจักร กองทุน Motor Insurers' Bureau (M.I.B.) หรือในรัฐควิเบก ประเทศแคนาดา กองทุน Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) นั้นได้วางหลักว่า “ผู้ประสบภัย” ไม่รวมไปถึง ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งมิได้จัดให้มีการประกันภัยไว้ตามกฎหมาย หากเกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้วบุคคลดังกล่าวจะไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหายจากกองทุนของรัฐ ซึ่งแตกต่างจากกฎหมายของทางด้านการประกันภัยซึ่งกำหนดให้ “ผู้ประสบภัย” ที่จะได้รับเงินชดเชยชั่วคราวจากรัฐนั้นรวมไปถึง ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งมิได้จัดให้มีการประกันภัยภาคบังคับไว้ด้วย ทั้งนี้ผู้เขียนได้ศึกษาเปรียบเทียบกับแนวทางของกฎหมายต่างประเทศข้างต้น ประกอบกับพิจารณาถึงเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 แล้วเห็นว่าพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ นั้นได้บัญญัติขึ้นมาเนื่องจากอุบัติเหตุจากรถในประเทศไทยได้ทวีจำนวนขึ้นในแต่ละปี เป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก โดยผู้ประสบภัยดังกล่าวไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหายหรือได้รับการชดเชยค่าเสียหายไม่คุ้มกับความเสียหายที่แท้จริง รัฐบาลจึงบัญญัติ กฎหมายดังกล่าว โดยมีเจตนามุ่งที่จะเยียวยาผู้ได้รับความเสียหาย เพื่อให้ได้รับการชดเชยค่าเสียหายและได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันทั่วถึง ในลักษณะที่เป็นสวัสดิสงเคราะห์ ดังนั้น จึงควรบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายให้มีความชัดเจนต่อไป

## 5.2 ปัญหาการไล่เบี้ยเอาค่าเสียหายเบื้องต้น คืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากรถ และผู้มีหน้าที่จ่ายเงินคืนกองทุนมิได้เป็นฝ่ายต้องรับผิดชอบ

ตามหลักการของกฎหมายเมื่อ กองทุนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุนในกรณี ตามมาตรา 23 เพราะเหตุที่เจ้าของรถมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตาม มาตรา 7 หรือมาตรา 9 กรณีที่เจ้าของรถไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน หรือกรณีที่บริษัทซึ่งรับประกันภัยรถตาม

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถฯ ค้นที่เกิดอุบัติเหตุ ไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นของกองทุนในกรณีดังกล่าว เป็นการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแทนเจ้าของรถหรือบริษัทแล้วแต่กรณี ด้วยเหตุนี้มาตรา 26 จึงได้บัญญัติให้นายทะเบียนมีอำนาจเรียกเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายไปคืนจากเจ้าของรถหรือบริษัทแล้วแต่กรณี รวมทั้งเงินเพิ่มในอัตราตามที่กำหนดคืนจากเจ้าของรถหรือบริษัทได้ ทั้งนี้ที่กองทุนดำเนินการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นไป โดยไม่ต้องรอให้การพิสูจน์ความรับผิดชอบเสร็จสิ้น เห็นได้ว่าบทบัญญัติของมาตรา 26 มีลักษณะแตกต่างจากการรับช่วงสิทธิตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ที่จะต้องรอผลพิสูจน์ความรับผิดชอบเสียก่อน

ถึงแม้ไม่มีบทบัญญัติในมาตรา 26 สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยก็สามารถจะรับช่วงสิทธิของผู้ประสบภัยไปไล่เบี้ยเอาากับเจ้าของรถหรือบริษัทได้โดยอาศัยบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 229 เพียงแต่การไล่เบี้ยในกรณีนี้จำเป็นต้องรอให้การพิสูจน์ความรับผิดชอบเสร็จสิ้นจนรู้ตัวบุคคลที่ต้องรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัยแล้ว และผู้ประสบภัยได้รับชดเชยค่าเสียหายตามที่เสียหายจริงแล้ว นายทะเบียนจึงจะสามารถใช้สิทธิไล่เบี้ยได้

การที่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 26 บัญญัติไว้ดังกล่าวก็เพื่อให้ นายทะเบียนสามารถเรียกเงินเพิ่มจากเจ้าของรถหรือบริษัทได้ ซึ่งโทษดังกล่าวเป็น โทษทางปกครอง ในทำนองเดียวกับการกำหนดค่าเสียหายที่ไม่เสียหาย หรือเสียหายไม่ครบถ้วนต้องเสียเงินเพิ่มตามที่บัญญัติไว้ในประมวลรัษฎากร กับทั้งเพื่อให้ นายทะเบียนสามารถไล่เบี้ยเอาากับเจ้าของรถหรือบริษัทได้ทันทีที่ได้มีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปแล้ว โดยไม่ต้องรอให้การพิสูจน์ความรับผิดชอบเสร็จสิ้นเสียก่อน

การให้อำนาจแก่นายทะเบียนดังกล่าวทำให้นายทะเบียนสามารถเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุนกลับคืนกองทุนได้โดยรวดเร็วกว่าการใช้สิทธิรับช่วงสิทธิตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งการรับช่วงสิทธิตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จะต้องรู้ตัวลูกหนี้ที่จะต้องรับผิดชอบหนี้ให้แก่เจ้าหนี้เสียก่อน และลูกหนี้ไม่ยอมใช้หนี้ให้แก่เจ้าหนี้หรือใช้หนี้ให้แก่เจ้าหนี้ไม่ครบจำนวนที่ต้องใช้ให้ หรือจะกล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือลูกหนี้ต้องตกเป็นผู้ผิดนัดแล้ว และบุคคลที่มีความผูกพันกับลูกหนี้ในอันจะต้องใช้หนี้ให้แก่เจ้าหนี้แทนลูกหนี้ได้เข้าใช้หนี้ให้แก่เจ้าหนี้ของลูกหนี้แล้ว สิทธิของบุคคลที่เข้าใช้หนี้ให้แก่เจ้าหนี้แทนลูกหนี้ในการที่จะเข้ารับช่วงสิทธิของเจ้าหนี้จึงจะเกิดขึ้นนับแต่เวลาที่ได้ใช้หนี้ให้แก่เจ้าหนี้จนเจ้าหนี้ได้รับชำระหนี้ครบถ้วนแล้ว ตามนัยแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 227



อย่างไรก็ตาม แม้บทบัญญัติในมาตรา 26 จะมีข้อคิดที่กล่าวแล้ว แต่ก็ยังมีข้อบกพร่อง กล่าวคือความในมาตรา 26 ที่ว่า “เมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามมาตรา 25 แล้ว ให้นายทะเบียนเรียกเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายไปคืนจากเจ้าของรถพร้อมทั้งเงินเพิ่มในอัตราร้อยละ 20 ความดังกล่าวสามารถแปลความได้ว่านายทะเบียนสามารถเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากเงินกองทุนคืนแก่กองทุนได้ทันที แม้การพิสูจน์ความรับผิดชอบไม่เสร็จสิ้นก็ตาม ทว่าบทบัญญัติดังกล่าวอาจมีปัญหาตามมาในภายหลังได้ ถ้าหากต่อมาผลการพิสูจน์ความรับผิดชอบเสร็จสิ้นแล้ว ปรากฏว่า ผู้ประสบภัยเป็นฝ่ายผิดเองเช่น ผู้ประสบภัยจงใจกระโดดให้รถทับเป็นเหตุให้เสียชีวิต หรือว่ารถคู่กรณีเป็นฝ่ายประมาทแต่เพียงฝ่ายเดียว กรณีเช่นนี้ เจ้าของรถย่อมไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายจากอุบัติเหตุดังกล่าว ต่อผู้ประสบภัย แต่หากเจ้าของรถได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พร้อมกับเงินเพิ่มในอัตราร้อยละยี่สิบคืนกองทุนไปแล้วตามคำสั่งของนายทะเบียน ที่มีคำสั่งให้เจ้าของรถส่งคืนเงินดังกล่าวคืนกองทุนทันทีที่กองทุนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไป โดยในขณะที่นายทะเบียนมีคำสั่งให้เจ้าของรถคืนเงินพร้อมกับเงินเพิ่มให้แก่กองทุนนั้นยังไม่ทราบว่าจะต้องรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัย ในกรณีอุบัติเหตุดังกล่าวหรือไม่ บทบัญญัติดังกล่าวจึงอาจที่จะก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมต่อเจ้าของรถที่มีได้เป็นฝ่ายประมาท และก่อให้เกิดความเสียหายได้ ทั้งยังเกิดปัญหาที่จะต้องพิจารณาต่อไปอีกก็คือ หากเจ้าของรถที่ใช้คืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นและเงินเพิ่มตามกฎหมายให้แก่กองทุนไปแล้วโดยที่ผลการพิสูจน์ความรับผิดชอบปรากฏในเวลาต่อมาว่าเขาไม่ต้องรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัย ในกรณีเช่นนี้เขาจะต้องเรียกเงินที่นายทะเบียนมีคำสั่งให้จ่ายคืนกองทุน เอาจากผู้ประสบภัยที่จงใจกระทำให้เกิดความเสียหายแก่ตนเอง หรือเรียกคืนเอาจากกับรถฝ่ายคู่กรณีที่เป็ฝ่ายประมาท ในกรณีที่เกิดจากการกระทำโดยประมาทของฝ่ายรถคู่กรณี หรือควรจะเรียกคืนเอาจากกองทุนที่เขาได้ส่งเงินคืนไป

ผู้เขียน ได้ศึกษาค้นคว้า และพิจารณาเปรียบเทียบการเรียกคืนเงินชดเชยที่จ่ายจากรัฐของต่างประเทศ ทั้งในส่วนทางด้านกฎหมายระบบลายลักษณ์อักษร (Civil law system) และด้านของกฎหมายจารีตประเพณี (Common law system) แล้วพบว่ากฎหมายของทั้ง 4 ประเทศที่ได้ศึกษาค้นคว้าไว้ในบทที่ 4 นั้น ไม่มีประเทศใดเลยที่วางหลักให้กองทุนดำเนินการเรียกเงินที่ได้จ่ายไปจากกองทุนของรัฐคืนได้ทันที ทันใด ที่ได้ดำเนินการจ่ายเงินดังกล่าวไป กฎหมายของทั้ง 4 ประเทศนั้น ใช้หลักการรับช่วงสิทธิ เมื่อกองทุนได้จ่ายไปแล้ว หากภายหลังทราบตัวผู้ต้องรับผิดชอบก็จะดำเนินการไล่เบี้ยตามหลักของการรับช่วงสิทธิของการประกันวินาศภัยทั่วไป เช่นในของสหราชอาณาจักร กองทุน Motor Insurers' Bureau (M.I.B.) หลังจากดำเนินการจ่ายเงินชดเชยให้ผู้เสียหายแล้วจะรับช่วงสิทธิในการติดตามไล่เบี้ยเอาจากผู้ต้องรับผิดชอบซึ่งก่อให้เกิดความเสียหาย หรือส่งเรื่องให้ผู้รับมอบอำนาจในแต่ละแคว้นดำเนินการติดตามไล่เบี้ยเงินดังกล่าวผู้ต้องรับผิดชอบซึ่งก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

ครั้งนั้น หรือในประเทศแคนาดา ประเทศญี่ปุ่น สาธารณรัฐจีน(ไต้หวัน) ก็ใช้หลักการรับช่วงสิทธิตามหลักของประกันวินาศภัยทั่วไปทั้งสิ้น ซึ่งแตกต่างกับกฎหมายของประเทศไทยที่บัญญัติไว้เป็นพิเศษในมาตรา 26 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ว่าให้นายทะเบียนสามารถเรียกเงินที่ได้จ่ายไป ในกรณี ตามมาตรา 23(1) เจ้าของรถไม่ได้จัดให้มีการประกันภัย และไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้กับผู้ประสบภัย หรือจ่ายไม่ครบจำนวน หรือ กรณีตามมาตรา 23 (5) บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น คืนจากเจ้าของรถ หรือบริษัทได้ทันทีทันใด หลังจากที่กองทุนได้ดำเนินการจ่ายให้กับผู้ประสบภัยไปแล้ว จึงเห็นว่าทบัญญัติดังกล่าวนั้นขัดต่อหลักการรับช่วงสิทธิที่จะต้องรู้ตัวผู้ต้องรับผิดชอบก่อนจึงจะดำเนินการเรียกร้องได้ และก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมขัดต่อหลักนิติธรรมในกรณีที่เจ้าของรถ หรือบริษัทซึ่งมิได้เป็นฝ่ายต้องรับผิดชอบ ทั้งยังก่อให้เกิดความดำเนินงานล่าช้าในการไต่เบี่ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นของกองทุน สมควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติดังกล่าวให้เกิดเป็นธรรมและสอดคล้องกับหลักของการรับช่วงสิทธิต่อไป

### 5.3 ปัญหาการเรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น ในกรณีรถนั้นเป็นรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดทำประกันภัยภาคบังคับ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

หลักการตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ฯ มาตรา 23 (6) บัญญัติให้กองทุนมีหน้าที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยกรณีที่ ความเสียหายเกิดแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัยตามมาตรา 8 และมีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 คือรถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 และเมื่อนายทะเบียนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจากเงินกองทุนให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถดังกล่าวไปแล้ว ตามมาตรา 32 วรรคหนึ่งบัญญัติให้หน่วยงานที่เป็นเจ้าของรถตามมาตรา (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) แล้วแต่กรณีส่งเงินตามจำนวนที่จ่ายจากเงินกองทุนคืนให้แก่กองทุน ซึ่งในการจ่ายเงินคืนกองทุนสำหรับรถตามมาตรา 8(1) (2) (3) นั้น ตามวรรคสองของมาตรา 32 บัญญัติให้ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กระทรวงการคลังกำหนด

ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการส่งเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย กรณีรถราชการก่อให้เกิดความเสียหาย พ.ศ. 2551 ได้กำหนดไว้ในข้อ 5. ว่า “เมื่อรถราชการที่มีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยได้ก่อให้เกิดความเสียหาย และได้มีการจ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยแจ้งเรียกเงินตามจำนวนที่จ่ายไปยังส่วนราชการเจ้าของรถทราบเพื่อชดใช้คืนโดยเร็ว ไม่ว่าจะรถทางราชการนั้นเป็นฝ่ายที่ต้องรับหรือไม่”

ในการจ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนนั้น ตามข้อ 6 แห่งระเบียบดังกล่าว กำหนดให้ส่วนราชการที่ได้รับแจ้งจากกองทุนตามข้อ 5. ดำเนินการขอเบิกเงินจากคลังจากงบดำเนินงาน โดยกรมบัญชีกลางจะจ่ายเงินเข้าบัญชีเงินฝากธนาคารของส่วนราชการเพื่อให้ส่วนราชการจ่ายเงินเข้าบัญชีกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยต่อไป

จากระเบียบดังกล่าวจึงเป็นปัญหาที่อาจมีการเรียกคืนสองทอด เพราะหากภายหลังปรากฏว่ารถของหน่วยงานไม่ได้เป็นฝ่ายผิด หน่วยงานนั้นจำเป็นต้องไปเรียกคืนอีกทอดหนึ่ง เช่น รถของหน่วยงานชนผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บ ต่อมาผลการพิสูจน์ความรับผิดชอบปรากฏว่าหน่วยงานที่เป็นเจ้าของไม่ต้องรับผิดชอบผู้ประสบภัย เพราะผู้ประสบภัยจงใจวิ่งตัดหน้ารถในระยะกระชั้นชิดเพื่อจะฆ่าตัวตาย ผู้ขับขี่รถราชการไม่สามารถที่จะหยุดรถได้ทันอันเป็นเหตุสุดวิสัย กรณีเช่นนี้หน่วยงานที่เป็นเจ้าของรถต้องไปเรียกคืนจากผู้ประสบภัยในภายหลังอีก จึงเป็นการดำเนินการที่ซ้ำซ้อน และเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นในการดำเนินการ

ทั้งระเบียบดังกล่าวเป็นการขัดกับเจตนารมณ์ของกฎหมายที่ประสงค์จะให้กองทุนเป็นผู้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแทนผู้ที่จะต้องรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัย หากยังไม่ทราบถึงผู้ที่จะต้องรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัย ก็ต้องรอไว้ก่อนจนกว่าจะทราบถึงตัวผู้ที่จะต้องรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัย จึงจะสามารถเรียกคืนได้จากบุคคลผู้นั้นได้ ตามบทบัญญัติในมาตรา 31 แห่งพระราชบัญญัติฉบับนี้ที่บัญญัติให้กองทุนต้องเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายให้กับผู้ประสบภัยคืนจากผู้ประสบภัย ดังได้บัญญัติว่า “ในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลภายนอก หรือเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของเจ้าของรถ ผู้ขับขี่รถ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสบภัย เมื่อบริษัทได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือค่าสินไหมทดแทนหรือเมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือหน่วยงานตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) ได้จ่ายเงินคืนกองทุนตามมาตรา 32 ไปแล้วเป็นจำนวนเงินเท่าใดให้บริษัท หรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย หรือหน่วยงานตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) แล้วแต่กรณี มีสิทธิไล่เบี้ยเอาแก่บุคคลดังกล่าวหรือมีสิทธิเรียกให้ผู้ประสบภัยคืนเงินดังกล่าวได้ จึงสมควรแก้ไขระเบียบดังกล่าวเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมชัดเจน ลดขั้นตอน และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการไล่เบี้ยเรียกคืนที่ซ้ำซ้อนต่อไป

#### 5.4 ปัญหาเกี่ยวกับผู้มีอำนาจในการดำเนินการเรียกร้อง เงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุน ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

ตามที่กฎหมายกำหนดไว้ เมื่อเป็นกรณีที่ได้รับความเจ็บจากรถที่ไม่ได้จัดให้มีประกันภัย หรือรถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัยตาม พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.

2535 เมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถได้ดำเนินการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยแล้ว และต่อมาทราบว่าความเสียหายนั้น เกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลใด ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 31 กำหนดให้ “สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย” มีสิทธิไล่เบี่ยเรียกคืนเงิน เอากับบุคคลผู้ดังกล่าว หรือเรียกให้ผู้ประสบภัยคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนคืนแก่กองทุนได้ ซึ่งบทบัญญัติดังกล่าวกำหนดไว้แตกต่างจากการไล่เบี่ยเรียกคืนตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ มาตรา 26 และมาตรา 32 ที่กำหนดให้ “นายทะเบียน” ซึ่งหมายถึงอธิบดีกรมการประกันภัย หรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการประกันภัยมอบหมายโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นบุคคลตามกฎหมาย มีหน้าที่ในการติดตามไล่เบี่ยเรียกคืนเงินจากผู้ที่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุน

เห็นได้ว่าการเรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นจากบทบัญญัติดังกล่าวกฎหมายกำหนดให้ผู้มีหน้าที่เรียกคืนเงินไว้ต่างกัน และในปัจจุบัน สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ไม่ได้มีฐานะเป็นนิติบุคคล เพราะตามมาตรา 34 บัญญัติไว้เพียงให้จัดตั้งสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยขึ้นในสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ดังนั้นสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจึงเป็นเพียง หน่วยงานในสังกัดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เท่านั้น ไม่สามารถแสดงเจตนา หรือเป็นเป็นโจทก์ฟ้องคดีเพื่อเรียกเงินคืนกับลูกหนี้ได้ ซึ่งขัดแย้งกับบทบัญญัติในมาตรา 31 ซึ่งบัญญัติให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย มีสิทธิดำเนินการไล่เบี่ยเรียกคืนเงินจากบุคคลผู้ทำให้เกิดความเสียหายขึ้น จึงเป็นปัญหาหากกองทุนจะดำเนินการใช้สิทธิไล่เบี่ย หรือฟ้องร้องกับผู้ที่ต้องรับผิดชอบ ผู้เขียนได้ศึกษา และเปรียบเทียบการดำเนินการของกองทุนในต่างประเทศเห็นว่าในต่างประเทศนั้นกองทุนได้ถูกจัดตั้งขึ้นเป็นหน่วยอิสระ ที่มีฐานะเป็นนิติบุคคลเห็นได้จากใน สหราชอาณาจักร กองทุน Motor Insurers' Bureau (M.I.B.) กองทุนมีอำนาจที่จะแต่งตั้งผู้รับมอบอำนาจในแต่ละแคว้น ให้ดำเนินการไล่เบี่ยเรียกคืนเงินได้ หรือให้ประเทศแคนาดา กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย Manitoba Public Insurance ของรัฐแมนิโทบา นั้นสามารถที่จะรับประกันภัยรถภาคบังคับได้ ซึ่งแตกต่างจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 34 ที่กำหนดให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเป็นเพียงหน่วยงานภายใน สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ไม่มีฐานะเป็นนิติบุคคลแต่อย่างใด ผู้เขียนเห็นว่าสมควรแก้ไขบทบัญญัติตามมาตรา 34 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เพื่อเกิดความชัดเจนในการปฏิบัติตามกฎหมายยิ่งขึ้น และการไล่เบี่ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้น คืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถจะเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และเหมาะสมยิ่งขึ้นต่อไป

## บทที่ 6

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

#### 6.1 บทสรุป

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2535 มาตรา 7 และมาตรา 9 ได้บัญญัติให้เจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยกับบริษัทตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประเภทประกันภัยรถ

บทบัญญัติในมาตรา 7 และมาตรา 9 ไม่ได้บัญญัติถึงการประกันภัยที่เจ้าของรถต้องจัดให้มีว่าเป็นการประกันภัยประเภทใด แต่เมื่อได้พิจารณาจากบทบัญญัติต่าง ๆ ของพระราชบัญญัติดังกล่าว ประกอบกับข้อตกลงคุ้มครองตามกรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถแล้วเห็นได้ว่า การประกันภัยที่เจ้าของรถต้องจัดให้มีเพื่อให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยดังนี้

1. การประกันภัยค่าจูนสำหรับผู้ประสบภัยที่มีผู้ขับขี่ที่เป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหาย
2. การประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคลสำหรับผู้ขับขี่ที่เป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบต่ออุบัติเหตุ หรือไม่มีผู้ใดต้องรับผิดชอบต่อผู้ขับขี่ที่ตกเป็นผู้ประสบภัย

เนื่องจากการประกันภัยค่าจูนเป็นการประกันภัยที่บริษัทที่รับประกันภัยรถของเจ้าของรถจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายจากการกระทำของผู้ขับขี่ที่ก่อเมื่อผู้ขับขี่รถคันที่เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ประสบภัย โดยอาจต้องมีการพิสูจน์ความรับผิด และการพิสูจน์ความรับผิดอาจต้องใช้ระยะเวลายาวนาน ด้วยเหตุนี้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถฯ จึงต้องบัญญัติให้บริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 มาตรา 23 หรือมาตรา 24 ให้แก่ผู้ประสบภัยให้เสร็จสิ้นภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับคำร้องจากผู้ประสบภัยโดยไม่ต้องรอให้การพิสูจน์ความรับผิดเสร็จสิ้นเสียก่อน โดยให้ถือว่าค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายให้แก่ผู้ประสบภัยไปนั้นถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่ผู้ประสบภัยจะได้รับจากผู้ก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้ประสบ

การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นของกองทุนมิใช่ว่ากองทุนเป็นผู้ทำละเมิด หากแต่เป็นการจ่ายแทนผู้ที่จะต้องรับผิดชอบผู้ประสพภัย ทั้งนี้เพื่อให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายที่ประสงค์จะให้ผู้ประสพภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันทั่วถึง ทำนองเดียวกับการรับช่วงสิทธิตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 229 (3) ด้วยเหตุนี้เองพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จึงได้บัญญัติให้มีการเรียกเอาค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนคืนแก่กองทุนจากเจ้าของรถหรือบริษัท ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 26 นอกจากนั้นแล้วพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ยังได้บัญญัติให้มีการเรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนในกรณีที่ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสพภัยนั้นเกิดจากการกระทำของบุคคลภายนอก หรือเรียกคืนเพราะเหตุที่ความเสียหายนั้นเกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของเจ้าของรถ ผู้ขับขี่รถ ผู้ซึ่งอยู่ในรถหรือผู้ประสพภัย ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 31 และเรียกคืนจากหน่วยงานที่เป็นเจ้าของรถตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 32 เพราะเหตุรถนั้นเป็นรถยกที่ได้รับความนิยมไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสพภัยตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 8 ที่ไม่ได้เอาประกันภัยตามมาตรา 7 ซึ่งบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการไล่เบี้ยและเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนคืนแก่กองทุนยังมีปัญหาทางกฎหมายหลายประการ ดังนี้

6.1.1 ปัญหาความไม่ชัดเจนของกฎหมาย กรณีเจ้าของรถซึ่งไม่ได้จัดให้มีการประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ และเป็นฝ่ายประมาทจะถือว่าเป็น “ผู้ประสพภัย” หรือไม่

จากการที่ผู้เขียนได้ศึกษาค้นคว้าแล้วพบว่าตามร่างที่ผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกาและส่งกลับมายังคณะรัฐมนตรี นั้น คำว่า “ผู้ประสพภัย” หมายความว่าถึงแต่เฉพาะบุคคลภายนอก (Third Party) เท่านั้น แต่คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้แก้ไขเพิ่มเติมคำว่า “ผู้ประสพภัย” ให้รวมไปถึงบุคคลที่หนึ่งและที่สองด้วย ดังที่ปรากฏในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 4 โดยไม่ได้แก้ไขเพิ่มเติมมาตราอื่น ๆ ให้สอดคล้องกัน และเมื่อร่างดังกล่าวได้เสนอเข้าสู่การพิจารณาของสภานิติบัญญัติแห่งชาติทำหน้าที่รัฐสภาที่ไม่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมใด ๆ อีกเช่นกัน ทำให้เกิดปัญหาว่า ผู้ประสพภัยที่เป็นเจ้าของรถ หรือผู้ขับขี่รถที่ขับรถโดยไม่ประมาททำให้ตนเองได้รับความเสียหายโดยไม่มีคู่กรณีที่ดี หรือมีคู่กรณี แต่คู่กรณีไม่ได้เป็นฝ่ายประมาทที่ดี และรถนั้นเป็นรถที่ฝ่าฝืนไม่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 หรือเป็นรถที่ได้รับความนิยมไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 8 ซึ่งไม่ได้เอาประกันตามมาตรา 7 ในกรณีเช่นนี้กองทุนจะต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสพภัย(ผู้ขับขี่ฝ่ายประมาท) ดังกล่าวหรือไม่ ปัญหาดังกล่าวคณะกรรมการกฤษฎีกาได้วินิจฉัยว่ากองทุนมีหน้าที่ต้องจ่าย

ค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประภัยดังกล่าวโดยไม่ต้องคำนึงว่าความผิดท้ายที่สุดจะเป็นของผู้ใด และเมื่อกองทุนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นไปแล้วจะเรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้จ่ายไปจากผู้ประภัย(ผู้ขับขี่ฝ่ายประมาท) ได้ก็ต่อเมื่อความเสียหายนั้นเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้ประภัย(ผู้ขับขี่ฝ่ายประมาท) เท่านั้น ตามมาตรา 31 หากมิได้เกิดจากความจงใจหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้ขับขี่ดังกล่าวก็จะไม่สามารถเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้จ่ายไปคืนได้ แต่ด้านของมติสำนักงานอัยการสูงสุดซึ่งเป็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นกลับมีความเห็นที่แตกต่างว่าการที่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประภัยจากรถฯ มาตรา 35 บัญญัติให้ผู้ประภัยต้องยื่นสำเนาประจำวันในคดีของพนักงานสอบสวนมาพร้อมกับการยื่นคำขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประภัย ย่อมแสดงให้เห็นว่าต้องเป็นกรณีที่ผู้ประภัยถูกบุคคลอื่นก่อให้เกิดความเสียหาย ซึ่งหมายความถึงแต่เฉพาะบุคคลภายนอกเท่านั้น ทำให้เกิดความไม่ชัดเจนในการดำเนินการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้น ตาม พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประภัยจากรถ พ.ศ. 2535

6.1.2 ปัญหาการไล่เบี้ยเอาค่าเสียหายเบื้องต้น คืนกองทุนทดแทนผู้ประภัยกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากรถ ซึ่งเจ้าของรถไม่ได้เป็นฝ่ายต้องรับผิดชอบ

จากการที่ผู้เขียนได้ศึกษาค้นคว้าแล้วพบว่าตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประภัยจากรถ พ.ศ. 2535 บัญญัติให้นายทะเบียน เรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากเงินกองทุนทดแทนผู้ประภัยคืนจากเจ้าของรถหรือบริษัทแล้วแต่กรณี รวมทั้งเงินเพิ่มในอัตราร้อยละสิบ ของจำนวนเงินที่จ่ายไปตามความในมาตรา 26 โดยไม่ได้บัญญัติให้เรียกคืนได้ต่อเมื่อสามารถพิสูจน์ความรับผิดชอบเสร็จสิ้นและรู้ตัวผู้ต้องรับผิดชอบแล้ว เมื่อเป็นเช่นนั้นนายทะเบียนจึงเรียกเงินที่จ่ายไปคืนทันที ที่ได้จ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประภัยไปแล้ว กรณีเช่นนี้อาจเกิดความไม่เป็นธรรมแก่เจ้าของรถขึ้นได้ เพราะหากผลการพิสูจน์ความรับผิดชอบปรากฏว่าเจ้าของรถผู้ที่ถูกเรียกคืนไม่ใช่ผู้ที่ต้องรับผิดชอบต่อผู้ประภัย เขาย่อมไม่ใช่ผู้ทำละเมิดหรือผู้ที่ต้องรับผิดชอบร่วมกับผู้ทำละเมิดตามหลักละเมิดแห่งประมวลแพ่งและพาณิชย์ แต่เจ้าของรถได้ถูกเรียกเงินคืนกองทุนพร้อมกับเงินเพิ่มไปแล้ว อีกทั้งยังต้องรับโทษปรับตามบทกำหนดโทษในกรณีไม่ได้จัดทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ด้วยในมาตรา 37 อันเป็นโทษทางอาญานอกจากความรับผิดทางแพ่งอีกด้วย ทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมต่อ เจ้าของรถฝ่ายที่ไม่ต้องรับผิดชอบ

6.1.3 ปัญหาการเรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น ในกรณีรถนั้นเป็นรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดทำประกันภัยภาคบังคับ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประภัยจากรถ

จากการที่ผู้เขียนได้ศึกษาค้นคว้าแล้วพบว่ากรณีที่นายทะเบียนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดจากรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดทำประกันภัยภาคบังคับ

ประกันความเสียหาย เช่นรถของกระทรวง ทบวง กรม เทศบาล องค์การบริหารส่วนตำบล และ ส่วนราชการต่างๆ เป็นต้น ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ มาตรา 8 ซึ่งหากรถ ดังกล่าวไม่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 แล้วกฎหมายกำหนดให้หน่วยงาน ราชการที่เป็นเจ้าของรถตามมาตรา 8 (1) (2) หรือ (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) แล้วแต่กรณี จะต้องส่งเงินค่าเสียหายเบื้องต้น ที่ได้จ่ายจากเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยออกไปคืนให้แก่ กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย โดยในการจ่ายเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสำหรับรถของ หน่วยงานราชการ ตามมาตรา 8 (1) (2) หรือ (3) นั้น ได้บัญญัติให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการ ที่กระทรวงการคลังกำหนด ซึ่งกระทรวงการคลังได้กำหนดว่าให้หน่วยงานราชการซึ่งเป็นเจ้าของ รถดำเนินการจ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถโดยทันทีไม่ต้องรอ ให้การพิสูจน์ความรับผิดชอบเสร็จสิ้นจนรู้ถึงบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัย กรณีเช่นนี้อาจ เกิดความไม่เป็นธรรมแก่หน่วยงานราชการซึ่งเป็นเจ้าของรถได้ หากภายหลังปรากฏว่ารถของ หน่วยงานราชการดังกล่าว มิได้ได้เป็นฝ่ายละเมิดที่จะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายและได้จ่ายเงินคืน กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยไปแล้ว หน่วยงานนั้นจำเป็นต้องไปเรียกคืนอีกทอดหนึ่ง กรณีเช่นนี้ จึงเป็น การดำเนินการที่ซ้ำซ้อน และเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นในการดำเนินการ

ทั้งระเบียบดังกล่าวเป็นการขัดกับเจตนารมณ์ของกฎหมายที่ประสงค์จะให้กองทุนเป็น ผู้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแทนผู้ที่จะต้องรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัย หากยังไม่ทราบถึงผู้ที่จะต้องรับผิดชอบ ต่อผู้ประสบภัย ก็ต้องรอไว้ก่อนจนกว่าจะทราบถึงตัวผู้ที่จะต้องรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัย จึงจะสามารถ เรียกคืนได้จากบุคคลผู้นั้นได้ ตามบทบัญญัติในมาตรา 31 แห่งพระราชบัญญัติฉบับนี้ที่บัญญัติให้ กองทุนต้องเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายให้กับผู้ประสบภัยคืนจากผู้ประสบภัย ดังได้บัญญัติว่า “ในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลภายนอก หรือเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือ ประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของเจ้าของรถ ผู้ขับขี่รถ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสบภัย เมื่อบริษัทได้ จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือค่าสินไหมทดแทนหรือเมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่าย ค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือหน่วยงานตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตาม มาตรา 8 (4) ได้จ่ายเงินคืนกองทุนตามมาตรา 32 ไปแล้วเป็นจำนวนเงินเท่าใดให้บริษัท หรือ สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย หรือหน่วยงานตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตาม มาตรา 8 (4) แล้วแต่กรณี มีสิทธิไล่เบี้ยเอาแก่บุคคลดังกล่าวหรือมีสิทธิเรียกให้ผู้ประสบภัยคืนเงิน ดังกล่าวได้”

6.1.4 ปัญหาเกี่ยวกับผู้มีอำนาจในการดำเนินการเรียกร้อง เงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุน ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ



จากการที่ผู้เขียนได้ศึกษาค้นคว้าแล้วพบว่าตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 บัญญัติในกรณีที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้ดำเนินการจ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย ในกรณีที่เจ้าของรถหรือบริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น มาตรา 26 กฎหมายได้บัญญัติให้นายทะเบียนเป็นผู้มีสิทธิเรียกเงินคืน แต่ต่างจากการเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนในกรณีของความเสียหายที่เกิดขึ้นความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลภายนอก หรือเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของเจ้าของรถ ผู้ขับขี่รถ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสบภัย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 31 ได้บัญญัติให้สำนักงานกองทุนทดแทนทดแทนผู้ประสบภัยมีหน้าที่เรียกคืน ซึ่งบทบัญญัติทั้งสองมาตราดังกล่าวข้างต้นบัญญัติไว้ไม่สอดคล้องกันอาจเกิดความสับสนแก่ผู้มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติดังกล่าวได้ ทั้งสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย มิได้มีฐานะเป็นนิติบุคคล จึงไม่สามารถแสดงเจตนา หรือเป็นเป็นโจทก์ฟ้องหรือถูกฟ้องเป็นจำเลยได้ เพราะตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 34 บัญญัติให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเป็นเพียงหน่วยงานในสังกัดสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยเท่านั้น จึงจำเป็นต้องแก้ไขเพิ่มเติม เพื่อมิให้เกิด ปัญหาและความสับสนในการปฏิบัติตามกฎหมาย จึงสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายดังกล่าวเสนอแนะต่อไปนี้

## 6.2 ข้อเสนอแนะ

ตามผู้เขียนได้ศึกษาวิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับการดำเนินการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้น ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งได้สรุปประเด็นปัญหาดังกล่าวไว้ 4 ประการข้างต้นนั้น ผู้เขียนได้วิเคราะห์แนวทางของการแก้ปัญหาดังกล่าว และมาตรการที่เหมาะสม เพื่อการดำเนินการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้น คืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และเหมาะสมยิ่งขึ้นดังต่อไปนี้

### 6.2.1 แก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ผู้เขียนมีความเห็นว่าสมควรแก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เพื่อให้เกิดความชัดเจน ลดข้อปัญหาในการตีความของผู้ที่เกี่ยวข้อง และเกิดความเป็นธรรมในการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวในการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้น ดังนี้

6.2.1.1 แนวทางการแก้ไขปัญหาคำถามไม่ชัดเจนของกฎหมาย กรณีเจ้าของรถซึ่งไม่ได้จัดให้มีการประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และเป็นฝ่ายประมาทจะถือว่าเป็น “ผู้ประสบภัย” หรือไม่

ผู้เขียนได้พิจารณาแล้วเห็นว่าตามกฎหมายของต่างประเทศ ในสหราชอาณาจักร กองทุน Motor Insurers' Bureau (M.I.B.) หรือในรัฐควิเบก ประเทศแคนาดา กองทุน Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) นั้นได้วางหลักว่า “ผู้ประสบภัย” ไม่รวมไปถึง ผู้ขับขี่ หรือเจ้าของรถซึ่งมิได้จัดให้มีการประกันภัยไว้ตามกฎหมาย หากเกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้วบุคคลดังกล่าวจะไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหายจากกองทุนของรัฐ ซึ่งแตกต่างจากกฎหมายของทางด้านการประกันภัยซึ่งกำหนดให้ “ผู้ประสบภัย” ที่จะได้รับเงินชดเชยชั่วคราวจากรัฐนั้นรวมไปถึง ผู้ขับขี่ หรือเจ้าของรถซึ่งมิได้จัดให้มีการประกันภัยภาคบังคับไว้ด้วย ทั้งนี้ผู้เขียนได้ศึกษาเปรียบเทียบกับแนวทางของกฎหมายต่างประเทศข้างต้น ประกอบกับพิจารณาถึงเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 แล้วเห็นว่าพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ นั้นได้บัญญัติขึ้นมาเนื่องจากอุบัติเหตุจากรถในประเทศไทยได้ทวีจำนวนขึ้นในแต่ละปี เป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก โดยผู้ประสบภัยดังกล่าวไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหาย หรือได้รับการชดเชยค่าเสียหายไม่คุ้มกับความเสียหายที่แท้จริง รัฐบาลจึงบัญญัติ กฎหมายดังกล่าว โดยมีเจตนามุ่งที่จะเยียวยาผู้ได้รับความเสียหาย เพื่อให้ได้รับการชดเชยค่าเสียหายและได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันทั่วถึง ในลักษณะที่เป็นสวัสดิสงเคราะห์ ดังนั้น “ผู้ประสบภัย” ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จึงควรหมายรวมไปถึงเจ้าของรถซึ่งมิได้จัดให้มีการประกันภัยไว้ด้วย แต่ปัญหาที่หน่วยงาน หรือผู้เกี่ยวข้องแต่ละฝ่ายตีความหมายของผู้ประสบภัยจากรถ แตกต่างและขัดแย้งกันนั้นเป็นผลเนื่องมาจาก การที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้แก้ไขเพิ่มเติมคำนิยาม “ผู้ประสบภัย” ให้หมายความรวมถึงบุคคลทุกคนที่ได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยอันเกิดจากรถซึ่งเป็นการตีความหมายที่ถูกต้องและเป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายแล้ว แต่เนื่องจากไม่มีการแก้ไขเพิ่มเติมมาตราอื่น ๆ ให้สอดคล้องกัน ก่อนที่จะส่งร่างที่แก้ไขเพิ่มเติมแล้วเข้าสู่การพิจารณาของสภานิติบัญญัติแห่งชาติทำหน้าทีรัฐสภา ซึ่งสภานิติบัญญัติแห่งชาติก็ไม่ได้แก้ไขเพิ่มเติมบทมาตราที่เกี่ยวข้องกันเพื่อให้สอดคล้องกันแต่ประการใด ดังนั้นเพื่อแก้ปัญหาในการใช้และตีความให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน และเกิดประสิทธิภาพในการดำเนินการตามกฎหมาย

ผู้เขียนขอเสนอแนะให้แก้ไขเพิ่มเติม บทบัญญัติในมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เสียใหม่ โดยให้บัญญัติกฎหมายให้ชัดเจนว่า “ผู้ประสบภัย” หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยเนื่องมาจากรถที่ใช้ในทางหรือเนื่องมาจากสิ่งที่ยกบรรทุก หรือติดตั้งในรถนั้น และหมายความรวมถึงผู้ขับขี่รถ หรือเจ้าของรถซึ่งมิได้จัดให้มีการประกันภัย หรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตาย ด้วย เพื่อให้เกิดความชัดเจน ในการปฏิบัติตามกฎหมาย และการตีความของผู้ที่เกี่ยวข้อง

6.2.1.2 แนวทางการแก้ไขปัญหาค่าเสียหายเบื้องต้น คือนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากรถ ซึ่งเจ้าของรถไม่ได้เป็นฝ่ายต้องรับผิดชอบ

ผู้เขียนได้ศึกษาค้นคว้า และพิจารณาเปรียบเทียบการเรียกคืนเงินชดเชยที่จ่ายจากรัฐของต่างประเทศ ทั้งในส่วนของด้านกฎหมายระบบลายลักษณ์อักษร (Civil law system) และด้านของกฎหมายจารีตประเพณี (Common law system) แล้วพบว่ากฎหมายของทั้ง 4 ประเทศที่ได้ศึกษาค้นคว้าไว้ในบทที่ 3 นั้นไม่มีประเทศใดเลยที่วางหลักให้กองทุนดำเนินการเรียกเงินที่ได้จ่ายไปจากกองทุนของรัฐคืนได้ทันที ทันใด ที่ได้ดำเนินการจ่ายเงินดังกล่าวไป กฎหมายของทั้ง 4 ประเทศนั้นใช้หลักการรับช่วงสิทธิ เมื่อกองทุนได้จ่ายไปแล้ว หากภายหลังทราบตัวผู้ต้องรับผิดชอบก็จะดำเนินการไล่เบี้ยตามหลักของการรับช่วงสิทธิของการประกันวินาศภัยทั่วไป เช่นในของสหราชอาณาจักร กองทุน Motor Insurers' Bureau (M.I.B.) หลังจากดำเนินการจ่ายเงินชดเชยให้ผู้เสียหายแล้วจะรับช่วงสิทธิในการติดตามไล่เบี้ยเอาจากผู้ต้องรับผิดชอบซึ่งก่อให้เกิดความเสียหาย หรือส่งเรื่องให้ผู้รับมอบอำนาจในแต่ละแคว้นดำเนินการติดตามไล่เบี้ยเงินดังกล่าวจากผู้ต้องรับผิดชอบซึ่งก่อให้เกิดอุบัติเหตุครั้งนั้น หรือในประเทศแคนาดา ประเทศญี่ปุ่น สาธารณรัฐจีน(ไต้หวัน) ก็ใช้หลักการรับช่วงสิทธิตามหลักของประกันวินาศภัยทั่วไปทั้งสิ้น ซึ่งแตกต่างกับกฎหมายของประเทศไทยที่บัญญัติไว้เป็นพิเศษในมาตรา 26 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ว่าให้นายทะเบียนสามารถเรียกเงินที่ได้จ่ายไป ในกรณี ตามมาตรา 23(1) เจ้าของรถไม่ได้จัดให้มีการประกันภัย และไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้กับผู้ประสบภัย หรือจ่ายไม่ครบจำนวน หรือ กรณีตามมาตรา 23 (5) บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น คืนจากเจ้าของรถ หรือบริษัทได้ทันทีทันใด หลังจากทีกองทุนได้ดำเนินการจ่ายให้กับผู้ประสบภัยไปแล้ว จึงเห็นว่าบทบัญญัติดังกล่าว นั้นขัดต่อหลักการรับช่วงสิทธิที่จะต้องรู้ตัวผู้ต้องรับผิดชอบเสียก่อนจึงจะดำเนินการเรียกร้องได้ และก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมขัดต่อหลักนิติธรรมในกรณีที่เจ้าของรถ หรือบริษัทซึ่งมิได้เป็นฝ่ายต้องรับผิดชอบ ทั้งยังก่อให้เกิดความดำเนินงานล่าช้าช้อนในการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นของกองทุน

ผู้เขียนขอเสนอแนะให้แก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติในมาตรา 26 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เสียใหม่โดยให้นายทะเบียนสามารถเรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้ดำเนินการจ่ายไป พร้อมกับเงินเพิ่มคืนได้หลังจากการพิสูจน์ความรับผิดชอบเสร็จสิ้นแล้ว และสามารถเรียกคืนได้เฉพาะกับเจ้าของรถ หรือบริษัทประกันภัยรถคันที่เป็นฝ่ายต้องรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัย เท่านั้น จึงจะเป็นไปตามหลักสากล และเกิดความเป็นธรรมต่อเจ้าของรถที่ไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น ทั้งยังช่วยลดปัญหา ชั่วตอน และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ที่ล่าช้าช้อนในการไล่เบี้ยเรียกคืนเงินของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยด้วย

6.2.1.3 แนวทางการแก้ไขปัญหากับผู้มีอำนาจในการดำเนินการเรียกร้อง เงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุน ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

ผู้เขียนได้ศึกษา และเปรียบเทียบการดำเนินการของกองทุนในต่างประเทศเห็นว่าในต่างประเทศนั้นกองทุนได้ถูกจัดตั้งขึ้นเป็นหน่วยอิสระ ที่มีฐานะเป็นนิติบุคคลเห็นได้จากใน สหราชอาณาจักร กองทุน Motor Insurers' Bureau (M.I.B.) กองทุนมีอำนาจที่จะแต่งตั้งผู้รับมอบอำนาจในแต่ละแคว้นให้ดำเนินการไล่เบี้ยเรียกคืนเงินได้ หรือให้ประเทศแคนาดา กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย Manitoba Public Insurance ของรัฐแมนิโทบา นั้นสามารถที่จะรับประกันภัยรถภาคบังคับได้ ซึ่งแตกต่างจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 34 ที่กำหนดให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเป็นเพียงหน่วยงานภายใน สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ไม่มีฐานะเป็นนิติบุคคลแต่อย่างใด การบริหารจัดการกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย รวมถึงการดำเนินการไล่เบี้ยเรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นจากผู้ที่ต้องรับผิดชอบ จึงเกิดความยุ่งยาก และล่าช้า ในการดำเนินการ

ผู้เขียนจึงเสนอให้แก้ไข พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ให้กำหนดให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถนั้นมีฐานะเป็นนิติบุคคล ตามกฎหมาย และมีผู้จัดการกองทุนที่มาจาก การแต่งตั้งของคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย สามารถดำเนินการในนามกองทุนได้ จะส่งผลดีในหลายๆด้าน เช่นการไล่เบี้ยเรียกคืนอาจส่งให้บริษัทเอกชนที่มีความเชี่ยวชาญในการ สืบทรัพย์ลูกหนี้ หรือแม้แต่การบริหารจัดการเงินกองทุน ในลักษณะเป็นการลงทุนให้เกิดดอกผล เพื่อนำดอกผลดังกล่าวกลับมาเป็นส่วนลดให้เจ้าของรถในการทำประกันภัยภาคบังคับ ในปีต่อๆ ไปหรือ พัฒนาระบบการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ระบบการรักษาพยาบาลให้ดียิ่งขึ้นได้

6.2.2 แก้ไขเพิ่มเติมระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการส่งเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยกรณีรถของราชการก่อให้เกิดความเสียหาย พ.ศ. 2551

ผู้เขียนมีความเห็นว่าสมควรแก้ไขเพิ่มเติม ระเบียบว่าด้วยการส่งเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยกรณีรถของราชการก่อให้เกิดความเสียหาย พ.ศ. 2551 เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมลดขั้นตอน และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการติดตามไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายกรณีรถราชการก่อให้เกิดความเสียหาย ดังนี้

6.2.2.1 แนวทางการแก้ไขปัญหากับการเรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น ในกรณีรถนั้นเป็นรถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องจัดทำประกันภัยภาคบังคับ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

ผู้เขียนศึกษาระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการส่งเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยกรณีรถของราชการก่อให้เกิดความเสียหาย พ.ศ. 2551 ข้อ 5 มีความเห็นว่าจากเดิมระเบียบข้อดังกล่าวกำหนดไว้ว่า เมื่อได้มีการจ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากกองทุนทดแทน ผู้ประสบภัย ให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยแจ้งเรียกเงินตามจำนวนที่จ่ายไปยังส่วนราชการ เจ้าของรถทราบ เพื่อขอใช้คืน

โดยเร็ว ไม่ว่าจะรถของทางราชการนั้นเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบหรือไม่ ผู้เขียนได้เปรียบเทียบกับกฎหมายของต่างประเทศ ระบบกฎหมายของต่างประเทศที่ยกไว้ในบทที่ 3 ในการเรียกเงินที่จ่ายโดยกองทุนของรัฐในต่างประเทศที่ได้ทำการศึกษา ต่างก็ใช้หลักของการรับช่วงสิทธิเมื่อมีผลการพิสูจน์ความรับผิดชอบเสร็จสิ้นแล้วทุกประเทศ ดังนั้นเพื่อให้การไล่เบี้ยเรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ไม่เกิดความซ้ำซ้อน เสียเวลาและค่าใช้จ่าย และสอดคล้องกับหลักการรับช่วงสิทธิตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยอันเป็นแม่บท ทั้งยังก่อให้เกิดความเป็นธรรมกับหน่วยงานเจ้าของรถ

ผู้เขียนขอเสนอแนะให้แก้ไขระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยการส่งเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยกรณีรถของราชการก่อให้เกิดความเสียหาย พ.ศ. 2551 ข้อ 5 ให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยแจ้งเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นจากค้ำหน่วยงานเจ้าของรถได้ก็ต่อเมื่อผลพิสูจน์ความรับผิดชอบปรากฏแล้วว่าหน่วยงานเจ้าของรถนั้นเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น

หากมีการปรับปรุงแก้ไข ตามข้อเสนอแนะในข้างต้นแล้วผู้เขียนเห็นว่าจะเกิดความชัดเจนในการปฏิบัติตามกฎหมายยิ่งขึ้น และการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้น คืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถจะเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเหมาะสมยิ่งขึ้น



**บรรณานุกรม**

## บรรณานุกรม

### ภาษาไทย

#### หนังสือ

- จำรัส เขมะจารุ. (2522). *คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการประกันภัย* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: รุ่งเรืองธรรม.
- จิต เศรษฐบุตร. (2548). *หลักกฎหมายแพ่งลักษณะหนี้* (พิมพ์ครั้งที่ 15). กรุงเทพฯ: คณะกรรมการสัมมนาและวิจัย คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- \_\_\_\_\_. (2550). *หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด* (พิมพ์ครั้งที่ 6). กรุงเทพฯ: คณะกรรมการสัมมนาและวิจัย คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- จิตติ ดิงศภัทย์. (2533). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 มาตรา 354-452*. กรุงเทพฯ: โครงการตำรา คณะกรรมการสัมมนาวิจัยฯ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- \_\_\_\_\_. (2543). *กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการประกันภัย* (พิมพ์ครั้งที่ 11 ฉบับปรับปรุงแก้ไข). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ไฉไล สักดิวงษ์. (2532). *การใช้มาตรการทางกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากยานยนต์* (รายงานผลการวิจัย). กรุงเทพฯ: ภาควิชานิติศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- ชูศักดิ์ ศิรินิล. (2526). *ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จัดการงานนอกสั่งและลาภมิควรได้*. กรุงเทพฯ: คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ไชยยศ เหมะรัชตะ. (2540). *กฎหมายว่าด้วยประกันภัย* (พิมพ์ครั้งที่ 4 ฉบับแก้ไขปรับปรุงเพิ่มเติมใหม่). กรุงเทพฯ: นิติธรรม.
- ถาวร ดันตราภรณ์. (2516). *ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ธานี วรรณพ. (2545). *การชดเชยค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ* (รายงานการวิจัย). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- 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 ประภาสโนบล. (2529). *หลักการประกันกันภัย*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- พจน์ ปุษปาคม. (2515). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด*. พระนคร: คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- \_\_\_\_\_. (2530). *ละเมิด*. กรุงเทพฯ: สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตสภา.
- พินิจ ทิพย์มณี. (2550). *ทบทวนปรับปรุงกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ศึกษาเฉพาะกฎหมายลักษณะละเมิด* (รายงานการวิจัย). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- \_\_\_\_\_. (2550). *หลักกฎหมายประกันกันภัย*. กรุงเทพฯ: วิญญูชน.
- ไพจิตร ปุญญพันธ์. (2551). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด : พร้อมด้วยภาคผนวกตารางความรับผิดต่าง ๆ ค่าสินไหมทดแทนและนิติโทษกรรม พระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 และหลักกฎหมายลักษณะละเมิด ข้อสันนิษฐานความผิดทางกฎหมาย พร้อมด้วยภาคผนวก*. กรุงเทพฯ: นิติบรรณการ.
- ไพโรจน์ วายุกาพ และสิทธิโชค ศรีเจริญ. (2541). *ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันกันภัย*. กรุงเทพฯ: จีรรัชการพิมพ์.
- ศักดิ์ สอนองชาติ. (2551). *คำอธิบายโดยย่อประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิดและความรับผิดทางละเมิดตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539* (พิมพ์ครั้งที่ 8 ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม). กรุงเทพฯ: นิติบรรณการ.
- สัมฤทธิ์ รัตนคารา. (2521). *ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันกันภัย*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- สากล ธนสัตยาวิบูล. (2536). *หลักการประกันกันภัย*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- สิทธิโชค ศรีเจริญ. (2538). *ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันกันภัย*. กรุงเทพฯ: สมาคมประกันวินาศภัย.
- สุธรรม พงศ์ดำรง, วิรัช ฌ สงขลา และพึงใจ พึ่งพานิช. (2539). *หลักการประกันวินาศภัย* (พิมพ์ครั้งที่ 3 ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม). กรุงเทพฯ: โอเดียนสโตร์.
- สุมาลี วงษ์วิฑิต. (2531). *กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันกันภัย*. กรุงเทพฯ: ฝ่ายตำราและอุปกรณ์การศึกษา มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- อำนวยการ สุกเวชย์. (2542). *รู้ทันประกันภัยรถยนต์*. กรุงเทพฯ: สมาคมประกันวินาศภัยและกรมการประกันกันภัย.
- \_\_\_\_\_. (2551). *คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการประกันกันภัย*. กรุงเทพฯ: บรรณกิจ 1991.



### บทความ

- กมลวรรณ กิรติสมิต. (2535, เมษายน-มิถุนายน). “การประกันภัยความรับผิดชอบในการใช้รถยนต์ของประเทศญี่ปุ่น.” *วารสารการประกันภัย*, 17(2). น. 53.
- กรมการประกันภัย กองวิชาการและสถิติ. (2535, ตุลาคม-ธันวาคม). “สาระหน้าที่เกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และกฎกระทรวง.” *วารสารการประกันภัย*, 17(4). น. 23.
- เกียรติศักดิ์ คำสมาน. (2536, ตุลาคม-ธันวาคม). “พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 : บทบาทในการเสริมสร้างความมั่นคงให้ระบบเศรษฐกิจและสังคม.” *วารสารการประกันภัย*, 18(4) น. 13.
- ไกรวิน สารวิจิตร. (2534, มีนาคม). “กฎหมายประกันภัยบุคคลที่สามของประเทศญี่ปุ่น.” *วารสารนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์*, 21(1). น. 52.
- ชลรัตน์ ไชยะสิทธิ์. (2544, กรกฎาคม-กันยายน). “การประกันภัยรถยนต์กับการชดเชยค่าสินไหมทดแทน.” *วารสารการประกันภัย*, 26(3). น. 25.
- ไชยยศ สุทธิกลม. (2530, มกราคม). “ความรับผิดชอบฐานละเมิดกรณีผู้เสียหายมีความรับผิดชอบด้วย.” *บทบัญญัติ*, 43(1). น. 22.
- ธีรพันธุ์ ดวงพลอย. (2534, เมษายน-มิถุนายน). “วิวัฒนาการของกฎหมายธุรกิจประกันภัยประเทศไทย.” *วารสารการประกันภัย*, 16(2). น. 31.
- ประพันธ์ ทรัพย์แสง. (2535, ตุลาคม-ธันวาคม). “หลักการ-พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.” *รพีสาร*, 1(1). น. 59.
- ประสิทธิ์ จงวิจิต. (2549, พฤศจิกายน). “การพิสูจน์ค่าเสียหายในทางละเมิด.” *วารสารกฎหมายจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย*, 25(3). น. 67.
- พนิต กุลศิริ. (2537, เมษายน-มิถุนายน). “การประกันภัยรถยนต์ในประเทศเกาหลีใต้.” *วารสารการประกันภัย*, 19(2). น. 31.
- วิชา มหาคุณ. (2530, ธันวาคม). “การประกันภัยความเสียหายระบบไม่มีความผิด.” *บทบัญญัติ*, 43(4). น. 57.
- สงวน ปรีชาพัฒน์. (2550, มกราคม-มีนาคม). “รณราชการกับการประกันภัยรถภาคบังคับ (พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535).” *วารสารการประกันภัย*, 32(1). น. 31.
- สมประโชค ปิยะตานนท์. (2542, ตุลาคม-ธันวาคม). “สาระสำคัญการประกันภัยรถยนต์.” *วารสารการประกันภัย*, 24(4). น. 11.

- สรศักดิ์ ทันตสุวรรณ. (2529, มกราคม-มีนาคม). “การรับช่วงสิทธิในสัญญาประกันภัย.” *วารสารการประกันภัย*, 11(1). น. 11.
- สหัส สิงหวิริยะ. (2526, กุมภาพันธ์). “เหตุสุดวิสัย.” *วารสารกฎหมาย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย*, 7(3). หน้า 1.
- สิทธิโชค ศรีเจริญ. (2525, มิถุนายน). “หลักสุจริตในการปฏิบัติตามสัญญาประกันภัย.” *วารสารกฎหมาย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย*, 7(1). น. 50.
- อาทิจ ตั้งถวัลยานนท์. (2524, มกราคม-มีนาคม). “การประกันภัยความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับในประเทศไทยปัจจุบัน.” *วารสารสำนักงานประกันภัย*, 6(1). น. 59.
- อำนาจ สุขเวชัย. (2526, เมษายน-มิถุนายน). “การประกันภัยรถยนต์.” *วารสารสำนักงานประกันภัย*, 8(2). น. 33.
- \_\_\_\_\_. (2526, กรกฎาคม-กันยายน). “การประกันภัยรถยนต์.” *วารสารสำนักงานประกันภัย*, 8(3). น. 5.
- \_\_\_\_\_. (2542, มกราคม-มีนาคม). “ปัญหาข้อกฎหมายเกี่ยวกับค่าเสียหายเบื้องต้น.” *วารสารการประกันภัย*, 24(1). น. 71.
- \_\_\_\_\_. (2542, กรกฎาคม-กันยายน). “ปัญหาข้อกฎหมายเกี่ยวกับค่าเสียหายเบื้องต้น.” *วารสารการประกันภัย*, 24(3). น. 41.
- \_\_\_\_\_. (2542, ตุลาคม-ธันวาคม). “ปัญหาข้อกฎหมายเกี่ยวกับค่าเสียหายเบื้องต้น.” *วารสารการประกันภัย*, 24(4). น. 37.
- \_\_\_\_\_. (2544, มีนาคม). “ประมาทจนตายทายาทเรียกค่าสินไหมได้หรือไม่.” *Thailand Cover news Insurance*, 2(20). น. 46.
- \_\_\_\_\_. (2544, ตุลาคม-ธันวาคม). “รถที่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ.” *วารสารการประกันภัย*, 26(4). น. 17.
- \_\_\_\_\_. (2547, ธันวาคม). “เหตุใด? ค่าเสียหายเบื้องต้น ตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ 2535 จึงไม่รวมค่าเสียหายต่ออนามัย.” *Thailand Cover news Insurance*, 6(65). น. 74.
- \_\_\_\_\_. (2548, มกราคม). “ค่าเสียหายเบื้องต้นไม่รวมถึงความเสียหายต่ออนามัย.” *Thailand Cover news Insurance*, 6(66). น. 63.
- \_\_\_\_\_. (2548, มกราคม-มีนาคม). “การรับช่วงสิทธิในสัญญาประกันภัย.” *วารสารการประกันภัย*, 30(1). น. 53.

## วิทยานิพนธ์

- เกษม มานะสาคร. (2547). ปัญหาการดำเนินงานของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- ชนะพล มหาวงษ์. (2545). มาตรการทางกฎหมายกับปัญหาการนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- นนทพัทธ์ ตรีณรงค์. (2551). ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- พนมเทียน เพชรไฟ. (2535). ทิศนะของสมาชิกวุฒิสภาต่อพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- พินดา บุญรอด. (2533). มาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยรถยนต์ : วิเคราะห์มาตรการตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยรถยนต์ (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต) กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ภัทรศักดิ์ วรรณแสง. (2529). ความรับผิดชอบในความเสียหายซึ่งเกิดจากยานพาหนะซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- รัฐกร ศรีศกุน. (2549). ปัญหาทางกฎหมายกรณีรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 8(3) และ (4) ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- วัลภา นนท์ชนาภรณ์. (2547). ปัญหาการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- ชุมพล กอบกุลธร. (2554). ปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับค่าเสียหายเบื้องต้น : ศึกษาเฉพาะกรณีบุคคลผู้หน้าที่จ่ายและการใช้สิทธิไล่เบี้ยเรียกคืน (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.

## เอกสารอื่น ๆ

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

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

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.

พระราชบัญญัติรถยนต์ที่ทหารพุทธศักราช 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 and Company.
- \_\_\_\_\_. (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.



ด  
ร  
ค  
น  
ว  
ก

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการส่งเงินคืนกองทุนทดแทน  
ผู้ประสบภัยกรณีรถของราชการก่อให้เกิดความเสียหาย



## ระเบียบกระทรวงการคลัง

ว่าด้วยการส่งเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย กรณีรอดของราชการก่อให้เกิดความเสียหาย  
พ.ศ. ๒๕๕๑

โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการส่งเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย กรณีรอดของราชการก่อให้เกิดความเสียหาย ให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๓๒ แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ กระทรวงการคลังจึงกำหนดระเบียบไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ระเบียบนี้เรียกว่า “ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการส่งเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย กรณีรอดของราชการก่อให้เกิดความเสียหาย พ.ศ. ๒๕๕๑”

ข้อ ๒ ระเบียบนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ ๓ ให้ยกเลิกระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการส่งเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย กรณีรอดของราชการก่อให้เกิดความเสียหาย พ.ศ. ๒๕๓๖

บรรดาระเบียบ ข้อบังคับ และคำสั่งอื่นใดในส่วนที่กำหนดไว้แล้วในระเบียบนี้ หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับระเบียบนี้ ให้ใช้ระเบียบนี้แทน

ข้อ ๔ ในระเบียบนี้

“รถของราชการ” หมายความว่า รถของกระทรวง ทบวง กรม และรถยนต์ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๘ (๓)

ข้อ ๕ เมื่อรถของราชการที่มีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยได้ก่อให้เกิดความเสียหาย และได้มีการจ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยแจ้งเรียกเงินตามจำนวนที่จ่ายไปยังส่วนราชการเจ้าของรถทราบ เพื่อขอใช้คืนโดยเร็ว ไม่ว่ารถของทางราชการนั้นเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบหรือไม่

ข้อ ๖ ส่วนราชการที่ได้รับแจ้งเรียกเงินตามข้อ ๕ ให้ดำเนินการขอเบิกเงินจากคลังจากงบดำเนินงาน โดยกรมบัญชีกลางจะจ่ายเงินเข้าบัญชีเงินฝากธนาคารของส่วนราชการเพื่อให้ส่วนราชการจ่ายเงินคืนเข้าบัญชีกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยต่อไป

เล่ม ๑๒๕ ตอนที่พิเศษ ๑๕๘ ง ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๕๕๑

การเบิกจ่ายเงินตามวรรคหนึ่งให้ดำเนินการให้เสร็จสิ้นภายในสามสิบวันทำการ นับแต่วันที่  
ได้รับแจ้ง ทั้งนี้ ให้ถือวันที่ประทับตรารับหนังสือตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยงานสารบรรณ  
เป็นวันที่ได้รับแจ้ง

เงินที่ส่วนราชการต้องส่งคืนตามระเบียบนี้ ให้ถือว่าเป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเมื่อส่วนราชการ  
ได้รับแจ้งให้ชำระหนี้และให้นำมาเบิกจ่ายจากงบประมาณรายจ่ายประจำปีที่ได้รับแจ้งให้ชำระหนี้ได้

ข้อ ๗ การบันทึกบัญชีของส่วนราชการที่ส่งเงินคืนเข้ากองทุนทดแทนผู้ประสบภัย  
ให้เป็นไปตามมาตรฐานการจัดทำบัญชีสำหรับหน่วยงานภาครัฐตามที่กระทรวงการคลังกำหนด

สำหรับส่วนราชการในสังกัดกระทรวงกลาโหม ให้ปฏิบัติตามระเบียบกระทรวงกลาโหม  
ว่าด้วยการบัญชีเงินราชการที่ได้รับความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง

ข้อ ๘ เมื่อส่วนราชการเจ้าของรถได้จ่ายเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยไปแล้ว ให้ส่วน  
ราชการรีบดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการสอบข้อเท็จจริงเพื่อหาผู้ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหาย  
ตามระเบียบของทางราชการโดยเร็ว

ข้อ ๙ ในกรณีที่ส่วนราชการไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดในระเบียบนี้ ให้ขอทำความ  
ตกลงกับกระทรวงการคลัง

ข้อ ๑๐ การส่งเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในกรณีที่รถของเทศบาล องค์การบริหาร  
ส่วนจังหวัด องค์การบริหารส่วนตำบล กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา และราชการส่วนท้องถิ่นที่เรียกชื่อ  
อย่างอื่น ก่อให้เกิดความเสียหาย ให้เป็นไปตามระเบียบ ข้อบังคับ ของราชการบริหารส่วนท้องถิ่นนั้น

ข้อ ๑๑ ให้ปลัดกระทรวงการคลังรักษาการตามระเบียบนี้

ประกาศ ณ วันที่ ๑๑ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๕๑

สุรพงษ์ สืบวงศ์ลี

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

ภาคผนวก ข

ข้อกำหนดสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจ  
ประกันภัยว่าด้วยการพิจารณาจำหน่ายลูกหนี้กองทุนทดแทน  
ผู้ประสบภัยออกจากบัญชีเป็นสูญ



ค.บ.ก.  
กรมการคลัง  
กระทรวงการคลัง

**ข้อกำหนดสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย  
ว่าด้วยการพิจารณาจำหน่ายลูกหนี้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยออกจากบัญชีเป็นหนี้สูญ  
พ.ศ. 2552**

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 32(2) แห่งพระราชบัญญัติคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย พ.ศ.2550 ประกอบกับข้อ 28 ของระเบียบคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ว่าด้วยการเบิกจ่าย การเก็บรักษา การจัดการกองทุน และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย พ.ศ.2552 สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย จึงได้วางข้อกำหนดไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ข้อกำหนดนี้เรียกว่า "ข้อกำหนดสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ว่าด้วยการพิจารณาจำหน่ายลูกหนี้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยออกจากบัญชีเป็นหนี้สูญ พ.ศ. 2552"

ข้อ 2 ข้อกำหนดนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันนี้เป็นต้นไป

ข้อ 3 ในข้อกำหนดนี้

"กองทุน" หมายความว่า กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

"สำนักงาน" หมายความว่า สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยภาค สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเขต หรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจังหวัด หรือหน่วยงานอื่นที่ปฏิบัติหน้าที่อย่างเดียวกัน แล้วแต่กรณี

"ลูกหนี้" หมายความว่า บุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลที่ต้องรับผิดชอบคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นแก่กองทุน

"เลขานุการ" หมายความว่า เลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย

ข้อ 4 ให้เลขานุการรักษาการตามข้อกำหนดนี้

-2-

ข้อ 5 เมื่อสำนักงานได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย และทราบตัวลูกหนี้ ให้ดำเนินการไล่เบี่ยเรียกคืน ดังนี้

5.1 ออกคำสั่งทางปกครองเรียกให้จ่ายเงินคืนพร้อมเงินเพิ่มในอัตราร้อยละ 20 ของเงินที่ได้จ่ายไปภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ได้รับคำสั่งหรือมีหนังสือทวงถามเรียกคืนให้ชำระหนี้โดยชอบแล้ว ตามแต่กรณี

5.2 เมื่อลูกหนี้ได้รับคำสั่งทางปกครองหรือหนังสือทวงถามตาม 5.1 แล้ว ละเลยหรือเพิกเฉยไม่ชำระหนี้ ให้ดำเนินการติดตามทวงถามให้ชำระหนี้ อีก 2 ครั้ง แต่ละครั้งให้มีระยะเวลาห่างกันไม่น้อยกว่า 30 วัน

5.3 หากดำเนินการตาม 5.1 และ 5.2 แล้ว ลูกหนี้เพิกเฉยไม่ชำระหนี้ให้ดำเนินการสืบหาทรัพย์สิน โดยปฏิบัติดังนี้

- กับกรรมที่ดิน
- (1) มีหนังสือตรวจสอบกรรมสิทธิ์ที่ดิน หรือสังหาริมทรัพย์บนที่ดิน
- (2) มีหนังสือตรวจสอบกรรมสิทธิ์รถยนต์ กับกรมการขนส่งทางบก
- (3) มีหนังสือขอความร่วมมือตรวจสอบบัญชีเงินฝากธนาคาร หรือสถาบันการเงิน
- (4) ออกไปสำรวจสถานะของลูกหนี้ ณ ภูมิลำเนา โดยการตรวจสอบสถานที่อยู่อาศัย การประกอบอาชีพ จากกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน หรือผู้อยู่อาศัยข้างเคียง เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา

ข้อ 6 เมื่อดำเนินการตามข้อ 5 แล้ว ปรากฏข้อเท็จจริงเป็นที่ยุติ กรณีใดกรณีหนึ่งดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าลูกหนี้ไม่อยู่ในฐานะที่ชำระหนี้ได้ ก็ให้จำหน่ายออกจากบัญชีเป็นหนี้สูญ

6.1 ลูกหนี้ถึงแก่ความตาย และไม่มีทรัพย์สินมรดกตกทอดแก่ทายาท

6.2 ลูกหนี้ต้องคำพิพากษาให้ล้มละลาย

6.3 ลูกหนี้ทุพพลภาพอย่างถาวรจนไม่สามารถประกอบอาชีพตามปกติได้ หรือวิกลจริต หรือจิตฟั่นเฟือน และไม่มีทรัพย์สินอื่นที่สามารถยึดหรืออายัดได้ตามกฎหมาย

ข้อ 7 เมื่อดำเนินการตามข้อ 5 แล้ว ปรากฏข้อเท็จจริงเป็นที่ยุติดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าดำเนินการไล่เบี่ยเรียกคืนไม่คุ้มกับค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไป ก็ให้จำหน่ายออกจากบัญชีเป็นหนี้สูญ

7.1 หนี้นั้นมีมูลค่าไม่เกิน 7,000 บาท และลูกหนี้ไม่มีทรัพย์สินที่สามารถยึดหรืออายัดได้ตามกฎหมาย

7.2 หนี้นั้นมีมูลค่าเกินกว่า 7,000 บาท และลูกหนี้ไม่มีทรัพย์สินที่สามารถยึดหรืออายัดได้ตามกฎหมาย เมื่อได้มีการดำเนินการตาม 5.3(4) อย่างน้อยปีละครั้ง ปรากฏว่ามีค่าใช้จ่ายรวมกันถึงกึ่งหนึ่งของมูลหนี้ และไม่พบทรัพย์สินที่สามารถยึดหรืออายัดได้ตามกฎหมาย

- 3 -

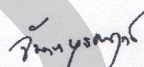
7.3 กรณีลูกหนี้มีทรัพย์สินที่จะสามารถยึดหรืออายัดได้ตามกฎหมาย แต่ปรากฏว่าทรัพย์สินที่ยึดเมื่อประเมินราคาแล้วมีมูลค่าไม่เกิน 10,000 บาท เมื่อขายทอดตลาดแล้วคาดว่าจะได้ราคาไม่เกิน 10,000 บาท

ข้อ 8 เมื่อสำนักงานได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย แต่ไม่สามารถติดตามตัวบุคคลที่ต้องรับผิดชอบได้ ให้จำหน่ายลูกหนี้ออกจากบัญชีเป็นหนี้สูญได้ เมื่อดำเนินการดังนี้

8.1 สอบถามผลการสอบสวนในการติดตามตัวผู้กระทำผิดไปยังพนักงานสอบสวน โดยมีหนังสือลงทะเบียนตอบรับภายใน 15 วัน นับแต่วันที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น หากไม่ได้รับการแจ้งผลภายใน 60 วัน นับแต่วันที่พนักงานสอบสวนได้รับหนังสือสอบถามดังกล่าว ให้สอบถามไปอีกอย่างน้อย 2 ครั้ง แต่ละครั้งให้มีระยะเวลาห่างกันไม่น้อยกว่า 30 วัน

8.2 หากได้รับแจ้งผลการสอบสวนโดยพนักงานสอบสวนมีความเห็นงดหรือยุติการสอบสวน หรือเมื่อพ้นระยะเวลา 1 ปี นับแต่วันที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น และได้ดำเนินการตาม 8.1 ครบถ้วนแล้ว ก็ยังไม่ได้รับหนังสือแจ้งผลจากพนักงานสอบสวน

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๗ พฤศจิกายน พ.ศ. 2552

  
(นางจันทรา บุรณกฤษ)  
เลขาธิการ

ภาคผนวก ค

หนังสือตอบข้อหารือคณะกรรมการกฤษฎีกา  
(กรรมการร่างกฎหมายคณะที่ 2)

ด่วนมาก

ที่ นร 0601/828

รับเลขที่ .....  
วันที่ 9 มี.ค. 2539  
เวลา 10.35 น.

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา  
ท่าช้างวังหน้า กรุงเทพฯ 10200/103  
รับเลขที่ 102/103  
ลงวันที่ 9 มี.ค. 2539  
เวลา 12.30 น.

๙ ธันวาคม 2538

เรื่อง หารือข้อกฎหมายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

เรียน อธิบดีกรมการประกันภัย

กองนิติการ  
รับเลขที่ ๗๕  
วันที่ 1 มี.ค. 2539  
เวลา 11.30 น.

- อ้างถึง (1) หนังสือกรมการประกันภัย ด่วนมาก ที่ พฉ 0503/1642 ลงวันที่ 15 พฤษภาคม 2538
- (2) หนังสือสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ด่วนที่สุด ที่ นร 0601/ป 7247 ลงวันที่ 13 กันยายน 2538

สิ่งที่ส่งมาด้วย บันทึก เรื่อง หารือข้อกฎหมายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 (การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจากเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย)

ตามหนังสือกรมการประกันภัยที่อ้างถึง (1) ขอให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาให้ความเห็นในปัญหาข้อกฎหมายว่า พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้บัญญัติข้อยกเว้นให้รถบางประเภทไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัยความเสียหาย ตามมาตรา 8 ซึ่งต่อมาได้มีการประกาศใช้กฎกระทรวง ฉบับที่ 9 โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 8(4) ยกเว้นรถบางประเภทไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัยผลสืบเนื่องจกกฎกระทรวงดังกล่าวเป็นเหตุให้กรมการประกันภัยมีปัญหาในการตีความเกี่ยวกับการใช้สิทธิเรียกเงินคืนของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในกรณีที่เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซึ่งมิใช่เจ้าของรถ ได้ขับที่รถและประสบอุบัติเหตุโดยไม่มีคู่กรณี เช่น ล้มเองหรือชนต้นไม้ เป็นต้น กรมการประกันภัยจึงขอให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาให้ความเห็นในปัญหาข้อกฎหมายว่า

- (1) สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีหน้าที่ตามกฎหมายที่จะต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ขับขี่รถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามกฎหมายฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2536) ในกรณีที่เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซึ่งมิใช่เจ้าของรถ ได้ขับที่รถและประสบอุบัติเหตุโดยไม่มีคู่กรณี เช่น ล้มเองหรือชนต้นไม้ เป็นต้น หรือไม่
- (2) หากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีหน้าที่ที่จะต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นในกรณีดังกล่าวแล้ว สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะใช้สิทธิเรียกเงินคืน




ได้หรือไม่ อย่างไร และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้มีหนังสือตามที่อ้างถึง (2) ขอให้จัดตั้งผู้แทนไปชี้แจงข้อเท็จจริงเกี่ยวกับปัญหาดังกล่าว ความละเอียดครบถ้วนแล้ว นั้น บัดนี้ คณะกรรมการกฤษฎีกา(กรรมการร่างกฎหมาย คณะที่ 2) ได้พิจารณาปัญหาดังกล่าวข้างต้นแล้ว เห็นว่า

(1) พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีเจตนารมณ์ที่จะให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยให้ได้รับการชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นก่อนและทันทีที่ กล่าวคือ ผู้ใดก็ตามซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย เนื่องจากอุบัติเหตุหรืออยู่ในทาง ฯลฯ ย่อมเป็น "ผู้ประสบภัย" ตามคำนิยามในมาตรา 4 และถ้าอันตรายนั้นเข้ากรณีใดกรณีหนึ่งตามที่มาตรา 23 ระบุไว้ก็ให้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นอันได้แก่ ค่าปลงศพ หรือค่ารักษาพยาบาลเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุน และการจ่ายนั้นก็ต้องกระทำให้เสร็จภายใน 7 วัน โดยไม่ต้องรอพิสูจน์ความรับผิดชอบตามมาตรา 25 และพระราชบัญญัตินี้เป็นกฎหมายพิเศษเกี่ยวกับสวัสดิการสังคมที่บังคับให้มีการช่วยเหลือในเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยโดยไม่ต้องคำนึงว่าผู้ใด เป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย ดังนั้น สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจึงมีหน้าที่ตามกฎหมายที่ต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามกฎหมายที่ขอหาหรือมา

(2) ในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้ประสบภัย สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีสิทธิเรียกให้ผู้ประสบภัยนั้นคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นได้ ตามมาตรา 31 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

รายละเอียดของความเห็นปรากฏตามบันทึกที่ได้เสนอมาร่วมหนังสือนี้ และในการพิจารณาเรื่องนี้ผู้แทนกระทรวงพาณิชย์(กรมการประกันภัย) ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด และผู้แทนกระทรวงคมนาคม(กรมการขนส่งทางบก) เป็นผู้ชี้แจงข้อเท็จจริง อนึ่ง สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้แจ้งผลการพิจารณาไปยังสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบตามระเบียบด้วยแล้ว จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ  
  
(นายอภิรักษ์กร จุฬารัตน)  
เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา

ส่ง กนต.  
by  
10 ส.ค. 2531

สำนักงานเลขานุการกรม  
โทร. 2220206-9  
โทรสาร 2241401  
2263611-2

เขียนที่ห้อง...  
เพื่อโปรดทราบก่อนส่ง... 01กต. 112-5008.  
9 ส.ค. 2531

กนต.  
นางสาว...  
นางสาว...  
นางสาว...

## บันทึก

เรื่อง หารือข้อกฎหมายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535  
(การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจากเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย)

กรมการประกันภัยได้มีหนังสือ ด่วนมาก ที่ พณ 0503/1642 ลงวันที่ 15 พฤษภาคม 2538 ถึงสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาความว่า ด้วยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้บัญญัติข้อยกเว้นให้รถบางประเภทไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัยความเสียหายตามมาตรา 8 ซึ่งต่อมาได้มีการประกาศใช้กฎกระทรวง ฉบับที่ 9 โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 8(4) ยกเว้นรถบางประเภทไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัย ผลสืบเนื่องจากกฎกระทรวงดังกล่าวเป็นเหตุให้กรมการประกันภัยมีปัญหาในการตีความเกี่ยวกับการใช้สิทธิเรียกเงินคืนของสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ในกรณีที่เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซึ่งมิใช่เจ้าของรถได้ขับขี่รถและประสบอุบัติเหตุโดยไม่มีคู่กรณี เช่น ล้มเอง หรือชนต้นไม้ เป็นต้น ซึ่งกรมการประกันภัยได้พิจารณาแล้วเห็นว่า บุคคลนั้นเป็นผู้ประสบภัยตามคำนิยามตามมาตรา 4 ประกอบกับมาตรา 23(6) กำหนดให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นในกรณีที่เป็นการเกิดความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยที่เกิดจากรถตามมาตรา 8 ดังนั้น สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจึงจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้กับบุคคลดังกล่าว ทำให้เกิดปัญหาการใช้สิทธิเรียกเงินคืนจะมีได้หรือไม่ ซึ่งพนักงานอัยการเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องในปัญหานี้ กรมการประกันภัยจึงได้หารือไปยังสำนักงานอัยการสูงสุดและสำนักงานอัยการสูงสุดได้ให้ความเห็นว่า สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยไม่มีหน้าที่ตามกฎหมายที่จะต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ เนื่องจากไม่เข้ากรณีที่ผู้ประสบภัยไม่อาจรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายได้ จึงไม่จำเป็นต้องพิจารณาถึงสิทธิของสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในการเรียกเงินคืนจากผู้หนึ่งผู้ใด

เนื่องจากความเห็นของสำนักงานอัยการสูงสุดก่อให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติของกรมการประกันภัย เพราะเมื่อพิจารณาตามเจตนารมณ์ของกฎหมายแล้วเห็นว่ากฎหมายต้องการให้การชดเชยให้ชวยชดเชยผู้ประสบภัยในเบื้องต้นเสียก่อนโดยมิต้องรอพิสูจน์ความรับผิดชอบ เพื่อให้ผู้ประสบภัยที่เกิดจากรถได้รับเงินจำนวนหนึ่งในการบรรเทา

ความเสียหาย เช่น กรณีเสียชีวิตให้ได้รับค่าปลงศพในเบื้องต้น หรือกรณีบาดเจ็บทางร่างกายก็ให้ได้รับการรักษาพยาบาลในเบื้องต้นเสียก่อน แล้วจึงดำเนินการตรวจสอบในภายหลัง ซึ่งรวมไปถึงกรณีการใช้สิทธิไล่เบี้ยคืนด้วย ซึ่งกรมการประกันภัยถือว่า บุคคลดังกล่าวไม่มีค้ำประกันแต่ถือเป็นผู้ประสพภัยตามบทนิยามในมาตรา 4 และมาตรา 23(6) แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าวให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสพภัยดำเนินการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสพภัยในกรณีที่ได้รับบาดเจ็บตาม มาตรา 8 ด้วย กรมการประกันภัยจึงขอหารือว่า สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสพภัยมีหน้าที่ตามกฎหมายที่จะต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ในกรณีข้างต้นหรือไม่ และหากมีหน้าที่ที่จะต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแล้ว สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสพภัยจะใช้สิทธิเรียกเงินคืนได้หรือไม่ อย่างไร

กรมการประกันภัยพิจารณาแล้วเห็นว่า มีความเห็นแตกต่างกัน ในอาชวาทข้อคดีได้ จึงขอให้คณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาวินิจฉัย เพื่อกฎหมายประกันภัยจะได้ชัดเจน เป็นแนวปฏิบัติต่อไป

คณะกรรมการกฤษฎีกา(กรมการร่างกฎหมาย คณะที่ 2) ได้รับฟังคำชี้แจงข้อเท็จจริงเพิ่มเติมจากผู้แทนกระทรวงพาณิชย์(กรมการประกันภัย) และผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุดสรุปความได้ ดังนี้

ผู้แทนกรมการประกันภัยชี้แจงว่า พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีหลักการสำคัญอยู่ประการหนึ่งคือ เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสพภัยโดยประกันภัยกับบริษัทประกันภัย (มาตรา 7) ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ประสพภัยได้รับการรักษาพยาบาลโดยทันที แต่เนื่องจากในช่วงแรกที่พระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับได้เกิดการโต้แย้งจากมวลชนโดยเฉพาะผู้ใช้รถจักรยานยนต์ กระทรวงพาณิชย์จึงได้ออกกฎกระทรวง (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2536 ให้รถบางประเภทได้แก่ รถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนไว้ก่อนวันที่ 5 เมษายน 2536 รถยนต์สามล้อที่แปรสภาพมาจากรถจักรยานยนต์ (รถสลาบลบ) และรถจักรยานเกษตรกรรมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ไม่ต้องจัดให้มีประกันความเสียหายตาม มาตรา 7 ภายในระยะเวลาหนึ่งปีหกเดือน ซึ่งในชั้นพิจารณาออกกฎกระทรวง ฉบับดังกล่าว กรมการประกันภัยได้เห็นปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นในกรณีที่ผู้ขับขี่รถที่ได้รับชกเว้นไม่ต้องจัดให้มีประกันอาจประสพอุบัติเหตุโดยไม่มีค้ำประกันและเพื่อ

เป็นการแก้ไขปัญหาที่อาจเกิดขึ้น บริษัทประกันภัยได้จ่ายเงินสนับสนุนให้แก่สำนักงาน กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถเพิ่มขึ้นจากที่บริษัทประกันภัยต้องจ่ายเป็นเงินสมทบ ตามมาตรา 36 ในอัตราร้อยละห้าของเบี้ยประกันที่บริษัทได้รับในแต่ละปีซึ่งเงินสนับสนุนดังกล่าวเป็นจำนวนเงินถึง 600 ล้านบาท และสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยอื่นเนื่องจากรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีประกันไปแล้วประมาณ 80 ล้านบาท สำหรับกรณีตามข้อหาข้อนี้ กรรมการประกันภัยเห็นว่า เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซึ่งมิใช่เจ้าของรถได้รับชดเชยและ ประสบอุบัติเหตุย่อมเป็นผู้ประสบภัยตามคำนิยามของกฎหมายจึงมีสิทธิที่จะได้รับ ค่าเสียหายเบื้องต้นจากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามมาตรา 23(6) แต่เมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นไปแล้วมีปัญหาว่า จะใช้สิทธิเรียกเงินคืนจากผู้ประสบภัยได้หรือไม่ จึงได้หารือสำนักงานอัยการสูงสุด ในประเด็นดังกล่าว

ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุดชี้แจงว่าความเห็นของสำนักงานอัยการสูงสุด ปรากฏตามหนังสือสำนักงานอัยการสูงสุดเรื่อง ความเห็นข้อกฎหมายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 สรุปได้ว่า พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีเจตนารมณ์ที่จะคุ้มครองผู้ประสบภัยที่ไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหาย หรือได้รับการชดเชยค่าเสียหายแต่ไม่คุ้มกับความเสียหายที่ได้รับจริง และหากผู้ประสบภัย จะใช้สิทธิทางแพ่งเรียกร้องค่าเสียหายก็ต้องใช้เวลาดำเนินคดียาวนาน ฉะนั้น หลักการ ที่สำคัญของพระราชบัญญัติฉบับนี้คือ ผู้ประสบภัยต้องมีสิทธิที่จะได้รับชดเชยค่าเสียหายเสียก่อน แต่ไม่ได้รับชดเชยค่าเสียหายหรือได้รับการชดเชยไม่คุ้มความเสียหายที่เกิดขึ้น สำหรับกรณีที่ ผู้ประสบภัยเกิดอุบัติเหตุโดยรถที่ตนขับขี่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตนเอง ผู้ประสบภัย ย่อมไม่มีสิทธิได้รับชดเชยค่าเสียหายจากบุคคลใดได้ สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย จึงไม่มีหน้าที่จะต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยในกรณีนี้

คณะกรรมการกฤษฎีกา(กรรมการร่างกฎหมาย คณะที่ 2) ได้พิจารณา ปัญหาข้อหาข้อของกรรมการประกันภัยดังกล่าวแล้ว มีความเห็นดังนี้

ประเด็นที่หนึ่ง ที่ว่า สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีหน้าที่ตามกฎหมายที่ต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซึ่งมิใช่เจ้าของรถ ที่ได้รับบาดเจ็บและประสบอุบัติเหตุโดยไม่มีคู่กรณี เช่น ล้มเอง หรือชนต้นไม้ หรือไม่ นั้น

คณะกรรมการกฤษฎีกา(กรรมการร่างกฎหมาย คณะที่ 2) เห็นว่า ประเด็นข้อหาหรือนี้หมายถึงกรณีที่เป็นรถที่ได้รับชกเว้นตามมาตรา 8 (4)<sup>1</sup> กล่าวคือ ไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย ซึ่งต่อมาได้มีกฎกระทรวง ฉบับที่ 9<sup>2</sup> กำหนด รถไว้ 3 จำพวก ได้แก่ รถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนไว้ก่อนวันที่ 5 เมษายน 2536 รถยนต์สามล้อที่แปรสภาพมาจากรถจักรยานยนต์ (รถสกายแลป) และรถใช้งานเกษตรกรรมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ฉะนั้น ประเด็นข้อหาหรือจึงเป็นกรณีเกี่ยวกับ รถดังกล่าวที่ผู้ขับขี่และผู้ประสภักย์เป็นบุคคลคนเดียวกันซึ่งสำนักงานอัยการสูงสุดมีความเห็นว่า ผู้ประสภักย์ในกรณีเช่นนี้ย่อมไม่มีสิทธิทางแพ่งที่จะได้รับชดใช้ค่าเสียหายจากบุคคลใดได้ สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสภักย์จึงไม่มีหน้าที่ตามกฎหมายที่จะต้องจ่ายค่าเสียหาย

มาตรา 8 รถดังต่อไปนี้ไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย  
ตามมาตรา 7

(1) รถสำหรับเฉพาะองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท และรถสำหรับผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์

(2) รถของสำนักพระราชวังที่จดทะเบียนและมีเครื่องหมายตามระเบียบที่เลขาธิการพระราชวังกำหนด

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

(4) รถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

กฎกระทรวง ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2536) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสภักย์จากรถ พ.ศ. 2535

ข้อ 1 รถดังต่อไปนี้ไม่ต้องจัดให้มีประกันความเสียหายตามมาตรา 7

(1) รถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนไว้ก่อนวันที่ 5 เมษายน 2536

(2) รถยนต์สามล้อที่แปรสภาพมาจากรถจักรยานยนต์ (รถสกายแลป)

(3) รถใช้งานเกษตรกรรมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

ข้อ 2 กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับได้มีกำหนดหนึ่งปีหกเดือนนับแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

เบื้องต้นให้ตามมาตรา 35<sup>๓</sup> เมื่อคณะกรรมการกฤษฎีกา(กรรมการร่างกฎหมาย  
คณะที่ 2) ได้พิจารณาบทบัญญัติมาตราต่าง ๆ โดยเฉพาะมาตรา 4<sup>๔</sup> มาตรา 23<sup>๕</sup> และ

มาตรา 35 เมื่อมีกรณีตามมาตรา 23 เกิดขึ้น และผู้ประสบภัย  
ไม่อาจขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายหรือบริษัทได้  
ให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย  
จากกองทุน เมื่อผู้ประสบภัยได้นำหลักฐานสำเนาบันทึกประจำวันในคดีของพนักงาน  
สอบสวนมาแสดงพร้อมกับการยื่นคำขอ

การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนและการจ่ายค่า  
เสียหายเบื้องต้นจากกองทุน ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่  
กำหนดในกฎกระทรวง

<sup>๔</sup>มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

ฯลฯ

ฯลฯ

"ผู้ประสบภัย" หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย  
หรืออนามัย เนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งที่ยักรถหรือติดตั้งในรถนั้น  
และหมายความรวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตายด้วย

ฯลฯ

ฯลฯ

<sup>๕</sup>มาตรา 23 ในกรณีดังต่อไปนี้ ให้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่  
ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุน

- (1) เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้จัดให้มีการประกัน  
ความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 และเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายค่าเสียหาย  
เบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน
- (2) ขณะเกิดเหตุ รถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้อยู่ในความครอบครอง  
ของเจ้าของรถเพราะเหตุที่รถนั้นได้ถูกยักยอก ฉ้อโกง กรรโชก ลักทรัพย์ วิตเอาทรัพย์  
ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และเจ้าของรถได้ร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน
- (3) ไม่มีผู้แสดงตนเป็น เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และรถนั้น  
ไม่มีการประกันภัยกับบริษัท
- (4) มีความเสียหายจากรถเกิดแก่ผู้ประสบภัย แต่ไม่อาจทราบได้ว่า  
รถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย

(มีต่อหน้าถัดไป)

มาตรา 25<sup>๕</sup> แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 แล้ว  
 คณะกรรมการกฤษฎีกา(กรรมการร่างกฎหมาย คณะที่ 2) มีความเห็นว่า พระราช  
 บัญญัติฉบับนี้มีเจตนารมณ์ที่จะให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยให้ได้รับการชดเชย  
 ค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันเวลาที่ กล่าวคือ ผู้ใดก็ตามซึ่งได้รับอันตราย  
 ต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยเนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทาง ฯลฯ ย่อมเป็น  
 "ผู้ประสบภัย" ตามคำนิยามในมาตรา 4<sup>๗</sup> และถ้าอันตรายนั้นเข้ากรณีใดกรณีหนึ่ง  
 ตามที่มาตรา 23<sup>๘</sup> ระบุไว้ก็ให้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นอันได้แก่ ค่าปลงศพ หรือ  
 ค่ารักษาพยาบาลเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุนและการจ่ายนั้นก็ตั้ง  
 กระทำให้เสร็จภายใน 7 วัน โดยไม่ต้องรอนิสุจน์ความรับผิดชอบตามมาตรา 25<sup>๑</sup>  
 และบทบัญญัติมาตรา 23 ได้ระบุถึงกรณีต่าง ๆ ที่ให้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจาก  
 เงินกองทุนไว้เป็น 6 กรณี และกรณีตามมาตรา 23(6) ที่ว่า "ความเสียหายที่เกิด  
 แก่ผู้ประสบภัยนั้นเกิดจากรถตามมาตรา 8" นั้น ย่อมให้บังคับแก่กรณีตามปัญหานี้ได้  
 โดยตรง อาจมีข้อโต้แย้งว่า กรณีอื่น ๆ ที่มาตรา 23 ระบุไว้เช่นกรณีตาม (1) (2)  
 (3) หรือ (4) อาจเห็นได้ว่าผู้ขับขี่และผู้ประสบภัยเป็นบุคคลคนละคนกัน และกรณี  
 ตาม (6) ที่ให้บังคับแก่กรณีตามปัญหานี้ก็น่าจะต้องเป็นบุคคลคนละคนกันด้วย แต่เมื่อ  
 นิจารณากรณีตาม (5) ก็อาจเห็นได้ว่าผู้ขับขี่และผู้ประสบภัยอาจเป็นบุคคลคนเดียวกันก็ได้  
 +-----+

(ต่อจากเชิงอรรถที่ 5)

(5) บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ให้แก่ผู้ประสบภัย  
 หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน หรือ

(6) ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยนั้นเกิดจากรถตามมาตรา 8  
<sup>๘</sup> มาตรา 25 ให้บริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่าย  
 ค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 มาตรา 23 หรือมาตรา 24 ให้แก่ผู้ประสบภัย  
 ให้เสร็จสิ้นภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับคำร้องขอ ทั้งนี้ โดยไม่ต้องรอนิสุจน์  
 ความรับผิดชอบ

ให้ถือว่าค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นส่วนหนึ่งของเงินค่าสินไหมทดแทน  
 ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

<sup>๗</sup>โปรดดูเชิงอรรถที่ 4, ข้างต้น

<sup>๘</sup>โปรดดูเชิงอรรถที่ 5, ข้างต้น

<sup>๑</sup>โปรดดูเชิงอรรถที่ 6, ข้างต้น

ข้อโต้แย้งดังกล่าวจึงขาดน้ำหนัก นอกจากนี้ จากการตรวจสอบเอกสารหลักฐาน การพิจารณาร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ....<sup>10</sup> ซึ่งได้ผ่าน การพิจารณาของกรรมาการร่างกฎหมาย (คณะที่ 3) พบว่า คำนิยามของคำว่า "ผู้ประสบภัย" ในร่างนั้นหมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิตหรือร่างกาย เนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งที่ยารถกหรือติดตั้งในรถนั้นและ หมายความว่ารวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตายด้วย "แต่ ไม่หมายความว่ารวมถึงเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ผู้ขับขี่รถที่ก่อให้เกิด ความเสียหาย บุคคลในครอบครัวยุของเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และ ลูกจ้างของเจ้าของรถดังกล่าวขณะอยู่ในระหว่างปฏิบัติหน้าที่ในทางการที่จ้าง"

ต่อมาปรากฏว่าในชั้นเตรียมเสนอร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว เข้าสู่การพิจารณาของ สภานิติบัญญัติแห่งชาติ รัฐบาลได้เปลี่ยนหลักการของร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวซึ่งเดิม มีวัตถุประสงค์จะคุ้มครองเฉพาะบุคคลที่สามที่ประสบภัยมา เป็นการให้ความคุ้มครอง แก่ผู้ประสบภัยจากรถในทุกกรณี จึงได้มีการแก้ไขบทนิยามของคำว่า "ผู้ประสบภัย" ให้มีความหมายกว้างดังปรากฏอยู่ในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้น พระราชบัญญัตินี้จึงเป็นกฎหมายพิเศษเกี่ยวกับสวัสดิการ สังคมที่บังคับให้มีการช่วยเหลือในเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยโดยไม่ต้องคำนึงว่าผู้ใดเป็นผู้ ก่อให้เกิดความเสียหาย ฉะนั้น เมื่อมีผู้ประสบภัยเข้ากรณีตามที่ระบุไว้ในมาตรา 23<sup>11</sup> แล้ว ก็ไม่จำเป็นต้องพิจารณาเสียก่อนว่าผู้ประสบภัยนั้นมีสิทธิที่จะได้รับชดเชยค่าเสียหายตามประมวล กฎหมายแพ่งและพาณิชย์หรือไม่ จึงจะจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นได้ ทั้งนี้ ตามมาตรา 25<sup>12</sup> ส่วนบทบัญญัติมาตรา 35<sup>13</sup> นั้น คณะกรรมาการกฤษฎีกา(กรรมาการร่างกฎหมาย คณะที่ 2) เห็นว่า เป็นบทบัญญัติเกี่ยวกับแบบพิธีในการร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากสำนักงาน กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยให้ต้องนำหลักฐานสำเนาบันทึกประจำวันในคดีของพนักงาน

<sup>10</sup> ร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. .... ส่งตามหนังสือ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ค่วนที่สุด ที่ นร 0601/120 ลงวันที่ 20 มกราคม 2535 ถึงเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

<sup>11</sup> ปรคดฎเชิงอรรถที่ 5, ข้างต้น

<sup>12</sup> ปรคดฎเชิงอรรถที่ 6, ข้างต้น

<sup>13</sup> ปรคดฎเชิงอรรถที่ 3, ข้างต้น



สอบสวนมาแสดงพร้อมกับการยื่นคำขอเท่านั้น สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย  
จึงมีหน้าที่ตามกฎหมายที่ต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้ผู้ประสบภัยตามกรณีที่มาเรียน

ประเด็นที่สอง ซึ่งสืบเนื่องมาจากประเด็นที่หนึ่งว่า หากสำนักงาน  
กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีหน้าที่ที่จะต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นในกรณีดังกล่าวแล้ว  
สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะใช้สิทธิเรียกเงินคืนได้หรือไม่ อย่างไร

คณะกรรมการกฤษฎีกา(กรรมการร่างกฎหมาย คณะที่ 2) มีความ  
เห็นว่า ผู้มีหน้าที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น เมื่อได้จ่ายไปแล้วจะมีสิทธิเรียกคืนได้  
หรือไม่ ปรากฏว่ามาตรา 31 วรรคหนึ่ง<sup>14</sup> และมาตรา 32<sup>15</sup> ได้บัญญัติไว้แล้ว กล่าวคือ  
ในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือความประมาทเลินเล่ออย่าง  
ร้ายแรงของผู้ประสบภัย สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีสิทธิเรียกให้ผู้ประสบภัย  
นั้นคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นได้ ตามนัยมาตรา 31 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติ  
คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535



(นายฉัตรราชตร จุฬารัตน)

เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ธันวาคม 2538

<sup>14</sup> มาตรา 31 ในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคล  
ภายนอกหรือเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของ  
เจ้าของรถ ผู้ขับขี่รถ ผู้ซึ่งอยู่ในรถหรือผู้ประสบภัย เมื่อบริษัทหรือสำนักงานกองทุน  
ทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปแล้ว เป็นจำนวน  
เท่าใด ให้บริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย แล้วแต่กรณี มีสิทธิไล่เบี้ย  
เอาแก่บุคคลดังกล่าว หรือมีสิทธิเรียกให้ผู้ประสบภัยคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นได้

ฯลฯ

ฯลฯ

<sup>15</sup> มาตรา 32 ในกรณีที่นายทะเบียนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่  
ผู้ประสบภัย สำหรับความเสียหายที่เกิดจากรถตามมาตรา 8 ให้หน่วยงานซึ่งเป็น  
เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ส่งเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายจากเงินกองทุน  
คืนให้แก่กองทุนตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กระทรวงการคลังกำหนด

## ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-นามสกุล

นายนรเทพ ธีระแก้ว

ประวัติการศึกษา

พ.ศ. 2549 ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต

มหาวิทยาลัยรามคำแหง

พ.ศ. 2553 ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูงว่าความ

สภาทนายความ

ตำแหน่งและสถานที่ทำงานปัจจุบัน

พ.ศ. 2550 - 2553 ลูกจ้างชั่วคราวกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

ตำแหน่ง นักวิชาการ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและ

ส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ภาค 6 (นครปฐม)

(ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 เปลี่ยนชื่อจากกรมการประกันภัย เป็น

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบ

ธุรกิจประกันภัย

พ.ศ. 2554 – 2556 พนักงานเจ้าหน้าที่ ตำแหน่งเจ้าหน้าที่

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจ

ประกันภัย จังหวัดนครปฐม