



มาตรการทางกฎหมายกับปัญหาการนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัย
ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ชนะพล มหาวงษ์



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

พ.ศ. 2545

ISBN 974 - 281 - 752 - 9

**LEGAL MEASURES ON THE ISSUES OF BRINGING
MOTOR VEHICLE INTO INSURANCE SCHEME REQUIRED
BY THE PROTECTION FOR MOTOR VEHICLE ACCIDENT
VICTIMS ACT B.E. 2535 (1992)**

MR. CHANAPON MAHAVONG

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements

For the Degree of Master of Laws

Department of Law

Graduate School, Dhurakijpundit University

2002

ISBN 974 – 281 – 752 - 9



ใบรับรองวิทยานิพนธ์

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต

ปริญญา นิติศาสตรมหาบัณฑิต

ชื่อวิทยานิพนธ์ มาตรการทางกฎหมายกับปัญหาการนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยตาม
พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

เสนอโดย นายชนะพล มหาวงษ์

สาขาวิชา นิติศาสตร์ (กฎหมายมหาชน)

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ รศ.ชูศักดิ์ ศิรินิล

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม นายอำนาจ สุภเวชย์

ได้พิจารณาเห็นชอบโดยคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์แล้ว

.....ประธานกรรมการ


(ดร.พีรพันธุ์ พาลุสุข)

.....กรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

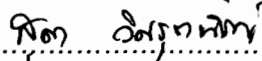
(รศ.ชูศักดิ์ ศิรินิล)

.....กรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

(นายอำนาจ สุภเวชย์)

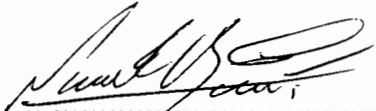
.....กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ

(นายปิยะพันธ์ จัมปาสุด)

.....กรรมการผู้แทนทบวงมหาวิทยาลัย

(รศ.สุดา วิศรุตพิชญ์)

บัณฑิตวิทยาลัยรับรองแล้ว

..... คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

(รศ.ดร.สมพงษ์ อรพินท์)

วันที่ 31 เดือน พฤษภาคม พ.ศ. 2545

กิตติกรรมประกาศ

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณอย่างสูงต่อท่าน รองศาสตราจารย์ ชูศักดิ์ ศิรินิล และท่านอาจารย์อำนวยการ สุกเวชัย ที่ได้ให้ความกรุณารับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ โดยท่านทั้งสองได้กรุณาใช้เวลาอันมีค่า ช่วยชี้แนะและให้แนวคิดในทางวิชาการรวมทั้งด้าน ตำราและแหล่งข้อมูลในการศึกษา ค้นคว้า ด้วยการแนะนำวิธีการศึกษาค้นคว้าอย่างใกล้ชิด และแก้ปัญหาให้แก่ผู้เขียนจนกระทั่งสำเร็จเป็นวิทยานิพนธ์

ขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์ ดร.พิรพันธุ์ พาลุสุข ประธานกรรมการสอบ วิทยานิพนธ์ ซึ่งท่านเป็นผู้ให้กำลังใจและช่วยเหลือผู้เขียนในด้านวิชาการ โดยท่านสนใจและ เอาใจใส่ดูแลและช่วยแก้ปัญหาในการเขียนวิทยานิพนธ์ตลอดเวลาที่ทำการค้นคว้า และท่านได้ ประสานงานให้การอนุเคราะห์ในการสอบวิทยานิพนธ์จนสำเร็จลุล่วงเป็นอย่างดี

ขอกราบขอบพระคุณท่าน รองศาสตราจารย์ สุดา วิสรุตพิชญ์ ที่ท่านรับเป็น กรรมการผู้แทนทบวงมหาวิทยาลัย ซึ่งท่านได้กรุณาให้ความกระจ่างในทางวิชาการด้วยการ แนะนำวิธีการศึกษาค้นคว้า และวิเคราะห์ปัญหาต่าง ๆ อย่างเป็นระบบ ซึ่งเป็นประโยชน์แก่ผู้ เขียนอย่างมากในการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ และที่สำคัญจะเป็นประโยชน์ต่อการนำไปใช้ในการ ปฏิบัติงานต่อไปด้วย และขอกราบขอบพระคุณท่านปิยะพันธ์ จัมปาสุต รองอธิบดี กรรมการขนส่งทางบก ที่รับเป็นกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ซึ่งท่านได้ให้คำแนะนำเกี่ยวกับประเด็น ปัญหาและแนวทางศึกษาวิเคราะห์จากประสบการณ์ของท่าน อันเป็นแนวทางในการนำมา ศึกษาค้นคว้าเป็นอย่างมาก

ขอขอบคุณเพื่อน ๆ พี่ ๆ น้อง ๆ ทั้งที่เป็นนักศึกษาร่วมรุ่นและที่ทำงานทุกคนที่คอย คิดตามช่วยเหลือ และขอขอบคุณครอบครัวของผู้เขียนเองที่เป็นกำลังใจและช่วยเหลือผู้เขียน ได้อย่างมากและตลอดเวลา จนทำให้การจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงด้วยดี

สุดท้ายนี้ผู้เขียนหวังว่า วิทยานิพนธ์ฉบับนี้คงจะมีคุณค่าและเป็นประโยชน์ในการ ศึกษาวิชานิติศาสตร์อยู่บ้าง ซึ่งความคิดจากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้เขียนขอระลึกเป็นกตเวทิตาแต่ บิดาของผู้เขียนที่ล่วงลับไปแล้วและมารดาของผู้เขียน และอาจารย์ทุก ๆ ท่านที่ได้ประสิทธิ์ ประสาทวิชาความรู้แก่ผู้เขียนตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน

ชนะพล มหาวงษ์

มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

พฤษภาคม 2545

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ฉ
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ซ
สารบัญตาราง.....	ณ
สารบัญภาพ.....	ด
บทที่	
1. บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 สมมุติฐานการวิจัย.....	4
1.3 วัตถุประสงค์ของการทำวิทยานิพนธ์.....	5
1.4 ขอบเขตและวิธีการดำเนินการวิจัย.....	6
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย.....	6
2. ความเป็นมาแนวคิดและมาตรการทางกฎหมายสำหรับการประกันภัย	
 รถยนต์ภาคบังคับของประเทศไทยตามพระราชบัญญัติคุ้มครอง	
 ผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535	8
2.1 ความเป็นมาและแนวคิด.....	8
2.1.1 ความเป็นมาของกฎหมายสำหรับการประกันภัยรถยนต์	
ภาคบังคับของประเทศไทย.....	8
2.1.2 แนวคิดของกฎหมายสำหรับการประกันภัยรถยนต์	
ภาคบังคับของประเทศไทย.....	12
2.2 ผู้ที่เกี่ยวข้องกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัย	
จากรถ พ.ศ. 2535.....	13
2.2.1 เจ้าของรถ.....	13
2.2.2 ผู้ใช้รถ.....	13
2.2.3 บริษัทประกันภัย.....	13

สารบัญ (ต่อ)

2.2.4	ผู้ประสบภัยจากรถ.....	13
2.2.5	สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย.....	14
2.2.6	กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม.....	14
2.2.7	กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์.....	14
2.2.8	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ.....	14
2.3	มาตรการทางกฎหมายในการนำรถเข้าสู่ระบบและความคุ้มครอง.....	14
2.3.1	รถที่ต้องจัดให้มีการทำประกันภัย.....	14
2.3.2	รถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการทำประกันภัย.....	15
2.3.3	ผู้ที่ต้องมีหน้าที่จัดทำประกันภัย.....	16
2.3.4	ผู้ทำหน้าที่รับประกันภัย.....	16
2.3.5	เครื่องหมายแสดงว่ามีการทำประกันภัย.....	17
2.3.6	จำนวนเงินเอาประกันภัย.....	18
2.3.7	การโอนรถที่มีการประกันภัย.....	18
2.4	มาตรการในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย.....	19
2.5	มาตรการความคุ้มครองที่ได้รับตามกฎหมาย.....	20
2.5.1	ผู้ที่ได้รับความคุ้มครอง.....	20
2.5.2	ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครอง.....	21
2.5.3	ค่าเสียหายเบื้องต้นและเงื่อนไขการจ่าย.....	23
2.5.3.1	การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัท ประกันภัย.....	23
2.5.3.2	การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทน ผู้ประสบภัย.....	24
2.5.3.3	การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นโดยบริษัท ประกันภัย.....	25
2.5.3.4	การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นโดยกองทุนทดแทน ผู้ประสบภัย.....	26

สารบัญ (ต่อ)

2.5.4	สิทธิของผู้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย	
	จากรถ.....	28
2.5.4.1	สิทธิของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในการเรียก	
	เงินคืน.....	28
2.5.4.2	สิทธิของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในการยึดรถ	
	ที่ก่อให้เกิดความเสียหายและขอเฉลี่ยทรัพย์สิน.....	29
2.5.4.3	สิทธิของบริษัทประกันภัยและเจ้าของรถในการ	
	เรียกเงินคืน.....	30
2.5.5	การจ่ายค่าเสียหายส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้น.....	31
2.6	กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ.....	32
2.6.1	วัตถุประสงค์ในการจัดตั้งกองทุนและเงื่อนไขการจ่าย.....	32
2.6.2	แหล่งที่มาของเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย.....	33
2.6.3	ที่ตั้งสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ.....	34
3.	มาตรการทางกฎหมายสำหรับการประกันภัยรถภาคบังคับ	
	ของประเทศญี่ปุ่น.....	36
3.1	ความเป็นมาของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศ	
	ประเทศญี่ปุ่น.....	36
3.2	หลักการสำคัญของการประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับ	
	ในประเทศญี่ปุ่น.....	37
3.3	มาตรการทางกฎหมายในการนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัย	
	ภาคบังคับ.....	39
3.3.1	รถที่ต้องจัดให้มีการทำประกันภัยภาคบังคับและ	
	รถที่ได้รับการยกเว้น.....	39
3.3.2	ผู้เอาประกันภัย.....	41
3.3.3	ผู้ทำหน้าที่รับประกันภัย.....	42
3.3.4	มาตรการในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย.....	44

สารบัญ (ต่อ)

3.4	มาตรการควบคุมครองตามกฎหมายประกันภัยความรับผิดชอบของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น.....	45
3.4.1	ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครอง.....	45
3.4.2	จำนวนเงินค่าเสียหาย.....	45
3.4.3	การประเมินค่าเสียหาย.....	46
* 3.4.4	การชดใช้ค่าเสียหาย.....	48
> 3.4.5	ค่าเสียหายชั่วคราว.....	49
* 3.4.6	การชดใช้ค่าเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่ชนแล้วหนีและรถที่ไม่มีการทำประกันภัย.....	50
3.5	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับมาตรการตามกฎหมายประกันภัยความรับผิดชอบผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น	52
3.5.1	องค์กรในภาครัฐที่กำกับดูแล.....	52
3.5.1.1	กระทรวงคมนาคม.....	52
3.5.1.2	กระทรวงการคลัง.....	52
3.5.1.3	คณะกรรมการการประกันภัยความรับผิดชอบจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับ.....	53
3.5.2	องค์กรในภาคเอกชน.....	53
3.5.2.1	สมาคมอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์แห่งประเทศไทยญี่ปุ่น.....	53
3.5.2.2	สำนักงานสำรวจภัย.....	54
4.	วิเคราะห์มาตรการทางกฎหมายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่เป็นปัญหาต่อการนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับ.....	57
4.1	ปัญหาที่เกิดจากมาตรการของกฎหมายในการบังคับปฏิบัติและมาตรการในการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถ.....	59

สารบัญ (ต่อ)

4.1.1	ปัญหาจากมาตรการในการจัดทำประกันภัยของรถ.....	59
4.1.1.1	ปัญหาในส่วนของประชาชนผู้จัดทำประกันภัย.....	59
4.1.1.2	ปัญหาในส่วนของบริษัทผู้รับประกันภัย.....	61
4.1.1.3	ปัญหาในส่วนที่เกี่ยวกับรถที่ได้รับการยกเว้น ไม่ต้องจัดทำประกันภัยภาคบังคับ.....	62
4.1.2	ปัญหาจากมาตรการของกฎหมายเกี่ยวกับการตรวจสอบ การจัดทำประกันภัยของรถ.....	65
4.1.2.1	ปัญหาในส่วนของหน่วยงานที่มีหน้าที่บังคับปฏิบัติ.....	65
4.1.2.2	ปัญหาเกี่ยวกับเครื่องหมายการจัดทำประกันภัย.....	76
4.1.2.3	ปัญหาเกี่ยวกับระยะเวลาของการทำประกันภัย.....	80
4.2	ปัญหาที่เกิดจากมาตรการและการบริหารจัดการกฎหมายที่ก่อให้เกิด เกิดความไม่เป็นธรรมและสร้างทัศนคติที่ไม่ดีแก่ประชาชน.....	83
4.2.1	ปัญหาจากมาตรการในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย ที่ไม่เป็นธรรม.....	83
4.2.1.1	ปัญหาขององค์กรผู้กำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย ภาคบังคับ.....	86
4.2.1.2	ปัญหาการนำหลัก No Loss – No Profit มาบังคับใช้.....	90
4.2.2	ปัญหาที่เกิดจากประชาชนมีทัศนคติที่ไม่ดีต่อระบบการ จัดทำประกันภัย.....	93
4.2.2.1	ปัญหาที่เกิดจากการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของ บริษัทประกันภัยในส่วนเกินค่าเสียหายเบื้องต้น.....	95
4.2.2.2	ปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานและเงื่อนไขการจ่ายของ กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย.....	110
5.	บทสรุปและข้อเสนอแนะ	117
5.1	สรุปประเด็นปัญหาที่ได้จากการศึกษาวิเคราะห์.....	117

สารบัญ (ต่อ)

5.1.1	สรุปปัญหาที่เกิดจากมาตรการของกฎหมายในการบังคับปฏิบัติและมาตรการของกฎหมายเกี่ยวกับการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถ.....	117
5.1.1.1	ปัญหาจากมาตรการในการจัดทำประกันภัยของรถ.....	117
5.1.1.2	ปัญหาจากมาตรการของกฎหมายเกี่ยวกับการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถ.....	119
5.1.2	สรุปปัญหาที่เกิดจากมาตรการในการบริหารจัดการกฎหมายที่ก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมและสร้างทัศนคติที่ไม่ดีแก่ประชาชน.....	121
5.1.2.1	ปัญหาจากมาตรการในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันที่ไม่เป็นธรรม.....	121
5.1.2.2	ปัญหาที่เกิดจากประชาชนที่ทัศนคติที่ไม่ดีต่อระบบการจัดทำประกันภัย.....	123
5.2	ข้อเสนอแนะในการแก้ปัญหา และแนวทางของมาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสม.....	126
5.2.1	ปรับปรุงแก้ไขเกี่ยวกับมาตรการในการจัดทำประกันภัยภาคบังคับ.....	126
5.2.1.1	กำหนดให้บริษัทประกันภัยมอบหมายให้บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ทำหน้าที่เป็นผู้รับประกันภัยให้บริษัท.....	126
5.2.1.2	ยกเลิกการจ่ายค่าบำเหน็จให้กับตัวแทนนายหน้าของการประกันภัยภาคบังคับ.....	127
5.2.1.3	นำรถยนต์วิน ตามมาตรา 8 (3) และ (4) เข้าสู่ระบบโดยให้หน่วยงานต้นสังกัดของรถยนต์วินส่งเงินสมทบเข้ากองทุน.....	128

สารบัญ (ต่อ)

5.2.2	ปรับปรุงแก้ไขมาตรการของกฎหมายเกี่ยวกับการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถ.....	129
5.2.2.1	ปรับปรุงแก้ไขกำหนดให้กรมการขนส่งทางบกตรวจสอบการจัดทำประกันภัยรถ รวมถึงการรับชำระภาษีประจำปีด้วย.....	129
5.2.2.2	ปรับปรุงแก้ไขการบริหารจัดการเครื่องหมายแสดงการทำประกันภัยภาคบังคับให้อยู่ในความรับผิดชอบของกรมการขนส่งทางบก.....	130
5.2.2.3	ปรับปรุงแก้ไขระยะเวลาของการประกันภัยภาคบังคับให้เป็นระยะเวลาเดียวกับการจดทะเบียนและการชำระภาษีประจำปีของรถ.....	131
5.2.3	ปรับปรุงแก้ไขมาตรการในการบริหารจัดการกฎหมายที่ก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมต่อประชาชน.....	132
5.2.3.1	ปรับปรุงแก้ไขให้มีการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยโดยคำแนะนำของคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค.....	132
5.2.3.2	ปรับปรุงแก้ไขให้มีมาตรการเพื่อบังคับใช้หลัก No Loss – No Profit.....	133
5.2.4	ปรับปรุงมาตรการให้ประชาชนมีทัศนคติที่ดีต่อระบบการจัดทำประกันภัย.....	134
5.2.4.1	ปรับปรุงแก้ไขให้มีการสำรองจ่ายค่าสินไหมทดแทนในส่วนเกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นด้วย.....	135
5.2.4.2	ปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมให้มีบทกำหนดโทษของบทบัญญัติในมาตรา 14 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภคจากรถ พ.ศ. 2535.....	136
5.2.5	ปรับปรุงแก้ไข การดำเนินงานและเงื่อนไขการจ่ายของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย.....	136

สารบัญ (ต่อ)

5.2.5.1	ปรับปรุงแก้ไขบทบัญญัติให้มีเงื่อนไขการจ่ายของ กองทุนทดแทนในส่วนเกินค่าเสียหายเบื้องต้น ได้ด้วย.....	137
5.2.5.2	ปรับปรุงแก้ไขบทบัญญัติให้มีเงื่อนไขการจ่ายของ กองทุนทดแทนในการสำรองจ่ายในส่วนเกิน ค่าเสียหายเบื้องต้น.....	138
	บรรณานุกรม.....	141
	ภาคผนวก.....	147
	ภาคผนวก ก พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.....	147
	ภาคผนวก ข AUTOMOBILE LIABILITY SECURITY LAW 1955.....	165
	ภาคผนวก ค กฎกระทรวง ประกาศกระทรวง คำสั่งนายทะเบียน ประกาศนายทะเบียน.....	195
	ประวัติผู้เขียน.....	216

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1. จำนวนรถที่จดทะเบียนทั่วประเทศกับจำนวนรถที่ทำประกันภัยภาคบังคับ.....	3
2. ข้อมูลการรับประกันภัยรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.....	85
3. แสดงเบี้ยประกันภัยรับกับจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่จ่าย.....	91
4. สถิติจำนวนเรื่องร้องเรียนค่าสินไหมทดแทน ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่ร้องเรียนต่อกรรมการประกันภัยระหว่าง เดือนมีนาคม – ธันวาคม 2543.....	100
5. ผลสอบถามความคิดเห็นเฉพาะกลุ่มผู้ร้องเรียน จำนวน 460 คน.....	104
6. รายละเอียดเงินกองทุน และการจัดสรรทรัพย์สินตามประเภทที่กฎหมายกำหนด บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2543 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2544.....	108

สารบัญภาพ

ภาพที่

หน้า

1. สักส่วนการรับประกันภัย.....43
2. แผนภูมิการดำเนินงานของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย.....139

DPU

ชื่อวิทยานิพนธ์	มาตรการทางกฎหมายกับปัญหาการนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535
ชื่อนักศึกษา	นายชนะพล มหาวงษ์
อาจารย์ที่ปรึกษา	รศ. ชูศักดิ์ ศิรินิล นายอำนาจ สุภเวชย์
สาขาวิชา	นิติศาสตร์
ปีการศึกษา	2544

บทคัดย่อ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ มีวัตถุประสงค์ในการศึกษาถึงปัญหาของการไม่เข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับของรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาต่อการบังคับใช้กฎหมายที่เป็นนโยบายของรัฐอันเป็นเจตนารมณ์ของกฎหมายในการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ โดยได้วิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคจากมาตรการทางกฎหมายและการบริหารจัดการในการบังคับใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ จากการปฏิบัติขององค์กรของรัฐและเอกชนที่เป็นปัญหา ทำให้ประชาชนไม่นำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมายในประเด็นต่าง ๆ คือ ปัญหาจากมาตรการในการจัดทำประกันภัยของรถ ปัญหาจากมาตรการเกี่ยวกับการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถ ปัญหาจากมาตรการในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่ไม่เป็นธรรม ปัญหาที่ประชาชนมีทัศนคติที่ไม่ดีต่อระบบการประกันภัยกรณีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนทั้งจากบริษัทประกันภัยและจากเงื่อนไขการจ่ายของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ซึ่งจากการศึกษาวิเคราะห์ปัญหาในประเด็นต่าง ๆ ดังกล่าวมาแล้วนั้น ผู้วิจัยได้พบปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหาและแนวทางของมาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสม เพื่อให้ประชาชนนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมาย โดยมีข้อเสนอแนะ ซึ่งเป็นแนวทางของมาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมที่ได้จากการศึกษาวิเคราะห์ดังต่อไปนี้

1. ปรับปรุงแก้ไข เกี่ยวกับมาตรการในการจัดทำประกันภัยภาคบังคับ โดยให้มีองค์กรที่บริษัทมอบหมายให้ทำหน้าที่แทนในการรับประกันภัยจากประชาชน เพื่อให้บริการและอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนได้ทั่วถึง และนำรถที่ได้รับการยกเว้นตามมาตรา 8 (3) และ (4) แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 นำมาเข้าสู่ระบบการรับประกันภัยภาคบังคับด้วย

2. ปรับปรุงแก้ไข เกี่ยวกับมาตรการในการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถ โดยแก้ไขบทบัญญัติตามความในมาตรา 19 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยให้กรมการขนส่งทางบกตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถให้รวมถึงการรับชำระภาษีรถประจำปีด้วย และปรับปรุงแก้ไขมาตรการเกี่ยวกับเครื่องหมายแสดงการจัดทำประกันภัยภาคบังคับ โดยดำเนินการและกำกับดูแลในความรับผิดชอบของกรมการขนส่งทางบก เพื่อให้เกิดความสัมพันธ์และสอดคล้องกันกับการจดทะเบียน การชำระภาษีประจำปี และการควบคุมทางทะเบียน และปรับปรุงแก้ไขเกี่ยวกับระยะเวลาการจัดทำประกันภัยกับการชำระภาษีของรถให้เป็นระยะเวลาเดียวกัน เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถ

3. ปรับปรุงแก้ไขมาตรการในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย ตามความในมาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยให้กำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย โดยคำแนะนำของคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ประชาชน และมีมาตรการเพื่อบังคับใช้หลัก No Loss - No Profit อย่างมีประสิทธิภาพ คือมิให้นำผลกำไรจากการรับประกันภัยภาคบังคับไปเป็นประโยชน์แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทประกันภัย และไม่ควรให้บริษัทประกันภัยมีกำไรอย่างมากจากการรับประกันภัยภาคบังคับ

4. ปรับปรุงแก้ไขมาตรการทางกฎหมายเพื่อให้ความคุ้มครองและเป็นหลักประกันในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในส่วนเกินค่าเสียหายเบื้องต้น โดยให้มีบทกำหนดโทษของบทบัญญัติตามความในมาตรา 14 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และปรับปรุงการดำเนินงานของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย โดยให้มีเงื่อนไขการจ่ายในส่วนเกินค่าเสียหายเบื้องต้น เพื่อให้เป็นหลักเกณฑ์เดียวกัน และมีเงื่อนไขในการสำรองจ่ายค่าสินไหมทดแทนในส่วนเกินค่าเสียหายเบื้องต้นเช่นเดียวกันกับการสำรองจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นด้วย

Thesis Title Legal Measures on the Issues of Bringing Motor Vehicle Into Insurance
Scheme Required By The Protection For Motor Vehicle Accident
Victims Act B.E. 2535 (1992)

Name Mr. Chanapon Mahavong

Thesis advisor Assoc. Prof. Choosak Sirinil
 Mr. Amnuay Suppavech

Department Laws

Academic Year 2001

ABSTRACT

The objective of this thesis is to study the issues of refusing to enter into compulsory motor vehicle insurance required by The Protection For Motor Vehicle Accident Victims Act B.E. 2535 (1992). These issues raise problems of enforcing law which is a state policy intended for protecting motor vehicle accident victims. The study is performed by analysing problems and obstacle, arising out of legal measures and administrative implementation of the Act by private and government sectors, which lead to refusing to enter into compulsory motor vehicle insurance. The issues comprise the issue of taking out insurance policy, the issue of monitoring the possession of insurance policy, the issue of unfair premium rate determination, the issue of negative attitude toward insurance sector on indemnification by insurance companies and operation and condition of indemnification by the Victim compensation fund. The researcher, after studying and analysing the issues, has found the problems, the solution guidance and the appropriate legal measure guidance to persuade motorists to enter into compulsory motor vehicle insurance. The suggestions are as follows:

1. Measure in taking out the compulsory motor vehicle insurance must be amended. In order to render proper service, thoroughly accommodate insurance customers, a competent organisation authorised to act in place of insurance companies must be established. In addition, motor vehicles enjoy the exemption by the virtue of Section 8 (3) and (4) of the Act must be included in this insurance scheme.

2. The measure in monitoring the possession of insurance policy must be amended. The legal measure prescribed in Section 19 of the Act must be amended. Department of Land Transport shall be empowered to monitor the possession of insurance policy at the annual motor vehicle taxation. In addition, to create the conformity and accordance in motor vehicle registration, annual motor vehicle taxation and registrative control, measure concerning the sign indicates the possession of compulsory motor vehicle insurance shall be also reformed by assigning the operation on issuing and monitoring the sign to Department of Land Transport. Furthermore, in order to improve the efficiency of monitoring, the insurance period and the annual motor vehicle tax must be amended to be valid synchronously.

3. The measure in insurance premium rate determination prescribed in Section 10 of the Act must be revised. To ensure the fairness, insurance premium rate determination must be executed under the suggestion of the motor vehicle accident victim protection board. Moreover, the No Loss – No Profit principle must be effectively implemented. The profit from the compulsory insurance shall not include in the dividend contributed to shareholders ; and huge profit from compulsory insurance must be prevented.

4. Legal measure shall be reformed to protect the victims and establish the reservation for indemnification on the excess. The measure prescribed in the second paragraph of Section 14 of the Act must determine punishment. Besides, the operation and the condition of indemnification on the excess must be improved to have the same benchmark and the condition of prepaid indemnity for the excess in case of indemnifying.

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันเราอมรับกันแล้วว่าสังคมได้มีการพัฒนาการในด้านต่างๆอย่างรวดเร็ว และต่อเนื่องรวมทั้งในด้านคมนาคม ไม่ว่าจะเป็น การขนส่ง การทำธุรกิจ การอุตสาหกรรม การขนส่งคนโดยสาร การเดินทางติดต่อกันของคนในสังคม ซึ่งจากการพัฒนาการด้านการคมนาคมดังกล่าว "รถยนต์" ไม่ว่าจะเป็นประเภทใด จึงถูกนำมาใช้ในการคมนาคมทางบกเป็นหลัก และรถยนต์จึงเป็นเครื่องมือของการคมนาคม ซึ่งได้มีการพัฒนาการในตัวของมันเองให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น และมีปริมาณเพิ่มมากขึ้นในหลายรูปแบบ จนกระทั่งมีคำพูดที่ว่ารถยนต์กลายเป็นสิ่งจำเป็น หรือเป็นปัจจัยที่ห้าในการดำรงชีพของมนุษย์ไปแล้ว และปัจจุบันจำนวนรถยนต์ในท้องถนนมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นทุก ๆ ปี อุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน จึงมีมากขึ้นเป็นเงาตามตัว และเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นผลที่ตามมาคือความสูญเสียและความเสียหายต่อชีวิตร่างกาย และทรัพย์สินจึงคิดตามมาอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ หนทางในการเยียวยาและทดแทนความเสียหายจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้รถคือ การทำประกันกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ (VOLUNTARY INSURANCE) หรือที่เราทราบกันในชื่อย่อว่าการทำประกันกันภัยรถยนต์ประเภท 1 (COMPREHENSIVE) ประเภท 2 (THIRD PARTY LIABILITY FIRE AND THEFT) และประเภท 3 (THIRD PARTY LIABILITY) ที่เจ้าของรถจัดทำไว้กับบริษัทประกันภัย เพื่อแบ่งเบาความเสียหายทางการเงินแก่ผู้ที่เกี่ยวข้อง หรือผู้ที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมายกับความเสียหายที่เกิดจากการใช้รถ แต่ปรากฏว่า การประกันกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจดังกล่าวไม่สามารถแก้ปัญหาการชดเชยค่าเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุจากการใช้รถได้อย่างเต็มที่และทันทั่วทั้งที่ โดยเฉพาะความเสียหายต่อชีวิตและร่างกายของประชาชนในสังคมที่ต้องได้รับความเสียหายจากการใช้รถ เพราะรถที่วิ่งอยู่บนท้องถนนไม่ได้จัดทำประกันกันภัยภาคสมัครใจกันทุกคัน หรือมีการจัดทำประกันกันภัยแต่ความคุ้มครองในส่วนของชีวิตร่างกายอาจมีความคุ้มครองไม่ครบถ้วน หรือไม่ทั่วถึงตามเงื่อนไขความคุ้มครองของการทำประกันกันภัยในภาคสมัครใจ

จนกระทั่งเมื่อปี พ.ศ. 2535 ประเทศไทย โดยรัฐบาลผู้บริหารประเทศในขณะนั้น เห็นว่าอุบัติเหตุอันเกิดจากการใช้รถได้ทวีความรุนแรงมากขึ้นโดยลำดับ ทำให้เป็นปัญหาในภาระค่าใช้จ่ายของรัฐและบั่นทอนความสงบสุขในสังคม ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อสภาพปัญหาทาง

เศรษฐกิจของประเทศโดยรวมได้ จึงมีรัฐนโยบายเพื่อจะแก้ปัญหาดังกล่าวโดยการตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ออกมาบังคับใช้โดยมีหลักการและเหตุผลที่สำคัญ ดังปรากฏในหมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 คือ "เนื่องจากปรากฏว่าอุบัติเหตุอันเกิดจากรถ ได้ทวีจำนวนขึ้นในแต่ละปีเป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก โดยผู้ประสบภัยดังกล่าวไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหาย หรือได้รับการชดเชยค่าเสียหายไม่คุ้มกับความเสียหายที่ได้รับจริง และหากผู้ประสบภัยใช้สิทธิทางแพ่งเรียกร้องค่าเสียหายก็จะต้องใช้เวลาดำเนินคดียาวนาน ดังนั้น เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยค่าเสียหายและได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอน และทัน่วงทีสมควรกำหนดให้มีกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้" โดยผลแห่งพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว จึงมีสภาพบังคับให้ผู้เป็นเจ้าของรถทุกคนจะต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายไว้กับบริษัทประกันภัย ทั้งนี้เพื่อว่าหากมีบุคคลใดประสบภัยจากรถ และเป็นผลให้บุคคลนั้นได้รับความเสียหายต่อชีวิตร่างกายอนามัย แล้วก็จะมิบริษัทประกันภัยเข้ามารับผิดชอบค่าสินไหมทดแทนให้ซึ่งก็คือบริษัทผู้รับประกันภัย จึงเป็นที่มาของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (COMPULSORY INSURANCE) เพื่อให้ความคุ้มครองแก่ประชาชนทุกคนที่อยู่ในราชอาณาจักรที่ได้รับความเสียหายต่อชีวิตร่างกายจากการใช้รถ ซึ่งในระบบการประกันภัยภาคบังคับนี้จะปฏิบัติตามเจตนารมณ์ของกฎหมายเกิดประโยชน์สูงสุดและสร้างความเป็นธรรมแก่ประชาชนได้นั้น "รถ" ซึ่งเป็นวัตถุในการบริหารจัดการของกฎหมายฉบับนี้ ต้องเข้าสู่ระบบการประกันภัยได้ทั้งหมด

ซึ่งนับแต่มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบันเป็นเวลากว่า 9 ปี ได้มีการปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัตินี้มาแล้ว 2 ครั้ง แต่ปรากฏว่า ปัจจุบันมีจำนวนรถที่เข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมายนี้ไม่ถึงร้อยละ 50 (ปรากฏตามตารางข้างล่างนี้) ทำให้มีปริมาณรถอีกกว่าร้อยละ 50 ที่ไม่เข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมาย แม้จะมีโทษทางอาญาตามกฎหมายในการที่จะลงโทษผู้ฝ่าฝืนก็ตาม จึงเป็นปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญที่ทำให้พระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ในการคุ้มครองและเยียวยาผู้ประสบภัยจากรถได้อย่างแท้จริง และส่งผลถึงการไม่อาจบรรลุวัตถุประสงค์ในนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการให้มีกฎหมายฉบับนี้ เพื่อเป็นสวัสดิการของสังคมและบรรเทาภาระของรัฐในกรณีดังกล่าวด้วย

ตารางที่ 1 จำนวนรถที่จดทะเบียนทั่วประเทศกับจำนวนรถที่ทำประกันภัยภาคบังคับ

ปี	ประเภทรถยนต์	จำนวนรถจดทะเบียนทั่วประเทศ	จำนวนรถที่ทำประกันภัย	จำนวนรถที่ไม่ทำประกันภัย	%ของรถที่ทำประกันภัย	%ของรถที่ไม่ทำประกันภัย
2540	รถจักรยานยนต์	11,649,959	5,482,462	6,167,497	47.06	52.94
	รถอื่น ๆ	6,016,281	4,557,507	1,458,774	75.75	24.25
	รวม	17,666,240	10,039,969	7,626,271	56.83	43.17
2541	รถจักรยานยนต์	12,464,499	5,115,950	7,348,549	41.04	58.96
	รถอื่น ๆ	6,396,013	4,457,285	1,938,728	69.69	30.31
	รวม	18,860,512	9,573,235	9,287,277	50.76	49.24
2542	รถจักรยานยนต์	13,244,961	5,129,581	8,115,380	38.73	61.27
	รถอื่น ๆ	6,851,575	4,661,242	2,190,333	68.03	31.97
	รวม	20,096,536	9,790,823	10,305,713	48.72	51.28
2543	รถจักรยานยนต์	13,760,881	4,758,130	9,002,751	34.58	65.42
	รถอื่น ๆ	7,079,639	4,517,787	2,561,852	63.81	36.19
	รวม	20,840,520	9,275,917	11,564,603	44.51	55.49

ที่มา : บริษัทไทยอินชัวร์เรสค้ำเนท (TID) ณ วันที่ 3 พฤษภาคม 2544

ส่วนคณิตศาสตร์ประกันภัย ณ วันที่ 25 พฤษภาคม 2544

หมายเหตุ จำนวนรถจดทะเบียน ปี 2543 เป็นตัวเลขประมาณการ

ซึ่งจากการที่เจ้าของรถฝ่าฝืนไม่จัดให้มีการประกันภัยจำนวนมากดังกล่าวก่อให้เกิดปัญหาตามมาคือ หากรถคันดังกล่าวไปประสบอุบัติเหตุ ทำให้ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย แล้วผู้ประสบภัยจะได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเต็มจำนวนสูงสุด (50,000 บาท หรือ 80,000 บาท ตามเงื่อนไขความคุ้มครอง) ผู้ประสบภัยก็จะได้รับการชดใช้เพียงไม่เกินจำนวนเงิน ค่าเสียหายเบื้องต้นไม่เกิน 15,000 บาท จากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเท่านั้น ซึ่งทำให้ไม่เพียงพอต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น ทำให้ผู้ประสบภัยได้รับความเดือดร้อนและยังก่อให้เกิดภาระขึ้นกับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ซึ่งเงินของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมาจากเงินประเดิมที่รัฐจัดสรรมาจากเงินงบประมาณ เงินสมทบที่บริษัทจ่ายสมทบ ในอัตราร้อยละ 1.5 ของเบี้ยประกันภัยจากการรับประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้ และเป็นผลให้ไม่อาจจัดทำระบบฐานข้อมูลที่ชัดเจนและแน่นอน เพื่อใช้

ประโยชน์ในการบริหารจัดการกฎหมาย จึงทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ที่ประสงค์จะเยียวยาและเป็นสวัสดิการแก่สังคมได้ คือไม่สามารถให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยจากรถได้อย่างสมบูรณ์ตามเจตนารมณ์ของกฎหมายและนโยบายของรัฐ และโดยเฉพาะผู้ฝ่าฝืนได้ทำทลายสภาพบังคับของกฎหมายที่มีโทษทางอาญาอีกด้วย และทำให้ไม่สามารถบริหารจัดการกฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพได้ในที่สุด

การที่เจ้าของรถฝ่าฝืนไม่จัดให้มีการประกันภัย หรือไม่ขอมนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับที่มีเป็นจำนวนมากนั้น เนื่องจากมาตรการตามบทบัญญัติของกฎหมายในบางกรณี รวมทั้งการบริหารจัดการกฎหมายของหน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับดูแลและบังคับปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมาย ตลอดจนองค์กรหรือนุคคลที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายฉบับนี้ได้ก่อให้เกิดปัญหา คือความไม่เหมาะสมสอดคล้องของบทบัญญัติที่บังคับปฏิบัติ เช่น ปัญหาเกี่ยวกับการกำกับดูแลและตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถที่ไม่มี ความเหมาะสม สอดคล้องกับสภาพของความเป็นจริงที่ควรจะเป็นในทางปฏิบัติทำให้ไม่มีประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย ปัญหาเกี่ยวกับช่องทางการจัดทำประกันภัยของประชาชน ปัญหาเกี่ยวกับความเหมาะสมของอัตราเบี้ยประกันภัยที่ประชาชนต้องเป็นผู้รับภาระ และปัญหาการไม่ได้รับความสะดวกและไม่ได้รับความเป็นธรรมในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ทำให้ประชาชนมีทัศนคติที่ไม่ดีต่อระบบการประกันภัย ตลอดจนปัญหาอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องที่ทำให้เกิดปัญหาการบังคับใช้กฎหมายฉบับนี้ และเป็นสาเหตุที่ทำให้ประชาชนฝ่าฝืนกฎหมายไม่นำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับดังกล่าว

ซึ่งหากจัดข้อขัดข้องและมีการปรับปรุงแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ดังกล่าว รวมทั้งมีมาตรการในทางกฎหมายที่เหมาะสมสอดคล้อง เพื่อให้องค์กรที่เกี่ยวข้องปฏิบัติให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ คือทำให้มีกฎหมายที่ดีและมีผู้บังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายที่ดีด้วยแล้ว กฎหมายฉบับนี้จะเป็นกฎหมายที่เอื้อประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนและสังคมส่วนรวมอย่างแท้จริง ซึ่งผู้เขียนจะได้ศึกษาวิเคราะห์เกี่ยวกับปัญหาดังกล่าวโดยละเอียดในบทต่อ ๆ ไป

1.2 สมมุติฐานการวิจัย

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบันมีรูปแบบและมาตรการทางกฎหมายบางกรณีมีปัญหาที่เป็นอุปสรรคในการบริหารจัดการ และการ

บังคับให้เป็นไปตามกฎหมายทั้งภาครัฐและเอกชน อันเป็นสาเหตุทำให้ไม่สามารถนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับได้ คือการบังคับให้รถทุกคันต้องจัดให้มีการทำประกันภัยตามกฎหมาย เช่น ปัญหาในการกำกับดูแลและตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถที่ไม่มีควมเหมาะสมสอดคล้องตามสภาพของความเป็นจริงในทางปฏิบัติทำให้ไม่มีประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย นอกจากนี้ยังเกิดความไม่เป็นธรรมและสร้างทัศนคติที่ไม่ดีแก่ประชาชนที่มีผลมาจากการบัญญัติกฎหมาย และการบริหารกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยและการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน อันเป็นสาเหตุที่ทำให้ประชาชนไม่นำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมาย ข้าพเจ้าจึงเห็นว่าควรมีการศึกษาให้ทราบถึงสาเหตุแห่งปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหาที่ประชาชนไม่จัดทำประกันภัย เพื่อปรับปรุงรูปแบบและมาตรการทางกฎหมาย ตามที่ได้กล่าวมาข้างต้นให้เกิดความเหมาะสมสอดคล้องและเป็นธรรม ซึ่งจะเป็นการแก้ปัญหาที่ประชาชนไม่นำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับที่เป็นปัญหาอยู่ในปัจจุบันได้ และจะเป็นผลให้รถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับ เพื่อให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายและนำไปสู่การบริหารจัดการกฎหมาย อย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนต่อไป

1.3 วัตถุประสงค์ของการทำวิทยานิพนธ์

1.3.1 ศึกษาและวิเคราะห์มาตรการการบังคับใช้ และการบริหารจัดการกฎหมายตลอดถึงรายละเอียดความคุ้มครอง ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน

1.3.2 ศึกษาและวิเคราะห์เพื่อทราบถึงสาเหตุของปัญหาและอุปสรรค ของมาตรการและกระบวนการบังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 อันเป็นสาเหตุที่ทำให้ประชาชนฝ่าฝืนกฎหมายไม่ยอมนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับ

1.3.3 ศึกษาวิเคราะห์แนวทางในการแก้ไขปัญหา และแนวทางปรับปรุงแก้ไขรูปแบบมาตรการทางกฎหมายให้เกิดความเหมาะสม โดยมีกระบวนการบริหารจัดการและการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้นและนำรถมาเข้าสู่ระบบการประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ให้มากกว่าที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบันหรือเข้าระบบได้ทั้งหมดให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายอย่างแท้จริงและเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชน

1.4 ขอบเขตและวิธีดำเนินการวิจัย

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จะศึกษาและวิเคราะห์ถึงปัญหา และอุปสรรคเกี่ยวกับมาตรการ และกระบวนการบริหารกฎหมายที่ไม่เหมาะสมสอดคล้อง ตามพระราชบัญญัติคุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 อันเป็นสาเหตุที่ประชาชนไม่นำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัย ภาคบังคับว่ามีปัญหาและอุปสรรคหรือข้อบกพร่องของมาตรการทางกฎหมายอย่างไรหรือไม่ ตลอดจนศึกษาถึงแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงมาตรการทางกฎหมายและกระบวนการบริหาร และบังคับใช้กฎหมายให้เหมาะสม เพื่อนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับให้เป็นไปตาม เจตนารมณ์ของกฎหมายและนโยบายของรัฐ และก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดเป็นธรรมต่อ ประชาชน

วิธีการดำเนินการศึกษาวิจัย

1. โดยทั่วไปจะเป็นการวิจัยแบบวิจัยเอกสาร (DOCUMENTARY RESEARCH) โดยศึกษาค้นคว้าและวิเคราะห์ข้อมูลจากหนังสือ บทความ วารสาร ข่าวสาร ตำรับทฤษฎีหมาย ทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ รวมถึงเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
2. ศึกษาจากข้อมูลที่ผู้วิจัยได้รับจากการเข้าร่วมประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการ และ ศึกษาอบรมจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรง และองค์กรอื่น ๆ อันสืบเนื่องจากการปฏิบัติงาน ในฐานะพนักงานเจ้าหน้าที่ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 นับแต่พระราชบัญญัติดังกล่าวมีผลบังคับจนถึงปัจจุบัน

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

1.5.1 ได้ทราบถึงความเป็นมาและรูปแบบของมาตรการทางกฎหมาย และรายละเอียดของ ความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัย จากรถ พ.ศ.2535 ในปัจจุบัน

1.5.2 ได้ทราบถึงปัญหาอุปสรรคและข้อบกพร่องที่เกิดขึ้นจากมาตรการทางกฎหมาย และ การบริหารจัดการกฎหมายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่เป็น สาเหตุให้ประชาชนไม่นำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับในปัจจุบัน

1.5.3 ได้ทราบถึงวิธีการและแนวทางแก้ปัญหาดังกล่าวที่เกิดขึ้น และแนวทางปฏิบัติของ มาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสม ที่จะทำให้ประชาชนนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัย ภาคบังคับได้

1.5.4 จะได้นำผลจากการศึกษาวิเคราะห์ไปเป็นแนวทาง ในการปรับปรุงแก้ไขมาตรการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ.2535 เพื่อเป็นประโยชน์ในการพัฒนากฎหมายให้เหมาะสม และเพื่อประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและการบังคับใช้กฎหมายให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ที่แท้จริง ตลอดจนเพื่อประโยชน์สูงสุดที่เกิดกับประชาชน

บทที่ 2

ความเป็นมาแนวคิดและมาตรการทางกฎหมายสำหรับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ของประเทศไทยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

2.1 ความเป็นมาและแนวคิด

2.1.1 ความเป็นมาของกฎหมายสำหรับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศไทย ในช่วงระแวงเวลานับแต่ปี พ.ศ. 2504 ซึ่งเป็นปีที่ประเทศไทยได้เริ่มใช้แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับแรกมาจนถึงปัจจุบันรวมแล้ว 8 ฉบับ ทำให้ประเทศไทยมีการพัฒนาในทุก ๆ ด้านอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการคมนาคมและขนส่ง เครื่องมือที่ใช้ในการคมนาคมและขนส่ง ที่เป็นปัจจัยต่อการพัฒนาประเทศที่สำคัญก็คือ รถยนต์ ซึ่งผลจากการใช้รถยนต์ทำให้อุบัติเหตุจากการใช้รถเป็นสาเหตุของการบาดเจ็บและเสียชีวิตของประชาชนในสังคมเป็นจำนวนมาก และทำให้เป็นสาเหตุของการเสียชีวิตที่สูงของประเทศ ซึ่งนับแต่ปี 2512 เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบันและมีแนวโน้มที่จะสูงขึ้นในอนาคต จากผลของอุบัติเหตุดังกล่าวส่งผลต่อความสูญเสียทางเศรษฐกิจของชาติอย่างใหญ่หลวง นอกจากนี้มากกว่าครึ่งหนึ่งของคนพิการในประเทศก็มีสาเหตุมาจากอุบัติเหตุ ซึ่งต้องตกเป็นภาระของสังคมอันเป็นความสูญเสียอย่างใหญ่หลวงเพราะมนุษย์เป็นทรัพยากรที่สำคัญที่สุดของประเทศ

จากสภาพของปัญหาดังกล่าวที่ได้สะสมทวีความรุนแรงและต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ประสบภัยเหล่านั้น มักจะประสบปัญหาไม่มีเงินค่ารักษาพยาบาล เนื่องจากมีฐานะยากจนประการหนึ่ง การเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุก็มีกระบวนการที่ช้าและเสียค่าใช้จ่ายมาก ทำให้ผู้ประสบภัยไม่ได้รับการชดเชย หรือได้รับการชดเชยไม่เหมาะสมเพียงพอกับความเสียหายที่แท้จริง อีกประการหนึ่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิตร่างกายและอนามัยนั้น หากได้รับการรักษาพยาบาลอย่างเหมาะสมและทันท่วงทีอาจทำให้มีชีวิตรอดหรือไม่ทุพพลภาพร้ายแรง ภาระค่าใช้จ่ายในทางการแพทย์และอนามัยต่าง ๆ ของผู้เคราะห์ร้ายเหล่านั้นจึงตกเป็นภาระแก่รัฐบาล ประกอบกับในประเทศไทยยังไม่มีประกันบังคับให้รถทุกคนต้องจัดทำประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมาย ยังเป็นการทำประกันภัยโดยความสมัครใจของเจ้าของรถ จึงทำให้ประชาชนต้องตกอยู่ภายใต้ภาวะความเสี่ยงภัยสูงโดยปราศจากหลักประกันใด ๆ กระทั่งก่อตัวเป็นปัญหาสาธารณสุข

จากความรุนแรงของปัญหา หน่วยราชการและชนชั้นนำ (elite) ของประเทศ ได้ตระหนักถึงความสูญเสียร้ายแรงนั้นและพยายามผลักดันปัญหานี้เข้าสู่ระดับรัฐบาล (Agenda to government) กล่าวคือ เมื่อประมาณปี 2510 สำนักงานประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ มีนโยบายที่จะให้ความคุ้มครองประชาชนหรือบุคคลที่สามที่ได้รับอันตรายจากการใช้รถ ตามแบบอย่างของประเทศที่พัฒนาแล้วทั้งหลาย จึงได้ดำริเริ่มร่างกฎหมายขึ้นแต่ไม่ประสบความสำเร็จ ขึ้นอยู่กับรัฐมนตรีว่าการในแต่ละยุคว่าจะเห็นความสำคัญในเรื่องนี้อย่างไร ยุคใดที่ฝ่ายการเมืองหรือรัฐมนตรีเห็นความจำเป็นก็จะมีกรหีบยกขึ้นมาดำเนินการ ซึ่งระหว่างดำเนินการนั้น ก็มักจะมีเหตุให้รัฐมนตรีว่าการมีความจำเป็นต้องพ้นจากตำแหน่งไปคนแล้วคนเล่า และที่สำคัญเมื่อปี พ.ศ. 2516 สำนักงานประกันภัยร่วมกับสมาคมประกันวินาศภัย ได้ชี้แจงและเสนอแนะไปยังผู้นำทางการเมืองและการทหารที่มีอำนาจสูงสุดในขณะนั้น ให้ทราบถึงผลดีและประโยชน์ของการคุ้มครองสวัสดิภาพของประชาชนผู้ประสบภัยจากรถ และผู้นำทางการเมืองในยุคนั้นเห็นชอบด้วย ได้ดำริให้เตรียมการที่จะช่วยผลักดันให้มีนโยบายออกมาในรูปของพระราชบัญญัติถึงขนาดมีการแสดงความเห็นชี้ผ่านสื่อโทรทัศน์ช่อง 4 ในขณะนั้น แต่ยังไม่ทันได้ดำเนินการก็เกิดเหตุการณ์ 14 ตุลาคม 2516 ขึ้นเสียก่อน กระนั้นก็ตามนโยบายนี้ก็ยังคงมีการดำเนินการอยู่ โดยกรมการประกันภัย

ต่อมาสมัย พลเอกเปรม ติณสูลานนท์ เป็นนายกรัฐมนตรี กลุ่มประเทศอาเซียนได้ปรารภมายังรัฐบาลในขณะนั้นว่าประเทศไทยควรมีกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เพราะประเทศต่าง ๆ ในกลุ่มอาเซียนด้วยกันต่างก็มีกันทั้งสิ้นแล้ว รัฐบาลจึงได้มอบหมายให้ ร.ต.ท.ชาญ มนุชธรรม รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี ยกร่างพระราชบัญญัตินี้ร่วมกับคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ (กปอ.) กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม และกระทรวงมหาดไทย ซึ่งร่างพระราชบัญญัตินี้ คณะรัฐมนตรีเห็นชอบเป็นนโยบายส่งให้คณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจสอบตีความแล้ว เติมนำเข้าสู่สภาผู้แทนราษฎรตามกระบวนการนโยบาย แต่ก็ต้องสะดุดหยุดอยู่เพียงนั้น เนื่องจากรัฐบาล (เปรม 1) ได้สิ้นสุดลง และได้มีการจัดตั้งรัฐบาลใหม่เป็นรัฐบาลเปรม 2 โดยพลเอกเปรม ติณสูลานนท์ ยังคงเป็นนายกรัฐมนตรีอยู่ต่อไป แต่ ร.ต.ท.ชาญ มนุชธรรม ไม่ได้ร่วมอยู่ในคณะรัฐบาลชุดนี้ เปลี่ยนเป็นผู้อื่นมารับตำแหน่งแทน นายพงศ์ สารสิน รองนายกรัฐมนตรี เห็นว่านโยบายนี้ควรจะเป็นเรื่องของแต่ละหน่วยงานดำเนินการกันเอง สำนักนายกรัฐมนตรีจะทำหน้าที่เสนอแนะเท่านั้น ไม่มีหน้าที่ในการเสนอกฎหมาย จึงส่งเรื่องให้กระทรวงพาณิชย์ดำเนินการ

นายชูชีพ หาญสวัสดิ์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงพาณิชย์ ในขณะนั้นซึ่งรับผิดชอบดูแลกรมการประกันภัย เห็นว่า สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติเป็นผู้ดำเนินการมาตั้งแต่ต้นจึงน่าจะดำเนินการต่อไป ซึ่งก็ไม่มีความคืบหน้าใด ๆ

ครั้นถึงสมัย พลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ เป็นนายกรัฐมนตรี ได้เกิดเหตุการณ์เป็นมหันตภัยขึ้นหลายครั้ง เช่น รถบรรทุกก๊าซปิโตรเลียมเหลวระเบิดที่ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ กรุงเทพฯ และกรณีรถบรรทุกวัตถุระเบิดพลิกคว่ำที่อำเภอท้ายเหมือง จังหวัดพังงา ซึ่งเหตุการณ์ทั้งสองนี้ ก่อให้เกิดความเสียหายจากเพลิงไหม้และการระเบิดอย่างรุนแรง มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก กระทั่ง พลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ ได้ปรารถนาว่า ประเทศไทยสมควรจะมีกฎหมายบังคับให้รถทุกคันต้องมีการประกันภัยสำหรับบุคคลภายนอกได้แล้ว เพราะอย่างน้อยเมื่อเกิดเหตุการณ์ร้ายแรงก็จะมีบริษัทประกันภัยมาช่วยเหลือในเบื้องต้นไว้ก่อน จึงได้สั่งการให้คณะรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจในคณะรัฐบาลนั้นเร่งดำเนินการเป็นการด่วน แต่ก็เกิดเหตุการณ์ยึดอำนาจการปกครองโดยคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ (รสช.) โดยพลเอกสุนทร คงสมพงษ์ ก่อนที่จะมีกฎหมายนี้ออกมา

ซึ่งต่อมา นายอานันท์ ปันยารชุน เข้ามาเป็นนายกรัฐมนตรีสมัยแรกได้มีการสืบสานเรื่องนี้ต่อ จนสามารถผ่านร่างพระราชบัญญัตินี้ออกมาได้ ในวาระสุดท้ายของการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (ทำหน้าที่รัฐสภา) โดยมีนายอมเรศ ศิลาอ่อน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ และ มรว. ปรีดียาทร เทวกุล รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงเดียวกัน ในขณะนั้นได้ช่วยกันผลักดันจนสำเร็จเป็นนโยบายสาธารณะหรือนโยบายของรัฐ

ในกระบวนการนโยบายที่ได้กล่าวมาข้างต้นจะเห็นว่าในระยะสุดท้ายได้มีการเร่งรัดให้นโยบายนี้สำเร็จเป็นรูปธรรมอย่างมาก จึงเป็นความพยายามอย่างยิ่งของผู้ที่เห็นความสำคัญและจำเป็นต้องมีกฎหมายฉบับนี้ เนื่องจากอุบัติเหตุจราจรได้ทวีความรุนแรงขึ้นทุกวันในขณะที่ผู้ที่ต้องรับเคราะห์กรรมจากภัยนี้ ก็มักจะเป็นประชาชนที่ไม่มีโอกาสได้ใช้รถใช้ถนน เนื่องจากเป็นคนยากจนขาดอำนาจซื้อและยังต้องรับผลร้ายจากความประมาทเลินเล่อของชนชั้นที่ได้เปรียบในการแบ่งสรรทรัพยากร และไม่ได้รับค่าเสียหายหรือค่าสินไหมทดแทนตามสมควรแก่กรณี จึงตกเป็นภาระแก่รัฐบาลและสังคมที่ต้องรับผิดชอบต่อประชาชนผู้ประสบภัยเหล่านี้ โดยใช้เวลาในความพยายามที่จะให้มีกฎหมายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 นี้ใช้เวลาถึง 25 ปี

การอนุมัติหรือประกาศเป็นนโยบายของรัฐบาล

นโยบายนี้สำเร็จออกมาในรูปของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535¹ ขึ้นใช้บังคับโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2535 และกำหนดให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนด 180 วันนับแต่วันที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป² คือเริ่มมีผลบังคับใช้ครั้งแรกเมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2535 โดยในหลักการของกฎหมายฉบับนี้ เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้จะต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัตินี้ โดยทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัยให้เสร็จสิ้นใน 180 วันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ปรากฏว่าเมื่อพระราชบัญญัตินี้เริ่มสภาพบังคับ ได้เกิดปรากฏการณ์ขึ้น คือมีทั้งการสนับสนุนและต่อต้านและประกอบกับความไม่พร้อมทั้งในภาครัฐ บริษัทผู้รับประกันภัย และประชาชน ซึ่งในที่สุดสภาผู้แทนราษฎรได้นำพระราชบัญญัตินี้เข้าพิจารณาทบทวนใหม่ในสภาผู้แทนราษฎร และมีมติให้ขยายเวลาการบังคับใช้ออกไปอีก 180 วัน เพื่อให้เกิดความพร้อมในทุก ๆ ฝ่ายในการดำเนินการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งวุฒิสภาได้มีมติเห็นชอบด้วยในวันที่ 9 ตุลาคม 2535 เป็นผลให้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535³ โดยในการแก้ไขกฎหมายฉบับนี้ได้กำหนดให้มีการขยายระยะเวลาการบังคับใช้กฎหมายออกไปอีก กล่าวคือ พระราชบัญญัตินี้จะมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 5 เมษายน 2536⁴ (เดิมมีผลใช้บังคับวันที่ 6 ตุลาคม 2535) และเจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้จะต้องดำเนินการจัดให้มีการประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหาย สำหรับผู้ประสบภัยจากรถให้เสร็จสิ้นเรียบร้อยตามกฎหมายนี้ภายในวันที่ 1 ตุลาคม 2536 (เดิมภายในวันที่ 5 เมษายน 2536)

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

² เรื่องเดิม มาตรา 2

³ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2535 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 109 ตอนที่ 111 ลงวันที่ 4 พฤศจิกายน 2535

⁴ เรื่องเดิม มาตรา 3 กำหนดว่า "พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดสามร้อยหกสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

รัฐบาลได้ตราพระราชบัญญัติฉบับนี้ขึ้นโดยมีเหตุผล และนโยบายที่สำคัญสรุปได้ดังนี้

(1) เพื่อคุ้มครองและให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่ได้รับอันตราย และความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกายให้ได้รับการเยียวยาความเสียหายอย่างทันที่ และแน่นอน เพราะอย่างน้อยก็ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นโดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความผิด

(2) เพื่อให้พระราชบัญญัตินี้เป็นหลักประกันว่าสถานพยาบาลทุกแห่งที่รับผู้ประสบภัยจากรถเข้าทำการรักษาพยาบาลจะได้รับเงินค่ารักษาพยาบาลอย่างแน่นอนและรวดเร็ว

(3) เพื่อเป็นการส่งเสริมและสนับสนุนธุรกิจประกันภัยให้มีส่วนร่วมในการแบ่งเบาค่าเสียหายของผู้ประสบภัยอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุจากรถ ซึ่งนอกจากจะเป็นการช่วยบรรเทาภาระความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยและครอบครัวแล้วยังเป็นการช่วยแบ่งเบาภาระของรัฐบาลในด้านสวัสดิสงเคราะห์อีกด้วย

2.1.2 แนวคิดของกฎหมายสำหรับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศไทย

กฎหมายฉบับนี้ได้นำแนวคิด - ปรัชญาของต่างประเทศที่เป็นหลักสากล มาผสมผสานในการบัญญัติกฎหมายในลักษณะกว้างๆ ดังต่อไปนี้ คือ

(1) หลักการบังคับให้เจ้าของรถซึ่งใช้รถ หรือผู้มรดกไว้เพื่อใช้จะต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย สำหรับผู้ประสบภัยจากรถ เพื่ออุดช่องว่างของกฎหมายประกันภัยเดิม

(2) หลักการไม่แสวงหากำไรจากการรับประกันภัยภาคบังคับ กล่าวคือ อัตรารับประกันภัยที่บริษัทผู้รับประกันภัยเรียกเก็บจะไม่สร้างกำไรอย่างมากมายให้กับบริษัท แต่ก็จะไม่ก่อให้เกิดการขาดทุนแก่บริษัท ที่เรียกกันโดยทั่วไปว่า No Loss No Profit

(3) หลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด (No fault) กล่าวคือ หลัก No fault นั้นจะมีสองลักษณะคือ Pure No fault และ Modified No fault โดย

⁵ หมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

:- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากปรากฏว่าอุบัติเหตุอันเกิดจากรถได้ทวีจำนวนขึ้นในแต่ละปี เป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก โดยผู้ประสบภัยดังกล่าวไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหายหรือได้รับชดเชยค่าเสียหายไม่คุ้มกับความเสียหายที่ได้รับจริง และหากผู้ประสบภัยจะใช้สิทธิทางแพ่งเรียกร้องค่าเสียหายก็จะต้องใช้เวลาดำเนินคดียาวนาน ดังนั้น เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยค่าเสียหาย และได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันที่ สมควรกำหนดให้มีกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

Pure No fault จะมีลักษณะที่บังคับให้เจ้าของรถทุกคันต้องเอาประกันภัยและยกเลิกหลักกฎหมายละเมิดโดยสิ้นเชิง ส่วน Modified No fault นั้นใช้หลักการของหลักกฎหมายละเมิดต่อไปได้ภายหลังการจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยไปก่อนแล้ว กล่าวโดยรวมของหลัก No fault ก็คือจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยไปโดยไม่คำนึงว่าเป็นความผิดของผู้ใด เพียงแต่ว่า Pure No fault นั้นจะนำหลักกฎหมายละเมิดไปฟ้องร้องกันอีกไม่ได้ ส่วน Modified No fault นั้นยอมให้นำหลักกฎหมายละเมิดไปฟ้องร้องกันต่อได้อีก

(4) หลักการให้มีมาตรการเสริมการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัยจากรถ หลักการนี้เกิดขึ้นเนื่องจากในบางกรณีมีช่องว่างของกฎหมายในการเยียวยาผู้ประสบภัย เช่น กรณี ชัยรถชนแล้วหนี ผู้เสียหายจากรถที่ชนไม่ได้ หรือกรณีรถคันที่ก่อภัยไม่ได้เอาประกันภัยไว้ เป็นต้น มาตรการเสริมที่ประเทศต่าง ๆ ได้สร้างขึ้นเช่น การจัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ หรือการเพิ่มเติมข้อความในกรมธรรม์ประกันภัยให้คุ้มครองผู้เสียหายจากรถในกรณีดังกล่าวด้วย เป็นต้น

2.2 ผู้ที่เกี่ยวข้องกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

2.2.1 เจ้าของรถจะต้องจัดให้มีการประกันภัยสำหรับความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถ โดยประกันภัยไว้กับบริษัทประกันภัย (มาตรา 7) ยกเว้นรถบางประเภทตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 8 ถ้าฝ่าฝืนมีโทษที่บัญญัติไว้ในมาตรา 37

2.2.2 ผู้ใช้รถ กฎหมายห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถที่ไม่ได้จัดให้มีการประกันภัย (มาตรา 11) ถ้าฝ่าฝืนต้องรับโทษตามมาตรา 39

2.2.3 บริษัทประกันภัย กฎหมายบังคับให้ต้องรับประกันภัยรถทุกคัน (มาตรา 10) ถ้าฝ่าฝืนต้องรับโทษตามมาตรา 38 และเมื่อเกิดความเสียหายเนื่องจากรถ เช่น รถชนคน บริษัทประกันภัยต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นเสมอไม่ว่าจะเป็นความผิดของผู้ประสบภัยหรือไม่ โดยจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นจะเป็นไปตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง (มาตรา 20)

2.2.4 ผู้ประสบภัยจากรถ เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถ ผู้ประสบภัยจากรถที่ได้รับประกันภัยไว้ย่อมเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัยได้ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 20 ถ้าบริษัทประกันภัยไม่จ่ายหรือจ่ายไม่ครบก็สามารถเรียกร้องให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายให้ได้ (มาตรา 20, 23)

2.2.5 สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสังกัด กรมการประกันภัย มีหน้าที่ดำเนินการเกี่ยวกับกองทุน (มาตรา 33, 34) เพื่อจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถ เมื่อไม่มีผู้ใดจ่ายให้ตามมาตรา 23

2.2.6 กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม (มาตรา 19) ในการรับจดทะเบียนรถยนต์ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ให้นายทะเบียนตามกฎหมายดังกล่าวตรวจสอบการจัดให้มีประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ตามมาตรา 7) ก่อนจะรับจดทะเบียนด้วย (ไม่รวมถึงการชำระภาษีรถประจำปี)

2.2.7 กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ (มาตรา 4) กำหนดให้อธิบดีกรมการประกันภัยเป็นนายทะเบียนตามกฎหมายนี้ และ (มาตรา 5) ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้อำนาจออกกฎกระทรวงและประกาศเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

2.2.8 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (มาตรา 37 - 45) มีบทกำหนดโทษทางอาญา สำหรับผู้ฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว

2.3 มาตรการทางกฎหมายในการนำรถเข้าสู่ระบบและความคุ้มครอง

2.3.1 รถที่ต้องจัดให้มีการทำประกันภัย ประเภทของรถที่ต้องจัดให้มีการประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้ ได้แก่ รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร ซึ่งอาจกล่าวได้ว่ารถที่จะต้องจัดให้มีการประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายนี้ คือ รถทุกคันที่จดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบกเป็นยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางบก และรวมตลอดถึงรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศ แต่ได้นำเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรไทยเป็นการชั่วคราว โดยเจ้าของรถไม่มีภูมิลำเนา หรือถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร⁶ และให้หมายความรวมถึงรถป้ายแดง รถพ่วงของรถชนิดนั้นด้วย เว้นแต่รถไฟ รถราง และรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้ดังที่จะกล่าวต่อไป ทั้งนี้เนื่องจากกฎหมายมีความประสงค์ที่จะให้รถทุกคันที่ใช้เป็นยานพาหนะวิ่งไปมาบนถนนมีมาตรการที่คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถหากรถนั้นก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย

⁶ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 9 กำหนดว่า "รถที่จดทะเบียนในต่างประเทศและนำเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว โดยเจ้าของรถไม่มีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักรเจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย..."

ซึ่งในการรับจดทะเบียนรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกมาตรา 19 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กำหนดให้นายทะเบียนตามกฎหมายดังกล่าวจะต้องตรวจสอบว่ารถคันที่นำไปจดทะเบียนนั้น ได้จัดให้มีการประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ หรือไม่ หากไม่มีการประกันภัย นายทะเบียนอาจไม่ยอมรับจดทะเบียนให้จนกว่าจะได้ดำเนินการให้เสร็จเรียบร้อย โดยอาจให้มีการแสดงหลักฐานที่ออกโดยบริษัทที่รับประกันภัย แต่อย่างไรก็ตามการจดทะเบียนรถตามมาตรานี้กรมการขนส่งทางบกไม่ได้หมายถึงการชำระภาษีรถยนต์ประจำปีด้วย⁷

2.3.2 รถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการทำประกันภัย รถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 (มาตรา 8) มีดังนี้

(1) รถสำหรับเฉพาะองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท และรถสำหรับผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์

(2) รถของสำนักพระราชวังที่จดทะเบียน และมีเครื่องหมายตามระเบียบที่เลขานุการพระราชวังกำหนด

(3) รถของกระทรวง ทบวง กรม เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สุขาภิบาล กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา และราชการส่วนท้องถิ่นที่เรียกชื่ออย่างอื่นและรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร

(4) รถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

รถที่ได้รับยกเว้นตามบทบัญญัตินี้ หากไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตหรือร่างกายของผู้ประสบภัย ผู้ประสบภัยอาจเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นได้จากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามมาตรา 23 (6) หลังจากนั้นหน่วยราชการซึ่งเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายต้องส่งเงินจำนวนนั้นคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามบทบัญญัติมาตรา 32

ปัจจุบันได้มีกฎกระทรวงกำหนดให้รถของหน่วยงานราชการขององค์กรที่จัดตั้งขึ้นตามรัฐธรรมนูญ และหน่วยงานราชการที่เป็นอิสระขององค์กรใด ๆ ตามที่ระบุไว้ในรัฐธรรมนูญได้รับยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7

⁷ เรื่องเดิม มาตรา 19

2.3.3 ผู้ที่ต้องมีหน้าที่จัดทำประกันภัย ผู้ต้องทำประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้ ได้แก่ เจ้าของรถ⁸ ผู้ซึ่งมีกรรมสิทธิ์ในรถหมายถึง ผู้มีกรรมสิทธิ์เป็นเจ้าของรถจริง จะมีชื่อทางทะเบียนคู่มือจดทะเบียนรถหรือไม่สำคัญ เพราะกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 458 (คำพิพากษาฎีกาที่ 304-305/2494) ผู้มีกรรมสิทธิ์ในรถไม่จำเป็นต้องครอบครอง และใช้รถนั่นเอง ซึ่งต้องจัดให้มีการประกันภัยตามกฎหมายนี้⁹

ผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว ในกรณีนี้กฎหมายไม่สนใจว่าผู้นำรถเข้ามานั้นจะเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์หรือไม่หรือจะเป็นผู้เช่า ผู้เช่าซื้อ หรือผู้ที่ยืมรถผู้อื่นมาใช้ หากผู้นั้นเป็นผู้นำรถเข้ามาในราชอาณาจักรไทยก็ต้องจัดให้รถมีประกันภัย และการนำเข้ามานั้นจะต้องเป็นการนำเข้ามาใช้เป็นการชั่วคราว ถ้าหากนำมาใช้อย่างเป็นทางการถาวรก็ต้องจดทะเบียนการใช้รถในประเทศไทยและเจ้าของรถก็ต้องจัดให้มีการประกันตามมาตรา 7

2.3.4 ผู้ทำหน้าที่รับประกันภัย ผู้มีหน้าที่ต้องรับประกันภัยตามกฎหมายนี้ คือบริษัทประกันภัย¹⁰ และสาขาทั่วประเทศตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประกันภัยรถยนต์จากกระทรวงพาณิชย์ ซึ่งกฎหมายนี้เป็นบทบังคับให้บริษัทประกันภัยจะต้องรับประกันภัยรถทุกคันเสมอไปโดยไม่มีข้อยกเว้น จะปฏิเสธไม่ยอมรับประกันภัยไม่ได้แม้จะเป็นรถเก่าใหม่เพียงใดเจ้าของรถจะขับรถชำนาญหรือไม่ และแม้เจ้าของรถ

⁸ เรื่องเดิม.

มาตรา 4 กำหนดว่า "ในพระราชบัญญัตินี้ ..."เจ้าของรถ" หมายความว่าผู้ซึ่งมีกรรมสิทธิ์ในรถหรือผู้มีสิทธิครอบครองรถตามสัญญาเช่าซื้อและหมายความรวมถึงผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวด้วย"

มาตรา 7 กำหนดว่า "...เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย..."

มาตรา 9 กำหนดว่า "รถที่จดทะเบียนในต่างประเทศและนำเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว โดยเจ้าของรถไม่มีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร เจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย ทั้งนี้ ตามจำนวนเงิน หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง"

⁹ ประพันธ์ ทรัพย์แสง. คำอธิบายพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535. หน้า 67-68.

¹⁰ เรื่องเดิม มาตรา 10 กำหนดว่า "บริษัทต้องรับประกันตามมาตรา 7 หรือ มาตรา 9 แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง"

เป็นผู้ที่มีประวัติการขับรถที่ไม่ดี บริษัทก็ต้องรับประกันจะปฏิเสธไม่รับประกัน โดยอ้างว่า เจ้าของรถเป็นผู้ที่ขับรถโดยประมาทเคยก่ออุบัติเหตุไว้เป็นจำนวนมากไม่ได้ แต่ทั้งนี้การรับประกันต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง ซึ่งกฎกระทรวงจะกำหนดเกี่ยวกับจำนวนเงินที่เอาประกัน เบี้ยประกัน กำหนดเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดของการเอาประกันภัยไว้ และถ้าบริษัทประกันภัยไม่ยอมรับการประกันรถยนต์ตามที่กฎหมายกำหนดมีความผิดต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 50,000 บาท ถึง 250,000 บาท (มาตรา 38)

2.3.5 เครื่องหมายแสดงว่ามีการทำประกันภัย ตามบทบัญญัติที่กำหนดให้นายทะเบียนจัดทำเครื่องหมายที่แสดงว่ามีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถตามแบบที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง และส่งให้บริษัทประกันภัยเพื่อส่งมอบให้แก่เจ้าของรถที่ทำประกันภัยนั้นไว้กับบริษัท และเจ้าของรถจะต้องติดเครื่องหมายดังกล่าวไว้ที่รถตามวิธีการที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง¹¹ โดยจะต้องติดที่กระจกหน้ารถด้านในหันข้อความด้านหน้าของเครื่องหมายออกด้านนอก ถ้าเป็นรถที่ไม่มีกระจกหน้ารถให้ติดเครื่องหมายไว้ที่ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจนนี้เพื่อแสดงว่าตนได้ดำเนินการจัดทำประกันภัยตามกฎหมายแล้ว และเพื่ออำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่

ส่วนรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศและนำเข้ามาใช้ในราชอาณาจักร โดยเป็นการชั่วคราว (ตามมาตรา 9) เมื่อรถดังกล่าวออกนอกราชอาณาจักรให้เจ้าของรถคันนั้นส่งคืนเครื่องหมายแสดงว่ามีการประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้ให้แก่พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองที่รถคันนั้นออก เว้นแต่รถที่เจ้าของรถนำเข้าออกราชอาณาจักรเป็นประจำ และการประกันนั้นยังไม่สิ้นสุดเวลาเอาประกัน¹²

นอกจากนี้ หากบริษัทประกันภัยหรือเจ้าของรถต้องการบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยก่อนครบกำหนดความคุ้มครอง เจ้าของรถต้องคืนเครื่องหมายนี้แก่นายทะเบียน หรือทำให้

¹¹ เรื่องเดิม มาตรา 12 กำหนดว่า "ให้นายทะเบียนจัดทำเครื่องหมายส่งให้บริษัทเพื่อส่งมอบให้แก่เจ้าของรถที่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหายกับบริษัทตามมาตรา 7 หรือ 9 แล้วแต่กรณีเจ้าของรถต้องติดเครื่องหมายไว้ที่รถลักษณะของเครื่องหมายและวิธีการติดเครื่องหมายให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

¹² สาระนั้นเกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และกฎกระทรวง" วารสารเอกสารภาษีอากร : 118.

เครื่องหมายใช้การไม่ได้¹³ ภายในกำหนดเวลา 15 วัน นับแต่วันที่บริษัทประกันภัยบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัย หรือภายในกำหนดเวลา 15 วัน นับแต่วันที่ผู้เอาประกันภัยบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัย แล้วแต่กรณี

2.3.6 จำนวนเงินเอาประกันภัย หมายถึง จำนวนเงินค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทประกันภัยตกลงจะชำระเมื่อเกิดภัยตามสัญญาประกันภัยในการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่เอาประกันไว้ ผู้เอาประกันภัยจะทำสัญญาประกันสำหรับความเสียหายที่จะเกิดแก่ผู้ประสบภัยจากรถเป็นจำนวนสูงเท่าใดก็ได้แต่จำนวนเงินเอาประกันภัยต่อบุคคลหนึ่งและต่อเหตุการณ์หนึ่งต้องไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง¹⁴

2.3.7 การโอนรถที่มีการประกันภัย ในกรณีที่รถซึ่งเจ้าของรถได้เอาประกันภัยไว้กับบริษัทได้โอนไปยังบุคคลอื่น โดยผลของกฎหมายว่าด้วยมรดก หรือโดยบทบัญญัติแห่งกฎหมายอื่นให้ผู้ได้มาซึ่งรถที่มีการประกันภัยนั้น มีฐานะเสมือนเป็นผู้เอาประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยนั้น และบริษัทต้องรับผิดชอบตามกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวต่อไป ตลอดอายุของกรมธรรม์ประกันภัยที่ยังเหลืออยู่¹⁵

กระบวนการเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับของรถตามที่กฎหมายฉบับนี้ได้มีมาตรการไว้ตามข้อ 2.3.1 - 2.3.7 ขั้นตอนเริ่มตั้งแต่กำหนดให้เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้ใช้ต้องเป็นผู้ไปจัดทำประกันภัยเองกับองค์กรเอกชน คือ บริษัทประกันวินาศภัยที่รับประกันภัยรถยนต์ ซึ่งมีไม่ครอบคลุมทั่วประเทศ ส่วนใหญ่ประชาชนจะทำกับตัวแทนของบริษัทประกันภัย ซึ่งมีทั้งตัวแทนที่ถูกต้อง และไม่ถูกต้อง ซึ่งบริเวณที่ทำการของสำนักงานขนส่ง กรมการขนส่งทางบก จะมีบรรดาตัวแทนออกมาวิ่งต้อนรับตั้งแต่ยังไม่เข้าสำนักงานขนส่ง บางครั้งเกิดการทะเลาะวิวาทกันเรื่องแย่งลูกค้ากัน และไม่มีหลักประกันใดที่ทำให้เชื่อได้ว่าเบี้ยประกันภัยที่

¹³ เรื่องเดิม มาตรา 13 กำหนดว่า "ในกรณีที่บริษัทหรือเจ้าของรถบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยก่อนครบกำหนดความคุ้มครองไม่ว่าด้วยเหตุใด บริษัทต้องแจ้งการบอกเลิกนั้นให้นายทะเบียนทราบ และเจ้าของรถต้องส่งคืนเครื่องหมายตามมาตรา 12 ให้แก่นายทะเบียนหรือทำให้เครื่องหมายนั้นใช้ต่อไปไม่ได้"

การแจ้งการบอกเลิกและการส่งคืนเครื่องหมายหรือการทำให้เครื่องหมายนั้นใช้ต่อไปไม่ได้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2535)

¹⁴ กฎกระทรวง ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2540)

¹⁵ เรื่องเดิม มาตรา 18

ตัวแทนเสนอขายจะเป็นไปตามกฎหมาย และกรรมธรรม์ประกันภัยนั้นเป็นของบริษัทประกันภัยที่แท้จริง เมื่อประชาชนได้จัดทำประกันภัยแล้วจะมีมาตรการในการตรวจสอบทางทะเบียน คือ นายทะเบียนขนส่ง กรมการขนส่งทางบก¹⁶ ตามกฎหมายที่กำหนดไว้ปฏิบัติได้ชัดเจน คือ กรณีรถจดทะเบียนใหม่เท่านั้น เนื่องจากกรมการขนส่งทางบกไม่หมายความถึงการชำระภาษีประจำปีด้วย และยังมีตรวจสอบทางเครื่องหมาย คือ กรมการประกันภัยเป็นผู้ออกเครื่องหมายแสดงการมีประกันภัยภาคบังคับ ซึ่งปรากฏว่าในทางปฏิบัติไม่อาจตรวจสอบได้ว่าเครื่องหมายในแต่ละปีถูกใช้จริงเป็นจำนวนเท่าใด เช่น ในแต่ละปีจะมีปริมาณเครื่องหมายสูญหายเป็นจำนวนมาก และการตรวจสอบโดยเจ้าพนักงานตำรวจ ซึ่งเป็นการปฏิบัติหน้าที่โดยทั่วไปสำหรับกฎหมายที่มีโทษทางอาญา จึงไม่อาจที่จะให้เจ้าพนักงานตำรวจเป็นหลักในการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถเป็นการเฉพาะได้ตลอดไป เนื่องจากต้องมีหน้าที่สำหรับกฎหมายอื่นอีกมาก จึงเห็นได้ว่ากระบวนการนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับในปัจจุบัน เมื่อประชาชนไม่จัดทำประกันภัย จึงไม่อาจตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้รถไม่อาจเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับอันเป็นประเด็นปัญหาที่ผู้เขียนได้กำหนดขึ้นเพื่อศึกษา ซึ่งจะได้นำปัญหาการเข้าสู่ระบบของรถที่ได้กล่าวมานี้ทำการศึกษาวิเคราะห์โดยละเอียดในบทที่ 4 ต่อไป

2.4 มาตรการในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย

อัตราเบี้ยประกันภัย สำหรับการประกันภัยภาคบังคับ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่ใช้อยู่ในปัจจุบันได้กำหนดโดยนายทะเบียน คือ อธิบดีกรมการประกันภัย ในรูปแบบของคำสั่งนายทะเบียน ในการกำหนดและให้ใช้อัตราเบี้ยประกันภัย โดยนายทะเบียนอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 บัญญัติว่า "อัตราเบี้ยประกันภัยที่บริษัทกำหนดจะต้องได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียน และอัตราเบี้ยประกันภัยที่นายทะเบียนเห็นชอบไว้แล้ว เมื่อนายทะเบียนเห็นสมควร หรือเมื่อบริษัทร้องขอ นายทะเบียนจะสั่งให้เปลี่ยนอัตรานั้นเสียใหม่ก็ได้ การเปลี่ยนอัตราเบี้ยใหม่ไม่มีผลกระทบต่อกรรมธรรม์ประกันภัยที่ได้กำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่

¹⁶ เรื่องเดิม มาตรา 19

นายทะเบียนได้ให้ความเห็นชอบไว้ก่อนแล้ว" ปัจจุบันนายทะเบียนคือ อธิบดีกรมการประกันภัยได้กำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับการประกันภัยรถภาคบังคับ คือตามคำสั่งนายทะเบียน ที่ 7/2545 ลงวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2545 ให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2545 เป็นต้นไป

มาตรการในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย โดยอยู่ในอำนาจของนายทะเบียน ตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 แทนที่จะใช้อำนาจ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 นั้น มีสาเหตุมาจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 10 บัญญัติว่า "บริษัทต้องรับประกันความเสียหายตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรี ประกาศกำหนด โดยคำแนะนำของคณะกรรมการ ประกาศดังกล่าวจะกำหนดให้ข้อความในกรมธรรม์ประกันภัยหรืออัตราเบี้ยประกันภัยแตกต่างตามชนิด ประเภทหรือขนาดของรถหรือลักษณะของผู้เอาประกันภัยก็ได้" เมื่อบัญญัติไว้เช่นนี้ทำให้ไม่มีความชัดเจนและมีการแปลตามกฎหมายดังกล่าวนี้ว่า การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยไม่จำเป็นต้องกระทำโดยคำแนะนำของคณะกรรมการ นายทะเบียนคืออธิบดีกรมการประกันภัยจึงได้ใช้อำนาจตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 แทน โดยอาศัยความตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ประกอบ

2.5 มาตรการความคุ้มครองที่ได้รับตามกฎหมาย

2.5.1 ผู้ที่ได้รับความคุ้มครอง¹⁷ ผู้ที่จะได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายนี้จะต้องเป็น "ผู้ประสบภัย" ซึ่งได้แก่

(1) ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยจากรถที่ใช้อยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งที่ยกหรือติดตั้งในรถนั้น ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่าประชาชนทุกคนที่รับอันตรายจากรถ หรือสิ่งที่ยกหรือติดตั้งในรถนั้น ไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่ ญาติของผู้ขับขี่ผู้โดยสารในรถคันนั้นหรือรถคันอื่น ๆ คนที่กำลังลงหรือขึ้นรถ คนข้ามถนน คนเดินริมถนนหรือแม้แต่คนนอนเฉย ๆ อยู่ในบ้านแล้วมีรถวิ่งเข้าไปชน ก็ถือ เป็นผู้ประสบภัยที่จะได้รับการคุ้มครองตามกฎหมายนี้ทั้งสิ้น

(2) ทายาทโดยธรรมของบุคคลตามข้อ 2.5.1 (1) ในกรณีที่บุคคลดังกล่าวเสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุจากรถ ซึ่งทายาทโดยธรรมนั้นก็คือบุคคลตามที่กำหนดไว้ในบรรพ 6 มรดก

¹⁷ เรื่องเดิม มาตรา 4

แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และจะต้องเป็นทายาทโดยธรรมที่มีสิทธิรับมรดกตามกฎหมายดังกล่าว

สาเหตุที่กฎหมายบัญญัติให้ผู้ประสพภัยหมายความรวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้รับอันตรายจากรถด้วยนั้นก็เพื่อให้สิทธิแก่ทายาทของผู้ตายที่จะสามารถดำเนินการร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทหรือจากกองทุนทดแทนผู้ประสพภัยแทนผู้ตายได้

2.5.2 ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครอง

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้ระบุความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ประสพภัยว่า “ความเสียหาย” หมายความว่า ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยอันเกิดจากรถ¹⁸ จากบทบัญญัติดังกล่าว แสดงให้เห็นว่าความเสียหายที่ผู้ประสพภัยจากรถจะได้รับความคุ้มครองได้แก่ความเสียหายต่อชีวิต ซึ่งหมายความว่า ผู้ประสพภัยจากรถได้รับอันตรายถึงตาย ส่วนความเสียหายต่อร่างกาย หมายความว่าผู้ประสพภัยจากรถได้รับอันตรายถึงบาดเจ็บ ความเสียหายต่ออนามัย หมายความว่า การทำให้บุคคลอื่นเสียสุขภาพหรือการทำให้เครื่องอื่นที่อยู่อย่างสงบสุขเพราะกลิ่น เสียง ควัน ความกระเทือน หรือน้ำเน่า ความเสียหายต่ออนามัยในกรณีที่เกิดก่อให้เกิดขึ้นต่อผู้ประสพภัย อาทิเช่น รถชนแล้วเดินขา กะแผลกต้องถูกตัดขา แขน นิ้วมือ หรือนิ้วเท้า เป็นต้น¹⁹

แต่อย่างไรก็ตามพระราชบัญญัติดังกล่าวได้บัญญัติให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎกระทรวง²⁰ และกฎกระทรวงฉบับ 12 (2540) ได้บัญญัติให้ความเสียหายดังต่อไปนี้ เป็นความเสียหายที่จะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นเกี่ยวกับร่างกายและชีวิต คือ

(1) ความเสียหายต่อร่างกาย ได้แก่

ก. ค่ายา ค่าอาหารทางเส้นเลือด ค่าออกซิเจนและอื่น ๆ ทำนองเดียวกันที่ใช้ในการบำบัดรักษา

ข. ค่าอวัยวะเทียมและอุปกรณ์ในการบำบัดรักษา รวมทั้งค่าซ่อมแซม

ค. ค่าบริหารทางการแพทย์ ค่าตรวจ ค่าวิเคราะห์โรค ทั้งนี้ไม่รวมถึง

ค่าจ้างพยาบาลพิเศษ และค่าบริการทำนองเดียวกัน

¹⁸ เรื่องเดิม มาตรา 4

¹⁹ อำนวย สุภเวชย์, รัฐนประกันรถยนต์ สมาคมประกันวินาศภัย บริษัทฐานการพิมพ์ จำกัด 2542

²⁰ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 20 วรรคสอง

²¹ อำนวย สุภเวชย์, เรื่องเดียวกัน, หน้า 88.

²² กฎกระทรวงฉบับที่ 11 พ.ศ. 2540

ง. ค่าห้องและค่าอาหารตลอดเวลาที่เข้ารับการรักษาพยาบาล

จ. ค่าพาหนะนำผู้ประสบภัยไปโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล

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

(2) ความเสียหายต่อชีวิต ได้แก่

ก. ค่าปลงศพ

ข. ค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพผู้ประสบภัย

จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นกรณีความเสียหายต่อชีวิต “จำนวนหนึ่งหมื่นห้าพันบาท” เป็นกรณีที่จ่ายให้เป็นจำนวนที่แน่นอนตายตัวโดยไม่ต้องพิสูจน์ (Agreed Value)²¹ และในกรณีที่ได้รับความเสียหายต่อร่างกายก่อนและต่อมาได้รับความเสียหายต่อชีวิตก็ให้ได้รับทั้งสองอย่างรวมกัน แต่ไม่เกินสามหมื่นบาท

(3) ความเสียหายต่ออนามัย ในกรณีความเสียหายต่ออนามัย พระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดความเสียหายต่ออนามัยดังต่อไปนี้²²

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

ในกรณีที่เกิดความเสียหายต่ออนามัยดังกล่าวข้างต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นก็ต้องใช้หลักเดียวกันกับความเสียหายต่อร่างกาย แม้จะไม่มีบทบัญญัติไว้โดยตรงเนื่องจากความเสียหายต่ออนามัยเป็นส่วนหนึ่งของความเสียหายต่อร่างกายและจุดเริ่มต้นของการเยียวยาความเสียหายต่อร่างกายและอนามัยคือจุดเดียวกัน

²¹ อำนวย สุภเวชย์. เรื่องเดียวกัน. หน้า 88.

²² กฎกระทรวงฉบับที่ 11 พ.ศ. 2540

2.5.3 ค่าเสียหายเบื้องต้นและเงื่อนไขการจ่าย

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภคจากกรด พ.ศ. 2535 ได้บัญญัติให้มีการร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย²³ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์วิธีการและอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง²⁴ และกฎกระทรวงฉบับดังกล่าวได้กำหนดไว้ว่า การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นให้ยื่นคำร้องขอตามแบบที่นายทะเบียนกำหนดและต้องมีหลักฐานดังต่อไปนี้

2.5.3.1 การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัยจะแบ่งเป็นสองกรณีคือ ความเสียหายต่อร่างกาย และความเสียหายต่อชีวิต ซึ่งจะได้แยกอธิบายแต่ละกรณีคือ

(1) กรณีความเสียหายต่อร่างกาย

ก. ใบเสร็จรับเงินจากโรงพยาบาล หรือสถานพยาบาล หรือหลักฐานการแจ้งหนี้เกี่ยวกับการรักษาพยาบาล

ข. สำเนาบัตรประจำตัว หรือสำเนาใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว หรือสำเนาหนังสือเดินทาง หรือหลักฐานอื่นใดที่ทางราชการเป็นผู้ออกให้ที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ที่มีชื่อในหลักฐานนั้นเป็นผู้ประสบภัย แล้วแต่กรณี

(2) กรณีความเสียหายต่อชีวิต

ก. สำเนามรณะบัตร

ข. สำเนานบันทึกประจำวันในคดีของพนักงานสอบสวน หรือหลักฐานอื่นที่แสดงว่าผู้นั้นถึงแก่ความตายเพราะการประสบภัยจากกรด

(3) กรณีขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นตาม (1) และ (2) รวมกันให้มีหลักฐานตาม (1) และ (2)

(4) การร้องขอค่าเสียหายเบื้องต้น

การร้องขอค่าเสียหายเบื้องต้นให้ผู้ประสบภัยเป็นผู้ร้องขอเอง ในกรณีที่ผู้ประสบภัยไม่สามารถร้องขอได้ ให้โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่รักษาผู้ประสบภัย ญาติหรือผู้มีส่วนได้เสียของผู้ประสบภัย หรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยต้องร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทที่รับประกันภัยไว้ภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่ความเสียหายเกิดขึ้น

(5) การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นของบริษัท

²³ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภคจากกรด พ.ศ. 2535 มาตรา 20 วรรคสอง

²⁴ กฎกระทรวงฉบับที่ 12 พ.ศ. 2540

ให้บริษัทที่รับประกันภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น โดยดำเนินการจ่ายดังต่อไปนี้

ก. ให้จ่ายแก่ผู้ประสบภัย โรงพยาบาล หรือสถานพยาบาลที่รักษาพยาบาลแทนผู้ประสบภัย

ข. ให้จ่ายเป็นเงินสด หรือจ่ายเป็นเช็คที่มีได้ลงวันที่ล่วงหน้า

ค. ให้จ่ายให้เสร็จเรียบร้อยภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับความร้องขอ ทั้งนี้โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิดชอบ

2.5.3.2 การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุน กรณีที่บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น หรือจ่ายให้ไม่ครบ²⁵ ซึ่งผู้ประสบภัยจากรถต้องไปแจ้งแก่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย²⁶ และกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยรับผิดชอบจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้²⁷ กรณีเช่นนี้ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยต้องแจ้งแก่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยพร้อมข้อเท็จจริงดังนี้²⁸

1. ชื่อบริษัทประกันภัย และหมายเลขกรมธรรม์ประกันภัย
2. จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ประสงค์ได้รับ
3. วันที่ไปยื่นขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัย
4. ตำแหน่งที่ปฏิบัติงานในคดีของพนักงานสอบสวน²⁹
5. ใบเสร็จรับเงินหรือหลักฐานการแจ้งหนี้³⁰
6. สำเนาบัตรประจำตัว ใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว หนังสือเดินทางหรือสำเนาทะเบียนบ้าน ในกรณีผู้ประสบภัยได้รับการบาดเจ็บ³¹
7. สำเนามรณะบัตร สำเนาทะเบียนบ้าน สำเนาบัตรประจำตัวในกรณีผู้ประสบภัยถึงแก่ความตาย³²

²⁵ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 20

²⁶ เรื่องเดิม มาตรา 21

²⁷ เรื่องเดิม มาตรา 23 (5)

²⁸ กฎกระทรวง ฉบับที่ 7 พ.ศ. 2535

²⁹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 35

³⁰ กฎกระทรวง ฉบับที่ 7 พ.ศ. 2535

³¹ เรื่องเดิม

³² เรื่องเดิม

ในกรณีผู้ประสบภัยถึงแก่ความตายให้ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยยื่น
เอกสาร 7 ด้วย³³

8. ผู้ประสบภัย หรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยต้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น
จากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่มีความเสียหาย
เบื้องต้นไม่ว่าจะเป็นกรณีตามมาตรา 23(1)(2)(3)(4)(5) หรือ (6)³⁴

2.5.3.3 การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นโดยบริษัทประกันภัย

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้บัญญัติให้บริษัทผู้รับ
ประกันภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นเมื่อเกิดความเสียหายแล้วได้รับคำร้องขอจากผู้ประสบภัย³⁵

นอกจากนี้ ยังมีบทบัญญัติอื่นที่บัญญัติให้สอดคล้อง หรือเพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์
ประสงค์และเจตนารมณ์ของกฎหมายที่จะช่วยเหลือให้ผู้ประสบภัยได้รับการเยียวยาไว้มาก่อน³⁶
เช่น การประกันภัยจะต้องมีข้อกำหนดให้มีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ตามพระราชบัญญัตินี้
ด้วย³⁷ การกำหนดหรือระบุเช่นนี้เพื่อให้เกิดความชัดเจนแก่เจ้าของรถและบริษัทจะควรรู้ว่าถ้ารถ
ไปก่อความเสียหายขึ้นจะต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยและจะต้องจ่ายให้แล้ว
เสร็จภายใน 7 วัน นับจากวันที่ได้รับคำร้องขอโดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิดชอบ³⁸ และ
กำหนดมิให้บริษัทออกกรมธรรม์ประกันภัย หรือเอกสารประกอบหรือแนบทำยกรมธรรม์ที่มี
ข้อความระบุถึงความรับผิดชอบของบริษัทที่แตกต่างไปจากที่กำหนดไว้ในบทมาตราแห่งพระราช
บัญญัตินี้ บริษัทจะยกขึ้นเพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัยในการชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้น
มิได้³⁹ เช่น บริษัทผู้รับประกันภัยออกกรมธรรม์ระบุว่า “ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบถ้าการใช้
รถยนต์นั้นขับขี่โดยมิได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานผู้ออกใบอนุญาตขับขี่หรือตามกฎหมาย”

³³ เรื่องเคม

³⁴ เรื่องเคม

³⁵ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 20

³⁶ อำนวย สุภเวชย์. เรื่องเดียวกัน. หน้า 79

³⁷ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 14

³⁸ เรื่องเคม มาตรา 25

³⁹ เรื่องเคม มาตรา 15

ในกรณีเช่นนี้บริษัทจะยกเอาเงื่อนไขการไม่มีใบขับขี่มาปฏิเสธไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นไม่ได้ ดังนั้นจึงเท่ากับบังคับบริษัทว่าจะวางเงื่อนไขจำกัดความรับผิดชอบใด ๆ ไม่ได้เลย⁴⁰

หรือแม้แต่กรณีความทุจริตของผู้เอาประกันภัยเช่น เจตนาขับรถชนเสาไฟฟ้าแล้ว แลกลับไปชนผู้เสียหาย ผู้เสียหายเรียกค่าเสียหายเบื้องต้น หรือกรณีเป็นความประมาทเล็กน้อยอย่างร้านแรงของผู้เอาประกันภัย เช่นเมาสุราขับขี่ด้วยความเร็วชนคนตายบริษัทก็จะปฏิเสธการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นมิได้เช่นกัน

2.5.3.4 การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นโดยกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

ตามพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดให้ผู้ประสบภัยจากรถได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในกรณีต่าง ๆ⁴¹ ดังต่อไปนี้

(1) เป็นกรณีที่เจ้าของรถไม่ได้จัดให้มีประกันภัยความเสียหายไว้ตาม มาตรา 7 และ มาตรา 9 และเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น กรณีเช่นนี้ปกติแล้วผู้ประสบภัยจากรถจะต้องเรียกจากเจ้าของรถ แต่บางครั้งเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายเพราะเห็นว่าตนมิได้เป็นฝ่ายผิดหรือยอมจ่ายแต่ไม่ครบจำนวน หรือขอผ่อนจ่าย หรือจ่ายจำนวนหนึ่งไปก่อนแล้วไม่จ่ายอีกเลยซึ่งเกิดกรณีเช่นนี้ได้ เช่น กรณีซื้อรถใหม่ป้ายแดงยังมีได้จดทะเบียน และยังไม่มีการประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้ ผู้ประสบภัยจากรถนั้นก็เรียกร้องให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้ได้⁴²

(2) เป็นกรณีที่รถถูกคนร้ายเอาไปและเป็นการกระทำผิดอาญารถ จึงมิได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถ เมื่อมีผู้ขับไปก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น จะให้ผู้เป็นเจ้าของรถรับผิดชอบในค่าเสียหายเบื้องต้นมิได้เพราะจะไม่เป็นธรรม กฎหมายจึงกำหนดให้เจ้าของรถจะต้องร้องทุกข์ไว้ต่อพนักงานสอบสวนเพื่อเป็นหลักฐานว่าตนมิได้ครอบครองจริง⁴³

อย่างไรก็ตาม บทบัญญัตินี้มีไว้ระบุนว่ารถนั้นต้องมีประกัน หรือไม่มีประกัน ผู้ประสบภัยจากรถสามารถเรียกค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้

⁴⁰ ประพันธ์ ทรัพย์แสง. คำอธิบายพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 สำนักงานวิญญูชน จำกัด. 2539 ,หน้า 118.

⁴¹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 23

⁴² เรื่องเดิม มาตรา 23 (1)

⁴³ เรื่องเดิม มาตรา 23 (2)

(3) เป็นกรณีที่ไม่รู้ว่าใครเป็นเจ้าของรถ แต่รู้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย และรถนั้นไม่มีประกันภัยไว้ผู้ประสบภัยจึงไม่อาจเรียกค่าเสียหายเบื้องต้นจากใครได้⁴⁴ กรณีนี้ เช่น รถชนแล้วจอดอยู่แต่คนขับหลบหนีและไม่มีใครมาแสดงตนเป็นเจ้าของรถ และไม่อาจตรวจสอบได้เนื่องจากเหตุต่าง ๆ เช่น หมายเลขทะเบียนปลอมหรือหมายเลขเครื่องถูกขูด จี๊ด ลบออกจนไม่สามารถตรวจสอบได้

นอกจากนี้อาจมีการลักลอบนำเข้ารถ และนำออกใช้ เมื่อขับไปชนคนแล้วหลบหนี โดยทิ้งรถไว้ไม่มีใครมาแสดงตนเป็นเจ้าของรถ ก็อยู่ในความหมายของบทบัญญัตินี้

(4) เป็นกรณีที่ไม่อาจรู้แน่ชัดว่ารถคันใดก่อความเสียหาย รถจะมีประกันหรือไม่มีประกันก็ไม่ทราบ ความเสียหายเกิดขึ้นเช่น มีผู้ขับรถชนแล้วขับรถหลบหนีไปผู้ประสบภัยจึงไม่อาจเรียกร้องจากใครได้ หรือกรณีที่รู้ทะเบียนรถที่ชนแล้วหนี แต่เมื่อตรวจสอบแล้วปรากฏว่าเป็นหมายเลขทะเบียนปลอม กรณีเหล่านี้บทบัญญัติจึงให้ผู้ประสบภัยจากรถเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้⁴⁵

(5) เป็นกรณีที่มีประกันภัย แต่บริษัทประกันภัยไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือจ่ายไม่ครบ ผู้ประสบภัยก็มาเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นต่อกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย แต่กระบวนการเรียกร้องนั้นจะต้องดำเนินการตามบทบัญญัติตามมาตรา 21 และมาตรา 35 ก่อน⁴⁶

(6) เป็นกรณีที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องเอาประกันภัย เนื่องจากเป็นรถของหน่วยราชการต่าง ๆ ไปก่อความเสียหายขึ้น ผู้ประสบภัยจากรถสามารถเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย⁴⁷

อย่างไรก็ตามรถที่ได้รับการยกเว้นตามบทบัญญัตินี้ดังกล่าวอาจเอาประกันภัยไว้ก็ได้ ในกรณีเช่นนี้ผู้ประสบภัยต้องไปขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทผู้รับประกันภัยก่อน⁴⁸

⁴⁴ เรื่องเดิม มาตรา 23 (3)

⁴⁵ เรื่องเดิม มาตรา 23 (4)

⁴⁶ เรื่องเดิม มาตรา 23 (5)

⁴⁷ เรื่องเดิม มาตรา 23 (6)

⁴⁸ อำนวย สุขเวชช์. เรื่องเดียวกัน. หน้า 83

การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นกรณีรถตั้งแต่สองคันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหาย

ในกรณีรถตั้งแต่สองคันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น พระราชบัญญัตินี้ ได้กำหนดให้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นไว้⁴⁹ เป็นสามกรณีคือ

กรณีแรก ถ้ารถได้เอาประกันภัยไว้เมื่อผู้ประสบภัยอยู่ในรถคันใด บริษัทผู้รับประกันภัยต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถคันนั้น โดยไม่ต้องคำนึงว่าจะมีผู้ประสบภัยจากรถคันไหนตาย บาดเจ็บเพียงใด และไม่ต้องคำนึงว่ารถที่ประกันภัยไว้กับบริษัทใดเป็นฝ่ายผิดฝ่ายถูก

กรณีที่สอง เป็นเรื่องที่ผู้ประสบภัยมิได้อยู่ในรถที่ชนกันเช่นนี้ ผู้ประสบภัยต้องเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทผู้รับประกันภัยทั้งสองคัน โดยให้ร่วมกันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นคนละครึ่ง จะเรียกร้องให้บริษัทผู้รับประกันภัยไว้ บริษัทใดบริษัทหนึ่งจ่ายให้ทั้งหมดไม่ได้ เช่น รถที่เอาประกันภัยไว้กับบริษัทเอ ชนกับรถที่เอาประกันภัยไว้กับบริษัทบี แล้วรถคันหนึ่งคันใด หรือทั้งสองคันแล่นพุ่งไปชนคนอื่น ๆ บนฟุตบาทตายหรือบาดเจ็บ กรณีนี้บริษัทผู้รับประกันภัยทั้งสองต้องร่วมกันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยคนละครึ่ง

กรณีที่สาม เป็นกรณีที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามวรรคหนึ่ง หรือวรรคสอง แล้วแต่กรณี ซึ่งอาจจะเป็นการจ่ายเพียงฝ่ายเดียวก็ได้ ในกรณีที่บริษัทผู้รับประกันไม่ยอมจ่าย หรืออาจจะเป็นการร่วมกันจ่ายก็ได้ ในกรณีที่บริษัทผู้รับประกันบริษัทหนึ่งยอมจ่ายแต่อีกบริษัทไม่ยอมจ่าย ซึ่งกรณีเหล่านี้เป็นกรณีที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยต้องจ่ายตามมาตรา 23 นั้นเอง

2.5.4 สิทธิของผู้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ

2.5.4.1 สิทธิของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในการเรียกเงินคืน

สิทธิในการเรียกร้องเงินคืนพร้อมเงินเพิ่ม⁵⁰ เป็นกรณีที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปแล้วตามบทบัญญัติ⁵¹ เนื่องจากมีความเสียหายเกิดขึ้น⁵² นายทะเบียนมีอำนาจที่ออกคำสั่งเรียกร้องเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายไปนั้นคืนจากเจ้าของ

⁴⁹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 24

⁵⁰ เรื่องเดิม มาตรา 26

⁵¹ เรื่องเดิม มาตรา 25

⁵² เรื่องเดิม มาตรา 23(1),(5)

รถหรือบริษัทผู้รับประกันแล้วแต่กรณี พร้อมเงินเพิ่มในอัตราร้อยละยี่สิบของจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้จ่ายไปคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ได้รับคำสั่ง ถ้าเจ้าของรถหรือบริษัทไม่ปฏิบัติตามคำสั่งดังกล่าวต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงห้าหมื่นบาท⁵³

สิทธิของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในการเรียกเงินคืนอีกกรณีหนึ่งคือ ในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลภายนอกหรือเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของเจ้าของรถ ผู้ขับขี่รถหรือผู้ประสบภัย เมื่อกองทุนทดแทนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยแล้วก็มีสิทธิไล่เบี้ยเรียกเงินคืนแก่บุคคลผู้ก่อให้เกิดความเสียหายดังกล่าวหรือมีสิทธิเรียกให้ผู้ประสบภัยคืนเงินได้ด้วย⁵⁴

2.5.4.2 สิทธิของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในการยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายและขอเฉลี่ยทรัพย์

บทบัญญัติมาตรา⁵⁵ กำหนดให้นายทะเบียนมีอำนาจยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายได้ในกรณีดังต่อไปนี้

- (1) กรณีที่เจ้าของรถตามมาตรา 23 (1) ไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น หรือจ่ายให้ไม่ครบจำนวน
- (2) ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และรถนั้นไม่มีประกันภัยไว้⁵⁶

จุดมุ่งหมายในการยึดรถก็เพื่อให้เจ้าของรถได้จ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย หรือกรณีที่กองทุนทดแทนได้จ่ายไปแล้วจะต้องคืนกองทุนภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ได้รับคำสั่งจากนายทะเบียน

นอกจากนี้ถ้ามีการยึดรถนั้นไว้ก่อนแล้ว บทบัญญัติยังให้สิทธิขอเข้าเฉลี่ยทรัพย์นั้นได้หากมีการขายทอดตลาดรถนั้น

- (3) สิทธิในการขายทอดตลาดรถที่ยึดไว้ เป็นกรณีที่นายทะเบียนได้มีการยึดรถไว้แล้วตามมาตรา 28 และให้นายทะเบียนมีอำนาจขายทอดตลาดได้ในกรณีดังต่อไปนี้⁵⁷

⁵³ เรื่องเดิม มาตรา 44

⁵⁴ เรื่องเดิม มาตรา 31

⁵⁵ เรื่องเดิม มาตรา 28

⁵⁶ เรื่องเดิม มาตรา 23 (3)

⁵⁷ เรื่องเดิม มาตรา 29

กรณีทีหนึ่ง เป็นกรณีที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยแล้ว ตามมาตรา 23 (1) แต่เจ้าของรถไม่ยอมจ่ายเงินคืนให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามคำสั่งของนายทะเบียน⁵⁸ นายทะเบียนจึงยึดรถไว้ แต่เจ้าของรถก็ยังไม่ยอมคืนค่าเสียหายเบื้องต้นให้ภายใน 7 วัน นับแต่วันได้รับคำสั่งของนายทะเบียน

กรณีที่สอง เป็นกรณีที่เจ้าของรถไม่มาติดต่อแสดงตัวหรือไม่สามารถติดต่อเจ้าของรถนั้นได้⁵⁹ นายทะเบียนต้องประกาศหาเจ้าของรถโดยปิดประกาศไว้ ณ ที่ทำการของนายทะเบียน และประกาศในหนังสือพิมพ์รายวันที่จำหน่ายในท้องถิ่นที่เกิดเหตุอย่างน้อยสองวันติดต่อกัน ถ้าเจ้าของรถไม่ปรากฏตัวภายใน 30 วัน นับแต่วันแรกที่ประกาศในหนังสือพิมพ์ นายทะเบียนมีอำนาจขายทอดตลาดได้

อย่างไรก็ตามการขายทอดตลาดตามบทบัญญัตินี้ไม่ต้องฟ้องร้องต่อศาล⁶⁰

(4) สิทธิของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยที่ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น คืนจากหน่วยงานตามบทบัญญัติ⁶¹

เป็นกรณีรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัยตามบทบัญญัตินี้ดังกล่าว⁶² เมื่อก่อความเสียหายขึ้น กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยไปแล้ว บทบัญญัติกำหนดให้หน่วยงาน ซึ่งเป็นเจ้าของรถส่งคืนเงินจำนวนดังกล่าวแก่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย⁶³

2.5.4.3 สิทธิของบริษัทประกันภัยและเจ้าของรถในการเรียกเงินคืน

สิทธิของบริษัทประกันภัยและเจ้าของรถในการเรียกเงินคืน คือ กรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลภายนอกหรือเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของเจ้าของของรถผู้ขับขี่ ผู้ซึ่งอยู่ในรถหรือผู้ประสบภัย เมื่อบริษัทได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือค่าสินไหมทดแทน หรือเจ้าของรถยกเว้นตามมาตรา 8 ได้จ่ายคืนกองทุนไปแล้ว

⁵⁸ เรื่องเดิม มาตรา 29 (1)

⁵⁹ เรื่องเดิม มาตรา 29 (2)

⁶⁰ ประพันธ์ ทรัพย์แสง.เรื่องเดียวกัน.หน้า 159

⁶¹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 32

⁶² เรื่องเดิม มาตรา 8

⁶³ เรื่องเดิม มาตรา 32

บริษัทประกันภัยหรือเจ้าของรถนั้นมีสิทธิไล่เบี้ยเอาแก่บุคคลดังกล่าวหรือมีสิทธิเรียกให้ผู้ประสพภัยคืนเงินดังกล่าวได้⁶⁴

2.5.5 การจ่ายค่าเสียหายส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้น⁶⁵ เป็นค่าเสียหายที่จ่ายให้สำหรับความเสียหายที่เกิดกับชีวิต ร่างกายและอนามัยของผู้ประสพภัยซึ่งเป็นค่าเสียหายที่ได้รับตามกฎหมายนี้โดยจะต้องรอการพิสูจน์ความคิดก่อน ผู้ประสพภัยจะได้รับชดใช้ค่าเสียหายดังกล่าวเมื่อรวมกับค่าเสียหายเบื้องต้นแล้ว ดังนี้

(1) กรณีที่ผู้ประสพภัยได้รับบาดเจ็บแต่ไม่เสียชีวิต ผู้ประสพภัยจะได้รับชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริง แต่ไม่เกิน 50,000 บาท ต่อผู้ประสพภัยหนึ่งคน (กล่าวคือเท่ากับ ผู้ประสพภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น 15,000 บาท รวมกับค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นตามความเป็นจริงอีกไม่เกิน 35,000 บาท)

(2) กรณีผู้ประสพภัยได้รับบาดเจ็บแต่ไม่เสียชีวิต แต่ทุพพลภาพ หรือเสียหายต่อร่างกายและอนามัย ดังนี้ (ได้รับค่าเสียหายรวมเป็นเงิน 80,000 บาท)

1. ตาบอด
2. หนุหนวก
3. เป็นใบ้ หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด
4. สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์
5. เสียแขนขา มือ เท้า นิ้ว หรืออวัยวะอื่นใด
6. จิตพิการอย่างคิดตัว
7. ทุพพลภาพอย่างถาวร

(3) กรณีที่ผู้ประสพภัยเสียชีวิตทันที ประสพภัย (หรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสพภัย) จะได้รับชดใช้ค่าเสียหายรวมกันเป็นเงินจำนวน 80,000 บาท ต่อผู้ประสพภัยหนึ่งคน (เท่ากับได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น 15,000 บาท เป็นค่าปลงศพรวมกับค่าเสียหายส่วนเกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นอีก 65,000 บาท)

(4) กรณีที่ผู้ประสพภัยถึงแก่ความตาย หลังจากที่มีการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาลหรือในสถานพยาบาล ผู้ประสพภัย (หรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสพภัย) จะได้รับชดใช้ค่าเสียหายรวมกันเป็นจำนวนเงิน 80,000 บาท ต่อผู้ประสพภัยหนึ่งคน (คือค่าเสียหาย

⁶⁴ เรื่องเดิม มาตรา 31

⁶⁵ กฎกระทรวง ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2540)

เบื้องต้นสำหรับเป็นค่ารักษาพยาบาลและค่าปลงศพไม่เกิน 30,000 บาท รวมกับค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นอีกจำนวนหนึ่ง รวมกันแล้วไม่เกิน 80,000 บาท)

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยเป็นผู้ขับขี่และเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย หรือไม่มีผู้ใดรับผิดชอบกฎหมายต่อผู้ขับขี่ (ที่เป็นผู้ประสบภัยดังกล่าว) ผู้ขับขี่นั้นจะได้รับชดใช้เฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้นในวงเงินไม่เกิน 15,000 บาท เท่านั้น จะไม่ได้รับค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าเสียหายเบื้องต้นตามข้อนี้

นอกจากนั้น การที่ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายจากการประกันภัยเพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยตามกฎหมายนี้แล้วผู้ประสบภัยยังมีสิทธิที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์อีกต่างหาก⁶⁶

2.6 กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ

ในพระราชบัญญัตินี้กำหนดให้จัดตั้งกองทุนขึ้นเรียกว่า "กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย" โดยมีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งกองทุนดังกล่าว ดังนี้

2.6.1 วัตถุประสงค์ในการจัดตั้งกองทุนและเงื่อนไขการจ่าย

เป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถเมื่อเกิดกรณีใด ๆ ดังต่อไปนี้⁶⁷

(1) เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามกฎหมายนี้ และเจ้าของรถดังกล่าวไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน⁶⁸

(2) ขณะเกิดเหตุ รถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของ เพราะเหตุที่รถนั้นได้ถูกยักยอก น๊อโกง กรรโชก ลักทรัพย์ รัคเอาทรัพย์ จึงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และเจ้าของรถได้ร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน⁶⁹

(3) ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และรถนั้นไม่มีการประกันภัยตามกฎหมายนี้⁷⁰

⁶⁶ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 22

⁶⁷ เรื่องเดิม มาตรา 23

⁶⁸ เรื่องเดิม มาตรา 23 (1)

⁶⁹ เรื่องเดิม มาตรา 23 (2)

⁷⁰ เรื่องเดิม มาตรา 23 (3)

(4) มีความเสียหายจากรถเกิดแก่ผู้ประสบภัย และรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นหลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย⁷¹

(5) บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน⁷² หรือ

(6) ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยนั้นเกิดจากรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัยตามกฎหมายนี้และไม่ได้ทำประกันภัยไว้ตามกฎหมายนี้⁷³

(7) เป็นค่าใช้จ่ายอื่นในการดำเนินการตามพระราชบัญญัติ

เหตุที่ต้องมีกองทุนทดแทนนี้ก็เพื่อเป็นการปิดช่องว่างของกฎหมายในกรณีที่เกิดความเสียหายแล้วไม่สามารถหาใครมารับผิด หรือมีผู้รับผิดชอบแต่ผู้หนึ่งไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นเพื่อบรรเทาความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยได้อย่างทันที่ ผู้ประสบภัยก็สามารถจะเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทน เพื่อมาเยียวยาความเสียหายของตนได้

2.6.2 แหล่งที่มาของเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

(1) เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้ ซึ่งเป็นเงินที่รัฐบาลได้จัดหางบประมาณมาให้กองทุนเพื่อเป็นทุนสำหรับเป็นค่าใช้จ่าย

(2) เงินที่บริษัทประกันภัยจ่ายสมทบให้แก่กองทุนเป็นรายปี ในอัตราไม่เกินร้อยละหนึ่งจุดห้าของเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัยในแต่ละปี เงินสมทบที่บริษัทจ่ายนั้นสามารถนำไปหักเป็นค่าใช้จ่ายในการคำนวณภาษีเงินได้ตามประมวลรัษฎากรได้ (มาตรา 36)

การเรียกเก็บและการจ่ายเงินสมทบจากบริษัทประกันภัยนั้นมีกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการไว้ โดยกฎกระทรวงกำหนดให้บริษัทต้องจ่ายเงินสมทบภายใน 30 วัน นับแต่วันสิ้นรอบสามเดือนในอัตราร้อยละสองของเบี้ยประกันภัย⁷⁴

(3) เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี กล่าวคือ เมื่อกฎหมายนี้ใช้บังคับรัฐบาลจะต้องจัดสรรงบประมาณเพื่อจ่ายให้กับกองทุนนี้ทุกปีเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานต่าง ๆ เพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

⁷¹ เรื่องเดิม มาตรา 23 (4)

⁷² เรื่องเดิม มาตรา 23 (5)

⁷³ เรื่องเดิม มาตรา 23 (6)

⁷⁴ กฎกระทรวง ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2541)

(4) เงินหรือทรัพย์สินที่กองทุนเรียกคืนมาจากผู้ที่มีหน้าที่ต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ตามกฎหมายนี้แต่ผู้นั้นมิได้จ่ายและกองทุนได้จ่ายแทนไป เงินค่าใช้จ่ายในการชดเชยทรัพย์สินและขายทอดตลาด เงินที่ได้จากหน่วยงานซึ่งเป็นเจ้าของรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัย และเงินที่เหลือจากการขายทอดตลาดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายแล้วเจ้าของรถมิได้มารับคืนภายใน 5 ปี

(5) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้ หรือเงิน หรือทรัพย์สินที่มีผู้บริจาคให้

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

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

(8) เงินรายได้อื่น ๆ เช่น เงินเพิ่ม ค่าปรับ เงินค่าธรรมเนียมต่าง ๆ เป็นต้น

เงินและทรัพย์สินดังกล่าวมาแล้วนี้ไม่ถือว่าเป็นเงินรายได้ของแผ่นดินอันจะต้องนำส่งกระทรวงการคลัง แต่ให้เป็นของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เพื่อใช้ประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ของกองทุนนี้ต่อไป

2.6.3 ที่ตั้งสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 34 กำหนดให้จัดตั้งสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยขึ้น โดยให้สังกัดอยู่ในกรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ เพื่อดำเนินการเกี่ยวกับเงินกองทุน เช่น เก็บรวบรวมเงินกองทุน ส่วนการเบิกจ่าย การเก็บรักษา การจัดการกองทุนให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์กำหนด โดยได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง

ตามที่กล่าวมาตั้งแต่ต้นทำให้ทราบถึงความเป็นมาแนวความคิดและรายละเอียดเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งในบทต่อไปจะได้กล่าวถึงการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของต่างประเทศ ซึ่งผู้เขียนได้พิจารณากฎหมายที่เกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับของต่างประเทศในประเทศต่าง ๆ แล้วเห็นว่า กฎหมายการประกันภัยภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่นมีความเหมาะสมที่จะนำมาเปรียบเทียบกับเหตุผลหลายประการ เช่น

1. มีการพัฒนากฎหมายการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับอย่างต่อเนื่อง
2. มีมาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมและบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
3. ประเทศญี่ปุ่นมีปริมาณรถมากและมีมาตรการในการนำรถเข้าสู่ระบบอย่างได้ผล
4. อยู่ในแถบเอเชียเช่นเดียวกับประเทศไทย
5. มีระบบกฎหมายที่ใกล้เคียงกับประเทศไทย

ผู้เขียนจึงเห็นควรนำระบบการประกันภัยภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น โดยเฉพาะ มาตรการที่มีผลต่อประสิทธิภาพในการนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับมาศึกษา วิเคราะห์เปรียบเทียบกับระบบการประกันภัยภาคบังคับของประเทศไทยต่อไป

บทที่ 3

มาตรการทางกฎหมายสำหรับการประกันภัยรถภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น

3.1 ความเป็นมาของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น

การประกันรถยนต์ได้เกิดขึ้นในประเทศญี่ปุ่นเป็นครั้งแรกในปี ค.ศ. 1914 ซึ่งในขณะนั้นมีรถยนต์เพียง 1,066 คัน หลังจากสงครามโลกครั้งที่สองเป็นต้นมาปริมาณรถยนต์ได้เพิ่มจำนวนมากขึ้นอย่างรวดเร็ว ซึ่งอาจเป็นเพราะญี่ปุ่นเป็นประเทศผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ของโลก และมีการพัฒนาเกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มมากขึ้น จนทำให้ปริมาณรถยนต์มีมากเป็นอันดับสองของโลก' จากการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถยนต์เป็นผลให้อุบัติเหตุจากการใช้รถมีจำนวนมากขึ้น โดยเฉพาะในช่วงปี ค.ศ.1948 - ค.ศ.1954 ในระยะเวลาเพียง 6 ปี มีจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการใช้รถเพิ่มสูงขึ้นจาก 21,450 ราย เป็น 78,764 ราย คิดเป็นร้อยละ 350 และมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจนเกิดเป็นปัญหาใหญ่ของสังคม ซึ่งแต่เดิมความรับผิดชอบต่อการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตที่เกิดจากอุบัติเหตุจากการใช้รถนั้นเป็นไปตามหลักเกณฑ์ของความผิดฐานละเมิด (Tort Liability) ตามประมวลกฎหมายแพ่งของญี่ปุ่นมาตรา 709 (Article 709 of the Civil Code)² กล่าวคือ ผู้ได้รับความเสียหายสามารถเรียกร้องค่าเสียหายได้ก็ต่อเมื่อสามารถพิสูจน์ว่าเป็นความผิดหรือความประมาทของผู้ใช้รถ ซึ่งในหลายกรณีผู้ประสบภัยไม่มีหลักฐานพอที่จะพิสูจน์ได้³ จนกระทั่งในปี ค.ศ. 1955 รัฐบาลญี่ปุ่นได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดชอบของผู้ใช้รถยนต์หรือ Automobile Liability

¹ Automobile Insurance Rating Association of Japan, Automobile Insurance In Japan (with Appendix) (Tokyo : Miyoshi Inc., April 1994) , P.1. และ กมลวรรณ กิรติสมิต "การประกันภัยความรับผิดชอบในการใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น (Compulsory Automobile Liability Insurance)" วารสารการประกันภัย 17 (เมษายน - มิถุนายน 2535) : 53.

² ตามประมวลกฎหมายแพ่งของญี่ปุ่น มาตรา 709 กำหนดว่า ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อละเมิดสิทธิของผู้อื่น จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการละเมิดนั้น (Article 79 : A person who has intentionally or negligently violated the right of another is bound to compensate any damages resulting in consequence.)

³ Arthur Taylor Von Mehren "The Treatment of Motorvehicle Accidents : The Impact of Technological Change on Legal Relation" Law in Japan : the Legal Order in a Changing Society (Massachusetts : Harvard University Press, 1963) , P.401-403. และ หาญ อร่วมวิทย์, การประกันภัยความรับผิดจากรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น (พิมพ์คิด), หน้า 2.

Security Law 1955⁴ มีผลบังคับใช้ในเดือนกุมภาพันธ์ 1956 โดยในกฎหมายนี้กำหนดให้มีการเอาประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ คือ Compulsory Automobile Liability Insurance (CALI หรือ Ji-Bai-Seki) โดยมีความมุ่งหมายที่จะคุ้มครองผู้ที่ประสบอุบัติเหตุจากรถยนต์เป็นเหตุให้ได้รับบาดเจ็บ ทุพพลภาพ หรือเสียชีวิต แต่ไม่ได้คุ้มครองความเสียหายที่เกิดกับทรัพย์สิน

3.2 หลักการสำคัญของการประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับในประเทศญี่ปุ่น

การประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น หรือ CALI นี้มีหลักการที่สำคัญ คือ

(1) หลักการหลักการการพิสูจน์ในเรื่องความผิด และความประมาทเลินเล่อในการใช้รถ การประกันภัยความรับผิดโดยทั่วไปนั้น ความเสียหายจะต้องเกิดจากความผิด (Fault) หรือประมาทเลินเล่อ (Negligence) ของผู้เอาประกันภัย ผู้ประสบภัยจะต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าผู้เอาประกันภัยเป็นผู้ผิด แต่การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามกฎหมายนี้ผู้ประสบภัยสามารถเรียกร้องค่าเสียหายได้โดยพิสูจน์เพียงว่าความบาดเจ็บหรือเสียชีวิตเกิดจากหรือมีผลจากอุบัติเหตุรถยนต์เท่านั้น ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 3⁵ กำหนดให้บุคคลผู้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเอง (person who puts an automobile into operation for his benefit) จะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ซึ่งได้รับอันตรายทางกายจากการใช้รถของตน เว้นแต่ว่าผู้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเองนั้นจะสามารถพิสูจน์ได้ทั้ง 3 ประการ ดังนี้

ก. ผู้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเองและผู้ขับรถ (ในกรณีที่ผู้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเองนั้นไม่ได้เป็นผู้ขับเอง) ไม่ได้ประมาทเลินเล่อในการขับรถ

ข. อุบัติเหตุเกิดจากความตั้งใจ หรือความประมาทเลินเล่อของประสบภัยเอง หรือของบุคคลอื่นนอกจากผู้ขับรถ และ

ค. ไม่มีความบกพร่องหรือความผิดปกติของรถยนต์

⁴ Automobile Liability Security Law 1955 เป็นกฎหมายปีโชวะ 30 เลขที่ 97 เรียกเป็นภาษาญี่ปุ่น และเขียนด้วยอักษรโรมันว่า JIDOSHA SONGAI BAISHO HOSHO HO นิยมเรียกสั้น ๆ ว่า JIBAIHO ประกาศใช้เป็นกฎหมายตั้งแต่ 1 ธันวาคม ค.ศ. 1955 (พ.ศ. 2498) และเริ่มใช้บังคับในเดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ. 1956 ; คูโน ไกรวิน สารวิจิตร "กฎหมายประกันภัยบุคคลที่สามของประเทศญี่ปุ่น" วารสารการประกันภัย : 55.

⁵ The Automobile Liability Security Law 1955 Article 3. (ดูภาคผนวก ข)

การที่กฎหมายใช้คำว่า "บุคคลผู้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเอง" นั้น หมายความว่าถึงผู้ที่ควบคุมการเคลื่อนที่ของรถและได้รับประโยชน์ใด ๆ จากการที่ใช้นั้นไม่จำเป็นต้องเป็นเจ้าของรถและไม่ต้องกำลังขับรถนั่นเอง หรือเป็นผู้ครอบครองรถในขณะที่รถนั้นเกิดอุบัติเหตุ การที่กฎหมายบัญญัติเช่นนี้เป็นการผลักภาระการพิสูจน์ของผู้ประสบภัยไปยังบุคคลผู้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเอง ซึ่งภาระการพิสูจน์ทั้ง 3 ประการดังกล่าวแล้วนั้นสามารถพิสูจน์ได้ยาก ดังนั้น หลักการนี้จึงใกล้เคียงกับหลักความรับผิดโดยปราศจากความผิด (no-fault liability)⁶

(2) การประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับ Automobile Liability Security Law นี้ มีการบังคับทั้งผู้ครอบครองรถที่จะนำรถออกวิ่งในทางจะต้องทำประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ และบังคับผู้รับประกันภัยจะต้องรับประกันภัยรถทุกคันที่มีผู้นำมาทำประกันภัยโดยจะปฏิเสธการรับประกันภัยตามกฎหมายนี้ไม่ได้ (ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 24⁷) เว้นแต่จะอ้างเหตุตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ซึ่งเหตุผลที่จะปฏิเสธได้มีค่อนข้างจำกัด เช่น การไม่จ่ายเบี้ยประกันภัย เป็นต้น

(3) การไม่แสวงหากำไรจากการรับประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 25⁸ มีหลักการว่า อัตราเบี้ยประกันภัยที่เรียกเก็บสำหรับการประกันภัยภาคบังคับนี้จะกำหนดขึ้นเพื่อหวังผลกำไรไม่ได้ จากหลักการนี้ทำให้เกิดระบบอัตราเบี้ยประกันภัยที่เรียกว่า No-Loss No-Profit กล่าวคือ เป็นระบบอัตราเบี้ยประกันภัยที่ไม่ก่อให้เกิดผลกำไร แต่ก็จะไม่ทำให้ผู้รับประกันภัยขาดทุน หากมีกำไรเกิดขึ้นจากการรับประกันภัยภาคบังคับนี้ก็จะมีมาตรการให้ผลกำไรดังกล่าวกลับคืนสู่ประชาชนโดยการลดเบี้ยประกันภัย หรือเพิ่มค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ

(4) การประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับ ตาม Automobile Liability Security Law นี้เป็นการประกันภัยส่วนแรกที่ผู้ครอบครองรถจะต้องจัดทำ ส่วนความคุ้มครองที่สูงกว่าการประกันภัยนี้ผู้ครอบครองรถสามารถซื้อเพิ่มเติมได้ ซึ่งการประกันภัยในส่วนที่เพิ่มเติมนี้เรียกว่า การประกันภัยภาคสมัครใจ (Voluntary Automobile Insurance)⁹

⁶ Automobile Insurance Rating Association of Japan, Automobile Insurance In Japan (with Appendix), p. 4.; Arthur Taylor Von Mehren "the Treatment of Motor vehicle Accidents: The Impact of Technological Change on Legal Relations" *law in Japan: the Legal Order in a Changing Society*, P.407.

⁷ The Automobile Liability Security Law 1955 Article 24. (ดูภาคผนวก ข)

⁸ Ibid, Article 25. (ดูภาคผนวก ข)

⁹ Ibid, p. 1.

ซึ่งในปี ค.ศ. 1994 มีรถ 68 % ของจำนวนรถที่ทำประกันภัยภาคบังคับได้ทำประกันภัยภาคสมัครใจด้วยและในจำนวนดังกล่าวมีจำนวน 83% ที่ทำประกันภัยประเภทไม่จำกัดความรับผิด¹⁰

3.3 มาตรการทางกฎหมายในการนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยรถภาคบังคับ

3.3.1 รถที่ต้องจัดให้มีการทำประกันภัยภาคบังคับและรถที่ได้รับการยกเว้น ไม่ต้องจัดให้มีการทำประกันภัย ตาม Automobile Liability Security Law กำหนดว่า¹¹ รถคันใดที่ไม่ได้จัดทำประกันภาคบังคับจะออกวิ่งในทางไม่ได้ เว้นแต่จะเป็นรถที่ได้รับการยกเว้นตามกฎหมาย ซึ่งรถที่ได้รับการยกเว้นนั้นก็ได้แก่รถที่ใช้ในกิจการของกองกำลังป้องกันตนเอง (หรือรถในกองทัพญี่ปุ่น) รถของกองทหารสหรัฐที่ใช้ในญี่ปุ่นในกิจการที่เกี่ยวกับสนธิสัญญาความร่วมมือ และป้องกันร่วมกันระหว่างสหรัฐและญี่ปุ่น และรถที่ใช้ในกิจการของกองกำลังสหประชาชาติ เป็นต้น¹² ซึ่งเท่ากับว่านอกจากรถที่ได้รับการยกเว้นดังกล่าวแล้วนั้น รถทุกคันที่จะนำวิ่งออกในทางจะต้องทำประกันภัยภาคบังคับ รวมถึงรถยนต์ที่ใช้ในสถาบันพระมหากษัตริย์ รตราชการ โดยให้หน่วยงานที่เป็นต้นสังกัดของส่วนราชการนั้น ๆ เป็นผู้ตั้งงบประมาณสำหรับจัดให้มีการประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมายนี้¹³ นอกจากนี้ รถจักรยานยนต์ก็จะต้องทำประกันภัยภาคบังคับนี้ด้วย¹⁴

¹⁰ กรมการประกันภัย "การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น" ,สรุปการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ประเทศญี่ปุ่น ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี และประเทศไต้หวันและสรุปคำถาม-คำตอบประเทศที่ไปดูงานเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ วันที่ 17-23 มกราคม พ.ศ. 2538 (พิมพ์คัด) , หน้า 32

¹¹ The Automobile Liability Security Law 1955 Article 5. (ดูภาคผนวก ข)

¹² ไกรวิน สารวิจิตร "กฎหมายการประกันภัยบุคคลที่สามของประเทศญี่ปุ่น" วารสารนิติศาสตร์ : 54.

¹³ กรมการประกันภัย "การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น" ,สรุปการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ประเทศญี่ปุ่น ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี และประเทศไต้หวัน และสรุปคำถาม-คำตอบประเทศที่ไปดูงานเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ วันที่ 17-23 มกราคม พ.ศ. 2538 (พิมพ์คัด) , หน้า 3, 38.

¹⁴ เมื่อเริ่มประกาศใช้ Automobile Liability Security Law 1955 นั้น กฎหมายบังคับใช้รถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 125 ซีซี ต้องทำประกันภัยภาคบังคับนี้ ต่อมาในปี ค.ศ. 1966 รถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์เท่ากับ 125 ซีซี หรือน้อยกว่าก็อยู่ภายใต้บังคับนี้ด้วย คูใน กมลวรรณ กิริตสมิต "การประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น (Compulsory Automobile Liability Insurance "วารสารการประกันภัย : 55.

การประกันภัยภาคบังคับจะต้องกระทำเมื่อมีการจดทะเบียนรถครั้งแรกและจะต้องจัดให้มีทุกครั้งที่มีการตรวจสภาพรถ โดยกรมธรรม์จะต้องมีความคุ้มครองคลุมตลอดจนถึงการตรวจสภาพครั้งต่อไป โดยต้องมีใบรับรองของ CALI เมื่อนำรถไปจดทะเบียนครั้งแรกและในวันที่นำรถไปตรวจสอบสภาพตามกำหนดระยะเวลาโดยหน่วยงานที่รับผิดชอบเรียกว่า "หน่วยตรวจสอบยานพาหนะ" กระทรวงคมนาคม ซึ่งระยะเวลาในการนำรถไปตรวจสภาพนั้นแตกต่างกันตามประเภทของรถ เช่น รถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มีอายุการใช้งานตั้งแต่ 3 ปี แต่ไม่เกิน 10 ปี จะต้องรับการตรวจสภาพทุก ๆ 2 ปี ส่วนรถที่มีอายุใช้งานเกิน 10 ปี จะต้องตรวจสภาพทุกปีโดยอยู่ที่ขึ้นทะเบียนไว้กับกระทรวงคมนาคม ถ้าไม่จัดให้มีการประกันภัยดังกล่าวแล้วก็จะไม่สามารถจดทะเบียนรถ อีกทั้งรถคันนั้นก็จะไม่ผ่านการตรวจสภาพและจะไม่ได้รับอนุญาตให้วิ่งบนท้องถนน ซึ่งวิธีการนี้จะทำให้แน่ใจได้ว่าไม่มีรถที่ไม่ได้ทำประกันภัยภาคบังคับมาวิ่งอยู่บนถนนและเพื่อให้แน่ใจได้ว่ารถทุกคัน ซึ่งต้องผ่านการตรวจสอบสภาพตามระยะเวลาที่กำหนดจะต้องทำประกันภัยไว้ตามระบบ CALI ทุกคัน วิธีการทำประกันภัยเช่นนี้ผู้เอาประกันภัยจะต้องชำระเบี้ยประกันภัยตามจำนวนที่กำหนดไว้สำหรับความคุ้มครองจนถึงการตรวจสภาพรถในคราวต่อไป นอกจากนั้นการประกันภัยนี้ยังคิดตามตัวรถไปจนถึงการตรวจสภาพรถครั้งต่อไปแม้ว่าในช่วงเวลาระหว่างนั้นรถคันดังกล่าวจะถูกโอนไปยังบุคคลอื่นแล้วก็ตาม เมื่อเป็นเช่นนี้จึงเป็นการยากที่จะคิดเบี้ยประกันโดยอาศัยปัจจัยส่วนบุคคล เช่น ประวัติการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของผู้เอาประกันภัย หรืออายุของผู้ขับรถ จึงทำให้การจัดระดับความเสี่ยงภัยของการประกันภัยภาคบังคับกระทำได้เพียงอาศัยข้อมูลเกี่ยวกับตัวรถ เช่น ประเภทของรถ ขนาด และประโยชน์ในการใช้สอยเท่านั้น¹⁵

สำหรับรถจักรยานยนต์กฎหมายไม่ได้บังคับให้ต้องมีการตรวจสภาพรถ แต่เจ้าของรถจะต้องติดเครื่องหมายที่แสดงว่าได้มีการประกันภัยภาคบังคับซึ่งออกโดยผู้รับประกันและแสดงระยะเวลาเอาประกันภัยไว้ด้วย เพื่อจะได้สะดวกในการตรวจสอบว่ามีรถคันใดไม่ทำประกันภัยภาคบังคับนี้¹⁶

รูปแบบรายละเอียดและระยะเวลาของเครื่องหมายที่แสดงว่าได้มีการประกันภัยภาคบังคับต้องเป็นไปตามที่กระทรวงคมนาคมกำหนด Article 9.2 Automobile Liability Security

¹⁵ Automobile Insurance Rating Association of Japan, Automobile Insurance In Japan (with Appendix), p. 5-6

¹⁶ Ibid.

Law ผู้ฝ่าฝืนไม่ทำประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมายนี้จะได้รับโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือนหรือปรับไม่เกิน 50,000 เชน¹⁷

3.3.2 ผู้เอาประกันภัย คือ บุคคลที่จะได้รับการคุ้มครองจากกรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยภาคบังคับนี้ก็คือ การที่ผู้รับประกันภัยเข้ามาชดใช้ค่าเสียหายแทนผู้เอาประกันภัยในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ซึ่งได้รับอันตรายจากการใช้รถของตน¹⁸ ผู้เอาประกันภัยในการประกันภัยภาคบังคับนี้มีดังนี้

(1) ผู้ครอบครองรถ (holder)¹⁹ ได้แก่ เจ้าของรถ หรือบุคคลใด ๆ ผู้ซึ่งมีสิทธิใช้รถ และได้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเอง แต่ผู้ที่ขับรถคันที่เอาประกันภัยโดยปราศจากการอนุญาตไม่ถือเป็นผู้ครอบครองรถและไม่ได้รับความคุ้มครองจากกรมธรรม์ประกันภัย²⁰ โดยกรมธรรม์ประกันภัยภาคบังคับนี้จะคุ้มครองความรับผิดของผู้ครอบครองรถ ที่เกิดจากการใช้รถตามที่กำหนดใน Automobile Liability Security Law มาตรา 3

(2) ผู้ขับรถ²¹ ในกฎหมายนี้หมายถึง ผู้ที่มีใช้ผู้ครอบครองรถตาม (1) แต่มีหน้าที่ขับรถหรือช่วยในการขับรถนั้นเพื่อประโยชน์ของบุคคลอื่น โดยกรมธรรม์ประกันภัยภาคบังคับนี้คุ้มครองความรับผิดของผู้ขับรถที่เกิดขึ้นจากการขับรถสำหรับความเสียหายต่อร่างกายของบุคคลภายนอก แต่ความคุ้มครองจะจำกัดเฉพาะความรับผิดตามประมวลกฎหมายแพ่งเท่านั้น ทั้งนี้เนื่องจากผู้ขับรถไม่ใช่บุคคลผู้ที่ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเองและมีความรับผิดตามที่กำหนดไว้ใน Automobile Liability Security Law มาตรา 3 ซึ่งการที่กฎหมายถือว่าผู้ขับเป็นผู้เอาประกันภัยด้วยนั้น มีเหตุผลว่าโดยทั่วไปเมื่อผู้รับประกันภัยจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ครอบครองรถไปแล้ว ผู้รับประกันภัยจะเข้ารับช่วงสิทธิในการเรียกร้องค่าเสียหายที่ผู้ครอบครองรถมีต่อผู้ขับรถ อันนับเป็นผลร้ายแก่ผู้ขับรถ จึงกำหนดให้ผู้ขับรถได้รับประโยชน์โดยยกเลิกการรับช่วงสิทธิดังกล่าว²²

¹⁷ The Automobile Liability Security Law 1955 Article 87 (1). (ดูภาคผนวก ข)

¹⁸ Ibid , Article 11. (ดูภาคผนวก ข)

¹⁹ Ibid , Article 2. (ดูภาคผนวก ข)

²⁰ Automobile Insurance Rating Association of Japan, *Automobile Insurance In Japan (with Appendix)*, p. 5 ; Arthur Taylor Von Mehren "The Treatment of Motorvehicle Accidents : The Impact of Technological Change on Legal Relations" *Law in Japan ; the Legal Order in a Changing Society*, p. 407.

²¹ The Automobile Liability Security Law 1955 Article 2. (ดูภาคผนวก ข)

²² ไกรวิน สารวิจิตร "กฎหมายการประกันภัยบุคคลที่สามของประเทศญี่ปุ่น" *วารสารนิติศาสตร์* : 55.

3.3.3 ผู้ทำหน้าที่รับประกันภัย ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 24 วางหลักเกณฑ์ให้บริษัทประกันภัยที่รับประกันภัยรถยนต์ต้องรับประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับและจะปฏิเสธการรับประกันภัยดังกล่าวไม่ได้ เว้นแต่ในกรณีที่มีเหตุผลพิเศษตามที่กฎหมายกำหนดไว้ เช่น กรณีผู้เอาประกันภัยไม่ชำระเบี้ยประกันภัย หรือกรณีแจ้งข้อมูลอันเป็นเท็จหรือปกปิดข้อเท็จจริง เป็นต้น เจ้าของรถจะเลือกเอาประกันภัยกับบริษัทใดก็ได้โดยเสียเบี้ยประกันภัยในอัตราเดียวกัน การที่กฎหมายวางหลักการให้บริษัทประกันเป็นผู้รับประกันภัยเพราะบริษัทประกันภัยรับประกันภัยรถยนต์อยู่แล้ว และในปัจจุบันมีบริษัทประกันภัยอยู่เป็นจำนวนมาก ซึ่งโดยปกติผู้ซ่อมรถที่ทำการซ่อมรถ และตรวจสภาพรถมักจะเป็นตัวแทนที่สำคัญในการแนะนำการจัดทำประกันภัยให้กับลูกค้า นอกจากนั้นตัวแทนขายรถยนต์ก็เป็นตัวแทนขายกรมธรรม์ที่สำคัญด้วยเช่นกัน²³

เมื่อบริษัทประกันภัยรับประกันภัยภาคบังคับแล้ว บริษัทจะประกันต่อให้กับรัฐในอัตราร้อยละ 60 ของการประกันชั้นแรกของบริษัทประกันภัยรับประกัน²⁴ หลังจากหักค่าใช้จ่ายแล้ว²⁵ การที่รัฐเข้ามามีส่วนร่วมในการรับประกันภัยครั้งนี้ก็เพื่อเข้ามามีส่วนร่วมในการกระจายความเสี่ยงของบริษัทประกันภัยและเป็นหลักประกันให้กับระบบ CALI ด้วย

ในระหว่างบริษัทที่รับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับจะมีการรวมตัวกัน และจัดตั้งขึ้นเป็นบริษัทกลางในการดูแลและตรวจสอบ (Pool Arrangement) เพื่อที่บริษัทจะได้ร่วมกันเฉลี่ยความเสี่ยงภัยในการรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ²⁶ ในส่วนร้อยละ 40 ของการประกันชั้นแรกของบริษัทประกันภัยรับประกัน ซึ่งบริษัทจะส่งต่อให้บริษัทกลางๆ แล้วบริษัทกลางๆ จะกระจายกลับไปให้แก่บริษัทอีกครั้งหนึ่ง โดยอาศัยหลักเกณฑ์การแบ่งส่วนดังนี้

1. ปริมาณเบี้ยประกันภัยรับเฉพาะส่วนการรับประกันภัยภาคบังคับของปีที่แล้ว
2. สินทรัพย์ของบริษัทตามราคาบัญชีของปีที่แล้ว²⁷

²³ อาทิจ ตั้งกัลยานนท์ "การรับประกันภัยความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น" วารสารสำนักงานประกันภัย : 63.

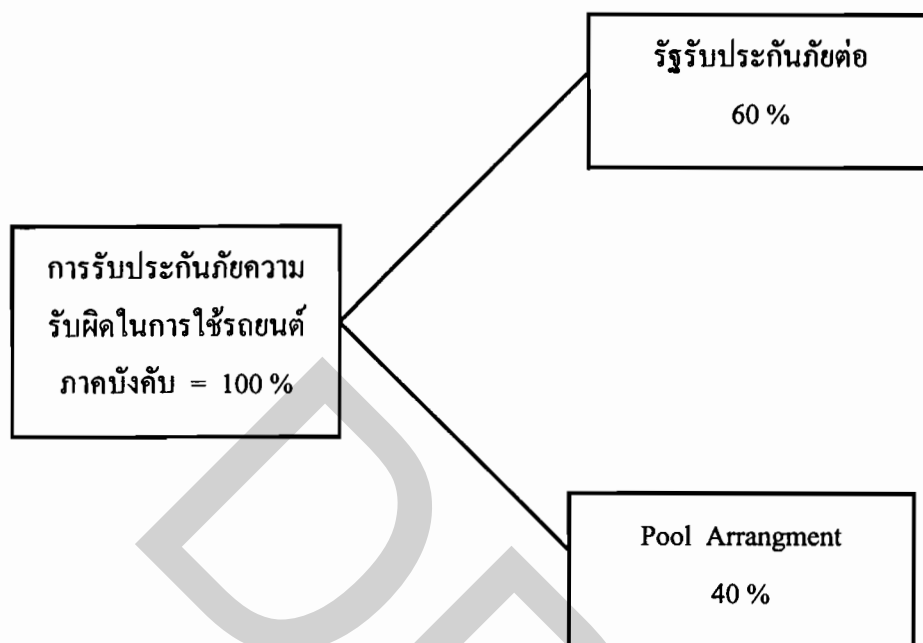
²⁴ The Automobile Liability Security Law 1955 Article 40., Article 42. (ดูภาคผนวก ข)

²⁵ กรมการประกันภัย. "การรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น" สรุปการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับประเทศญี่ปุ่น ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี ประเทศไต้หวัน และสรุปคำถาม คำตอบ ประเทศที่ได้ไปดูงานเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ 17-23 มกราคม 2538 (พิมพ์คิด). หน้า 44.

²⁶ เรื่องเดียวกัน, หน้า 12.

²⁷ อาทิจ ตั้งกัลยานนท์ "การรับประกันภัยความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น" วารสารสำนักงานประกันภัย : 63.

ภาพที่ 1 สัดส่วนการรับประกันภัย



ที่มา : อาทิจ ตั้งถึลยานนท์ “การประกันภัยความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น” วารสารสำนักงานประกันภัย : 63.

เนื่องจากในการประกันภัยภาคบังคับนั้น บริษัทรับประกันภัยจะมุ่งแสวงหากำไรไม่ได้ ดังนั้น บริษัทจึงต้องมีบัญชีแสดงการได้มาซึ่งเบี้ยประกันและค่าใช้จ่ายรวมถึงค่าชดใช้ต่างๆ เป็นส่วนหนึ่งต่างหาก หากเกิดกำไรจากการประกันภัยประเภทนี้ บริษัทจะต้องสะสมเป็นเงินสำรอง แต่หากขาดทุนติดต่อกันหลายปีรัฐก็จะพิจารณาชดเชยให้กับบริษัท ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่าการประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับถือเป็นส่วนหนึ่งของสวัสดิการสงเคราะห์ที่รัฐมอบให้กับประชาชน²⁸

²⁸ เรื่องเดียวกัน.

ในการออกกรมธรรม์ประกันภัยเพื่อให้สามารถออกกรมธรรม์ได้รวดเร็วทันต่อความต้องการของเจ้าของรถในการนำไปจดหรือต่อทะเบียนรถ กรมธรรม์จะได้รับการออกแบบให้เป็นรูปเล่มกระทัดรัดประกอบด้วยหน้าตารางที่เป็นเงื่อนไขกรมธรรม์ และอัตราเบี้ยประกันภัย ฯลฯ²⁹

3.3.4 มาตรการในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่าการประกันภัย ความรับผิดชอบในการใช้รถยนต์ภาคบังคับมีลักษณะเป็นสวัสดิการสังคมเพื่อประโยชน์ของสาธารณชน รถทุกคันถูกบังคับให้ต้องมีการประกันภัย ดังนั้นเบี้ยประกันภัยจึงต้องคำนวณหรือกำหนดอย่างมีหลักการและไม่คำนึงถึงกำไร แต่ก็จะต้องไม่ทำให้บริษัทประกันภัยขาดทุน ทั้งนี้โดยอาศัยหลักการ “ไม่ขาดทุนและไม่มีกำไร” (No Loss – No Profit) บริษัทประกันภัยจะต้องจัดทำบัญชีแยกออกจากการประกันภัยประเภทอื่น ๆ และหากมีกำไรจากการรับประกันภัย บริษัทจะต้องนำไปสะสมเป็นเงินสำรองเพื่อใช้ในการประกันภัยภาคบังคับเท่านั้น

การจัดทำอัตราเบี้ยประกันภัยจะอยู่ในความรับผิดชอบของสมาคมอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์แห่งประเทศไทย (Automobile Insurance Rating Association of Japan) โดยได้รับอนุมัติจากกระทรวงการคลังก่อนจะมีการประกาศใช้ โดยมีกระบวนการคือ รัฐมนตรีกระทรวงการคลังจะต้องส่งไปยังสภา CALI ล่วงหน้า (Article 33) จากนั้น รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังจะต้องได้รับความยินยอมจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (Article 28) ในการเสนออัตราค่าเบี้ยประกันภัย AIRO จะต้องประกาศในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งจะมีผลบังคับใช้หลังจากพ้นระยะเวลา 90 วันนับจากวันถัดจากวันที่ยื่นต่อรัฐมนตรี บริษัทประกันภัยที่เป็นสมาชิก AIRO ต้องปฏิบัติตามอัตราเบี้ยประกันภัยอย่างเคร่งครัด หากเห็นว่ามีกำไรจากการประกันภัยประเภทนี้มาก ๆ ก็จะทำให้มีการลดอัตราเบี้ยประกันภัยลงหรือให้นำเงินกำไรเข้าสมทบจ่ายเบี้ยประกันแทนผู้เอาประกันภัย หรืออาจจะเพิ่มจำนวนเงินค่าทดแทน ในกรณี que เห็นว่าอัตราเบี้ยประกันภัยที่ใช้สูงเกินไปค่าใช้จ่ายตามสมควรในการบริหารจัดการ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังมีอำนาจสั่งให้ปรับปรุงอัตราเบี้ยประกันภัยดังกล่าวได้ (Article 27) การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยจะคำนวณตามประเภท ขนาด และการใช้ประโยชน์จากรถ โดยกำหนดให้อัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ ประเภท ขนาด และการใช้ประโยชน์อย่างเดียวกันจะ

²⁹ “การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น” สรุปการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับประเทศญี่ปุ่น ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี ประเทศไต้หวัน และสรุปคำถาม คำตอบประเทศที่ได้ไปดูงานเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ 17-23 มกราคม 2538 (พิมพ์คัด), หน้า 16.

เท่ากันหมดทุกพื้นที่ไม่ว่ารถนั้นจะจดทะเบียนในเมืองหรือต่างจังหวัด เพราะถือว่ารถทุกคันสามารถนำไปใช้ได้ในพื้นที่³⁰

3.4 มาตรการควบคุมครองตามกฎหมายประกันภัยความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น

3.4.1 ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครอง ความคุ้มครองที่มีตามกฎหมายประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ คือ การชดเชยความเสียหายซึ่งเกิดแก่ชีวิตหรือร่างกายของบุคคลอื่นอันเนื่องมาจากการขับเคลื่อนของรถ เป็นการคุ้มครองความเสียหายที่เกิดแก่บุคคลไม่ใช่ทรัพย์สิน โดยความเสียหายที่จะได้รับการชดเชย ได้แก่ การเสียชีวิต การทุพพลภาพ และการบาดเจ็บต่อร่างกาย (หากการบาดเจ็บมีผลให้เสียชีวิตหรือทุพพลภาพถาวร การชดเชยสำหรับความบาดเจ็บและเสียชีวิต หรือทุพพลภาพถาวรจะแยกกัน โดยถือจำกัดจำนวนความรับผิดของแต่ละประเภท)³¹

3.4.2 จำนวนเงินค่าเสียหาย ค่าเสียหายที่ผู้ประสบภัยจากรถจะได้รับคือค่าเสียหายที่ชดเชยให้เนื่องจากการบาดเจ็บ ทุพพลภาพ และเสียชีวิต การกำหนดจำนวนเงินค่าเสียหายในการประกันภัยภาคบังคับนั้นกฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง (Minister of Finance) โดยการออกเป็นกฎกระทรวง ซึ่งทำให้สามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามสภาพเศรษฐกิจ ซึ่งจำนวนเงินค่าเสียหายที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2534 (ค.ศ. 1991) ในกรณีที่ผู้ประสบภัยถึงแก่ความตายจะได้รับชดเชยในวงเงิน 30,000,000 เยน ในกรณีที่ผู้ประสบภัยทุพพลภาพ กฎหมายได้กำหนดจำนวนเงินค่าเสียหายไว้ตามความหนักเบา โดยแบ่งเป็น 14 ชั้น เช่น ในกรณีที่ตาบอดทั้งสองข้างจะได้รับชดเชยวงเงินไม่เกิน 30,000,000 เยน หรือในกรณีที่สูญเสียนิ้วหัวแม่มือและนิ้วใดนิ้วหนึ่งในมือเดียวกันจะได้รับชดเชยในจำนวนเงินไม่เกิน 8,190,000 เยน เป็นต้น หากผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บจะได้รับค่าเสียหายไม่เกิน 1,200,000 เยน เมื่อผู้ประสบภัยได้รับอุบัติเหตุจากการใช้รถ หากความเสียหายที่ได้รับมีมากกว่าความรับผิดสูงสุดของการประกันภัยภาคบังคับตามที่กฎหมายกำหนด ค่า

³⁰ เรื่องเดียวกัน, หน้า 14.

³¹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 4.

เสียหายส่วนที่เกิน ผู้ประสบภัยสามารถเรียกร้องได้จากการประกันภัยภาคสมัครใจในกรณีที่ผู้ก่อให้เกิดความเสียหายได้ทำประกันภัยภาคสมัครใจด้วย³²

การกำหนดจำนวนเงินค่าเสียหายจำกัดเฉพาะค่าเสียหายสูงสุดต่อผู้ประสบภัยหนึ่งคนเท่านั้น ไม่ได้จำกัดจำนวนความรับผิดต่อครั้ง ซึ่งการไม่จำกัดจำนวนความรับผิดต่อครั้งทำให้ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงผู้ประสบภัยทุกคนจะสามารถได้รับการเยียวยาขาดใช้จนเต็มจำนวนสูงสุดของแต่ละคน การชดใช้แต่ละครั้งความรับผิดของผู้รับประกันภัยยังคงเดิมตลอดระยะเวลาที่เอาประกันภัยโดยไม่ได้ลดลงตามจำนวนที่ได้ชดใช้ไป ในกรณีที่เป็นความเสียหายร้ายแรงผู้เอาประกันภัยจะถูกเรียกเบี้ยประกันเพิ่มสำหรับระยะเวลาที่คงเหลือ³³

3.4.3 การประเมินค่าเสียหาย เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถยนต์ขึ้นเจ้าหน้าที่ของสำนักงานสำรวจภัย (Claim Survey Office) จะเข้ามาทำหน้าที่ตรวจสอบอุบัติเหตุตลอดจนประเมินความเสียหาย โดยในการประเมินความเสียหายนั้นจะคำนวณตามสูตรตามที่กำหนดในคู่มือการประเมินค่าเสียหาย (Loss Assessment Manual) ซึ่งเนื้อหาในคู่มือนี้จะต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังก่อนนำมาใช้ การชดใช้ความเสียหายจึงเป็นมาตรฐานเดียวกันโดยไม่คำนึงถึงอาชีพหรือลักษณะงานของผู้ประสบภัย การประเมินความเสียหายสำหรับการบาดเจ็บ การทุพพลภาพอย่างถาวร และการเสียชีวิตจะกำหนดไว้ตายตัวเป็นระดับแล้วแต่ปริมาณความเสียหาย แต่ถ้าหากผู้ประสบภัยมีผู้ที่อยู่ในอุปการะค่าเสียหายที่ได้รับก็จะเพิ่มขึ้นตามจำนวนของผู้ที่อยู่ในอุปการะนั้นตามอัตราที่กำหนดไว้ในคู่มือ ในการประเมินค่าเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยที่ได้รับอันตรายถึงชีวิตนั้น ค่าเสียหายที่จ่ายให้ไม่ได้จ่ายเพื่อชดใช้ค่าขาดอุปการะหรือค่าเลี้ยงดูของผู้ที่อยู่ในอุปการะของผู้ตายที่ได้รับจากผู้ตาย แต่การจ่ายนั้นจ่ายโดยคำนวณจากสิทธิของผู้ประสบภัยที่จะได้รับค่าเสียหายเนื่องจากการสูญเสียรายได้ของเขาในอนาคต (โดยหักค่าใช้จ่ายส่วนตัว) ค่าบาดเจ็บ และค่าทุนทุกข์ทรมาณของผู้ประสบภัย

³² อาทิจ ตั้งกัลยานนท์ “การประกันภัยความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น” วารสารสำนักงานประกันภัย : 66.

³³ ไกรวิน สารวิจิตร “กฎหมายการประกันภัยบุคคลที่สามของประเทศญี่ปุ่น” วารสารนิติศาสตร์ : 56,61. ; “การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น” สรุปการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับประเทศญี่ปุ่น ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี ประเทศไต้หวัน และสรุปคำถาม คำตอบ ประเทศที่ได้ไปดูงานเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ 17-23 มกราคม 2538 (พิมพ์คิด), หน้า 4 – 5. และ หาญ อรัณวิทย์, การประกันภัยความรับผิดจากรยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น (พิมพ์คิด), หน้า 3.

รวมถึงค่าเจ็บปวดและทุกข์ทรมานของผู้ที่อยู่ในอุปการะของผู้ตายด้วย โดยหลักการคำนวณ เช่นนี้ นำมาจากบรรทัดฐานคำพิพากษาของศาลสูง ซึ่งในปัจจุบันการตัดสินของศาลต่าง ๆ การชดใช้ค่าเสียหายสำหรับการประกันภัยภาคบังคับ การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจก็ปฏิบัติ ตามหลักการดังกล่าวนี้ด้วย นอกจากนี้ในการประเมินค่าเสียหายจะไม่ประเมินตามสัดส่วน ความประมาทเลินเล่อของผู้ประสบภัย เว้นแต่เป็นกรณีที่ผู้ประสบภัยประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง การชดใช้ค่าเสียหายจะลดลงตามอัตราที่กำหนดไว้ 3 อัตราคือ ร้อยละ 20 ร้อยละ 30 และ ร้อยละ 50 เท่านั้น การประเมินค่าเสียหายของการประกันภัยภาคบังคับเช่นนี้แตกต่างจากการ ประเมินความรับผิดทางละเมิดตามการตัดสินของศาล ซึ่งศาลอาจจะพิจารณาค่าเสียหาย ลงตามสัดส่วนโดยคำนึงถึงความประมาทเลินเล่อของผู้เสียหาย การที่การประเมินความเสียหายของการประกันภัยภาคบังคับแตกต่างจากการประเมินความรับผิดทางละเมิดของศาลอาจ เป็นเพราะวิธีการดำเนินการประกันภัยภาคบังคับนี้แตกต่างจากการประกันภัยความรับผิดต่อ บุคคลภายนอก (Third Party Liability Insurance) แม้ว่าข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นจะเหมือนกัน กฎหมายญี่ปุ่นมองว่าการประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถภาคบังคับนี้มีลักษณะใกล้เคียงกับ การประกันอุบัติเหตุ (Accident Compensation Insurance) เนื่องจากมีการจ่ายค่าเสียหายที่เป็น มาตรฐานเดียวกัน โดยไม่คำนึงว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นผู้ประสบภัยจะสามารถเรียกร้อง จากคู่กรณีได้หรือไม่³⁴

สำหรับระยะเวลาในการประเมินความเสียหายนั้น ได้มีการกำหนดไว้โดยในกรณีที่ ผู้ประสบภัยเสียชีวิตจะดำเนินการสอบสวนให้เสร็จภายใน 48 วัน เว้นแต่มีข้อสงสัยจะขยาย ระยะเวลาในการสอบสวนออกไป แต่ทั้งนี้จะต้องไม่เกิน 90 วัน กรณีที่ผู้ประสบภัยทุพพลภาพ จะต้องดำเนินการสอบสวนให้เสร็จภายใน 38 วัน และในกรณีที่ผู้ประสบภัยบาดเจ็บจะต้อง ดำเนินการสอบสวนให้แล้วเสร็จภายใน 19 วัน โดยเมื่อพนักงานสำรวจภัย (Claim Survey officer) ดำเนินการสอบสวนและประเมินความเสียหายแล้วจะแจ้งไปยังบริษัทผู้รับประกันภัย เมื่อบริษัทได้รับเรื่องแล้วจะดำเนินการชดใช้ค่าเสียหายภายใน 7 วัน³⁵

³⁴ Automobile Insurance Rating Association of Japan, Automobile Insurance In Japan (with Appendix), p.9.

³⁵ “การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น” สรุปการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับประเทศญี่ปุ่น ประเทศ สาธารณรัฐเกาหลี ประเทศไต้หวัน และสรุปคำถาม คำตอบประเทศที่ได้ไปดูงานเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ ภาคบังคับ 17-23 มกราคม 2538 (พิมพ์คัด), หน้า 8.

3.4.4 การชดใช้ค่าเสียหาย ตาม Automobile liability security law มาตรา 3³⁶ กำหนดให้บุคคลผู้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเอง (person who puts an automobile into operation for his benefit) จะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ซึ่งได้รับอันตรายทางกายจากการใช้รถของตนเว้นแต่ว่าผู้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเองนั้นจะพิสูจน์ได้ทั้ง 3 ประการ ดังนี้

- (1) ผู้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเองและผู้ขับรถไม่ได้ประมาทเลินเล่อในการใช้รถ
- (2) อุบัติเหตุจากความตั้งใจหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ประสพภัยเองหรือของบุคคลอื่นนอกจากผู้ขับรถ และ

(3) รถยนต์ไม่มีความบกพร่องหรือความผิดปกติ

หากบุคคลผู้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเองไม่สามารถพิสูจน์ได้ทั้ง 3 ประการ ก็จะต้องมีความรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายแก่ผู้ประสพภัย

นอกจากผู้ประสพภัยจะมีสิทธิเรียกร้องให้ผู้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเอง ซึ่งอยู่ในฐานะของผู้เอาประกันภัยตามกฎหมายนี้ชดใช้ค่าเสียหายได้แล้ว ตามกฎหมายประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับนี้ ผู้ประสพภัยยังสามารถเรียกร้องค่าเสียหายได้จากบริษัทผู้รับประกันภัยโดยตรงหากความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นความรับผิดของผู้ครอบครองรถตามที่กฎหมายนี้กำหนด³⁷ เมื่อบริษัทที่รับประกันภัยจ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสพภัยไปก็ถือว่าบริษัทที่รับประกันภัยนั้นได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นตามสัญญาประกันความรับผิดให้แก่ผู้เอาประกันภัยแล้ว³⁸

ในกรณีที่ผู้ประสพภัยได้ใช้สิทธิเรียกร้องให้ผู้เอาประกันภัยชดใช้ค่าเสียหายและผู้เอาประกันภัยได้ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสพภัยไปแล้ว ผู้เอาประกันภัยสามารถเรียกวงเงินจำนวนเงินที่ตนเองได้จ่ายให้แก่ผู้ประสพภัยจากผู้รับประกันภัยได้ตามจำนวนที่ตนได้จ่ายไปจริง* ซึ่งถ้าบริษัทประกันภัยได้จ่ายเงินจำนวนดังกล่าวคืนแก่ผู้เอาประกันภัยแล้ว บริษัทประกันภัยก็หลุดพ้นจากความรับผิดชอบในการจ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสพภัย**

³⁶ The Automobile Liability Security Law 1955 Article 3. (ดูภาคผนวก ข)

³⁷ Ibid , Article 16 (1). (ดูภาคผนวก ข)

³⁸ Ibid , Article 16 (3). (ดูภาคผนวก ข)

* Ibid , Article 15. (ดูภาคผนวก ข)

** Ibid , Article 16. (ดูภาคผนวก ข)

ค่าใช้จ่ายในการฟ้องร้องระหว่างผู้เอาประกันกับผู้ประสพภัยไม่ได้รับความคุ้มครองชดใช้จากการประกันภัยนี้***

สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายมีอายุความ 2 ปี นับแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุ****

ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุรถยนต์และผู้ประสพภัยได้รับเงินค่ารักษาพยาบาลจากการประกันสังคมใด ๆ เช่น การประกันภัยสุขภาพ การประกันค่าทดแทนแรงงาน หรือการประกันบำนาญ ผู้รับประกันสังคมที่ได้จ่ายเงินดังกล่าวสามารถรับช่วงสิทธิของผู้ประสพภัยไปเรียกร้องเงินที่ได้จ่ายนั้นคืนจากผู้รับประกันภัยความรับผิดชอบจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับได้ ในทางปฏิบัติแล้วการจ่ายค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุรถยนต์จะจ่ายจากการประกันภัยภาคบังคับก่อน³⁹ หากค่าเสียหายมากกว่าความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยภาคบังคับ ค่าเสียหายส่วนที่เกินจึงจะเรียกจากการประกันสังคมอื่น ๆ

3.4.5 ค่าเสียหายชั่วคราว ผู้ประสพภัยสามารถเรียกร้องค่าเสียหายชั่วคราว (provisional payment of damages) จากบริษัทผู้รับประกันภัยก่อนที่การประเมินค่าเสียหายจากการประกันภัยภาคบังคับจะเป็นที่ยุติได้⁴⁰ เพราะบ่อยครั้งที่การกำหนดค่าเสียหายที่ผู้ประสพภัยจะได้รับอาจต้องใช้เวลาาน แต่ในระหว่างนั้น ผู้ประสพภัยจะต้องใช้จ่ายเป็นค่ารักษาพยาบาลหรือค่าทำศพ เป็นต้น ผู้ประสพภัยจึงสามารถเรียกร้องค่าเสียหายชั่วคราว (provisional payment of damages) จากบริษัทประกันภัยได้ก่อน และบริษัทประกันภัยจะต้องชดใช้โดยไม่ชักช้า เงินส่วนนี้ถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าชดเชยความเสียหาย ดังนั้นเมื่อรู้จำนวนค่าเสียหายที่จะได้รับแน่นอนแล้ว ผู้ประสพภัยก็สามารถเรียกร้องให้ชำระเงินส่วนที่ยังขาดอยู่ได้⁴¹ แต่ถ้าค่าเสียหาย

*** Automobile Insurance Rating Association of Japan, Automobile Insurance In Japan (with Appendix), p.5.

**** The Automobile Liability Security Law 1955 Article 19.(ดูภาคผนวก ข)

³⁹ Automobile Insurance Rating Association of Japan, Automobile Insurance In Japan (with Appendix),p.9., หาญ อรามวิทย์, การประกันภัยความรับผิดชอบจากรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น, หน้า 4., “การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น” สรุปการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับประเทศญี่ปุ่น ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี ประเทศไต้หวัน และสรุปคำถาม คำตอบ ประเทศที่ได้ไปดูงานเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ 17-23 มกราคม 2538 (พิมพ์คัด),หน้า 8.

⁴⁰ The Automobile Liability Security Law 1955 Article 16. Article 17.(ดูภาคผนวก ข)

⁴¹ ไกรวิน สารวิจิตร. “กฎหมายการประกันภัยบุคคลที่สามของประเทศญี่ปุ่น” วารสารนิติศาสตร์ : 57.

ชั่วคราวที่จ่ายไปนั้นมีจำนวนมากกว่าค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทผู้รับประกันภัยจะต้องจ่าย บริษัทก็สามารถเรียกคืนเงินส่วนเกินนั้นจากผู้ประสบภัยได้ นอกจากนั้นถ้าบริษัทประกันภัยจ่ายค่าเสียหายชั่วคราวไป โดยที่ผู้ครอบครองรถไม่มีความรับผิดชอบที่จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมาย บริษัทก็สามารถเรียกร้องเงินค่าเสียหายชั่วคราวที่ได้จ่ายไปนั้นคืนจากรัฐบาลได้

จำนวนเงินค่าเสียหายชั่วคราว (provisional payment of damages) ตามที่กำหนดในกฎกระทรวงมีจำนวนเงินตั้งแต่ 50,000 ถึง 2,900,000 เชน แล้วแต่ปริมาณความเสียหาย⁴²

สิทธิเรียกร้องเงินค่าเสียหายชั่วคราวมีอายุความ 2 ปีนับแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุ⁴³

ข้อยกเว้นความคุ้มครองของผู้รับประกันภัย หากผู้เอาประกันเป็นผู้ต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัยจากรถ (เนื่องจากไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าคนไม่ได้ประมาทเดินเล่อในการใช้รถ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกิดจากความตั้งใจ หรือความประมาทเดินเล่อของผู้ประสบภัยหรือของบุคคลอื่นนอกจากผู้ขับรถ และรถคันที่เกิดอุบัติเหตุคันนั้นไม่มีความบกพร่องหรือความผิดปกติ) บริษัทรับประกันภัยที่รับประกันภัยรถคันที่เกิดอุบัติเหตุมีหน้าที่ตามกรรมธรรม์ที่จะต้องเข้ามาชดใช้ค่าเสียหายแทนผู้เอาประกัน โดยบริษัทประกันภัยจะปฏิเสธความรับผิดชอบไม่ได้ เว้นแต่ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นกรณีที่ผู้ทำสัญญาประกันภัยหรือผู้เอาประกันภัยก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นเองด้วยเจตนาทุจริต ผู้รับประกันภัยไม่ต้องจ่ายเงินประกันภัย⁴⁴ แต่อย่างไรก็ดีแม้จะเข้าข้อยกเว้นดังกล่าวนี้ผู้ประสบภัยก็ยังมีสิทธิที่จะเรียกร้องค่าชดเชยจากบริษัทผู้รับประกันภัยได้โดยตรง และแม้จะเป็นอุบัติเหตุในระหว่างบุคคลในครอบครัวเดียวกันก็ตามยังมีคำพิพากษารับรองให้สามารถเรียกร้องเงินประกันได้ (เช่น คำพิพากษาศาลฎีกาญี่ปุ่น ลงวันที่ 30 พฤษภาคม ค.ศ. 1971 (พ.ศ. 2514)⁴⁵ เมื่อผู้รับประกันภัยได้จ่ายเงินชดเชยความเสียหายไปแล้วก็สามารถเรียกร้องจำนวนที่จ่ายไปคืนจากรัฐได้⁴⁶

3.4.6 การชดใช้ค่าเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่ชนแล้วหนี และรถที่ไม่มีการทำประกันภัย ในการประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับนี้ ผู้รับประกันภัยโดยตรงคือ

✓ ⁴² Automobile Insurance Rating Association of Japan, Automobile Insurance In Japan (with Appendix), P.7.

✓ ⁴³ The Automobile Liability Security Law 1955 Article 19. (ดูภาคผนวก ข)

✓ ⁴⁴ Ibid, Article 14. (ดูภาคผนวก ข)

⁴⁵ ไกรวิน สารวิจิตร. “กฎหมายการประกันภัยบุคคลที่สามของประเทศญี่ปุ่น” วารสารนิติศาสตร์ : 56.

✓ ⁴⁶ The Automobile Liability Security Law 1955 Article 16. (paragraph 4) (ดูภาคผนวก ข)

บริษัทประกันภัยซึ่งได้กล่าวมาแล้ว แต่มีบางกรณีที่กฎหมายกำหนดให้รัฐจ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ในกรณีดังต่อไปนี้⁴⁷

- (1) กรณีผู้ขับรถชนแล้วหนี
- (2) กรณีที่รถคันที่ชนไม่มีการประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับ (ซึ่งรวมถึงรถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัยตามกฎหมายซึ่งได้กล่าวแล้วใน 3.3.1 ด้วย)
- (3) รถคันที่ชนมีประกันภัยภาคบังคับ แต่ผู้เอาประกันภัยไม่มีความรับผิดตามกฎหมายนี้ กล่าวคือ ผู้เอาประกันภัยสามารถพิสูจน์ได้ว่าตนไม่ได้ประมาทเลินเล่อในการใช้รถ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกิดจากความตั้งใจ หรือความประมาทเลินเล่อของตัวผู้ประสบภัยหรือของบุคคลอื่น และไม่มี ความบกพร่องหรือความผิดปกติของรถ โดยต้องเป็นความผิดของบุคคลอื่นทั้งสิ้น ผู้เอาประกันจะต้องไม่มีส่วนผิดเลย เช่น กรณีที่รถถูกโจรกรรมไปในขณะที่หลบหนีไปก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น ผู้เอาประกันภัยจะไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นถ้าผู้เอาประกันภัยไม่ได้มีส่วนประมาทเลินเล่อในการเก็บรักษารถคันนั้น⁴⁸

เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายต่อชีวิตและร่างกายจากรถดังที่กล่าวแล้วสามารถเรียกร้องให้บริษัทที่รับประกันรถยนต์ภาคบังคับบริษัทใด ๆ จ่ายค่าเสียหายให้ได้ โดยมีสิทธิจะได้รับค่าเสียหายตามจำนวนภายใต้หลักเกณฑ์เดียวกันกับผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายจากรถที่มีการทำประกันภัยภาคบังคับตามที่กล่าวมาแล้ว เมื่อบริษัทประกันภัยได้จ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยแล้วก็สามารถมาเรียกคืนจากรัฐได้ตาม Government Compensation Plan⁴⁹ โครงการนี้จัดตั้งขึ้นภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคมเพื่ออุดช่องว่างของกฎหมายในกรณีที่อุบัติเหตุเกิดจากรถประเภทที่ได้กล่าวมาแล้ว โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนให้แก่ผู้ประสบภัยให้ได้รับการเยียวยาความเสียหาย

ตามกฎหมายกำหนดให้บริษัทประกันภัยที่รับประกันภัยภาคบังคับ องค์กรและบุคคลที่ได้รับยกเว้น ไม่ต้องทำประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมายจะต้องจัดตั้งเงินจำนวนหนึ่งเข้าสู่โครงการตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวงเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในโครงการนี้⁵⁰

⁴⁷ Ibid , Article 71. Article 72 (par 1) (ดูภาคผนวก ข)

⁴⁸ Automobile Insurance Rating Association of Japan, Automobile Insurance In Japan (with Appendix) ,p.10.

⁴⁹ Ibid.

⁵⁰ The Automobile Liability Security Law 1955 Article 78. (ดูภาคผนวก ข)

เมื่อรัฐได้จ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้ประสบภัยไปแล้ว รัฐสามารถจะรับช่วงสิทธิที่ผู้ประสบภัยมีต่อผู้ก่อให้เกิดความเสียหายไปเรียกจ่ายเงินที่ได้จ่ายไปคืนได้⁵¹

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยตามกฎหมายว่าด้วยการประกันสุขภาพ และกฎหมายว่าด้วยการชดเชยค่าเสียหายแก่คนงานแล้ว รัฐจะไม่ชดเชยให้ในส่วนที่ผู้ประสบภัยได้รับไปแล้ว⁵²

3.5 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับมาตรการตามกฎหมายประกันภัยความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น

3.5.1 องค์การในภาครัฐที่กำกับดูแลหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวกับการประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับได้แก่

3.5.1.1 กระทรวงคมนาคม (Ministry of Transportation) ซึ่งมีหน้าที่ควบคุมดูแลการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับโดยเป็นหน่วยงานที่มีอำนาจตาม Automobile Liability Security Law เกี่ยวกับมาตรการในการนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับ เช่น มีมาตรการหลักเกณฑ์ วิธีการ ในการจัดทำประกันภัยของรถ ระบบการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถทางทะเบียนควบคุมยานพาหนะ ระบบการรับประกันภัยของบริษัทประกันภัย การกำกับดูแลการใช้เครื่องหมายแสดงการทำประกันภัยภาคบังคับ เพื่อให้แน่ใจว่ารถทุกคันที่ผ่านการตรวจสอบทางทะเบียนของกระทรวงคมนาคมแล้วจะต้องมีการทำประกัน CALI ทุกคัน และเพื่อป้องกันมิให้รถยนต์ที่ไม่ได้จัดทำประกันภัยนำมาใช้ในถนนสาธารณะ และกระทรวงคมนาคมยังรับผิดชอบในการบริหารจัดการ Government Compensation Plan ด้วย

3.5.1.2 กระทรวงการคลัง (Ministry of Finance) ซึ่งเป็นหน่วยงานผู้กำหนดสาระสำคัญของการประกันภัยภาคบังคับเช่น การเห็นชอบในอัตราเบี้ยประกันภัย การกำหนดทุนประกันภัย กำหนดจำนวนค่าสินไหมทดแทน เพื่อเป็นหลักประกันการเอารัดเอาเปรียบในระบบการประกันภัยภาคบังคับ โดยมีภาระหน้าที่ที่ต้องปฏิบัติควบคู่ไปกับกระทรวงคมนาคม⁵³

⁵¹ ไกรวิน สารวิจิตร. "กฎหมายการประกันภัยบุคคลที่สามของประเทศญี่ปุ่น" วารสารนิติศาสตร์ : 59.

⁵² The Automobile Liability Security Law 1955 Article 73. (paragraph 1) (ดูภาคผนวก ข)

⁵³ "การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น" สรุปการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับประเทศญี่ปุ่น ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี ประเทศไต้หวัน และสรุปคำถาม คำตอบ ประเทศที่ได้ไปดำเนินงานเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ 17-23 มกราคม 2538 (พิมพ์คิด), หน้า 13. และ ไกรวิน สารวิจิตร. "กฎหมายการประกันภัยบุคคลที่สามของประเทศญี่ปุ่น" วารสารนิติศาสตร์ : 54.

3.5.1.3 คณะกรรมการการประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับ

(Compulsory Automobile Liability Insurance Council หรือ CALI Council) นั้น จัดตั้งขึ้นตาม Automobile Liability security law มาตรา 31⁵⁴ ทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษาของกระทรวงการคลัง โดยมีหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติให้มีการประกอบธุรกิจประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับพิจารณาอนุมัติ ตลอดจนแก้ไขปรับปรุงเงื่อนไขกรมธรรม์ อัตราเบี้ยประกันภัยในส่วนที่เกี่ยวกับการประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับ⁵⁵ และยังให้คำปรึกษาปัญหาที่สำคัญอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับนี้แก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง และจัดทำข้อเสนอแนะที่จำเป็นเสนอต่อรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องด้วย⁵⁶ ซึ่งคณะกรรมการนี้ประกอบด้วยกรรมการทั้งหมด 13 คน⁵⁷ คือกรรมการซึ่งเป็นผู้แทนจากองค์กรของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยภาคบังคับ 5 คน นักวิชาการ 4 คน ผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับการจราจร 2 คน และผู้เชี่ยวชาญกับธุรกิจประกันภัยอีก 2 คน⁵⁸

3.5.2 องค์กรในภาคเอกชน หน่วยงานสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับ

3.5.2.1 สมาคมอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์แห่งประเทศไทยญี่ปุ่น (The Automobile Insurance Rating Association of Japan) ซึ่งจัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 8 มกราคม 1964⁵⁹ ตาม The Law Concerning Non-Life Insurance Rating Organizations 1948⁶⁰ ประกอบด้วยบริษัทสมาชิกที่ประกอบธุรกิจประกันภัยที่ไม่ใช่การประกันชีวิต (non-life insurance) สมาคมฯ นี้ทำหน้าที่ในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันสำหรับการประกันภัยทั้งภาคบังคับและภาคสมัครใจ โดยในการจัดทำอัตราเบี้ยประกันภัยภาคบังคับนั้นสมาคมฯ จะดำเนินการจัดเก็บรวบรวมและ

⁵⁴ The Automobile Liability Security Law 1955 Article 31.(ดูภาคผนวก ข)

⁵⁵ Ibid , Article 33.(ดูภาคผนวก ข)

⁵⁶ Ibid , Article 32.(ดูภาคผนวก ข)

⁵⁷ Ibid , Article 35.(ดูภาคผนวก ข)

⁵⁸ Automobile Insurance Rating Association of Japan, Automobile Insurance In Japan (with Appendix), p. 11. the officers of the administrative organs concerned.

⁵⁹ "การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น" สรุปการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับประเทศญี่ปุ่น ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี ประเทศไต้หวัน และสรุปคำถาม คำตอบ ประเทศที่ได้ไปดูงานเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ 17-23 มกราคม 2538 (พิมพ์คัด), หน้า 14, 29.

⁶⁰ Automobile Insurance Rating Association of Japan, (เอกสารเผยแพร่ของ Automobile Insurance Rating Association of Japan), p.3.

วิจัยข้อมูลตัวเลขของการประกันภัยภาคบังคับ อันได้แก่ เบี้ยประกันรับ การจ่ายสินไหม ฯลฯ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการพิจารณาของหน่วยงานในภาครัฐในการเพิ่มเงินชดเชยค่าเสียหาย หรือปรับเปลี่ยนอัตราเบี้ยประกันภัยให้เหมาะสมและเป็นธรรม⁶¹ ต่อสถานะในขณะนั้นเป็นระยะ ๆ ตลอดจนทำการค้นคว้าศึกษาปรับปรุงเงื่อนไขกรมธรรม์ และระเบียบการพิจารณารับประกันภัย บริหารการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ศึกษาวิจัยด้านการแพทย์ ตรวจสอบอุบัติเหตุ และมีการ ตรวจสอบการรักษาพยาบาลในกรณีที่มีการรักษาพยาบาล ในสมาคมฯ นี้มีการจัดตั้ง สำนักงานสำรวจภัย (Claim Survey Office) รวมทั้งมีนักกฎหมาย แพทย์ ผู้บริหาร โรงพยาบาล ที่คอยให้คำปรึกษาเกี่ยวกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทน⁶² จึงทำให้การทุจริตในการเรียกร้องค่าเสียหายเป็นไปได้ยากขึ้นเนื่องจากการตรวจสอบและการพิจารณามีกระบวนการที่เป็นมาตรฐาน

3.5.2.2 สำนักงานสำรวจภัย (Claim Survey Office) จัดตั้งขึ้นภายใต้การดูแลของ สมาคมอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์แห่งญี่ปุ่น มีหน้าที่สำรวจภัยและพิจารณาชดใช้ค่าสินไหมทดแทน⁶³ ในทางปฏิบัติเมื่อรถยนต์เกิดอุบัติเหตุและมีผู้บาดเจ็บ ผู้เอาประกันภัยหรือบริษัทผู้รับประกันภัย (หากบริษัทได้รับแจ้งเหตุ) จะต้องแจ้งให้สำนักงานทราบทันทีเพื่อให้เจ้าหน้าที่ที่ทำหน้าที่สำรวจความเสียหายจะได้ประเมินราคาค่าเสียหาย เมื่อสรุปค่าชดเชยเรียบร้อยแล้วจะส่งรายละเอียดพร้อมจำนวนที่จะต้องชดใช้ให้กับบริษัท เพื่อจ่ายเงินให้กับผู้ประสบภัย บริษัทจะต้องถือปฏิบัติตามนั้นโดยไม่มีการต่อรอง ในขณะที่เดียวกันสำนักงานฯ ก็จะแจ้งให้สมาคมอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์แห่งประเทศไทยญี่ปุ่นทราบเพื่อจัดทำเป็นสถิติการเกิดความเสียหายของการประกันภัยภาคบังคับ⁶⁴ นอกจากนี้ยังมีการกำหนดระยะเวลาในการสอบสวนของสำนักงานฯ

⁶¹ "การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ" รายงานการศึกษาและฝึกอบรมการประกันภัยและการประกันสินเชื่อเพื่อการส่งออก ณ กรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น 4-31 ตุลาคม 2522 (พิมพ์คัด), หน้า 12.

⁶² "การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น" สรุปการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับประเทศญี่ปุ่น ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี ประเทศไต้หวัน และสรุปคำถาม คำตอบ ประเทศที่ได้ไปดูงานเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ 17-23 มกราคม 2538 (พิมพ์คัด), หน้า 13. และ *Automobile Insurance Rating Association of Japan*, (เอกสารเผยแพร่ของ Automobile Insurance Rating Association of Japan), p. 1.

⁶³ "การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น" สรุปการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับประเทศญี่ปุ่น ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี ประเทศไต้หวัน และสรุปคำถาม คำตอบ ประเทศที่ได้ไปดูงานเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ 17-23 มกราคม 2538 (พิมพ์คัด), หน้า 16.

⁶⁴ เรื่องเดียวกัน และอาทิ ดังกล่าวนานท์ "การประกันภัยความรับผิดชอบของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น" วารสารสำนักงานประกันภัย : 65.

โดยในกรณีผู้ประสบภัยเสียชีวิตจะต้องดำเนินการสอบสวนภายใน 48 วัน หากยังมีข้อสงสัยสามารถดำเนินการสอบสวนต่อได้แต่ต้องใช้เวลาไม่เกิน 90 วัน ในกรณีที่ผู้ประสบภัยทุพพลภาพจะต้องสอบสวนให้เสร็จภายใน 38 วัน และในกรณีผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บสำนักงานจะต้องสอบสวนให้เสร็จภายใน 19 วัน⁶⁵

กล่าวโดยสรุป คือ หลักการของกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของประเทศญี่ปุ่น ตามพระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดชอบของผู้ใช้รถยนต์ หรือ Automobile Liability Security Law 1955 กำหนดให้มีกระบวนการเอาประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ คือ Compulsory Automobile Liability Insurance โดยมุ่งให้ความคุ้มครองผู้ที่ประสบอุบัติเหตุจากรถเป็นเหตุให้ได้รับบาดเจ็บ ทุพพลภาพ หรือเสียชีวิต แต่ไม่คุ้มครองความเสียหายที่เกิดกับทรัพย์สิน โดยได้นำเอาหลักการหลักการการพิสูจน์มาใช้ เพื่อแก้ปัญหาการที่ผู้ก่อให้เกิดความเสียหายไม่มีความสามารถทางการเงินในการชดเชยค่าเสียหาย และเป็นสวัสดิการให้กับสังคม รวมทั้งนำเอาหลักการชดเชยค่าเสียหายชั่วคราวให้แก่ผู้ประสบภัยโดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความผิดมาใช้เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นแก่ผู้ประสบภัย ผู้รับประกันภัยจะต้องชดเชยค่าเสียหายชั่วคราวให้แก่ผู้ประสบภัย เพื่อเยียวยาได้ทันที่ ซึ่งค่าเสียหายชั่วคราวดังกล่าวนี้ถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าชดเชยความเสียหาย แต่หากภายหลังผลการพิสูจน์ความผิดปรากฏว่าไม่ใช่ความผิดของผู้นครอบครองรถหรือผู้เอาประกันภัย บริษัทก็สามารถเรียกร้องเงินค่าเสียหายชั่วคราวที่ได้จ่ายไปคืนจากรัฐได้ตาม Government Compensation Plan โดยมีหลักเกณฑ์การจ่ายค่าเสียหายภายใต้หลักเกณฑ์เดียวกันกับการชดเชยของบริษัทประกันภัย

หน่วยงานที่รับผิดชอบในการบริหารจัดการระบบการประกันภัยภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่นจะเป็นการปฏิบัติงานร่วมกันของสองหน่วยงานของรัฐ คือ กระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลัง โดยกระทรวงคมนาคมซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการกำกับดูแลและควบคุมยานพาหนะโดยตรง เป็นผู้รับผิดชอบในการจัดทำประกันภัยของรถ การตรวจสอบการทำประกันภัยของรถ ควบคุมทะเบียนพาหนะ ระบบการรับประกันภัย เครื่องหมายแสดงการทำประกันภัย ส่วนกระทรวงการคลังเป็นหน่วยงานที่กำกับดูแลธุรกิจประกันภัย มีความรับผิดชอบตามกฎหมายฉบับนี้ คือ การกำหนดจำนวนอัตราเบี้ยประกันภัย กำหนดทุนประกันภัย

⁶⁵ "การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น" สรุปการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับประเทศญี่ปุ่น ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี ประเทศไต้หวัน และสรุปคำถาม คำตอบ ประเทศที่ได้ไปดำเนินงานเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ 17-23 มกราคม 2538 (พิมพ์คัด), หน้า 35.

และกำหนดจำนวนค่าเสียหายชั่วคราว ซึ่งทั้งสองหน่วยงานได้ประสานการปฏิบัติและกำหนด ภาระหน้าที่กันอย่างชัดเจนทำให้มีประสิทธิภาพในการนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาค บังคับ และมีมาตรการในการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถ การกำหนดอัตราเบี้ย ประกันภัย การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่ชัดเจนแน่นอนทำให้เกิดความเป็นธรรมแก่ประชาชน การบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวจึงมีประสิทธิภาพมากไม่เกิดปัญหาการไม่เข้าสู่ระบบของรถหรือ สร้างทัศนคติที่ไม่ดีแก่ประชาชนเกี่ยวกับการประกันภัย ทำให้ประชาชนได้รับความเป็นธรรม จึงไม่ฝ่าฝืนกฎหมาย ทำให้การบังคับใช้และการบริหารจัดการกฎหมายการประกันภัยรถยนต์ ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่นมีประสิทธิภาพเป็นไปตามเจตนารมณ์ ซึ่งผู้เขียนจะได้นำ รายละเอียดของมาตรการทางกฎหมายการประกันภัยภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่นในส่วนของ มาตรการที่มีประสิทธิภาพต่อการนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับ มาตรการกำหนด อัตราเบี้ยประกันภัยและหลักประกันการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่เป็นธรรมต่อประชาชน โดย จะได้ศึกษาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับมาตรการการประกันภัยภาคบังคับของประเทศไทย ตาม พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในบทต่อไป

บทที่ 4

วิเคราะห์มาตรการทางกฎหมายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่เป็นปัญหาต่อการนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับ

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535¹ เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นตาม รัฐนโยบายที่สำคัญและใช้เวลาอันยาวนานกว่าจะบัญญัติออกมาเป็นกฎหมายฉบับนี้ได้ โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากรถ ให้ได้รับการเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุในการใช้รถยนต์ได้อย่างทันท่วงทีและแน่นอน เป็นการแบ่งเบาและบรรเทา ความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยและครอบครัวและเป็นการแบ่งเบาภาระของรัฐบาลในด้านสวัสดิ การสงเคราะห์เพื่อเป็นสวัสดิการของสังคม ซึ่งจากสภาพของปัญหาที่ประชาชนไม่นำรถเข้า สู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมาย (ตามรายละเอียดของปัญหาในบทที่ 1) และเป็น ปัญหาต่อมาตรการทางกฎหมายในการนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับปัญหาดังกล่าว จึงเป็นปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญที่ทำให้พระราชบัญญัติฉบับนี้ ไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์อัน แท้จริงที่จะคุ้มครองหรือเยียวยาผู้ประสบภัยจากรถได้อย่างแน่นอน ซึ่งในการที่จะทำให กฎหมายฉบับนี้เป็นไปตามเจตนารมณ์บรรล่วัตถุประสงค์ในนโยบายของรัฐบาล และเป็น ประโยชน์ต่อประชาชนอย่างแท้จริง จำเป็นต้องนำรถที่เป็นวัตถุในการบริหารของกฎหมายฉบับ นี้เข้ามาบริหารจัดการตามกฎหมายฉบับนี้ได้ทั้งหมด ซึ่งได้ศึกษาวิเคราะห์มาตรการทาง กฎหมายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่เป็นปัญหาต่อการนำรถ เข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมาย อันเป็นปัญหาสำคัญของกฎหมายฉบับนี้ พบ ว่ามีมาตรการตามบทบัญญัติของกฎหมายในบางกรณี รวมทั้งการบริหารจัดการกฎหมายของ หน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับดูแลและบังคับปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมาย ตลอดจนองค์กรหรือ บุคคลที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายฉบับนี้ ที่เป็นปัญหาทำให้ประชาชนไม่นำรถเข้าสู่ระบบการประ กันภัยภาคบังคับอันเป็นปัญหาต่อการนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมาย ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าสมควรที่จะได้รับการปรับปรุงและแก้ไขให้เหมาะสมมีคุณภาพและประสิทธิ ภาพในการบริหารจัดการและการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อให้มีกฎหมายที่ดีและผู้บังคับใช้ กฎหมายที่ดี สามารถนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับได้มากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

¹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535, แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 3)

หรือเข้าระบบได้ทั้งหมด ซึ่งจะทำให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ตามเจตนารมณ์ของกฎหมายและนโยบายที่สำคัญของรัฐบาล โดยผู้เขียนได้แบ่งศึกษาวิเคราะห์ ประเด็นปัญหาของมาตรการทางกฎหมายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ดังกล่าวที่ทำให้ประชาชนไม่นำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับ ดังต่อไปนี้

4.1 ปัญหาที่เกิดจากมาตรการของกฎหมายในการบังคับปฏิบัติและมาตรการในการตรวจสอบ การจัดทำประกันภัยของรถ

4.1.1 ปัญหาจากมาตรการในการจัดทำประกันภัยของรถ

4.1.1.1 ปัญหาในส่วนของผู้ต้องจัดทำประกันภัย

4.1.1.2 ปัญหาในส่วนของผู้รับประกันภัย

4.1.1.3 ปัญหาเกี่ยวกับรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดทำประกันภัยภาคบังคับ

4.1.2 ปัญหาจากมาตรการเกี่ยวกับการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถ

4.1.2.1 ปัญหาในส่วนของหน่วยงานที่มีหน้าที่บังคับปฏิบัติ

4.1.2.2 ปัญหาที่เกี่ยวกับเครื่องหมายการจัดทำประกันภัย

4.1.2.3 ปัญหาที่เกี่ยวกับระยะเวลาของการทำประกัน

4.2 ปัญหาที่เกิดจากมาตรการและการบริหารจัดการกฎหมายที่ก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมและ สร้างทัศนคติที่ไม่ดีแก่ประชาชน

4.2.1 ปัญหาจากมาตรการในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่ไม่เป็นธรรม

4.2.1.1 ปัญหาขององค์กรที่เป็นผู้กำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย

4.2.1.2 ปัญหาการนำหลัก No Loss - No Profit มาบังคับใช้

4.2.2 ปัญหาที่เกิดจากประชาชนมีทัศนคติที่ไม่ดีต่อระบบการจัดทำประกันภัย

4.2.2.1 ปัญหาที่เกิดจากการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของบริษัทประกันภัย

4.2.2.2 ปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

ซึ่งตามประเด็นปัญหาดังกล่าวข้างต้น ผู้เขียนจะได้ศึกษาวิเคราะห์ถึงมาตรการตาม กฎหมายที่เป็นปัญหาและอุปสรรคอันเป็นสาเหตุที่ทำให้รถไม่เข้าสู่ระบบการประกันภัยภาค บังคับตามกฎหมาย ในแต่ละหัวข้อ โดยละเอียดดังต่อไปนี้

4.1 ปัญหาที่เกิดจากมาตรการของกฎหมายในการบังคับปฏิบัติและมาตรการในการตรวจสอบ การจัดทำประกันภัยของรถ

4.1.1 ปัญหาจากมาตรการในการจัดทำประกันภัยของรถ

4.1.1.1 ปัญหาในส่วนของประชาชนผู้จัดทำประกันภัย

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ได้มีมาตรการกำหนดให้ ผู้เป็นเจ้าของรถ ซึ่งใช้รถหรือมิไว้เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบ ภัยโดยประกันไว้กับบริษัทผู้เป็นเจ้าของรถนี้ได้มีคำนิยามว่า “เจ้าของรถ” หมายความว่า ผู้ซึ่งมี กรรมสิทธิในรถหรือผู้มีสิทธิครอบครองรถตามสัญญาเช่าซื้อ และหมายความรวมถึง ผู้นำรถที่ จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวด้วย² หากเจ้าของรถฝ่าฝืน ไม่จัดทำประกันภัย หรือนำรถที่ไม่จัดให้ทำประกันภัยมาใช้ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่ง หมื่นบาท⁴

จากมาตรการตามกฎหมายดังกล่าวเห็นได้ว่า กฎหมายบังคับให้ประชาชนผู้เป็น เจ้าของรถ ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย โดยต้องไปทำประกันภัย เองกับบริษัทประกันวินาศภัยที่ได้รับอนุญาตให้รับประกันภัยรถยนต์ ซึ่งเป็นบริษัทเอกชน รัฐ ไม่ได้เตรียมการเพื่อรองรับปัญหาหรือจัดระบบมาตรการเพื่อให้บริการในการจัดทำประกันภัย ให้เหมาะสมสะดวกต่อการจัดทำประกันภัยภาคบังคับ จึงทำให้เป็นอุปสรรคต่อการนำรถ เข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับที่เป็นปัญหาอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งปัญหาในส่วนของประชาชน ที่ต้องจัดทำประกันภัยสรุปปัญหาได้ดังนี้

(1) ประชาชนขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่แห่งตน รวมทั้ง ประโยชน์ที่ตนเองและสังคมจะได้รับ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เนื่องจากขาดการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้แก่ประชาชนอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบของ หน่วยงานที่รับผิดชอบ

(2) อุปสรรคที่เกิดจากจำนวนช่องทางในการจัดทำประกันภัย ซึ่งตามมาตรการของ กฎหมายฉบับนี้บังคับให้ประชาชนต้องมีหน้าที่ไปจัดการทำประกันภัยเองโดยจัดทำกับบริษัท ประกันวินาศภัยที่ได้รับอนุญาตให้รับประกันภัยรถยนต์ เมื่อมาตรการเป็นเช่นนี้ทำให้เกิดความ

² พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 7

³ เรื่องเดิม มาตรา 4, มาตรา 9

⁴ เรื่องเดิม มาตรา 37, มาตรา 39

ไม่สะดวก เนื่องจากสาขาของบริษัทประกันวินาศภัยของประเทศไทยมีไม่ครอบคลุมทั้งประเทศ บางบริษัทมีสาขาเฉพาะจังหวัดใหญ่ ๆ หรือในแต่ละภาคของประเทศเท่านั้น และบริษัทประกันวินาศภัยบางบริษัทมีเฉพาะสำนักงานแห่งใหญ่แห่งเดียวตั้งอยู่ในกรุงเทพมหานครเท่านั้น จึงเห็นได้ว่าในจังหวัดเล็ก ๆ หรือไม่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจแล้วจะไม่มีสาขาของบริษัทประกันภัยอยู่เลย ถ้าสำรวจดูลงไปถึงระดับอำเภอก็เช่นเดียวกันจะมีเฉพาะบางอำเภอที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจเท่านั้นที่มีสาขาของบริษัทประกันภัยไปตั้งอยู่ทำให้เกิดปัญหาการกระจายตัวของหน่วยงานของเอกชนที่รัฐกำหนดให้เป็นองค์กรในการรับประกันภัยไม่อาจให้บริการได้ทั่วถึงและครอบคลุมได้ทั้งประเทศทำให้ประชาชนไม่ได้รับความสะดวกจากช่องทางทำประกันภัยที่กฎหมายได้กำหนด และที่เป็นปัญหาต่อประชาชนต่อมาอีกคือ เมื่อไม่มีสำนักงานสาขาของบริษัทประกันภัยในการรองรับได้ทั่วถึงแล้ว ทำให้เกิดมีระบบตัวแทนประกันภัย ออกบริการรับทำประกันภัยให้กับบริษัทประกันภัย ปรากฏว่าระบบดังกล่าวได้มีทั้งตัวแทนที่ได้รับอนุญาตและไม่ได้รับอนุญาตคือตัวแทนประกันภัยเถื่อนออกบริการเสนอให้ประชาชนทำประกันภัยกับตนเองโดยไม่สุจริตขาดจรรยาบรรณ ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่อาจดูแลได้ทั่วถึง ทำให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อน เช่น กรมธรรม์ประกันภัยไม่ใช่เป็นกรมธรรม์ของบริษัทที่แท้จริงเป็นกรมธรรม์ประกันภัยปลอมบ้าง ประชาชนถูกหลอกให้ชำระเบี้ยประกันภัยเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดบ้าง ซึ่งปัญหาดังกล่าวข้างต้นได้มีอยู่อย่างต่อเนื่องไม่อาจจัดให้หมดไปได้ ทำให้ประชาชนได้รับความเสียหายและเดือดร้อนส่งผลให้ไม่คิดที่จะทำประกันภัยแม้จะเสี่ยงต่อโทษที่จะได้รับก็ตาม

(3) อุปสรรคเกิดจากการเลือกรับเสี่ยงภัยของบริษัทประกันภัย เนื่องจากบริษัทประกันภัยเป็นองค์กรเอกชนที่กฎหมายกำหนดให้เป็นองค์กรที่ทำหน้าที่รับประกันภัยและบริหารจัดการในการรับเสี่ยงภัยตามกฎหมายฉบับนี้ทั้งหมดทำให้บริษัทประกันภัยที่เป็นองค์กรของเอกชนย่อมมุ่งวัตถุประสงค์ในเชิงธุรกิจเป็นหลัก โดยมีได้คำนึงถึงภาระหน้าที่ที่รัฐมอบให้กระทำตามกฎหมายฉบับนี้ เพื่อวัตถุประสงค์เป็นสวัสดิการของสังคม บริษัทประกันภัยจึงมีแนวคิดในการรับประกันภัยตามกฎหมายฉบับนี้ไม่แตกต่างไปกับการรับประกันภัยรถยนต์ในภาคสมัครใจ (VOLUNTARY) จึงมีการเลือกปฏิบัติในการรับประกันภัย ซึ่งจะเลือกภัยที่มีความเสี่ยงน้อย เพื่อหวังผลกำไรจากการรับประกันภัย ปัจจุบันพบเห็นได้อย่างชัดเจน เช่น กรณีของรถจักรยานยนต์ บริษัทประกันภัยส่วนใหญ่จะไม่อยากรับประกันภัย หรือรับก็มีปริมาณน้อยเนื่องจากเป็นรถที่มีความเสี่ยงสูงกว่ารถประเภทอื่น ๆ เนื่องจากบริษัทเกิดความกังวลว่าเมื่อรับประกันภัยที่มีความเสี่ยงสูงไว้แล้วจะต้องรับภาระในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่

จะตามมาอย่างแน่นอนและไม่คุ้มค่ากับจำนวนอัตราเบี้ยประกันภัย โดยบริษัทมิได้คำนึงถึงการเฉลี่ยภัย เมื่อมีเหตุการณ์ของบริษัทประกันภัยดังกล่าวเกิดขึ้นทำให้ประชาชนไม่ได้รับความสะดวกในการที่จะจัดทำประกันภัยจากการเลือกปฏิบัติจึงนำไปสู่ปัญหาการไม่เข้าสู่ระบบของรถ คือ ประชาชนไม่จัดทำประกันภัยไปโดยปริยาย

4.1.1.2 ปัญหาในส่วนของบริษัทผู้รับประกันภัย

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กำหนดให้บริษัทประกันวินาศภัยที่ได้รับใบอนุญาตให้รับประกันภัยรถยนต์ ทำหน้าที่เป็นผู้รับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ⁵ หากบริษัทไม่รับประกันภัยต้องถูกวางโทษปรับตั้งแต่ 50,000 บาท ถึง 250,000 บาท⁶

จากมาตรการตามกฎหมายดังกล่าว ได้กำหนดให้บริษัทประกันวินาศภัยที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประเภทประกันภัยรถยนต์ ซึ่งปัจจุบันในประเทศไทยมีจำนวน 72 บริษัท ส่วนใหญ่มีที่ตั้งสำนักงานอยู่ในกรุงเทพมหานคร จึงเห็นได้ว่ากฎหมายดังกล่าวเป็นมาตรการของรัฐอันเป็นกฎหมายมหาชน บัญญัติมาเพื่อเป็นมาตรการในการบังคับให้ประชาชนปฏิบัติ แต่กำหนดให้บริษัทประกันภัยซึ่งเป็นองค์กรเอกชนมารองรับ คือ รับเสี่ยงภัยทั้งหมดเต็ม 100 เปอร์เซ็นต์ ไม่มีรัฐบาลเข้าร่วมดำเนินการรับประกันภัยเพื่อเป็นหลักประกันและสร้างความมั่นใจให้กับประชาชน ตลอดทั้งปัญหาความมั่นคงของบริษัทประกันภัยซึ่งบริหารงานโดยเอกชน ซึ่งได้เคยมีปัญหาเกิดขึ้นเมื่อเร็ว ๆ นี้ คือ กรณีการล้มละลายของ บริษัท รัตนโกสินทร์ประกันภัย จำกัด ที่มีสาเหตุมาจากการบริหารจัดการที่ผิดพลาดของผู้บริหารของบริษัท และปัญหาการทุจริต รวมทั้งปัญหาในการกำกับดูแล ทำให้บริษัทประกันภัยต้องล้มลงส่งผลให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากกรณีดังกล่าวตามมา ซึ่งถึงปัจจุบันก็ยังไม่มีอาจชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับประชาชนได้ จึงทำให้เกิดปัญหาความเชื่อมั่นในการบริหารจัดการอันมีผลต่อการนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับ โดยมีประเด็นปัญหาเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัทประกันภัยดังนี้

(1) ระบบการบริหารจัดการไม่ชัดเจนแน่นอนในทางปฏิบัติได้สร้างปัญหาและเงื่อนไขโดยไม่เป็นธรรมแก่ประชาชน ตั้งแต่การรับประกันภัยจนถึงการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

⁵ เรื่องเดิม มาตรา 10

⁶ เรื่องเดิม มาตรา 38

(2) ระบบการบริหารจัดการในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน มีปัญหาล่าช้าและประวิงเวลาการจ่ายค่าสินไหมทดแทนสร้างความเดือดร้อนและไม่เป็นธรรมต่อประชาชน

(3) บริษัทประกันภัยมีสาขาในการรองรับการทำประกันภัยภาคบังคับและการจ่ายค่าสินไหมทดแทนไม่ครอบคลุมทั่วถึงทั้งประเทศทำให้ประชาชนไม่ได้รับความสะดวก

(4) การที่บริษัทประกันภัยผู้ทำหน้าที่เป็นผู้รับประกันภัยตามที่กฎหมายกำหนด⁷ เป็นองค์กรภาคเอกชนที่กฎหมายกำหนดให้ทำนิติกรรมกับประชาชน ถ้าหากบริษัทประกันภัยดำเนินงานให้เกิดความเสียหายต่อประชาชนเกิดขึ้น ประชาชนจะใช้สิทธิฟ้องร้องบริษัทผู้ซึ่งกระทำการตามที่รัฐกำหนดให้ทำเพื่อชดใช้ค่าเสียหายได้หรือไม่และจะถือการกระทำของบริษัทตามที่กฎหมายกำหนดดังกล่าวเป็นการกระทำของรัฐหรือไม่

ปัญหาตาม 4.1.1.1 และ 4.1.1.2 ดังกล่าวข้างต้น ผู้เขียนเห็นว่ามีแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยกำหนดให้บริษัทประกันภัยมอบอำนาจให้บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ทำหน้าที่รับประกันภัยจากประชาชนให้กับบริษัท ซึ่งจะอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนได้ทั่วทั้งประเทศ ซึ่งจะได้กล่าวในข้อเสนอแนะในบทต่อไป

4.1.1.3 ปัญหาในส่วนที่เกี่ยวกับรถที่ได้รับการยกเว้น ไม่ต้องจัดทำประกันภัยภาคบังคับ

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้กำหนดประเภทของรถที่ต้องจัดให้มีการประกันภัย ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้โดยได้กำหนดให้ผู้เป็นเจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยไว้กับบริษัท⁸ แต่อย่างไรก็ตาม บทบัญญัตินี้ได้กำหนดยกเว้นรถบางประเภทไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัยไว้กับบริษัทประกันภัยตามกฎหมาย คือ

(1) รถสำหรับเฉพาะองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท และรถสำหรับผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์

(2) รถของสำนักพระราชวังที่จดทะเบียน และมีเครื่องหมายตามระเบียบที่เลขาธิการพระราชวังกำหนด

⁷ เรื่องเดิม มาตรา 10

⁸ เรื่องเดิม มาตรา 7

(3) รถของกระทรวง ทบวง กรม เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สุขาภิบาลกรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา และราชการส่วนท้องถิ่นที่เรียกชื่ออย่างอื่นและรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

(4) รถอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวง ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 16 (พ.ศ. 2543)

รถตามที่กำหนดไว้ในบทบัญญัตินี้ตั้งแต่ 1 - 4 ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัยตามบทบัญญัติ การที่บทบัญญัติได้กำหนดไว้เช่นนี้ เนื่องจากตามหลักการและเหตุผลของกฎหมายเดิมนั้นเห็นว่า รถที่ได้รับการยกเว้นดังกล่าวมีหน่วยงานภาครัฐเป็นเจ้าของทำให้เชื่อได้ว่ามีความมั่นคงเพียงพอที่จะเป็นหลักประกันในการชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถยกเว้นดังกล่าวได้เป็นอย่างดี แต่นับจากกฎหมายนี้มีผลบังคับจนถึงปัจจุบันประชาชนมีแนวความคิดที่เปลี่ยนแปลงไป ทำให้พิจารณาได้ว่าบทบัญญัตินี้ได้มุ่งเน้นในเรื่องหน่วยงานเป็นหลัก แทนที่จะมุ่งเน้นในเรื่องความเสมอภาคของประชาชนและความคุ้มครองประชาชนเป็นหลัก โดยเฉพาะรถใน 3 และ 4 นั้น ตามข้อเท็จจริงมีเป็นจำนวนมาก มาตรการสำหรับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถประเภทนี้ จึงไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายเพราะผู้ประสบภัยจากรถประเภทนี้จะได้รับค่าสินไหมทดแทนเฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้น คือ จำนวนไม่เกิน 15,000 บาท ส่วนค่าเสียหายส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นนั้น ผู้ประสบภัยจากรถจะต้องไปฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายเพิ่มเติมจากหน่วยงานที่รับผิดชอบหรือจากผู้ขับขี่หรือหน่วยงานที่เป็นเจ้าของรถเอง ซึ่งถ้าผู้ประสบภัยหรือผู้ขับขี่รถประเภทนี้มีปัญหาในเชิงเศรษฐกิจด้วยแล้ว การคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถดังกล่าวก็จะยิ่งห่างไกลกับเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติฉบับนี้มากเพิ่มขึ้น

ปัจจุบันได้มีกฎกระทรวงฉบับที่ 16 (พ.ศ. 2543) ได้ยกเว้นรถของหน่วยงานราชการขององค์กรที่จัดตั้งขึ้นตามรัฐธรรมนูญและหน่วยงานราชการที่เป็นอิสระขององค์กรใดๆ ตามที่ระบุไว้ในรัฐธรรมนูญเพิ่มเติม ทำให้จำนวนของรถยกเว้นตามกฎหมายมีปริมาณเพิ่มมากขึ้นอีกเมื่อปริมาณรถยกเว้นได้มีปริมาณมาก และมีแนวโน้มที่จะเพิ่มปริมาณมากขึ้นเนื่องจากหน่วยงานของรัฐได้เพิ่มขึ้น และความต้องการใช้รถของภาครัฐก็เพิ่มมากขึ้น ทำให้การเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถ ยกเว้นจึงมีมากตามปริมาณ แต่การชดเชยค่าสินไหมทดแทน หรือกระบวนการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนกับทำให้ประชาชนผู้ประสบภัยเสียเปรียบ และไม่ได้รับความสะดวกเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นกับรถยกเว้น ทำให้ประชาชนมีความคิดว่าไม่ได้รับ

⁹ เรื่องเดิม มาตรา 8

ความเป็นธรรมจากมาตรการในการบังคับใช้กฎหมายที่ไม่เท่าเทียมกันเกิดความไม่เสมอภาคในสังคม ซึ่งถ้าเปรียบเทียบระหว่างรถที่ได้รับการยกเว้นกับรถของประชาชน ทำให้ประชาชนเกิดความเข้าใจว่าสถานะในการจ่ายเบี้ยประกันภัยของรถยนต์นั้นนั้นมีมากกว่าประชาชนเสียอีกด้วย และเงื่อนไขการจ่ายค่าสินไหมทดแทนก็จ่ายได้น้อยกว่ารถของประชาชนที่ทำประกันภัย ทำให้ประชาชนมีความคิดว่าไม่ได้รับความเป็นธรรมจากการบังคับใช้กฎหมายก่อให้เกิดความคิดที่ไม่อยากจะทำประกันภัยตามกฎหมายดังกล่าว

ในกรณีเช่นเดียวกันนี้ เมื่อเปรียบเทียบกับรถที่ต้องทำประกันภัยภาคบังคับประเทศญี่ปุ่น ตาม Automobile Liability Security Law กำหนดว่า¹⁰ รถคันใดที่ไม่ได้จัดทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติจะออกวิ่งในทางไม่ได้ เว้นแต่จะเป็นรถที่ได้รับการยกเว้นตามกฎหมาย ซึ่งรถที่ได้รับการยกเว้นได้แก่รถที่ใช้ในกิจการของกองกำลังป้องกันตนเอง (หรือรถในกองทัพญี่ปุ่น) รถของกองทหารสหรัฐที่ใช้ในประเทศญี่ปุ่นในกิจการที่เกี่ยวกับสนธิสัญญาความร่วมมือและป้องกันร่วมกันระหว่างสหรัฐกับญี่ปุ่น และรถที่ใช้ในกิจการของกองกำลังสหประชาชาติเท่านั้น¹¹ ซึ่งเท่ากับว่านอกจากรถที่ได้รับการยกเว้นดังกล่าวแล้วนั้น รถทุกคันที่จะนำวิ่งออกในทางจะต้องทำประกันภัยภาคบังคับ รวมถึงรถยนต์ที่ใช้ในสถาบันพระมหากษัตริย์และรถของหน่วยงานราชการด้วย โดยให้หน่วยงานที่เป็นต้นสังกัดของส่วนราชการนั้น ๆ เป็นผู้ตั้งงบประมาณสำหรับจัดให้มีการประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมาย¹² รวมถึงจักรยานยนต์ก็จะต้องทำประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย¹³

¹⁰ The Automobile Liability Security Law 1955. (ดูภาคผนวก ข)

¹¹ ไกรวิน สารวิจิตร “กฎหมายการประกันภัยบุคคลที่สามของประเทศญี่ปุ่น” วารสารนิติศาสตร์ : 54.

¹² กรมการประกันภัย “การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น” สรุปการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับประเทศญี่ปุ่น ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี และประเทศไต้หวันและสรุปคำถาม คำตอบประเทศที่ไปดูงานเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ วันที่ 17-23 มกราคม พ.ศ.2538 (พิมพ์คัด), หน้า 3,38.

¹³ เมื่อเริ่มประกาศใช้ Automobile Liability Security Law 1955 นั้น กฎหมายบังคับให้รถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 125 ซีซี ต้องทำประกันภัยภาคบังคับนี้ต่อมาในปี ค.ศ. 1966 รถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์เท่ากับ 125 ซีซี หรือน้อยกว่าก็อยู่ภายใต้บทบังคับนี้ด้วย ดูใน กมลวรรณ กิริตสมิต “การประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น Compulsory Automobile Liability Insurance “วารสารการประกันภัย : 55.

ปัญหาตาม 4.1.1.3 ดังกล่าวข้างต้น ผู้เขียนเห็นว่ามิมีแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยต้องกำหนดให้รถยกเว้นตามความในมาตรา 8 (3) และ (4) เข้าสู่ระบบการประกันภัยภาค บังคับด้วย ซึ่งจะได้กล่าวในข้อเสนอแนะในบทต่อไป

4.1.2 ปัญหาจากมาตรการของกฎหมายเกี่ยวกับการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถ

4.1.2.1 ปัญหาในส่วนของหน่วยงานที่มีหน้าที่บังคับปฏิบัติ

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ของกฎหมาย จำเป็นต้องมีมาตรการในการบังคับปฏิบัติ หรือผู้บังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย ซึ่งกรณีเกี่ยวกับมาตรการในการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถ ซึ่งมีหน่วยงานที่ต้องปฏิบัติหน้าที่ในการตรวจสอบการจัดให้มีประกันภัยตามกฎหมายของรถในส่วนที่เกี่ยวข้องได้มี ปัญหาในการบังคับปฏิบัติดังนี้

(1) กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจและหน้าที่ในการควบคุมและกำกับดูแลเกี่ยวกับรถ และมีหน้าที่ในการบริหารจัดการทางทะเบียนของรถ โดยเกี่ยวข้องกัมาตรการตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535¹⁴ คือได้ให้คำนิยามความหมายของรถที่จะต้องจัดให้มีการทำประกันภัยตามกฎหมายฉบับนี้ไว้ว่า “รถ” หมายความว่ารถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและรถยนต์ทหารว่าด้วยรถยนต์ทหาร¹⁵ ซึ่งตามกฎหมายดังกล่าวแต่ละฉบับได้ให้ความหมายในกฎหมายแต่ละฉบับไว้ดังนี้

ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

“รถ” หมายความว่า รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

“รถยนต์” หมายความว่า รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการ และรถยนต์ส่วนบุคคล

“รถยนต์สาธารณะ” หมายความว่า

(1) รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่ใช้รับจ้างระหว่างจังหวัด โดยรับส่งคนโดยสารได้เฉพาะที่นายทะเบียนกำหนด

¹⁴ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 7,8,9

¹⁵ เรื่องเดิม มาตรา 4

(2) รถยนต์รับจ้าง ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ไม่เกินเจ็ดคน หรือรถยนต์สาธารณะอื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทาง

"รถยนต์บริการ" หมายความว่า รถยนต์บรรทุกคนโดยสารหรือให้เช่าซึ่งบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน ดังนี้ไปนี้

(3) รถยนต์บริการธุรกิจ ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่ใช้บรรทุกคนโดยสารระหว่างท่าอากาศยาน ท่าเรือเดินทะเล สถานีขนส่ง หรือสถานีรถไฟกับโรงแรมที่พักอาศัย ที่ทำการของผู้โดยสาร หรือที่ทำการของผู้บริการธุรกิจนั้น

(4) รถยนต์บริการทัศนจร ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่ผู้ประกอบการธุรกิจเกี่ยวกับการท่องเที่ยว ใ้รับส่งคนโดยสารเพื่อการท่องเที่ยว

(5) รถยนต์บริการให้เช่า ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่จัดไว้ให้เช่าซึ่งมิใช่เป็นการเช่าเพื่อนำไปรับจ้างบรรทุกคนโดยสารหรือสิ่งของ

"รถยนต์ส่วนบุคคล" หมายความว่า รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคนหรือรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลซึ่งมิได้ใช้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

"รถจักรยานยนต์" หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์หรือกำลังไฟฟ้าและมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อ และให้หมายความรวมถึงรถจักรยานที่ติดเครื่องยนต์ด้วย

"รถพ่วง" หมายความว่า รถที่เคลื่อนที่ไปโดยใช้รถอื่นลากจูง

"รถบดถนน" หมายความว่า รถที่ใช้ในการบดอัดวัสดุพื้นให้แน่นและมีเครื่องยนต์ขับเคลื่อนในตัวเอง หรือใช้รถอื่นลากจูง

"รถแทรกเตอร์" หมายความว่า รถที่มีล้อหรือสายพาน และมีเครื่องยนต์ขับเคลื่อนในตัวเอง เป็นเครื่องจักรกลขั้นพื้นฐานในงานที่เกี่ยวกับการขุด ตัก ดัน หรือฉุดลาก เป็นต้น หรือรถยนต์สำหรับลากจูง ซึ่งมีได้ใช้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2497

มาตรา 4 (9) ในพระราชบัญญัตินี้

"รถ" หมายความว่า ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางบกด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น และหมายความรวมถึงรถพ่วงของรถนั้นด้วย ทั้งนี้ เว้นแต่รถไฟ

ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ทหาร พ.ศ. 2476 ประกอบกับกฎกระทรวงกลาโหมฯ พ.ศ. 2476 ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2507

ข้อ 1 รถยนต์ทหารแบ่งออกเป็นสองประเภท คือ รถยนต์สงครามและรถยนต์ปกติ
รถยนต์สงครามแบ่งออกเป็นสองประเภท คือ รถรบและรถยนต์ช่วยรบ

1. "รถยนต์สงคราม" หมายความว่า รถยนต์ซึ่งทางราชการทหารได้จัดขึ้น เพื่อใช้ในยามสงครามโดยตรง
2. "รถรบ" หมายความว่า รถยนต์ทั้งสิ้นซึ่งมีอาวุธติดหรือตั้งอยู่บนรถนั้น และทำการยิงได้
3. "รถยนต์ช่วยรบ" หมายความว่า รถยนต์ธรรมดาสำหรับใช้ในการ ลาก บรรทุก หรือลำเลียงอาวุธยุทธภัณฑ์หรือทหาร
4. "รถยนต์ปกติ" หมายความว่า รถยนต์ซึ่งใช้ราชการธรรมดาและไม่มี ความประสงค์โดยตรงที่จะใช้เพื่อสงคราม

ส่วนรถตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ มาตรา 10 (15) หมายถึง "ยานพาหนะทางบกทุกชนิด เว้นแต่รถไฟและรถราง" กฎหมายนี้มีได้บัญญัติถึง แต่ก็มีความหมายคลุมถึงอยู่แล้ว

กฎหมายนิยามคำว่า รถ เพื่อจะได้ให้รู้ว่ารถชนิดใดที่จะต้องจัดให้มีประกันภัยหรือไม่ต้องมีประกันภัยตามมาตรา 7-9 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

สำหรับรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ทหารนั้นได้รับการยกเว้นไม่ต้องประกันภัยตามมาตรา 8 (3)

สรุปแล้วรถทุกคันซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น รวมทั้งรถพ่วงของรถด้วย (ยกเว้นรถไฟ) ต้องจัดให้มีการประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้ ยกเว้นตามที่พระราชบัญญัตินี้กำหนดไว้เป็นพิเศษ ตามมาตรา 8 (4)

จากกรณีการบัญญัติคำนิยามของกฎหมายดังกล่าวนั้น จะเห็นได้ว่ารถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกนั้น ส่วนแล้วแต่เป็นรถยนต์ที่อยู่ในการควบคุมและกำกับดูแลของกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ทั้งสิ้น โดยอธิบดีกรมการขนส่งทางบกเป็นนายทะเบียน และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีหน้าที่กำกับ ดูแลเกี่ยวกับบริหารจัดการเกี่ยวกับรถยนต์ เช่น การกำหนดประเภทของรถ การจดทะเบียนของรถ การชำระภาษีของรถ เป็นต้น

ซึ่งมาตรการในการตรวจสอบการจัดทำประกันของรถโดยกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคมนั้น มีอำนาจและหน้าที่ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ได้บัญญัติไว้ว่า “ในการรับจดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ให้นายทะเบียนตามกฎหมายดังกล่าว ได้ตรวจสอบการจัดให้มีการประกันความเสียหายก่อนรับจดทะเบียนด้วย”¹⁶ จากบทบัญญัติดังกล่าวนี้ เป็นผลให้หากเจ้าของรถใหม่หรือที่เรียกว่า “รถป้ายแดง” จะนำรถไปจดทะเบียนต้องทำประกันภัยภาคบังคับ และนำหลักฐานการประกันภัยไปประกอบการจดทะเบียนด้วย กล่าวคือ รถที่จะนำมาใช้ทุกคัน ถ้าเป็นรถใหม่ปกติต้องจดทะเบียนรถยนต์เสียก่อนตามพระราชบัญญัติรถยนต์ หรือตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ หรือในการเปลี่ยนแปลงตัวรถหรือการใช้รถ เช่น เปลี่ยนสี เปลี่ยนเครื่องยนต์ หรือการโอนรถ ก็จะมีการจดทะเบียนต่อกรมการขนส่งทางบกตามที่ได้กำหนดให้ การกระทำดังกล่าวเป็นการจดทะเบียน ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค และเพื่อป้องกันการหลีกเลี่ยงการทำประกันภัยความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถดังกล่าว พระราชบัญญัตินี้ จึงกำหนดให้นายทะเบียนตามพระราชบัญญัติขนส่งทางบกฯ ตรวจสอบว่ารถคันดังกล่าวได้จัดให้มีการทำประกันภัยไว้ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 หรือไม่ หากยังไม่มีการจัดทำประกันภัย นายทะเบียนจะไม่ยอมรับจดทะเบียนให้จนกว่าจะได้ดำเนินการจัดทำประกันภัยให้เสร็จเรียบร้อยเสียก่อน จึงจะดำเนินการจดทะเบียนให้ ดังนั้นในการจดทะเบียนของรถนี้นับว่าเป็นการดำเนินการที่ได้ผลอย่างจริงจังเกี่ยวกับระบบการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถ แต่การจดทะเบียนรถยนต์ตามกฎหมายตามความในมาตรานี้ไม่ได้หมายความว่ารวมถึงการชำระภาษีรถยนต์ประจำปีในปีต่อไปด้วย ปัญหาที่เกิดขึ้นคือถ้าไม่ใช่เป็นการนำรถไปจดทะเบียน หรือกระทำการในทำนองที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดเป็นการจดทะเบียน แต่เป็นการชำระภาษีรถยนต์ประจำปี (ต่อทะเบียน) ในปีต่อไป กฎหมายไม่ได้

¹⁶ เรื่องเดิม มาตรา 19

บังคับหรือกำหนดให้นายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกจะต้องตรวจสอบการจัดให้มีการประกันภัยภาคบังคับก่อนจะต่อทะเบียนให้เนื่องจากมิใช่การจดทะเบียน ทำให้รถยนต์ที่ไม่มีมีการประกันภัยภาคบังคับก็สามารถชำระภาษีรถยนต์ประจำปี และต่อทะเบียนได้โดยกรมการขนส่งทางบกไม่อาจปฏิเสธในการรับชำระภาษีประจำปีได้ ซึ่งในการแก้ปัญหากรณีดังกล่าวนี้ กรมการประกันภัย ได้ใช้วิธีการขอความร่วมมือไปยังกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคมให้ช่วยทำการตรวจสอบการจัดให้มีการประกันภัยตามกฎหมายก่อนรับชำระภาษีรถยนต์และต่อทะเบียนให้ด้วย ซึ่งกรมการขนส่งทางบกได้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติในการขอความร่วมมือดังกล่าวระหว่างผู้ต้องชำระภาษีรถยนต์กับเจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบก กรณีพบว่าไม่มีการทำประกันภัยภาคบังคับก็ไม่รับชำระภาษีและไม่ต่อทะเบียนรถให้ปรากฏมีปัญหาการฟ้องร้องและกระทบกระทั่งกันระหว่างประชาชนกับเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก ตามมาถึงอำนาจหน้าที่ในการไม่รับชำระภาษีและไม่ต่อทะเบียนให้ ซึ่งต่อมาเจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบกก็ต้องแก้ปัญหาโดยการรับชำระภาษีและต่อทะเบียนให้แม้จะไม่มีการจัดทำประกันภัยภาคบังคับก็ตาม เนื่องจากไม่มีมาตรการทางกฎหมายรองรับทำให้การขอความร่วมมือดังกล่าวไม่เกิดผลในทางปฏิบัติที่จะบังคับและตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถ และไม่อาจใช้มาตรการดังกล่าวที่จะให้ประชาชนนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับได้ ทำให้มาตรการในการตรวจสอบเพื่อนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับ ตามกฎหมายในปัจจุบันจึงได้ผลเฉพาะการจดทะเบียนของรถเท่านั้นและการดำเนินการทางทะเบียนรถที่กรมการขนส่งทางบกดำเนินการในทำนองเป็นการจดทะเบียนในปีแรกเท่านั้น ในปีต่อ ๆ ไป จึงเกิดปัญหารถไม่เข้าสู่ระบบตามกฎหมายตามมาดังที่กล่าวข้างต้นและถือเป็นความบกพร่องของมาตรการและเป็นปัญหาของมาตรการในการตรวจสอบต่อการที่ไม่สามารถนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับที่สำคัญยิ่ง

(2) กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ เป็นหน่วยงานของรัฐ มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลเกี่ยวกับธุรกิจประกันภัยโดยมีกฎหมายหลักในการบริหารจัดการสองฉบับ คือ พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2510 พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2510 ต่อมากฎหมายทั้งสองฉบับดังกล่าวได้ถูกยกเลิกโดยพระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ซึ่งกรมการประกันภัยรับผิดชอบในการบริหารจัดการอยู่ในปัจจุบัน ต่อมารัฐบาลเห็นว่า กรมการประกันประกันภัยมีภารกิจในการกำกับดูแลธุรกิจประกันภัยอยู่แล้ว โดยเฉพาะธุรกิจประกันวินาศภัยตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ซึ่งมีการกำกับดูแลการรับประกันภัยรถ ภาคสมัครใจ (VOLUNTARY INSURANCE)

อยู่ก่อนแล้ว รัฐบาลจึงได้มอบหมายภารกิจในการกำกับดูแลและการบริหารจัดการเกี่ยวกับการประกันภัยรถภาคบังคับ (COMPULSORY INSURANCE) ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ให้อยู่ในความรับผิดชอบด้วย โดยได้บัญญัติให้คำนิยามว่า "นายทะเบียน" หมายความว่า อธิบดีกรมการประกันภัย หรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการประกันภัยมอบหมาย¹⁷ และบัญญัติให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์เป็นผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้¹⁸ และกฎหมายฉบับนี้ยังได้บัญญัติเชื่อมโยงเพื่อให้เกิดอำนาจ เพื่อให้ผู้บังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายในส่วนของกรมการประกันภัยดำเนินการไปได้ โดยได้มีการบัญญัติเชื่อมโยงกับพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 กล่าวคือตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้ให้คำนิยามไว้ว่า "บริษัท" หมายความว่า บริษัทตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประเภทประกันภัยรถ¹⁹ และได้บัญญัติให้เจ้าของรถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยกับบริษัท²⁰ ซึ่งจากคำนิยามของคำว่าบริษัทดังกล่าว ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งเป็นบริษัทที่กำหนดให้เป็นผู้รับประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมายดังกล่าวนี้ก็คือบริษัทประกันวินาศภัยที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประเภทประกันภัยรถตามพระราชบัญญัติวินาศภัย พ.ศ. 2535 ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบและการกำกับดูแลการบริหารจัดการให้เป็นไปตามกฎหมายของกรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์แต่เดิมอยู่แล้ว การบริหารจัดการและการบังคับปฏิบัติให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัยในส่วนของกรมการประกันภัยรถภาคสมัครใจ (VOLUNTARY INSURANCE) กรมการประกันภัยไม่มีปัญหาในส่วนนี้เนื่องจากมาตรการต่าง ๆ ได้นำหลักเกณฑ์ของการประกันวินาศภัยมาบริหารจัดการ ซึ่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ได้วางหลักเกณฑ์วิธีการในการบริหารจัดการในส่วนของการประกันวินาศภัยไว้เป็นอย่างดีแล้ว ซึ่งภารกิจดังกล่าวจะแตกต่างจากมาตรการในการกำกับดูแลและการบริหารจัดการตามหลักการประกันภัยรถภาคบังคับ (COMPULSORY INSURANCE) ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 คือจะต้องนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับ เพื่อบริหารจัดการตามเจตนารมณ์ของ

¹⁷ เรื่องเดิม มาตรา 4

¹⁸ เรื่องเดิม มาตรา 5

¹⁹ เรื่องเดิม มาตรา 4

²⁰ เรื่องเดิม มาตรา 7

กฎหมาย มิใช่ตามความสมัครใจของเจ้าของรถหรือผู้ที่มีรถไว้เพื่อใช้ ดังเช่นการประกันภัยรถภาคสมัครใจ (VOLUNTARY INSURANCE) ดังนั้น จำเป็นต้องมีมาตรการตามกฎหมายในการนำรถเข้าสู่ระบบที่ดีและเหมาะสม เพื่อให้หน่วยงานที่บริหารจัดการและบังคับปฏิบัติตามกฎหมายฉบับนี้คือ กรมการประกันภัยได้ใช้มาตรการในการนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถเพื่อการนำรถเข้าสู่ระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ แต่จากสภาพของข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นจากข้อมูลของปริมาณรถที่จดทะเบียนกับปริมาณที่เข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับจากสภาพปัญหาในบทที่ 1 ปรากฏว่ามีจำนวนรถที่จัดทำประกันภัยเพียงประมาณร้อยละ 45 เท่านั้น แสดงว่ายังมีจำนวนรถอีกประมาณร้อยละ 55 ที่ไม่เข้าสู่ระบบ คือไม่จัดทำประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมาย จากเหตุการณ์ดังกล่าวที่เกิดขึ้นส่งผลต่อการบังคับใช้กฎหมายของรัฐที่ไม่อาจเป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายได้ ทำให้ประชาชนไม่ได้รับประโยชน์จากกฎหมายฉบับนี้ได้อย่างเต็มที่ จากปัญหาการไม่เข้าสู่ระบบของรถ คือ เจ้าของรถไม่ยอมจัดทำประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมายที่เกิดขึ้นนี้ เกิดจากความบกพร่องของมาตรการในการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถ หรือความไม่เหมาะสมของมาตราตามกฎหมายในการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถ ซึ่งกรมการประกันภัยในฐานะหน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบกฎหมายฉบับนี้จึงปฏิเสธความรับผิดชอบดังกล่าวไม่ได้ ซึ่งเมื่อได้ศึกษาวิเคราะห์อำนาจหน้าที่ของกรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ ในการกำกับดูแลและบริหารจัดการตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยละเอียดแล้วเห็นได้ว่ามาตรการในการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถเพื่อการนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมายในส่วน of กรมการประกันภัย ในฐานะหน่วยงานที่รับผิดชอบกฎหมายฉบับนี้ไม่มีประสิทธิภาพและเป็นรูปธรรม แต่มีเพียงบางมาตรการที่กรมการประกันภัยเป็นผู้ดำเนินการ คือ การควบคุมและตรวจสอบการใช้เครื่องหมายแสดงการจัดทำประกันภัยที่กรมการประกันภัยจัดทำและมอบให้บริษัทประกันภัย เพื่อมอบต่อให้กับผู้ทำประกันภัยกับบริษัทอีกทอดหนึ่ง ซึ่งไม่มีประสิทธิภาพต่อมาตรการในการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถ เพื่อนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับแต่อย่างใด และในส่วนกรณีของเครื่องหมายแสดงการจัดทำประกันภัยจะได้ศึกษาวิเคราะห์โดยละเอียดในหัวข้อต่อไป ซึ่งมาตรการในการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถ เพื่อนำเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับอย่างมีประสิทธิภาพได้นั้น จำเป็นจะต้องเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการบริหารจัดการเกี่ยวกับรถและควบคุมทางทะเบียนของรถโดยตรงเป็นผู้ดำเนินการ แต่กรมการประกันภัยเป็นหน่วยงานที่รัฐมอบให้รับผิดชอบกฎหมาย

ฉบับนี้ แต่ไม่มีบทบัญญัติ หรือมาตรการใดที่เชื่อมโยงหรือเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการ และการควบคุมทางทะเบียนของรถแต่อย่างใด ซึ่งจะแตกต่างจากมาตรการในการบริหารจัดการ และการกำกับดูแลเกี่ยวกับธุรกิจประกันภัยทั้งการประกันชีวิต และประกันวินาศภัย ซึ่งกรมการประกันภัยมีมาตรการในการเชื่อมโยงของกฎหมายไว้เป็นอย่างดีตามพระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 จึงไม่มีปัญหาเกี่ยวกับการตรวจสอบธุรกิจประกันภัย เมื่อเป็นเช่นนี้กรมการประกันภัยซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบกฎหมายฉบับนี้ จึงไม่อาจมีมาตรการในการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยภาคบังคับของรถ อย่างเป็นรูปธรรม และมีประสิทธิภาพได้ เนื่องจากอำนาจหน้าที่ของกรมการประกันภัยไม่มีอำนาจหน้าที่ในการควบคุมและกำกับดูแลเกี่ยวกับรถยนต์โดยตรง และไม่ใช่อำนาจหน้าที่ของกรมการประกันภัย ตามที่กฎหมายกำหนดด้วย จึงเป็นปัญหาต่อการตรวจสอบและนำรถเข้าสู่ระบบ อย่างเช่นที่ดำเนินอยู่ในปัจจุบัน และมีแนวโน้มว่าปริมาณของรถที่ไม่จัดทำประกันภัยภาคบังคับเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง นั้นหมายความว่าหากไม่เร่งปรับปรุงแก้ไขปัญหาของมาตรการในการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถให้มีประสิทธิภาพและเหมาะสมสอดคล้องกับความเป็นจริงในทางปฏิบัติก็จะส่งผลให้รถเข้าสู่ระบบน้อยลงอีก จากปัญหาดังกล่าว ปัจจุบันกรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ได้พยายามแก้ปัญหา โดยได้มีนโยบายในการรณรงค์ให้ประชาชนผู้ต้องมีหน้าที่ในการจัดทำประกันภัยตามกฎหมาย ไปจัดทำประกันภัยให้ถูกต้องตามกฎหมาย เพื่อนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับ ซึ่งขอยกตัวอย่างการดำเนินงานของกรมการประกันภัยดังกล่าว คือ

1. โครงการการประชาสัมพันธ์ ตามสื่อต่างๆ เช่น หนังสือพิมพ์ วิทยุโทรทัศน์ และจัดทำแผ่นป้ายโฆษณา ซึ่งติดกันทั่วไป เช่น แผ่นป้ายโฆษณา มีข้อความ ว่า “เจอเป็นจับ ปรับเป็นหมื่น” จะเห็นได้ว่าการดำเนินงานดังกล่าวได้ใช้งบประมาณในการดำเนินงานเป็นจำนวนมาก ซึ่งเป็นการไม่คุ้มค่ากับการบังคับใช้กฎหมายและเสียงบประมาณโดยไม่จำเป็น และโดยเฉพาะถ้อยคำที่ใช้ในแผ่นป้ายโฆษณาว่า “เจอเป็นจับ ปรับเป็นหมื่น” ดูเหมือนกับว่าประชาชนผู้ไม่ทำประกันภัยรถเป็นเช่นผู้ร้ายสำคัญที่รัฐต้องการตัว ทำให้ประชาชนเกิดความรู้สึกที่ไม่ดีต่อองค์กรภาครัฐถึงวิธีการบังคับใช้กฎหมายโดยรัฐเองมิได้ศึกษาวิเคราะห์ว่าปัญหาของการบังคับใช้กฎหมายที่แท้จริงอยู่ตรงไหน

2. โครงการตรวจจับ โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2544 เป็นต้นไปกรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ ได้ขอความร่วมมือให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้ดำเนินการกวาดค้น

จับกุมประชาชนที่ไม่ได้จัดทำประกันภัยทั่วทั้งประเทศ โดยเสนอให้รางวัลนำจับต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจสูงถึงร้อยละ 95 ของค่าปรับ ซึ่งจากการติดตามผลการดำเนินงานที่ผ่านมา จากหนังสือพิมพ์หลายฉบับจากการตรวจสอบในพื้นที่ต่าง ๆ ปรากฏว่าไม่อาจแก้ปัญหานานาจรดเข้าสู่ระบบได้ และเจ้าหน้าที่ตำรวจเองต้องอยู่ในพื้นที่ การเข้มงวดก็อาจทำได้ไม่เต็มที่เท่าที่ควร ซึ่งมีบทเรียนจากพื้นที่ภาคใต้ เพียงแค่เข้มงวดเรื่องใบอนุญาตขับขี่ การจ่อครดในที่ห้ามจอด เจ้าหน้าที่ตำรวจได้ใช้มาตรการเข้มงวดโดยทำการจับกุมและปรับ ปรากฏผลตามมาก็คือ เกิดปัญหาการจลาจลชาวบ้านบุกเผาสถานีตำรวจ ซึ่งเป็นบทเรียนที่ต้องมีการปรับปรุงแก้ไขการใช้มาตรการทางกฎหมายของรัฐที่เหมาะสม ที่สำคัญรัฐต้องคำนึงถึงกระบวนการและการบริหารจัดการกฎหมายด้วยการดำเนินการดังกล่าวนี้ กรมการประกันภัยยังได้ให้เจ้าหน้าที่ของกรมการประกันภัยร่วมปฏิบัติงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในการดำเนินการตามด่านตรวจด้วย ซึ่งอาจเป็นปัญหาในการปฏิบัติงานประกอกับอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายของกรมการประกันภัยด้วย สำหรับกรมการประกันภัยนั้น จะเห็นได้ว่าโดยเจตนารมณ์ของกฎหมายที่รับผิดชอบ คือการกำกับดูแลธุรกิจประกันภัย การดูแลการจัดการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ผู้ประสบภัยและคุ้มครองสิทธิประโยชน์ของประชาชนให้เป็นไปตามกฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ และดูแลผู้ประกอบการธุรกิจประกันภัยให้เกิดความมั่นคงรวมทั้งการศึกษาพัฒนาธุรกิจประกันภัย ซึ่งจะอยู่ในกรอบอำนาจหน้าที่ของกรมการประกันภัยตามที่กฎหมายกำหนด ส่วนกรณีการร่วมด่านตรวจน่าจะเป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่มีอำนาจตามกฎหมายเฉพาะและไม่ใช่งานแก้ปัญหาดังกล่าว

ซึ่งจากตัวอย่างการดำเนินงานของกรมการประกันภัยทั้ง 2 กรณี เพื่อแก้ปัญหานานาจรดเป็นมาตรการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถเพื่อนำรถเข้าสู่ระบบที่กล่าวข้างต้น เห็นได้ว่ามิใช่เป็นมาตรการทางกฎหมายโดยตรงในการนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมาย แต่เป็นมาตรการของการแก้ปัญหาที่ปลายเหตุและไม่เป็นรูปธรรม ซึ่งควรที่จะมีการศึกษาและแก้ไขสาเหตุของปัญหา โดยมีมาตรการตามกฎหมายในการตรวจสอบเพื่อนำรถเข้าสู่ระบบที่เหมาะสม เพื่อนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับได้อย่างมีประสิทธิภาพมากกว่าการแก้ปัญหาด้วยวิธีการดังกล่าวที่ไม่มีประสิทธิภาพและไม่เป็นรูปธรรม ทำให้ไม่อาจแก้ปัญหานานาจรดไม่เข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับของรถได้

ซึ่งเปรียบเทียบในกรณีของประเทศญี่ปุ่น ตามพระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ หรือ Automobile Liability Security Law 1955 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กับการประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ตามกฎหมาย หน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ กระทรวงคมนาคม (Ministry of transportation) เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ควบคุมและกำกับดูแลการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามพระราชบัญญัตินี้ เนื่องจากกระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่ในการบริหารจัดการ โดยตรงเกี่ยวกับรถ และมาตรการควบคุมทางทะเบียนของรถ ซึ่งตามเจตนารมณ์ของกฎหมายการประกันภัยรถภาคบังคับ (COMPULSORY INSURANCE) จำเป็นต้องนำรถเข้าระบบเพื่อมาบริหารจัดการตามกฎหมายได้ทั้งหมด และต้องมีมาตรการเกี่ยวกับระบบการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถอย่างมีประสิทธิภาพในประเทศไทย ญี่ปุ่น จึงมอบให้กระทรวงคมนาคมเป็นผู้รับผิดชอบเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับ ซึ่งประสบความสำเร็จในการนำรถเข้าสู่ระบบ โดยมีกระทรวงการคลัง (Ministry of Finance) เป็นผู้กำกับดูแลธุรกิจประกันภัย เป็นผู้กำหนดสาระสำคัญของการประกันภัยรถภาคบังคับ เช่น การเห็นชอบอัตราเบี้ยประกันภัย การกำหนดทุนประกันภัย เป็นต้น²¹

(3) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ การที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องกับปัญหาการเข้าสู่ระบบของรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในส่วนที่เกี่ยวกับการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถ เนื่องจากตามมาตรการของกฎหมายดังกล่าวมีบทกำหนดโทษที่เป็นโทษทางอาญา คือ โทษจำคุก และโทษปรับ ซึ่งเป็นโทษตามประมวลกฎหมายอาญา²² เช่น เจ้าของรถผู้ใดไม่จัดทำประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมายต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท²³ หรือผู้ใดปลอมเครื่องหมายการจัดทำประกันภัยต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หกเดือนถึงห้าปี และปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นถึงหนึ่งแสนบาท²⁴ ดังนั้น ถ้ามีกรณีฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าวเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายที่มีโทษทางอาญาจะต้องถูกดำเนินคดีทางอาญา ซึ่งกรณีที่มีโทษปรับสถานเดียว ให้นายทะเบียนเปรียบเทียบปรับได้ และเมื่อได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่เปรียบเทียบปรับแล้วให้ถือว่าคดีเลิกกัน ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณา

²¹ การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศไทย” สรุปการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับประเทศไทย” ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี ประเทศไต้หวัน และสรุปคำถาม คำตอบ ประเทศที่ได้ไปดูงานเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ 17-23 มกราคม 2538 (พิมพ์คิด), หน้า 13. และไกรวิน สารวิจิตร “กฎหมายการประกันภัยบุคคลที่สามของประเทศไทย” วารสารนิติศาสตร์

²² ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 18

²³ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 37

²⁴ เรื่องเดิม มาตรา 41

ความอาญา²⁵ กรณีโทษปรับสถานเดียวอาจดำเนินการเปรียบเทียบปรับได้ โดยกรมการประกันภัยแต่ก็ไม่ได้ตัดอำนาจของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ แต่ถ้าเป็นกรณีที่มีโทษจำคุกด้วยจะต้องผ่านการดำเนินการของสำนักงานตำรวจแห่งชาติทุกกรณี

เนื่องจาก สำนักงานตำรวจแห่งชาติมีอำนาจหน้าที่เป็นหน่วยงานกลางในการดำเนินการกระบวนการคดีอาญาหรือกฎหมายที่มีโทษทางอาญาในเบื้องต้นและมีหน้าที่สำหรับกฎหมายทุกฉบับที่มีโทษทางอาญาจึงไม่อาจที่จะให้เจ้าหน้าที่ตำรวจเลือกปฏิบัติเป็นกรณีพิเศษ เพื่อสำหรับมาตรการของกฎหมายฉบับใดฉบับหนึ่งโดยเฉพาะได้ และภาระหน้าที่ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติก็ยังมีภาระต่อการรักษาความสงบเรียบร้อยและระวังป้องกันภัยให้กับสังคมอีกหลายด้านด้วยกัน และการที่กรมการประกันภัยได้ขอร่วมมือสำนักงานตำรวจแห่งชาติให้ช่วยตรวจจับและตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถ โดยเสนอให้รางวัลในการจับถึงร้อยละ 95 ของค่าปรับนั้น ไม่ใช่มาตรการในการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถอย่างเป็นรูปธรรมที่ชัดเจน ที่จะทำให้อุตสาหกรรมประกันภัยภาคบังคับได้อย่างมีประสิทธิภาพได้ เนื่องจากโดยปกติสำนักงานตำรวจแห่งชาติถึงแม้กรมการประกันภัยไม่ขอความร่วมมือหรือเสนอรางวัลนำจับอย่างสูงเพื่อจูงใจ เจ้าพนักงานตำรวจก็มีหน้าที่ในการดำเนินการกับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายทุกฉบับอยู่แล้ว จึงเห็นได้ว่าสำนักงานตำรวจแห่งชาติแม้จะเป็นอีกหน่วยงานหนึ่งที่เกี่ยวข้องในการบังคับปฏิบัติให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 แต่ในการที่จะมอบภาระให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นผู้ตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถเป็นการเฉพาะ เพื่อนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับอย่างมีประสิทธิภาพย่อมไม่อาจเป็นไปได้อย่างแน่นอน เพราะภาระดังกล่าวนี้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการกฎหมายที่ดูแลกฎหมายเฉพาะนั้นต้องเป็นผู้แก้ปัญหาและมีมาตรการที่เหมาะสม เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการบังคับใช้ตามกฎหมายฉบับนี้คือ กรมการประกันภัย และกรมการขนส่งทางบก ซึ่งเป็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรง สำนักงานตำรวจแห่งชาติจึงเปรียบเสมือนมาตรการเสริมในการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถ เพื่อนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับเป็นการทั่วไปเท่านั้น

ปัญหาตาม 4.1.2.1 ดังกล่าวข้างต้น ผู้เขียนเห็นว่ามีความเป็นไปได้ที่จะแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยกำหนดให้กรมการขนส่งทางบกตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถให้รวมถึงการชำระภาษีของรถประจำปีด้วย ซึ่งจะได้อีกกล่าวในข้อเสนอแนะในบทต่อไป

²⁵ เรื่องเดิม มาตรา 46

4.1.2.2 ปัญหาเกี่ยวกับเครื่องหมายการจัดทำประกันภัย

ตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เพื่อให้ระบบการประกันภัยภาคบังคับ (COMPULSORY INSURANCE) มีการบริหารจัดการกฎหมายโดยมีข้อมูลที่ถูกต้องอย่างแน่นอนและเป็นระบบ จึงจำเป็นต้องมีมาตรการตามกฎหมาย เพื่อผลในการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยภาคบังคับของรถ คือมีเจตนาเพื่อประสิทธิภาพในการนำรถเข้าสู่ระบบได้ทั้งหมด ซึ่งแม้จะมีมาตรการตรวจสอบทางทะเบียนโดยกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม และสำนักงานตำรวจแห่งชาติดังที่ได้กล่าวมาแล้ว กฎหมายฉบับนี้ยังมีมาตรการเกี่ยวกับการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถ เพื่อเจตนาให้รถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับอีกมาตรการหนึ่ง โดยเครื่องหมายแสดงว่ามีการประกันภัยความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถ คือ รถที่ได้จัดทำประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมายนี้แล้วจะได้รับเครื่องหมายเพื่อติดแสดงไว้ที่รถว่ามีการจัดทำประกันภัยความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถเรียบร้อยแล้วในทางกลับกันหากรถคันใดไม่มีเครื่องหมาย หรือมีแต่ไม่ติดแสดงเครื่องหมาย แสดงว่ารถคันนั้นไม่ได้จัดทำประกันภัยความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถ เป็นการฝ่าฝืนกฎหมายและมีโทษทางอาญาตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ด้วย ซึ่งมีกระบวนการตามที่กฎหมายบัญญัติไว้เป็นมาตรการเกี่ยวกับระบบตรวจสอบโดย "เครื่องหมาย" กล่าวคือ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ให้คำนิยามของคำว่าเครื่องหมายไว้คือ "เครื่องหมาย" หมายความว่า เครื่องหมายแสดงว่ามีการประกันภัยความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถ²⁶ ซึ่งได้กำหนดให้นายทะเบียนจัดทำเครื่องหมายส่งให้บริษัทประกันภัยเพื่อส่งมอบแก่เจ้าของรถที่ได้มีการทำประกันความเสียหายแล้ว และเจ้าของรถต้องติดเครื่องหมายไว้ที่รถ²⁷ ลักษณะของเครื่องหมายและวิธีการติดเครื่องหมายให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง²⁸ กรณีเจ้าของรถบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยก่อนครบกำหนดไม่ว่าด้วยเหตุใด บริษัทต้องแจ้งบอกเลิกต่อนายทะเบียน และเจ้าของรถต้องส่งคืนเครื่องหมายให้แก่นายทะเบียนหรือทำให้เครื่องหมายนั้นใช้ต่อไปไม่ได้²⁹ การแจ้งบอกเลิกและส่งคืนเครื่องหมาย หรือการทำให้เครื่องหมายนั้นใช้ต่อไปไม่ได้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่

²⁶ เรื่องเดิม มาตรา 4

²⁷ เรื่องเดิม มาตรา 12

²⁸ กฎกระทรวง ฉบับที่ 17 (พ.ศ. 2543) ออกตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

²⁹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 13

กำหนดในกฎกระทรวง³⁰ ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท³¹ ผู้ใดปลอมเครื่องหมายต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หกเดือนถึงห้าปี และปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นถึงหนึ่งแสนบาท³² เจ้าของรถผู้ใดติดเครื่องหมายหรือแสดงเครื่องหมายที่ต้องส่งคืนต่อนายทะเบียนต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท³³

ตามบทบัญญัติที่มีมาตรการเกี่ยวกับเครื่องหมายแสดงว่ามีการประกันภัยความเสียหายตามกฎหมายดังกล่าวเห็นได้ว่าผู้จัดทำเครื่องหมาย คือ นายทะเบียน (กรมการประกันภัย) เป็นผู้จัดทำแล้วส่งให้บริษัทประกันภัย เพื่อมอบให้แก่เจ้าของรถที่ได้มีการทำประกันภัยความเสียหายกับบริษัทอีกทอดหนึ่ง และกำหนดให้เจ้าของรถติดเครื่องหมายแสดงการทำประกันภัยไว้ที่รถตามที่นายทะเบียนกำหนด ซึ่งนับแต่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีผลบังคับใช้จนถึงปัจจุบัน กระบวนการบริหารจัดการเกี่ยวกับเครื่องหมายแสดงการจัดทำ มีการประกันภัยภาคบังคับโดยกรมการประกันภัยได้เกิดปัญหาในระบบของการควบคุมและตรวจสอบอย่างมาก แม้จะไม่มีกรณีสนใจในประเด็นปัญหาของเครื่องหมายการทำประกันภัยนี้มากนัก แต่ปัญหาดังกล่าวได้ส่งผลกระทบต่อการนำรถเข้าสู่ระบบประกันภัยภาคบังคับโดยตรง เนื่องจากมาตรการที่จะใช้เครื่องหมายเพื่อเป็นมาตรการในการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถ เพื่อนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับดังกล่าวไม่อาจมีประสิทธิภาพได้โดยมีปัญหาละเอียดต่อไปนี้

(1) เครื่องหมายแสดงการจัดทำประกันภัยดังกล่าว กฎหมายกำหนดให้หน่วยงานของรัฐ คือ กรมการประกันภัย เป็นหน่วยงานที่จัดทำและมอบให้บริษัทประกันภัยเพื่อส่งมอบต่อผู้เอาประกันภัย และรับคืนเมื่อเลิกใช้ เครื่องหมายดังกล่าวจึงได้ถูกจัดทำขึ้นก่อนหน้าที่จะมีการจัดทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัยในแต่ละปีและให้บริษัทประกันภัยมาขอรับไปจากกรมการประกันภัย ปัญหาที่จะเกิดขึ้นก็คือ เมื่อบริษัทได้รับเครื่องหมายไปแล้วจะแจกจ่ายไปยังตัวแทนนายหน้าของบริษัทประกันภัยทั้งหลาย ในการดำเนินงานของบริษัทมิได้มีระบบการควบคุมการใช้และการเลิกใช้เครื่องหมายให้เพียงพอทำให้ไม่สามารถควบคุมการใช้ที่ถูกต้องได้ ประกอบกับได้มีการทุจริตในการใช้เครื่องหมายที่เอื้อประโยชน์ต่อกันระหว่างบริษัทประกันภัย

³⁰ กฎกระทรวง ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2535) ออกตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

³¹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 40

³² เรื่องเดิม มาตรา 41

³³ เรื่องเดิม มาตรา 43

กับตัวแทนและนายหน้าประกันภัย ซึ่งในแต่ละปีบริษัทจะต้องทำรายงานการใช้เครื่องหมายต่อกรรมการประกันภัย ปรากฏว่าปริมาณของเครื่องหมายที่ใช้ไปกับปริมาณที่ต้องส่งคืนต่อกรรมการประกันภัยไม่สัมพันธ์กัน ซึ่งบริษัทได้ให้เหตุผลว่าเกิดการสูญหายทำให้ในแต่ละปีจะมีปริมาณของเครื่องหมายสูญหายเป็นจำนวนมาก กรรมการประกันภัยได้ให้บริษัทแจ้งความต่อพนักงานสอบสวนเพื่อเป็นหลักฐานประกอบการรายงานของบริษัทดังกล่าวและไม่อาจจะแก้ปัญหาดังกล่าวได้ ซึ่งเคยปรากฏว่ามีการเกิดอุบัติเหตุของรถแต่บริษัทประกันภัยที่ระบุในเครื่องหมายได้ปฏิเสธการชดเชยค่าสินไหมทดแทน โดยอ้างว่าเครื่องหมายดังกล่าวเป็นเครื่องหมายที่สูญหายไปแล้วจึงไม่ใช่เครื่องหมายที่บริษัทออกให้ ทำให้บริษัทหลุดพ้นจากความรับผิดชอบดังกล่าว ทั้งที่ประชาชนผู้ประสบภัยไม่รู้เรื่องเกี่ยวกับการกระทำที่ไม่ถูกต้องนั้นด้วยเลย กรณีตามปัญหาดังกล่าว กรรมการประกันภัยจึงไม่อาจตรวจสอบการใช้เครื่องหมายของบริษัทประกันภัยได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้ไม่อาจที่จะใช้มาตรการของเครื่องหมาย เพื่อเป็นระบบการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถได้ และเป็นผลทำให้กรรมการประกันภัยไม่อาจควบคุมและตรวจสอบการรับประกันภัยรถภาคบังคับ (COMPULSORY INSURANCE) ของบริษัทประกันภัยได้อย่างมีประสิทธิภาพส่งผลกระทบต่อการบริหารจัดการกฎหมายของกรรมการประกันภัย เนื่องจากไม่มีระบบข้อมูลที่ชัดเจนในการดำเนินการบริหารกฎหมายและกำหนดมาตรการต่าง ๆ ให้เกิดความเหมาะสมได้ เช่น การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย อัตราค่าสินไหมทดแทน อัตราค่าใช้จ่ายของบริษัทประกันภัย เป็นต้น

(2) การจัดพิมพ์เครื่องหมายดังกล่าวต้องใช้งบประมาณเป็นจำนวนมาก เนื่องจากค่าจัดพิมพ์มีราคาสูงเพราะต้องใช้รูปแบบพิเศษที่ป้องกันการปลอมแปลง สำหรับค่าจัดพิมพ์นี้มีงบประมาณที่ใช้เป็นเบี้ยประกันภัยรถภาคบังคับรวมอยู่ด้วย จะส่งผลกระทบต่อข้อกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยภาคบังคับที่จะต้องสูงขึ้นเพราะมีค่าใช้จ่ายส่วนนี้เป็นภาระอยู่ด้วย ทำให้ส่งผลกระทบต่อประชาชนที่ต้องรับภาระในการจ่ายเบี้ยประกันภัยเพิ่มขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

(3) มีการมีการปลอมแปลงเครื่องหมาย เช่น ถ่ายเอกสาร (เป็นแบบสี) หรือใช้เครื่องหมายที่หมดอายุแล้ว หรือเครื่องหมายที่ยกเลิกแล้วติดแสดงไว้ที่รถ ถ้าไม่สังเกตหรือตรวจสอบอย่างชัดเจน ก็ทำให้ผู้มีหน้าที่ตรวจสอบเข้าใจว่ารถดังกล่าวได้มีการจัดทำประกันภัยเรียบร้อยแล้ว เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นจึงทราบว่ารถคันดังกล่าวไม่มีการทำประกันภัย จากการดำเนินงานโดยไม่สุจริตของเจ้าของรถหรือบุคคลที่กระทำดังกล่าว ทำให้เป็นช่องทางหลีกเลี่ยงการจัดให้มีการประกันภัยภาคบังคับ เมื่อไม่เกิดเหตุก็รอดตัวไป สังคมก็ไม่เดือดร้อน แต่เมื่อเกิดเหตุขึ้นเมื่อใด ทำให้ผู้เสียหายและสังคมต้องเดือดร้อนตามไปด้วย ซึ่งในปี 2545 กรรมการ

ประกันภัยได้จัดทำเครื่องหมายและได้แนะนำถึงวิธีดูเครื่องหมายสำหรับการรับประกันภัยรถภาคบังคับ สำหรับปี 2545 โดยออกคำแนะนำตามสื่อต่างๆ ว่าหากผู้เอาประกันภัยเมื่อได้รับเครื่องหมายจากบริษัทประกันภัย หรือตัวแทนนายหน้าประกันภัย ถ้าไม่แน่ใจว่าเครื่องหมายที่ได้รับจะเป็นเครื่องหมายปลอมหรือไม่ ให้ตรวจสอบอย่างละเอียดโดยมีวิธีการดูและสัมผัสเครื่องหมายที่เป็นฉบับจริงในเบื้องต้นดังนี้

1. คุลายน้ำในเนื้อกระดาษ โดยวิธีขูดกับแสงแดดหรือที่มีแสงสว่าง จะเห็นภาพพระวิษณุกรรม (สัญลักษณ์กระทรวงพาณิชย์) ในเนื้อกระดาษ
2. เนื้อกระดาษมีเส้นใยใหม่ ถ้าเป็นเครื่องหมายฉบับจริงจะสามารถสะกิดเส้นใยใหม่ออกจากเนื้อกระดาษได้
3. เนื้อกระดาษจะมีปฏิกิริยากับน้ำยาลบหมึกหรือสารเคมี โดยจะเปลี่ยนสีไปหากโดนน้ำยาลบหมึกหรือสารเคมี
4. การพิมพ์ด้วยแถบอักษรสามมิติ หากนำเครื่องหมายฉบับจริงไปถ่ายเอกสารจะปรากฏดังนี้
 - ถ่ายเอกสาร ขาว-ดำ จะปรากฏคำว่า "ปลอม" มองเห็นได้
 - ถ่ายเอกสารสี จะปรากฏสีหลาย ๆ สี เลอะทั้งแถบ
5. มีวัสดุแววแสง (โฮโลแกรม) หกเหลี่ยมภาพที่มองเห็นจะเป็น
 - ภาพ 2 มิติ เป็นภาพพระวิษณุกรรม
 - ภาพ 2 มิติ เป็นภาพตัวเลข 2 ตัวท้ายปีพุทธศักราชที่สิ้นสุดความคุ้มครองของเครื่องหมายและเมื่อขยับและมองด้วยมุมที่ต่างกันลายเส้นจะเป็นลักษณะที่เคลื่อนไหวได้
6. มีเลข 2546 สลับสี ที่มองเห็นได้ชัดเจนเป็นตัวเลขปีพุทธศักราชที่สิ้นสุดความคุ้มครองของเครื่องหมาย ลักษณะการพิมพ์ด้วยระบบเส้นนูนสลับสี (Intaglio) สามารถสัมผัสได้และมีลักษณะเช่นเดียวกันกับการสัมผัสที่ตัวเลขราคาของ "ธนบัตรรัฐบาลไทย"

จากการมีมาตรการในการจัดพิมพ์เครื่องหมายเพื่อนำการปลอมแปลงดังกล่าว เห็นว่าเป็นการแก้ปัญหาที่ปลายเหตุอีกเช่นกันและส่งผลให้ต้องเพิ่มงบประมาณจำนวนมากในการจ่ายเป็นค่ากระดาษ และวิธเทคนิคของการจัดพิมพ์ ซึ่งการดำเนินงานดังกล่าวไม่ได้ช่วยแก้ปัญหาของการควบคุมและการตรวจสอบการใช้เครื่องหมายให้มีประสิทธิภาพแต่อย่างใด จึงไม่อาจนำมาเป็นมาตรการในการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถอย่างมีประสิทธิภาพได้ ทำให้ไม่อาจแก้ปัญหาในการนำรถเข้าระบบการประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมายได้

ปัญหาตาม 4.1.2.2 ดังกล่าวข้างต้น ผู้เขียนเห็นว่ามีแนวทางแก้ไขปัญหาโดยกำหนดให้การบริหารจัดการและกำกับดูแลเครื่องหมายแสดงการทำประกันภัยให้อยู่ในความรับผิดชอบของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งจะได้กล่าวในข้อเสนอแนะในบทต่อไป

4.1.2.3 ปัญหาที่เกี่ยวกับระยะเวลาของการทำประกันภัย

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้มีมาตรการในการกำหนดให้ผู้เป็นเจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันไว้กับบริษัท³⁴ จากมาตรการดังกล่าว กฎหมายบังคับให้ประชาชนผู้เป็นเจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยไม่ได้มีการกำหนดระยะเวลาเอาประกันภัยเข้ามาเป็นเงื่อนไขแต่อย่างใด เพียงแต่กำหนดให้ผู้เป็นเจ้าของรถจะต้องทำประกันภัยเพื่อไม่ให้ฝ่าฝืนกฎหมายเท่านั้น จึงเห็นได้ว่าระยะเวลาของการเอาประกันภัยไม่ได้นำมาใช้ประโยชน์ให้สัมพันธ์กับมาตรการในการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถหรือเสริมประสิทธิภาพต่อระบบการตรวจสอบแต่อย่างใด โดยเฉพาะมาตรการในการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถที่มีผลต่อการเข้าระบบของรถที่สำคัญยิ่งคือ การตรวจสอบทางระบบควบคุมทางทะเบียนที่กฎหมายฉบับนี้ได้มีมาตรการไว้คือ ในการรับจดทะเบียนรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกให้นายทะเบียนตามกฎหมายดังกล่าวคือ กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ตรวจสอบการได้จัดให้มีประกันความเสียหายก่อนจะรับจดทะเบียน³⁵ ซึ่งความไม่สัมพันธ์กันของระยะเวลาการเอาประกันภัยกับระยะเวลาการควบคุมทางทะเบียนรถดังกล่าว ก่อให้เกิดปัญหาต่อการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถที่มีผลต่อการไม่เข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับของรถ โดยมีปัญหาดังนี้

(1) ระยะเวลาการเอาประกันภัยกับระยะเวลาการจดทะเบียนของรถ มิใช่เป็นวันเดียวกัน หรือผลของการจดทะเบียนซึ่งจะต้องครบรอบปีของการชำระภาษีรถประจำปีในปีต่อไป มิใช่เป็นระยะเวลาเดียวกัน ทำให้การชำระภาษีรถในปีต่อไปกับระยะเวลาการเอาประกันภัยมีระยะเวลาไม่ตรงกัน ทำให้เกิดช่องว่างของการจัดทำประกันภัยภาคบังคับ หากเจ้าของรถไม่จัดทำประกันภัยในช่วงเวลาดังกล่าวก็จะทำให้รถคันนั้นไม่เข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับ

³⁴ เรื่องเดิม มาตรา 7

³⁵ เรื่องเดิม มาตรา 19

(2) ระยะเวลาการชำระภาษีรถประจำปีกับระยะเวลาของการเอาประกันภัย มิใช่เป็นระยะเวลาเดียวกัน ทำให้การชำระภาษีรถกับการจัดทำประกันภัยเป็นคนละเวลาด้วยกัน จึงมีผลให้การชำระภาษีรถในปีต่อ ๆ ไปไม่ใช่เวลาเดียวกัน เมื่อระยะเวลาการเอาประกันภัยได้หมดลงก่อนถึงกำหนดการชำระภาษีรถประจำปี หากในระยะเวลาหลังจากหมดอายุการประกันภัยแล้ว เจ้าของรถไม่จัดทำประกันภัยก็จะทำให้ในช่วงระยะเวลาดังกล่าวไม่มีรถอยู่ในระบบการประกันภัยภาคบังคับเช่นเดียวกัน

อย่างไรก็ตาม จากการไม่ตรงกันของระยะเวลาการจัดทำประกันภัยกับระยะเวลาของการจดทะเบียนรถและการชำระภาษีรถประจำปีดังกล่าวตาม (1) และ (2) หากเจ้าของรถได้จัดทำประกันภัยเพื่อการจดทะเบียนรถในครั้งแรกหรือในกรณีที่การดำเนินงานที่กรมการขนส่งถือเป็นการจดทะเบียน เพื่อให้กรมการขนส่งดำเนินการให้ในกรณีดังกล่าวเท่านั้น และหลังจากนั้น คือหลังจากจดทะเบียนในปีต่อไปก็จะเป็นการชำระภาษีประจำปีของรถ ตาม (1) หรือการชำระภาษีประจำปีของรถ ตาม (2) หากเจ้าของรถไม่ยอมจัดทำประกันภัย แต่ได้ไปชำระภาษีรถประจำปีต่อกรมการขนส่งทางบกก็สามารถที่จะดำเนินการได้อยู่แล้ว เนื่องจากกรมการขนส่งทางบกไม่อาจปฏิเสธการชำระภาษีรถประจำปีกับประชาชนได้ เพราะการชำระภาษีรถของประชาชนที่ชำระต่อรัฐถือเป็นหน้าที่ของประชาชนตามกฎหมายที่กรมการขนส่งทางบกดูแลอยู่ ทำให้กรมการขนส่งทางบกไม่อาจปฏิเสธหรือไม่รับชำระภาษีรถประจำปีของประชาชนได้ และกรมการขนส่งทางบกจะอ้างการไม่จัดทำประกันภัยภาคบังคับเป็นข้ออ้าง ไม่ยอมรับชำระภาษีรถประจำปีและต่อทะเบียนรถให้กับประชาชนก็ไม่ได้เช่นกัน เนื่องจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวได้กำหนดมาตรการไว้ว่าในการรับจดทะเบียนรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกให้นายทะเบียนตามกฎหมายดังกล่าวคือ กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ตรวจสอบการจัดให้มีประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมายก่อนรับจดทะเบียน³⁶ ซึ่งกรมการขนส่งทางบกได้กำหนดการจดทะเบียนของรถกับการชำระภาษีประจำปีของรถเป็นคนละประเภทกัน กรมการขนส่งทางบกจึงปฏิบัติเฉพาะการจดทะเบียนรถและการดำเนินการที่เป็นการจดทะเบียนรถเท่านั้น โดยไม่รวมถึงการชำระภาษีประจำปีของรถด้วย เนื่องจากไม่มีอำนาจและกฎหมายรองรับ จึงเห็นได้ว่าการชำระภาษีของรถในปีต่อ ๆ ไป แม้ไม่จัดทำประกันภัยก็สามารถชำระภาษีรถประจำปีได้ มาตรการดังกล่าวนี้ถึงแม้ระยะเวลาที่ไม่สัมพันธ์กัน เมื่อไม่จัดทำประกันภัยก็

³⁶ เรื่องเดิม มาตรา 19

สามารถชำระภาษีรถและต่อทะเบียนรถได้ จึงเห็นได้ว่าแม้จะนำระยะเวลาของการประกันภัยมาเป็นระบบการตรวจสอบด้วยในปัจจุบันก็ไม่ทำให้มีประสิทธิภาพในการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถได้ เนื่องจากมาตรการของกฎหมายในปัจจุบันยังไม่รองรับได้ จึงทำให้เกิดปัญหาการไม่เข้าสู่ระบบของรถดังกล่าว

เมื่อเปรียบเทียบกับมาตรการการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น ตามพระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดชอบของผู้ใช้รถยนต์ ตาม Automobile Liability Security Law³⁷ จะมีการออกใบรับรองของ CALI ให้ เมื่อนำรถไปจดทะเบียนครั้งแรกและนำรถไปตรวจสภาพตามกำหนดระยะเวลา โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบ (เรียกว่า “หน่วยตรวจสอบยานพาหนะ” ขึ้นอยู่กับกระทรวงคมนาคม) โดยใบรับรองนี้จะมีระยะเวลาประกันภัยที่ครอบคลุมถึงระยะเวลาที่จะต้องนำรถยนต์ไปตรวจสภาพในครั้งหน้า (มาตรา 9) ระบบนี้จึงถือเป็นระบบที่ดีที่สุดที่จะป้องกันมิให้นำรถยนต์ที่ไม่มีการประกันภัยถูกนำมาใช้ในทางถนนสาธารณะ และเพื่อให้แน่ใจว่ารถทุกคัน ซึ่งต้องผ่านการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด คือชำระภาษีรถยนต์จะต้องทำประกันภัยไว้ตามระบบ CALI ซึ่งช่วงระยะเวลาที่รถยนต์แต่ละชนิดจะต้องตรวจสอบสภาพครั้งต่อไปอาจแตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับชนิดของรถ เช่น รถยนต์นั่งส่วนบุคคลจะต้องทำการตรวจสอบสภาพภายในระยะเวลา 3 ปี นับจากวันที่จดทะเบียน ซึ่งในระยะเวลา ก่อนถึงเวลาต้องนำรถยนต์ไปตรวจสภาพในครั้งหน้า คือระยะเวลา 3 ปีดังกล่าว ก็จะมีระยะเวลาการเอาประกันภัยครอบคลุมตลอด 3 ปี และในครั้งต่อ ๆ ไปที่จะต้องตรวจสอบสภาพทุก ๆ 2 ปี คือการตรวจสอบสภาพความปลอดภัยของรถและการชำระภาษีในรอบของการตรวจสอบด้วย และในรอบระยะเวลาของการตรวจสอบทุกคราวก็จะมีระยะเวลาการเอาประกันภัยครอบคลุมไปถึงระยะเวลาในการนำรถไปตรวจสภาพครั้งหน้าทุกคราวไป และกรณีไม่มีใบรับรองการประกันภัยรถยนต์ดังกล่าวก็จะไม่ได้รับใบอนุญาตให้ต่อทะเบียนหรือผ่านการตรวจสอบ วิธีการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น โดยหน่วยงานที่ควบคุมทางทะเบียนรถยนต์ คือ กระทรวงคมนาคม เป็นผู้ใช้มาตรการบริหารจัดการตรวจสอบทำให้การตรวจสอบการจัดทำประกันภัยภาคบังคับของรถเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และปฏิบัติอย่างได้ผลจริงจาง อันเป็นการป้องกันมิให้รถที่ไม่ผ่านการจัดทำประกันภัยไปใช้งานได้ ซึ่งมาตรการดังกล่าวของประเทศญี่ปุ่นนี้ ทำให้แน่ใจได้ว่าจะไม่มีรถที่ไม่มีการจัดประกันภัยภาคบังคับ

³⁷ Ibid.

มาวิ่งบนท้องถนน ทำให้มีประสิทธิภาพในการตรวจสอบและสามารถนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับได้ทั้งหมด

ปัญหาตาม 4.1.2.3 ดังกล่าวข้างต้น ผู้เขียนเห็นว่ามีความเป็นไปได้ที่จะแก้ไขปัญหานี้โดยกำหนดให้ระยะเวลาของการประกันภัยภาคบังคับให้เป็นระยะเวลาเดียวกันกับการจดทะเบียนและการชำระภาษีประจำปีของรถ ซึ่งจะได้กล่าวในข้อเสนอแนะในบทต่อไป

4.2 ปัญหาที่เกิดจากมาตรการและการบริหารจัดการกฎหมายที่ก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมและสร้างทัศนคติที่ไม่ดีแก่ประชาชน

ในประเด็นปัญหาตามหัวข้อที่จะกล่าวต่อไปนี้ เนื่องจากกฎหมายได้กำหนดมาตรการ และได้กำหนดให้มีผู้บังคับการให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย คือ ผู้มีหน้าที่บริหารจัดการกฎหมายเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ของเจตนารมณ์แห่งกฎหมายนั่นเอง แต่เมื่อมีการใช้มาตรการและการบริหารจัดการโดยไม่เหมาะสมและไม่คำนึงถึงความสอดคล้องถูกต้องที่ควรจะเป็น ทำให้ประชาชนเป็นผู้แบกรับภาระทำให้เกิดความไม่เป็นธรรม และรัฐมิได้มีมาตรการรองรับอันเป็นหลักประกันให้กับประชาชนที่เพียงพอทำให้ประชาชนมีทัศนคติที่ไม่ดีต่อธุรกิจประกันภัยอย่างต่อเนื่อง จากปัญหาดังกล่าวทำให้ประชาชนเบื่อหน่ายกับการประกันภัยจึงส่งผลให้ฝ่าฝืนกฎหมายที่บังคับให้ต้องจัดทำประกันภัย ทำให้เกิดปัญหาประชาชนไม่นำรถเข้าสู่ระบบและเป็นปัญหาต่อการนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับตามมาตรการของกฎหมาย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งได้แยกศึกษาวิเคราะห์ปัญหาดังกล่าวโดยละเอียดดังนี้

4.2.1 ปัญหาจากมาตรการในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่ไม่เป็นธรรม

เนื่องจากการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ จะมีผลกระทบโดยตรงต่อผู้เป็นเจ้าของรถทุกคนทั่วประเทศ เพราะบทบัญญัติได้บังคับให้รถทุกคันต้องจัดให้มีการประกันภัย และนอกจากจะมีผลกระทบต่อผู้เป็นเจ้าของรถดังกล่าวแล้ว การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยสูง - ต่ำนั้นก็มีผลกระทบต่อผู้ประสบภัยโดยตรง เพราะถ้ากำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยต่ำจนเกินไปค่าสินไหมทดแทนที่ผู้ประสบภัยจากรถจะได้รับก็จะไม่เพียงพอต่อการเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ของบทบัญญัติฉบับนี้ ในทางตรงกันข้ามถ้ากำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยสูงเกินไปย่อมสร้างความเดือดร้อนให้แก่ผู้เป็นเจ้าของรถอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ โดยเฉพาะเจ้าของรถที่มีฐานะทางเศรษฐกิจที่ไม่ดีแต่จำเป็นต้องใช้รถ

การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยตามพระราชบัญญัติในปัจจุบันได้กำหนดโดยอาศัยปัจจัยต่าง ๆ เช่น ลักษณะการใช้รถ โดยพิจารณาว่ารถที่ใช้นั้นเป็นการใช้รับจ้างหรือให้เช่า หรือใช้เป็นรถส่วนบุคคล นอกจากพิจารณาจากลักษณะการใช้รถแล้วยังพิจารณาจากประเภทและขนาดของรถยนต์ด้วย³⁸ ซึ่งในปัจจุบันการประกันภัยภาคบังคับของประเทศไทยนั้น ได้กำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยไว้ในอัตราที่สูง ซึ่งไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ของรัฐบาลในการบัญญัติกฎหมายออกมาบังคับให้ประชาชนปฏิบัติ แต่กลับมีเงื่อนไขที่เป็นภาระแก่ประชาชนเพิ่มขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ซึ่งจะเห็นได้ว่าการคิดอัตราเบี้ยประกันภัยนั้น คิดจากอัตราการเสี่ยงภัยของประชาชนทั้งหมดที่จะได้รับภัย แล้วคำนวณออกมาเป็นค่าสินไหมทดแทนที่เต็มจำนวนต่อประชาชนที่จะประสบภัยจากรถหนึ่งคน ซึ่งในสภาพความเป็นจริงการจ่ายค่าสินไหมทดแทนนั้นไม่ได้จ่ายเต็มจำนวนทั้งหมด เช่น กรณีการจ่ายเฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้นจ่ายเพียงไม่เกิน 15,000 บาท จากจำนวนค่าสินไหมเต็มจำนวน คือ 50,000 บาท หรือ 80,000 บาท ซึ่งจะเห็นได้ว่าการจ่ายค่าสินไหมทดแทนนั้นไม่สอดคล้องกับการคิดอัตราเบี้ยประกันภัย และหากมีมาตรการที่นำรถเข้าสู่กระบวนการประกันภัยภาคบังคับได้มากขึ้น การคำนวณการเสี่ยงภัยของอัตราเบี้ยประกันภัยทั้งหมดก็จะลดลงอีกด้วย (ตามกฎหมายที่เรียกว่า Law Of Large Number) และในส่วนที่สำคัญที่สุดเป็นเกณฑ์สากลในการนำหลักการที่เรียกว่า No Loss - No Profit นำมาปรับใช้ในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยด้วย คือ หลักการที่ไม่ทำให้บริษัทผู้รับประกันภัยเกิดภาวะความเสียหายหรือขาดทุน และขณะเดียวกันก็จะไม่สร้างกำไรอย่างมากให้กับบริษัทจากการประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมาย ซึ่งจากสถิติจำนวนเบี้ยประกันภัย ค่าสินไหมทดแทนและเบี้ยประกันภัยเหลือจ่าย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ตั้งแต่กฎหมายมีผลบังคับใช้คือ ในระหว่างปี 2539 - 2543³⁹ (ตารางด้านล่าง)

³⁸ คำสั่งนายทะเบียนที่ 7/2545 เรื่อง การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับการประกันภัยรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

³⁹ บริษัทไทยอินชัวร์เรสค้ำด้านท จำกัด รายงานข้อมูลการประกันภัยผู้ประสบภัยจากรถ ณ 6 กันยายน 2544

ตารางที่ 2 ข้อมูลการรับประกันภัยรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ปี	ประเภทรถ	จำนวน กรมธรรม์	เบี้ยประกันภัยรับ โดยตรง	เบี้ยประกันภัยรับ ที่ถือเป็นรายได้	สินไหมทดแทน จ่ายจริง	สินไหมทดแทน ค้างจ่าย	Loss Ratio (%)
2539	รถจักรยานยนต์	5,410,124	1,224,663,049	1,224,663,049	919,489,661	229,231,844	93.80
	รถอื่น ๆ	4,264,022	6,457,151,587	6,457,151,587	1,575,969,246	196,062,443	27.44
	รวม	9,674,146	7,681,814,636	7,681,814,636	2,495,458,907	425,294,287	38.02
2540	รถจักรยานยนต์	5,482,460	1,243,005,080	1,243,005,080	1,074,994,221	166,607,383	99.89
	รถอื่น ๆ	4,557,498	6,792,859,254	6,792,859,254	1,480,750,805	182,976,320	24.49
	รวม	10,039,958	8,035,864,334	8,035,864,334	2,555,745,026	349,583,703	36.15
2541	รถจักรยานยนต์	5,115,947	1,143,765,554	1,143,765,554	1,207,365,310	113,769,893	115.51
	รถอื่น ๆ	4,457,269	5,982,033,583	5,982,033,583	1,617,053,100	236,521,647	30.99
	รวม	9,573,216	7,125,799,137	7,125,799,137	2,824,418,410	350,291,540	44.55
2542	รถจักรยานยนต์	5,130,024	1,106,035,237	1,106,035,237	1,167,295,978	194,799,483	123.15
	รถอื่น ๆ	4,661,324	5,948,068,855	5,948,068,681	1,550,220,132	243,770,694	30.16
	รวม	9,791,348	7,054,104,092	7,054,103,918	2,717,516,110	438,570,177	44.74
2543	รถจักรยานยนต์	5,000,652	1,072,021,964	983,704,478	718,817,415	239,975,915	97.49
	รถอื่น ๆ	4,605,203	5,826,720,436	5,303,478,019	918,073,072	272,028,583	22.44
	รวม	9,605,855	6,898,742,400	6,287,182,497	1,636,890,487	512,004,498	34.18

ที่มา : บริษัทไทยอินชัวร์เรอส์คานาดา จำกัด ณ วันที่ 6 กันยายน 2544

ซึ่งจากข้อมูลดังกล่าวข้างต้นจะเห็นได้ว่า บริษัทผู้รับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับมีจำนวนเบี้ยประกันภัยเหลือจ่ายจำนวนมากอันจะเป็นผลกำไรของบริษัทประกันภัยอย่างมาก ซึ่งจะไม่เป็นไปตามหลักสากลของการประกันภัยภาคบังคับที่เรียกว่า No Loss - No Profit และไม่เป็นที่ตามเจตนารมณ์ของกฎหมายทำให้เป็นภาระแก่ประชาชนเป็นอย่างมาก จากการศึกษาหาเงินมาชำระเบี้ยประกันภัยในอัตราที่สูง และจะเห็นได้ว่าถ้าเป็นอยู่ในลักษณะนี้ต่อไปหากนำรถเข้าสู่ระบบได้มากขึ้น เบี้ยประกันภัยเหลือจ่ายก็จะมีจำนวนเพิ่มขึ้น และบริษัทผู้รับประกันภัยก็จะมีผลกำไรมากขึ้นอีก เมื่อเป็นเช่นนี้จึงเกิดปัญหาและเป็นอุปสรรคต่อการนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับ เนื่องจากประชาชนรู้ว่าบริษัทผู้รับประกันภัยได้กำไรอย่างมากจากผลของการถูกบังคับให้ทำประกันภัย จึงมีความคิดที่จะรับเสี่ยงภัยไว้เสียเองโดยไม่ยอมทำประกันภัยภาคบังคับ จึงก่อให้เกิดเป็นปัญหาต่อการนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับ

ตามกฎหมาย ซึ่งกรณีปัญหาอัตราเบี้ยประกันภัยที่มีอัตราที่สูงและไม่สัมพันธ์ต่ออัตราการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่ยังห่างกันอยู่มาก และยังคงสร้างกำไรให้แก่บริษัทผู้รับประกันภัยอย่างมากนี้ได้ ทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่ประชาชนและนำไปสู่การไม่ยอมทำประกันภัยที่เป็นปัญหาต่อมาตรการในการนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับดังกล่าว จากการศึกษาวิเคราะห์พบว่ามีสาเหตุของปัญหามาจากมาตรการทางกฎหมายในกรณีดังต่อไปนี้

4.2.1.1 ปัญหาขององค์กรผู้กำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยภาคบังคับ

องค์กรผู้กำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยเพื่อใช้กับระบบการประกันภัยภาคบังคับนี้ ต้องคำนึงถึงความเหมาะสม ความรอบรอบในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย เพื่อให้เกิดความเดือดร้อนและมีผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด และต้องสร้างความเป็นธรรมให้แก่ประชาชนผู้เอาประกันภัย และในฐานะผู้ประสภภัย รวมทั้งบริษัทผู้รับประกันภัยด้วย จึงจำเป็นต้องมีผู้กำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่มีคุณภาพรอบคอบและข้อมูลที่ใช้เป็นปัจจัยในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย ต้องเป็นข้อมูลที่อยู่บนพื้นฐานของความเป็นจริงและถูกต้อง เพื่อใช้ในการพิจารณา ซึ่งจะได้พิจารณาวิเคราะห์ถึงที่มาขององค์กรและความเหมาะสมในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยภาคบังคับในปัจจุบัน คือ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสภภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้กำหนดองค์กรเป็นคณะบุคคลขึ้นมาคณะหนึ่งเพื่อใช้เป็นมาตรการเพื่อความรอบคอบรัดกุมในการบริหารจัดการก่อนที่จะผ่านไปยังนายทะเบียนหรือรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ในการกำหนดหลักเกณฑ์ที่จะนำออกไปปฏิบัติเพื่อให้เป็นไปตามเจตนารมณ์และวัตถุประสงค์ของกฎหมายฉบับนี้อย่างแท้จริง โดยได้มีการบัญญัติถึงความหมายคำนิยาม องค์กรประกอบ และอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการดังกล่าว ตามความในบทบัญญัติดังนี้คือ ตามความในมาตรา 4⁴⁰ "คณะกรรมการ" หมายความว่า คณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสภภัยจากรถ ซึ่งประกอบด้วยปลัดกระทรวงพาณิชย์เป็นประธาน ผู้แทนกระทรวงกลาโหม ผู้แทนกระทรวงการคลัง ผู้แทนกระทรวงคมนาคม ผู้แทนกระทรวงสาธารณสุข ผู้แทนทบวงมหาวิทยาลัย ผู้แทนกรมการปกครอง ผู้แทนกรมตำรวจ ผู้ซึ่งคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้บริโภคมอบหมายหนึ่งคน ผู้แทนสมาคมนายหน้าประกันภัย ผู้แทนสมาคมประกันวินาศภัย ผู้แทนสมาคมโรงพยาบาลเอกชน ผู้แทนแพทยสภา และผู้ทรงคุณวุฒิอีกไม่เกินสี่คน ซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งเป็นกรรมการ อธิบดีกรมการประกันภัยเป็น

⁴⁰ เพิ่มบทนิยามคำว่า "คณะกรรมการ" โดยมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสภภัยจากรถ (ฉบับที่ 3)

กรรมการและเลขานุการ และผู้อำนวยการสำนักนายทะเบียนคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเป็น กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ⁴¹ โดยกฎหมายได้กำหนดให้คณะกรรมการมีอำนาจและหน้าที่ ดังนี้ คือ "ให้คำแนะนำแก่รัฐมนตรีในการออกกฎกระทรวงตามมาตรา 7 และมาตรา 20 และ ประกาศตามมาตรา 10" และได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับหลักเกณฑ์ของ การรับประกันภัยและรวมถึงการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยโดยให้กระทำโดยคำแนะนำของ คณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยตามความในมาตรา 10* "บริษัทต้องรับประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือ มาตรา 9 แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรี ประกาศกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการ ประกาศดังกล่าวจะกำหนดให้ข้อความใน กรมธรรม์ประกันภัยหรืออัตราเบี้ยประกันภัยแตกต่างกันตามชนิดประเภท หรือขนาดของรถ หรือลักษณะของผู้เอาประกันภัยก็ได้"

จากบทบัญญัติของกฎหมาย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่เกี่ยวข้องกับคณะกรรมการดังที่ได้กล่าวข้างต้น เห็นได้ว่าคณะกรรมการคุ้มครองผู้ ประสบภัยจากรถ ซึ่งมีองค์ประกอบตามความในมาตรา 6 ได้มีส่วนครอบคลุมในทุกด้านพร้อมที่ จะใช้ความรู้ความสามารถของคณะกรรมการในการเสนอแนะกำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อ บริหารจัดการกฎหมายให้เกิดความเป็นธรรมและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนเป็นไปตาม เจตนารมณ์ของกฎหมายได้เป็นอย่างดี ประกอบกับอำนาจหน้าที่ตามความในมาตรา 6 ทวิ (1)-(4) ได้ครอบคลุมในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและที่มีผลกระทบต่อประชาชน จึงเป็นหลักประกัน และเชื่อได้ว่าหากคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถได้ผ่านการพิจารณาหรือได้ให้คำ แนะนำแก่รัฐมนตรี หรือนายทะเบียนแล้ว มาตรการทั้งหลายที่ออกมาใช้จะมีความเป็นธรรม และคุ้มครองสิทธิประโยชน์ของประชาชนได้เป็นอย่างดี

ในส่วนของคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ในการกำหนด อัตราเบี้ยประกันภัยนั้น ได้กำหนดไว้ตามบทบัญญัติในมาตรา 6 ทวิ ให้คณะกรรมการมีอำนาจ หน้าที่ดังต่อไปนี้ (1) ให้คำแนะนำแก่รัฐมนตรีในการออกกฎกระทรวงตามมาตรา 7 และมาตรา 20 และประกาศตามมาตรา 10 ซึ่งมาตรา 10 ได้บัญญัติไว้ว่า "บริษัทต้องรับประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรี

⁴¹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 6

* มาตรา 6 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 ให้ยกเลิกข้อความเดิม ตามมาตรา 10 และให้ข้อความใหม่ที่พิมพ์ไว้แทน

ประกาศกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการประกาศดังกล่าวจะกำหนดให้ข้อความในกรรมกรรมประกันภัย หรืออัตราเบี้ยประกันภัยแตกต่างกันตามชนิด ประเภท หรือขนาดของรถ หรือลักษณะของผู้เอาประกันภัยก็ได้" ตามความของบทบัญญัติที่ได้กล่าวมาในมาตรา 6 ทวิ และมาตรา 10 นั้นเห็นได้ว่าคณะกรรมการมีอำนาจและหน้าที่ให้คำแนะนำแก่รัฐมนตรีในการประกาศกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการรวมทั้งการประกาศกำหนดเรื่องอัตราเบี้ยประกันภัยด้วย แต่เนื่องจากบทบัญญัติตามความในมาตรา 10 ตอนท้ายที่ได้บัญญัติว่า...ประกาศดังกล่าวจะกำหนดให้ข้อความในกรรมกรรมประกันภัยหรืออัตราเบี้ยประกันภัยแตกต่างกันตามชนิด ประเภท หรือขนาดของรถ หรือลักษณะของผู้เอาประกันภัยก็ได้ ซึ่งการที่บทบัญญัติในมาตรา 10 ไปกำหนดเกี่ยวกับเรื่องอัตราเบี้ยประกันภัยในตอนท้ายว่า "ก็ได้" ทำให้มีการแปลความว่าการที่จะประกาศกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยนั้นจะประกาศกำหนดโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยหรือไม่ก็ได้ จึงทำให้จากถ้อยคำของบทบัญญัติตามความในตอนท้ายของมาตรา 10 คำว่า "ก็ได้" นี้เองที่ทำให้ประกาศกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่ผ่านมาไม่เคยประกาศโดยคำแนะนำของคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยเลยแม้แต่ครั้งเดียว และทำให้การประกาศกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่ใช้อยู่ในปัจจุบันถูกกำหนดโดยนายทะเบียน คือ อธิบดีกรมการประกันภัย ในรูปแบบของคำสั่งนายทะเบียนในการกำหนดและให้ใช้อัตราเบี้ยประกันภัย ซึ่งนายทะเบียนได้อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ที่บัญญัติว่า "อัตราเบี้ยประกันภัยที่บริษัทกำหนดจะต้องได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียน และอัตราเบี้ยประกันภัยที่นายทะเบียนเห็นชอบไว้แล้ว เมื่อนายทะเบียนเห็นสมควร หรือเมื่อบริษัทร้องขอนายทะเบียนจะสั่งให้เปลี่ยนอัตรานั้นเสียใหม่ก็ได้ การเปลี่ยนอัตราเบี้ยใหม่ไม่มีผลกระทบต่อกรรมกรรมประกันภัยที่ได้กำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่นายทะเบียนได้ให้ความเห็นชอบไว้แล้ว" ปัจจุบันนายทะเบียนได้กำหนดอัตราเบี้ยประกันสำหรับการประกันภัยรถภาคบังคับ คือตามคำสั่งนายทะเบียน ที่ 7/2545 ลงวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2545 ให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2545 เป็นต้นไป

จากมาตราในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย โดยอยู่ในอำนาจของนายทะเบียนตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ดังกล่าวนั้น จึงทำให้เกิดความไม่รอบครอบรัดกุม และไม่มีข้อมูลที่ชัดเจนใช้เป็นตัวชี้วัดและเป็นปัจจัยในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย ทั้งที่เจตนารมณ์ของกฎหมายต้องการให้กระทำโดยคำแนะนำของคณะกรรมการเพื่อคุ้มครองประชาชน เมื่อมาตราดังกล่าวถูกบิดเบือนและไม่นำมาใช้ทำให้ไม่มีประสิทธิภาพในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยให้เกิดความเหมาะสมได้ และส่งผลให้ประชาชนไม่ได้รับความเป็น

ธรรมจากมาตรการในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยดังกล่าว และต้องรับภาระในการชำระเบี้ยประกันภัยในอัตราที่สูง และทำให้บริษัทประกันภัยมีผลกำไรเป็นอย่างมากด้วย เมื่อประชาชนไม่ได้รับความเป็นธรรมจากมาตรการดังกล่าวจึงได้ส่งผลกระทบต่อการไม่จัดทำประกันภัยภาคบังคับ และเป็นผลให้เกิดปัญหาการไม่เข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับดังกล่าวและที่น่าเป็นห่วงเกี่ยวกับความคุ้มครองสิทธิของประชาชนในการใช้มาตรการทางกฎหมายของคณะกรรมการ กรรมการ กฎหมายฉบับนี้ในกรณีอื่น ๆ อีก ซึ่งโดยหลักแล้วอยู่ในอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ตามความในมาตรา 6 ทวิ แต่คณะกรรมการตามที่กฎหมายกำหนดที่ผ่านมามีไม่ถูกนำมาใช้ประโยชน์ หรือขอคำแนะนำ หรือข้อเสนอแนะในการกำหนดมาตรการที่จะนำมาใช้ประชาชน ทำให้มาตรการในเรื่องอื่น ๆ ไม่อาจผ่านการพิจารณาโดยรอบคอบและเป็นธรรม ซึ่งในระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมาไม่เคยมีการประชุมคณะกรรมการดังกล่าวแต่อย่างใด ทำให้เป็นเรื่องที่น่าเสียดายที่คณะกรรมการไม่มีโอกาสได้ทำงานหรือเสนอแนะให้คำแนะนำต่อผู้บังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายฉบับนี้ได้ ทำให้ส่งผลถึงการไม่มีประสิทธิภาพและเกิดความไม่เป็นธรรมของมาตรการทางกฎหมายที่ออกมาบังคับใช้กับประชาชนอย่างที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับกรณีมาตรการในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย สำหรับการประกันภัยภาคบังคับตามระบบ CALI ของประเทศญี่ปุ่น ตาม Automobile Liability security Law นั้นได้มีมาตรการในการจัดทำและกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย สำหรับการประกันภัยภาคบังคับ โดยได้คำนึงถึงหลักการที่มีลักษณะเป็นสวัสดิการสังคม เพื่อประโยชน์ของสาธารณชน รถทุกคันถูกบังคับให้ต้องมีการประกันภัยดังนี้ อัตราเบี้ยประกันภัยจึงต้องถูกคำนวณและกำหนดขึ้นอย่างมีหลักการและไม่ได้คำนึงถึงกำไร แต่ก็จะต้องไม่ทำให้บริษัทประกันภัยขาดทุน ทั้งนี้ โดยอาศัยหลักการ "ไม่ขาดทุนและไม่มีกำไร" (No Loss - No Profit) บริษัทประกันภัยจะต้องจัดทำบัญชีสำหรับการประกันภัยภาคบังคับแยกออกจากการประกันภัยประเภทอื่น ๆ อย่างชัดเจน และกำไรจากการรับประกันภัยภาคบังคับนี้บริษัทจะต้องนำไปสะสมเป็นเงินสำรองเพื่อใช้ในการประกันภัยภาคบังคับเท่านั้น

กระบวนการจัดทำอัตราเบี้ยประกันภัยจะอยู่ในความรับผิดชอบของ สมาคมอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์แห่งประเทศไทย (Automobile Insurance Rating Association of Japan) โดยได้รับอนุมัติจากกระทรวงการคลังก่อนจะมีการประกาศใช้ โดยมีกระบวนการคือ รัฐมนตรีกระทรวงการคลังจะต้องส่งไปยังสภา CALI ล่วงหน้า (Article 33) จากนั้นรัฐมนตรี

ว่าการกระทรวงการคลังจะต้องได้รับความยินยอมจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (Article 28) ในการเสนออัตราค่าเบี้ยประกันภัย AIRO จะต้องประกาศในราชกิจจานุเบกษา และมีผลบังคับใช้หลังจากพ้นระยะเวลา 90 วันนับจากวันถัดจากวันที่ยื่นต่อรัฐมนตรี บริษัทประกันภัยที่เป็นสมาชิก AIRO ต้องปฏิบัติตามอัตราเบี้ยประกันภัยอย่างเคร่งครัด หากเห็นว่ามีการไต่ถามหรือการประกันภัยประเภทนี้มาก ๆ ก็จะทำให้มีการลดอัตราเบี้ยประกันภัยลง หรือให้นำเงินกำไรเข้ามาชดเชยเบี้ยประกันภัยแทนผู้เอาประกันภัย หรืออาจจะเพิ่มจำนวนเงินค่าทดแทนในกรณีเห็นว่าอัตราเบี้ยประกันภัยที่ใช้อยู่สูงเกินค่าใช้จ่ายตามสมควรในการบริหารจัดการ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังมีอำนาจสั่งให้ปรับปรุงในเรื่องดังกล่าวได้ (Article 27) การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยจะคำนวณตามประเภท ขนาด และการใช้ประโยชน์จากรถ โดยกำหนดให้อัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ประเภท ขนาด และการใช้ประโยชน์อย่างเดียวกันจะเท่ากันหมดทุกพื้นที่ไม่ว่ารถนั้นจะจดทะเบียนในเมืองหรือต่างจังหวัด เพราะถือว่ารถทุกคันสามารถนำไปใช้ได้ในทุกพื้นที่⁴³

ปัญหาตาม 4.2.1.1 ดังกล่าวข้างต้น ผู้เขียนเห็นว่ามีความเป็นไปได้ที่จะแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยให้มีการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยโดยคำแนะนำของคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ซึ่งจะได้ออกในข้อเสนอนี้ต่อไป

4.2.1.2 ปัญหาการนำหลัก No Loss - No Profit มาบังคับใช้

การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับที่ใช้อยู่เกือบทุกประเทศนั้น ไม่ว่าจะดำเนินการในลักษณะให้บริษัทประกันภัยซึ่งเอกชนเข้ามารับผิดชอบต่อความเสี่ยงทั้งหมด หรือรัฐร่วมกับเอกชนร่วมกันรับผิดชอบต่อความเสี่ยง หรือรัฐเป็นผู้ดำเนินการรับผิดชอบต่อความเสี่ยงไว้ทั้งหมดแล้วแต่มาตรการของแต่ละประเทศที่จะดำเนินการ ซึ่งล้วนแล้วแต่เป็นนโยบายของรัฐที่ออกมาเป็นมาตรการทางกฎหมายบังคับให้ผู้ใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ได้จัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถ อีกนัยหนึ่งเทียบได้กับการจัดทำสวัสดิการให้กับสังคม แต่รัฐไม่สามารถที่จะมีเงินเพียงพอที่จะจัดทำสวัสดิการให้กับสังคมในกรณีดังกล่าวได้ รัฐจึงจำเป็นต้องให้ผู้ที่ใช้รถ หรือมีรถไว้ให้นำเงินมาร่วมกันจัดสวัสดิการให้แก่สังคมดังกล่าว ซึ่งเมื่อมีคนในสังคมได้รับอันตรายจากการใช้รถก็จะได้มีเงินเพื่อเยียวยาไม่ว่าจะเป็นการใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล ค่าปลงศพ ค่าอนามัย

⁴³ "การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น" สรุปการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับประเทศญี่ปุ่น ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี ประเทศไต้หวัน และสรุปคำถาม คำตอบที่ได้ไปดูงานเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ 17-23 มกราคม 2538 (พิมพ์คิด), หน้า 14

ซึ่งถือเป็นสวัสดิการของสังคมอีกกิจกรรมหนึ่งที่รัฐบังคับให้ประชาชนต้องร่วมกันจัดทำ เมื่อเป็นอย่างนี้แล้วหลักสากลที่นำมาใช้ในการดำเนินมาตรการ คือหลักการไม่แสวงหากำไรจากการรับประกันภัยภาคบังคับ กล่าวคือ อัตราเบี้ยประกันภัยที่กำหนดให้บริษัทประกันภัยเรียกเก็บจะต้องไม่สร้างกำไรอย่างมากให้กับบริษัทประกันภัย และในทางกลับกันก็จะต้องไม่ก่อให้เกิดการขาดทุนแก่บริษัทประกันภัยที่เรียกกันทั่วไปว่าหลัก No Loss - No Profit เนื่องจากเป็นมาตรการบังคับให้ประชาชนเป็นผู้ปฏิบัติจึงทำให้ภาระไปตกอยู่กับประชาชน และถ้าเป็นการนำเงินของประชาชนที่ถูกบังคับให้ต้องชำระเบี้ยประกันภัยมาเป็นกำไรแก่ผู้อื่นอีกด้วยแล้วจะเป็นการกระทำที่ผิดหลักการที่รัฐพึงกระทำต่อประชาชนและเป็นการไม่ชอบด้วยหลักการและกฎหมาย

สำหรับประเทศไทยปรากฏว่า มีปัญหาการนำระบบ No Loss - No Profit มาบังคับใช้ซึ่งเห็นได้จากข้อมูลการรับประกันภัยภาคบังคับ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่ได้จัดทำโดยบริษัท ไทยอินชัวร์เรอส์ คาต้าเนท จำกัด ในข้อ 4.2.1 ซึ่งจากข้อมูลดังกล่าว (ตามตารางข้างล่าง) แยกให้เห็นได้ดังนี้

ตารางที่ 3 แสดงเบี้ยประกันภัยรับกับจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่จ่าย

ปี	เบี้ยประกันภัยรับ ที่ถือเป็นรายได้	สินไหมทดแทนที่จ่าย	Loss Ratio %
2539	7,681,814,636	2,495,458,907	38.02
2540	8,035,864,334	2,555,745,026	36.15
2541	7,125,799,137	2,824,418,410	44.55
2542	7,054,103,918	2,717,516,110	44.75
2543	6,287,182,497	1,636,890,487	34.18

ที่มา : บริษัท ไทยอินชัวร์เรอส์ คาต้าเนท จำกัด ณ วันที่ 6 กันยายน 2544

จากข้อมูลดังกล่าวสำหรับการรับประกันภัยภาคบังคับของประเทศไทย จะเห็นว่าจำนวนเบี้ยประกันที่ถือเป็นรายได้ของบริษัทหักลบด้วยสินไหมทดแทนที่จ่ายจะเหลือเป็นกำไรที่บริษัทประกันภัยได้รับในแต่ละปี ซึ่งจะมีประมาณกว่า 5,000 ล้านบาทต่อปีโดยเฉลี่ย และเมื่อได้พิจารณาจาก Loss Ratio แล้ว โดยเฉลี่ยไม่เกิน 40 เปอร์เซ็นต์ ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบจากตัวเลขจากข้อมูลดังกล่าวแล้วจะเห็นได้ว่า อัตราเบี้ยประกันภัยที่ประชาชนต้องจ่ายนั้น

ประมาณกึ่งหนึ่งหรือร้อยละ 50 ตกเป็นกำไรของบริษัทประกันภัย จึงทำให้ไม่เป็นไปตามหลัก No Loss - No Profit ซึ่งปัญหาดังกล่าวเกิดจากสาเหตุดังนี้

(1) หน่วยงานที่รับผิดชอบ คือ กรมการประกันภัยไม่สามารถจัดทำระบบข้อมูลที่ชัดเจนเกี่ยวกับ จำนวนรถที่ทำประกันภัย การรับประกันภัยของบริษัทประกันภัย การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ค่าใช้จ่ายของบริษัทประกันภัย อัตราเบี้ยประกันที่บริษัทรับ จึงไม่มีข้อมูลที่ชัดเจนและถูกต้องที่จะนำมาเป็นฐานและปัจจัยในการบริหารจัดการหรือใช้กำหนดเป็นมาตรการ เช่น การกำหนดพิกัดอัตราเบี้ยประกันภัย จำนวนค่าสินไหมทดแทน เป็นต้น

(2) คณะกรรมการคุ้มครองผู้ประกันภัยจากรถ⁴⁴ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งคณะกรรมการดังกล่าวประกอบไปด้วย ผู้แทนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้ทรงคุณวุฒิด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง จึงเป็นคณะกรรมการที่มีความพร้อมในด้านข้อมูลและความรู้ความสามารถที่จะปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่⁴⁵ ตามที่กฎหมายกำหนด เพื่อให้คำแนะนำแก่รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ในการประกาศกำหนด⁴⁶ ให้ใช้มาตรการต่าง ๆ ที่มีผลกระทบและส่วนได้เสียของประชาชนในการบริหารจัดการกฎหมายนี้ได้เป็นอย่างดี แต่นับแต่กฎหมายบัญญัติให้มีคณะกรรมการดังกล่าวกลับไม่ใช่ประโยชน์จากการพิจารณาหรือขอคำแนะนำหรือข้อเสนอแนะจากคณะกรรมการดังกล่าว ตามที่ได้ศึกษาวิเคราะห์เกี่ยวกับคณะกรรมการไว้แล้วในข้อ 4.2.1.1 และมาตรการในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยนั้น ได้มีผลกระทบต่อประชาชนโดยตรงสมควรที่ให้คณะกรรมการพิจารณาและเสนอแนะ แต่ปัจจุบันได้ดำเนินการกำหนดโดยนายทะเบียนตามความในมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 โดยวิธีออกเป็นคำสั่งนายทะเบียนในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยมาโดยตลอด ซึ่งเหมาะสมควรจะเป็นการกำหนดโดยประกาศของรัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามความในมาตรา 6 ทวิ (1) และมาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จากปัญหาการไม่มีระบบข้อมูลที่ดีและการละเลยมาตรการของกฎหมายดังกล่าวข้างต้น ทำให้มาตรการที่ออกมาไม่รัดกุมรอบคอบและก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมต่อประชาชนที่ต้องนำเงินของประชาชนไปเป็นกำไรให้บริษัทประกันภัยอย่างมาก และเงินดังกล่าวในแต่ละปีบริษัทประกันภัยได้นำไปแบ่งปันแก่ผู้ถือหุ้น

⁴⁴ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 6

⁴⁵ เรื่องเดิม มาตรา 6 ทวิ

⁴⁶ เรื่องเดิม มาตรา 10

ของบริษัทและค่าตอบแทนแก่ผู้บริหารของบริษัท มิได้เก็บไว้เป็นสำรองหรือเพิ่มความคุ้มครองให้แก่ประชาชนแต่อย่างใด ทำให้ประชาชนไม่ได้รับความเป็นธรรมและไม่อยากที่จะจัดทำประกันภัย จึงทำให้เป็นปัญหาต่อมาตรการในการนำมาเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมาย

เมื่อเทียบกับมาตรการของประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ CALI ตาม Automobile Liability Security Law ของญี่ปุ่นแล้วเห็นได้ว่า ญี่ปุ่นได้นำหลัก No Loss - No Profit มาบังคับใช้อย่างจริงจังมากดังเช่น มาตรการในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยต้องคำนวณอย่างมีหลักการและไม่คำนึงถึงกำไร แต่ก็จะต้องไม่ให้บริษัทประกันภัยขาดทุน การจัดทำอัตราเบี้ยประกันภัยดังกล่าวจะอยู่ในความรับผิดชอบของสมาคมอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์แห่งญี่ปุ่น (Automobile Insurance Rating Association of Japan) โดยบริษัทประกันภัยจะต้องจัดทำบัญชีแยกจากการประกันภัยประเภทอื่น ๆ และผลกำไรจากการรับประกันภัยภาคบังคับ บริษัทจะต้องนำไปสะสมเป็นเงินสำรองเพื่อใช้ในระบบของการประกันภัยภาคบังคับเท่านั้น หากมีกำไรจากการประกันภัยประเภทนี้มาก ๆ ก็จะทำให้มีการลดอัตราเบี้ยประกันภัยลงมา หรือให้นำเงินกำไรเข้าสมทบจ่ายเบี้ยประกันภัยแทนผู้เอาประกันภัย หรือเพิ่มจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทน โดยผู้กำหนดมาตรการดังกล่าวได้ดำเนินการบนพื้นฐานของความถูกต้อง และความทันสมัยของข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง จึงสามารถบังคับใช้หลัก No Loss - No Profit กับระบบการทำประกันภัยภาคบังคับของญี่ปุ่นอย่างได้ผลและมีประสิทธิภาพ

ปัญหาตาม 4.2.1.2 ดังกล่าวข้างต้น ผู้เขียนเห็นว่ามิมีแนวทางแก้ไขปัญหาโดยมีมาตรการป้องกันมิให้มีกำไรจากการรับประกันภัยอย่างมากและมีให้นำผลกำไรจากการประกันภัยภาคบังคับไปเป็นประโยชน์กับบริษัท นอกจากค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการตามสมควร ซึ่งจะได้กล่าวในข้อเสนอแนะในตอนต่อไป

4.2.2 ปัญหาที่เกิดจากประชาชนมีทัศนคติที่ไม่ดีต่อระบบการจัดทำประกันภัย

ธุรกิจประกันภัยเป็นธุรกิจที่เริ่มขึ้นด้วยสัญญาประกันภัยอันมีสองฝ่าย คือ ฝ่ายรับประกันภัยฝ่ายหนึ่งกับฝ่ายผู้เอาประกันภัยอีกฝ่ายหนึ่ง โดยฝ่ายผู้รับประกันภัยเสนอให้ความคุ้มครองเมื่อมีภัยเกิดขึ้นตามเงื่อนไขสัญญาและผู้เอาประกันภัยเป็นผู้ชำระเงินเป็นค่าเบี้ยประกันภัยมากหรือน้อยเป็นไปตามเงื่อนไขที่ต้องการความคุ้มครอง เมื่อผู้รับประกันภัยได้รับชำระค่าเบี้ยประกันภัยแล้วต้องบริหารจัดการอย่างดีเพื่อการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเมื่อมีภัยเกิดขึ้นแก่ผู้เอาประกันภัย และเมื่อมีภัยเกิดขึ้นผู้เอาประกันภัยหรือผู้ต้องได้รับการชดใช้หรือความคุ้มครองตามสัญญาประกันภัยก็จะใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัย แต่จำนวนมูลค่า

ของการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนนั้นจะมีจำนวนเดียวกันกับอัตราเบี้ยประกันภัย และจะแตกต่างกันมาก คือ อัตราของจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ผู้รับประกันภัยจะต้องจ่ายเมื่อเกิดภัยขึ้นจะสูงกว่าอัตราค่าเบี้ยประกันภัยหลายเท่าตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย การดำเนินธุรกิจเป็นผู้รับประกันภัยจึงจำเป็นต้องมีความพร้อมและความมั่นคงสร้างความเชื่อถือและเชื่อมั่นโดยสุจริตต่อประชาชนเป็นอย่างมาก เมื่อมีภัยเกิดขึ้นหากผู้รับประกันภัยไม่ยอมชดใช้หรือชดใช้อย่างล่าช้าหรือประวิงการชดใช้ หรือชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอย่างไม่เป็นธรรมก็จะทำให้ธุรกิจประกันภัยไม่อาจพัฒนาไปได้และยังสร้างทัศนคติที่ไม่ดีต่อประชาชนที่มีต่อธุรกิจประกันภัยไม่เฉพาะแต่ผู้เอาประกันภัยเท่านั้นแต่ยังรวมถึงผู้ที่จะต้องได้รับการชดใช้ตามสัญญาประกันภัยอีกด้วย ด้วยเหตุผลดังกล่าวรัฐจำเป็นต้องมีกฎหมายอันเป็นมาตรการเฉพาะขึ้นมากับการดูแลธุรกิจประกันภัยทั้งการประกันชีวิตและการประกันวินาศภัยมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2510 ซึ่งปัจจุบันคือ พระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 และยังมีระบบการประกันภัยภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยมีหน่วยงานของรัฐทำหน้าที่บริหารจัดการและบังคับปฏิบัติรับผิดชอบกฎหมายทั้ง 3 ฉบับดังกล่าวคือ กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ ซึ่งมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์เป็นผู้รักษาการตามกฎหมายทั้ง 3 ฉบับดังกล่าว

สำหรับปัญหาการจัดการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของบริษัทประกันภัยที่เกี่ยวข้องกับการประกันชีวิต และการประกันวินาศภัย ได้เกิดขึ้นมาโดยตลอดซึ่งหน่วยงานภาครัฐที่กำกับดูแลไม่อาจที่จะแก้ปัญหาดังกล่าวได้ ทำให้ประชาชนมีทัศนคติที่ไม่ดีต่อธุรกิจประกันชีวิตและธุรกิจประกันวินาศภัยมาโดยตลอดในการประกันภัยในระบบของภาคสมัครใจ จึงทำให้ประชาชนที่มีทัศนคติที่ไม่ดีต่อธุรกิจประกันภัยดังกล่าวเป็นทุนเดิมอยู่ก่อนแล้ว เมื่อมีระบบการประกันภัยภาคบังคับ มาตรการที่กฎหมายบัญญัติคือ ให้ผู้เป็นเจ้าของรถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ได้จัดทำประกันภัยกับบริษัทประกันวินาศภัยที่ได้รับอนุญาตให้รับประกันภัยรถยนต์ ซึ่งก็เป็นบริษัทประกันวินาศภัยในการรับประกันวินาศภัยภาคสมัครใจนั่นเอง และพฤติกรรมในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในส่วนเกินจากค่าเสียหายเบื้องต้น (เกิน 15,000 หรือเกิน 30,000 ถึง 50,000 หรือ 80,000 บาท) บริษัทประกันภัยก็ได้ดำเนินการชดใช้ เช่นเดียวกับการชดใช้ในภาคสมัครใจ โดยมีพฤติกรรมประวิงการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน การจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้า หรือการจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่ไม่เป็นธรรม เนื่องจากเป็นจำนวนค่าสินไหมทดแทนในส่วนที่ต้องชดใช้ตามความรับผิดชอบ ซึ่งการดูแลของกรมการประกันภัยในกรณีค่าสินไหมทดแทนส่วนเกินค่า

เสียหายเบื้องต้นดังกล่าวก็เป็นเช่นเดียวกับการประกันภัยภาคสมัครใจโดยไม่มีมาตรการเพิ่มเติมให้เหมาะสมกับเป็นมาตรการของการประกันภัยรถภาคบังคับแต่อย่างใด จึงทำให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อนและได้เพิ่มทัศนคติที่ไม่ดีที่มีอยู่เป็นทุนเดิมอยู่แล้วในภาคสมัครใจ เพิ่มขึ้นอีก เนื่องจากประชาชนมองว่าการประกันภัยรถภาคบังคับนี้เป็นมาตรการของรัฐบังคับให้ต้องจัดทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัย แต่รัฐไม่มีมาตรการที่เพียงพอในการป้องกันปัญหาดังกล่าว และไม่มีหลักประกันรองรับในกรณีที่บริษัทประกันภัยไม่ยอมจ่ายค่าสินไหมทดแทนหรือจ่ายค่าสินไหมทดแทนในส่วนเกินค่าเสียหายเบื้องต้นล่าช้า ถึงแม้จะอยู่ในส่วนของความต้องกรความรับผิดชอบเป็นเงื่อนไขในการชดใช้ก็ตาม ซึ่งผู้เขียนได้ศึกษาวิเคราะห์ปัญหาของการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของบริษัทประกันภัย ตลอดจนเงื่อนไขการจ่ายค่าสินไหมทดแทนของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย รวมทั้งการดำเนินงานของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยที่ไม่เป็นธรรมและสร้างทัศนคติที่ไม่ดีต่อประชาชน เกี่ยวกับการประกันภัยรถภาคบังคับจนนำไปสู่การที่ประชาชนไม่คิดที่จะทำประกันภัย และนำไปสู่ปัญหาการไม่เข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับของรถ โดยมีประเด็นของปัญหาดังกล่าวดังนี้

4.2.2.1 ปัญหาที่เกิดจากการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของบริษัทประกันภัยในส่วนเกินจากค่าเสียหายเบื้องต้น

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 กำหนดให้เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย สำหรับผู้ประสบภัยกับบริษัท จำนวนเงินเอาประกันภัย ให้กำหนดตามชนิด ประเภท และขนาดของรถแต่ต้องไม่น้อยกว่าจำนวนเงินที่กำหนดในกฎกระทรวง⁴⁷ เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่บริษัทได้รับประกันภัยไว้ให้ บริษัทจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยเมื่อได้รับคำร้องขอจากผู้ประสบภัย⁴⁸ มาตรการตามกฎหมายดังกล่าวได้แบ่งจำนวนค่าสินไหมทดแทนเป็น 2 จำนวน เพื่อเป็นไปตามเงื่อนไขการจ่ายตามหลักการของกฎหมาย คือ กรณีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น วงเงินไม่เกิน 15,000 บาท กรณีบาดเจ็บหรือเสียชีวิต หากบาดเจ็บแล้วต่อมาเสียชีวิต ค่าเสียหายเบื้องต้น รวมกันไม่เกิน 30,000 บาท⁴⁹ และกรณีการจ่ายค่าสินไหมทดแทนส่วนเกินรวมค่าเสียหายเบื้องต้น วงเงินไม่เกิน 50,000 บาท สำหรับความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัย

⁴⁷ เรื่องเดิม มาตรา 7

⁴⁸ เรื่องเดิม มาตรา 20

⁴⁹ กฎกระทรวงฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2540)

และวงเงิน 80,000 บาท สำหรับความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัยทพลภาพหรือการเสียชีวิต⁵⁰ และตามบทบัญญัติดังกล่าวนี้ ได้กำหนดให้ค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นส่วนหนึ่งของค่าสินไหมทดแทนด้วย⁵¹ ในการติดต่อยื่นคำร้องขอรับค่าสินไหมทดแทน ต้องติดต่อขอรับที่บริษัทประกันภัย ซึ่งปัญหาที่เกิดขึ้นในทางปฏิบัติของการขอรับค่าสินไหมทดแทนของประชาชนต่อบริษัทประกันภัยมีปัญหาที่เกิดขึ้นดังนี้

(1) ปัญหาบริษัทประกันภัยไม่สามารถดำเนินการให้มีสาขาของบริษัท เพื่อให้บริการบริการแก่ประชาชนได้อย่างทั่วถึงในทุกจังหวัด เมื่อเกิดกรณีที่ประชาชนต้องใช้บริการยื่นคำร้องขอรับค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทประกันภัยก็จะเกิดปัญหาในทันทีตั้งแต่แรกเพราะว่าบริษัทประกันภัยที่ไม่ตรงกับที่ระบุชื่อในกรมธรรม์ประกันภัยหรือเครื่องหมายการจัดทำประกันภัยก็ไม่สามารถที่จะจ่ายแทนบริษัทประกันภัยอื่นได้ ทำให้ประชาชนต้องได้รับความเดือดร้อนในการติดต่อยื่นคำร้องขอรับค่าสินไหมทดแทนดังกล่าว

(2) ปัญหาในการดำเนินงานการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของบริษัทประกันภัย บริษัทได้นำหลักการชดใช้ความเสียหายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาเป็นเครื่องมือประกอบการพิจารณาชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเช่นเดียวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ (Voluntary) คือหลักความรับผิดชอบ ซึ่งทำให้เกิดปัญหาความล่าช้าในการชดใช้และเป็นช่องว่างที่สร้างความไม่เป็นธรรมแก่ประชาชน ทำให้การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในส่วนเกินค่าเสียหายเบื้องต้นที่บริษัทต้องจ่าย เมื่อมีผู้ประสบภัยจากรถไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายสำหรับการประกันภัยรถภาคบังคับ (Compulsory) คือ บริษัทประกันภัยได้มีข้อโต้แย้งเช่นเดียวกับการประกันภัยรถภาคสมัครใจ (Voluntary) ทำให้ค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวถูกประวิงการจ่ายหรือจ่ายล่าช้า หรือไม่เป็นธรรมถึงขั้นปฏิเสธการจ่ายค่าสินไหมดังกล่าวไปด้วย ซึ่งเป็นการดำเนินงานที่ไม่สุจริต

จึงเห็นได้ว่าในประเด็นปัญหาการจ่ายค่าสินไหมทดแทนในส่วนที่เป็นค่าเสียหายเบื้องต้น (จำนวนไม่เกิน 15,000 หรือ 30,000 บาท) นี้จะไม่เกิดปัญหาหรือมีบ้างแต่ก็มีมาตรการของกฎหมายรองรับอย่างเพียงพอ ในส่วนค่าเสียหายเบื้องต้นนี้หากบริษัทไม่จ่ายหรือจ่ายล่าช้า ผู้ประสบภัยสามารถขอรับได้จากกองทุนทดแทน กองทุนทดแทนมีหน้าที่ชดเชยจ่ายในกรณี

⁵⁰ กฎกระทรวงฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2540)

⁵¹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 25

ดังกล่าวนี้ และเมื่อกองทุนทดแทนได้ทรงจ่ายแทนบริษัทไปแล้วก็จะเรียกเงินเพิ่มอีกร้อยละ ยี่สิบของจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่สำรองไปคืน กองทุน⁵² บริษัทประกันภัยจึงไม่มีปัญหา ในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนในส่วนค่าเสียหายเบื้องต้นดังกล่าว แต่ในส่วนการจ่ายค่าสินไหม ทดแทนในส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นตามจำนวนดังที่กล่าวแล้ว คือส่วนเกินจาก 15,000 ถึง 50,000 หรือ 80,000 บาท บริษัทประกันภัยได้ใช้วิธีการจ่ายแบบการประกันภัยจากระดาก สัมครใจและรัฐไม่มีมาตรการรองรับในการให้กองทุนทดแทนสำรองจ่ายเช่นเดียวกับค่าเสียหาย เบื้องต้นที่รัฐได้มีมาตรการอย่างเพียงพอตามความในมาตรา 20 มาตรา 25 มาตรา 26 แห่งพระ ราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ประกอบด้วยกฎกระทรวง ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2540) ลงวันที่ 24 ธันวาคม 2540 ออกตามความในมาตรา 20 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 แต่รัฐกลับไม่มีมาตรการในการสำรองจ่ายในส่วนค่าเสียหาย ส่วน ที่เกินค่าเสียหายเบื้องต้น กรณีที่บริษัทประกันภัยไม่จ่ายหรือจ่ายล่าช้าหรือจ่ายในจำนวนที่ไม่ เป็นธรรม หรือเข้าเงื่อนไขของความรับผิดชอบถ้วนแล้วตามที่กำหนดไว้ในประกาศกระทรวง เรื่องหลักเกณฑ์วิธีจ่าย และระยะเวลาการจ่ายค่าสินไหมทดแทน นอกเหนือจากค่าเสียหาย เบื้องต้น ลงวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 เพื่อเป็นหลักประกันให้กับประชาชนผู้ประสบภัย ซึ่ง จำนวนเงินค่าเสียหายส่วนเกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นนี้ ได้กำหนดไว้ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2540) ลงวันที่ 24 ธันวาคม 2540 ออกตามความในมาตรา 7 วรรคสอง โดยกำหนดไว้ ดังนี้

“ข้อ 2 รถทุกชนิดทุกประเภทอย่างน้อยต้องจัดให้มีการประกันภัยตามขนาดของรถ ดังต่อไปนี้

(1) รถที่มีที่นั่งไม่เกินเจ็ดคนหรือใช้รถบรรทุกผู้โดยสารรวมทั้งผู้ขับขี่ไม่เกินเจ็ดคน ให้มีจำนวนเงินเอาประกันภัยห้าล้านบาทต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อครั้ง และให้มีจำนวนเงิน เอาประกันภัยต่อคน ดังต่อไปนี้

(ก) ห้าหมื่นบาทต่อคนสำหรับความเสียหายต่อร่างกาย หรืออนามัย แต่ไม่รวมถึง ความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัยตาม (ข)

(ข) แปดหมื่นบาทต่อคนสำหรับความเสียหายต่อร่างกาย หรืออนามัยในกรณีใด กรณีหนึ่งหรือหลายกรณี ดังต่อไปนี้

⁵² เรื่องเดิม มาตรา 26

1. ตาบอด
2. หูหนวก
3. เป็นใบ้ หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด
4. สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์
5. เสียแขน ขา มือ เท้า นิ้ว หรืออวัยวะอื่นใด
6. จิตพิการอย่างติดตัว
7. ทูพพลภาพอย่างถาวร

(ค) แผลหมึ้นบาทต่อคนสำหรับความเสียหายต่อชีวิต

(ง) แผลหมึ้นบาทต่อคนสำหรับความเสียหายตาม (ก) และต่อมาได้รับความเสียหายตาม (ข) หรือ (ค) หรือทั้ง (ข) และ (ค)

(2) รถที่มีที่นั่งเกินเจ็ดคน หรือใช้บรรทุกผู้โดยสารรวมทั้งผู้ขับขีเกินเจ็ดคนให้มีจำนวนเงินเอาประกันภัยสิบล้านบาทต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อครั้ง และให้มีจำนวนเงินเอาประกันภัยต่อคนตามที่กำหนดไว้ใน (1)”

กรณีดังกล่าว กฎหมายได้บัญญัติให้ความคุ้มครองเกี่ยวกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนส่วนเกินจากค่าเสียหายเบื้องต้น ตามความในมาตรา 14 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 บัญญัติว่า "เมื่อมีการกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยตามมาตรา 7 วรรคสอง แล้วหลักเกณฑ์ วิธีการจ่าย และระยะเวลาการจ่ายค่าสินไหมทดแทน นอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้นให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด" ซึ่งต่อมารัฐมนตรีได้ออกประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่องหลักเกณฑ์วิธีการจ่าย และระยะเวลาการจ่ายค่าสินไหมทดแทน นอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้น ลงวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 14 วรรคสองแห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ดังกล่าว แต่ปรากฏว่าประกาศกระทรวงฉบับดังกล่าวนี้ มิได้มีมาตรการหรือเงื่อนไขในการสำรองจ่าย ในกรณีที่บริษัทประกันภัยไม่จ่ายหรือจ่ายล่าช้า เพื่อเป็นไปตามเงื่อนไขความรับผิดชอบตามที่ประกาศกระทรวงกำหนดแล้ว เช่นเดียวกับค่าเสียหายเบื้องต้น ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าจำเป็นจะต้องมีการสำรองจ่ายทั้งจำนวนของความคุ้มครองที่มีในระบบการประกันภัยภาคบังคับตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในแต่ละส่วนความคุ้มครองที่กำหนดไว้ เนื่องจากรัฐมีมาตรการไปบังคับให้ประชาชนต้องทำประกันภัย แต่ไม่มีหลักประกันการชดใช้ค่าสินไหมทั้งจำนวนให้กับ

ประชาชน และการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวเป็นการจ่ายกรณีบาดเจ็บหรือเสียชีวิต มิใช่กรณีเสียหายต่อทรัพย์สินที่บริษัทประกันภัยจะมีอำนาจต่อรองได้เช่นเดียวกับการประกันภัยรถภาคสมัครใจ

ตามทบทวนฎีกาในมาตรา 14 วรรคสอง แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 อันถือเป็นมาตรการที่เป็นหลักประกันให้กับประชาชนในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนส่วนเกินค่าเสียหายเบื้องต้น โดยได้กำหนดหลักเกณฑ์ที่ถือเป็นผลของความรับผิดชอบที่บริษัทจะต้องจ่ายในส่วนเกินตามประกาศกระทรวง ลงวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 แต่มิได้แก้ไขเพิ่มเติมให้บทบัญญัติดังกล่าวมีบทกำหนดโทษด้วย จึงทำให้ไม่มีบทกำหนดโทษแก่ผู้ฝ่าฝืนมาตรา 14 วรรคสองดังกล่าว เป็นผลให้ประกาศกระทรวงพาณิชย์ ลงวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 ที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 14 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ไม่มีบทลงโทษแก่ผู้ฝ่าฝืนเช่นเดียวกัน จึงทำให้ไม่มีผลในทางบังคับปฏิบัติเพราะเมื่อบริษัทประกันภัยฝ่าฝืนประกาศกระทรวงฉบับดังกล่าว บริษัทจึงมีการจ่ายที่ล่าช้าหรือประวิงการจ่ายหรือปฏิเสธการจ่ายค่าสินไหมทดแทนในส่วนนี้ได้ ซึ่งจำนวนค่าสินไหมส่วนเกินค่าเสียหายเบื้องต้นนี้เป็นค่าสินไหมทดแทนส่วนที่มากของจำนวนตามความคุ้มครองทั้งหมดประกอบกับยังมีเงื่อนไขความคุ้มครองบางประการที่บริษัทจะจ่ายได้เฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้น จึงใช้เงื่อนไขดังกล่าวเป็นการปฏิเสธในส่วนเกินด้วย จากการดำเนินงานของบริษัทดังกล่าวแม้จะมีบทกำหนดโทษในกรณีบริษัทประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามความในมาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 แต่เนื่องจากบทกำหนดโทษดังกล่าวเหมาะสมสำหรับการประกันภัยในภาคสมัครใจ แต่ไม่เหมาะสมกับการประกันภัยรถในภาคบังคับไม่ว่าจะเป็นเรื่องของระยะเวลาลงโทษกับผู้ฝ่าฝืน ซึ่งตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 นั้น เปรียบเทียบปรับโดยคณะกรรมการเปรียบเทียบคดีความผิด ซึ่งต้องใช้ระยะเวลามากจึงไม่อาจดำเนินการได้ทันท่วงทีและรวดเร็วเช่นเดียวกับมาตรการลงโทษเปรียบเทียบปรับโดยนายทะเบียนหรือผู้ซึ่งนายทะเบียนมอบหมายในการลงโทษ แก่ผู้ฝ่าฝืนพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เช่นเดียวกับกรณีอื่น ๆ ทำให้ประชาชนผู้ประสบภัยไม่ได้รับความคุ้มครองโดยเร็วทำให้ไม่ได้รับความเป็นธรรม และได้รับความเดือดร้อนจึงต้องเดินทางเข้าร้องเรียนต่อกรมการประกันภัยและหน่วยงานของกรมการประกันภัยทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาคทำให้มีจำนวนเรื่องร้องเรียนสูงมาก ซึ่งผู้เขียนได้นำข้อมูลสถิติการร้องเรียนของประชาชนดังกล่าว

ทั่วประเทศ (ดังปรากฏข้างล่างนี้) มาประกอบการศึกษาวิเคราะห์เกี่ยวกับปัญหาการขาดใช้ค่าสินไหมทดแทนของบริษัทประกันภัย ในส่วนค่าสินไหมทดแทนส่วนเกินค่าเสียหายเบื้องต้น ตามเงื่อนไขกรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่เกิดขึ้นกับประชาชนผู้ประสบภัยดังกล่าว ดังนี้

ตารางที่ 4 สถิติจำนวนเรื่องร้องเรียนค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่ร้องเรียนต่อกรมการประกันภัย (สำนักงานประกันภัยจังหวัด/สำนักงานคุ้มครองผู้เอาประกันภัยเขต) ระหว่างเดือน มีนาคม - ธันวาคม 2543

ลำดับ ที่	จังหวัด/ เขต (กทม.)	เรื่องร้องเรียนค่าสินไหมทดแทนเฉพาะ เงื่อนไขความคุ้มครองตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2543		หมายเหตุ
		ราย	จำนวนเงิน	
1	กระบี่	15	970,172	จำนวนเงินค่าสินไหม ทดแทนเป็นจำนวนใน ส่วนเกินจากค่าเสียหาย เบื้องต้นตามเงื่อนไข กรมธรรม์ประกันภัยรถ ตาม พ.ร.บ. คุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535
2	กาญจนบุรี	54	2,383,416	
3	กาฬสินธุ์	17	1,578,681	
4	กำแพงเพชร	15	836,141	
5	ขอนแก่น	78	3,576,449	
6	จันทบุรี	98	5,445,653	
7	ฉะเชิงเทรา	46	2,997,365	
8	ชลบุรี	80	7,788,435	
9	ชัยนาท	15	586,815	
10	ชัยภูมิ	18	2,350,215	
11	ชุมพร	16	1,284,759	
12	เชียงใหม่	77	3,524,512	
13	เชียงราย	308	2,796,709	
14	ตรัง	34	1,636,855	

ตารางที่ 4 (ต่อ)

ลำดับ ที่	จังหวัด/ เขต (กทม.)	เรื่องร้องเรียนคำสืงใหม่ทดแทนเฉพาะ เงื่อนไขความคุ้มครองตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2543		หมายเหตุ
		ราย	จำนวนเงิน	
15	ตราด	17	1,305,051	
16	ตาก	23	584,168	
17	นครนายก	25	592,255	
18	นครปฐม	79	3,692,546	
19	นครพนม	12	771,300	
20	นครราชสีมา	61	3,313,365	
21	นครศรีธรรมราช	17	2,078,643	
22	นครสวรรค์	29	2,967,105	
23	นนทบุรี	58	1,248,318	
24	นราธิวาส	16	1,965,000	
25	น่าน	11	1,205,815	
26	หนองคาย	31	755,054	
27	หนองบัวลำภู	25	1,701,093	
28	บุรีรัมย์	19	1,552,589	
29	ปทุมธานี	19	1,453,685	
30	ประจวบคีรีขันธ์	17	998,622	
31	ปราจีนบุรี	18	2,449,200	
32	ปัตตานี	17	1,549,939	
33	พระนครศรีอยุธยา	11	668,227	
34	พระยา	39	1,158,409	
35	พังงา	33	565,020	
36	พัทลุง	15	1,240,021	
37	พิจิตร	16	1,127,542	

ตารางที่ 4 (ต่อ)

ลำดับ ที่	จังหวัด/ เขต (กทม.)	เรื่องร้องเรียนคำตัดสินใหม่ทดแทนเฉพาะ เงื่อนไขความคุ้มครองตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้บริโภคจากจรด พ.ศ. 2543		หมายเหตุ
		ราย	จำนวนเงิน	
38	พิษณุโลก	66	2,652,470	
39	เพชรบุรี	21	1,585,099	
40	เพชรบูรณ์	36	2,423,595	
41	แพร่	51	2,845,878	
42	ภูเก็ต	20	2,018,410	
43	มหาสารคาม	10	1,026,904	
44	มุกดาหาร	14	483,631	
45	แม่ฮ่องสอน	10	255,000	
46	ยะลา	69	860,509	
47	ยโสธร	14	1,055,000	
48	ร้อยเอ็ด	228	4,338,650	
49	ระนอง	15	1,272,000	
50	ระยอง	39	1,900,028	
51	ราชบุรี	22	1,222,854	
52	ลพบุรี	16	1,420,000	
53	ลำปาง	46	2,454,338	
54	ลำพูน	11	125,624	
55	เลย	14	773,468	
56	ศรีสะเกษ	14	1,235,258	
57	สกลนคร	13	140,500	
58	สงขลา	59	4,887,096	
59	สตูล	19	2,270,000	
60	สมุทรปราการ	37	2,521,012	

ตารางที่ 4 (ต่อ)

ลำดับ ที่	จังหวัด/ เขต (กทม.)	เรื่องร้องเรียนคำตัดสินใหม่ทดแทนเฉพาะ เงื่อนไขความคุ้มครองตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2543		หมายเหตุ
		ราย	จำนวนเงิน	
61	สมุทรสงคราม	10	350,500	
62	สมุทรสาคร	222	2,588,683	
63	สระบุรี	15	877,795	
64	สระแก้ว	15	1,325,464	
65	สิงห์บุรี	12	634,180	
66	สุโขทัย	32	1,302,216	
67	สุพรรณบุรี	15	995,209	
68	สุราษฎร์ธานี	15	775,721	
69	สุรินทร์	36	1,489,025	
70	อ่างทอง	108	2,022,863	
71	อุดรธานี	35	12,086,735	
72	อุดรดิตถ์	17	1,281,651	
73	อุทัยธานี	18	1,514,998	
74	อุบลราชธานี	15	895,550	
75	อำนาจเจริญ	28	1,258,391	
76	สคก.เขต 1	61	2,101,877	
77	สคก.เขต 2	152	2,855,074	
78	สคก.เขต 3	36	399,936	
79	สคก.เขต 4	116	3,800,882	
	รวม	3,281	151,023,218	

ที่มา : สำนักคุ้มครองผู้เอาประกันภัย กรมการประกันภัย

เมื่อพิจารณาจากสถิติจำนวนเรื่องร้องเรียนค่าสินไหมทดแทน ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เห็นได้ว่าระยะเวลาเพียง 10 เดือนเท่านั้น (มีนาคม - ธันวาคม 2543) มีสถิติเรื่องร้องเรียนมีปริมาณถึง 3,281 ราย และมีจำนวนค่าสินไหมทดแทนตามเงื่อนไขกรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่พิพาทกับบริษัทประกันภัย และนำมาเรื่องเรียนมีจำนวนถึง 151,023,218 บาท และมีข้อสังเกตเพิ่มเติมอีกประการคือ ไม่มีจังหวัดใดที่ไม่มีเรื่องร้องเรียนเลยจะมีทุกจังหวัดที่มีปริมาณเรื่องร้องเรียนมากหรือน้อยเท่านั้นเอง ปัญหาการจ่ายค่าสินไหมทดแทนนี้เป็นปัญหาที่สำคัญที่ก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่ประชาชนและทำให้ประชาชนมีทัศนคติที่ไม่ดีต่อระบบการประกันภัย อันเป็นสาเหตุที่ทำให้ประชาชนไม่ยอมรับในธุรกิจประกันภัย และจะต้องถูกบังคับให้ทำประกันภัย ซึ่งผู้เขียนได้สัมภาษณ์อย่างสำรวจความคิดเห็นของประชาชนกลุ่มที่เข้าเรื่องเรียนเกี่ยวกับความไม่ได้รับความเป็นธรรมจากการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จากบริษัทประกันภัย ณ ศูนย์รับเรื่องร้องเรียน กรมการประกันภัย จากผู้ร้องเรียน จำนวน 460 คน โดยมีผลของความคิดเห็นออกมาครั้งนี้

ตารางที่ 5 ผลสอบถามความคิดเห็นเฉพาะกลุ่มผู้ร้องเรียน จำนวน 460 คน

ความคิดเห็น	จำนวนคน จาก 460 คน	คิดเป็นร้อยละ
1. ไม่มีความคิดที่จะทำประกันภัย	245	53.26
2. มีความคิดที่จะทำประกันภัยแต่ให้รัฐเป็นผู้รับประกันภัยแทนบริษัท	142	30.87
3. มีความคิดที่จะทำประกันภัยกับบริษัท แต่รัฐต้องมีหลักประกันในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนของบริษัท	73	15.87

ที่มา : สำรวจความคิดเห็นโดยนักศึกษาคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง ฝึกงานกองนิติการ กรมการประกันภัย จำนวน 7 คน ทำการสำรวจระหว่างวันที่ 1 พฤศจิกายน 2544 - 15 มกราคม 2545 ณ ศูนย์รับเรื่องร้องเรียน กรมการประกันภัย

จากสถิติเรื่องร้องเรียนประกอบกับข้อมูลความคิดเห็นของประชาชนที่ร้องเรียนต่อกรรมการประกันภัยดังที่ปรากฏ จะเห็นได้ว่าปัญหาในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนของบริษัทประกันภัยได้ทำความเดือดร้อนให้กับประชาชน และประชาชนเห็นว่าไม่ได้รับความเป็นธรรม ส่งผล ทำให้ประชาชนเกิดทัศนคติที่ไม่ดีต่อธุรกิจประกันภัย และรัฐไม่มีมาตรการในการเยียวยาหรือรองรับเกี่ยวกับกรณีดังกล่าวอย่างเพียงพอและทันท่วงทีเหมือนดังเช่นกรณีค่าเสียหายเบื้องต้นที่กฎหมายกำหนดให้บริษัทต้องจ่ายภายใน 7 วัน⁵³ หรือกำหนดให้กองทุนทดแทนทำการสำรองจ่ายแก่ประชาชนผู้ประสบภัยกรณีในบริษัทไม่จ่ายหรือจ่ายล่าช้า⁵⁴ และเมื่อกองทุนทดรองจ่ายแล้วจะเรียกคืนจากบริษัทโดยบวกอัตราร้อยละยี่สิบจากจำนวนที่ตรงจ่ายไป และหากบริษัทไม่คืนเงินกองทุนก็จะต้องถูกดำเนินคดีอีกด้วย⁵⁵ จะเห็นได้ว่ามีหลักประกันใช้ได้เฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้นเท่านั้น ส่วนค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นกลับไม่มีมาตรการดังกล่าวรองรับ เมื่อประชาชนไม่มีหลักประกันจากรัฐรองรับในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของบริษัทประกันภัย ประชาชนจึงมีความคิดที่จะไม่ทำประกันภัยดังกล่าว ซึ่งเป็นสาเหตุแห่งการไม่เข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับของรถอีกสาเหตุหนึ่ง

(3) ปัญหาของความไม่เป็นธรรมที่เกิดจากการกำหนดเงื่อนไขการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่ประชาชนเห็นว่าไม่เกิดความเป็นธรรม เช่น กรณีรถ 2 คัน รถคันที่ 1 ถูกรถคันที่ 2 ชนแล้วหนีไป ผู้โดยสารในรถคันที่ 1 บาดเจ็บเสียชีวิต แม้มีประกันภัยก็มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนเฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวน 15,000 บาทเท่านั้น ต่างกับกรณีรถคันที่ 1 ถูกรถคันที่ 2 ชนเช่นเดียวกัน แต่รถคันที่ 2 หนีไปไม่ได้ ผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิตอยู่ในรถคันที่ 1 กลับได้รับค่าสินไหมทดแทน จำนวน 50,000 ถึง 80,000 บาท จะเห็นได้ว่าผลของการได้รับบาดเจ็บหรือความตายของผู้โดยสารรถคันที่ 1 ไม่ได้แตกต่างกันเลย แต่ได้รับการชดใช้ไม่เท่าเทียมกัน ทำให้ประชาชนเห็นว่าตามกรณีดังกล่าวไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ของการประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมาย

⁵³ เรื่องเดิม มาตรา 25

⁵⁴ เรื่องเดิม มาตรา 26

⁵⁵ เรื่องเดิม มาตรา 44

(4) ปัญหาตาม (1) เกี่ยวกับกรณีที่บริษัทประกันภัยไม่สามารถที่จะจัดตั้งสาขาของบริษัท เพื่อให้บริการแก่ประชาชนได้ครอบคลุมทั้งประเทศนั้น รัฐบาลได้แก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 โดยได้เพิ่มเติมให้มีการจัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เพื่อให้บริการแก่ประชาชนเกี่ยวกับการรับคำร้องขอและการจ่ายค่าสินไหมทดแทน หรือเงินอื่น ๆ ตามพระราชบัญญัตินี้⁵⁶ โดยมีรายละเอียดตามความในมาตรา 10 ทวิ คือ ให้บริการเกี่ยวกับการรับคำร้องขอ และการจ่ายค่าสินไหมทดแทน หรือเงินต่างๆ ตามพระราชบัญญัตินี้ และดำเนินการตามที่บริษัท หรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะได้มอบหมาย

จากมาตรการของรัฐดังกล่าว โดยมีเจตนาที่จะบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนเกี่ยวกับการติดต่อยื่นคำร้องขอรับค่าสินไหมทดแทน การจ่ายค่าสินไหมทดแทน เพื่อดำเนินการให้ครอบคลุมทั่วประเทศแทนบริษัทประกันภัยที่ไม่อาจมีสาขาได้ครอบคลุม แต่จากการดำเนินงานของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด มีปัญหาในทางปฏิบัติไม่อาจเป็นไปตามเจตนารมณ์ได้ โดยมีสาเหตุและประเด็นปัญหาดังนี้

1. บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ได้จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 (ฉบับที่ 3) วัตถุประสงค์หลักคือ กระทำการแทนบริษัทประกันภัยทั้งหมดเกี่ยวกับการรับคำร้องขอรับค่าสินไหมทดแทนและการจ่ายค่าสินไหมทดแทนซึ่งเงินที่ทรงรองจ่ายแทนบริษัทประกันภัยนั้น บริษัทประกันภัยทุกบริษัทต้องจัดสรรเงินเพื่อให้บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ได้สำรองจ่ายค่าสินไหมทดแทนแทนบริษัทประกันภัย แต่ข้อเท็จจริงที่เกิดปัญหาคือ มีการโต้แย้งกันระหว่างบริษัทประกันภัยกับบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เกี่ยวกับปัญหาการจ่ายค่าสินไหมทดแทน เช่น

⁵⁶ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 มาตรา 10 ทวิ มาตรา 10 ตริ เพิ่มโดยมาตรา 7 หมายเหตุ มาตรา 19 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 บัญญัติว่า "ให้บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จัดให้มีสถานที่ดำเนินการเพื่อให้บริการครบทุกจังหวัดรวมทั้งกรุงเทพมหานครให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งปี นับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ส่วนการจัดให้มีสถานที่ดำเนินการเพิ่มเติมต่อไปให้สอดคล้องกับปริมาณความต้องการของการให้บริการแก่ผู้ประสบภัยจากรถให้เป็นไปตามที่อธิบดีกรมการประกันภัยกำหนด โดยคำแนะนำของคณะกรรมการ"

บริษัทประกันภัยได้กล่าวหาว่า การที่บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ได้ทรงจ่ายไปนั้นถือว่าไม่ใช่เงินของตนเอง การจ่ายค่าสินไหมทดแทนจึงไม่มีมาตรฐานการจ่ายในความหมายของบริษัทประกันภัย ทำให้บริษัทประกันภัยเสียประโยชน์จากการดำเนินการดังกล่าว บริษัทประกันภัยจึงไม่จัดส่งเงินสำรองจ่ายไปให้บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ซึ่งปัจจุบันมีบริษัทประกันภัยจำนวนหลายรายไม่ยอมส่งเงินสำรองจ่ายให้กับบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ดังนั้น เมื่อบริษัทประกันภัยไม่ยอมส่งเงินให้บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ก็ไม่อาจจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัยแทนบริษัทประกันภัยได้ และมีบริษัทประกันภัยบางแห่งที่บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประกันภัยจากรถ จำกัด สำรองจ่ายแทนได้เฉพาะจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้น คือ (15,000 - 30,000 บาท) เท่านั้น จึงไม่อาจเป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายได้

2. ในการบริหารจัดการบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ได้มีค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ เช่น ค่าจ้างบุคลากร ค่าวัสดุครุภัณฑ์ ค่าอาคารและสิ่งก่อสร้าง ค่ายานพาหนะ เป็นต้น ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายจำนวนมาก ซึ่งที่มาของค่าใช้จ่ายดังกล่าวคือ กฎหมายได้บัญญัติให้บริษัทประกันภัยทุกบริษัทต้องออกเงินสมทบเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ตามสัดส่วนของเบี้ยประกันที่บริษัทได้รับจากการรับประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้ ทุกรอบสามเดือนที่ผ่านมา⁵⁷ ตามที่กฎหมายบัญญัติดังกล่าว บริษัทประกันภัยจึงเห็นว่าไม่เป็นธรรม เนื่องจากบริษัทประกันภัยเป็นผู้ดำเนินธุรกิจหารายได้เข้าบริษัท ซึ่งเป็นน้ำพักน้ำแรงของบริษัทประกันภัยเองทั้งสิ้น แต่กลับต้องนำรายได้ที่ได้มาไปจ่ายเป็นค่าใช้จ่ายของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เป็นจำนวนมาก เมื่อบริษัทประกันภัยมีแนวคิดว่าเป็นไม่ธรรมและไม่จำเป็น จึงมีบริษัทประกันภัยหลายรายไม่ยอมออกเงินสมทบเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ซึ่งเป็นปัญหาอยู่ในปัจจุบันที่กรมการประกันภัยยังไม่อาจแก้ปัญหาได้ (ดูข้อมูลข้างล่างประกอบ)

⁵⁷ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 10 ทวิ

ตารางที่ 6 รายละเอียดเงินกองทุน และการจัดสรรทรัพย์สินตามประเภทที่กฎหมายกำหนด
บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2543 (ราคา
ประเมิน) ถึงวันที่ 30 กันยายน 2544

ที่	รายการ	ณ31 ธันวาคม 2543		ณ31 มีนาคม 2544	
2	การจัดสรรทรัพย์สิน ประเภทของทรัพย์สินที่จัดสรรไว้				
	- เงินสด (E)	0.83	0.83	0.83	0.83
	- พันธบัตร และเงินลงทุนอื่น (F)	57.67	57.67	57.44	57.44
	- เงินฝากสถาบันการเงิน (G)	213.70	213.70	149.23	149.23
	- เบี้ยประกันภัยค้ำรับ (H.1)	15.65	15.65	17.05	17.05
	- เงินสมทบค้ำรับและเงินสำรองค้ำรับ (H.2)		47.39		68.48
	- เงินสำรองจ่ายค่าสินไหมทดแทน (H.3)		12.19		13.94
	- รายได้จากการลงทุนค้ำรับ (I)	0.93	0.93	1.26	1.26
	รวม (2.1) (E+F+G+H+I)	288.78	348.36	225.81	308.23
	- เงินสำรองสำหรับเบี้ยประกันภัยฯ (J)	211.03	211.03	214.84	214.84
	- สำรองค่าสินไหม+ค่าสินไหมฯ ค่างจ่าย (K)	118.79	118.79	78.3	78.3
	รวม (2.2)(J+K)	329.82	329.82	293.14	293.14
	จัดสรรทรัพย์สินไม่ครบถ้วน(2.1-2.2)	(41.04)	18.54	(67.33)	15.09
2	การจัดสรรทรัพย์สิน ประเภทของทรัพย์สินที่จัดสรรไว้				
	- เงินสด (E)	0.83	0.83	0.83	0.83
	- พันธบัตร และเงินลงทุนอื่น (F)	57.21	57.21	56.98	56.98
	- เงินฝากสถาบันการเงิน (G)	166.56	166.56	171.16	171.16
	- เบี้ยประกันภัยค้ำรับ (H.1)	14.95	14.95	15.86	15.86
	- เงินสมทบค้ำรับและเงินสำรองค้ำรับ (H.2)		57.35		35.95
	- เงินสำรองจ่ายค่าสินไหมทดแทน (H.3)		14.83		13.96
	- รายได้จากการลงทุนค้ำรับ (I)	1.02	1.02	2.19	2.19
	รวม (2.1) (E+F+G+H+I)	240.57	312.75	247.02	296.93

ตารางที่ 6 (ต่อ)

ที่	รายการ	ณ30 มิถุนายน 2544		ณ30 กันยายน 2544	
2	<u>การจัดสรรทรัพย์สิน</u> <u>ประเภทของทรัพย์สินที่จัดสรรไว้</u>				
	- เงินสำรองสำหรับเบี้ยประกันภัยฯ (J)	222.48	222.48	237.17	237.17
	- สำรองค่าสินไหม+ค่าสินไหมฯ ค่าจ่าย (K)	67.66	67.66	55.01	55.01
	รวม (2.2)(J+K)	290.14	290.14	292.18	292.18
	จัดสรรทรัพย์สินไม่ครบถ้วน(2.1-2.2)	(49.57)	22.61	(45.16)	4.75

คำชี้แจงของบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ประกอบรายงาน
กรณีบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จัดสรรทรัพย์สินไว้ตามประเภทที่กฎหมาย
กำหนด ไม่เพียงพอต่อสำรองสำหรับเบี้ยประกันภัยที่ยังไม่ตกเป็นรายได้ของบริษัท ณ วันที่ 30
กันยายน 2544

- บริษัทฯ ยังมีได้รับเงินสมทบ ไตรมาส 2/2543 จำนวน 2.92 ล้านบาท
ยังมีได้รับเงินสมทบ ไตรมาส 3/2543 จำนวน 5.53 ล้านบาท
ยังมีได้รับเงินสมทบ ไตรมาส 4/2543 จำนวน 6.47 ล้านบาท
ยังมีได้รับเงินสมทบ ไตรมาส 1/2544 จำนวน 9.29 ล้านบาท
ยังมีได้รับเงินสมทบ ไตรมาส 2/2544 จำนวน 11.74 ล้านบาท
รวมเงินสมทบที่ค้างรับเกิน 60 วัน จำนวน 35.95 ล้านบาท
- บริษัทฯ ทำการจ่ายค่าสินไหมแทนบริษัทประกันภัยอื่นแล้วยังไม่ได้รับคืนภายในกำหนด
จำนวน 13.96 ล้านบาท
- ดังนั้น หากบริษัทสามารถเรียกเก็บเงินตามข้อ 1 และข้อ 2 ได้ภายในกำหนด ย่อมจะทำให้
เงินสดและเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้นเพียงพอต่อการสำรองตามกฎหมาย ซึ่งขาดอยู่ 45.16
ล้านบาท

ที่มา : ข้อมูลจากการรายงานของบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

จากปัญหาและอุปสรรคของการดำเนินงานของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ดังกล่าว ทำให้เป็นปัญหาต่อการให้บริการแก่ประชาชนในการยื่นคำร้องขอและขอรับค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และยังไม่อาจแก้ปัญหาได้ ประชาชนก็ยังเดือดร้อนเช่นเดิม จึงเห็นได้ว่าตามที่กฎหมายได้มีมาตรการในการจัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ขึ้นมาก็ไม่อาจแก้ปัญหาได้ และส่งผลกระทบต่อการนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับดังกล่าวอีกประการหนึ่งด้วย

ปัญหาตาม 4.2.2.1 ดังกล่าวข้างต้น ผู้เขียนเห็นว่ามีความเป็นไปได้ที่จะแก้ปัญหาโดยให้มีการสำรองจ่ายกรณีเป็นที่ยุติเกี่ยวกับผลความรับผิดชอบตามประกาศกระทรวงพาณิชย์ ลงวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 แล้วบริษัทยังไม่ยอมจ่ายหรือจ่ายล่าช้า และแก้ไขให้มีบทกำหนดโทษในมาตรา 14 วรรคสองด้วย ซึ่งจะได้อธิบายในข้อเสนอแนะในบทต่อไป

4.2.2.2 ปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานและเงื่อนไขการจ่ายของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 มีที่มาของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ กฎหมายได้บัญญัติให้จัดตั้งขึ้น เพื่อวัตถุประสงค์เป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย⁵⁸ และปิดช่องว่างในกรณีที่ประชาชนผู้ประสบภัยไม่อาจได้รับค่าสินไหมทดแทนตามเงื่อนไขความรับผิดชอบตามกฎหมาย โดยให้มีสำนักงานกองทุนขึ้นที่กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์⁵⁹ และกำหนดให้มีหน้าที่ในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยให้เสร็จสิ้นภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ได้รับการร้องขอโดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความถูกผิด⁶⁰ หลักเกณฑ์การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง⁶¹ ซึ่งตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้กำหนดให้กองทุนจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย จากเงินกองทุน ในกรณีต่าง ๆ ตามที่กฎหมายบัญญัติ⁶²

⁵⁸ เรื่องเดิม มาตรา 33

⁵⁹ เรื่องเดิม มาตรา 34

⁶⁰ เรื่องเดิม มาตรา 25

⁶¹ กฎกระทรวง ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535) และกฎกระทรวง ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2540)

⁶² พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 23

จากมาตรการตามที่กฎหมายบัญญัติเกี่ยวกับการดำเนินงานของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยดังกล่าว ประชาชนเห็นว่าการดำเนินงานของกองทุนและเงื่อนไขการจ่ายของกองทุนทดแทนไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย และทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่ประชาชน โดยมีประเด็นปัญหาดังนี้

(ก) การบริหารเงินกองทุนมีเฉพาะกรณีเท่านั้นที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ เป็นจำนวนเงินไม่เกิน 15,000 บาท ซึ่งจากจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นดังกล่าว กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถยังสามารถเรียกค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายไปคืนจากผู้รับผิดชอบได้ในกรณี ตามมาตรา 23 (1) (5) และ (6) ส่วนกรณีตามมาตรา 23 (3) กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสามารถขอเฉลี่ยทรัพย์สินนั้นได้หากมีการขายทอดตลาดอันเนื่องมาจากมีการยึดรถนั้นตามกฎหมายอื่นอยู่ก่อนแล้ว หรือดำเนินการยึดรถนั้นและขายทอดตลาดรถนั้นได้เอง และนำเงินที่ได้จากการขายทอดตลาดหักเป็นค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุน⁶³ ส่วนที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยอาจจะเรียกค่าเสียหายเบื้องต้นคืนไม่ได้ในกรณีตามมาตรา 23 (2) และ (4) ที่ค่อนข้างชัดเจน จึงเห็นได้ว่าภาระที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยที่จะต้องจ่ายจริง ๆ มีเพียงสองกรณีตามที่กล่าวมาแล้วเท่านั้น ซึ่งได้พิจารณาจากการดำเนินงานของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ ผู้เขียนเห็นว่าเงินรายได้หลักของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยนั้น มาจากผู้เป็นเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถที่ได้จ่ายเป็นเบี้ยประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้ โดยกำหนดให้บริษัทผู้ประกันภัยจ่ายเข้าสมทบกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ซึ่งเดิมในอัตราร้อยละ 2 ของเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัยนับแต่วันสิ้นรอบสามเดือน⁶⁴ และต่อมาได้มีการเปลี่ยนแปลงการจ่ายเงินเข้าสมทบกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเป็นอัตราร้อยละ 1.5⁶⁵ ของจำนวนที่กองทุนมีอยู่ในปัจจุบันมีมากกว่า 1,700 ล้านบาท และได้มีการจ่ายไปจริง ที่อาจจะเรียกคืนไม่ได้เพียงประมาณ 10 – 20 ล้านบาทเท่านั้นนับแต่กองทุนได้ดำเนินงานมา จึงเท่ากับว่าเงินกองทุนมิได้ถูกนำไปใช้ประโยชน์ให้กับผู้ประสบภัย จึงเห็นได้ว่าไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย ประชาชนจึงไม่ได้รับประโยชน์จากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

⁶³ เรื่องเดิม มาตรา 28,30

⁶⁴ กฎกระทรวง ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2541)

⁶⁵ กฎกระทรวง ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2542)

(ข) เจื่อนใจการจ่ายของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยกรณีประชาชนถูกรถเฉี่ยวชนแล้วหนีไม่ทราบว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย หรือกรณีอยู่ในรถคันหนึ่งคันใดที่ไม่มี ความคุ้มครองสำหรับผู้ประสบภัยจากรถ เมื่อประชาชนได้รับอันตรายแก่กายหรือชีวิตจะได้รับ เฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจำนวนไม่เกิน 15,000 บาท เท่านั้น ผู้ ประสบภัยไม่มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทน หรือความคุ้มครองถึงจำนวน 50,000 หรือ 80,000 บาท ตามความคุ้มครองที่กฎหมายกำหนด ซึ่งจากเจื่อนใจการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นของกอง ทุนทดแทนผู้ประสบภัยดังกล่าวนี้เอง ทำให้ผู้ประสบภัยดังกล่าวอย่างข้างต้นได้รับความเดือดร้อน และไม่ได้รับความเป็นธรรมจากเจื่อนใจของกฎหมายดังกล่าวเนื่องจากประชาชนที่ถูกรถเฉี่ยว ชนแล้วหนีไปไม่ทราบว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย ไม่ใช่เป็นความผิดของประชาชนผู้ ประสบภัย หรือการที่ประชาชนไม่ทราบว่ารถคันใดมีความคุ้มครองหรือไม่ เมื่อโดยสารไปใน รถก็ไม่ได้เป็นความผิดของประชาชนอีกเช่นกัน ทำให้ประชาชนเห็นว่ากฎหมายได้กำหนด เจื่อนใจให้ค่าชีวิตของบุคคลที่ต้องประสบภัยตามตัวอย่างดังกล่าวให้มีค่าน้อยลงและจาก (ก) เห็นได้ว่ากองทุนได้จ่ายกรณีดังกล่าวไปเพียงประมาณ 10-20 ล้านบาท เท่านั้น และยังมีเงินกอง ทุนเหลืออีกกว่า 1,700 ล้านบาท และจะเพิ่มปริมาณของเงินกองทุนมากขึ้นในทุก ๆ ปี จึงเป็น จำนวนเงินที่มีอยู่อย่างมากโดยไม่จำเป็นและไม่นำมาใช้ประโยชน์เยียวยาผู้ประสบภัยอย่างแท้ จริง ทำให้ประชาชนเห็นว่ากฎหมายได้สร้างความไม่เป็นธรรมในกรณีดังกล่าว และทำให้เป็น สาเหตุของปัญหาการนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับอีกประการหนึ่ง

(ค) เจื่อนใจการสำรองจ่ายของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ตามพระราชบัญญัติ คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้บัญญัติให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถได้ สำรองจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย⁶⁶ กรณีเจ้าของรถที่ไม่จัดทำประกันภัย และ ไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือจ่ายไม่ครบจำนวน⁶⁷ และกรณีบริษัทประกันภัยไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือจ่ายไม่ครบจำนวน⁶⁸ จึงเห็นได้ว่าการสำรองจ่ายของกองทุนทดแทนผู้ประสบ ภัยจากรถดังกล่าวมีเฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้นกรณีบาดเจ็บไม่เกิน 15,000 บาท และกรณีเสียชีวิต 15,000 บาท เท่านั้น ไม่ครอบคลุมถึงค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นด้วย ซึ่งในส่วนของค่าเสียหายเบื้องต้นนั้น มาตรการทางกฎหมายค่อนข้างชัดเจนแน่นอนไม่มีปัญหา

⁶⁶ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 26

⁶⁷ เรื่องเดิม มาตรา 23 (1)

⁶⁸ เรื่องเดิม มาตรา 23 (5)

ในการจ่ายของบริษัทประกันภัย แต่ในส่วนค่าสินไหมทดแทนในส่วนเกินค่าเสียหายเบื้องต้นซึ่งได้มีปัญหามาก และประชาชนได้รับความเดือดร้อนดังได้กล่าวมาแล้วในข้อ 4.2.2.1 ซึ่งกฎหมายไม่ได้บัญญัติหรือมีมาตรการให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้สำรองจ่ายค่าสินไหมทดแทนในส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นที่มีเงื่อนไขความรับผิดชอบตามประกาศกระทรวงที่ออกตามความในมาตรา 14 วรรคสอง ครบถ้วนยุติแล้ว ในกรณีบริษัทประกันภัยไม่จ่าย หรือจ่ายล่าช้า หรือจ่ายไม่ครบจำนวนดังเช่นกรณีค่าเสียหายเบื้องต้น การดำเนินงานของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจึงไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์อย่างแท้จริงในการให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่ประชาชนคาดหวังจากการดำเนินงานของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ ทั้งที่จำนวนเงินที่สะสมเก็บไว้ที่กองทุนมีจำนวนมากและเพียงพอต่อการสำรองจ่ายดังกล่าว ซึ่งในการสำรองจ่ายก็สามารถเรียกคืนได้และเป็นมาตรการหนึ่งที่ป้องกันการดำเนินงานของบริษัทที่ทำให้ประชาชนเดือดร้อน

ในกรณีดังกล่าวได้ศึกษาเปรียบเทียบกับกรณีการจ่ายและเงื่อนไขการจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดย Government Compensation Plan ตาม Automobile Liability Security Law 1955 ของประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเปรียบเทียบกับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ของประเทศไทย ซึ่งตาม Government Compensation Plan มีมาตรการเสริมและเปิดช่องทางเพื่อเยียวยาผู้ได้รับความเสียหายจากรถโดยให้รัฐจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัยจากรถในกรณีต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1. กรณีที่ผู้ขับขี่รถชนแล้วหนี
2. กรณีรถที่ก่อภัยไม่ได้เอาประกันภัยความรับผิดชอบจากการใช้รถตามพระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดชอบของผู้ใช้รถยนต์ไว้ (รวมทั้งรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัยตามที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้)
3. กรณีรถที่ก่อภัยได้เอาประกันภัยไว้ แต่ผู้เอาประกันภัยไม่มีความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ กล่าวคือ ผู้เอาประกันภัยสามารถพิสูจน์ได้ว่าตนไม่ได้ประมาทเลินเล่อในการใช้รถ อุบัติเหตุเกิดขึ้นจากความประมาทเลินเล่อของผู้ประสบภัยเอง หรือของบุคคลอื่น และไม่มีความผิดปกติหรือบกพร่องของรถ กล่าวโดยรวมก็คือ ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีส่วนผิดด้วยในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุขึ้น เช่น กรณีรถที่ก่อภัยเป็นรถที่ถูกปล้นไปจากผู้เอาประกันภัย และในขณะที่หลบหนีได้เกิดอุบัติเหตุขึ้น กรณีเช่นนี้ผู้เอาประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น

ความเสียหายต่อชีวิตหรือร่างกายที่เกิดขึ้นสามารถเรียกร้องให้บริษัทที่รับประกันภัยตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ บริษัทใดก็ได้จ่ายค่าเสียหายให้ โดยมีสิทธิได้รับค่าเสียหายภายใต้หลักเกณฑ์ของพระราชบัญญัติฉบับนี้ทุกประการ เมื่อบริษัทได้จ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้เสียหายไปแล้ว บริษัทสามารถเรียกคืนจากรัฐได้ตาม Government Compensation Plan ซึ่งอยู่ภายใต้การกำค้ำเนินงานและกั้บดูแลของกระทรวงคมนาคม เพื่อเสริมบทบัญญัติของกฎหมายตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ที่เป็นช่องว่างและครอบคลุมไม่ถึง และจากเงื่อนไขดังกล่าวยังได้สร้างความเป็นธรรมและทัศนคติที่ดีต่อประชาชนผู้ประสบภัยจากรถของประเทศญี่ปุ่นอีกด้วย เนื่องจากอยู่ภายใต้เงื่อนไขของการได้รับการคุ้มครองและการเยียวยาที่เท่าเทียมกัน โดยมีเงื่อนไขจำนวนค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัยจากรถหลักเกณฑ์เดียวกันดังนี้

กรณีเสียชีวิต	30,000,000 เยน
กรณีพิการทุพพลภาพ	
ระดับ 1	30,000,000 เยน
ระดับ 2	25,900,000 เยน
ระดับ 3	22,190,000 เยน
ระดับ 4	18,890,000 เยน
ระดับ 5	15,740,000 เยน
ระดับ 6	12,960,000 เยน
ระดับ 7	10,510,000 เยน
ระดับ 8	8,190,000 เยน
ระดับ 9	6,160,000 เยน
ระดับ 10	4,610,000 เยน
ระดับ 11	3,310,000 เยน
ระดับ 12	2,240,000 เยน
ระดับ 13	1,390,000 เยน
ระดับ 14	750,000 เยน
กรณีได้รับบาดเจ็บทางร่างกายอื่น ๆ	1,200,000 เยน

แต่อย่างไรก็ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ของประเทศญี่ปุ่น ได้กำหนดให้บริษัทผู้รับประกันภัยภาคบังคับนี้ องค์กรหรือบุคคลที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ จะต้องจัดส่งเงินจำนวนหนึ่งเข้าโครงการ Government Compensation Plan ตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวงเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายตามโครงการนี้ด้วย นอกจากนี้ เมื่อโครงการได้จ่ายเงินให้ผู้ประสบภัยแล้ว รัฐสามารถเข้ารับช่วงสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายที่จ่ายไปคืนจากผู้ก่อภัยได้ แต่ถ้าเป็นกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยตามกฎหมายอื่น หรือบุคคลที่ก่อภัยแล้ว เช่น กฎหมายว่าด้วยการประกันภัยสุขภาพ หรือการประกันภัยเกี่ยวกับแรงงานแล้ว รัฐก็จะไม่รับผิดชอบใช้ค่าเสียหายตามพระราชบัญญัตินี้

เมื่อเปรียบเทียบกับระบบการประกันภัยภาคบังคับของญี่ปุ่นที่จ่ายจากแผนการจ่ายเงินทดแทนของรัฐบาล Government Compensation Plan ซึ่งเปรียบเทียบกับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ของประเทศไทย จะเห็นว่าระบบของประเทศญี่ปุ่นนั้น หลักเกณฑ์การจ่ายค่าสินไหมทดแทนของรัฐบาลนั้น เป็นเงื่อนไขเดียวกันกับความคุ้มครองที่มีประกันภัยทุกประการ เป็นระบบเดียวกัน ประชาชนผู้ประสบภัยแม้จากรถไม่มีประกันหรือชนแล้วหนีก็นำเงินค่าสินไหมทดแทนภายใต้แผนการจ่ายค่าสินไหมทดแทนในระบบเดียวกันทั้งหมด ประชาชนจึงได้รับความคุ้มครองเท่าเทียมกัน ซึ่งต่างจากระบบกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถของประเทศไทย การชดเชยมีเงื่อนไขในการชดเชยค่าเสียหายไม่เท่าเทียมกัน ทั้งที่กองทุนมีจำนวนเงินเหลืออยู่อย่างมาก ปัจจุบันมีไม่น้อยกว่า 1,700 ล้านบาท และจะมีปริมาณเพิ่มขึ้นในทุกปี แต่รัฐมิได้นำเงินจำนวนดังกล่าวมาบริหารจัดการเพื่อให้การเยียวยาประชาชนผู้ประสบภัยจากรถภายใต้เงื่อนไขเดียวกันทั้งที่มีเงินจำนวนมาก และหากกรณีรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันภาคบังคับสำหรับประเทศไทย⁶⁹ เช่น รถของส่วนราชการ รถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ถ้าได้มีมาตรการเช่นเดียวกับ Government Compensation Plan ของญี่ปุ่น โดยต้องจัดส่งเงินจำนวนหนึ่งเข้ากองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถแล้ว จำนวนเงินของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถจะมีจำนวนเงินกองทุนมากขึ้นอีกเป็นเท่าตัวในแต่ละปี เนื่องจากปริมาณของรถยกเว้น โดยเฉพาะรถของหน่วยงานราชการและรถที่กฎกระทรวงกำหนดมีปริมาณมาก แต่อย่างไรก็ดี ผู้เขียนเห็นว่าแม้มิได้มีมาตรการดังกล่าวที่จะนำเงินจากรถยกเว้นเข้ากองทุนเพิ่มเติม แต่จากปริมาณของจำนวนเงินที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถมีอยู่ในปัจจุบันก็สามารถดำเนินการ

⁶⁹ เรื่องเดิม มาตรา 8

จ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถได้ในเงื่อนไขและอัตราเดียวกันกับระบบความคุ้มครองตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยภาคบังคับ โดยเฉพาะในกรณีที่ประชาชนผู้ประสบภัยที่ไม่มีส่วนร่วมในความรับผิดชอบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น และหากผู้ประสบภัยที่มีส่วนร่วมในความรับผิดชอบจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น กองทุนก็สามารถเข้ารับช่วงสิทธิที่จะไล่เบี้ยเรียกเงินที่จ่ายไปคืนจากผู้ก่อภัยได้ ซึ่งปัจจุบันกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มิได้นำเงินที่มีอยู่ไปบริหารจัดการเพื่อให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ในการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถอย่างแท้จริง ซึ่งเงินจำนวนดังกล่าวผู้เขียนทราบว่ามีรัฐบาลได้เคยมีการประสานงานว่ากรณีถ้าไม่มีความจำเป็นต้องใช้หรือใช้เพียงเล็กน้อยก็ให้พิจารณานำเข้าโครงการ 30 บาท ของกระทรวงสาธารณสุขอันเป็นนโยบายของรัฐบาล จึงเห็นได้ว่าเงินที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถมีอยู่โดยเงื่อนไขตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งส่วนหนึ่งมาจากเบี้ยประกันภัย แต่เมื่อไม่นำกลับมาใช้ให้เกิดประโยชน์แก่ประชาชน โดยเฉพาะการเยียวยาประชาชนผู้ประสบภัยจากรถ จึงทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่ประชาชนผู้ประสบภัยจากรถ และจากมาตรการที่กำหนดความคุ้มครองที่ไม่เท่าเทียมกันนี้ ได้ก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมและสร้างทัศนคติที่ไม่ดีต่อประชาชนแล้ว ยังไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายดังกล่าวอีกด้วย ทำให้มีผลกระทบและเป็นปัญหาต่อการนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 อีกประการหนึ่งด้วย

ปัญหาตาม 4.2.2.2 ดังกล่าวข้างต้น ผู้เขียนเห็นว่ามีความจำเป็นต้องแก้ไขปัญหานี้โดยกำหนดให้กองทุนทดแทนมีเงื่อนไขการจ่ายค่าสินไหมทดแทนในส่วนเกินค่าเสียหายเบื้องต้นด้วย และให้มีเงื่อนไขของการสำรองจ่ายในค่าเสียหายส่วนเกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นด้วย ซึ่งจะได้กล่าวในข้อเสนอแนะในบทต่อไป

ตามที่ได้ศึกษาวิเคราะห์เกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในส่วนที่เกี่ยวข้องรวมทั้งการบริหารจัดการกฎหมายดังกล่าวที่เป็นสาเหตุของการทำให้เกิดปัญหาการไม่เข้าสู่ระบบและเป็นปัญหาต่อการนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับดังกล่าวข้างต้นแล้วนั้น ผู้เขียนจะได้สรุปปัญหาและเสนอแนะในการแก้ปัญหา และแนวทางของมาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวในบทต่อไป

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

ตามที่ผู้เขียนได้นำเสนอสาระสำคัญของ ระบบการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ และเนื้อหาสาระของมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับทั้งของประเทศ ไทย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และของประเทศญี่ปุ่น ตามกฎหมายหลักประกันความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ (Automobile Liability Security Law 1955) และสภาพของปัญหาและอุปสรรคทั้งในส่วนของการปฏิบัติตามที่กฎหมายบัญญัติและในส่วนของการบริหารจัดการในทางปฏิบัติตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่เป็นอุปสรรคต่อการนำรถเข้าระบบการประกันภัยภาคบังคับ ซึ่งผู้เขียนได้นำข้อสรุปต่าง ๆ ที่ได้จากการปฏิบัติงานในส่วนที่รับผิดชอบ และการเข้าร่วมประชุมสัมมนาทางวิชาการเชิงปฏิบัติเกี่ยวกับปัญหาดังกล่าวของกฎหมายฉบับนี้มาโดยตลอด นับแต่กฎหมายมีผลบังคับใช้ ประกอบกับผู้เขียนได้ร่วมเป็นกรรมการของคณะกรรมการปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวในส่วนของการประกันภัย และร่วมเป็นคณะกรรมการพิจารณาปัญหากฎหมายของกรมการประกันภัย โดยได้นำข้อมูลมาทำการศึกษาวิเคราะห์เกี่ยวกับปัญหาของ มาตรการทางกฎหมาย และการบังคับปฏิบัติของผู้ที่ต้องบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย ดังกล่าว ที่เป็นปัญหาและอุปสรรคต่อการนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยได้นำมาศึกษาวิเคราะห์ไว้ในบทที่ 4 ดังกล่าวแล้วข้างต้น และขอสรุปปัญหาของมาตรการตามกฎหมายดังกล่าวที่เป็นปัญหาและอุปสรรคต่อการนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับ รวมทั้งข้อเสนอแนะแนวทางของการ แก้ไขปัญหาและมาตรการของกฎหมายที่เหมาะสม เพื่อประสิทธิภาพในการนำรถเข้าสู่ระบบ การประกันภัยภาคบังคับ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ดังนี้

5.1 สรุปประเด็นปัญหาที่ได้จากการศึกษาวิเคราะห์

5.1.1 สรุปปัญหาที่เกิดจากมาตรการของกฎหมายในการบังคับปฏิบัติ และมาตรการของกฎหมายเกี่ยวกับการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถ

5.1.1.1 ปัญหาจากมาตรการในการจัดทำประกันภัยของรถ

(1) ปัญหาเกี่ยวกับระบบการจัดทำประกันภัยภาคบังคับในส่วน of ประชาชนผู้เอาประกันภัย เนื่องจากเป็นมาตรการของรัฐบังคับให้ประชาชนปฏิบัติ แต่กลับทำให้เพิ่มภาระ

กับประชาชนเกี่ยวกับความไม่สะดวกในการจัดทำประกันภัย เนื่องจากกฎหมาย ได้กำหนดให้บริษัทประกันวินาศภัย ซึ่งเป็นองค์กรเอกชนทำหน้าที่เป็นผู้รับประกันภัย และประชาชนต้องไปทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัย ซึ่งบริษัทประกันภัยมิได้มีสำนักงานของบริษัท หรือสาขาของบริษัทประกันภัยในการให้บริการประชาชนได้ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมดหรือมีจำนวนมากอย่างเช่น สาขาของธนาคารต่าง ๆ และบริษัทประกันภัย บางบริษัท มีสำนักงานแห่งใหญ่อยู่เฉพาะในกรุงเทพมหานครเท่านั้น ทำให้ประชาชนไม่สะดวกและเป็นภาระตั้งแต่การเริ่มจะนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับ

(2) ปัญหาเกี่ยวกับระบบการจัดทำประกันภัยภาคบังคับในส่วนของผู้รับประกันภัย คือ บริษัทประกันวินาศภัย เนื่องจากมาตรการที่กำหนดให้บริษัทประกันวินาศภัย ซึ่งเป็นองค์กรเอกชนมารับเสี่ยงภัยทั้งหมด โดยการรับเสี่ยงภัยนี้ไม่มีรัฐเข้าไปเป็นหลักประกันหรือร่วมรับเสี่ยงภัยด้วย ทั้งที่บังคับให้ประชาชนไปจัดทำประกันภัย กล่าวคือให้ประชาชนนำเงินไปให้องค์กรเอกชนเป็นผู้บริหารจัดการทั้งหมด ทำให้ประชาชนเกิดความไม่มั่นใจในสถานะขององค์กรที่รับประกันภัย คือ ไม่มั่นใจบริษัทประกันภัย และปัญหาในการบริหารจัดการที่บริษัทมีเงื่อนไขไม่ชัดเจนแน่นอนทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่ประชาชน เช่น เลือกปฏิบัติในการรับประกันภัย ประวิงการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแบบไม่เป็นธรรม และบริษัทประกันวินาศภัย ไม่อาจมีสาขารองรับในการรับประกันภัย หรือการจ่ายค่าสินไหมทดแทนได้ครอบคลุมทั่วประเทศ ประชาชนจึงไม่ได้รับความสะดวกและขาดความเชื่อมั่นจากการดำเนินงานขององค์กรที่ทำหน้าที่รับประกันภัย

(3) ปัญหาเกี่ยวกับระบบการจัดทำประกันภัยภาคบังคับในส่วนที่เกี่ยวกับรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดทำประกันภัยภาคบังคับ ซึ่งมีปริมาณมากและมีอัตราของการใช้งานรถดังกล่าวมีมากกว่ารถของเอกชน ทำให้ความเสี่ยงหรือภัยที่จะเกิดจากรถยกเว้นมีมากขึ้นและความสามารถในการชำระเบี้ยประกันภัยของหน่วยงานต้นสังกัดของรถยกเว้นดังกล่าว ก็มีกำลังความพร้อมมากกว่ารถเอกชน แต่กลับได้รับการยกเว้น และเมื่อมีการเกิดเหตุจากรถยกเว้นผู้ประสบภัยจะได้รับการเยียวยาชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้นไม่เกิน 15,000 บาท โดยการทวงจ่ายของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถเท่านั้น ส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้น ต้องไปฟ้องร้องเอาเองกับผู้ขับขี่ หรือหน่วยงานต้นสังกัดของรถยกเว้น ทำให้ประชาชนไม่ได้รับความเป็นธรรมจากมาตรการในการบังคับใช้กฎหมายที่ไม่เท่าเทียมกันเกิดความไม่เสมอภาคในสังคมเป็นการเอาเปรียบประชาชนและสังคม

5.1.1.2 ปัญหาจากมาตรการของกฎหมายเกี่ยวกับการตรวจสอบการจัดทำ
ประกันภัยของรถ

(1) ปัญหาในส่วนของหน่วยงานที่มีหน้าที่บังคับปฏิบัติ และตรวจสอบการจัดทำ
ประกันภัยของรถ ซึ่งหน่วยงานที่มีหน้าที่ควบคุมกำกับดูแลบริหารจัดการเกี่ยวกับรถยนต์
โดยตรง คือ กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม กฎหมายกำหนดให้มีภาระหน้าที่
เกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยกำหนดให้นายทะเบียน
ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วย การขนส่งทางบก คือ อธิบดีกรมการขนส่ง
ทางบกได้ตรวจสอบการจัดให้มีการประกันความเสียหายก่อนรับจดทะเบียน ซึ่งหมายถึงเฉพาะ
รถที่จดทะเบียนใหม่ หรือกระทำการที่กรมการขนส่งทางบกถือเป็นการจดทะเบียนเท่านั้น
ไม่รวมถึงการชำระภาษีหรือต่อทะเบียนรถประจำปีด้วย

ส่วนหน่วยงานที่กำกับดูแลธุรกิจประกันภัย คือ กรมการประกันภัย กระทรวง
พาณิชย์ ซึ่งมีภาระหน้าที่หลักในการบริหารจัดการ กำกับดูแลและพัฒนาธุรกิจประกันภัยทั้ง
การประกันชีวิตและการประกันวินาศภัย โดยไม่มีภาระหน้าที่ในการควบคุมและบริหารจัดการ
เกี่ยวกับรถยนต์โดยตรง เช่น การควบคุมทางทะเบียนของรถ ซึ่งเป็นของหน่วยงานอื่น คือ
กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม และกฎหมายเกี่ยวกับรถยนต์กับกฎหมายในการ
ประกันภัยภาคบังคับก็ไม่มีความสัมพันธ์เชื่อมโยงกันแต่ประการใด กรมการประกันภัยจึงไม่
สามารถควบคุมและตรวจสอบทางทะเบียนของรถที่ใช้เป็นมาตรการในการตรวจสอบอย่างมี
ประสิทธิภาพได้

ส่วนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งเป็นหน่วยงานกลางในกระบวนการดำเนินคดี
อาญา หรือกฎหมายที่มีโทษทางอาญา กับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าวทุกฉบับ ซึ่งพระราชบัญญัติ
คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ก็เป็นกฎหมายฉบับหนึ่งที่มีโทษทางอาญาที่ผู้ฝ่าฝืนจะ
ต้องได้รับโทษ ซึ่งก็เป็นภาระหน้าที่ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติอยู่แล้วที่จะดำเนินการกับผู้
ฝ่าฝืนไม่จัดทำประกันภัยรถภาคบังคับตามกฎหมาย แต่ไม่อาจที่จะให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
รับผิดชอบในการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถเป็นการเฉพาะหรือเป็นหน่วยงานหลักที่
ตรวจสอบการจัดทำประกันภัยรถได้อย่างมีประสิทธิภาพได้ เนื่องจากมีกฎหมายอื่นอีกจำนวน
มากที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติจะต้องปฏิบัติ และสำนักงานตำรวจแห่งชาติยังมีภาระหน้าที่
ต่อการรักษาความสงบเรียบร้อย และระวังป้องกันภัยให้กับสังคมอีกหลายด้านด้วยกัน การ
ดำเนินงานของสำนักงานตำรวจแห่งชาติเกี่ยวกับการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถ จึง

เป็นมาตรการทั่วไป และมีใช่เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการบริหารจัดการกฎหมายดังกล่าว โดยตรง จึงไม่มีประสิทธิภาพหรือการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถได้อย่างครบถ้วน และทั่วถึง

(2) มาตรการในการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถโดยใช้เครื่องหมายแสดงการจัดทำประกันภัย ซึ่งตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้กำหนดให้นายทะเบียน คือ อธิบดีกรมการประกันภัย เป็นผู้จัดทำเครื่องหมายส่งมอบให้กับบริษัทประกันภัย เพื่อมอบให้กับเจ้าของรถ ที่ได้มีการจัดทำประกันภัย เพื่อติดแสดงไว้ที่รถ ซึ่งในระบบการดำเนินงานดังกล่าวนี้ได้เกิดปัญหาต่อกรมการประกันภัยอย่างมาก เนื่องจากระบบข้อมูลในการจัดทำประกันภัยของรถแต่ละบริษัทที่รับเครื่องหมายไป และจำนวนของเครื่องหมายที่ถูกใช้ไปในแต่ละปี ไม่มีความชัดเจนแน่นอนและไม่มีประสิทธิภาพในการจัดทำข้อมูล ทำให้การรายงานการใช้เครื่องหมายของบริษัทแต่ละปีไม่เป็นไปตามความเป็นจริง และมีเครื่องหมายการจัดทำประกันภัยบางส่วนหายไปในแต่ละปีเป็นจำนวนมาก โดยบริษัทประกันภัยได้ไปแจ้งความต่อพนักงานสอบสวนเพื่อเป็นหลักฐานแสดงประกอบรายงานการใช้เครื่องหมายต่อนายทะเบียนเท่านั้น จึงไม่ทราบว่าเครื่องหมายที่สูญหายได้ถูกใช้ไปหรือไม่อย่างไร และการใช้เครื่องหมายดังกล่าวได้เกิดการปลอมแปลงเพื่อใช้เครื่องหมายที่หมดอายุหรือเลิกใช้แล้ว หรือนำเครื่องหมายที่ปลอมของรถคันอื่นมาติดแสดงไว้ ถ้าไม่ตรวจสอบอย่างละเอียด หรือมีข้อสังเกตที่เพียงพอแล้วจะทำให้ผู้มีหน้าที่ในการตรวจสอบเข้าใจว่ารถดังกล่าวได้มีการจัดทำประกันภัยแล้ว เมื่อเกิดเหตุและมีการตรวจสอบจึงทราบว่ารถดังกล่าวไม่มีการจัดทำประกันภัยตามกฎหมาย ทำให้มาตรการในการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถโดยใช้ระบบเครื่องหมายดังกล่าว จึงไม่มีประสิทธิภาพในการตรวจสอบเพื่อนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับได้

(3) ระยะเวลาการจัดทำประกันภัย หรือระยะเวลาการเอาประกันภัยของรถที่เป็นปัญหา และอุปสรรคต่อระบบของมาตรการในการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถ เนื่องจากมาตรการตามกฎหมายไม่ได้กำหนดให้ระยะเวลาการจดทะเบียนของรถหรือระยะเวลาการชำระภาษีประจำปีของรถเป็นระยะเวลาเดียวกัน หรือวันเดียวกันกับระยะเวลาของการเอาประกันภัยหรือกำหนดให้มีการจัดทำประกันภัยให้ครอบคลุมไปถึง การชำระภาษีในคราวต่อไปด้วย ปัจจุบันการตรวจสอบมีประสิทธิภาพเพียงอย่างเดียวคือ การจดทะเบียนรถใหม่ หรือกระทำการที่กรมการขนส่งทางบกให้ถือเป็นการจดทะเบียนเท่านั้น ต่อจากนั้นจะเป็นการชำระ

ภาษีรถประจำปี หากก่อนที่จะครบกำหนดการชำระภาษีรถในปีต่อไปมีช่องว่างที่เกิดจากการครบกำหนดของการทำประกันภัยเดิมแล้ว รถนั้นหากไม่มีการจัดทำประกันภัยต่อไปก็จะทำให้รถนั้นไม่เข้าสู่ระบบ ซึ่งในปีต่อไปถ้าเป็นการชำระภาษีประจำปี เจ้าของรถจะทำประกันภัยหรือไม่ก็ได้ เนื่องจากแม้ไม่มีการประกันภัย กรมการขนส่งทางบกก็ต้องรับชำระภาษีรถประจำปี ตามกฎหมายอยู่แล้ว เมื่อไม่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมการขนส่งทางบกในการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถที่ชำระภาษีประจำปี จึงไม่อาจสันนิษฐานได้ว่ารถที่ชำระภาษีประจำปีจะเป็นรถที่จัดทำประกันภัยแล้ว อย่างไรก็ตามเรื่องระยะเวลาของการจัดทำประกันภัยหรือการเอาประกันภัยของรถ ในปัจจุบันตามมาตรการของกฎหมายไม่ได้นำมาใช้ประโยชน์ทั้งที่มีประโยชน์ต่อการตรวจสอบอย่างมาก ซึ่งถ้าหากนำระยะเวลาเป็นมาตรการที่ต้องสัมพันธ์กับอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่ตรวจสอบด้วย เมื่อเกิดความไม่สัมพันธ์กันของระยะเวลาดังกล่าว จึงไม่อาจใช้ระยะเวลาเป็นระบบการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถได้

5.1.2 สรุปปัญหาที่เกิดจากมาตรการในการบริหารจัดการกฎหมายที่ก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมและสร้างทัศนคติที่ไม่ดีแก่ประชาชน

5.1.2.1 ปัญหาจากมาตรการในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่ไม่เป็นธรรม

(1) ปัญหาที่เกิดจากมาตรการ และกระบวนการในกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย เนื่องจากการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยของการประกันภัยรถภาคบังคับ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่ใช้อยู่ในปัจจุบันจะเห็นได้ว่ามีผลกระทบโดยตรงต่อประชาชนทั้งประเทศเพราะบทบัญญัติดังกล่าวเป็นมาตรการ บังคับให้รถทุกคันต้องจัดให้มีการประกันภัยอันเป็นนโยบายของรัฐบาลในการจัดทำสวัสดิการให้กับสังคม ซึ่งรัฐจะต้องมีกระบวนการและมาตรการในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยด้วยความรอบครอบอยู่บนพื้นฐานของข้อมูลที่ถูกต้อง และต้องใช้ความระมัดระวังมิให้เกิดความไม่เป็นธรรมต่อฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งระหว่างผู้เอาประกันภัยกับผู้รับประกันภัย ดังนั้นในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยดังกล่าว จึงต้องกระทำโดยองค์กรและกระบวนการที่มีความรอบรู้และมีประสิทธิภาพ ซึ่งตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้บัญญัติให้มีคณะกรรมการขึ้นมาคณะหนึ่งเรียกว่า คณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งมีผู้แทนของหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องอย่างครบถ้วนเพื่อให้คำแนะนำแก่รัฐมนตรี ผู้รักษาการตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ในการออกกฎ เพื่อบริหารจัดการให้เป็นไปตามกฎหมาย ซึ่งรวมทั้งการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยด้วย แต่เนื่องจากบทบัญญัติของกฎหมาย ตามความในมาตรา 10 ในตอนท้ายใช้ถ้อยคำว่า “ก็ได้”

จึงมีการแปลความว่าในเรื่องการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยจะกระทำโดยคำแนะนำของคณะกรรมการหรือไม่ก็ได้กฎหมายไม่ได้บังคับ ดังนั้น การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่ใช้อยู่ปัจจุบันจึงกำหนดโดยนายทะเบียนคือ อธิบดีกรมการประกันภัย ในรูปของคำสั่งนายทะเบียน โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มิได้กำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยโดยคำแนะนำของคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยตามความในมาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 แต่ประการใด จึงเกิดปัญหาความไม่รอบครอบ และข้อมูลที่ไม่ชัดเจนเพียงพอที่จะสร้างความเป็นธรรมให้กับประชาชนที่จำต้องแบกรับภาระในการหาเงินมาจ่ายเป็นค่าเบี้ยประกันภัย ที่มีอัตราสูงอยู่ในปัจจุบันโดยไม่มีความจำเป็นต้องจ่าย ซึ่งตั้งแต่กฎหมายบัญญัติให้มีคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยขึ้น ยังไม่มีการจัดประชุมคณะกรรมการในกรณีดังกล่าว ทำให้คณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยไม่มีโอกาสได้ทำงาน หรือเสนอแนะให้คำแนะนำต่อผู้บังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย ซึ่งจากการแปลความกฎหมายที่ไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ดังกล่าวจึงทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่ประชาชนดังเห็นได้จากข้อมูลในข้อ 4.2.1 จากบทที่ 4

(2) ปัญหาในการนำหลัก No Loss – No Profit มาบังคับใช้กับการประกันภัยรถภาคบังคับ หรือ Compulsory ซึ่งเป็นหลักสากลเนื่องจากเป็นมาตรการของรัฐในการบังคับให้ประชาชนจ่ายเงินเพื่อเป็นสวัสดิการของสังคม ก็จะต้องใช้หลักการไม่แสวงหากำไรจากการรับประกันภัยภาคบังคับ กล่าวคือ อัตราเบี้ยประกันภัยที่บริษัทประกันภัยเรียกเก็บ หรือกำหนดให้ประชาชนจ่ายจะต้องไม่สร้างกำไรอย่างมากให้กับบริษัทประกันภัย และในทางกลับกันก็จะต้องไม่ก่อให้เกิดการขาดทุนแก่บริษัทประกันภัยด้วยเช่นกันจากหลักการดังกล่าว สำหรับประเทศไทยปรากฏว่ามีปัญหาในการนำหลัก No Loss – No Profit มาบังคับใช้ เนื่องจากระบบข้อมูลของการประกันภัยภาคบังคับมีปัญหาของความไม่ชัดเจนแน่นอนอันเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นวิฤจกรจากปัญหาการไม่เข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับของรถ ทำให้ไม่มีความชัดเจนและถูกต้องของข้อมูลที่ต้องนำมาใช้ในการบริหารจัดการกฎหมาย ส่งผลให้มาตรการในการกำหนดเบี้ยประกันภัยที่ออกไปบังคับใช้ไม่เป็นไปตามหลัก No Loss – No Profit ทำให้บริษัทมีกำไรอย่างมาก จากข้อมูลของจำนวนเบี้ยประกันภัยเหลือจ่าย ค่าสินไหมทดแทนที่จ่าย และ Loss Ratio (จากข้อมูลในข้อ 4.2.1 และข้อ 4.2.1.2 จากบทที่ 4) ทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่ประชาชนที่ต้องชำระเบี้ยประกันภัยในอัตราที่สูง เพื่อสร้างกำไรให้แกบริษัทเป็นจำนวนมากดังกล่าว

5.1.2.2 ปัญหาที่เกิดจากประชาชนมีทัศนคติที่ไม่ดีต่อระบบการจัดทำประกันภัย

(1) ปัญหาที่เกิดจากการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของบริษัทประกันภัย ที่ก่อให้เกิดปัญหาและสร้างทัศนคติที่ไม่ดีแก่ประชาชน เนื่องจากธุรกิจประกันภัยเป็นธุรกิจที่ต้องสร้างความเชื่อถือและต้องคำนึงถึงความเป็นธรรมต่อประชาชนเป็นอย่างมาก เนื่องจากมีผลกระทบด้านจิตใจของประชาชนโดยตรง โดยเฉพาะการประกันภัยภาคบังคับนี้ การชดใช้ค่าเสียหายหรือการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจะมีได้ต่อเมื่อมีการบาดเจ็บ หรือเสียชีวิต คือมีการสูญเสียทั้งด้านจิตใจและร่างกาย เมื่อเกิดความไม่เป็นธรรมในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทประกันภัย จึงมีผลทางความรู้สึกที่ไม่ดี คือ มีทัศนคติที่ไม่ดีต่อระบบการทำประกันภัย ซึ่งตามกฎหมายฉบับดังกล่าวนี้รัฐมีมาตรการในการดูแลเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่มีความชัดเจนและมีหลักประกันเฉพาะจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นเท่านั้น เช่น บริษัทต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นภายในเจ็ดวันนับแต่วันได้รับการร้องขอ และมีมาตรการไม่ให้บริษัทปฏิเสธการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นเว้นแต่เงื่อนไขบางกรณีเท่านั้น หรือเมื่อบริษัทไม่จ่ายหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นล่าช้า กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยก็จะรับหน้าที่สำรองจ่ายแทนบริษัทประกันภัยให้กับประชาชนและเรียกคืนจากบริษัทประกันภัยในภายหลัง จึงไม่เกิดปัญหาสำหรับการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแต่ในขณะที่ยังมีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในส่วนเกินค่าเสียหายเบื้องต้น เห็นได้ว่ารัฐไม่มีมาตรการเพียงพอในการกำกับดูแลบริษัทประกันภัย โดยมีมาตรการเช่นเดียวกับการประกันภัยภาคสมัครใจเท่านั้น ทำให้ประชาชนผู้ประสบภัยได้รับความเดือดร้อนประกอบกับบริษัทประกันภัยไม่มีสาขาบริการในการยื่นคำร้องขอและการจ่ายค่าสินไหมทดแทนได้ครอบคลุมทุกพื้นที่ ทำให้ประชาชนเดือดร้อนในการขอรับค่าสินไหมทดแทนและอีกประการคือ ได้มีเงื่อนไขการจ่ายค่าสินไหมทดแทนของบริษัทประกันภัยบางกรณีที่จ่ายได้เฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้นเท่านั้น ทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมและมีทัศนคติที่ไม่ดีต่อบริษัทประกันภัย และได้นำเรื่องร้องเรียนต่อกรมการประกันภัยจำนวนมากทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาคเห็นได้จากข้อมูลในข้อ 4.2.2.1 ในบทที่ 4 (ยังไม่รวมที่ประชาชนไปร้องเรียนต่อหน่วยงานอื่น ๆ) ซึ่งจากข้อมูลการร้องเรียนระยะเวลาเพียง 10 เดือน มีประชาชนร้องเรียนจำนวนมาก และจากการสอบถามความคิดเห็นจากกลุ่มผู้ร้องเรียนปรากฏว่าร้อยละ 53.26 ของกลุ่มเป้าหมายมีความคิดที่จะไม่จัดทำประกันภัย เนื่องจากมีทัศนคติที่ไม่ดีต่อบริษัทประกันภัยที่มีปัญหาการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ซึ่งกรณีดังกล่าวนี้รัฐไม่มีมาตรการในการสำรองจ่ายเช่นเดียวกับการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นที่รัฐได้มีมาตรการอย่างเพียงพอไว้ตามความในมาตรา 20 มาตรา 25 มาตรา 26 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ประกอบด้วยกฎกระทรวง ฉบับที่ 12 (พ.ศ.

2540) ลงวันที่ 24 ธันวาคม 2540 ออกตามความในมาตรา 20 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 แต่รัฐกลับไม่มีมาตรการในการสำรองจ่ายในส่วนค่าเสียหายส่วนที่เกินค่าเสียหายเบื้องต้น ในกรณีที่บริษัทประกันภัยไม่จ่ายหรือจ่ายล่าช้า หรือจ่ายในจำนวนที่ไม่เป็นธรรมจากผลของความรับผิดชอบที่ยุติแล้วตามหลักเกณฑ์ของประกาศกระทรวงพาณิชย์ ลงวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 เพื่อเป็นหลักประกันให้กับประชาชนผู้ประสบภัย ซึ่งจำนวนเงินค่าเสียหายส่วนเกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นนี้ ได้กำหนดไว้ตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2540) ลงวันที่ 24 ธันวาคม 2540 ออกตามความในมาตรา 7 วรรคสองและกฎหมายได้บัญญัติให้ความคุ้มครองเกี่ยวกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนส่วนเกินจากค่าเสียหายเบื้องต้น ตามความในมาตรา 14 วรรคสองแห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 บัญญัติว่า “เมื่อมีการกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยตามมาตรา 7 วรรคสอง แล้วหลักเกณฑ์ วิธีการจ่าย และระยะเวลาการจ่ายค่าสินไหมทดแทน นอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้นให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด” ซึ่งต่อมารัฐได้ออกประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่อง หลักเกณฑ์วิธีการจ่าย และระยะเวลาการจ่ายค่าสินไหมทดแทน นอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้น ลงวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 14 วรรคสองแห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ดังกล่าว แต่ปรากฏว่าประกาศกระทรวงฉบับดังกล่าวนี้ มิได้มีมาตรการหรือเงื่อนไขในการสำรองจ่าย ในกรณีที่บริษัทประกันภัยไม่จ่ายหรือจ่ายล่าช้า เช่นเดียวกับค่าเสียหายเบื้องต้น ซึ่งจำเป็นจะต้องการสำรองจ่ายทั้งจำนวนของความคุ้มครองมีในระบบการประกันภัยภาคบังคับ เนื่องจากรัฐมีมาตรการไปบังคับให้ประชาชนต้องทำประกันภัย แต่ไม่มีหลักประกันการชดใช้ค่าสินไหมทั้งจำนวนให้กับประชาชน และการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวเป็นการจ่ายกรณีบาดเจ็บหรือเสียชีวิต มิใช่กรณีเสียหายต่อทรัพย์สินที่บริษัทประกันภัยจะมีอำนาจต่อรองได้เช่นเดียวกับการประกันภัยภาคสมัครใจ และที่สำคัญตามบทบัญญัติในมาตรา 14 วรรคสอง แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 โดยมีได้แก้ไขเพิ่มเติมให้บทบัญญัติดังกล่าวมีบทกำหนดโทษด้วย จึงทำให้ไม่มีสภาพบังคับของมาตรการตามมาตรา 14 วรรคสองดังกล่าว เป็นผลให้ประกาศกระทรวงพาณิชย์ ลงวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 ที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 14 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ไม่มีบทลงโทษแก่ผู้ฝ่าฝืนเช่นเดียวกัน จึงทำให้ไม่มีผลในทางบังคับปฏิบัติ เพราะเมื่อบริษัทประกันภัยฝ่าฝืนประกาศดังกล่าวที่ดำเนินอยู่ในปัจจุบันก็ไม่ถูกลงโทษแต่ประการใด ทำให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อน เนื่องจากค่าสินไหมทดแทนส่วนเกินค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นจำนวนมากของ

ค่าเสียหายที่ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายนี้ แม้ต่อมารัฐได้มีมาตรการจัดตั้ง บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เพื่อสำรองจ่ายแทนบริษัทประกันภัย แต่ก็เกิดปัญหาเกี่ยวกับบริษัทประกันภัยที่ไม่ยอมจัดส่งเงินให้กับบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ทำให้ไม่อาจดำเนินการตามเจตนารมณ์ได้ มาตรการดังกล่าวจึงไม่อาจแก้ปัญหาให้กับประชาชนได้ เช่นเดียวกัน

(2) ปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เนื่องจากได้มีการจัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถขึ้น ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เพื่อวัตถุประสงค์ในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น และเพื่อปิดช่องว่างในกรณีที่ประชาชนผู้ประสบภัยไม่อาจได้รับค่าสินไหมทดแทนตามเงื่อนไขความรับผิดชอบตามกฎหมายคือไม่มีผู้รับผิดชอบ แต่เนื่องจากเงินที่สะสมอยู่ที่กองทุนนั้น ส่วนหนึ่งมาจากส่วนแบ่งจากเบี้ยประกันภัยทั้งหมดที่บริษัทประกันภัยจัดส่งเข้ากองทุน ซึ่งปัจจุบันกองทุนมีเงินสะสมอยู่กว่า 1,700 ล้านบาท แต่กองทุนจ่ายในเงื่อนไขเฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้นไม่เกิน 15,000 บาทเท่านั้น และเมื่อจ่ายแล้วยังมีสิทธิไล่เบี้ยเรียกคืนกองทุนตามเงื่อนไขที่กำหนดได้อีก ทำให้จำนวนเงินที่จ่ายแก่ผู้ประสบภัยจริงประมาณ 10 - 20 ล้านบาทเท่านั้นนับแต่มีการจัดตั้งกองทุน เมื่อเป็นเช่นนี้จำนวนเงินที่สะสมอยู่ที่กองทุนเท่ากับไม่มีการจ่ายเพื่อเยียวยาผู้ประสบภัยอย่างแท้จริง และจำนวนเงินที่สะสมในแต่ละปีจะมีปริมาณเพิ่มขึ้นในทุกปี แต่ไม่มีการจ่ายออกไปและเงื่อนไขการจ่ายก็จ่ายได้เพียงค่าเสียหายเบื้องต้นไม่เกิน 15,000 บาทเท่านั้น ทั้งที่ประชาชนผู้ประสบภัยถูกรถเฉี่ยวชนแล้วหนี หรือ หาผู้รับผิดชอบไม่ได้ ซึ่งไม่ได้เป็นความผิดของประชาชนผู้ประสบภัยแต่อย่างใดที่ต้องได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถยนต์ที่หาผู้รับผิดชอบไม่ได้ แต่ค่าของชีวิตร่างกายของประชาชนเหล่านี้มีน้อยกว่าผู้อื่น คือ ได้รับเฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้นไม่เกิน 15,000 บาทเท่านั้น มิได้เป็นไปเช่นเดียวกับเงื่อนไขความคุ้มครองตามกฎหมายซึ่งรวมส่วนเกินค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวน 50,000 - 80,000 บาท เงื่อนไขดังกล่าวจึงสร้างความไม่เป็นธรรมและประชาชนยังเข้าใจว่ากฎหมายได้กำหนดให้สิทธิของประชาชนไม่เท่าเทียมกัน จึงมีทัศนคติที่ไม่ดีต่อมาตรการของกฎหมายและเงื่อนไขการจ่ายของกองทุนดังกล่าว และอีกเงื่อนไขหนึ่งของกองทุน คือ การสำรองจ่ายค่าสินไหมทดแทนจะเห็นได้ว่าสำหรับค่าเสียหายเบื้องต้นนั้นไม่มีปัญหา มาตรการทางกฎหมายได้ให้หลักประกันไว้เป็นอย่างดี คือ มีกำหนดระยะเวลาบังคับให้บริษัทจ่ายภายใน 7 วัน และหากบริษัทไม่ยอมจ่ายหรือจ่ายล่าช้า กองทุนจะสำรองจ่ายทันทีแล้วเรียกคืนจากบริษัทภายหลัง ประชาชนจึงไม่เดือดร้อน แต่กรณีส่วนเกินค่าเสียหายเบื้องต้น (50,000 - 80,000 บาท) ไม่มีเงื่อนไขสำรองจ่าย เช่นเดียวกับค่าเสียหายเบื้องต้นดังกล่าว และใน

ส่วนเกินค่าเสียหายเบื้องต้นนี้สร้างความเดือดร้อนให้ประชาชนอย่างมาก (ดูจากสถิติการร้องเรียน ในข้อ 4.2.2.1) แต่รัฐกลับ ไม่มีมาตรการในการบริหารกองทุนให้สามารถสำรองจ่ายในส่วนเกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นด้วย เพื่อเป็นหลักประกันกรณีบริษัทไม่จ่ายหรือจ่ายล่าช้าในกรณีที่ดีกว่าทราบผลความรับผิดชอบแล้ว เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนแก่ประชาชน ทำให้เกิดทัศนคติที่ไม่ดีแก่ประชาชนจากการบริหารจัดการกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยที่ไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายในการเยียวยาและคุ้มครองผู้ประสบภัย

5.2 ข้อเสนอแนะในการแก้ปัญหาและแนวทางของมาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสม

ตามที่ผู้เขียนได้ศึกษาวิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการของกฎหมายรวมทั้งการบริหารจัดการกฎหมายและการบังคับปฏิบัติของผู้บังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่เป็นปัญหาอันเป็นสาเหตุทำให้รถไม่เข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับ และเป็นอุปสรรคต่อการนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับไว้แล้วในบทที่ 4 ซึ่งได้สรุปประเด็นปัญหาและอุปสรรคไว้ดังกล่าวข้างต้น ซึ่งตามปัญหาดังกล่าว ผู้เขียนได้ศึกษาวิเคราะห์ถึงแนวทางแนวทางการแก้ไขปัญหาและแนวทางของมาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสม เพื่อการนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับได้อย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของกฎหมายดังต่อไปนี้

5.2.1 ปรับปรุงแก้ไขเกี่ยวกับมาตรการในการจัดทำประกันภัยภาคบังคับ

5.2.1.1 กำหนดให้บริษัทประกันภัยมอบหมายให้บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ทำหน้าที่เป็นผู้รับประกันภัยให้กับบริษัท

ปรับปรุงแก้ไขให้มีมาตรการเพิ่มเติม โดยกำหนดให้บริษัทประกันภัยมอบหมายให้บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ที่จัดตั้งขึ้นตามความในมาตรา 10 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ทำหน้าที่ในการรับประกันภัยภาคบังคับให้กับบริษัท เนื่องจากบริษัทประกันภัยไม่อาจมีสาขาได้ครอบคลุมทั่วประเทศได้ทั้งหมด และตามเจตนารมณ์ในการจัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ได้บัญญัติไว้ตามความในมาตรา 19 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 ได้บัญญัติไว้ว่า “ให้บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จัดให้มีสถานที่ดำเนินการเพื่อให้บริการแก่ประชาชนให้ครบทุกจังหวัดรวมทั้งกรุงเทพมหานครด้วย ส่วนการจัดให้มีสถานที่ดำเนินการเพิ่มเติมต่อไปให้สอดคล้องกับปริมาณความต้องการของการให้บริการ ให้เป็นไปตามที่อธิบดี

กรมการประกันภัยกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการ” และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน และบริหารจัดการบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด กฎหมายได้บัญญัติให้บริษัทประกันภัยต้องออกเงินสมทบเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ตามสัดส่วนของเบี้ยประกันภัยที่บริษัทได้รับจากการรับประกันภัยภาคบังคับนี้ด้วยแล้ว ตามความในมาตรา 10 ทวิ วรรคเจ็ด แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งการมีมาตรการเพิ่มเติมให้บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ทำหน้าที่ในการรับประกันภัยภาคบังคับจากประชาชนให้กับ บริษัทประกันภัยด้วยนี้ จะสอดคล้องกับ มาตรการและเจตนารมณ์ของกฎหมายที่จัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัดขึ้นมา เพื่อให้บริการแก่ประชาชนแทนบริษัทประกันภัยที่ไม่อาจมีสาขาบริการได้ทั่วถึงทั้งประเทศ ซึ่งปัจจุบันบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ก็ได้ดำเนินการแทนบริษัทประกันภัย ในกรณีการจ่ายค่าสินไหมทดแทนอยู่ด้วยแล้ว ตามความในมาตรา 10 ทวิ (1) แห่งพระราช บัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และการเพิ่มมาตรการให้บริษัทกลางคุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ทำหน้าที่รับประกันภัยให้บริษัทประกันภัยแล้วจะทำให้การบริการใน การรับประกันภัยจากประชาชนได้ทั่วถึงครอบคลุมในทุกจังหวัดและเป็นการอำนวยความสะดวก ให้กับประชาชนได้เป็นอย่างดี และยังเป็นการลดปัญหาเกี่ยวกับการดำเนินงานของระบบ ตัวแทนประกันภัยที่มีทั้งที่ถูกต้องและไม่ถูกต้อง ซึ่งได้สร้างปัญหาและทำความเดือดร้อนให้ กับประชาชนมาโดยตลอด ส่วนวิธีการดำเนินการให้บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด รับประกันภัยให้กับบริษัทประกันภัยดังกล่าว ผู้เขียนเห็นว่าในการกระจายความเสี่ยงภัย ต่อไปให้กับบริษัทประกันภัย ควรกระจายตามสัดส่วนสินทรัพย์ของบริษัทประกันภัยในแต่ บริษัทที่ควรจะได้รับซึ่งจะทำให้เกิดความเป็นธรรมต่อบริษัทประกันภัยและเกิดความมั่นคงต่อ ประชาชนผู้เอาประกันภัยด้วย(ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าควรมีการศึกษาในวิธีการดังกล่าวต่อไป)

5.2.1.2 ยกเลิกการจ่ายค่าบำเหน็จ แก่ตัวแทนนายหน้าของการประกันภัยภาคบังคับ ปรับปรุงแก้ไขโดยให้ยกเลิกการจ่ายค่าจ้าง หรือค่าบำเหน็จให้กับตัวแทน หรือนายหน้าประกันวินาศภัย ในการประกันภัยรถตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัย จากรถ ร้อยละ 12 ของจำนวนเบี้ยประกันภัย ตามประกาศนายทะเบียน เรื่อง อัตราค่าจ้างหรือ ค่าบำเหน็จสำหรับตัวแทนประกันวินาศภัยและนายหน้าประกันวินาศภัย ลงวันที่ 22 มกราคม 2544 เนื่องจากว่าเป็นระบบการประกันภัยภาคบังคับ (Compulsory) ซึ่งเป็นมาตรการทาง กฎหมายของรัฐในการบังคับใช้กับประชาชน จึงไม่จำเป็นที่จะต้องมีค่าจ้างหรือค่าบำเหน็จให้ กับตัวแทน เพราะไม่ใช่ระบบการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ (voluntary) ทำให้ประชาชน

ต้องเพิ่มภาระผูกพันบังคับให้นำเงินไปให้กับบุคคลอื่นอีก เช่น หากใน 1 ปี มีเบี้ยประกันภัย รวม 10,000 ล้านบาท จะต้องแบ่งเงินของประชาชนไปให้กับตัวแทนหรือนายหน้าประกันภัยอีก 1,200 ล้านบาท ประชาชนจึงไม่จำเป็นต้องจ่ายค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ ซึ่งบริษัทประกันภัยมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินการอยู่แล้วประมาณร้อยละ 20 ของอัตราเบี้ยประกันภัยภาคบังคับ จึงไม่ควรให้ประชาชนต้องรับภาระดังกล่าวอีก และจะทำให้อัตราเบี้ยประกันภัยลดลงได้อีก จึงเห็นควรให้ยกเลิกค่าจ้างหรือค่าบำเหน็จแก่ตัวแทนและนายหน้าประกันภัย จำนวน 12 เปอร์เซ็นต์ ตามประกาศนายทะเบียนดังกล่าวด้วย ซึ่งจะสอดคล้องกับการกำหนดให้บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เป็นผู้บริการรับประกันภัยให้กับบริษัทประกันภัยดังกล่าวใน 5.2.1.1

5.2.1.3 นำรถยนต์ตามมาตรา 8 (3) และ (4) เข้าสู่ระบบโดยให้หน่วยงานต้นสังกัดของรถยนต์ส่งเงินสมทบเข้ากองทุน

ควรปรับปรุงแก้ไข โดยนำรถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัยภาคบังคับ ตามความในมาตรา 8 (3) และ (4) แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 คือ รถขอส่วนราชการ กระทรวง ทบวง กรม เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สุขาภิบาล กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา และส่วนราชการท้องถิ่นที่เรียกชื่ออย่างอื่นและรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และรถอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวง ซึ่งปัจจุบันได้มีกฎกระทรวงฉบับที่ 16 (พ.ศ. 2543) ให้ยกเว้นรถของหน่วยงานขององค์กรที่จัดตั้งขึ้นตามรัฐธรรมนูญ และหน่วยงานที่เป็นอิสระตามที่ระบุไว้ในรัฐธรรมนูญให้นำเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับด้วย เนื่องจากปริมาณของรถยนต์ดังกล่าว มีจำนวนมากและเพิ่มขึ้นทุกปี อัตราการใช้รถดังกล่าวก็มีมากทำให้เกิดโอกาสในการทำให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต และร่างกายของประชาชนมีมาก เมื่อรถยนต์ดังกล่าวนี้ไปก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตร่างกายแล้ว ผู้ประสบภัยจะได้รับค่าเสียหายเฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้น คือ จำนวนไม่เกิน 15,000 บาทเท่านั้น โดยกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเป็นผู้สำรองจ่ายแทนหน่วยงานต้นสังกัดของรถยนต์ ส่วนค่าเสียหายในส่วนเกินนั้นผู้ประสบภัยต้องไปเรียกร้องจากหน่วยงาน หรือผู้ขับขี่รถยนต์นั้นเป็นการยุ่งยากที่ประชาชนจะดำเนินการ ซึ่งจากเหตุผลในการกำหนดยกเว้นรถดังกล่าวนี้ แต่เดิมเห็นว่าเนื่องจากเป็นรถของส่วนราชการ จึงมีความมั่นคงโดยใช้หน่วยงานต้นสังกัดของรถเป็นหลักประกันในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัยจากรถดังกล่าว แต่ปัจจุบันเหตุผลดังกล่าวได้เปลี่ยนแปลงไป ซึ่งทำให้ประชาชนเห็นว่าไม่เป็นธรรมจากมาตรการของกฎหมายที่มีการบังคับใช้ไม่เท่าเทียมกันและเกิดความไม่เสมอภาคกันในสังคมอีกด้วย จึงควรปรับปรุงแก้ไขมาตรการ

ของกฎหมาย โดยไม่ควรยกเว้นรถตามมาตรา 8 (3) (4) แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และควรนำเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับด้วย โดยให้หน่วยงานที่เป็นต้นสังกัดของรถนั้น ๆ เป็นผู้ตั้งงบประมาณเพื่อส่งสมทบเข้าสู่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ และกำหนดเงื่อนไขการจ่ายค่าสินไหมทดแทนกรณีรถดังกล่าวเช่นเดียวกับบริษัทประกันภัย

สำหรับรถยกเว้น ตามความในมาตรา 8 (1) (2) แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 คือ รถสำหรับเฉพาะองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท และรถสำหรับผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ และรถของสำนักพระราชวังที่จดทะเบียนและมีเครื่องหมายตามที่เลขาธิการพระราชวังกำหนดเป็นการบัญญัติที่ถูกต้องและเหมาะสมแล้ว เพราะสังคมไทยเป็สังคมที่ทำให้เกียรติและยกย่ององค์พระมหากษัตริย์ไว้สูงสุดเหนือสิ่งอื่นใด ซึ่งจะเห็นได้จากบทบัญญัติในรัฐธรรมนูญฉบับปัจจุบัน “มาตรา 2 ประเทศไทยมีการปกครองระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์เป็นประมุข”

5.2.2 ปรับปรุงแก้ไขมาตรการของกฎหมายเกี่ยวกับการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถ

5.2.2.1 ปรับปรุงแก้ไขให้กรมการขนส่งทางบกได้ตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถให้รวมถึงการรับชำระภาษีประจำปีของรถด้วย

ควรปรับปรุงแก้ไขมาตรการของกฎหมาย ตามความในมาตรา 19 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่บัญญัติไว้ คือ ในการรับจดทะเบียนรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกให้นายทะเบียนตามกฎหมายดังกล่าวตรวจสอบการจัดให้มีประกันความเสียหายก่อนจะรับจดทะเบียนด้วย นายทะเบียนตามความในมาตรานี้ก็คือ อธิบดีกรมการขนส่งทางบก หรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการขนส่งมอบหมาย ซึ่งจากบทบัญญัติของกฎหมายดังกล่าว ทำให้กรมการขนส่งทางบกตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถได้เฉพาะรถที่จดทะเบียนใหม่และการดำเนินการที่กรมการขนส่งทางบกถือเป็นการจดทะเบียน เช่น เปลี่ยนแปลงสีรถ การเปลี่ยนแปลงตัวรถ หรือส่วนหนึ่งส่วนใดของรถให้ผิดไปจากรายการที่จดทะเบียนไว้แล้วเท่านั้น การจดทะเบียนรถตามที่กฎหมายบัญญัติจึงไม่รวมถึงการชำระภาษีประจำปีหรือที่เรียกว่าการต่อทะเบียนรถประจำปีแต่อย่างใด ดังนั้นในปีต่อไปเมื่อได้มีการชำระภาษีรถประจำปีแม้ไม่มีจัดทำประกันภัย กรมการขนส่งทางบกก็ต้องรับชำระภาษีและต่อทะเบียนให้โดยไม่มีอำนาจตามกฎหมายใดที่กรมการขนส่งทางบกจะตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถในกรณีดังกล่าวได้ จึงเห็นควรปรับปรุงบทบัญญัติของ

กฎหมายตามความในมาตรา 19 โดยกำหนดให้กรมการขนส่งทางบก มีอำนาจในการตรวจสอบการจัดให้มีประกันภัยของรถก่อนรับชำระภาษีประจำปีด้วย และปรับปรุงแก้ไขอำนาจหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบก ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และพระราชบัญญัติบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ในส่วนที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกันด้วย เนื่องจากระบบการประกันภัยรถภาคบังคับนี้ การควบคุมและตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถ โดยทางทะเบียนรถจะเป็นเครื่องมือในการตรวจสอบที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด และหน่วยงานที่เหมาะสมกับมาตรการในการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถดังกล่าว จำเป็นต้องเป็นหน่วยงานที่ควบคุมกำกับดูแล และบริหารจัดการทางทะเบียนของรถด้วยซึ่งก็คือ กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

5.2.2.2 ปรับปรุงแก้ไข การบริหารจัดการเครื่องหมายแสดงการทำประกันภัยภาคบังคับให้อยู่ในความรับผิดชอบของกรมการขนส่งทางบก

ปรับปรุงแก้ไขระบบการบริหารจัดการเครื่องหมายแสดงการจัดทำประกันภัยภาคบังคับ ตามความในมาตรา 12 แห่ง พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่ได้กำหนดกำหนดให้นายทะเบียน คือ อธิบดีกรมการประกันภัย หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายเป็นผู้จัดทำเครื่องหมายส่งให้บริษัทประกันภัย เพื่อส่งมอบให้แก่เจ้าของรถผู้จัดทำประกันภัยอีกทอดหนึ่ง ซึ่งสมควรปรับปรุงแก้ไขมาตรการดังกล่าวให้ไปอยู่ในการดำเนินการ และความรับผิดชอบของหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการกำกับดูแลเกี่ยวกับทะเบียนรถ คือ กรมการขนส่งทางบก เพื่อเป็นมาตรการในการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถควบคู่ไปกับการจดทะเบียน หรือการชำระภาษีประจำปีของรถ เพื่อความเหมาะสมสอดคล้องตามแนวทางและข้อเสนอแนะ 5.2.2.1 ดังกล่าวข้างต้น ซึ่งเครื่องหมายดังกล่าวอาจจะอยู่ในฉบับเดียวกัน เพื่อประสิทธิภาพในการตรวจสอบและบริหารจัดการ และยังเป็นการประหยัดงบประมาณที่ปัจจุบันกรมการประกันภัยได้ใช้งบประมาณในการจัดพิมพ์เครื่องหมายดังกล่าว ประมาณปีละ 40 – 50 ล้านบาทซึ่งเป็นเงินที่มาจากเบี้ยประกันภัยที่เกิดจากประชาชน และเหตุผลอีกประการหนึ่งที่ทำให้สมควรปรับปรุงแก้ไขเกี่ยวกับผู้รับผิดชอบเครื่องหมายการจัดทำประกันภัย นอกจากเพื่อประสิทธิภาพในการตรวจสอบ และการประหยัดงบประมาณซึ่งส่วนหนึ่งมาจากเบี้ยประกันภัยแล้ว ก็คือ ปัจจุบันการกำกับดูแลเกี่ยวกับเครื่องหมายการจัดทำประกันภัย กรมการประกันภัยไม่อาจกำกับดูแลได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น การสูญหายที่เกิดจากการดำเนินงานของบริษัทประกันภัยจำนวนมากมีการปลอมแปลงเครื่องหมายตามที่ได้ศึกษาวิเคราะห์ไว้แล้วในหัวข้อ 4.1.2.2 จึง

เห็นควรมีการปรับปรุงมาตรการ เกี่ยวกับเครื่องหมายการจัดทำประกันภัยให้ไปอยู่ในความรับผิดชอบของกรมการขนส่งทางบก เพื่อบริหารจัดการควบคู่ไปกับการดำเนินการทางทะเบียนรถ จะทำให้มีประสิทธิภาพในการตรวจสอบ และยังทำให้ระบบฐานข้อมูลของการประกันภัยภาคบังคับมีความถูกต้องตรงต่อความเป็นจริงด้วย

5.2.2.3 ปรับปรุงแก้ไขระยะเวลาของการประกันภัยภาคบังคับ ให้เป็นระยะเวลาเดียวกับการจดทะเบียนและการชำระภาษีประจำปีของรถ

ควรปรับปรุงแก้ไขระยะเวลาของการประกันภัยภาคบังคับ หรือระยะเวลาการเอาประกันภัยให้เป็นไปตามระยะเวลาของการจดทะเบียนของรถ หรือระยะเวลาของการชำระภาษีประจำปีของรถ เพื่อประสิทธิภาพในระบบการตรวจสอบ คือ เมื่อระยะเวลาการจดทะเบียนของรถหรือระยะเวลาชำระภาษีประจำปีของรถ กับระยะเวลาของการเอาประกันภัยภาคบังคับเป็นระยะเวลาเดียวกันแล้ว จะทำให้ไม่มีช่องว่างเกิดขึ้นอย่างเช่นในวันจดทะเบียนรถได้มีการจัดทำประกันภัยมาแล้วระยะเวลาหนึ่งในระยะเวลาของการประกันภัยที่เหลืออยู่ก็จะหมดลงในระหว่างที่การชำระภาษีประจำปีของรถในปีต่อไปยังไม่ถึงกำหนด และหากไม่มีการจัดทำประกันภัยในช่วงระยะเวลาที่ว่างนั้นจะทำให้รถนั้นไม่เข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับ และมีปัญหาต่อระบบการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถ ซึ่งการกำหนดให้ระยะเวลาของการประกันภัยภาคบังคับให้เป็นระยะเวลาเดียวกันกับระยะเวลาของการจดทะเบียนของรถ หรือระยะเวลาการชำระภาษีประจำปีของรถนี้ ก็จะสอดคล้องกับตามแนวทางและข้อเสนอแนะตาม 5.2.2.1 และ 5.2.2.2 ดังกล่าวข้างต้นด้วย เมื่อปรับปรุงแก้ไขเกี่ยวกับกำหนดระยะเวลาของการประกันภัยภาคบังคับดังกล่าวแล้วจะทำให้การตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถกระทำโดยการตรวจสอบทะเบียนของรถเป็นหลัก และหากรถนั้นได้นำออกมาใช้ โดยผ่านกระบวนการควบคุมทางทะเบียนเรียบร้อยแล้วก็จะทำให้แน่ใจได้ว่ารถที่ใช้ในถนนนั้น ได้มีการจัดทำประกันภัยภาคบังคับอย่างแน่นอน และระยะเวลาของการประกันภัยก็จะมีระยะเวลาครอบคลุมไปถึงการจดทะเบียน หรือการชำระภาษีประจำปีของรถในคราวต่อไปแน่นอนด้วยเช่นกัน และในทางกลับกันหากพบว่ารถนั้นไม่มีการจัดทำประกันภัยก็จะเท่ากับว่ารถนั้นไม่ผ่านกระบวนการควบคุมทางทะเบียน หรือไม่ชำระภาษีประจำปีต่อกรมการขนส่งทางบก ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมการขนส่งทางบกที่จะดำเนินการกับปัญหาดังกล่าวโดยตรงจะจ่ายต่อการตรวจสอบ

สำหรับการปรับระยะเวลาดังกล่าวในช่วงแรกควรกำหนดให้ดำเนินการดังนี้

(1) กรณีรถใหม่ ระยะเวลาของการจดทะเบียนกับระยะเวลาของการทำประกันภัย จะไม่ตรงกันคือ การจดทะเบียนของรถจะทำหลังจากการจดทะเบียนประกันภัย ควรกำหนดให้ กรมการขนส่งทางบก เมื่อมีการจดทะเบียนกรณีดังกล่าวให้ย่อนวันจดทะเบียนไปให้ตรงวันที่ จัดทำประกันภัยจะทำให้ระยะเวลาตรงกัน

(2) กรณีรถเก่าที่มีระยะเวลาของการประกันภัยจะหมดก่อน การครบรอบชำระภาษี ในปีต่อไปให้ประชาชนเจ้าของรถแจ้งระยะเวลาของการครบรอบชำระภาษีประจำปีในรอบต่อไปให้กับบริษัทประกันภัย และกำหนดให้บริษัทประกันภัยต่ออายุสัญญาประกันภัยของรถคัน นั้นต่อไปถึงกำหนดการชำระภาษีประจำปีในรอบต่อไปรอบแรก โดยใช้ระบบการประกันภัย ระยะสั้นและคิดอัตราเบี้ยประกันภัยตามระยะเวลาที่ต่อไปดังกล่าว ซึ่งจะทำให้รอบระยะเวลา การชำระภาษีกับการจัดทำประกันภัยจะตรงกันในรอบต่อไป

5.2.3 ปรับปรุงแก้ไขมาตรการ ในการบริหารจัดการกฎหมายที่ก่อให้เกิดความไม่เป็น ธรรมต่อประชาชน

5.2.3.1 ปรับปรุงแก้ไข ให้มีการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยโดยคำแนะนำของ คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค

ปรับปรุงแก้ไข มาตรการในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับการประกันภัย รถภาคบังคับ จากที่ปัจจุบันมีมาตรการในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย โดยนายทะเบียน ประกันวินาศภัย คืออธิบดีกรมการประกันภัย ในรูปคำสั่งนายทะเบียน โดยอาศัยอำนาจตาม ความในมาตรา 30 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ให้ปรับปรุงแก้ไข ให้มาใช้อำนาจตามความในมาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภคจากรถ พ.ศ. 2535 คือการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยให้รัฐมนตรีประกาศกำหนด โดยคำแนะนำของ คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคโดยเคร่งครัด โดยปรับปรุงแก้ไขบทบัญญัติตามความในตอนที่ ๑ ของมาตรา 10 คำว่า “ก็ได้” ให้ตัดออก เนื่องจากตามบทบัญญัตินี้คำว่า “ก็ได้” ทำให้มีการแปล ความข้อกฎหมายดังกล่าวว่าในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยไม่ต้องกระทำโดยคำแนะนำของ คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคก็ได้ ซึ่งทำให้การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยในปัจจุบัน ไม่รอบครอบและไม่เป็นธรรม จึงจำเป็นต้องมีมาตรการในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย ภาคบังคับ ต้องกระทำโดยคำแนะนำของคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคจากรถเพื่อให้เกิด ความรอบครอบ และความชัดเจนของข้อมูลที่ใช้พิจารณาในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย

เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อประชาชนที่ถูกรับประกันให้จัดทำประกันภัย และต้องรับภาระในการชำระเบี้ยประกันภัย เนื่องจากเจตนารมณ์ของกฎหมายในการให้มีคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถขึ้นมา ก็เพื่อมีเจตนาให้คณะกรรมการให้คำแนะนำแก่รัฐมนตรีผู้รักษาการตามกฎหมายนี้ ในการกำหนดมาตรการออกมาบังคับใช้แก่ประชาชนให้เกิดความรอบครอบรัดกุมและเป็นธรรมต่อประชาชน ซึ่งคณะกรรมการดังกล่าวประกอบด้วยผู้ชำนาญการในส่วนที่เกี่ยวข้องที่เป็นประโยชน์ต่อการบริหารจัดการกฎหมายฉบับนี้ และเชื่อมั่นได้ว่าจะสร้างความเป็นธรรมให้แก่ประชาชนได้ แต่จะเห็นได้ว่านับแต่กฎหมายได้บัญญัติให้มีคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถขึ้นมา มาตรการในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยยังไม่เคยได้กระทำโดยคำแนะนำหรือคำแนะนำของคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยตามเจตนารมณ์ของกฎหมายแต่อย่างใด จึงทำให้การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยตามมาตรการที่ใช้อยู่ในปัจจุบันไม่เกิดความเป็นธรรมแก่ประชาชน เห็นได้จากข้อมูลเบี้ยประกันภัยที่เฉลี่ยจ่ายเป็นจำนวนมาก (จากข้อมูลในข้อ 4.2.1) ดังนั้นเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ประชาชนจึงเห็นควรปรับปรุงแก้ไขให้มีมาตรการในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย โดยคำแนะนำของคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ตามความในมาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ดังกล่าวข้างต้น

5.2.3.2 ปรับปรุงแก้ไขให้มีมาตรการเพื่อบังคับใช้หลัก No Loss – No Profit ควรปรับปรุงแก้ไขมาตรการทางกฎหมายเพื่อการบังคับใช้หลัก No Loss – No Profit อย่างมีประสิทธิภาพ คือ ทำให้บริษัทประกันภัยไม่แสวงหากำไรจากการรับประกันภัยภาคบังคับและในทางกลับกันก็จะต้องไม่ก่อให้เกิดการขาดทุนแก่บริษัทประกันภัย เช่นเดียวกัน แต่จากข้อมูลของจำนวนเบี้ยประกันภัยเฉลี่ยจ่าย ค่าสินไหมทดแทนที่จ่ายและ Loss Ratio จากข้อมูลในข้อ 4.2.1 และข้อ 4.2.1.2 เห็นได้ว่าบริษัทประกันภัยมีกำไรอย่างมากจากเบี้ยประกันภัยเฉลี่ยจ่าย จึงไม่เป็นไปตามหลัก No Loss – No Profit และไม่เป็นธรรมแก่ประชาชนที่ต้องถูกมาตรการของกฎหมายบังคับให้ต้องจัดทำประกันภัย ซึ่งสาเหตุเนื่องจากไม่มีมาตรการทางกฎหมายที่มีผลต่อการบังคับใช้หลัก No Loss – No Profit อย่างจริงจัง ประกอบกับมาตรการในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่มีได้กำหนด โดยคำแนะนำของคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถดังกล่าวแล้วใน 5.2.3.1 ทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่ประชาชน จึงเห็นควรให้มีมาตรการทางกฎหมายกำหนดให้นำเงินจากผลกำไรจากการรับประกันภัยภาคบังคับมาทำการเพิ่มจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทน ในกรณีที่มิมีเบี้ยประกันภัยเฉลี่ยจ่ายจำนวนมากหรือ

ลดอัตราเบี้ยประกันภัยลง และมีมาตรการทางกฎหมายกำหนดห้ามมิให้บริษัทประกันภัยนำเงินกำไรจากการรับประกันภัยภาคบังคับไปแบ่งปันผลกำไรให้กับผู้ถือหุ้นของบริษัทประกันภัย และให้บริษัทแยกการจัดทำข้อมูลของการประกันภัยภาคบังคับออกจากการประกันภัยภาคสมัครใจให้ชัดเจนแน่นอน เพื่อป้องกันการนำผลกำไรจากการรับประกันภัยภาคบังคับไปชดเชยให้กับส่วนของการรับประกันภัยภาคสมัครใจที่เป็นปัญหาของบริษัทประกันภัยในปัจจุบัน ทำให้บริษัทประกันภัยอยู่ได้เพราะผลกำไรจากการประกันภัยภาคบังคับ

นอกจากปรับปรุงแก้ไขมาตรการตามที่ได้เสนอแนะดังกล่าวข้างต้นแล้ว ผู้เขียนมีความเห็นว่า แนวทางของมาตรการในการบังคับใช้หลัก No Loss - No Profit อย่างมีประสิทธิภาพอย่างจริงจังได้นั้นควรมีการแยกระบบดำเนินการของ Compulsory ให้ชัดเจนคือ

(1) ให้บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เป็นผู้รับประกันภัยภาคบังคับ และบริหารจัดการเองทั้งหมดหรือ

(2) ให้บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด รับประกันภัยจากประชาชน แล้วกระจายความเสี่ยงภัยต่อไปให้กับบริษัทประกันภัย ตามสัดส่วนสินทรัพย์ของบริษัทประกันภัยแต่ละบริษัทประกันภัย โดยบริษัทกลางฯ เป็นผู้จัดทำข้อมูล Compulsory ซึ่งตาม (2) นี้จะสอดคล้องกับ 5.2.1.1 ดังกล่าวข้างต้น

ซึ่งทั้งสองกรณีดังกล่าว ตามความเห็นของผู้เขียนนี้จะต้องมีการศึกษาวิเคราะห์ถึงส่วนดีและส่วนเสียและความเป็นไปได้ให้ชัดเจนก่อนนำมาใช้

5.2.4 ปรับปรุงมาตรการให้ประชาชนมีทัศนคติที่ดีต่อระบบการจัดทำประกันภัย

สมควรปรับปรุงมาตรการทางกฎหมายเพื่อให้ความคุ้มครองและเป็นหลักประกันในกรณีที่บริษัทประกันภัยไม่จ่ายค่าสินไหมทดแทนหรือจ่ายล่าช้า หรือจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่ไม่เป็นธรรมแก่ประชาชนผู้ประสบภัย ซึ่งปัญหาดังกล่าวมีผลกระทบต่อจิตใจของประชาชนโดยตรงและก่อให้เกิดทัศนคติที่ไม่ดีต่อธุรกิจประกันภัย เนื่องจากกรณีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามหลักเกณฑ์ของระบบการประกันภัยภาคบังคับนี้เกิดขึ้นต่อเมื่อเกิดความเสียหายต่อร่างกายหรือชีวิต คือได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ซึ่งเป็นการสูญเสียด้านจิตใจอยู่ด้วยแล้วและเมื่อมีกรณีปัญหาการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของบริษัทประกันภัยที่ไม่เป็นธรรมหรือล่าช้ามาซ้ำเติมอีกทั้งที่เป็นการประกันภัยภาคบังคับ แต่กลับไม่มีมาตรการของรัฐมาเป็นหลักประกันเพื่อแก้ปัญหาดังกล่าว ทำให้ประชาชนเกิดทัศนคติที่ไม่ดีและมีความคิดไม่อยากที่จะทำประกันภัยแม้กฎหมายจะบังคับก็ตาม จึงสมควรมีการปรับปรุงมาตรการทางกฎหมาย เพื่อให้

ความคุ้มครองประชาชนผู้ประสบภัยและเป็นหลักประกันการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของ บริษัทประกันภัยเป็นการเฉพาะในการประกันภัยภาคบังคับ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ดังนี้

5.2.4.1 ปรับปรุงแก้ไขให้มีการสำรองจ่ายค่าสินไหมทดแทนในส่วนเกินค่าเสียหายเบื้องต้นด้วย

เนื่องจากจำนวนของความคุ้มครองตามกฎหมายฉบับนี้ได้กำหนดความคุ้มครองไว้ ทั้งจำนวนคือ 50,000 บาท และ 80,000 บาท ตามกฎกระทรวงฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2540) ลงวันที่ 24 ธันวาคม 2540 ซึ่งค่าเสียหายเบื้องต้นจำนวนไม่เกิน 15,000 บาท ก็เป็นส่วนหนึ่งของค่าสินไหมทดแทนทั้งจำนวน คือ รวมอยู่ใน 50,000 บาท หรือ 80,000 บาท ตามที่กฎหมายกำหนดดังกล่าว ซึ่งรัฐได้มีมาตรการเป็นหลักประกันในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในส่วนค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นอย่างดีที่ได้กล่าวแล้ว ปัญหาเกี่ยวกับค่าเสียหายเบื้องต้นจึงไม่เกิดขึ้น และปัญหาที่เกิดขึ้นจะเกิดในกรณีค่าสินไหมทดแทนในส่วนเกินค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวน 50,000 - 80,000 บาท บริษัทประกันภัยจะดำเนินการชดใช้ ค่าสินไหมทดแทนในส่วนนี้ เช่นเดียวกับการประกันภัยรถภาคสมัครใจ คือต้องมีความรับผิดชอบตามกฎหมาย และรัฐมีมาตรการคุ้มครองประชาชนในส่วนนี้ก็ได้ใช้มาตรการเช่นเดียวกันกับการประกันภัยรถภาคสมัครใจ คือการประวิงการจ่าย ตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 จึงทำให้เกิดปัญหาดังกล่าว ซึ่งคู่ได้จากข้อมูลสถิติที่ประชาชนร้องเรียนต่อกรมการประกันภัย กรณีบริษัทประกันภัยไม่จ่ายหรือจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าหรือไม่เป็นธรรม มีจำนวนมาก จากข้อมูลในข้อ 4.2.2.1 จึงเห็นควรให้มีการปรับปรุงแก้ไขมาตรการในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนส่วนเกินจากค่าเสียหายเบื้องต้น ตามความในมาตรา 14 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และตามประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่องหลักเกณฑ์ วิธีการจ่าย และระยะเวลาการจ่ายค่าสินไหมทดแทนนอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้น ลงวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 โดยให้มีมาตรการในการสำรองจ่ายจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ เช่นเดียวกับการสำรองจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ในกรณีที่บริษัทประกันภัยไม่จ่ายหรือจ่ายล่าช้า หลังจากที่ได้ข้อยุติเรื่องความรับผิด ตามประกาศกระทรวงพาณิชย์ ลงวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 ดังกล่าว เพื่อคุ้มครองสิทธิของประชาชน และเป็นหลักประกันในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของบริษัทประกันภัยให้กับประชาชนเนื่องจากเป็นระบบการประกันภัยภาคบังคับ และเป็นความคุ้มครองตามกฎหมายในจำนวนเดียวกัน

5.2.4.2 ปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติม ให้มีบทกำหนดโทษของบทบัญญัติในมาตรา 14 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภคจากกรณ พ.ศ. 2535

ควรมีการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มบทกำหนดโทษ ในกรณีบริษัทประกันภัยฝ่าฝืน มาตรการตามประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่องหลักเกณฑ์วิธีการจ่าย และระยะเวลาการจ่ายค่าสินไหมทดแทนนอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้น ลงวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 เนื่องจากประกาศ กระทรวงฉบับลงวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 นี้ได้อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 14 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภคจากกรณ พ.ศ. 2535 แต่บทบัญญัติในมาตรา 14 วรรคสองนี้ไม่มีบทกำหนดโทษแก่ผู้ฝ่าฝืน เมื่อบทบัญญัตินี้ดังกล่าวไม่มีบทกำหนดโทษ จึงมีผลให้ประกาศกระทรวงที่ออกโดยอาศัยอำนาจของบทบัญญัติในมาตรา 14 วรรคสอง ดังกล่าวไม่มีบทกำหนดโทษที่จะลงโทษต่อผู้ฝ่าฝืนเช่นเดียวกัน ทำให้ไม่อาจเป็นมาตรการที่จะคุ้มครองผู้บริโภคจากกรณได้ เนื่องจากถ้าหากบริษัทประกันภัยไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่ประกาศกำหนดก็ไม่อาจที่จะบังคับได้ ซึ่งต้องไปอาศัยหลักเกณฑ์เรื่องการประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทน ตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาเป็นบทกำหนดโทษ ซึ่งมาตรการตามที่โยกกฎหมายไปใช้นี้ต้องใช้ระยะเวลาในการลงโทษผู้ฝ่าฝืน เนื่องจากต้องเปรียบเทียบปรับโดยคณะกรรมการเปรียบเทียบคดีความผิด หรือต้องส่งเรื่องให้พนักงานสอบสวน ดำเนินคดีตามปกติ ซึ่งทำให้ไม่สามารถเป็นมาตรการที่ทันถ่วงทีในการคุ้มครองสิทธิประโยชน์ของผู้ประสบภัยจากกรณดังกล่าว ประกอบกับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภคจากกรณ พ.ศ. 2535 ได้มีมาตรการลงโทษดำเนินคดีเปรียบเทียบปรับผู้ฝ่าฝืนทั้งหมดโดยนายทะเบียน จึงควรมีมาตรการในการดำเนินคดีอยู่ในกฎหมายฉบับเดียวกัน และเป็นกระบวนการเดียวกัน จึงควรเพิ่มเติมให้มีบทกำหนดโทษในมาตรา 14 วรรคสอง เพื่อคุ้มครองสิทธิประโยชน์ของผู้ประสบภัยได้ทันทั่วถึงและเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

5.2.5 ปรับปรุงแก้ไขการดำเนินงาน และเงื่อนไขการจ่ายของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เนื่องจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จัดตั้งขึ้น เพื่อวัตถุประสงค์ในการเยียวยาผู้ประสบภัยจากกรณให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย และปิดช่องว่างกรณีประชาชนผู้ประสบภัยจากกรณไม่อาจได้รับค่าสินไหมทดแทนตามเงื่อนไขความรับผิดชอบตามกฎหมายได้เช่นกรณีไม่มีผู้รับผิดชอบ แต่เงื่อนไขการจ่ายของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในปัจจุบันจ่ายได้เฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้นเท่านั้น และนับแต่จัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ตามพระราชบัญญัติ

คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ขึ้นที่กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ เป็นเวลาประมาณ 9 ปี โดยมีแหล่งที่มาของเงินกองทุนที่สำคัญ คือให้บริษัทประกันภัยจ่ายเงินสมทบให้แก่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยภายในสามสิบวันนับแต่วันสิ้นรอบสามเดือนในอัตราร้อยละหนึ่งจุดห้าของเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัยตามกฎหมาย ตามความในกฎกระทรวงฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2542) ลงวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2542 ออกตามความในมาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จึงเห็นได้ว่าเงินที่บริษัทประกันภัยส่งเข้ากองทุนทดแทนผู้ประสบภัยก็คือ เงินของประชาชนที่จัดทำประกันภัยนั่นเอง ซึ่งเงื่อนไขการจ่ายของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย จ่ายได้เฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้นในกรณีตามความในมาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และบางกรณีเมื่อกองทุนจ่ายไปแล้ว หรือทรงจ่ายกองทุนก็มีสิทธิไล่เบี้ยเรียกคืน หรือยึดทรัพย์สินขายทอดตลาดจ่ายคืนกองทุนได้ ทำให้มีจำนวนเงินที่จ่ายไปจริงเพียงประมาณ 10 - 20 ล้านบาทเท่านั้น ทำให้มีจำนวนเงินกองทุนที่สะสมอยู่ที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย มีมากกว่า 1,700 ล้านบาท ซึ่งมีได้ใช้ประโยชน์และจะมีปริมาณของเงินกองทุนเพิ่มมากขึ้นในทุก ๆ ปี เนื่องจากบริษัทประกันภัยต้องจัดส่งเข้ากองทุนตามกฎหมาย เมื่อมีจำนวนเงินสะสมอยู่ที่กองทุนเป็นจำนวนมากและมีได้นำออกมาใช้เพื่อให้เกิดประโยชน์ในการคุ้มครองผู้ประสบภัย จึงไม่เป็นไปตาม เจตนารมณ์ของกฎหมายในการเยียวยาประชาชนผู้ประสบภัย จึงเห็นควรให้มีการปรับปรุงแก้ไขการดำเนินงานของกองทุน เพื่อให้เกิดความเหมาะสมและเป็นธรรมต่อประชาชนดังนี้

5.2.5.1 ปรับปรุงแก้ไขบทบัญญัติให้มีเงื่อนไขการจ่ายของกองทุนทดแทนในส่วนเกินค่าเสียหายเบื้องต้นได้ด้วย

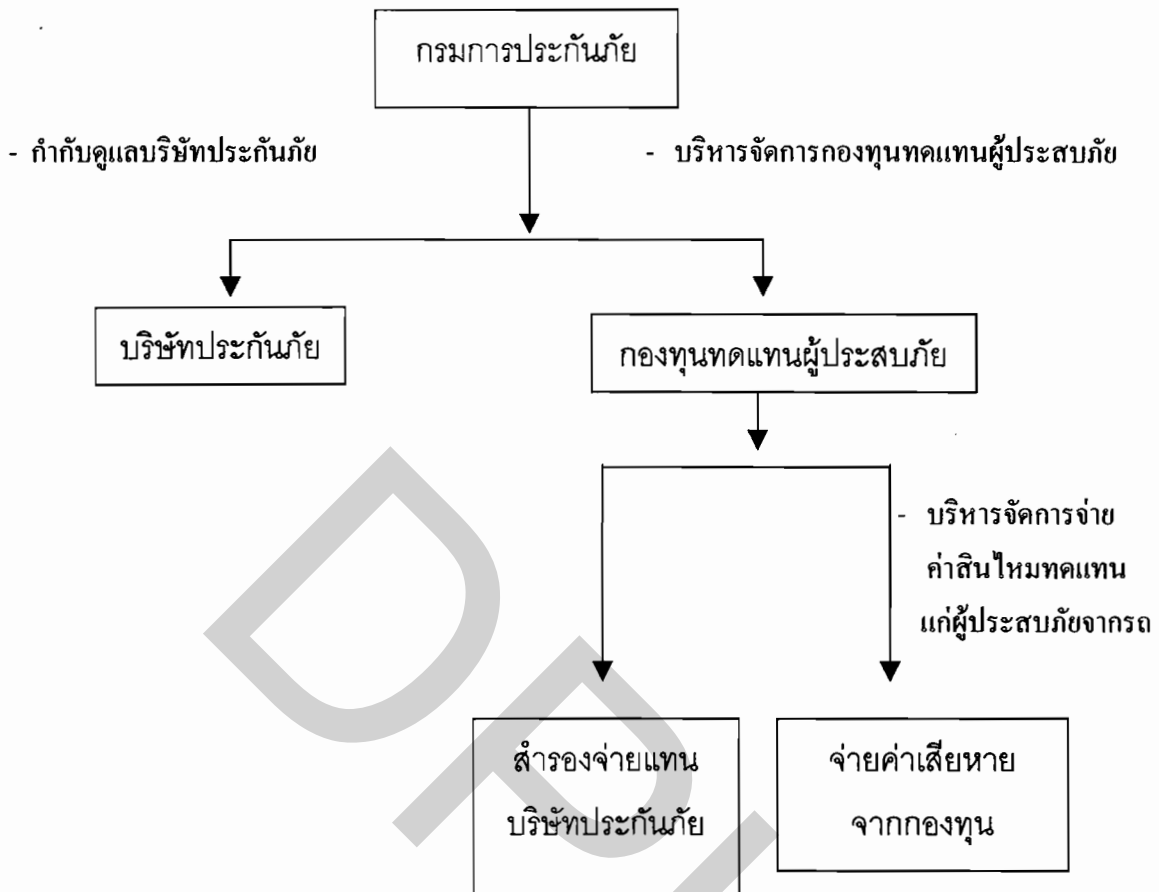
ปรับปรุงแก้ไขเงื่อนไขการจ่ายของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในกรณีประชาชนถูกรถชนแล้วหนี หรือหาผู้รับผิดชอบไม่ได้ ซึ่งปัจจุบันกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายได้เฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้นคือไม่เกิน 15,000 บาท ให้เป็นเงื่อนไขเช่นเดียวกับความคุ้มครองที่กำหนดไว้ตามกฎกระทรวง ที่ 11 (พ.ศ. 2540) ลงวันที่ 24 ธันวาคม 2540 ออกตามความในมาตรา 7 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 คือ ความคุ้มครองถึง 50,000 บาท และ 80,000 บาท จะทำให้เกิดความเป็นธรรมแก่ประชาชนผู้ประสบภัย เนื่องจากประชาชนผู้ประสบภัยในกรณีนี้มิได้เป็นผู้กระทำผิดและมีใช้ความผิดของผู้ประสบภัย เมื่อเกิดเหตุการณ์กรณีดังกล่าว รัฐกลับมีมาตรการและเงื่อนไขกำหนดให้ค่าชีวิตและร่างกายของ

ประชาชนเหล่านี้มีน้อยลง ทั้งที่เงินกองทุนก็มีจำนวนมากเพียงพอที่จะจ่ายค่าสินไหมทดแทนในอัตราเดียวกัน จึงควรมีการปรับปรุงแก้ไขเงื่อนไขการจ่ายของกองทุนเสียใหม่ โดยให้จ่ายในส่วนเกินค่าเสียหายเบื้องต้นด้วยกับกรณีไม่มีผู้รับผิดชอบดังกล่าว

5.2.5.2 ปรับปรุงแก้ไขบทบัญญัติให้มีเงื่อนไขการของกองทุนทดแทนในการสำรองจ่ายในส่วนเกินค่าเสียหายเบื้องต้นด้วย

ปรับปรุงแก้ไขมาตรการในการการสำรองจ่าย ซึ่งปัจจุบันกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้มีมาตรการในการสำรองจ่ายกรณีบริษัทประกันภัยไม่จ่ายหรือจ่ายล่าช้าได้เฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้นไม่เกิน 15,000 บาทเท่านั้น โดยไม่มีเงื่อนไขการสำรองจ่ายค่าสินไหมทดแทนส่วนเกินจากค่าเสียหายเบื้องต้น 50,000 บาท - 80,000 บาทด้วย จึงสมควรมีการปรับปรุงแก้ไขเงื่อนไขการสำรองจ่าย ให้สำรองจ่ายกรณีที่บริษัทประกันภัยไม่จ่ายหรือจ่ายล่าช้าในส่วนเกินค่าเสียหายเบื้องต้นได้ถึง จำนวน 50,000 บาท - 80,000 บาทด้วย เนื่องจากเป็นการสำรองจ่ายเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนแก่ประชาชน (จากข้อมูลการร้องเรียนในข้อ 4.2.2.1) ซึ่งจะเป็นการแก้ปัญหาที่ประชาชนมีทัศนคติไม่ดีต่อธุรกิจประกันภัย และการสำรองจ่ายก็สามารถเรียกคืนจากบริษัทประกันภัยได้ ซึ่งเมื่อดูจำนวนของเงินกองทุนที่สะสมอยู่ในปัจจุบันก็สามารถที่จะสำรองจ่ายเพื่อแก้ปัญหาการไม่จ่ายของบริษัทประกันภัยหรือการจ่ายล่าช้าของบริษัทประกันภัยได้ และเหตุผลอีกประการที่ให้กองทุนสำรองจ่ายในส่วนเกินค่าเสียหายเบื้องต้นก็คือ ไม่ว่าจะเงินค่าสินไหมทดแทนในส่วนค่าเสียหายเบื้องต้น หรือส่วนเกินค่าเสียหายเบื้องต้นก็เป็นจำนวนความคุ้มครองตามที่กฎหมายกำหนด ตามความในกฎกระทรวง ฉบับที่ 11 (พ.ศ.2540) ลงวันที่ 24 ธันวาคม 2540 ออกตามความในมาตรา 7 วรรคสอง เช่นเดียวกัน จึงต้องมีหลักประกันการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเช่นเดียวกัน โดยเป็นการสำรองจ่ายในกรณีที่ผู้คดีในเรื่องความรับผิดชอบแล้ว ตามความในประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่องหลักเกณฑ์ วิธีการ และระยะเวลาในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนนอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้น ลงวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 ออกตามความในมาตรา 14 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และบริษัทไม่ยอมจ่าย หรือจ่ายไม่ครบจำนวน หรือจ่ายล่าช้า จึงสมควรปรับปรุงแก้ไข ให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีเงื่อนไขในการสำรองจ่ายค่าสินไหมทดแทนในส่วนเกินค่าเสียหายเบื้องต้นถึงจำนวน 50,000 บาท - 80,000 บาทด้วย เพื่อคุ้มครองสิทธิประโยชน์ของประชาชนผู้ประสบภัย ซึ่งการดำเนินงานของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ผู้เขียนมีความเห็นว่าควร จะเป็นดังแผนภูมิข้างล่าง

ภาพที่ 2 แผนภูมิการดำเนินงานของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย



- สำรองจ่ายแทนบริษัทประกันภัย
กรณีบริษัทประกันภัยไม่จ่ายหรือจ่ายล่าช้า
ในส่วนค่าเสียหายเบื้องต้น
- สำรองจ่ายแทนบริษัทประกันภัย
กรณีเรื่องความรับผิดชอบแล้วตาม
ประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่อง หลักเกณฑ์
วิธีการและระยะเวลาในการจ่ายค่าสินไหมทดแทน
นอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้น ลงวันที่ 28 กรกฎาคม 2541
- เรียกคืนการสำรองจ่ายจากบริษัทประกันภัย
- จ่ายตามเงื่อนไขที่จ่ายโดยกองทุน
กรณีค่าเสียหายเบื้องต้น
- จ่ายเต็มความคุ้มครองตามที่กฎหมาย
กำหนดเช่นเดียวกับบริษัทประกันภัย
กรณีไม่มีผู้รับผิดชอบ

ตามที่ได้ศึกษาวิเคราะห์และสรุปประเด็นปัญหาของมาตรการทางกฎหมายที่เป็น
ปัญหาและอุปสรรคต่อการนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับ ตามพระราชบัญญัติ
คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และได้ศึกษาวิเคราะห์ถึงการแก้ปัญหาและแนวทางของ

มาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสม เพื่อนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยได้เสนอแนวทางแก้ปัญหาและแนวทางของมาตรการของกฎหมายที่เหมาะสมตามข้อ 5.2 ซึ่งเป็นแนวทางในการแก้ปัญหาที่เกิดจากมาตรการในการบังคับปฏิบัติ มาตรการเกี่ยวกับระบบการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถ และการบริหารจัดการกฎหมายที่ก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมและสร้างทัศนคติที่ไม่ดีแก่ประชาชน ซึ่งตามแนวทางการแก้ปัญหาและมาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมที่เสนอดังกล่าวนี้นี้ จะเป็นการแก้ปัญหาที่สาเหตุ และการแก้ปัญหาที่ครบวงจร อันจะทำให้การบริหารจัดการกฎหมายของผู้บังคับปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และมาตรการทางกฎหมายจะสร้างความเป็นธรรมให้แก่ประชาชน ทำให้มีกฎหมายที่ดีและผู้บังคับการตามกฎหมายที่ดีได้ แต่ทั้งนี้ในการบริหารจัดการกฎหมาย เพื่อให้เกิดประโยชน์แก่ประชาชนจำเป็นต้องมีระบบประมวลผล และฐานข้อมูลที่ดีและถูกต้องเป็นเครื่องมือประกอบการบริหารจัดการและปรับปรุงแก้ไขกฎหมายดังกล่าวด้วย มีมาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสม มีระบบการตรวจสอบที่มีประสิทธิภาพ และมีข้อมูลที่ดีและถูกต้องในการบริหารจัดการกฎหมาย ดังแนวทางตามข้อเสนอดังกล่าวแล้ว ผู้เขียนเห็นว่าจะเป็นการแก้ปัญหาที่ประชาชนไม่นำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับที่เป็นปัญหาอยู่ในปัจจุบันนี้ได้ และจะเป็นผลให้รถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับ เพื่อให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 อันเป็นนโยบายของรัฐอย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนอย่างแท้จริง

DPUC

บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

หนังสือ

ไชยศ เหมะรัชตะ. กฎหมายว่าด้วยประกันภัย. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร :
สำนักพิมพ์นิติบรรณาการ. 2539

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

สิทธิโชค ศรีเจริญ. ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย. กรุงเทพมหานคร :
ประชุมทองการพิมพ์, 2528.

อำนาจ สุขเวชย์. รู้ทันประกันรถยนต์. สมาคมประกันวินาศภัย กรุงเทพมหานคร :
บริษัท ฐานการพิมพ์ จำกัด, 2542.

วารสาร

กมลวรรณ กীরติสมิต. “การประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ของประเทศญี่ปุ่น.”
(compulsory Automobile Liability Insurance). วารสารการประกันภัย 17
เมษายน – มิถุนายน 2535

กองนโยบายและสารสนเทศ “สถิติธุรกิจประกันภัย”
วารสารการประกันภัย 97 มกราคม – มีนาคม 2543

กองนโยบายและสารสนเทศ “สถิติธุรกิจประกันภัย”
วารสารการประกันภัย 98 เมษายน - มิถุนายน 2543

กองนโยบายและสารสนเทศ “สถิติธุรกิจประกันภัย”
วารสารการประกันภัย 100 ตุลาคม - ธันวาคม 2543

กองนโยบายและสารสนเทศ “สถิติธุรกิจประกันภัย”
วารสารการประกันภัย 101 มกราคม - มีนาคม 2544

กองนโยบายและสารสนเทศ “แผนการรณรงค์ประกันภัยภาคบังคับ”
วารสารการประกันภัย 102 เมษายน - มิถุนายน 2544

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

คัมภีร์ แก้วเจริญ. “ละเมิดกับสังคม.” อัยการนิเทศ 47 2527

วิชา มหาคุณ. “การประกันความเสียหายระบบไม่มีความผิด.” บทบัณฑิตย์ 43
ธันวาคม 2530

สมเกียรติ วรปัญญาอนันต์. “ความรับผิดชอบแห่งเกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรใน
ประเทศฝรั่งเศส.” วารสารอัยการ กันยายน 2536

สุรศักดิ์ มณีศรี. “การคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่ผู้ก่อความเสียหายขึ้นมาเอง.”
รพีสาร 1 มกราคม – มีนาคม 2536

อรรถพร พิบูลชนพัฒนา “การปรับโครงสร้างอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์”
วารสารการประกันภัย 99 กรกฎาคม - กันยายน 2543

อาทิจ ตั้งกัลยาณนท์. “การประกันภัยความรับผิดชอบของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศ
ญี่ปุ่น.” วารสารสำนักงานประกันภัย 6 มกราคม – มีนาคม 2524

อำนาจ สุภเวชย์. “ปัญหาข้อกฎหมายเกี่ยวกับค่าเสียหายเบื้องต้น.”
วารสารการประกันภัย 93 มกราคม – มีนาคม 2542

อำนาจ สุภเวชย์. “ปัญหาข้อกฎหมายเกี่ยวกับค่าเสียหายเบื้องต้น.”
วารสารการประกันภัย 94 เมษายน – มิถุนายน 2542

อำนาจ สุภเวชย์. “ปัญหาข้อกฎหมายเกี่ยวกับค่าเสียหายเบื้องต้น.”
วารสารการประกันภัย 96 ตุลาคม – ธันวาคม 2542

อำนาจ สุภเวชย์. “ปัญหาข้อกฎหมายเกี่ยวกับค่าเสียหายเบื้องต้น.”
วารสารการประกันภัย 95 กรกฎาคม – กันยายน 2542

วิทยานิพนธ์

- ปรีชา ขำเพชร. “ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, 2543.
- พนิดา บุญรอด. “มาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยรถยนต์ : วิเคราะห์มาตรการตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยรถยนต์.” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2534.
- ภัทรศักดิ์ วรรณแสง. “ความรับผิดชอบในความเสียหายซึ่งเกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล.” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2529.
- วันชัย ศศิโรจน์. “กฎหมายเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อบุคคลที่เกิดจากอุบัติเหตุรถยนต์.” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2526.
- ศรียุญา งามวงษ์วาน. “กฎหมายที่เหมาะสมสำหรับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ.” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.
- สมชาย หาญเลิศฤทธิ์. “การจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่ไม่เป็นธรรมตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 : ศึกษากรณีมีความเสียหายเกิดแก่ผู้ประสบภัยแต่ไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย.” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2541.

ภาษาอังกฤษ

Books

Automobile Insurance Rating Association of Japan. **Automobile Insurance In Japan** (with Appendix) Tokyo : Miyoshi Inc., April 1994.

Automobile Insurance Rating organization of Japan. **Automobile Insurance in Japan** Tokyo : Cmiyoda - Ku., May 1998.

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

Von Mehren. A., T. The treatment of motorvehicle accidents : The impact Of Technological change on legal relations. **Law in Japan : The legal Order in a changing society.** Massachusetts : Harvard University Press, 1963.

Teiji Koike, Tram. **JAPANESE INSURANCE LAWS, ORDINANCES AND REGULATIONS.** Japan : Non - Life Insurance Institute of Japan, 1990.

กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ
กระทรวงพาณิชย์

ภาคผนวก ก

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

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมขอสภานิติบัญญัติแห่งชาติทำหน้าที่รัฐสภา ดังต่อไปนี้

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535"

มาตรา 2 * พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดสามร้อยหกสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา 3 บรรดาบทกฎหมาย กฎ และข้อบังคับอื่นที่มีบัญญัติไว้แล้วในพระราชบัญญัติฉบับนี้ หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้แทน

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

"รถ" หมายความว่า รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร

"เจ้าของรถ" หมายความว่า ผู้ซึ่งมีกรรมสิทธิ์ในรถหรือผู้มีสิทธิครอบครองรถตามสัญญาเช่าซื้อ และหมายความรวมถึงผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวด้วย

* พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535 ให้ยกเลิกความตามมาตรา 2 เดิม และให้ใช้ข้อความใหม่ตามที่พิมพ์ไว้ (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา) เล่มที่ 109 ตอน 111 วันที่ 4 พฤศจิกายน 2535)

"ผู้ประสบภัย" หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย เนื่องจากอุบัติเหตุหรืออยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งที่เป็นอันตราย หรือติดตั้งในรถนั้น และหมายความรวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตายด้วย

"ความเสียหาย" หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย อันเกิดจากอุบัติเหตุ

"ผู้ซึ่งอยู่ในรถ" หมายความว่า ผู้ซึ่งอยู่ในหรือบนหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถ และหมายความรวมถึงผู้ซึ่งกำลังขึ้นหรือกำลังลงจากรถนั้นด้วย

"บริษัท" หมายความว่า บริษัทตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประเภทประกันภัยรถ

"ค่าเสียหายเบื้องต้น" ในกรณีความเสียหายต่อร่างกาย หมายความว่า ค่ารักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลของผู้ประสบภัย และในกรณีความเสียหายต่อชีวิต หมายความว่า ค่าปลงศพ และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพผู้ประสบภัย ซึ่งถึงแก่ความตายทั้งนี้ตามรายการและจำนวนเงินที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 20 วรรคสอง

"เครื่องหมาย" หมายความว่า เครื่องหมายแสดงว่ามีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุตามพระราชบัญญัตินี้

"คณะกรรมการ" * หมายความว่า คณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

"นายทะเบียน" หมายความว่า อธิบดีกรมการประกันภัยหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการประกันภัยมอบหมายโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

"กองทุน" หมายความว่า กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

"รัฐมนตรี" หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 5 ** ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงและประกาศเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

* เพิ่มบทนิยามคำว่า "คณะกรรมการ" โดยมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540

** มาตรา 4 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 ให้ยกเลิกมาตรา 5 และมาตรา 6 เดิม โดยให้ใช้ข้อความใหม่ตามที่พิมพ์ไว้แทน

กฎกระทรวงและประกาศนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

มาตรา 6 * ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่งเรียกว่า "คณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ" ประกอบด้วยปลัดกระทรวงพาณิชย์เป็นประธาน ผู้แทนกระทรวงกลาโหม ผู้แทนกระทรวงการคลัง ผู้แทนกระทรวงคมนาคม ผู้แทนกระทรวงสาธารณสุข ผู้แทนทบวงมหาวิทยาลัย ผู้แทนกรมการปกครอง ผู้แทนกรมตำรวจ ผู้ซึ่งคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้บริโภคมอบหมายหนึ่งคน ผู้แทนสมาคมนายหน้าประกันภัย ผู้แทนสมาคมประกันวินาศภัย ผู้แทนสมาคมโรงพยาบาลเอกชน ผู้แทนแพทยสภา และผู้ทรงคุณวุฒิอีกไม่เกินสี่คน ซึ่งครุรัฐมนตรีแต่งตั้งเป็นกรรมการ อธิบดีกรมการประกันภัยเป็นกรรมการและเลขานุการ และผู้อำนวยการสำนักนายทะเบียนคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

การแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามวรรคหนึ่ง ให้พิจารณาจากบุคคล ซึ่งมีความรู้ความเชี่ยวชาญทางด้านประกันภัย เศรษฐศาสตร์ การแพทย์ หรือกฎหมาย

มาตรา 6 ทวิ ** ให้คณะกรรมการมีอำนาจและหน้าที่ดังต่อไปนี้

(1) ให้คำแนะนำแก่รัฐมนตรีในการออกกฎกระทรวงตามมาตรา 7 และมาตรา 20 และประกาศตามมาตรา 10

(2) กำหนดมาตรฐานกลางของรายการและจำนวนเงินค่ารักษาพยาบาล และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลที่บริษัทหรือกองทุนต้องจ่ายให้ผู้ประสบภัย

(3) พิจารณาปัญหาเกี่ยวกับการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นและหรือเงินอื่น ตามพระราชบัญญัตินี้ หรือเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลและจำนวนเงินค่ารักษาพยาบาล และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลตามที่นายทะเบียนขอความเห็น หรือตามที่ผู้ประสบภัยร้องขอ

(4) ปฏิบัติการอื่นตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ หรือตามที่รัฐมนตรีมอบหมาย

มาตรา 6 ตริ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิมีวาระอยู่ในตำแหน่งคราวละสองปี กรรมการ ผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้

* มาตรา 4 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 ให้ยกเลิก มาตรา 5 และมาตรา 6 เดิมให้ใช้ข้อความใหม่ตามที่พิมพ์ไว้แทน

** มาตรา 5 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 ให้เพิ่มเติมมาตรา 6 ทวิ ตามข้อความที่พิมพ์ไว้

นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิจากตำแหน่งเมื่อ

- (1) ตาย
- (2) ลาออก
- (3) คณะรัฐมนตรี
- (4) เป็นบุคคลล้มละลาย
- (5) เป็นคนไร้ความสามารถหรือเสมือนคนไร้ความสามารถ
- (6) ได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความ

ผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ

มาตรา 6 จัตรา * ในกรณีที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่งก่อนครบวาระ ให้คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งบุคคลในประเภทเดียวกันตามมาตรา 6 เป็นกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิแทน และให้ผู้ซึ่งได้รับแต่งตั้งอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งตนแทน ในกรณีที่มีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิเพิ่มขึ้นในระหว่างที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งแต่งตั้งไว้แล้วยังมีวาระอยู่ในตำแหน่ง ให้ผู้ซึ่งได้รับแต่งตั้งเพิ่มขึ้นนั้นอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งแต่งตั้งไว้แล้วนั้น

มาตรา 6 เบญจ * ในกรณีที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิดำรงตำแหน่งครบวาระแล้วแต่ยังมีได้มีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิขึ้นใหม่ ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระปฏิบัติหน้าที่ไปพลางก่อน จนกว่ากรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งได้รับแต่งตั้งใหม่จะเข้ารับหน้าที่

มาตรา 6 ฉ * การประชุมกรรมการต้องมีกรรมการประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด จึงเป็นองค์ประชุม

ในการประชุมคราวใดถ้าประธานกรรมการไม่มาประชุมหรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ให้กรรมการซึ่งมาประชุมเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานในที่ประชุม

มติในที่ประชุมให้ถือเสียงข้างมาก กรรมการคนหนึ่งมีเสียงหนึ่งในการลงคะแนน ถ้าคะแนนเสียงเท่ากัน ให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด

* มาตรา 5 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 บัญญัติให้เพิ่มมาตรา 6 ตรี มาตรา 6 จัตรา มาตรา 6 เบญจ มาตรา 6 ฉ มาตรา 6 สัตต มาตรา 6 อัฐร เพิ่มเติมตามที่พิมพ์ไว้

มาตรา 6 สัตต * ให้คณะกรรมการมีอำนาจแต่งตั้งคณะอนุกรรมการคณะหนึ่งหรือหลายคณะ เพื่อพิจารณาหรือปฏิบัติการตามที่คณะกรรมการมอบหมาย

การประชุมของคณะอนุกรรมการให้นำความในมาตรา 6 มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา 6 อัญฐ * ให้การดำเนินงานตามพระราชบัญญัตินี้ ให้คณะกรรมการและคณะอนุกรรมการมีอำนาจเรียกให้บริษัท สถานพยาบาล หรือบุคคลใดที่เกี่ยวข้องมาให้ถ้อยคำหรือส่งเอกสารหลักฐานเพื่อประกอบกิจการพิจารณาได้

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการให้ใช้จ่ายจากกองทุน

หมวด 1

การประกันความเสียหาย

มาตรา 7 ภายใต้บังคับมาตรา 8 เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยกับบริษัท

จำนวนเงินเอาประกัน ให้กำหนดตามชนิด ประเภท และขนาดของรถ แต่ต้องไม่น้อยกว่าจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง

มาตรา 8 รถดังต่อไปนี้ไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7

(1) รถสำหรับเฉพาะองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท และรถสำหรับผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์

(2) รถของสำนักพระราชวังที่จดทะเบียน และมีเครื่องหมายตามระเบียบที่เลขาธิการพระราชวังกำหนด

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

(4) รถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

* มาตรา 5 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 บัญญัติให้เพิ่มมาตรา 6 ครี มาตรา 6 จัตรา มาตรา 6 เบญจ มาตรา 6 ฉ มาตรา 6 สัตต มาตรา 6 อัญฐ เพิ่มเติมตามที่พิมพ์ไว้

มาตรา 9 รถที่จะทะเบียนในต่างประเทศและนำเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว โดยเจ้าของรถไม่มีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร เจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย ทั้งนี้ตามจำนวนเงิน หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 10 * บริษัทต้องรับประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือ มาตรา 9 แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการ ประกาศดังกล่าวจะกำหนดให้ข้อความในกรมธรรม์ประกันภัยหรืออัตราเบี้ยประกันภัยแตกต่างกันตามชนิดประเภท หรือขนาดของรถ หรือลักษณะของผู้เอาประกันภัยก็ได้

มาตรา 10 ทวิ ** ให้จัดตั้ง "บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด" ขึ้น มีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

(1) ให้บริการที่เกี่ยวกับการรับคำร้องขอและการจ่ายค่าสินไหมทดแทน หรือเงินต่าง ๆ ตามพระราชบัญญัตินี้ และดำเนินกิจการตามที่บริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะได้ออบหมาย

(2) ประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยเฉพาะการประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้ตามที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ

(3) ดำเนินกิจการอื่นตามที่กำหนดในหนังสือบริคณห์สนธิ

บริษัททุกบริษัทต้องเข้าชื่อชื้อหุ้นในการจัดตั้ง การเพิ่มทุน และดำเนินการใด ๆ ตามหลักเกณฑ์ที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

ในการจัดตั้งบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ให้รัฐมนตรีกำหนดระยะเวลาให้บริษัทเข้าชื่อชื้อหุ้น และเมื่อครบกำหนดระยะเวลาดังกล่าวแล้วให้อธิบดีกรมการประกันภัยรวบรวมหุ้นที่มีผู้เข้าชื่อชื้อหุ้นไว้แล้ว เพื่อกำหนดจำนวนหุ้นจัดทำหนังสือบริคณห์

* มาตรา 6 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 ให้ยกเลิกข้อความเดิมตามมาตรา 10 และให้ข้อความใหม่ที่พิมพ์ไว้แทน

** มาตรา 7 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 ให้เพิ่มเติม มาตรา 10 ทวิ ตามข้อความที่พิมพ์ไว้

สนธิและข้อบังคับ และกำหนดรายชื่อผู้เป็นกรรมการและพนักงานสอบบัญชีชุดแรกของบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ตลอดจนข้อความและขั้นตอนอื่นที่จำเป็นต้องมี ในการจดทะเบียนบริษัทส่งไปจดทะเบียนบริษัทและให้ผู้มีอำนาจดำเนินการเกี่ยวกับการจดทะเบียนบริษัทตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ดำเนินการต่อไปตามบทกฎหมายที่เกี่ยวข้องและให้ถือว่า บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เป็นบริษัทจำกัดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และเป็นบริษัทประกันวินาศภัย ตามกฎหมายว่าด้วยประกันวินาศภัยจากรถ จำกัด ยังมีได้มีการรับประกันวินาศภัย ตามกฎหมายว่าด้วยประกันวินาศภัยนับแต่ได้จดทะเบียนดังกล่าว

ในระหว่างที่บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ยังมีได้มีการรับประกันวินาศภัย มิให้นำบทบัญญัติเกี่ยวกับการต้องมีหลักทรัพย์ และเงินสำรองวางไว้กับนายทะเบียน และการต้องดำรงไว้ ซึ่งเงินกองทุนตามกฎหมายว่าด้วยประกันวินาศภัยมาใช้บังคับ

การแก้ไขเปลี่ยนแปลงหนังสือบริคณห์สนธิและข้อบังคับของบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จะต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีก่อน

การแต่งตั้งกรรมการผู้จัดการของบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จะต้องได้รับความเห็นชอบจากอธิบดีกรมการประกันภัยก่อน และในกรณีที่ปรากฏหลักฐานต่ออธิบดีกรมการประกันภัยว่า กรรมการผู้จัดการมีพฤติการณ์ที่ไม่สุจริตในการปฏิบัติหน้าที่ให้อธิบดีกรมการประกันภัย โดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีมีอำนาจถอดถอนกรรมการผู้จัดการออกจากตำแหน่งได้ และให้อธิบดีกรมการประกันภัยมีอำนาจแต่งตั้งกรรมการผู้จัดการชั่วคราวจนกว่า บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จะแต่งตั้งกรรมการผู้จัดการคนใหม่

ในรอบสามเดือนบริษัทต้องออกเงินสมทบเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายของบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ตามสัดส่วนของเบี้ยประกันภัยที่บริษัทได้รับการรับประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้ในแต่ละสามเดือนที่ผ่านมา ในอัตราและวิธีการที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

เงินสมทบที่บริษัทจ่ายนั้น ให้นำไปหักเป็นค่าใช้จ่ายในการคำนวณภาษีเงินได้ตามประมวลรัษฎากรได้บริษัทต้องมอบหมายการรับคำร้องขอ และการจ่ายค่าสินไหมทดแทนหรือเงินต่าง ๆ ตามพระราชบัญญัตินี้ให้แก่ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ดำเนินการแทนบริษัทด้วยและให้บริษัททุกบริษัทปฏิบัติเกี่ยวกับการมอบอำนาจและการจัดสรร

เงินเพื่อสำรองจ่ายค่าสินไหมทดแทนบริษัท ตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการของบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด กำหนด

มาตรา 10 ตรี * บริษัทใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 10 มาตรา 10 ทวิ ให้รัฐมนตรีมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยในส่วนที่เกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์นั้นได้

ให้บริษัทที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ต้องผูกพันตามกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ที่บริษัทได้ออกให้แก่ผู้เอาประกันภัยต่อไปจนกว่ากรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ดังกล่าวจะหมดอายุ

มาตรา 11 ภายใต้บังคับมาตรา 8 ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถที่ไม่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหายกับบริษัทตามมาตรา 7 หรือ มาตรา 9

มาตรา 12 ให้นายทะเบียนจัดทำเครื่องหมายส่งให้บริษัท เพื่อส่งมอบให้แก่เจ้าของรถที่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหายกับบริษัทตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 แล้วเจ้าของรถต้องติดเครื่องหมายไว้ที่รถ

ลักษณะของเครื่องหมาย และวิธีการติดเครื่องหมาย ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 13 ในกรณีที่บริษัทหรือเจ้าของรถบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยก่อนครบกำหนดความคุ้มครองไม่ว่าด้วยเหตุใด บริษัทต้องแจ้งการบอกเลิกนั้นให้นายทะเบียนทราบ และเจ้าของรถต้องส่งคืนเครื่องหมายตามมาตรา 12 ให้แก่นายทะเบียนหรือทำให้เครื่องหมายนั้นใช้ต่อไปไม่ได้

มาตรา 14 * การประกันตามมาตรา 7 และมาตรา 9 ต้องมีข้อกำหนดให้มีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย

เมื่อมีการกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยตามมาตรา 7 วรรคสองแล้ว หลักเกณฑ์วิธีจ่าย และระยะเวลาการจ่ายค่าสินไหมทดแทนนอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้น ให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

* มาตรา 8 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 ให้เพิ่มเติม มาตรา 14 วรรค 2 ตามข้อความที่พิมพ์ไว้

มาตรา 15 กรรมการประกันภัยหรือเอกสารประกอบหรือแนบทำกรรมกรรมประกันภัย ซึ่งมีข้อความระบุถึงความรับผิดชอบแตกต่างไปจากที่กำหนดไว้ในบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ บริษัทจะยกเป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบต่อการชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นมิได้

มาตรา 16 บริษัทจะยกเอาเหตุแห่งความไม่สมบูรณ์ หรือการฝ่าฝืนเงื่อนไขของกรรมกรรมประกันภัยระหว่างบริษัทกับเจ้าของรถ หรือการได้บอกเลิกกรรมกรรมประกันภัยกับเจ้าของรถ เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัยในการชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นมิได้ เว้นแต่บริษัทได้มีหนังสือแจ้งการบอกเลิกกรรมกรรมประกันภัยให้เจ้าของและนายทะเบียนทราบล่วงหน้า

การบอกเลิกกรรมกรรมประกันภัยให้มีผลเมื่อครบกำหนดสามสิบวันนับแต่วันที่บริษัทได้มีหนังสือแจ้งการเลิกกรรมกรรมประกันภัยไปยังผู้เอาประกันภัย ตามภูมิลำเนาที่ทราบครั้งสุดท้ายโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับ

มาตรา 17 บริษัทจะยกเอาความทุจริต หรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัยมาเป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยมิได้

มาตรา 18 ในกรณีที่รถซึ่งเจ้าของได้เอาประกันภัยไว้กับบริษัท ได้โอนไปยังบุคคลอื่น โดยผลของกฎหมายว่าด้วยมรดกหรือโดยบทบัญญัติแห่งกฎหมายอื่น ให้ผู้ได้มาซึ่งรถดังกล่าวมีฐานะเสมือนเป็นผู้เอาประกันภัยตามกรรมกรรมประกันภัยนั้น และบริษัทต้องรับผิดชอบตามกรรมกรรมประกันภัยดังกล่าวต่อไป ตลอดอายุของกรรมกรรมประกันภัยที่ยังเหลืออยู่

มาตรา 19 ในการรับจดทะเบียนรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ให้นายทะเบียนตามกฎหมายดังกล่าวตรวจสอบการได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 ก่อนจะรับจดทะเบียนด้วย

หมวด 2
ค่าสินไหมทดแทน *

มาตรา 20 เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่บริษัทได้รับประกันภัยไว้ ให้บริษัทจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยเมื่อได้รับคำร้องขอจากผู้ประสบภัย

ความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นการร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 21 ในกรณีที่บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนที่ต้องจ่าย ให้ผู้ประสบภัยแจ้งการไม่ได้รับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นหรือการได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นไม่ครบจำนวนจากบริษัทต่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 22 การได้รับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ไม่ตัดสิทธิผู้ประสบภัยที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา 23 ในกรณีดังต่อไปนี้ ให้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุน

(1) เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย มิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 และเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

(2) ขณะเกิดเหตุ รถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถเพราะเหตุที่รถนั้นได้ถูกยักยอก น้อโกง กรโชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ จึงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และเจ้าของรถได้ร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน

(3) ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และรถนั้นไม่มีการประกันภัยกับบริษัท

* มาตรา 9 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 ให้ยกเลิกชื่อหมวด 2 และให้ใช้ข้อความใหม่ที่พิมพ์ไว้

(4)* มีความเสียหายเกิดแก่ผู้ประสบภัย และรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้น หลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย

(5) บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน หรือ

(6)** ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยนั้นเกิดจากรถตามมาตรา 8 ที่ไม่ได้เอาประกันตามมาตรา 7

มาตรา 24 ในกรณีที่รถตั้งแต่สองคันขึ้นไป ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย ซึ่งอยู่ในรถให้บริษัทที่รับประกันภัยรถแต่ละคันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย ซึ่งอยู่ในรถคันที่เอกประกันภัยไว้กับบริษัท

ในกรณีตามวรรคหนึ่ง แต่ผู้ประสบภัยมิใช่เป็นผู้ซึ่งอยู่ในรถ ให้บริษัทดังกล่าวร่วมกันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยทุกคนโดยเฉลี่ยจ่ายในอัตราส่วนที่เท่ากัน

สำหรับกรณีตามมาตรา 23 ให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายหรือร่วมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสอง แล้วแต่กรณี

มาตรา 25 ให้บริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 มาตรา 23 หรือมาตรา 24 ให้แก่ผู้ประสบภัยให้เสร็จสิ้นภายในเจ็ดวัน นับแต่วันที่ได้รับคำร้องขอ ทั้งนี้โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิดชอบ

ให้ถือว่าค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นส่วนหนึ่งของค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา 26 ในกรณีที่เจ้าของรถ หรือบริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนตามมาตรา 23 (1) หรือมาตรา 23 (5) แล้วแต่กรณี เมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปตามมาตรา 25 แล้ว ให้นายทะเบียนมีคำสั่งเรียกเงินตามจำนวนที่จ่ายไป

* มาตรา 10 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 ให้ยกเลิกมาตรา 23 (4) และให้ใช้ข้อความใหม่ตามที่พิมพ์ไว้แทน

** มาตรา 11 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 ให้ยกเลิกมาตรา 23(6) และให้ใช้ข้อความใหม่ตามที่พิมพ์ไว้แทน

นั้นคืนจากเจ้าของรถหรือบริษัทแล้วแต่กรณี และเจ้าของรถหรือบริษัทจะต้องจ่ายเงินเพิ่มในอัตราร้อยละสี่สิบของจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนเข้าสมทบอีกต่างหาก

ให้เจ้าของรถหรือบริษัทจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนพร้อมด้วยเงินเพิ่มตามวรรคหนึ่ง ตามคำสั่งของนายทะเบียนภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่ง

มาตรา 27 การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัตินี้ ผู้ประสบภัยต้องร้องขอภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันแต่วันที่ที่มีความเสียหายเกิดขึ้น

มาตรา 28 ในกรณีตามมาตรา 23 (1) และ (3) ให้นายทะเบียนยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายไว้ได้หากมิได้มีการยึดรถนั้นไว้ตามกฎหมายอื่นอยู่ก่อนแล้ว จนกว่าเจ้าของรถจะได้อำนาจคืนค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจนครบจำนวน หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่งจากนายทะเบียน และหากมีการยึดรถนั้นตามกฎหมายอื่นอยู่ก่อนแล้ว ให้กรมการประกันภัยมีสิทธิขอเข้าเฉลี่ยในทรัพย์สินนั้นหากมีการขายทอดตลาด

มาตรา 29 รถที่ยึดไว้ตามมาตรา 28 ให้นายทะเบียนมีอำนาจขายทอดตลาดได้ในกรณีดังต่อไปนี้

(1) กรณีที่เจ้าของรถตามมาตรา 23 (1) ไม่จ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนแทนตน คืนให้แก่กองทุนภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่งจากนายทะเบียน

(2) กรณีที่ไม่ปรากฏตัวเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และนายทะเบียนได้ประกาศหาตัวเจ้าของรถโดยปิดประกาศไว้ ณ ที่ทำการของนายทะเบียน ซึ่งได้ยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายไว้ และประกาศในหนังสือพิมพ์รายวันที่จำหน่ายในท้องถิ่นที่เกิดเหตุอย่างน้อยสองวันติดต่อกัน แต่เจ้าของรถไม่ปรากฏตัวต่อนายทะเบียน ซึ่งได้ยึดรถนั้นไว้ภายในสามสิบวันนับแต่วันแรกที่ประกาศในหนังสือพิมพ์

มาตรา 30 วิธีการยึดรถตามมาตรา 28 และการขายทอดตลาดรถ ตามมาตรา 29 ให้ปฏิบัติตามประมวลกฎหมายวิธีการพิจารณาความแพ่งโดยอนุโลม

เงินที่ได้จากการขายทอดตลาดรถตามมาตรา 29 ให้หักเป็นค่าใช้จ่ายในการยึดและการขายทอดตลาด และจ่ายเป็นค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายคืนให้แก่กองทุนแล้วแต่กรณีถ้ามีเงินเหลือเท่าใดให้คืนแก่เจ้าของรถ ในกรณีที่ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ให้กรมการประกันภัยเก็บรักษาเงินนั้นไว้ตามระเบียบที่รัฐมนตรี

กำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา และถ้าเจ้าของรถไม่เรียกเงินนั้นคืนภายในห้าปีนับจากวันที่ขายทอดตลาดให้เงินนั้นตกเป็นของกองทุน

มาตรา 31* ในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลภายนอกหรือเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของเจ้าของรถ ผู้ขับขี่รถ ผู้ซึ่งอยู่ในรถหรือประสพภัย เมื่อบริษัทได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือค่าสินไหมทดแทนหรือเมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสพภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสพภัยหรือเมื่อหน่วยงานตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) ได้จ่ายเงินคืนกองทุนตามมาตรา 32 ไปแล้วเป็นจำนวนเงินเท่าใด ให้บริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสพภัยหรือหน่วยงาน ตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) แล้วแต่กรณี มีสิทธิไต่เบี่ยเอาแก่บุคคลดังกล่าวหรือมีสิทธิเรียกให้ผู้ประสพภัยคืนเงินดังกล่าวได้

การใช้สิทธิตามวรรคหนึ่ง ต้องกระทำในหนึ่งปีนับแต่วันรู้ตัวผู้ซึ่งต้องรับผิดชอบ แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกินห้าปีนับแต่วันที่ได้จ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนตามหมวดนี้ให้แก่ผู้ประสพภัย

มาตรา 32* ในกรณีที่นายทะเบียนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสพภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดจากรถตามมาตรา 8 ซึ่งไม่ได้เอาประกันความเสียหาย ตามมาตรา 7 ให้หน่วยงานผู้เป็นเจ้าของรถตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) แล้วแต่กรณี ส่งเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายจากเงินกองทุนคืนให้แก่กองทุน

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

หมวด 3

กองทุนทดแทนผู้ประสพภัย

มาตรา 33 ให้จัดตั้งกองทุนขึ้นเรียกว่า "กองทุนทดแทนผู้ประสพภัย" มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสพภัย เมื่อมีกรณีตามมาตรา 23 และเป็นค่าใช้จ่ายอื่นในการดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้

* มาตรา 12 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 ให้ยกเลิกมาตรา 31 และมาตรา 32 เดิม และให้ใช้ข้อความใหม่ตามที่พิมพ์ไว้แทน

กองทุนประกอบด้วย

- (1) เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรไว้
- (2)* เงินที่บริษัทจ่ายสมทบตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดตามมาตรา 36 และเงิน
เพิ่มที่ได้รับตามมาตรา 36 ทวิ*

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

เงินและทรัพย์สินดังกล่าวให้เป็นของกรมการประกันภัย เพื่อประโยชน์ตาม
วัตถุประสงค์ของกองทุนโดยไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลังเป็นรายได้แผ่นดิน

มาตรา 34** ให้มีสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยขึ้นในกรมการ
ประกันภัยเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับกองทุน

สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยอาจจัดสรรเงินกองทุนไม่เกินร้อยละสิบของ
ดอกผลของกองทุนต่อปี เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการบริหารงานและค่าใช้จ่ายอื่นของสำนักงาน
กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

การเบิกจ่าย การเก็บรักษา การจัดการกองทุน ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและ
อัตราเบี้ยประชุมของคณะกรรมการ และคณะกรรมการ และค่าใช้จ่ายอื่นของสำนักงาน
กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีกำหนดโดยความเห็นชอบของ
กระทรวงการคลัง

* มาตรา 13 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 ให้ยกเลิกมาตรา 3 (2)
และให้ใช้ข้อความใหม่ตามที่พิมพ์ไว้แทน

** มาตรา 14 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 ให้ยกเลิกมาตรา 33
และให้ใช้ข้อความใหม่ตามที่พิมพ์ไว้แทน

มาตรา 35 เมื่อมีกรณีตามมาตรา 23 เกิดขึ้น และผู้ประสพภัยไม่อาจขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น จากเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายหรือบริษัทได้ ให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสพภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุน เมื่อผู้ประสพภัยได้นำหลักฐานสำเนาบันทึกประจำวันในคดีของพนักงานสอบสวนมาแสดงความพร้อมกับการยื่นคำขอ

การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 36* ให้บริษัทจ่ายเงินสมทบให้แก่กองทุนในรอบสามเดือนในอัตราไม่เกินร้อยละสิบของเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากผู้ประกันภัยในแต่ละสามเดือน เงินสมทบที่บริษัทจ่ายนั้นให้นำไปหักเป็นค่าใช้จ่ายในการคำนวณภาษีเงินได้ตามประมวลรัษฎากรได้

การเรียกเก็บและการจ่ายเงินสมทบจากบริษัทให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 36 ทวิ** บริษัทใดไม่จ่ายเงินสมทบให้แก่กองทุนให้ถูกต้องและครบถ้วนตามมาตรา 36 ต้องเสียเงินเพิ่มในอัตราร้อยละสองต่อเดือนของเงินสมทบที่ไม่ได้จ่าย

มาตรา 37*** เจ้าของรถผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

มาตรา 38*** บริษัทใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 10 หรือมาตรา 10 ทวิ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงสองแสนห้าหมื่นบาท

มาตรา 39*** ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 11 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

มาตรา 40*** เจ้าของรถผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 12 วรรคสองหรือบริษัท หรือเจ้าของรถผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 13 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

มาตรา 41 ผู้ใดปลอมเครื่องหมาย ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หกเดือนถึงห้าปี และปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท

* มาตรา 15 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 ให้ยกเลิกมาตรา 36 เดิม และให้ใช้ข้อความใหม่ตามที่พิมพ์ไว้แทน

** มาตรา 16 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 ให้ยกเลิกมาตรา 36 ทวิ ตามข้อความที่พิมพ์ไว้

*** มาตรา 17 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 ให้ยกเลิกมาตรา 37 มาตรา 38 มาตรา 39 และมาตรา 40 และให้ใช้ข้อความใหม่ตามที่พิมพ์ไว้แทน

มาตรา 42 ผู้ใดคิดหรือแสดงเครื่องหมายอันเกิดจากการกระทำตามความผิดตาม
มาตรา 41 กับรถคันหนึ่งคันใด ต้องระวางโทษเช่นเดียวกับการกระทำตามความผิดตามมาตรา 41

ถ้าผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นผู้กระทำความผิดตามมาตรา 41 ให้
ลงโทษตามมาตรา 41 นี้แต่กระหนเดียว

มาตรา 43* เจ้าของรถผู้ใดคิดหรือแสดงเครื่องหมายที่ต้องส่งคืนต่อนายทะเบียน
ตามมาตรา 13 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

มาตรา 44* บริษัทใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 25 หรือเจ้าของรถหรือบริษัทใดไม่
ปฏิบัติตามมาตรา 26 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงห้าหมื่นบาท

มาตรา 45 ผู้ประสภภัยไต่ยื่นคำขอรับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติ
นี้โดยทุจริต หรือแสดงหลักฐานอันเป็นเท็จ เพื่อขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติ
นี้ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 46 บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ที่มีโทษปรับสถานเดียวให้
นายทะเบียนมีอำนาจเปรียบเทียบปรับได้ และเมื่อได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่เปรียบเทียบ
ภายในสามสิบวันแล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

บทเฉพาะกาล

มาตรา 47 ให้เจ้าของรถซึ่งใช้รถ หรือมีรถไว้เพื่อใช้อยู่ในวันที่พระราชบัญญัตินี้
ใช้บังคับดำเนินการจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสภภัยตามพระราชบัญญัตินี้
ให้เสร็จสิ้นภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับและก่อนพ้นระยะ
เวลาดังกล่าว มิให้ถือว่าเจ้าของรถนั้นไม่ปฏิบัติตามมาตรา 7 หรือ มาตรา 9

* มาตรา 18 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสภภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 ให้ยกเลิกมาตรา 43
มาตรา 44 และให้ใช้ข้อความใหม่ตามที่พิมพ์ไว้แทน

ให้บทบัญญัติมาตรา 23 (5) มีผลใช้บังคับรถที่เจ้าของรถได้จัดให้มีการประกันความเสียหายไว้แล้วตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9

ภายใต้บังคับวรรคสอง บทบัญญัติมาตรา 23 ยังมีให้ใช้บังคับจนกว่าจะพ้นกำหนดสามร้อยหกสิบวัน นับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

ผู้สนองพระบรมราชโองการ

นายอนันต์ ปันยารชุน

นายกรัฐมนตรี

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากปรากฏว่าอุบัติเหตุอันเกิดจากรถได้ทวีจำนวนขึ้นในแต่ละปี เป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก โดยผู้ประสบภัยดังกล่าวไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหายหรือได้รับชดเชยค่าเสียหายไม่คุ้มกับความเสียหายที่ได้รับจริงและหากผู้ประสบภัยจะใช้สิทธิทางแพ่ง เรียกร้องค่าเสียหายก็ต้องใช้เวลาดำเนินคดียาวนาน ดังนั้น เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับชดเชยค่าเสียหาย และได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันท่วงที สมควรกำหนดให้มีกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจึงจำเป็นต้องพระราชบัญญัตินี้

(ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 109 ตอนที่ 44 วันที่ 9 เมษายน 2535)

ภาคผนวก ข

AUTOMOBILE LIABILITY SECURITY LAW

Law No. 97, July 29, 1955 (effective successively from August 5, 1955 depending on the Articles)

Revised by the following laws:

Law No. 94, May 4, 1956	Law No. 68, August 1, 1969
Law No. 148, June 12, 1956	Law No. 46, May 4, 1970
Law No. 148, April 20, 1959	Law No. 62, June 12, 1972
Law No. 106, May 4, 1962	Law No. 78, December 2, 1983
Law No. 161, September 15, 1962	Law No. 25, May 8, 1984
Law No. 109, June 18, 1964	Law No. 46, May 8, 1986
Law No. 90, June 29, 1966	Law No. 22, April 10, 1989
Law No. 73, July 20, 1967	Law No. 82, December 19, 1989

CHAPTER I GENERAL PROVISIONS

(Objects of this Law)

Article 1. The objects of this Law are to protect victims of automobile accidents by establishing a system of securing financial responsibility for loss of life or bodily injury caused by operation of automobiles and to promote sound development of transportation by automobiles.

(Definitions)

Article 2. The word "automobiles" used in this Law means motor vehicles defined in paragraph 2 of Article 2 of the Road Transportation Vehicles Law (Law No. 185 of 1951) (excluding small-sized special motor vehicles manufactured for agricultural use) and small-sized motorcycles defined in paragraph 3 of the same Article.

2. The word "operation" used in this Law means to use an automobile in accordance with the proper use of the devices thereof, whether it carries a person or article or not.

3. The word "holder" used in this Law means the owner of an automobile or any other person entitled to use it, who operates it for his benefit.

4. The word "driver" used in this Law means a person who drives or assists to drive an automobile for the benefit of other person.

(Revised by Law No.90 of 1966)

CHAPTER II AUTOMOBILE LIABILITY

(Automobile liability)

Article 3. If a person operating an automobile for his benefit has caused loss of life or bodily injury to other person by such operation, he shall be liable to pay damages to the victim; provided that this shall not apply if it is proved that neither he nor the driver failed to exercise due diligence in operating the automobile and there was a wilful act or negligence on the part of the victim or a third party other than the driver and further that there was neither structural defect nor functional disorder in the automobile.

(Application of the Civil Code)

Article 4. Not only the provision of the preceding Article but the provisions of the Civil Code (Law No. 89 of 1896) shall apply to the liability of a person operating an automobile for his benefit.

CHAPTER III AUTOMOBILE LIABILITY INSURANCE

Section 1. Compulsory Conclusion of Automobile Liability Insurance Contract

(Compulsory conclusion of liability insurance contract)

Article 5. No automobile shall be operated unless the automobile liability insurance provided for in this Law (hereinafter referred to as "the liability insurance") has been effected thereon.

(Insurer)

Article 6. The insurer of the liability insurance (hereinafter referred to as "the insurance company") shall be the person who is authorized to carry on the liability insurance business under the Insurance Business Law (Law No. 41 of 1939) or the Law concerning Foreign Insurers (Law No. 184 of 1949).

(Automobile liability insurance certificate)

Article 7. The insurance company shall issue an automobile liability insurance certificate to the person effecting the insurance on the automobile upon receipt of the insurance premium.

2. In the event of any change in the matters stated in the automobile liability insurance certificate, the person effecting the insurance shall have the insurance company enter such change in the certificate.

3. When the insurance company has received a request for the entry under the last preceding paragraph, it shall, without delay, make the entry; provided that this shall not apply in the case where, in spite of a claim made under paragraph 3 or 4 of Article 22, the money has not been paid.

AUTOMOBILE LIABILITY SECURITY LAW

4. In case the automobile liability insurance certificate is lost or damaged or becomes difficult to be identified, the person effecting the insurance may ask the insurance company to reissue it.

5. The matters to be stated in and other details concerning the automobile liability insurance certificate shall be provided in the Ministry of Transport ordinance.

(Keeping of automobile liability insurance certificate)

Article 8. No automobile shall be operated unless the automobile liability insurance certificate (in the case of the certificate to be amended pursuant to the provision of paragraph 2 of the last preceding Article, the certificate amended accordingly; the same shall apply in the succeeding Article also.) is kept therein.

(Presentation of automobile liability insurance certificate)

Article 9. A person who wishes to get any of the dispositions provided in Article 4, paragraph 1 of Article 34, paragraph 3 of Article 36-2, paragraph 1 of Article 60, paragraph 2 of Article 62 (including the case of application thereof with necessary alterations under paragraph 3 of Article 63, paragraph 3 of Article 64 and paragraph 4 of Article 67), paragraph 1 of Article 67 (only the part thereof relating to a change of the user of automobile), paragraph 4 of Article 71 or Article 97-3 of the Road Transportation Vehicles Law shall present the automobile liability insurance certificate also to the competent administrative authorities (or the Light Automobile Inspection Association in the case where the provision of Article 74-3 of the same Law is applied; the same shall apply in the succeeding paragraph also.); provided that in the case where a certificate of conformity with the safety standards has been produced under paragraph 4 of Article 94-5 of the same Law, if the person wishes to get the disposition provided in paragraph 2 of Article 62 of the same Law (including the case of application thereof with necessary alterations under paragraph 3 of Article 64 of the same Law), he may, in place of presenting the automobile liability insurance certificate, produce a copy thereof prepared according to the method prescribed by the Ministry of Transport ordinance.

2. The competent administrative authorities shall not make any of the dispositions provided in the preceding paragraph unless the automobile liability insurance certificate is presented or a copy thereof is produced. This shall also apply in the case where, as regards automobiles other than light automobiles exempted from compulsory inspection under paragraph 1 of Article 58 of the Road Transportation Vehicles Law, the insurance period stated in the automobile liability insurance certificate presented or in a copy thereof produced does not cover the whole period up to the expiry date of the effective period to be stated in the automobile inspection certificate or of the effective period of permission for temporary operation or of a written permission for operation for forwarding the automobile to a

certain place.

3. A person who wishes to apply for issue of a certificate and a sticker of conformity with the safety standards under paragraph 1 of Article 94-5 of the Road Transportation Vehicles Law shall present the automobile liability insurance certificate to a designated automobile repairer provided in paragraph 1 of Article 94-3 of the same Law.

4. Notwithstanding the provision of paragraph 1 of Article 94-5 of the Road Transportation Vehicles Law, a designated automobile repairer shall not issue a certificate and a sticker of conformity with the safety standards, unless the automobile liability insurance certificate is presented pursuant to the provision of the last preceding paragraph or the insurance period stated in such certificate presented covers the whole period up to the expiry date of such effective period of the automobile inspection certificate as provided in paragraph 1 of Article 61 of the same Law to be stated therein when the certificate of conformity with the safety standards is produced pursuant to the provision of paragraph 4 of Article 94-5 of the same Law.

(Revised by Law No. 106 of 1962, Law No. 68 of 1969, Law No. 62 of 1972)

(Insurance sticker-1)

Article 9-2. When the insurance company has issued an automobile liability insurance certificate pursuant to the provision of paragraph 1 of Article 7 on a light automobile exempted from compulsory inspection, small-sized motorcycle or automobile registered in a foreign member country of the Convention on Road Traffic (meaning such automobile provided in paragraph 2 of Article 2 of the Law concerning Exceptions, etc. to the Road Transportation Vehicles Law incidental to the Enforcement of the Convention on Road Traffic (Law No. 109 of 1964); the same shall apply hereinafter.), it shall deliver an insurance sticker to the person effecting the insurance.

2. In the insurance sticker the expiry date of the insurance period shall be indicated pursuant to the Ministry of Transportation ordinance.

3. The effective period of the insurance sticker shall coincide with the insurance period.

4. In the case where the insurance sticker is lost or damaged or become difficult to be identified or in other cases provided in the Ministry of Transport ordinance, the person effecting the insurance may ask the insurance company to redeliver it.

5. The form of and other details concerning the insurance sticker shall be provided in the Ministry of Transport ordinance.

(Added by Law No. 106 of 1962; revised by Law No. 109 of 1964, Law No. 90 of 1966, Law No. 62 of 1972)

(Insurance sticker-2)

Article 9-3. No light automobile exempted from compulsory inspection,

AUTOMOBILE LIABILITY SECURITY LAW

small-sized motorcycle and automobile registered in a foreign member country of the Convention on Road Traffic shall be operated unless an insurance sticker is stucked on the vehicle pursuant to the Ministry of Transport ordinance.

2. The insurance sticker shall not be stucked on any other light automobile exempted from compulsory inspection, small-sized motorcycle or automobile registered in a foreign member country of the Convention on Road Traffic than that to which it is delivered.

3. No insurance sticker of which the effective period has expired shall be stucked on a light automobile exempted from compulsory inspection, small-sized motorcycle or automobile registered in a foreign member country of the Convention on Road Traffic.

(Added by Law No. 106 of 1962; revised by Law No. 109 of 1964, Law No. 90 of 1966, Law No. 62 of 1972)

(Exceptions to application)

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

(Revised by Law Nos. 94 and 148 of 1956, Law No. 73 of 1967, Law No. 46 of 1970)

(Sticker showing exemption from effecting the liability insurance)

Article 10-2. The Minister of Transport shall, pursuant to the Ministry of Transport ordinance, deliver a sticker showing exemption from effecting the liability insurance to a holder of light automobile exempted from compulsory inspection or small-sized motorcycle which is subject to the application of the last preceding Article (excluding that provided in the government ordinance and that operated solely at a place other than roads).

2. The effective period of the sticker showing exemption from effecting the liability insurance shall be provided in the Ministry of Transportation ordinance.

3. No light automobile exempted from compulsory inspection and small-sized motorcycle provided in paragraph 1 shall be operated unless a sticker showing exemption from effecting the liability insurance is stucked thereon pursuant to the Ministry of Transport ordinance.

4. The provisions of paragraphs 4 and 5 of Article 9-2 and paragraphs 2 and 3 of Article 9-3 shall apply mutatis mutandis to a sticker showing exemption from effecting the liability insurance.

(Added by Law No. 106 of 1962; revised by Law No. 90 of 1966, Law No. 46 of 1970, Law No. 62 of 1972)

Section 2. Automobile Liability Insurance Contract

(Liability insurance contract-1)

Article 11. A liability insurance contract shall become effective by an agreement whereby the insurance company agrees to indemnify the holder for his loss in case he is liable to pay damages pursuant to the provision of Article 3 and also to indemnify the driver for his loss in case he is also liable to pay damages and the person effecting the insurance agrees to pay the insurance premium to the insurance company.

(Liability insurance contract-2)

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

(Insured amount)

Article 13. The insured amount of liability insurance shall be provided in the government ordinance.

2. When the government ordinance is enacted or revised pursuant to the provision of the preceding paragraph, necessary matters for altering the existing insured amount of liability insurance on automobiles at the time of enforcement of the government ordinance to the insured amount provided in the government ordinance or to the revised insured amount provided in the revised government ordinance and necessary transitional measures incidental to said enactment or revision may be provided in said government ordinance.

(Revised by Law No. 90 of 1966)

(Exclusion)

Article 14. Except for the case provided in Article 82-2, the insurance company shall be discharged from the liability for indemnification only for loss caused by malicious intent of the person effecting the insurance or the insured.

(Revised by Law No. 46 of 1970)

(Filing of insurance claim)

Article 15. The insured may file insurance claim with the insurance company to the extent of the amount of damages paid by him to the victim.

AUTOMOBILE LIABILITY SECURITY LAW

(Direct claim for compensation against the insurance company)

Article 16. In case the holder has become liable to pay damages under Article 3, the victim may, pursuant to the government ordinance, claim payment to him of the damages from the insurance company to the extent of the insured amount.

2. When the insured has paid damages to the victim and the insurance company has indemnified the insured for the loss, the insurance company shall, to the extent of the amount paid by it, be discharged from its liability to the victim under the preceding paragraph.

3. When the insurance company has paid damages to the victim pursuant to the provision of paragraph 1, it shall be deemed to have indemnified the insured for the loss under the liability insurance contract, except when the loss was caused by malicious intent of the person effecting the insurance or the insured.

4. In the case where the loss was caused by malicious intent of the person effecting the insurance or the insured, if the insurance company has paid the damages to the victim under paragraph 1, it may claim from the government the compensation for the amount of damages paid by it.

(Limit of the claim amount for loss of earning, etc.)

Article 16-2. Out of the claim amount to be paid by the insurance company to the insured or the amount of damages to be paid by it to the victim pursuant to the provision of paragraph 1 of the last preceding Article, the part relevant to loss due to the victim's inability to work by reason of medical care or any other loss provided in the government ordinance shall be limited to the amount provided in the government ordinance.

(Added by Law No. 46 of 1970)

(Provisional payment to the victim)

Article 17. When the holder has caused loss of life or bodily injury to a third party by operation of an automobile covered by the liability insurance, the victim may, pursuant to the government ordinance, claim payment from the insurance company of the amount provided in the government ordinance as a provisional payment of damages to be paid pursuant to the provision of paragraph 1 of Article 16.

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

3. In case the amount of provisional payment under paragraph 1 has exceeded the amount of damages, the insurance company may claim return of the excess from the victim.

4. In the case where it has been found that the holder is not liable to pay damages, if the insurance company has made a provisional payment under paragraph 1, it may claim compensation from the government for the amount provisionally paid.

(Revised by Law No. 46 of 1970)

(Prohibition of attachment)

Article 18. No right of claim under paragraph 1 of Article 16 and paragraph 1 of the last preceding Article shall be attached.

(Prescription)

Article 19. The right of claim under paragraph 1 of Article 16 and paragraph 1 of Article 17 shall be barred by prescription after the lapse of two years.

(Additional premium)

Article 19-2. In case a person other than the holder and the driver is killed by operation of an automobile, the person effecting the liability insurance on the automobile shall pay an additional premium of the amount provided in the government ordinance according to the period after the date of death out of the period of the liability insurance contract (hereinafter referred to as "the additional premium").

2. When the insurance company is aware of the death mentioned in the preceding paragraph, it shall, without delay, give to the person effecting the insurance a written notice of occurrence of the death, the amount of additional premium and the due date thereof. In such case, the due date shall be after the lapse of the period provided in the Ministry of Transport ordinance counting from the date of dispatch of the written notice.

3. If the person effecting the insurance has failed to pay the additional premium by the due date, he shall pay overdue interest (the rate thereof shall be provided in the Ministry of Transport ordinance) according to the number of days from the date following the due date to the date of payment of the additional premium.

4. In the case where the insurance company shall pay an insurance claim to the insured of the liability insurance for the death mentioned in paragraph 1, if it has not yet received the payment of the additional premium and overdue interest, it may deduct the amounts of the additional premium and overdue interest from the claim amount to be paid.

5. In case it has been found that the holder is not liable to pay damages provided in Article 3, the obligation of payment of the additional premium by the person effecting the liability insurance on the automobile shall be deemed not to have arisen ab initio. In such case, the insurance company shall pay interest (the rate thereof shall be provided in the Ministry of Transport ordinance) on the additional premium and overdue interest to be returned or on those deducted pursuant to the provision of the last preceding paragraph, which should be paid, according to the number of days from the date of receipt or deduction thereof.

(Added by Law No. 46 of 1970)

AUTOMOBILE LIABILITY SECURITY LAW

(Material facts, etc. to be disclosed)

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

- (1) automobile register number or car number provided in the Road Transportation Vehicles Law, mark number provided in paragraph 3 of Article 446 of the Local Tax Law (Law No. 226 of 1950) (including the case of application thereof with necessary alterations under paragraph 2 of Article 1 of the same Law) or register number pursuant to the Convention on Road Traffic (if there is no such number, chassis number) and
 - (2) kind of automobile provided in the government ordinance.
- (Revised by Law No. 109 of 1964, Law No. 90 of 1966)

(Cancellation, etc. of liability insurance contract)

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

- (1) where the automobile has come to fall under any of the automobiles provided in Article 10;
 - (2) where the contract is cancelled pursuant to Article 644 of the Commercial Code.
 - (3) where another liability insurance contract or an automobile liability mutual aid contract provided in this Law, of which the expiry of the insurance period or the mutual aid period is same as or later than that of the liability insurance contract concerned has also been concluded on the automobile or
 - (4) other cases provided in the Ministry of Transport ordinance.
2. The parties to the liability insurance contract shall neither cancel the contract by mutual agreement nor insert any resolute clause in the contract.
3. The cancellation under paragraph 1 (excluding (2) thereof) shall be effective only for the future.
- (Added by Law No. 106 of 1962; revised by Law No. 46 of 1970)

(Effect of cancellation of contract by reason of breach of duty of disclosure)

Article 21. In case the insurance company has cancelled a liability insurance contract pursuant to the provision of Article 644 of the Commercial Code, such cancellation shall be effective for the future after the lapse of seven days counting from the date of receipt of the notice of cancellation by the person effecting the insurance.

2. In case an accident has occurred before the cancellation under the preceding paragraph becomes effective, the insurance company shall, notwithstanding the provision of paragraph 2 of Article 645 of the Commercial Code, be liable to pay for the loss. In such case, when the insurance

company has paid for the loss, it may claim payment of the amount paid by it from the person effecting the insurance.

(Alteration of contract by reason of increase or decrease in risks)

Article 22. In the case of increase or decrease in the risks arising during the insurance period, the liability insurance contract shall be deemed to have been altered to such contract covering the new risks.

2. When the person effecting the insurance or the insured is aware of an increase in the risks arising during the insurance period, he shall, without delay, give a notice thereof to the insurance company.

3. In the case where an accident has occurred after an increase in the risks arising during the insurance period and the insurance company has paid for the loss, if the person effecting the insurance or the insured failed to give a notice under the last preceding paragraph, the insurance company may claim the payment of the amount paid by it from the person effecting the insurance.

4. In the case of increase in the risks under paragraph 1, the insurance company may claim from the person effecting the insurance payment of an additional premium for the increase pursuant to the government ordinance.

5. In the case of decrease in the risks under paragraph 1, the person effecting the insurance may claim from the insurance company return of the premium corresponding to the decrease pursuant to the government ordinance.

(Application of the Commercial Code)

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

Section 3. Automobile Liability Insurance Business

(Obligation to conclude liability insurance contract)

Article 24. No insurance company shall refuse to conclude the liability insurance contract without any of the justifiable reasons provided in the government ordinance.

(Insurance premium rates-1)

Article 25. In the case where the Minister of Finance has received an application for any of the dispositions mentioned in (1) to (3) below in respect of the liability insurance, if the insurance premium rates stated in the application cannot cover the reasonable cost under the efficient management or if there is any intention to make profit in working out the insurance premium rates, he shall not make these dispositions in respect of the application:

AUTOMOBILE LIABILITY SECURITY LAW

- (1) license under paragraph 1 of Article 1 of the Insurance Business Law or approval under paragraph 1 of Article 10 of the same Law;
- (2) approval under paragraph 1 of Article 10 of the Law concerning Non-life Insurance Rating Organizations (Law No. 193 of 1948) or
- (3) license under paragraph 1 of Article 3 of the Law concerning Foreign Insurers, approval under Article 5 of the same Law or approval under paragraph 1 of Article 10 of the Insurance Business Law which is applicable mutatis mutandis under Article 19 of the Law concerning Foreign Insurers.

(Insurance premium rates-2)

Article 26. The provisions of Articles 10-2 and 10-3, paragraph 2 of Article 10-5 and Articles 10-8 to 10-12 of the Law concerning Non-life Insurance Rating Organizations shall not apply to the liability insurance.

(Insurance premium rates-3)

Article 27. When the Minister of Finance considers that the premiums of the liability insurance exceed the reasonable cost under the efficient management, he may order the insurance company or the non-life insurance rating organization provided in paragraph 2 of Article 2 of the Law concerning Non-life Insurance Rating Organizations to alter the premium rates of the liability insurance.

(Consent of the Minister of Transport)

Article 28. When the Minister of Finance wishes to make any of the disposition mentioned in (1) to (3) below in respect of the policy conditions and premium rates of the liability insurance, he shall obtain a prior consent thereto from the Minister of Transport:

- (1) dispositions enumerated in Article 25
- (2) order of alteration under the last preceding Article
- (3) order under paragraph 2 of Article 10 of the Insurance Business Law (including the case of application thereof with necessary alterations under Article 19 of the Law concerning Foreign Insurers) or order under Article 10-6 of the Law concerning Non-life Insurance Rating Organizations.

2. In the case where an insurance company has contravened this Law or an order or disposition under this Laws or has contravened the Insurance Business Law or the Law concerning Foreign Insurers or an order or disposition under any of these Laws in respect of the policy conditions or premium rates of the liability insurance, if the Minister of Finance wishes to make a disposition under paragraph 1 of Article 12 of the Insurance Business Law or paragraph 1 of Article 22 of the Law concerning Foreign Insurers, he shall obtain a prior consent thereto from the Minister of Transport.

(Notice of concerted act to the Minister of Transport)

Article 29. In respect of concerted act provided in Article 12-3 of the Insurance Business Law in the liability insurance business, where the Minister of Finance has received a report under paragraph 1 of Article 12-6 of the same Law (including the case of application thereof with necessary alterations under Article 19 of the Law concerning Foreign Insurers), he shall give a notice thereof to the Minister of Transport.

(Agency contract)

Article 30. The insurance companies shall conclude agency contracts of the liability insurance with organizations established for the purpose of promoting automobile transportation or with other persons who are considered to be competent in carrying on the liability insurance business smoothly.

(Revised by Law No. 82 of 1989)

Section 4. Compulsory Automobile Liability Insurance Council**(Establishment)**

Article 31. The Compulsory Automobile Liability Insurance Council (hereinafter referred to as "the Council") shall be established in the Ministry of Finance.

(Authority)

Article 32. The Council shall, in response to inquiries made by the Minister of Finance, investigate and deliberate on important matters regarding the liability insurance and give necessary advices and suggestions in respect of such matters to the competent Ministers.

(Reference to the Council)

Article 33. When the Minister of Finance wishes to make any of the dispositions provided in paragraph 1 of Article 28, he shall refer it to the Council.

(Constitution)

Article 34. The Council shall consist of thirteen members.

(Revised by Law No. 90 of 1966)

(Members)

Article 35. Five members shall be appointed by the Minister of Finance from among officers of the government agencies concerned.

2. The members other than those provided in the preceding paragraph shall be appointed by the Minister of Finance with the consent of the Minister of Transport as follows:

- (1) four members of learning and experience
- (2) two members who have a deep knowledge and experience regarding

AUTOMOBILE LIABILITY SECURITY LAW

automobile transportation

(3) two members who have a deep knowledge and experience regarding insurance business.

3. The term of office of the members provided in the last preceding paragraph shall be two years; provided that the term of office of a substitute member shall be the remaining period of his predecessor.

4. The members shall be of part-time service.

(Revised by Law No. 90 of 1966)

(Chairman)

Article 36. The Council shall have a chairman who shall be elected from among the members by mutual vote.

2. The chairman shall preside over the affairs of the Council.

(Method of resolution)

Article 37. The Council shall neither commence its proceedings nor adopt any resolution unless a majority of the members is present.

2. Proceedings of the Council shall be decided by a majority of the members present. In case of a tie, the matter shall be decided by the Chairman.

Article 38. (Repealed by Law No. 78 of 1983)

(Delegation to the Ministerial ordinance)

Article 39. Necessary matters for the Council other than those provided in this Law shall be provided in the Ministry of Finance ordinance.

Section 5. Government Automobile Liability Reinsurance Business

(Reinsurance)

Article 40. The government shall accept reinsurance of the insurance liabilities assumed by the insurance companies in the liability insurance business (excluding those on small-sized motorcycles; the same shall apply in this Section.).

(Revised by Law No. 90 of 1966)

(Establishment of reinsurance relationship)

Article 41. The reinsurance relationship between the government and the insurance company shall be established by, and at the time of, establishment of the liability insurance relationship between the insurance company and the person effecting the insurance.

(Reinsured amount)

Article 42. The reinsured amount shall be sixty percent (60%) of the

insured amount of the liability insurance.

(Reinsurance premium rates)

Article 43. The reinsurance premium rates shall be the premium rates of the liability insurance multiplied by the ratio provided in the government ordinance.

(Payment of reinsurance premium for additional premium)

Article 43-2. The reinsurance premium for an additional premium shall be paid to the government within the period provided in the Ministry of Transport ordinance counting from the date of receipt by the insurance company of the payment of such additional premium.

(Added by Law No. 46 of 1970)

(Amount of reinsurance claim to be paid by the government)

Article 44. The amount of reinsurance claim to be paid by the government shall be sixty percent (60%) of the amount of insurance claim to be paid by the insurance company.

(Return of reinsurance premium, etc.)

Article 45. If the insurance company has returned the whole or a part of the insurance premium according to the policy conditions, the government may return a part of the reinsurance premiums to the insurance company pursuant to the government ordinance.

2. If the insurance company has returned the additional premium and the overdue interest, together with interest thereon, for the reason provided in the former part of paragraph 5 of Article 19-2 or has paid the amount deducted pursuant to the provision of paragraph 4 of the same Article, the government shall return to the insurance company the reinsurance premium of such additional premium and the amount paid pursuant to the provision of paragraph 2 of the succeeding Article, together with sixty percent (60%) of the amount of interest paid by the insurance company.

(Revised by Law No. 46 of 1970)

(Payment to the government in the case of insurance subrogation, etc.)

Article 46. If the insurance company has exercised subrogation right under the liability insurance, it shall pay to the government sixty percent (60%) of the amount recovered thereby.

2. If the insurance company has received the payment of overdue interest pursuant to the provision of paragraph 3 of Article 19-2, it shall pay to the government sixty percent (60%) of the amount received by it.

3. If the insurance company has received a payment under the latter part of paragraph 2 of Article 21 or paragraph 3 of Article 22, it shall pay to

AUTOMOBILE LIABILITY SECURITY LAW

the government sixty percent (60%) of the amount received by it.
(Revised by Law No. 46 of 1970)

(Notice to the Minister of Transport)

Article 47. When the insurance company has concluded the liability insurance contract with the person effecting the insurance, it shall, without delay, give a notice thereof to the Minister of Transport pursuant to the Ministry of Transport ordinance. The same shall apply in the case of an alteration in the matters already reported.

2. When the insurance company considers that a cause of claim to be paid under the liability insurance has arisen, it shall, without delay, give a notice thereof to the Minister of Transport pursuant to the Ministry of Transport ordinance.

(Exclusions)

Article 48. The government shall not be liable to pay the whole or a part of the reinsurance claim in the following cases:

- (1) where the insurance company has paid a claim in contravention of laws, ordinances or the policy conditions;
- (2) where the insurance company has paid a claim by unreasonable adjustment of the amount of loss or
- (3) Where the insurance company has, by wilful act or gross negligence, failed to give a notice provided in the last preceding Article or made a false notice.

(Prescription)

Article 49. The government's obligation for payment of reinsurance claim and return of reinsurance premium shall cease to exist by prescription after the lapse of two years, and the insurance company's obligation for payment of reinsurance premium shall cease to exist by prescription after the lapse of one year.

(Transfer of money for expenditure required by carrying on reinsurance business)

Article 50. The government shall every fiscal year, in accordance with the national budget, transfer the amount corresponding to the expenditure required for carrying on the reinsurance business provided in this Section (hereinafter referred to as "the automobile liability reinsurance business") from the general accounts of the national treasury to the automobile liability reinsurance special accounts.

(Application for inquisition)

Article 51. In case the insurance company has any complaint as regards dispositions made by the government in respect of the automobile liability reinsurance business, it may apply the Minister of Transport for

inquisition.

2. In case the Minister of Transport has received an application for inquisition under the preceding paragraph, he shall decide the matter after the inquisition is made by the Investigation Committee on Automobile Liability Reinsurance.

3. An application for inquisition under paragraph 1 shall be deemed to be a judicial demand in so far as interruption of prescription is concerned.

(Revised by Law No. 161 of 1962)

(Investigation Committee on Automobile Liability Reinsurance-1)

Article 52. The Investigation Committee on Automobile Liability Reinsurance shall be established in the Ministry of Transport.

2. The Investigation Committee on Automobile Liability Reinsurance shall deal with the matter falling under its jurisdiction as provided in paragraph 2 of the last preceding Article (including the case of application thereof with necessary alterations under paragraph 1 of Article 56).

(Revised by Law No. 46 of 1970)

(Investigation Committee on Automobile Liability Reinsurance-2)

Article 53. The Investigation Committee on Automobile Liability Reinsurance shall consist of five members.

2. The members shall be appointed by the Minister of Transport from among persons of learning and experience.

3. The members shall be of part-time service.

4. In addition to the provisions of the three preceding paragraphs, necessary matters concerning the members and management of the Investigation Committee on Automobile Liability Reinsurance shall be provided in the Ministry of Transport ordinance.

Article 54. (Repealed by Law No. 46 of 1970)

CHAPTER IV AUTOMOBILE LIABILITY MUTUAL AID

(Automobiles on which the liability mutual aid contract has been concluded)

Article 54-2. Notwithstanding the provision of Article 5, the automobiles which are provided in the government ordinance and on which the contract of automobile liability mutual aid (hereinafter referred to as "the liability mutual aid") has been concluded may be operated.

(Added by Law No. 90 of 1966)

(Persons who accept mutual aid liability under the liability mutual aid)

Article 54-3. The persons who accept mutual aid liability under the

AUTOMOBILE LIABILITY SECURITY LAW

liability mutual aid shall be the agricultural cooperative associations and the federations of agricultural cooperative association which carry on the liability mutual aid business under the Agricultural Cooperative Association Law (Law No. 132 of 1947) (hereinafter referred to as "the association").

(Added by Law No. 90 of 1966)

(Liability mutual aid contract)

Article 54-4. A liability mutual aid contract shall become effective by an agreement whereby the association agrees to indemnify the holder for his loss in case he is liable to pay damages pursuant to the provision of Article 3 and also to indemnify the driver for the loss in case he is also liable to pay damages and the person effecting the mutual aid agrees to pay the mutual aid contribution to the association.

(Added by Law No. 90 of 1966)

(Application with necessary alterations of the provisions for liability insurance contract, etc.)

Article 54-5. The provisions of Articles 12 to 19-2, 22 and 24 shall apply mutatis mutandis to the liability mutual aid contract. In such cases, the words in these provisions (a) "liability insurance contract", (b) "liability insurance", (c) "insured amount", (d) "insurance company", (e) "the person effecting the insurance", (f) "the insured", (g) "insurance claim", (h) "insurance period", (i) "insurance premium", (j) "additional premium", (k) "paragraph 1 of the last preceding Article" in Article 16-2, (l) "paragraph 1 of Article 16" in paragraph 1 of Article 17 and (m) "paragraph 1 of Article 16 and paragraph 1 of the last preceding Article" in Article 18 and "paragraph 1 of Article 16 and paragraph 1 of Article 17" in Article 19 shall respectively be substituted by the words (a) "liability mutual aid contract", (b) "liability mutual aid", (c) "amount of mutual aid", (d) "association", (e) "the person effecting the mutual aid", (f) "the insured of the mutual aid", (g) "mutual aid claim", (h) "mutual aid period", (i) "mutual aid contribution", (j) "additional mutual aid contribution", (k) "paragraph 1 of Article 16 applicable mutatis mutandis under paragraph 1 of Article 54-5", (l) "paragraph 1 of Article 16 applicable mutatis mutandis under paragraph 1 of Article 54-5" and (m) "paragraph 1 of Article 16 and paragraph 1 of Article 17 applicable mutatis mutandis under paragraph 1 of Article 54-5".

2. The provisions of Articles 662 and 663 of the Commercial Code shall apply mutatis mutandis to the liability mutual aid contract. In such cases, the words (a) "insurer", (b) "the insured" and (c) "the person effecting the insurance" in Article 662 of the same Code and (d) "insured amount" and (e) "insurance premium" in Article 663 of the same Code shall respectively be substituted by the words (a) "association", (b) "the insured of the mutual aid", (c) "the person effecting the mutual aid", (d) "amount of mutual aid" and (e) "mutual aid contribution."

(Added by Law No. 90 of 1966; revised by Law No. 46 of 1970)

(Cancellation of liability mutual aid contract)

Article 54-6. The parties to the liability mutual aid contract may cancel the contract only in the following cases:

- (1) where the automobile has come to fall under any of the automobiles provided in Article 10;
- (2) where, at the time of the liability mutual aid contract, the person effecting the mutual aid has failed to disclose or has made a misrepresentation by wilful act or gross negligence in respect of the matters provided in Article 20;
- (3) where a liability insurance contract or another liability mutual aid contract, of which the expiry of the insurance period or the mutual aid period is same as or later than that of the liability mutual aid contract concerned has also been concluded on the automobile or
- (4) other cases provided in the Ministry of Transport ordinance

2. The provision of paragraph 2 of Article 20-2 shall apply mutatis mutandis to the liability mutual aid contract.

3. The provision of paragraph 3 of Article 20-2 shall apply mutatis mutandis to a cancellation under paragraph 1 (excluding (2) thereof).

4. The provisions of the proviso to paragraph 1 and paragraph 2 of Article 644 of the Commercial Code and Article 21 shall apply mutatis mutandis to a cancellation under paragraph 1 (2). In such cases, the words (a) "insurer" in the above provisions of the Commercial Code, (b) "the person effecting the insurance" in Article 21 and (c) "insurance company" in paragraph 2 of the same Article shall respectively be substituted by the words (a) "association", (b) "the person effecting the mutual aid" and (c) "association".

(Added by Law No. 90 of 1966; revised by Law No. 46 of 1970)

(Automobile liability mutual aid certificate and mutual aid sticker-1)

Article 54-7. The provisions of Articles 7 and 9-2 shall apply mutatis mutandis to the liability mutual aid. In such cases, the words in these provisions (a) "insurance company", (b) "insurance premium", (c) "the person effecting the insurance", (d) "automobile liability insurance certificate", (e) "insurance sticker", (f) "insurance period", (g) "paragraph 3 or 4 of Article 22" in paragraph 3 of Article 7 and (h) "paragraph 1 of Article 7" in paragraph 1 of Article 9-2 shall respectively be substituted by the words (a) "association", (b) "mutual aid contribution", (c) "the person effecting the mutual aid", (d) "automobile liability mutual aid certificate", (e) "mutual aid sticker", (f) "mutual aid period", (g) "paragraph 3 or 4 of Article 22 applicable mutatis mutandis under paragraph 1 of Article 54-5" and (h) "paragraph 1 of Article 7 applicable mutatis mutandis under Article 54-7".

AUTOMOBILE LIABILITY SECURITY LAW

(Added by Law No. 90 of 1966; revised by Law No. 46 of 1970)

(Automobile liability mutual aid certificate and mutual aid sticker-2)

Article 54-8. In applying the provisions of Articles 8 and 9 to the automobile on which the liability mutual aid contract has been concluded, the automobile liability mutual aid certificate and the mutual aid period shall respectively be deemed to be the automobile liability insurance certificate and the insurance period. In such case, the words "paragraph 2 of the last preceding Article" in Article 8 shall be substituted by the words "paragraph 2 of Article 7 applicable mutatis mutandis under Article 54-7".

2. In applying the provision of paragraph 1 of Article 9-3 to the light automobile exempted from compulsory inspection, small-sized motorcycle and automobile registered in a foreign member country of the Convention on Road Traffic, on which the liability mutual aid contract has been concluded, the mutual aid sticker shall be deemed to be the insurance sticker.

3. The provisions of paragraphs 2 and 3 of Article 9-3 shall apply mutatis mutandis to the mutual aid sticker.

(Added by Law No. 90 of 1966; revised by Law No. 62 of 1972)

(Consent of and discussion with the Minister of Transport and the Minister of Finance)

Article 54-9. When the administrative authorities (meaning those provided in paragraph 1 of Article 98 of the Agricultural Cooperative Association Law, including prefectural governors to whom a part of the powers of the competent Minister is delegated under paragraph 2 of the same Article; the same shall apply hereinafter.) wish to make any of the dispositions mentioned below in respect of the provisions for the method of operation, mutual aid contract or mutual aid contribution in the mutual aid rules on the liability mutual aid, re-mutual aid thereof (hereinafter referred to as "re-mutual aid") or retro-mutual aid thereof (hereinafter referred to as "retro-mutual aid"), they shall obtain a prior consent of the Minister of Transport and the Minister of Finance:

- (1) approval under paragraph 1 or 3 of Article 10-2 of the Agricultural Cooperative Association Law or
- (2) disposition under paragraph 1 of Article 94-2 or Article 95 of the Agricultural Cooperative Association Law.

2. When the Minister of Finance wishes to give his consent under the preceding paragraph, he shall refer the matter to the Council.

3. In addition to the matters provided in Article 32, the Council shall, in response to inquiries made under the last preceding paragraph, investigate and deliberate in respect of the consent of the Minister of Finance under paragraph 1.

4. When the administrative authorities wish to enact or alter the

Ministerial ordinance under paragraph 2 of Article 10-2 of the Agricultural Cooperative Association Law in respect of the provisions for the method of operation, mutual aid contract or mutual aid contribution in the mutual aid rules of the liability mutual aid, re-mutual aid or retro-mutual aid, they shall have discussions with the Minister of Transport and the Minister of Finance in advance.

(Added by Law No. 90 of 1966)

(Insurance on mutual aid liability, etc.)

Article 55. The government shall accept the insurance on mutual aid liability which the associations have accepted under the liability mutual aid contracts (excluding those on light automobiles and small-sized motorcycles; the same shall apply in the succeeding Article.) (or on re-mutual aid liability in the case of mutual aid liability being fully covered by re-mutual aid or on retro-mutual aid liability in the case of re-mutual aid liability being fully covered by retro-mutual aid).

(Revised by Law No. 46 of 1970)

(Application with necessary alterations of the provisions for reinsurance)

Article 56. The provisions of Articles 41 to 51 shall apply mutatis mutandis to the automobile liability mutual aid insurance business (meaning the business of insurance provided in the last preceding Article; the same shall apply hereinafter.). In such cases, the words in these provisions (a) "insurance company", (b) "reinsurance relationship", (c) "the person effecting the insurance", (d) "liability insurance relationship", (e) "reinsured amount", (f) "insured amount", (g) "reinsurance premium rates", (h) "premium rates", (i) "reinsurance premium", (j) "reinsurance claim", (k) "insurance claim", (l) "policy conditions", (m) "insurance premium", (n) "liability insurance" in Articles 42 and 43 and paragraph 2 of Article 47, (o) "additional premium" in Article 43-2, (p) "the former part of paragraph 5 of Article 19-2" in paragraph 2 of Article 45, (q) "additional premium" in the same paragraph, (r) "paragraph 4 of the same Article" in the same paragraph, (s) "paragraph 2 of the succeeding Article" in the same paragraph, (t) "liability insurance" in paragraph 1 of Article 46, (u) "paragraph 3 of Article 19-2" in paragraph 2 of the same Article, (v) "the latter part of paragraph 2 of Article 21 or paragraph 3 of Article 22" in paragraph 3 of the same Article, (w) "last preceding Article" in Article 48 (3) and (x) "reinsurance business provided in this Section (hereinafter referred to as "the automobile liability reinsurance business")" in Article 50 and "automobile liability reinsurance business" in paragraph 1 of Article 51 shall respectively be substituted by the words (a) "association", (b) "insurance relationship", (c) "the person effecting the mutual aid", (d) "liability mutual aid relationship", (e) "insured amount", (f) "amount of mutual aid, re-mutual aid or retro-mutual aid", (g) "premium rates", (h)

AUTOMOBILE LIABILITY SECURITY LAW

“rates of contribution to mutual aid, re-mutual aid or retro-mutual aid”, (i) “insurance premium”, (j) “insurance claim”, (k) “mutual aid claim, re-mutual aid claim or retro-mutual aid claim”, (l) “mutual aid rules (only the rules concerning mutual aid contract)”, (m) “contribution to mutual aid, re-mutual aid or retro-mutual aid”, (n) “liability mutual aid, re-mutual aid or retro-mutual aid”, (o) “additional mutual aid contribution”, (p) “the former part of paragraph 5 of Article 19-2 applicable mutatis mutandis under paragraph 1 of Article 54-5”, (q) “additional contribution to mutual aid, re-mutual aid or retro-mutual aid”, (r) “paragraph 4 of Article 19-2 applicable mutatis mutandis under paragraph 1 of Article 54-5”, (s) “paragraph 2 of Article 46 applicable mutatis mutandis under paragraph 1 of Article 56”, (t) “liability mutual aid”, (u) “paragraph 3 of Article 19-2 applicable mutatis mutandis under paragraph 1 of Article 54-5”, (v) “the latter part of paragraph 2 of Article 21 applicable mutatis mutandis under paragraph 4 of Article 54-6 or paragraph 3 of Article 22 applicable mutatis mutandis under paragraph 1 of Article 54-5”, (w) “Article 47 applicable mutatis mutandis under paragraph 1 of Article 56” and (x) “automobile liability mutual aid insurance business”.

2. The provisions of Article 41 and paragraph 1 of Article 47 applicable mutatis mutandis under the preceding paragraph shall also apply when, in the case of the association accepting re-mutual aid liability or retro-mutual aid liability, the liability mutual aid relationship has been established between such association and the person effecting the mutual aid.

3. The provision of Article 43-2 applicable mutatis mutandis under paragraph 1 shall also apply when, in the case of the association accepting re-mutual aid liability or retro-mutual aid liability, such association has received a payment of additional mutual aid contribution.

4. The provisions of Article 46 applicable mutatis mutandis under paragraph 1 shall also apply when, in the case of the association accepting re-mutual aid liability or retro-mutual aid liability, such association has exercised its right or has received a payment in respect of the liability mutual aid.

(Revised by Law No. 46 of 1970)

Articles 57 to 70. (Repealed by Law No. 46 of 1970)

**CHAPTER V GOVERNMENT AUTOMOBILE LIABILITY
COMPENSATION BUSINESS**

(Automobile liability compensation business)

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

(Contents of business)

Article 72. In the case where a person has been killed or injured by

operation of an automobile, if the victim cannot claim damages under Article 3 for the reason that the holder of the automobile cannot be identified, the government shall, at his request, compensate him for the loss to the extent of the amounts provided in the government ordinance. Also in the case where a person other than the insured of the liability insurance and the liability mutual aid is liable to pay damages under Article 3 (excluding the case where such liability arises due to operation of any of the automobiles provided in Article 10), the government shall, at the request of the victim, compensate him for the loss to the extent of the amounts provided in the government ordinance.

2. where the government has received a claim under paragraph 4 of Article 16 or paragraph 4 of Article 17 (including the case of application of these provisions with necessary alterations under paragraph 1 of Article 54-5), it shall make compensation pursuant to these provisions.

3. The procedures for the claims under the two preceding paragraphs shall be provided in the Ministry of Transport ordinance.

(Revised by Law Nos. 94 and 148 of 1956, Law No. 90 of 1966, Law No. 73 of 1967, Law No. 46 of 1970)

(Adjustment of claim in relation to benefits given under other laws, etc.)

Article 73. In case the victim is entitled to receive a payment of benefit for the loss provided in paragraph 1 of the last preceding Article under the Health Insurance Law (Law No. 70 of 1922), Workmen's Accident Compensation Insurance Law (Law No. 50 of 1947) or other laws or ordinances provided in the government ordinance, the government shall not compensate for the loss under the same paragraph to the extent of the amount of such benefit received by him.

2. In the case of the latter part of paragraph 1 of the last preceding Article, if the victim has received damages from the person who is liable under Article 3, the government shall not compensate for the loss under the latter part of paragraph 1 of the last preceding Article to the extent of the amount of such damages received by him.

(Prohibition of attachment)

Article 74. No right of claim under paragraph 1 of Article 72 shall be attached.

(Prescription)

Article 75. The right of claim under paragraph 4 of Article 16 or paragraph 4 of Article 17 (including the case of application of these provisions with necessary alterations under paragraph 1 of Article 54-5) or paragraph 1 of Article 72 shall be barred by prescription after the lapse of two years.

(Revised by Law No. 90 of 1966, Law No. 46 of 1970)

AUTOMOBILE LIABILITY SECURITY LAW

(Subrogation, etc.)

Article 76. When the government has made compensation for the loss under paragraph 1 of Article 72, it shall be subrogated to the victim's right of claim against the person who is liable to pay damages, to the extent of the amount of such compensation.

2. In the case of loss caused by malicious intent of the person effecting the insurance or the mutual aid, the insured or the insured of the mutual aid, if the insurance company or the association has paid damages to the victim under paragraph 1 of Article 16 (including the case of application thereof with necessary alterations under paragraph 1 of Article 54-5), the government shall be subrogated to the victim's right of claim against the person effecting the insurance or the mutual aid, the insured or the insured of the mutual aid, to the extent of the amount of such payment.

3. In the case of the holder's liability for compensation having not arisen, if the insurance company or the association has made provisional payment to the victim under paragraph 1 of Article 17 (including the case of application thereof with necessary alterations under paragraph 1 of Article 54-5), the government may claim the return thereof from the victim.

(Revised by Law No. 90 of 1966, Law No. 46 of 1970)

(Entrusting of business)

Article 77. The government may, pursuant to the government ordinance, entrust a part of its business provided in paragraph 1 of Article 72 to the insurance companies or the associations.

2. Notwithstanding the provision of Article 5 of the Insurance Business Law (including the case of application thereof with necessary alterations under Article 19 of the Law concerning Foreign Insurers), the insurance companies may carry on the business entrusted under the preceding paragraph.

3. Notwithstanding the provisions of Article 10 of the Agricultural Cooperative Association Law, the associations may carry on the business entrusted under paragraph 1.

4. When the Minister of Transport has entrusted a part of its business under paragraph 1, he shall make a public notice of the names of the insurance companies or the associations to which the business has been entrusted and other matters provided in the Ministry of Transport ordinance.

(Revised by Law No. 90 of 1966)

(Contribution to automobile liability compensation business)

Article 78. The insurance companies, associations and persons who operate automobiles provided in the government ordinance out of those provided in Article 10 shall, pursuant to the Ministry of Transport ordinance, pay to the government the amount provided in the government

ordinance as contribution to automobile liability compensation business.
(Revised by Law Nos. 94 and 148 of 1956, Law No. 90 of 1966, Law No. 73 of 1967, Law No. 46 of 1970)

(Negligence fine)

Article 79. When the government has compensated for the loss under the latter part of paragraph 1 of Article 72, it may collect the amount provided in the government ordinance as a negligence fine from the person who is liable to pay damages.

(Disposition for failure to pay levies)

Article 80. If a person has failed to pay contribution to automobile liability compensation business under Article 78 or a negligence fine under the last preceding Article, the Minister of Transport shall press him for payment thereof within a fixed period.

2. When the Minister of Transport presses for payment under the preceding paragraph, he shall dispatch to the obligor a letter asking for early payment. In such case, the expiration date of the period to be stated in such letter shall be a date after the lapse of not less than ten days counting from the date of dispatch of the letter.

3. Notwithstanding the provision of Article 153 of the Civil Code, the pressing under paragraph 1 shall have the effect of interruption of prescription.

4. If the person who was pressed to pay contribution to automobile liability compensation business or a negligence fine under paragraph 1 has failed to pay it within the period provided in the same paragraph, the Minister of Transport shall institute a process against him for the collection thereof as in the case of disposition for nonpayment of national taxes.

(Revised by Law No. 46 of 1970)

(Order of preferential rights)

Article 81. The order of preferential rights for the contribution to automobile liability compensation business provided in Article 78 and the negligence fine provided in Article 79 shall be next to those of national and local taxes.

(Revised by Law No. 148 of 1959, Law No. 46 of 1970)

(Transfer of money for expenditure concerning automobile liability compensation business)

Article 82. In respect of automobiles provided in Article 10 (excluding those provided in the government ordinance under Article 78 and those operated solely at a place other than roads), the government shall every fiscal year, in accordance with the national budget, transfer the amount corresponding to the contributions to automobile liability compensation business under Article 78 from other accounts of the national treasury to

AUTOMOBILE LIABILITY SECURITY LAW

the automobile liability reinsurance special accounts.

2. The government shall every fiscal year, in accordance with the national budget, transfer a part of necessary expenditures for carrying on the automobile liability compensation business provided in this Law from the general accounts of the national treasury to the automobile liability reinsurance special accounts.

(Revised by Law No. 46 of 1970)

CHAPTER VI MISCELLANEOUS PROVISIONS

(Exclusions in the case of double contracts)

Article 82-2. In the case where two or more liability insurance contracts or liability mutual aid contracts are concluded on one and the same automobile, the insurance company (or companies) or the association (or the associations) shall, in respect of the contract(s) other than that which was concluded at the earliest time among them, be discharged from the liabilities for indemnification for loss, payment of damages under paragraph 1 of Article 16 (including the case of application thereof with necessary alterations under paragraph 1 of Article 54-5) and provisional payment under paragraph 1 of Article 17 (including the case of application thereof with necessary alterations under paragraph 1 of Article 54-5), (referred to as "indemnification for loss, etc." in the succeeding paragraph), in so far the accident caused by operation of the automobile during the insurance period or mutual aid period of other contract(s) which overlaps that of the contract concluded at the earliest time among them is concerned.

2. In the case of the preceding paragraph, if there are two or more contracts which were concluded at the earliest time, the insurance companies or the associations shall, in respect of each of such contracts, be discharged from the liability to pay the excess of the amount obtained by dividing the amount to be paid for indemnification for loss, etc. under the contract by the number of such contracts.

3. In the case where the insurance company or the association has, in respect of a contract other than that which was concluded at the earliest time, received a claim for payment of damages under paragraph 1 of Article 16 (including the case of application thereof with necessary alterations under paragraph 1 of Article 54-5) or for provisional payment under paragraph 1 of Article 17 (including the case of application thereof with necessary alterations under paragraph 1 of Article 54-5), (hereinafter referred to as "payment of damages, etc." in this and the succeeding paragraphs), if it has made the payment of damages, etc., it shall, except in the case where it or the victim was aware of the fact that the contract concerned with the claim was other than that concluded at the earliest time, be subrogated to the extent of the amount paid by it, to the victim's right against the person who is liable to pay damages and shall lose the

right to claim the return of the money paid by it from the victim.

4. The provision of the last preceding paragraph shall apply *mutatis mutandis* in the case where the insurance company or the association has, in respect of a contract concluded at the earliest time, paid the amount which it is discharged from the liability to pay under paragraph 2. In such case, the words in the last preceding paragraph (a) "the fact that the contract concerned with the claim was other than that concluded at the earliest time" and (b) "the amount paid" shall respectively be substituted by the words (a) "the fact that there was other contract concluded at the earliest time" and (b) "the amount which it is discharged from the liability to pay under paragraph 2 in respect of payment of damages, etc."

(Added by Law No. 46 of 1970)

(Supervision of business)

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

(Revised by Law No. 46 of 1970)

(Delegation of power)

Article 84. The Minister of Transport may, pursuant to the government ordinance, cause the Chiefs of District Transport Bureaus to deal with matters falling under his power vested by Article 10-2, the last preceding Chapter and Article 85.

(Revised by Law No. 106 of 1962, Law No. 90 of 1966, Law No. 46 of 1970, Law No. 25 of 1984)

(Prohibited acts, etc.)

Article 84-2. No person shall forge or alter an insurance sticker, sticker showing exemption from effecting the liability insurance or mutual aid sticker for the purpose of use thereof or shall use such forged or altered stickers.

2. No person shall manufacture things bearing external appearance which looks like the insurance sticker, sticker showing exemption from effecting the liability insurance or mutual aid sticker for the purpose of use thereof or shall use such things.

3. No person shall deliver an insurance sticker or mutual aid sticker to other person, except in the case provided in the Law or in other cases where there are justifiable reasons.

4. The matters to be observed by the insurance companies or the associations for securing proper delivery of the insurance stickers or mutual aid stickers shall be provided in the Ministry of Transport ordinance.

(Added by Law No. 106 of 1962; revised by Law No. 90 of 1966, Law No. 46 of 1970)

AUTOMOBILE LIABILITY SECURITY LAW

(Presentation of certificate)

Article 85. When the Minister of Transport considers it necessary for attaining the objects provided in Article 1, he may cause his staff to ask automobile drivers to present the automobile liability insurance certificate or the automobile liability mutual aid certificate on the road or in any other places where the automobiles are located.

2. The staff mentioned in the preceding paragraph shall carry with them a certificate showing their status and shall show it to interested persons when requested to do so.

(Revised by Law No. 90 of 1966, Law No. 46 of 1970)

(Delegation to the government ordinance)

Article 85-2. The necessary matters for enforcement of this Law other than those provided in this Law shall be provided in the government ordinance.

(Added by Law No. 46 of 1970)

(Duty of the Minister of Transport)

Article 86. The Minister of Transport shall endeavor to give satisfactory protection to the victims in exercising his powers vested by this Law.

CHAPTER VII PENAL PROVISIONS

Article 86-2. A person who has contravened the provision of paragraph 1 of Article 84-2 shall be liable to imprisonment for a term not exceeding three years, or to a fine not exceeding ¥100,000, or to both.

(Added by Law No. 106 of 1962)

Article 86-3. A person who has contravened the provision of paragraph 2 or 3 of Article 84-2 shall be liable to imprisonment for a term not exceeding one year, or to a fine not exceeding ¥50,000.

(Added by Law No. 106 of 1962)

Article 87. A person who falls under any of the persons stated below shall be liable to imprisonment for a term not exceeding six months, or to a fine not exceeding ¥50,000:

- (1) a person who has contravened the provision of Article 5 or
- (2) a person who has, by fraudulent or other wrongful means, received issue or reissue of automobile liability insurance certificate, automobile liability mutual aid certificate, insurance sticker, sticker showing exemption from effecting the insurance or mutual aid sticker.

(Revised by Law No. 106 of 1962, Law No. 90 of 1966, Law No. 46 of 1970)

Article 88. A person who has contravened the provision of Article 8 or paragraph 1 or 2 of Article 9-3 (including the cases of application thereof with necessary alterations under paragraph 4 of Article 10-2 and paragraph 3 of Article 54-8) shall be liable to a fine not exceeding ¥30,000.
(Revised by Law No. 106 of 1962, Law No. 90 of 1966, Law No. 46 of 1970)

Article 89. A person who falls under any of the persons stated below shall be liable to a fine not exceeding ¥10,000:

- (1) a person who has contravened the provision of paragraph 3 of Article 9-3 (including the case of application thereof with necessary alterations under paragraph 3 of Article 54-8);
- (2) a person who has contravened the provision of the Ministry of Transport ordinance under paragraph 4 of Article 84-2 or
- (3) a person who has refused or interrupted in the presentation under paragraph 1 of Article 85.

(Revised by Law No. 106 of 1962, Law No. 90 of 1966, Law No. 46 of 1970)

Article 90. When a representative of a juridical person or an agent, employee or any other person engaged in the business of a juridical person or of an individual has committed any of the offences mentioned in Article 87 to the last preceding Article, not only the person who has committed the offence shall be guilty of the offence but the juridical person or the individual shall also be liable to a fine stipulated in respective Articles.

Article 91. When an insurance company has contravened the provision of Article 24, the director of the insurance company (or the representative in Japan in the case of a foreign insurer provided in the Law concerning Foreign Insurers; the same shall apply in the succeeding paragraph.) shall be liable to a non-penal fine not exceeding ¥300,000.

2. When an insurance company or non-life insurance rating organization has contravened an order under Article 27, the director of the insurance company or of the non-life insurance rating organization shall be liable to a non-penal fine not exceeding ¥300,000.

3. When an association has contravened the provision of Article 24 which is applicable mutatis mutandis under paragraph 1 of Article 54-5, the director of the association shall be liable to a non-penal fine not exceeding ¥300,000.

(Revised by Law No. 90 of 1966, Law No. 46 of 1970)

Supplementary Provisions (extract)

(Dates of enforcement)

1. The dates of enforcement of respective Articles of this Law shall be the dates to be stipulated in the government ordinances within a period not exceeding eight months counting from the date of its promulgation.

AUTOMOBILE LIABILITY SECURITY LAW

(N.B.)

Dates of enforcement

Each Article of the above Law was put into effect successively since August 5, 1955. In particular, Article 5 (compulsory conclusion of liability insurance contract) was put into effect on February 1, 1956 in respect of most automobiles.

D
P
U

ภาพผนวก ก

กฎกระทรวง

ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2535)

ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 และมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 เจ้าของรถซึ่งไม่มีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร จะนำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย โดยเอาประกันภัยไว้กับบริษัทเพื่อคุ้มครองความรับผิดชอบชีวิตหรือร่างกายของผู้ประสบภัยอันเกิดจากการใช้รถนั้นหรืออยู่ในทางหรือจากสิ่งของที่บรรทุกหรือติดตั้งในรถนั้น โดยมีจำนวนเงินเอาประกันภัยต่อคนและต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อครั้งไม่น้อยกว่าจำนวนที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงซึ่งออกตามความในมาตรา 7 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ข้อ 2 การเอาประกันภัยตามข้อ 1 ต้องมีระยะเวลาประกันภัยไม่น้อยกว่าระยะเวลาที่รถนั้นอยู่ในราชอาณาจักร

ข้อ 3 เมื่อมีการนำรถออกนอกราชอาณาจักร ให้เจ้าของรถนั้นส่งคืนเครื่องหมายแสดงว่ามีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถให้แก่พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองที่รถนั้นออก เว้นแต่รถที่เจ้าของรถนำเข้าออกราชอาณาจักรเป็นประจำและการประกันภัยนั้น ยังไม่สิ้นสุดระยะเวลาเอาประกันภัย

ข้อ 4 กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 6 ตุลาคม พ.ศ. 2535 เป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่ 17 กันยายน พ.ศ. 2535

(ลงชื่อ) อมเรศ สีลาอ่อน

(นายอมเรศ สีลาอ่อน)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์

กฎกระทรวง

ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2535)

ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2535

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 และมาตรา 13 วรรคสองแห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2535 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ในกรณีบริษัทขอเลิกกรรมธรรม์ประกันภัยก่อนครบกำหนด ความคุ้มครองไม่ว่าด้วยเหตุใด บริษัทต้องแจ้งการบอกเลิกเป็นหนังสือล่วงหน้าไม่น้อยกว่าสามสิบวัน ไปยังผู้เอาประกันภัยตามภูมิลำเนาที่ทราบครั้งสุดท้าย โดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับและบริษัทต้องแจ้งการบอกเลิกนั้นไปยังนายทะเบียนภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่บริษัทส่งหนังสือบอกเลิกไปยังผู้เอาประกันภัย

ข้อ 2 ในกรณีผู้เอาประกันภัยขอเลิกกรรมธรรม์ประกันภัยก่อนครบกำหนดความคุ้มครองไม่ว่าด้วยเหตุใด ให้บริษัทแจ้งการบอกเลิกให้นายทะเบียนทราบเป็นหนังสือภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่กรรมธรรม์ประกันภัยสิ้นสุดความคุ้มครอง

ข้อ 3 เมื่อได้มีการบอกเลิกสัญญาประกันภัยตามข้อ 1 หรือ 2 แล้วแต่กรณี ให้เจ้าของรถนั้นส่งคืนเครื่องหมายที่แสดงว่ามีประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถแก่นายทะเบียนหรือทำลายเครื่องหมายนั้นให้อยู่ในสภาพที่ใช้ไม่ได้ภายในกำหนดเวลาดังต่อไปนี้

(1) กำหนดเวลาสิบห้าวันนับแต่วันครบกำหนดสามสิบวันที่บริษัทได้เลิกกรรมธรรม์ประกันภัยตามข้อ 1

(2) กำหนดเวลาสามสิบห้าวันนับแต่วันที่ผู้เอาประกันภัยบอกเลิกกรรมธรรม์ประกันภัยตามข้อ 2

ข้อ 4 กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 6 ตุลาคม พ.ศ. 2535 เป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่ 17 กันยายน พ.ศ. 2535

(ลงชื่อ) อมเรศ ศิลาอ่อน

(นายอมเรศ ศิลาอ่อน)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์

ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 109 ตอนที่ 104 วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2535

กฎกระทรวง

ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535)

ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 มาตรา 21 และมาตรา 35 วรรคสองแห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ในกรณีที่บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 หรือจ่ายให้ไม่ครบให้ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยแล้วแต่กรณี แจ้งต่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย พร้อมข้อเท็จจริงดังนี้

- (1) ใบเสร็จรับเงินหรือหลักฐานการแจ้งหนี้
- (2) สำเนาบัตรประจำตัวใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว หนังสือเดินทางหรือสำเนาทะเบียนบ้าน ในกรณีผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บ
- (3) สำเนามรณบัตร สำเนาทะเบียนบ้าน หรือสำเนาบัตรประจำตัวในกรณีที่ผู้ประสบภัยถึงแก่ความตาย

ในกรณีผู้ประสบภัยถึงแก่ความตาย ให้ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยยื่นเอกสารตาม (3) ด้วย

ข้อ 3 การยื่นคำร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นให้ยื่นตามแบบที่นายทะเบียนกำหนดต่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย กรมการประกันภัย หรือสำนักงานประกันภัยภูมิภาค สำนักงานพาณิชย์จังหวัดหรือสถานที่ที่นายทะเบียนกำหนด

ข้อ 4 ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยต้องร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่มีความเสียหายเบื้องต้นไม่ว่าจะเป็นกรณีตามมาตรา 23 (1) (2) (3) (4) (5) หรือ (6)

ข้อ 5 กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 6 ตุลาคม พ.ศ. 2535 เป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่ 17 กันยายน พ.ศ. 2535

(ลงชื่อ) อมเรศ ศิลาอ่อน

(นายอมเรศ ศิลาอ่อน)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์

ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 109 ตอนที่ 104 วันที่ 30 กันยายน 2535

กฎกระทรวง

ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2540)

ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 และมาตรา 7 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์โดยคำแนะนำของคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้ยกเลิกกฎกระทรวง (พ.ศ. 2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ข้อ 2 รถทุกชนิดทุกประเภทอย่างน้อยต้องจัดให้มีการประกันตามขนาดของรถ ดังต่อไปนี้

(1) รถที่นั่งไม่เกินเจ็ดคน หรือใช้บรรทุกผู้โดยสารรวมทั้งผู้ขับขี่ไม่เกินเจ็ดคนให้มีจำนวนเงินเอาประกันภัยห้าล้านบาทต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อครั้ง และให้มีจำนวนเงินเอาประกันภัยต่อคน ดังต่อไปนี้

(ก) ห้ามื่นบาทต่อคนสำหรับความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัย แต่ไม่รวมถึงความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัยตาม (ข)

(ข) แปรหมื่นบาทต่อคนสำหรับความเสียหายต่อร่างกาย หรืออนามัยในกรณีใดกรณีหนึ่งหรือหลายกรณี ดังต่อไปนี้

1. ตาบอด
2. หูหนวก
3. เป็นใบ้ หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด
4. สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์
5. เสียแขน ขา มือ เท้า นิ้ว หรืออวัยวะอื่นใด
6. จิตพิการอย่างติดตัว
7. ทูพพลภาพอย่างถาวร

(ค) แปรหมื่นบาทต่อคนสำหรับความเสียหายต่อชีวิต

(ง) แปรหมื่นบาทต่อคนสำหรับความเสียหายตาม (ก) และต่อมาได้รับความเสียหายตาม (ข) หรือ (ค) หรือทั้ง (ข) และ (ค)

(2) รถที่มีที่นั่งเกินเจ็ดคน หรือใช้บรรทุกผู้โดยสารรวมทั้งผู้ขับขี่เกินเจ็ดคนให้มีจำนวนเงินเอาประกันภัยสิบล้านบาทต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อครั้ง และให้มีจำนวนเงินเอาประกันภัยต่อคนตามที่กำหนดไว้ใน (1)

ข้อ 3 ในกรณีที่ผู้ประสบภัยเป็นผู้ขับขี่ และผู้ขับขี่ที่ประสบภัยเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมายหรือไม่มีผู้ได้รับผิดตามกฎหมายต่อผู้ขับขี่ที่ประสบภัยจำนวนเงินเอาประกันภัยตามข้อ 2 ให้ลดลงเป็นจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ซึ่งออกตามความในมาตรา 20 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ข้อ 4 กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ. 2540

ให้ไว้ ณ วันที่ 24 ธันวาคม พ.ศ. 2540

(ลงชื่อ) สุขชัย พานิชภักดิ์

(นายสุขชัย พานิชภักดิ์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์

ประกาศราชกิจจานุเบกษาฉบับกฤษฎีกา เล่มที่ 114 ตอนที่ 76 ก วันที่ 26 ธันวาคม 2540

กฎกระทรวง

ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2540)

ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 และมาตรา 20 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์โดยคำแนะนำของคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้ยกเลิกกฎกระทรวง ฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ข้อ 2 ความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นมีดังต่อไปนี้

(1) ความเสียหายต่อร่างกาย ได้แก่

(ก) ค่ายา ค่าอาหารทางเส้นเลือด ค่าออกซิเจน และอื่น ๆ ทำนองเดียวกันที่ใช้ในการบำบัดรักษา

(ข) ค่าอวัยวะเทียม และอุปกรณ์ในการบำบัดรักษา รวมทั้งค่าซ่อมแซม

(ค) ค่าบริการทางการแพทย์ ค่าตรวจ ค่าวิเคราะห์โรค ทั้งนี้ ไม่รวมถึงค่าจ้างพยาบาลพิเศษ และค่าบริการอื่นทำนองเดียวกัน

(ง) ค่าห้องและค่าอาหารตลอดเวลาที่เข้ารับการรักษาพยาบาล

(จ) ค่าพาหนะนำผู้ประสบภัยไปโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล

(2) ความเสียหายต่อชีวิต ได้แก่

(ก) ค่าปลงศพ

(ข) ค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพผู้ประสบภัย

ข้อ 3 จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น ให้เป็นไปดังต่อไปนี้

(1) จำนวนเท่าที่จ่ายจริงแต่ไม่เกินหนึ่งหมื่นห้าพันบาท สำหรับความเสียหายต่อร่างกาย

(2) จำนวนหนึ่งหมื่นห้าพันบาท สำหรับความเสียหายต่อชีวิต

(3) จำนวนตาม (1) และ (2) รวมกัน สำหรับผู้ประสบภัยที่ถึงแก่ความตายหลังจากมีการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล

ข้อ 4 การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น ให้ยื่นคำร้องขอตามแบบที่นายทะเบียนกำหนดและต้องมีหลักฐานดังต่อไปนี้

(1) ความเสียหายต่อร่างกาย

(ก) ใบเสร็จรับเงินจากโรงพยาบาล หรือสถานพยาบาล หรือหลักฐานการแจ้งหนี้เกี่ยวกับการรักษาพยาบาล

(ข) สำเนาบัตรประจำตัวหรือสำเนาใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าวหรือสำเนาหนังสือเดินทาง หรือหลักฐานอื่นใดที่ทางราชการเป็นผู้ออกให้ที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ที่มีชื่อในหลักฐานนั้นเป็นผู้ประสบภัยแล้วแต่กรณี

(2) ความเสียหายต่อชีวิต

(ก) สำเนามรณบัตร

(ข) สำเนาบันทึกรประจำวันในคดีของพนักงานสอบสวน หรือหลักฐานอื่นที่แสดงว่าผู้บาดเจ็บถึงแก่ความตายเพราะการประสบภัยจากรถ

(3) การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นตาม (1) และ (2) รวมกันให้มีหลักฐานตาม (1) และ (2)

(4) ให้ผู้ประสบภัยเป็นผู้ร้องขอ หากผู้ประสบภัยไม่สามารถร้องขอได้ให้โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่รักษาผู้ประสบภัย ญาติหรือผู้มีส่วนได้เสียของผู้ประสบภัย หรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย แล้วแต่กรณี ร้องขอแทน

ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทที่รับประกันไว้ภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่ที่มีความเสียหายเกิดขึ้น

ข้อ 5 การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

(1) ให้จ่ายแก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายแก่โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่รักษาพยาบาลแทนผู้ประสบภัย

(2) ให้จ่ายเป็นเงินสด หรือจ่ายเป็นเช็คที่มีได้ลงวันที่ล่วงหน้า

(3) ให้จ่ายให้เสร็จเรียบร้อยภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับการร้องขอ ตามข้อ 4 ทั้งนี้ โดยไม่ต้องรอพิสูจน์ความรับผิดชอบ

ข้อ 6 กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ. 2540 เป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่ 24 ธันวาคม พ.ศ. 2540

(ลงชื่อ) ศุภชัย พานิชภักดิ์

(นายศุภชัย พานิชภักดิ์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์

(ประกาศราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกาเล่มที่ 114 ตอนที่ 76 ก วันที่ 26 ธันวาคม 2540)

กฎกระทรวง

ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2542)

ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 และมาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ ออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้ยกเลิกความในวรรคหนึ่งของข้อ 2 แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"ข้อ 2 ให้บริษัทจ่ายเงินสมทบให้แก่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยภายในสามสิบวัน นับแต่วันสิ้นรอบสามเดือน ในอัตราร้อยละหนึ่งจุดห้าของเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535"

ข้อ 2 กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2542 เป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่ 11 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2542

(ลงชื่อ) ศุภชัย พานิชภักดิ์

(นายศุภชัย พานิชภักดิ์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์

กฎกระทรวง
ฉบับที่ ๑๖ (พ.ศ. ๒๕๔๓)
ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครอง
ผู้ประสบภัยจากรถ
พ.ศ. ๒๕๓๕

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕ และมาตรา ๘ (๔) แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครอง
ผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ออกกฎกระทรวงไว้
ดังต่อไปนี้

ให้รถของหน่วยงานราชการขององค์กรที่จัดตั้งขึ้นตามรัฐธรรมนูญและหน่วยงาน
ราชการที่เป็นอิสระขององค์กรใด ๆ ตามที่ระบุไว้ในรัฐธรรมนูญได้รับยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการ
ประกันความเสียหายตามมาตรา ๗

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๔๓

(ลงชื่อ) ศุภชัย พานิชภักดิ์

(นายศุภชัย พานิชภักดิ์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่มที่ ๑๑๗ ตอนที่ ๑๑ ก
วันที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๓

กฎกระทรวง
ฉบับที่ ๑๗ (พ.ศ. ๒๕๔๓)
ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครอง
ผู้ประสบภัยจากรถ
พ.ศ. ๒๕๓๕

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๐ และมาตรา ๑๒ วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้ยกเลิกความในข้อ ๒ แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ ๑๔ (พ.ศ. ๒๕๔๑) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

"ข้อ 2 ลักษณะของเครื่องหมายแสดงว่ามีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถให้เป็นไปตามแบบท้ายกฎกระทรวงนี้ และให้มีสีสวดลายและวัสดุป้องกันการปลอมแปลงตามที่อธิบดีกรมการประกันภัยกำหนด"

ข้อ 2 ให้ยกเลิกแบบเครื่องหมายแสดงว่ามีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถท้ายกฎกระทรวง ฉบับที่ ๑๔ (พ.ศ. ๒๕๔๑) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ และให้ใช้แบบเครื่องหมายแสดงว่ามีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถท้ายกฎกระทรวงนี้แทน

ข้อ 3 เครื่องหมายแสดงว่ามีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถตามกฎกระทรวง ฉบับที่ ๑๔ (พ.ศ. ๒๕๔๑) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ ที่ยังมีผลอยู่ก่อนวันที่กฎกระทรวงนี้ใช้บังคับ ให้คงใช้ได้ต่อไปจนกว่าเครื่องหมายนั้นจะสิ้นผล

ข้อ 4 กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ เมษายน พ.ศ. ๒๕๔๓ เป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่ ๕ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๔๓

(ลงชื่อ) ไพฑูรย์ แก้วทอง)

(นายไพฑูรย์ แก้วทอง)

รัฐมนตรีช่วยว่าการฯ รักษาราชการแทน

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์

(ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่มที่ ๑๑๗ ตอนที่ ๒๕ ก
วันที่ ๑ เมษายน ๒๕๔๓

(เสานำ)

ประกาศนายทะเบียน

เรื่อง อัตราค่าจ้าง หรือค่าบำเหน็จสำหรับตัวแทนประกันวินาศภัยและนายหน้าประกันวินาศภัย

.....

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 37 (6) แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 นายทะเบียนประกาศกำหนดอัตราค่าจ้างหรือค่าบำเหน็จสำหรับตัวแทนประกันวินาศภัยและนายหน้าประกันวินาศภัย ดังนี้

ข้อ 1. ให้ยกเลิกประกาศนายทะเบียน เรื่องอัตราค่าจ้างหรือค่าบำเหน็จสำหรับตัวแทนประกันวินาศภัย อันเนื่องมาจากการกระทำการเป็นตัวแทนประกันวินาศภัย หรือกระทำการเป็นนายหน้าประกันวินาศภัย จะต้องไม่เกินอัตราที่กำหนดไว้ ดังต่อไปนี้

(1) การประกันอัคคีภัย ไม่เกินร้อยละของจำนวนเบี้ยประกันภัย ตามระยะเวลาประกันภัยดังต่อไปนี้

ระยะเวลาประกันภัยหนึ่งปีถึงสามปี	ไม่เกินร้อยละสิบสาม
ระยะเวลาประกันภัยสี่ปีถึงเก้าปี	ไม่เกินร้อยละสิบ
ระยะเวลาประกันภัยสิบปีถึงสิบสี่ปี	ไม่เกินร้อยละสิบเจ็ด
ระยะเวลาประกันภัยสิบห้าปีถึงสิบเก้าปี	ไม่เกินร้อยละสิบห้า
ระยะเวลาประกันภัยยี่สิบปีถึงยี่สิบห้าปี	ไม่เกินร้อยละสิบสาม
ระยะเวลาประกันภัยยี่สิบหกปีถึงสามสิบปี	ไม่เกินร้อยละสิบสอง

(2) การประกันภัยทางทะเลและการขนส่ง ไม่เกินร้อยละสิบสามของจำนวนเบี้ยประกันภัย

(3) การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ไม่เกินร้อยละสิบแปดของจำนวนเบี้ยประกันภัย

(4) การประกันภัยรถ ตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถไม่เกินร้อยละสิบสองของจำนวนเบี้ยประกันภัย

(5) การประกันภัยอื่นนอกจาก (1) (2) (3) (4) ไม่เกินร้อยละสิบแปดของจำนวน เบี้ยประกันภัย

(6) อัตราค่าจ้างหรือค่าบำเหน็จตาม (1) (2) (3) (4) (5) ไม่รวมถึงอัตราค่าจ้างหรือ ค่าบำเหน็จสำหรับการประกันภัยต่อ

ข้อ 3. ประกาศนี้ให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันนี้เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ 22 มกราคม พ.ศ. 2544

(ลงชื่อ) นรวัดน์ สุวรรณ
(นาย นรวัดน์ สุวรรณ)
อธิบดีกรมการประกันภัย
นายทะเบียน

ประกาศกระทรวงพาณิชย์

เรื่อง หลักเกณฑ์วิธีจ่าย และระยะเวลาการจ่าย
ค่าสินไหมทดแทนนอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้น

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 และมาตรา 14 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ ประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีจ่าย และระยะเวลาการจ่ายค่าสินไหมทดแทนนอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้นไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ค่าสินไหมทดแทนนอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้น ที่บริษัทต้องจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัย มีดังต่อไปนี้

(1) ความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัย ให้จ่ายตามความเสียหายที่แท้จริงแต่ไม่เกินจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุดห้าหมื่นบาทต่อหนึ่งคน ทั้งนี้รวมค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้รับมาแล้ว (ถ้ามี) โดยค่าสินไหมทดแทนที่ผู้ประสบภัยมีสิทธิเรียกร้อง ได้แก่

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

(ข) ค่าเสียหายที่ผู้ประสบภัยต้องขาดประโยชน์ทำมาหาได้เพราะไม่สามารถประกอบกิจการทั้งในปัจจุบันและในอนาคต

(ค) ค่าเสียหายอื่น ๆ ที่ผู้ประสบภัยมีสิทธิเรียกร้องได้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด

(2) ความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัยในกรณีใดกรณีหนึ่งหรือหลายกรณี ดังต่อไปนี้ให้จ่ายเต็มตามจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุดแปดหมื่นบาทต่อหนึ่งคน ทั้งนี้รวมค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้รับมาแล้ว (ถ้ามี)

(ก) ตาบอด

(ข) หูหนวก

(ค) เป็นใบ้หรือเสียความสามารถในการพูดหรือลิ้นขาด

(ง) สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์

(จ) เสียแขน ขา มือ เท้า นิ้ว หรืออวัยวะอื่นใด

(ฉ) จิตพิการอย่างคิดตัว

(ช) ทุพพสภาพอย่างถาวร

(3) ความเสียหายต่อชีวิต ให้จ่ายเต็มตามจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุดแปดหมื่นบาทต่อหนึ่งคน ทั้งนี้รวมค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้รับมาแล้ว (ถ้ามี)

(4) กรณีได้รับความเสียหายตามข้อ 1(1) และต่อมาได้รับความเสียหายตามข้อ 1 (2) หรือข้อ 1 (3) หรือทั้งตามข้อ 1 (2) และข้อ 1 (3) ให้จ่ายเต็มตามจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุดแปดหมื่นบาทต่อหนึ่งคน ทั้งนี้รวมค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้รับมาแล้ว (ถ้ามี)

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามที่กล่าวข้างต้นแล้ว ไม่ตัดสิทธิผู้ประสบภัยที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนอื่น ๆ อีกตามกฎหมาย

ข้อ 2 การเรียกร้องให้บริษัทจ่ายค่าสินไหมทดแทนนอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้นต้องมีหลักฐานและเอกสารดังต่อไปนี้

(1) หลักฐานและเอกสารพิสูจน์การเกิดเหตุและความรับผิดชอบของผู้ขับขี่รถประกันภัย

(2) หลักฐานและเอกสารเกี่ยวกับการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน นอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้น

ข้อ 3 หลักฐานและเอกสารพิสูจน์การเกิดเหตุและความรับผิดชอบของผู้ขับขี่รถประกันภัย

(1) ผู้ขับขี่รถฝ่ายใดยอมรับผิด และออกหนังสือยอมรับผิดหรือเอกสารเป็นลายลักษณ์อักษรในการยอมรับผิดให้ถือว่าฝ่ายนั้นเป็นฝ่ายผิด เช่น บันทึกการยอมรับผิดสัญญา ประณีประนอมยอมความ เป็นต้น

(2) ให้ถือความเห็นของพนักงานสอบสวนว่าเปรียบเทียบปรับฝ่ายใด ให้ฝ่ายนั้นเป็นฝ่ายผิด

(3) หากไม่มีฝ่ายใดยอมรับผิด และไม่มีฝ่ายใดยอมให้พนักงานสอบสวนเปรียบเทียบปรับ ให้ถือความเห็นของพนักงานสอบสวน หรือความเห็นของพนักงานอัยการ หรือคำพิพากษาของศาลแล้วแต่กรณีหากหลักฐานและเอกสารมีความขัดแย้งกัน ให้ใช้เอกสารของทางราชการเป็นหลัก

ข้อ 4 หลักฐานและเอกสารเกี่ยวกับการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนนอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้น

(1) ความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัย ตามข้อ 1(1)

(ก) ใบเสร็จรับเงินจากโรงพยาบาล หรือสถานพยาบาล หรือหลักฐานการ
แจ้งหนี้เกี่ยวกับการรักษาพยาบาล

(ข) สำเนาบัตรประจำตัว หรือหลักฐานที่อื่นใดที่ทางราชการเป็นผู้ออกให้ ซึ่ง
สามารถพิสูจน์ได้ว่า ผู้มีชื่อในหลักฐานนั้นเป็นผู้ประสบภัย

(ค) ใบรับรองแพทย์หรือใบความเห็นแพทย์ กรณีเรียกร้องความเสียหายต่อ
อนามัย

(ง) เอกสารหลักฐานเกี่ยวกับข้อเรียกร้อง และจำนวนเงินที่เรียกร้อง

(2) ความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัย ตามข้อ 1(2)

(ก) ใบความเห็นแพทย์เกี่ยวกับความเสียหาย หรือผู้ประสบภัยแสดงตน

(ข) สำเนาบันทึกรประจำวันในคดีของพนักงานสอบสวน หรือหลักฐานอื่นที่
แสดงว่าผู้นั้นได้รับความเสียหายจากการประสปภัยจากรถ

(3) ในกรณีเสียชีวิต

(ก) สำเนามรณบัตร

(ข) สำเนาบันทึกรประจำวันในคดีของพนักงานสอบสวน หรือหลักฐานอื่นที่
แสดงว่าผู้นั้นถึงแก่ความตายเพราะการประสปภัยจากรถ

ข้อ 5 ให้บริษัทจ่ายค่าสินไหมทดแทนนอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้
ประสปภัยเป็นเงินสด หรือเป็นเช็คที่มีได้ลงวันที่ล่วงหน้า ภายใน 7 วัน นับแต่วันที่บริษัทได้
รับหลักฐานเอกสารตามข้อ 2 และตกลงจำนวนค่าสินไหมทดแทนกันได้แล้ว

ข้อ 6 ประกาศนี้ให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา
เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ 28 เดือนกรกฎาคม พ.ศ.2541

(ลงชื่อ) สุภชัย พานิชภักดิ์

(นายสุภชัย พานิชภักดิ์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์

(ราชกิจจานุเบกษาฉบับประกาศทั่วไป เล่ม 115 ตอนพิเศษ 66 ง วันที่ 31 กรกฎาคม 2541)

คำสั่งนายทะเบียน

ที่ 7 / 2545

เรื่อง การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับการประกันภัยรถ
ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

.....

ตามที่นายทะเบียน ได้มีคำสั่งนายทะเบียน ที่ 12/2544 เรื่อง การเปลี่ยนแปลงอัตรา
เบี้ยประกันภัยสำหรับการประกันภัยรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.
2535 ลงวันที่ 8 สิงหาคม 2544 ไปแล้ว นั้น

เพื่อให้เกิดความเหมาะสมสอดคล้องกับสภาพการณ์ที่แท้จริงในปัจจุบัน และให้เกิด
ความเป็นธรรมต่อทุกฝ่าย อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 30 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติ
ประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 นายทะเบียนจึงมีคำสั่งดังต่อไปนี้

1. ยกเลิกคำสั่งนายทะเบียน ที่ 12/2544 เรื่องการเปลี่ยนแปลงอัตราเบี้ยประกันภัย
สำหรับการประกันภัยรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ลงวันที่ 8
สิงหาคม 2544 และให้ใช้อัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับการประกันภัยรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้
ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ดังปรากฏรายละเอียดตามเอกสารแนบท้ายคำสั่งนี้แทน
โดยกำหนดให้เป็นอัตราเบี้ยประกันภัยแบบคงที่ไม่รวมภาษีอากร
2. คำสั่งนี้ให้มีผลบังคับใช้สำหรับกรมธรรม์ประกันภัยที่มีระยะเวลาเริ่มต้นให้
ความคุ้มครองตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2545 เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2545

(ลงชื่อ) พงนิย ชนวรานิซ

(นางสาวพงนิย ชนวรานิซ)

อธิบดีกรมการประกันภัย

นายทะเบียน

อัตราเบี่ยประกันภัย ไม่รวมภาษีอากร
สำหรับการประกันภัยรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ลำดับที่	ประเภทรถและขนาดรถยนต์	การใช้รถยนต์			
		รหัสด	ส่วนบุคคล (บาท/ปี)	รหัสด	รับจ้าง/ให้เช่า (บาท/ปี)
1	รถจักรยานยนต์	1.30		2.30 3.30	
	1.1 ไม่เกิน 75 ซีซี		150		150
	1.2 เกิน 75 ซีซี ไม่เกิน 125 ซีซี		200		200
	1.3 เกิน 125 ซีซี ไม่เกิน 150 ซีซี		400		400
	1.4 เกิน 150 ซีซี		600		600
2	รถสามล้อเครื่อง	1.70		2.70 3.70	
	2.1 ในเขต กทม.		720		1,440
	2.2 นอกเขต กทม.		400		400
3	รถสกายแลป	1.71	400	2.71 3.71	400
4	รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน	1.10	800	2.10 3.10	1,900
5	รถยนต์โดยสารเกิน 7 คน ขนาดที่นั่ง	1.20		2.20 3.20	
	5.1 ไม่เกิน 15 ที่นั่ง		1,200		2,320
	5.2 เกิน 15 ที่นั่ง ไม่เกิน 20 ที่นั่ง		2,050		3,480
	5.3 เกิน 20 ที่นั่ง ไม่เกิน 40 ที่นั่ง		3,200		6,660
	5.4 เกิน 40 ที่นั่ง		3,740		7,520
	รถยนต์โดยสารหมวด 4 (วิ่งระหว่างอำเภอกับอำเภอในจังหวัด)				
	5.5 ไม่เกิน 15 ที่นั่ง		-		1,580
	5.6 เกิน 15 ที่นั่ง ไม่เกิน 20 ที่นั่ง		-		2,260
	5.7 เกิน 20 ที่นั่ง ไม่เกิน 40 ที่นั่ง		-		3,810
	5.8 เกิน 40 ที่นั่ง		-		4,630
6	รถยนต์บรรทุก	1.40		2.40 3.40	
	6.1 นน. ไม่เกิน 3 ตัน		1,100		1,760
	6.2 นน. เกิน 3 ตัน ไม่เกิน 6 ตัน		1,220		1,830
	6.3 นน. เกิน 6 ตัน ไม่เกิน 12 ตัน		1,310		1,980
	6.4 นน. เกิน 12 ตัน		1,700		2,530
7	รถยนต์บรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิง แก๊ส หรือกรด ขนาดน้ำหนักรวม	1.42		2.42 3.42	
	7.1 ไม่เกิน 12 ตัน		1,680		1,980
	7.2 เกิน 12 ตัน		2,320		3,060
8	หัวรถลากจูง	1.50	2,370	2.50 3.50	3,160
9	รถพ่วง	1.60	600	2.60 3.60	600
10	รถยนต์ป้ายแดง (การค้ารถยนต์)	4.01		1,530	
11	รถยนต์ที่ใช้ในการเกษตร	4.06		90	
12	รถยนต์ประเภทอื่น ๆ	4.07		770	

หมายเหตุ รถที่จดทะเบียนในต่างประเทศและนำเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว อัตราเบี่ยประกันภัย
ให้ใช้อัตราเบี่ยประกันภัยระยะสั้นหรือไม่เต็มปีตามพิกัดอัตราเบี่ยประกันภัยรถยนต์ พ.ศ. 2542

แบบสอบถามความคิดเห็น

จากประชาชนผู้มาร้องเรียนเกี่ยวกับการได้รับความเดือดร้อน กรณีจากการดำเนินการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของบริษัทประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ณ ศูนย์รับเรื่องร้องเรียน กรมการประกันภัย

โดย นักศึกษาคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง ฝึกงานกองนิติการ
ระหว่างวันที่ 1 พฤศจิกายน 2544 – 15 มกราคม 2545

1. ข้อมูลผู้ตอบคำถาม เพศ

<input type="checkbox"/> ชาย <input type="checkbox"/> หญิง	เกี่ยวข้องกับการร้องเรียน <input type="checkbox"/> เป็นเจ้าของรถ <input type="checkbox"/> เป็นผู้ประสบภัยหรือทายาทผู้ประสบภัย
---	---

2. เมื่อได้รับความเดือดร้อนที่ทำให้ต้องมาร้องเรียนต่อกรมการประกันภัยแล้ว ท่านมีทัศนคติหรือมีความคิดอย่างไรกับการจัดทำประกันภัย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 (ตอบข้อใดข้อหนึ่งเพียงข้อเดียว)
 - ไม่คิดที่จะทำประกันภัยเนื่องจากไม่ได้รับความเป็นธรรม
 - คิดที่จะทำประกันภัย ตามกฎหมาย แต่ต้องให้รัฐหรือราชการเป็นผู้รับทำประกันภัยเองเพราะมีความมั่นคงกว่าบริษัทประกันภัย
 - คิดที่จะทำประกันภัยตามกฎหมายแต่รัฐหรือราชการต้องมีมาตรการหรือหลักประกันให้ประชาชนผู้ประสบภัยได้รับค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทประกันภัยที่แน่นอน

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ - สกุล	นายชนะพล มหาวงษ์
วันเดือนปีเกิด	วันที่ 2 กรกฎาคม 2504
วุฒิการศึกษา	นิติศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช ปีการศึกษา 2531
การทำงาน	รับราชการ กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ - นักวิชาการประกันภัย สำนักงานคุ้มครองผู้เอาประกันภัยเขต 2 (กรุงเทพมหานคร) - นักวิชาการประกันภัย สำนักงานคุ้มครองผู้เอาประกันภัยเขต 4 (กรุงเทพมหานคร) - นักวิชาการประกันภัย สำนักงานประกันภัยจังหวัดน่าน - นิติกร งานข้อพิพาทค่าสินไหมทดแทน กองนิติการ - นิติกร งานสอบสวนและคดี กองนิติการ จนถึงปัจจุบัน