



ปัญหาทางกฎหมายกรณีรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 8 (3) และ (4) ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

**The Legal Problems in Case of Exceptional Automobile without Compulsory Insurance, Section 8 (3) and (4) according to the Protection for Motor Vehicle Victims ACT B.E. 2535 (1992)**

รัฐการ ศรีศกุน

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร  
ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์  
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต

พ.ศ. 2549

ISBN 974-671-401-5

ปัญหาทางกฎหมายกรณีรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มี  
การประกันความเสียหายตามมาตรา 8 (3) และ (4) ตาม  
พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

รัฐการ ศรีศกุน

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต  
สาขาวิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

พ.ศ. 2549

ISBN 974-671-401-5

**The Legal Problems in Case of Exceptional Automobile without Compulsory  
Insurance, Section 8 (3) and (4) according to the  
Protection for Motor Vehicle Victims ACT B.E. 2535 (1992)**

**Rattakan Srisakun**

**A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements**

**for the Degree of Master of Laws**

**Department of Law**

**Graduate School, Dhurakij Pundit University**

**2006**

**ISBN 974-671-401-5**

## กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาในระดับปริญญาโทและวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยผลแห่งการอบรมสั่งสอนของบิดามารดาให้ผู้เขียนมีความเพียรพยายามและอดทนต่อปัญหาอุปสรรคต่างๆ อีกทั้งผู้เขียนได้รับความกรุณาจากท่านศาสตราจารย์ ดร. ชีระ ศรีธรรมรักษ์ ที่กรุณาให้เกียรติรับเป็นประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ท่านรองศาสตราจารย์ชูศักดิ์ ศิรินิล ที่ได้กรุณาให้เกียรติรับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษา ท่านอาจารย์ ดร. ไพรัตน์ พาลุสุข ท่านอาจารย์ สรศักดิ์ ทนตสุวรรณ ที่กรุณาสละเวลาอันมีค่ารับเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ และให้ข้อชี้แนะจนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้ ซึ่งผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณอย่างสูง

ผู้เขียนต้องขอขอบพระคุณผู้บังคับบัญชาของผู้เขียนได้แก่ คุณกอบกุล จันทวโร ผู้อำนวยการกองนิติการ สำนักงาน ป.ป.ส. ว่าที่ร้อยตรีมงคล กลิ่นสุคนธ์ หัวหน้ากลุ่มกฎหมายและคดีอาเสพติด ที่กรุณาส่งเสริม สนับสนุนให้ผู้เขียนได้มีโอกาสศึกษาจนสำเร็จการศึกษาและขอขอบคุณกัลยาณมิตรหลายๆ ท่านที่ได้ให้กำลังใจในระหว่างศึกษาและในช่วงการเขียนวิทยานิพนธ์ โดยเฉพาะคุณสุทธิมา เกิดสุข คุณมานะ วัฒนศิริ คุณวุฒิพงษ์ พาณิชย์สวย คุณลัดดา สุรัตน์นะ รวมถึงครอบครัวของผู้เขียนซึ่งเป็นพลังใจพื้นฐานที่ทำให้ผู้เขียนสามารถฝ่าอุปสรรคจนพบกับความสำเร็จในครั้งนี้

หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ต่อการศึกษบ้าง ผู้เขียนขอมอบเป็นกตเวทิตาแด่บิดามารดา และครู อาจารย์ ของผู้เขียนทุกท่าน

รัฐการ ศรีศกุน

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	๗
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	๖
กิตติกรรมประกาศ.....	๗
<b>บทที่</b>	
<b>1 บทนำ.....</b>	<b>1</b>
1.1 ความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 สมมติฐาน.....	8
1.3 วัตถุประสงค์.....	9
1.4 ขอบเขตของการวิจัย.....	9
1.5 วิธีดำเนินการวิจัย.....	9
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	9
<b>2 ความเป็นมาและหลักการสำคัญของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตาม.....</b>	<b>11</b>
<b>พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535</b>	
2.1 ความเป็นมาของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.....	11
2.2 หลักการสำคัญของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.....	12
2.2.1 หลักการบังคับใช้ให้เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองใช้รถต้องจัดให้มีการ.....	13
ประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย	
2.2.2 หลักการยกเว้นรถที่ไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้.....	14
ผู้ประสบภัย	
2.2.3 หลักการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นโดยไม่ต้องมีการพิสูจน์ความผิด.....	15
2.2.4 หลักให้มีการจัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในการจ่ายค่าเสียหาย.....	17
เบื้องต้น	
2.2.5 หลักให้มีบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด.....	18
2.3 หลักการสำคัญในการประกันภัย.....	18
2.3.1 หลักส่วนได้เสียในเหตุประกันภัย.....	18
2.3.2 หลักสุจริตอย่างยิ่ง.....	26
2.3.3 หลักชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริง.....	33

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.3.4 หลักการรับช่วงสิทธิ.....	40
2.3.5 หลักการเฉลี่ย.....	42
<b>3 ผู้เกี่ยวข้องและมาตรการทางกฎหมายสำหรับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ.....</b>	<b>47</b>
<b>ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535</b>	
3.1 นิยามความหมาย.....	47
3.2 ผู้เกี่ยวข้องกั้บพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.....	52
3.2.1 เจ้าของรถ.....	52
3.2.2 ผู้ใช้รถ .....	52
3.2.3 บริษัทประกันภัย.....	53
3.2.4 ผู้ประสบภัยจากรถ.....	53
3.2.5 สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย.....	53
3.2.6 กรมการขนส่งทางบก.....	53
3.2.7 กรมการประกันภัย.....	53
3.2.8 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ.....	53
3.3 มาตรการทางกฎหมายในการนำรถเข้าสู่ระบบและความคุ้มครอง.....	53
<b>ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535</b>	
3.3.1 รถที่ต้องจัดให้มีการทำประกันภัย.....	53
3.3.2 รถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการทำประกันภัย.....	54
3.3.3 ผู้ที่ต้องมีหน้าที่จัดทำประกันภัย.....	55
3.3.4 ผู้ทำหน้าที่รับประกันภัย.....	55
3.3.5 เครื่องหมายแสดงว่ามีกรทำประกันภัย.....	55
3.3.6 จำนวนเงินเอาประกันภัย.....	56
3.3.7 การโอนรถที่มีการประกันภัย.....	57
3.3.8 ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติคุ้มครอง.....	57
ผู้ประสบภัยจากรถ	
3.3.9 การเข้ารับช่วงสิทธิของผู้เสียหาย.....	61

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
<b>4. การคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในกฎหมายต่างประเทศ.....</b>	<b>63</b>
4.1 ประเทศอังกฤษ.....	63
4.1.1 สารสำคัญตามบทบัญญัติของกฎหมาย.....	63
4.1.2 บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการประกันความเสียหาย.....	64
4.1.3 การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน.....	65
4.2 ประเทศไต้หวัน.....	65
4.2.1 สารสำคัญตามบทบัญญัติของกฎหมาย.....	65
4.2.2 บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการประกันความเสียหาย.....	66
4.2.3 การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน.....	67
4.3 ประเทศญี่ปุ่น.....	69
4.3.1 สารสำคัญตามบทบัญญัติของกฎหมาย.....	69
4.3.2 บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการประกันความเสียหาย.....	70
4.3.3 การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน.....	71
<b>5. วิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายกรณีรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกัน.....</b>	<b>75</b>
<b>ความเสียหายตามมาตรา 8(3) และ (4)</b>	
5.1 ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายระหว่างรถยนต์ตามมาตรา 7 และมาตรา 8(3) ..... และ (4) แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535	75
5.2 ปัญหาเกี่ยวกับความรับผิดชอบของหน่วยงานผู้เป็นเจ้าของรถตามมาตรา 8(3) ..... และ (4) แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535	77
5.3 ปัญหาเกี่ยวกับการส่งเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยกรณีของรถที่ไม่..... ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 8(3) และ (4) ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย	79
5.4 ปัญหาการดำเนินงานและเงื่อนไขการจ่ายของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย.....	81
5.5 ปัญหาในการสำรองจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนในส่วนที่เกินค่าเสียหายเบื้องต้น...	82

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
<b>6. บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....</b>	<b>85</b>
6.1 บทสรุป.....	85
6.2 ข้อเสนอแนะ.....	87
<b>บรรณานุกรม.....</b>	<b>90</b>
<b>ภาคผนวก.....</b>	<b>95</b>
ภาคผนวก ก.....	96
- พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภคจากรถ พ.ศ. 2535.....	97
ภาคผนวก ข.....	126
- พระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539.....	127
ภาคผนวก ค.....	133
- กฎกระทรวง เรื่อง กำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น.....	134
จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นและการร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น	
พ.ศ. 2547	
ภาคผนวก ง.....	137
- ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการส่งเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย.....	138
กรณีรถของราชการก่อให้เกิดความเสียหาย พ.ศ. 2537	
<b>ประวัติผู้เขียน.....</b>	<b>140</b>



หัวข้อวิทยานิพนธ์	ปัญหาทางกฎหมายกรณีรถที่ได้รับการยกเว้น ไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 8 (3) และ (4) ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535
ชื่อผู้เขียน	รัฐการ ศรีศกุน
อาจารย์ที่ปรึกษา	รองศาสตราจารย์ชูศักดิ์ ศิรินิล
สาขาวิชา	นิติศาสตร์
ปีการศึกษา	2548

### บทคัดย่อ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ มีวัตถุประสงค์ในการศึกษาถึงปัญหาทางกฎหมายกรณีรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 8 (3) และ (4) ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เหตุผลที่ภาครัฐได้ตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ก็เพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่ได้รับการช่วยเหลือเยียวยา คุ้มครอง และได้รับการชดเชยค่าเสียหายได้อย่างรวดเร็วและทันที่ โดยมีต้องพิสูจน์ความรับผิดชอบและมีสภาพบังคับให้รถทุกคันทุกประเภทที่วิ่งอยู่บนท้องถนนต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถ ทำให้ผู้เป็นเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองใช้รถจะต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายแก่รถของตนและเป็นที่มาของระบบการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

แม้ว่าพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จะบังคับให้รถทุกคันทุกประเภทจะต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย แต่ก็ยังมีรถบางประเภทที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 8(3) และ (4) ซึ่งเป็นรถของส่วนราชการ กระทรวง ทบวง กรม เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สุขาภิบาล กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา และราชการส่วนท้องถิ่นที่เรียกชื่ออย่างอื่นและรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหารและรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ซึ่งหมายความถึงรถของหน่วยงานราชการขององค์กรที่จัดตั้งขึ้นตามรัฐธรรมนูญและหน่วยงานราชการที่เป็นอิสระขององค์กรใด ๆ ตามที่ระบุไว้ในรัฐธรรมนูญ ซึ่งไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 และรถประเภทนี้มีอยู่จำนวนมาก ทว่าทั้งประเทศมีผลกระทบต่อประชาชนผู้ใช้ท้องถนนโดยตรง ซึ่งรถตามมาตรา 8(3) และ (4) นี้ได้ก่อให้เกิดปัญหาอยู่หลายประการ กล่าวคือ ปัญหาในเรื่องของการบังคับใช้กฎหมายของรถที่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 กับรถที่ไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 8(3) และ (4) ปัญหาเกี่ยวกับความรับผิดชอบของหน่วยงานผู้เป็นเจ้าของรถตามมาตรา 8(3) และ (4)

ปัญหาในส่วนของ การส่งเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เมื่อกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปในกรณีที่รถตามมาตรา 8(3) และ (4) ได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย ปัญหาการดำเนินงานและเงื่อนไขการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยและปัญหาในการสำรองจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนในส่วนที่เกิดจากค่าเสียหายเบื้องต้น ซึ่งเห็นได้ว่าปัญหาต่าง ๆ ที่กล่าวมาแล้วข้างต้นอาจส่งผลกระทบต่อการบังคับใช้กฎหมายฉบับนี้ ทำให้ไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายและส่งผลกระทบต่อประชาชนหรือผู้ประสบภัยโดยตรง

ดังนั้น เพื่อเป็นการขจัดปัญหาและแก้ไขข้อขัดข้องต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากรถตามมาตรา 8(3) และ (4) แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จึงเห็นสมควรแก้ไขบทบัญญัติของกฎหมายโดยบัญญัติให้นำรถตามมาตรา 8(3) และ (4) เข้าสู่ระบบการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับหรือจัดให้มีการประกันความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถเช่นเดียวกับรถทั่วไปตามมาตรา 7 อันจะส่งผลให้เกิดความถูกต้อง เป็นธรรมและสอดคล้องกับเจตนารมณ์ของกฎหมายที่มุ่งคุ้มครองให้ผู้ประกันภัยจากรถได้รับการช่วยเหลือและเยียวยาได้อย่างทันท่วงที ก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนและสังคม โดยส่วนรวมอย่างแท้จริง

Thesis Title	The Legal Problems in Case of Exceptional Automobile without Compulsory Insurance, Section 8 (3) and (4) according to the Protection for Motor Vehicle Victims ACT B.E. 2535 (1992)
Author	Rattakan Srisakun
Thesis Advisor	Assoc. Prof. Choosak Sirinin,
Department	LAW
Academic Year	2005

## ABSTRACT

The objective of this thesis is to study the legal problems in case of exceptional automobiles without compulsory insurance under section 8 (3) and (4) of The Protection for Motor Vehicle Victims Act, B. E. 2535 (1992). The government enacted the Protection for Motor Vehicle Victims Act, B. E. 2535 (1992) for the reason of protecting the automobile victims to assist, remedy, protect and have paid the damages quickly and promptly without any proof of the civil liability and have the sanctions for all kinds of automobiles on the road must have compulsory insurance. By this provision, the owner of Motor Vehicle or who use the automobile must have an insurance against loss for their own automobile and this is the source of the system of compulsory insurance.

Even if the Protection for Motor Vehicle Victims Act, B.E. 2535 (1992). will enforce all kind automobiles to have insurance against loss, but yet there are some kinds of automobiles obtain the exception by the virtue of Section 8 (3) and (4) of the Act, which are the automobile of government sector, ministry, bureau, department, municipality, provincial administration organization, sanitary organization, Bangkok Metropolitan Administration, the City of Pattaya and the other local administrations, and automobiles of military according to the Military Vehicles Act and the other according to the vehicles in accordance with the ministerial regulation, including the vehicles of the secretariat of the organs under the Constitution and other independence organizations under the provision of the Constitution, which must not provide an insurance against loss under Section 7 of the Act. There are many exemptional automobiles under the section 8 (3) and (4) all over

country, and effect directly for the people who travel on the road, and establish several problems : the problem concerning the enforcement the automobiles enter into the compulsory insurance under section 7 and the exemptional automobiles without compulsory insurance under section 8 (3) and (4) of the Act. The problem concerning the liability of the agencies that is the owner of vehicle under the section 8 (3) and (4). Another one is the pay back system to the Victim Compensation Fund when the Victim Compensation fund has already paid preliminary compensation for the victims in case of the section 8 (3) and (4) when the damage occurs to the motor vehicle victim. The problem for the Victim Compensation fund executions and conditions to pay the preliminary compensation of the victim Compensation fund, and the problems of the advance money for the compensation exceeding the Preliminary compensation. The problems mentioned above may influence the law enforcement of this act which do not reach the law intention and directly affect against the people and motor vehicle victims.

For eliminating and resolving these problems occurred by the automobile according to section 8 (3) and (4) of this Act , shall amendment this provision of section 8 (3) and (4) enter into the compulsory automobile insurance system or have insurance against loss for motor vehicle victims according to section 7 of this Act. This amendment may establish the righteous, fairness and conformity of the objection of the law, which intend to protect the motor vehicle victims for accept the assistance, remedy, quickly, promptly and lead to the highest usefulness toward the public and society.

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ความสำคัญของปัญหา

สังคมมีความเจริญก้าวหน้าไปอย่างมากไม่ว่าภาคเอกชนหรือภาครัฐการ ดังนั้น ความจำเป็นที่จะต้องใช้จ่ายในการติดต่อประสานงานจึงเป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ รถยนต์จึงเป็นพาหนะที่มีความสำคัญและเมื่อหน่วยงานทั้งในภาคเอกชนและภาครัฐการมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น รถยนต์ก็มีปริมาณเพิ่มมากขึ้นและสิ่งที่ตามมานั้นก็คือการเกิดอุบัติเหตุอันเกิดจากการใช้รถและมีสถิติเพิ่มมากขึ้นในทุก ๆ ปี ซึ่งปัญหาดังกล่าวมีผลกระทบต่อประชาชนและผู้ประสบภัยจากรถโดยตรง เพราะเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองใช้รถนั้นเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจนได้รับอันตราย บาดเจ็บหรือเสียชีวิต หรือได้รับความเสียหายในทรัพย์สิน

การแก้ไขปัญหานี้ในอดีตผู้ประสบภัยจากรถที่ได้รับความเดือดร้อนจะนำเรื่องของตนไปฟ้องร้องต่อศาลเพื่อพิสูจน์ความรับผิดชอบตามกฎหมาย ทั้งนี้ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยลักษณะละเมิด<sup>1</sup> เมื่อพิสูจน์ว่าฝ่ายใดเป็นฝ่ายที่ได้กระทำละเมิดแล้ว ผู้กระทำละเมิดก็ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน หากผู้ประสบภัยมีฐานะยากจนก็จะเกิดความไม่เป็นธรรมขึ้นเพราะจะต้องเสียค่าใช้จ่าย เวลา และการดำเนินการค่อนข้างยาวนาน ประกอบกับเมื่อผู้ประสบภัยต้องถูกนำตัวส่งโรงพยาบาลแล้วก็มักจะได้รับบริการปฏิเสธไม่ให้เข้ารับการรักษายาบาลในเมืองต้นจากสถานพยาบาล ทำให้เกิดความสูญเสียมากกว่าที่ควรจะเป็น

การประกันภัยรถยนต์จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะเข้ามาเยียวยาและช่วยเหลือแก่ผู้ประสบภัยจากรถ เพราะเป็นการเฉลี่ยความเสียหายจากบุคคลหนึ่งไปยังบุคคลอื่น ๆ เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนภายใต้หลักเกณฑ์การเฉลี่ยภัยหรืออาจกล่าวโดยสรุปได้ว่าการประกันภัยรถยนต์หมายถึงการที่บุคคลผู้มีส่วนได้เสียในรถยนต์เรียกว่าผู้เอาประกันภัยตกลงโอนความเสี่ยงภัยเกี่ยวกับรถยนต์หรือการใช้รถยนต์ให้แก่บุคคลอีกฝ่ายหนึ่งเรียกว่าผู้รับประกันภัย เข้ารับเสี่ยงภัยแทน

---

<sup>1</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา 420 “ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำต่อบุคคลอื่น โดยผิดกฎหมาย ให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สิน หรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิดจำต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น”

หรือเข้ามามีส่วนร่วมโดยสัญญาว่าผู้เอาประกันภัยจะต้องส่งเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้รับประกันภัย และผู้รับประกันภัยตกลงที่จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่มีวินาศภัยเกิดขึ้นตามสัญญา<sup>2</sup>

การประกันภัยรถยนต์ในระยะแรกยังไม่ได้รับความสนใจเท่าที่ควรและในขณะนั้นก็ยังมิได้มีการกฎหมายบังคับให้รถทุกคนจะต้องจัดให้มีการทำประกันภัยความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยอย่างทั่วถึงแต่ก็จะมีรถบางส่วนเท่านั้นที่ได้จัดให้มีการประกันภัยความเสียหาย ซึ่งเป็นการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ (voluntary insurance) โดยไม่มีการบังคับให้รถทุกคนที่วิ่งบนท้องถนนต้องทำ และกรณีดังกล่าวก็ไม่สามารถแก้ไขปัญหาคารชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยอันเนื่องจากการใช้รถได้อย่างเต็มที่และทันทั่วทั้งที่เพราะรถยนต์ที่วิ่งอยู่บนถนนก็มีได้มีการทำประกันภัยภาคสมัครใจทุกคน ในกรณีของรถที่มีการทำประกันภัยภาคสมัครใจไว้กับบริษัทประกันภัยนั้น เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นทางบริษัทผู้รับประกันภัยก็จะเข้ามาชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่มีวินาศภัยที่เกิดขึ้นตามสัญญา แต่ก็มีรถจำนวนมากที่มีได้ทำประกันภัยภาคสมัครใจไว้ เมื่อรถพวกนี้ได้ไปก่อให้เกิดความเสียหายเกิดขึ้น หนทางที่จะเยียวยากับความเสียหายที่เกิดขึ้น นั่นก็คือผู้ประสบภัยจะต้องนำคดีขึ้นฟ้องร้องต่อศาลเพื่อพิสูจน์ความผิด ทำให้ผู้ประสบภัยอาจไม่ได้รับการเยียวยาภายในระยะเวลาอันสมควรและเพียงพอต่อภัยที่เกิดขึ้น ต่อมาเมื่อวันที่ 24 กันยายน พ.ศ. 2535 ได้เกิดโศกนาฏกรรมบนท้องถนนครั้งร้ายแรงที่สุดที่ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ โดยรถยนต์บรรทุกแก๊สขับลงมาจากทางด่วนด้วยความเร็ว ซึ่งคนขับรถดังกล่าวได้กระทำให้ด้วยความประมาททำให้รถพลิกคว่ำเกิดแก๊สระเบิดขึ้นเป็นเหตุให้มีคนตาย บาดเจ็บจำนวนมาก และทรัพย์สินของบุคคลที่อยู่ใกล้เคียงกับจุดเกิดเหตุได้รับความเสียหายถูกไฟไหม้

จากสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นภาครัฐจึงได้ตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ขึ้นบังคับใช้เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวข้างต้น โดยมีสภาพบังคับให้รถทุกคนต้องจัดให้มีการประกันภัยความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยทำให้ผู้เป็นเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองใช้รถทุกคนต้องจัดให้มีการประกันภัยความเสียหายแก่รถของตน<sup>3</sup> และกรณีดังกล่าวจึงเป็นที่มาของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (compulsory insurance) เพื่อให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยทุกคน เมื่อได้รับความเสียหายอันเกิดจากการใช้รถและได้รับความช่วยเหลืออย่างรวดเร็วและทันทั่วทั้ง

<sup>2</sup> สรศักดิ์ ทันทสุวรรณ. (2539). การประกันภัยรถยนต์.

<sup>3</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 7.

แม้ว่าพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จะบังคับให้รถทุกคันต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 แต่ก็ยังมีรถอยู่บางประเภทที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการทำประกันความเสียหาย<sup>4</sup> คือ

(1) รถสำหรับเฉพาะองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท และรถสำหรับผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์

(2) รถของสำนักพระราชวังที่จดทะเบียนและมีเครื่องหมายตามระเบียบที่เลขาธิการพระราชวังกำหนด

(3) รถของกระทรวง ทบวง กรม เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สุขาภิบาล กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยาและราชการส่วนท้องถิ่นที่เรียกชื่ออย่างอื่น และรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร

(4) รถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

รถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในมาตรา 8(1) และ (2) ซึ่งเป็นรถพระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท และรถสำหรับผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์และรถของสำนักพระราชวังที่จดทะเบียนและมีเครื่องหมายตามระเบียบที่เลขาธิการพระราชวังกำหนดนั้นพบว่า รถดังกล่าว มีระบบรักษาความปลอดภัยค่อนข้างสูงและมีความเข้มงวด จึงไม่ส่งผลกระทบต่อประชาชนในสังคมโดยตรง ดังนั้น จะไม่ขอกล่าวถึง แต่ผู้ศึกษาจะขอกล่าวถึงรถยนต์ตามมาตรา 8(3) และ (4) ซึ่งเป็นรถของส่วนราชการ กระทรวง ทบวง กรม เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สุขาภิบาล กรุงเทพ เมืองพัทยา และราชการส่วนท้องถิ่นที่เรียกชื่ออย่างอื่น และรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร และรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง<sup>5</sup> ซึ่งหมายความว่าถึงรถของหน่วยงานราชการขององค์กรที่จัดตั้งขึ้นตามรัฐธรรมนูญและหน่วยงานราชการที่เป็นอิสระขององค์กรใด ๆ ตามที่ระบุไว้ในรัฐธรรมนูญไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 และรถประเภทนี้มีจำนวนมากอยู่ทั่วประเทศมีผลกระทบต่อประชาชนผู้ใช้ท้องถนนโดยตรง ซึ่งรถตามมาตรา 8(3) และ (4) นี้ได้ก่อให้เกิดปัญหาขึ้นหลายประการทำให้การบังคับใช้กฎหมาย ไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ที่มุ่งให้ผู้ประสบภัยจากรถต้องได้รับการช่วยเหลือ เยียวยาได้อย่างรวดเร็วและทันทั่วถึง

<sup>4</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 8.

<sup>5</sup> กฎกระทรวงฉบับที่ 16. ลงวันที่ 17 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2543.

ปัญหาประการแรก ผู้ศึกษาพบว่ารถทั่วไปต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยไว้กับบริษัทประกันภัย<sup>6</sup> เมื่อเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ขึ้นแก่ผู้ประสบภัย บริษัทผู้รับประกันภัยก็ต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น<sup>7</sup> แก่ผู้ประสบภัยจากรถเมื่อได้รับคำร้องขอจากผู้ประสบภัยและจะต้องจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัยให้เสร็จสิ้นภายใน 7 วันนับแต่วันที่ได้รับคำร้องโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดก่อนและให้ถือว่าค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นส่วนหนึ่งของค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์<sup>8</sup> หากบริษัทรับประกันภัยไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือจ่ายไม่ครบจำนวนให้แก่ผู้ประสบภัยตามมาตรา 23(1) หรือ (5) แล้วแต่กรณี กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย และเมื่อได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นไปแล้วก็ให้นายทะเบียนมีคำสั่งเรียกเงินที่ได้จ่ายไปนั้นคืนจากเจ้าของรถหรือบริษัทแล้วแต่กรณี และเจ้าของรถหรือบริษัทจะต้องจ่ายเงินเพิ่มในอัตราร้อยละ 20 ของจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนส่งเข้าสมทบกองทุนอีกต่างหาก โดยให้จ่ายตามคำสั่งของนายทะเบียนภายใน 7 วันนับแต่วันที่รับคำสั่ง<sup>9</sup>

แต่ในส่วนของรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 8(3) และ (4) ซึ่งเป็นรถของหน่วยงานราชการหรือรถตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงเมื่อก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ขึ้นแก่ผู้ประสบภัย กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะเป็นผู้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจากเงินของกองทุนให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถภายใน 7 วันนับแต่วันที่รับคำร้องขอโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดและให้ถือว่าค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นส่วนหนึ่งของค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์<sup>10</sup> ซึ่งเมื่อนายทะเบียนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยแล้วก็ให้หน่วยงานผู้เป็นเจ้าของรถตามมาตรา 8(3) และ (4) แล้วแต่กรณี ส่งเงินดังกล่าวคืนให้แก่กองทุน<sup>11</sup> และการจ่ายเงินคืนให้แก่กองทุนให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กระทรวงการคลังกำหนด ซึ่งกรณีนี้การบังคับใช้กฎหมายจะแตกต่างกับรถทั่วไปที่ต้องจัดให้มีการทำประกันภัยความเสียหายไว้ เมื่อกองทุนทดแทนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุนเงินทดแทนไป

<sup>6</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 7.

<sup>7</sup> กฎกระทรวง เรื่อง กำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นและการร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2547.

<sup>8</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 25.

<sup>9</sup> แห่งเดิม. มาตรา 26.

<sup>10</sup> แห่งเดิม. มาตรา 25.

<sup>11</sup> แห่งเดิม. มาตรา 32.



แล้วให้นายทะเบียนมีคำสั่งเรียกเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายไปนั้นคืนจากเจ้าของรถหรือบริษัทแล้วแต่กรณีและเจ้าของรถหรือบริษัทผู้รับประกันภัยจะต้องจ่ายเงินเพิ่มอีกในอัตราร้อยละ 20 ของจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนทดแทนส่งเข้าสมทบกองทุน แต่ในส่วนรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัยกลับปรากฏว่าเมื่อกองทุนเงินทดแทนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นไปแล้วให้แก่ผู้ประสบภัยกลับไม่มีบทกำหนดโทษหรือมาตรการที่จะลงโทษปรับแก้รถตามมาตรา 8(3) และ (4) โดยกฎหมายบัญญัติเพียงให้หน่วยงานผู้เป็นเจ้าของรถตามมาตรา 8(3) และ (4) ส่งเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายจากกองทุนคืนให้แก่กองทุนและการส่งเงินคืนให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กระทรวงการคลังกำหนดเท่านั้น

ปัญหาประการต่อไป ผู้ศึกษาพบว่าในทางปฏิบัติเมื่อกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปเมื่อรถตามมาตรา 8(3) และ (4) แล้วแต่กรณีได้ไปกระทำละเมิด หรือก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถตามมาตรา 23(6) แล้ว หน่วยงานราชการผู้เป็นเจ้าของรถตามมาตรา 8(3) และ (4) แล้วแต่กรณี กลับบ่ายเบี่ยงหรือประวิงการส่งเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายให้แก่ผู้ประสบภัยตามมาตรา 23(6) คืนให้แก่กองทุน โดยอ้างต้องรอผลการสอบสวนความรับผิดชอบทางละเมิดตาม พระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ของรัฐ พ.ศ. 2539 ซึ่งหากผลการสอบสวนไม่ปรากฏว่าหน่วยงานหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐต้องรับผิดชอบในมูลแห่งละเมิดที่เกิดขึ้นเนื่องจากมิได้เป็นผู้จงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงต่อผู้ประสบภัยจากรถ หน่วยงานหรือเจ้าหน้าที่ก็ไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบในผลแห่งละเมิดหรือชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นที่กองทุนเงินทดแทนได้จ่ายไปแล้วคืนกองทุนแต่อย่างใด ซึ่งเห็นได้ว่าหน่วยงานของรัฐนั้นกล่าวอ้างในเรื่องของความรับผิดชอบทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ในสังกัดของตน ซึ่งเป็นการไม่ถูกต้องและเป็นความเข้าใจที่คลาดเคลื่อนในข้อกฎหมายเพราะการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถเป็นการจ่ายที่มุ่งให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยจากรถให้ได้รับการเยียวยา ช่วยเหลือได้อย่างทันท่วงทีโดยไม่ต้องรอพิสูจน์ความผิดก่อนและไม่จำเป็นต้องทราบว่าผู้ใดเป็นฝ่ายถูกหรือผู้ใดเป็นฝ่ายผิด ดังนั้น การที่ส่วนราชการผู้เป็นเจ้าของรถตามมาตรา 8(3) และ (4) ไม่ยอมส่งเงินคืนให้แก่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามมาตรา 32 โดยอ้างว่าตนไม่ต้องรับผิดชอบเพราะมิได้เป็นผู้จงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงจึงไม่ถูกต้อง และเป็นความเข้าใจที่คลาดเคลื่อนในข้อกฎหมายทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์และก่อให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติตามมา

ปัญหาประการต่อไป ผู้ศึกษาพบว่าตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการส่งเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยกรณีรถของราชการก่อให้เกิดความเสียหาย พ.ศ. 2535 ข้อ 4 ได้กำหนดไว้ว่า เมื่อรถของทางราชการที่มีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยได้ก่อให้เกิด

เกิดความเสียหายและได้มีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเมื่อมีการพิสูจน์ความรับผิดชอบของทางราชการและเป็นที่ยุติว่าราชการเป็นฝ่ายต้องรับผิดชอบแล้วและให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยแจ้งเรียกเงินตามจำนวนที่จ่ายไปยังส่วนราชการเจ้าของรถทราบโดยเร็ว กรณีดังกล่าวเห็นได้ว่าระเบียบกระทรวงการคลังน่าจะกำหนดหลักเกณฑ์ของระเบียบไว้ไม่สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เพราะระเบียบดังกล่าวจะต้องมีการพิสูจน์ความรับผิดชอบก่อนจนเป็นที่ยุติแล้วว่ารถของทางราชการเป็นฝ่ายต้องรับผิดชอบ ซึ่งขัดกับเจตนารมณ์ของกฎหมายที่มุ่งคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถโดยเป็นการจ่ายตามบทบัญญัติของกฎหมาย กล่าวคือ เมื่อกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายไปให้แก่ผู้ประสบภัยแล้ว หน่วยงานของทางราชการก็ต้องส่งเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามมาตรา 32 จึงน่าจะถูกต้องกว่า อีกทั้งการที่กระทรวงการคลังได้กำหนดให้ต้องพิสูจน์ความรับผิดชอบก่อนนั้นก็จะเป็นการกำหนดกฎหมายที่กำหนดขั้นตอนและเงื่อนไขเพิ่มเติมไปจากบทบัญญัติของกฎหมายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 32 ซึ่งขั้นตอนที่กระทรวงการคลังกำหนดเพิ่มเติมนี้จะมีผลไปถึงอายุความในการใช้สิทธิไต่เบี่ยของส่วนราชการตามมาตรา 31 วรรค 2 อีกด้วย

ปัญหาประการต่อไป ผู้ศึกษาพบว่าวัตถุประสงค์หรือเงื่อนไขกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถได้กำหนดให้จ่ายเฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้น เมื่อเกิดกรณีต่าง ๆ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 23 ซึ่งในกรณีรถของทางราชการที่ไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 8(3) และ (4) ก็จะอยู่ในหลักเกณฑ์ของมาตรา 23(6) ที่กองทุนเงินทดแทนจะจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยเห็นได้ว่าเงินของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีรายรับจากเบี้ยประกันที่นำส่งจากผู้เป็นเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองใช้รถซึ่งมีสัดส่วนที่มากกว่าเงินที่กองทุนเงินทดแทนผู้ประสบภัยจะต้องจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัย ทำให้มองเห็นได้ว่าเงินของกองทุนมิได้ถูกนำกลับไปใช้ประโยชน์หรือนำมาเป็นการคุ้มครองให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถเท่าที่ควร อีกทั้งจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นที่กฎหมายให้จ่ายแก่ผู้ประสบภัยจากรถคือ จำนวนไม่เกิน 35,000 บาท ก็มีจำนวนน้อยไม่เพียงพอต่อการช่วยเหลือแก่ผู้ประสบภัย

ปัญหาประการสุดท้าย ผู้ศึกษาพบว่าหน่วยงานที่รับผิดชอบในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้ผู้ประสบภัยจากรถกรณีที่เกิดตามมาตรา 8(3) และ (4) แล้วแต่กรณีได้ไปกระทำละเมิดต่อผู้ประสบภัยนั้นก็คือ กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยโดยจะเป็นผู้จ่ายเฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 23(6) ซึ่งเห็นได้ว่า กรณีของค่าสินไหมทดแทนในส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นผู้ประสบภัยจากรถจะต้องไปดำเนินการฟ้องร้องต่อศาลเพื่อพิสูจน์ความผิดก่อน กล่าวคือ เมื่อประชาชนหรือผู้ประสบภัยจากรถได้รับอันตรายแก่ชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยจากรถตามมาตรา 8(3)

และ (4) แล้วแต่กรณีก็จะมีสิทธิได้รับเพียงค่าเสียหายเบื้องต้น โดยไม่ต้องฟ้องร้องจำนวนไม่เกิน 35,000 บาทเท่านั้น<sup>12</sup> ผู้ประสบภัยจะยังไม่มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนหรือความคุ้มครองถึงจำนวน 50,000 บาท หรือ 80,000 บาท<sup>13</sup> ในกรณีที่ได้รับบาดเจ็บ หรือบาดเจ็บจนเสียชีวิต หากผู้ประสบภัยมีความเสียหายที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น และมีสิทธิรับเงินในส่วน of ค่าสินไหมทดแทนนี้ก็จะต้องไปฟ้องร้องต่อศาลเพื่อพิสูจน์ความผิดกันก่อน ซึ่งจากเงื่อนไขของกองทุนทดแทนนี้เองทำให้ผู้ประสบภัยจากรถได้รับความเดือดร้อนและไม่ได้รับความเป็นธรรม ซึ่งในปัจจุบัน เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจากการใช้รถก็มักจะมีค่าใช้จ่ายเกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นอยู่แล้ว เพราะรถยนต์เป็นทรัพย์สินอันตราขายอันเดินด้วยกำลังของเครื่องจักรกลและการจ่ายค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินจาก 35,000 บาท คือ กรณี 50,000 บาท ในความเสียหายต่อร่างกายหรือกรณี 80,000 บาท ในความเสียหายต่อชีวิตซึ่งบริษัทประกันภัยได้ใช้วิธีการจ่ายแบบการประกันภัยภาคสมัครใจ ซึ่งต้องมีการพิสูจน์ความผิดก่อน จากปัญหานี้เองย่อมส่งผลกระทบต่อผู้ประสบภัยที่มีฐานะยากจนเพราะอาจไม่เป็นธรรมแก่ผู้ประสบภัยที่ต้องหาเงินมาสู้คดี ซึ่งขัดกับเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่มุ่งให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยจากรถให้ได้รับการเยียวยาช่วยเหลืออย่างรวดเร็วเป็นธรรมและทันทั่วถึง ซึ่งหากกองทุนเงินทดแทนผู้ประสบภัยสามารถที่จะจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามความคุ้มครองของกฎหมายที่ได้กำหนดไว้เรียบร้อยแล้วและสามารถจ่ายในส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวน 50,000 บาท ในกรณีความเสียหายต่อร่างกายหรืออนาถ และจำนวน 80,000 บาท ในกรณีความเสียหายต่อชีวิตได้โดยไม่ต้องนำคดีขึ้นฟ้องร้องต่อศาลหรือพิสูจน์ความผิดก่อนก็จะทำให้ผู้ประสบภัยจากรถได้รับการเยียวยาอย่างเพียงพอและทันทั่วถึง และจะทำให้เงินที่จ่ายจากกองทุนเงินทดแทนผู้ประสบภัยได้ถูกนำมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดและเป็นการเยียวยาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากรถได้อย่างเต็มที่และเป็นธรรมกับความเสียหายที่เกิดขึ้นมากที่สุด

ผู้ศึกษาเห็นว่าหากขจัดปัญหาและข้อขัดข้องต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นดังกล่าวแล้ว โดยมีการนำมาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมมาใช้ก็จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายเป็นไปตามเจตนารมณ์และมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนและสังคมโดยรวมอย่างแท้จริง ซึ่งผู้ศึกษาจะได้ทำการศึกษา วิเคราะห์ปัญหา สรุปและหาข้อเสนอแนะมาตรการทางกฎหมายในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยละเอียดในบทต่อไป

<sup>12</sup> กฎกระทรวงเรื่องกำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นและการร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2547.

<sup>13</sup> กฎกระทรวง ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2540) ลงวันที่ 24 ธันวาคม 2540.

## 1.2 สมมติฐาน

ด้วยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีเจตจำนงที่ให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยทุกรายที่ได้รับอันตรายจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทาง<sup>14</sup> จึงมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นเพื่อเป็นการบรรเทาความเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยโดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิด<sup>15</sup>

ดังนั้น ภายใต้บริบทที่ว่ารถทุกคันทุกชนิดที่ใช้หรือมีไว้เพื่อใช้หรืออยู่ในทางเจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยกับบริษัทผู้รับประกันภัย<sup>16</sup> ซึ่งเป็นการสอดคล้องต้องกันกับหลักกระจายความเสี่ยงภัย หากแต่ในมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กลับบัญญัติให้มีรถบางชนิดที่ไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 โดยเฉพาะมาตรา 8(3) และ (4) ซึ่งส่งผลให้เกิดความไม่เป็นธรรมระหว่างเจ้าของรถด้วยกัน<sup>17</sup>

ในกรณีเช่นนี้เกิดผลกระทบโดยตรงต่อผู้ประสบภัย กล่าวคือ ผู้ประสบภัยจะได้รับความคุ้มครองไม่เท่าเทียมกัน เมื่อมีความเสียหายเกิดจากรถที่ได้รับการยกเว้นตามมาตรา 8(3) และ (4) ที่ไม่ได้เอาประกันภัยตามมาตรา 7 กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยก็มีภาระที่จะต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยและเมื่อมีการพิสูจน์ถึงความรับผิดแล้วก็ต้องไปว่ากล่าวกันด้วยหลักกฎหมายว่าด้วยหนี้อันเกิดจากมูลละเมิดทางแพ่ง ส่วนรถที่จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 ยังมีจำนวนเงินเอาประกันภัยตามสัญญาประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองอีกชั้นหนึ่งก่อน

ด้วยเหตุผลดังกล่าว จึงเห็นว่ามีความจำเป็นที่ควรจะต้องแก้ไขบทบัญญัติในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยไม่ต้องมีการยกเว้นรถตามมาตรา 8(3) และ (4) ซึ่งเป็นรถที่ไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 อันจะส่งผลให้เกิดความถูกต้องและเป็นธรรมและเป็นการดำเนินการให้เป็นไปตามหลักการประกันภัยอีกทั้งเป็นการคุ้มครองผู้ประสบภัยที่ชัดเจน มีจำนวนความคุ้มครองสูงกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นตามกฎหมายกำหนดอีกด้วย

<sup>14</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 4.

<sup>15</sup> แห่งเดิม. มาตรา 20.

<sup>16</sup> แห่งเดิม. มาตรา 7.

<sup>17</sup> รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540, มาตรา 30.

### 1.3 วัตถุประสงค์

1. ศึกษาปัญหาที่เกิดขึ้นกับผู้เอาประกันภัยและเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองใช้รถ ในกรณีที่ความเสียหายอันเกิดจากรถที่มีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 8(3) และ (4) แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

2. ศึกษาถึงความเป็นมา และหลักการสำคัญระหว่างรถตามมาตรา 8(3) และ (4) ที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กับรถของกฎหมายต่างประเทศที่กฎหมายบังคับให้รถทุกคันต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย

3. เสนอรูปแบบหรือมาตรการที่กฎหมายที่เหมาะสมของการนำรถที่มีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 8(3) และ (4) เข้าสู่ระบบในการจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

### 1.4 ขอบเขตของการวิจัย

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มุ่งศึกษาถึงปัญหาทางกฎหมายกรณีรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 8(3) และ (4) และศึกษาถึงมาตรการของกฎหมายต่างประเทศของประเทศญี่ปุ่น ประเทศไต้หวัน และประเทศอังกฤษ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับรถที่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายและนำเสนอรูปแบบหรือมาตรการในการนำรถที่ได้รับการยกเว้นเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัย พ.ศ. 2535

### 1.5 วิธีดำเนินการวิจัย

วิธีดำเนินการทางวิจัย ผู้ศึกษาจะทำการวิจัยแบบการวิจัยเชิงเอกสาร (document research) โดยค้นคว้าและวิเคราะห์ข้อมูลจากหนังสือ บทความ ข่าวสารและตัวบทกฎหมายของไทย และของต่างประเทศ รวมทั้งสื่อประเภทอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

### 1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ได้ทราบถึงปัญหาที่เกิดขึ้นกับผู้เอาประกันภัยและเจ้าของรถ หรือผู้ครอบครองใช้รถ ในกรณีที่ความเสียหายอันเกิดจากรถที่มีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 8(3) และ(4) แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

2. ได้ทราบถึงความเป็นมา และหลักการสำคัญแตกต่างระหว่างรถตามมาตรา 8 (3) และ (4) ที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้

ประสพภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กับริถของกฎหมายต่างประเทศที่กฎหมายบังคับให้มีการจัดให้รถทุกคันต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย

3. ได้ทราบถึงแนวทางหรือมาตรการของกฎหมายที่เหมาะสมของการนำรถที่มีจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 8(3) และ (4) เข้าสู่ระบบในการจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ พ.ศ. 2535

4. จะได้นำผลการศึกษาไปใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในโอกาสต่อไป

## บทที่ 2

### ความเป็นมาและหลักการสำคัญของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้นำหลักการสำคัญ ในเรื่องของการประกันภัยที่เป็นพื้นฐาน แนวคิด และหลักกฎหมายต่างประเทศในเรื่องของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับมาผสมผสาน อีกทั้งยังมีมาตรการ และหลักการที่มีจุดมุ่งหมายที่จะคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ให้ได้รับการคุ้มครองในชีวิต ร่างกายของคน เมื่อเกิดการกระทำละเมิดของเจ้าของรถ หรือผู้ครอบครองใช้รถ ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ประสบภัยจากรถได้รับการเยียวยาได้อย่างรวดเร็ว และทันทั่วถึง ซึ่งผู้ศึกษาได้ทำการวิเคราะห์ และศึกษาข้อมูล ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

#### 2.1 ความเป็นมาของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

นับวันปริมาณของรถจะมีมากขึ้นเรื่อย ๆ สิ่งก็ตามมาคือ อุบัติเหตุอันเกิดจากการใช้รถของผู้เป็นเจ้าของรถ หรือผู้ครอบครองใช้รถซึ่งทำให้ผู้ประสบภัยจากรถนั้นได้รับอันตรายและเกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย หรือแม้กระทั่งทรัพย์สินและอีกทั้งเมื่อมีอุบัติเหตุจากรถเกิดขึ้นและในระยะแรกนั้นสถานพยาบาลก็มักจะไม่นับผู้ประสบภัยจากรถเข้าทำการรักษาพยาบาลเพราะไม่มีหลักประกันว่าสถานพยาบาลจะได้รับค่ารักษาพยาบาลจากผู้ประสบภัย และอีกทั้งผู้ประสบภัยจากรถก็ต้องไปดำเนินการฟ้องร้องผู้เป็นเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองใช้รถอันก่อให้เกิดแก่ตนโดยนำคดีขึ้นฟ้องร้องต่อศาลเพื่อพิสูจน์ความผิด ซึ่งทำให้ผู้ประสบภัยจากรถได้รับความเดือดร้อนต้องเสียค่าใช้จ่ายเป็นจำนวนมากและต้องเสียเวลาในการฟ้องร้องเพื่อพิสูจน์ความผิดอีกยาวนานทำให้ผู้ประสบภัยจากรถไม่ได้รับการเยียวยาได้อย่างรวดเร็วและทันทั่วถึง ประกอบกับเมื่อเกิดเหตุการณ์เมื่อวันที่ 24 กันยายน พ.ศ. 2535 ที่มีรถแก๊สพลิกคว่ำและเกิดระเบิดขึ้นทำให้ประชาชนผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายทั้งชีวิต ร่างกายและทรัพย์สิน ซึ่งในขณะนั้นยังไม่มีกฎหมายใดที่จะเยียวยาให้ผู้ประสบภัยเหล่านี้ได้รับการช่วยเหลืออย่างรวดเร็วและทันทั่วถึง ซึ่งหากมีกฎหมายหรือหลักประกันอย่างหนึ่งอย่างใดที่จะเป็นการคุ้มครองและให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ประสบภัยบนท้องถนนให้ได้รับการคุ้มครองหรือช่วยเหลืออย่างเพียงพอและทันทั่วถึงที่จะเป็นการบรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยได้อย่างเพียงพอรวดเร็วและเป็นธรรม

จากเหตุการณ์ดังกล่าวที่เกิดขึ้นประกอบด้วยแนวคิดของกฎหมายต่างประเทศที่เกี่ยวกับการจัดให้รถทุกคันต้องมีการประกันความเสียหายอันเกิดจากการใช้รถและเกิดการผลักดันจากฝ่ายต่าง ๆ ทำให้รัฐบาลได้ตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งโดยมีเหตุผลพอสรุปสาระสำคัญ ได้ดังนี้

1. เพื่อคุ้มครองและให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่ได้รับอันตรายและความเสียหายแก่ชีวิต และร่างกายของผู้ได้รับการเยียวยาความเสียหายอย่างทันที่และมีจำนวนแน่นอน เพราะอย่างน้อยผู้ประสบภัยจากรถจะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความผิดก่อน

2. เพื่อให้พระราชบัญญัตินี้เป็นหลักประกันว่าสถานพยาบาลทุกแห่งที่รับผู้ประสบภัยจากรถเข้าทำการรักษาพยาบาลจะได้รับเงินค่ารักษาพยาบาลอย่างแน่นอนและรวดเร็ว

3. เพื่อเป็นการส่งเสริมและสนับสนุนธุรกิจประกันภัยให้มีส่วนร่วมในการเฉลี่ยภัยหรือแบ่งเบาค่าเสียหายของผู้ประสบภัยอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุอันเกิดจากรถ และอีกทั้งยังเป็นการช่วยแบ่งเบาภาระของภาครัฐอีกทางหนึ่งด้วย<sup>1</sup>

## 2.2 หลักการสำคัญของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

กฎหมายฉบับนี้ได้นำหลักการอันเกี่ยวกับการประกันภัย แนวความคิดและปรัชญาของกฎหมายต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับมาผสมผสานในการบัญญัติกฎหมาย และพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัย พ.ศ. 2535 ยังได้มีมาตรการหลักการที่สำคัญ ได้แก่ หลักการให้รถทุกคันต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 และหลักการยกเว้นรถที่ไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 8 และมาตรการเสริมที่จะอุดช่องว่างของกฎหมายลักษณะละเมิดในเรื่องของการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด หลักให้

<sup>1</sup> หมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้คือ เนื่องจากปรากฏว่าอุบัติเหตุอันเกิดจากรถได้ทวีจำนวนขึ้นในแต่ละปี เป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก โดยผู้ประสบภัยดังกล่าวไม่ได้รับการชดใช้ค่าเสียหายหรือได้รับชดใช้ค่าเสียหายก็ไม่คุ้มกับความเสียหายที่ได้รับจริง และหากผู้ประสบภัยจะใช้สิทธิทางแพ่งเรียกร้องค่าเสียหายก็จะต้องใช้เวลาดำเนินคดียาวนาน ดังนั้นเพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับชดใช้ค่าเสียหายและได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันที่ สมควรกำหนดให้มีกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้.



การจัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น และหลักให้มีบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และซึ่งมีรายละเอียดพอสรุปได้ว่า

**2.2.1 หลักการบังคับใช้ให้เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองใช้รถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย<sup>2</sup>** กล่าวคือ ผู้เป็นเจ้าของรถคือผู้ซึ่งมีกรรมสิทธิ์ในรถหรือผู้มีสิทธิครอบครองตามสัญญาเช่าซื้อและผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว<sup>3</sup> จะต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยไว้กับบริษัทผู้รับประกันภัย ซึ่งเมื่อผู้เป็นเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองใช้รถได้ตกลงทำสัญญาประกันภัยกับบริษัทผู้รับประกันภัยรายใดแล้วบริษัทผู้รับประกันภัยจะต้องรับประกันความเสียหาย<sup>4</sup> ซึ่งหากบริษัทผู้รับประกันภัยรายใดฝ่าฝืนหรือไม่ยอมรับประกันความเสียหายของผู้เป็นเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองใช้รถก็จะมีโทษปรับตั้งแต่ 50,000 บาท ถึง 250,000 บาท และหากเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองใช้รถรายใดไม่จัดให้มีการประกันความเสียหายก็จะมีโทษปรับไม่เกิน 10,000 บาท อีกทั้งหากผู้ใดใช้รถที่มิได้จัดให้มีการประกันความเสียหาย<sup>5</sup> ก็จะมีโทษปรับไม่เกิน 10,000 บาท

เมื่อรถนั้นได้จัดให้มีการประกันความเสียหายแล้ว หากไปก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นแก่ผู้ประสบภัยบนท้องถนนอันเกิดจากการใช้รถที่บริษัทได้รับประกันภัยไว้ บริษัทผู้รับประกันภัยก็จะเป็นผู้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยเมื่อได้รับคำร้องขอจากผู้ประสบภัย<sup>6</sup> ซึ่งค่าเสียหายเบื้องต้นนี้หมายความว่าค่ารักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลของผู้ประสบภัยและให้หมายความถึงค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตาย<sup>7</sup> และจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง<sup>10</sup> ซึ่งหากบริษัทผู้รับประกันภัยไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือจ่ายไม่ครบจำนวนที่ต้องจ่ายก็ให้

<sup>2</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 7.

<sup>3</sup> แห่งเดิม. มาตรา 4.

<sup>4</sup> แห่งเดิม. มาตรา 10.

<sup>5</sup> แห่งเดิม. มาตรา 38.

<sup>6</sup> แห่งเดิม. มาตรา 37.

<sup>7</sup> แห่งเดิม. มาตรา 11.

<sup>8</sup> แห่งเดิม. มาตรา 20.

<sup>9</sup> แห่งเดิม. มาตรา 4.

<sup>10</sup> กฎกระทรวงเรื่อง การกำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นและการร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2547.

ผู้ประสบภัยได้แล้วต่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย<sup>11</sup> กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะเป็นผู้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุน<sup>12</sup> โดยจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัยให้เสร็จสิ้นภายใน 7 วันนับแต่วันที่ได้รับคำร้องขอ ทั้งนี้โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิดชอบและให้ถือว่าค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นส่วนหนึ่งของค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์<sup>13</sup>

ในกรณีที่บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายไม่ครบจำนวนตาม มาตรา 23(5) และเมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปแล้ว ให้นายทะเบียน<sup>14</sup> มีคำสั่งเรียกเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายไปนั้นคืนจากบริษัทผู้รับประกันภัยและบริษัทผู้รับประกันภัยจะต้องจ่ายเงินเพิ่มในอัตราร้อยละ 20 ของจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนผู้เข้าสมทบกองทุนอีกต่างหาก โดยให้จ่ายตามคำสั่งของนายทะเบียนภายใน 7 วันนับแต่วันที่รับคำสั่ง<sup>15</sup>

**2.2.2 หลักการยกเว้นรถที่ไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย**  
กล่าวคือ รถตามความหมายของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 หมายความว่าถึงรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร ซึ่งอาจกล่าวได้ว่ารถทุกประเภทที่นำมาวิ่งในทางหรือท้องถนนก็หมายถึงรถตามความหมายของพระราชบัญญัติและต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย แต่ในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กลับมีรถบางประเภทที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย<sup>16</sup> ซึ่งผู้ศึกษาจะขอกล่าวถึงเฉพาะรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 8(3) และ (4) เท่านั้น

เมื่อรถตามมาตรา 8(3) และ(4) ไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยแล้วให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเป็นผู้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินของกองทุน<sup>17</sup> และให้จ่ายแก่ผู้ประสบภัยให้เสร็จสิ้นภายใน 7 วันนับแต่วันที่ได้รับคำร้องขอ ทั้งนี้โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความผิดและให้ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่ง

<sup>11</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 27.

<sup>12</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 23(5).

<sup>13</sup> แห่งเดิม. มาตรา 25.

<sup>14</sup> แห่งเดิม. มาตรา 4.

<sup>15</sup> แห่งเดิม. มาตรา 26.

<sup>16</sup> แห่งเดิม. มาตรา 8.

<sup>17</sup> แห่งเดิม. มาตรา 23(6).

และพาณิชย์<sup>18</sup> และเมื่อกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปแล้วก็ให้มีสิทธิไต่เบี่ยเอาแก่หน่วยงานผู้เป็นเจ้าของรถตามมาตรา 8(3)และ(4) โดยต้องกระทำภายใน 1 ปีนับแต่วันรู้ตัวผู้ต้องรับผิดชอบ แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกิน 5 ปีนับแต่วันที่ได้จ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัย<sup>19</sup>

ในกรณีที่นายทะเบียนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยสำหรับความเสียหายอันเกิดจากรถตามมาตรา 8(3) และ (4) ซึ่งมีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายก็ให้หน่วยงานผู้เป็นเจ้าของรถตามมาตรา 8(3) และ(4) ส่งเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายจากเงินกองทุนคืนให้แก่กองทุน<sup>20</sup> ทั้งนี้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กระทรวงการคลังกำหนด<sup>21</sup>

### 2.2.3 หลักการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นโดยไม่ต้องมีการพิสูจน์ความผิด

โดยทั่วไปแล้ว หลักในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับมูลละเมิดนั้นจะมีบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด<sup>22</sup> โดยจะต้องมีการพิสูจน์ความผิดก่อนซึ่งจะต้องมีการนำคดีนั้นสู่การพิจารณาของศาลว่าผู้กระทำละเมิดหรือไม่และจะต้องรับผิดชอบในมูลละเมิดที่ตนก่อให้เกิดความเสียหายมากน้อยเพียงใด

กฎหมายลักษณะละเมิดในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้ประกันภัยจากรถ ผู้ศึกษาเห็นว่าที่เกี่ยวข้องและสำคัญมีอยู่ 2 มาตราคือ มาตรา 420 ซึ่งเป็นบทบัญญัติว่าด้วยการกระทำละเมิดทั่วไปและมาตรา 437 เป็นเรื่องของความรับผิดชอบเกี่ยวกับผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล<sup>23</sup> บทบัญญัติทั้งสองมาตรานี้มีหลักการพื้นฐานของ

<sup>18</sup> แห่งเดิม. มาตรา 25.

<sup>19</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 31.

<sup>20</sup> แห่งเดิม. มาตรา 32.

<sup>21</sup> ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการส่งเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยกรณีรถของราชการก่อให้เกิดความเสียหาย พ.ศ. 2537.

<sup>22</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์.

มาตรา 420 “ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมาย ให้เขาเสียหายถึงแก่ ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้น ทำละเมิดจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น”.

<sup>23</sup> แห่งเดิม.

มาตรา 437 “บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอย่างใด ๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแก่ยานพาหนะนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัย”.

ความผิดที่แตกต่างกัน กล่าวคือ ในมาตรา 420 ความรับผิดของบุคคลจะอยู่บนพื้นฐานของความผิดหมายความว่าผู้กระทำความผิดจะต้องรับผิดจะต้องรับผิดต่อเมื่อได้กระทำให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่นโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ หรืออาจกล่าวได้ว่าบุคคลนั้นจะต้องรับผิดโดยปราศจากความผิดมิได้ ส่วนในมาตรา 437 ความรับผิดของบุคคลจะอยู่บนพื้นฐานของทฤษฎีรับภัย กล่าวคือ ความรับผิดทางละเมิดนั้นไม่จำเป็นที่ผู้ละเมิดจะต้องกระทำความผิดด้วย หรือไม่ต้องคำนึงว่าบุคคลผู้กระทำละเมิดนั้นจะเป็นฝ่ายผิดหรือฝ่ายถูก

จากผลของความแตกต่างดังกล่าวข้างต้นก็เป็นหลักการที่นำมาใช้ในประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในเรื่องของการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ซึ่งมีหลักการที่ไม่ต้องพิสูจน์ความผิดก่อนว่าผู้ก่อให้เกิดความเสียหายเป็นฝ่ายถูกหรือผิดที่ได้กระทำความเสียหายให้เกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัย กรณีดังกล่าวจึงเป็นการยกเว้นหลักในเรื่องของการละเมิดทั่วไปที่จะต้องมีการพิสูจน์ความผิดก่อน ซึ่งหากฝ่ายที่ก่อให้เกิดภัยแก่ผู้ประสบภัยเป็นฝ่ายผิดจึงจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ถูกละเมิด ซึ่งตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 นี้ได้บัญญัติไว้ว่าเมื่อมีความเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยเมื่อได้รับคำร้องจากผู้ประสบภัย<sup>24</sup> และให้จ่ายให้เสร็จสิ้นภายใน 7 วันนับแต่วันที่ได้รับความร้องขอ ทั้งนี้ โดยไม่ต้องรอพิสูจน์ความผิด<sup>25</sup>

แต่อย่างไรก็ตาม ในส่วนของความเสียหายของผู้ประสบภัยหากมีค่าใช้จ่ายสูงกว่าที่ได้รอเยียวยาจากค่าเสียหายเบื้องต้น<sup>26</sup> ดังที่กล่าวมาแล้วกฎหมายฉบับนี้ก็มิได้ยกเว้นหลักทั่วไปของเรื่องละเมิด ดังนั้นผู้ประสบภัยจากรถจะต้องพิสูจน์ความรับผิดก่อนในส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นว่าตนได้รับความเสียหายมากกว่าจริง ซึ่งเป็นการกลับไปใช้หลักการพิสูจน์ความผิดตามหลักละเมิดทั่วไป ดังนั้น จึงเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้ใช้หลักการในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น โดยใช้หลักที่ไม่ต้องพิสูจน์ความผิดก่อนแต่ความเสียหายในส่วนที่เกินไปจากค่าเสียหายเบื้องต้นที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ผู้ประสบภัยก็จะต้องพิสูจน์ความรับผิดโดยนำคดีนี้ฟ้องร้องต่อศาลและพิสูจน์ว่าตนได้รับความเสียหายมากกว่าจำนวนเงิน

<sup>24</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 20.

<sup>25</sup> แหล่งเดิม. มาตรา 25.

<sup>26</sup> กฎกระทรวง เรื่อง การกำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นและการร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2547.

ค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้รับการเยียวยาในเบื้องต้นและหากพิสูจน์ได้ว่าผู้ประสบภัยก็จะได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้น

ดังนั้น หลักการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น โดยไม่ต้องมีการพิสูจน์ความผิดนี้จึงเป็นหลักการที่ผู้ประสบภัยจากรถได้รับการเยียวยาและชดใช้ค่าเสียหายได้เป็นจำนวนที่แน่นอนและรวดเร็วและเป็นธรรมโดยไม่ต้องนำคดีขึ้นฟ้องร้องต่อศาลเพื่อพิสูจน์ความผิดตามหลักประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยลักษณะละเมิด

#### 2.2.4 หลักให้มีการจัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้บัญญัติให้มีการจัดตั้งกองทุนขึ้นเรียกว่า กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย<sup>27</sup> ซึ่งกองทุนดังกล่าวมีวัตถุประสงค์สำคัญคือเป็นกองทุนที่มีหน้าที่ในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยเมื่อมีกรณีตามมาตรา 23 คือ

(1) เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 และเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

(2) ขณะเกิดเหตุ รถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถ เพราะเหตุที่รถนั้นได้ถูกยกยกออก น้อ โกง กระจก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์หรือปล้นทรัพย์ และเจ้าของรถได้ร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน

(3) ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายและรถนั้นไม่มีการประกันภัยกับบริษัท

(4) มีความเสียหายเกิดแก่ผู้ประสบภัยและรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นหลบหนีไป หรือไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย

(5) บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน หรือ

(6) ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยนั้นเกิดจากรถตามมาตรา 8 ที่ไม่ได้เอาประกันภัยตามมาตรา 7

เห็นได้ว่าการที่กฎหมายฉบับนี้ได้บัญญัติให้มีการจัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถขึ้นก็เพื่อเป็นมาตรการหรืออุดช่องว่างของกฎหมาย เช่น หากรถที่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายได้ไปกระทำความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย กรณีนี้เห็นได้ว่าบริษัทผู้รับประกันภัยจะ

<sup>27</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 33.

เป็นผู้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น<sup>28</sup> แต่หากบริษัทผู้รับประกันภัยไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือจ่ายไม่ครบจำนวน กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยก็จะเข้ามารับภาระจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแทนบริษัทผู้รับประกันภัย<sup>29</sup> เป็นต้น ซึ่งหลักการดังกล่าวนี้ในต่างประเทศก็ได้มีการกำหนดไว้เช่นกันเพื่อคงที่จะเป็นมาตรการเสริมในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยให้ได้รับการเยียวยาช่วยเหลืออย่างรวดเร็วและเป็นธรรม

### 2.2.5 หลักให้มีบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้บัญญัติให้มีการจัดตั้ง “บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด” ขึ้น<sup>30</sup> ซึ่งมีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

(1) ให้บริการเกี่ยวกับการรับคำร้องขอและการจ่ายค่าสินไหมทดแทน หรือเงินต่าง ๆ ตามพระราชบัญญัตินี้ และดำเนินกิจการตามที่บริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะได้อบรมหมาย

(2) ประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยเฉพาะการประกันภัยรถตามพระราชบัญญัตินี้ ตามที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ

(3) ดำเนินกิจการอื่นตามที่กำหนดในหนังสือบริคณห์สนธิ

หากบริษัทผู้รับประกันภัยใดฝ่าฝืนไม่รับประกันความเสียหาย จากผู้เอาประกันภัย จากรถตามมาตรา 10 และดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรา 10 ทวิ ให้รัฐมนตรีมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยในส่วนที่เกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ของบริษัทนั้นได้

<sup>31</sup> ดังนั้น การที่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้บัญญัติให้มีการจัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เพื่อเป็นมาตรการเสริมอีกทางหนึ่งในการรับคำร้องขอหรือการจ่ายสินไหมทดแทนต่าง ๆ ตามพระราชบัญญัตินี้ และดำเนินกิจการตามที่บริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมอบหมาย

## 2.3 หลักการสำคัญในการประกันภัย

### 2.3.1 หลักส่วนได้เสียในเหตุประกันภัย (Principle of Insurable Interest)

<sup>28</sup> แหล่งเดิม. มาตรา 20.

<sup>29</sup> แหล่งเดิม. มาตรา 23(5).

<sup>30</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 10 ทวิ.

<sup>31</sup> แหล่งเดิม. มาตรา 10 ตริ.

ในศตวรรษที่ 17 การทำสัญญาประกันภัยในประเทศอังกฤษยังไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับส่วนได้เสียในเหตุประกันภัย เพราะในขณะนั้นไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายเป็นลายลักษณ์อักษรกล่าวถึงเรื่องนี้และในกฎหมายจารีตประเพณี (common law) ในขณะนั้นจึงไม่ให้ความสนใจกับการมีส่วนได้เสียของผู้เอาประกันภัยเท่าใดนัก เป็นหน้าที่ของผู้รับประกันภัยจะต้องระมัดระวังส่วนได้เสียของผู้เอาประกันภัยกับเอาตามหลักของการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามความเป็นจริง (indemnity contract) หากผู้รับประกันภัยเห็นว่าผู้เอาประกันภัยไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความเสี่ยงของวัตถุที่เอาประกันภัยก็จะปฏิเสธไม่รับประกันภัย หรืออาจกำหนดเงื่อนไขไว้ในสัญญาประกันภัยว่าผู้เอาประกันภัยจะต้องมีส่วนได้เสียในทรัพย์สินที่เอาประกันภัย กล่าวคือ ถ้าผู้เอาประกันภัยไม่สามารถพิสูจน์ว่าตนได้รับความเสียหายในวินาศภัยที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สินที่เอาประกันภัยนั้นแล้ว ผู้รับประกันภัยก็ไม่สามารถจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้ได้ จึงได้มีการออกกรมธรรม์ชนิดหนึ่งซึ่งมีข้อความแสดงเจตนาให้มีการพิสูจน์ส่วนได้เสียของผู้เอาประกันภัยซึ่งเรียกว่า Policy Proof of Interest เพื่อประโยชน์ในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้ที่ได้รับความเสียหายจากวินาศภัยนั้นอย่างแท้จริง จนกระทั่งในปี ค.ศ. 1745 ได้มีพระราชบัญญัติการประกันภัยการขนส่งทางทะเล (The Marine Insurance ACT 1745) ของอังกฤษออกใช้บังคับ ซึ่งมีบทบัญญัติห้ามผู้รับประกันภัยทางทะเลออกกรมธรรม์ที่มีลักษณะเป็นการพนันต่อจากภัยทางทะเล (Peril of the Sea) โดยกำหนดให้ผู้เอาประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเลจะต้องมีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัยนั้น จึงเห็นได้ว่าเป็นกฎหมายฉบับแรกที่บัญญัติเกี่ยวกับส่วนได้เสียในเหตุประกันภัยไว้เป็นหลักสำคัญของการประกันภัย แต่บทบัญญัติของกฎหมายดังกล่าวนี้ใช้เฉพาะการประกันภัยการขนส่งทางทะเลเท่านั้น ในการประกันภัยชนิดอื่นเช่นการประกันชีวิตยังมีการนำชีวิตของบุคคลอื่นซึ่งผู้เอาประกันภัยไม่มีส่วนได้เสียมาประกันได้อันเป็นการเสี่ยงต่อการฆาตกรรม หรือการทำลายล้างชีวิตเพื่อให้ได้เงินตามกรมธรรม์ประกันชีวิต จนกระทั่งในปี ค.ศ. 1774 รัฐบาลอังกฤษจึงออกพระราชบัญญัติประกันชีวิต (The Life Assurance ACT 1774) ออกใช้บังคับห้ามมิให้ผู้เอาประกันภัยที่ไม่มีส่วนได้เสียในชีวิตของผู้ถูกเอาประกันภัยทำสัญญาประกันชีวิตได้ และในปีเดียวกันนี้เองรัฐบาลอังกฤษได้ออกพระราชบัญญัติป้องกันอัคคีภัย (The Fire Prevention (Metropolis) ACT 1774) ซึ่งแม้จะไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับส่วนได้เสียในสัญญาประกันอัคคีภัยไว้โดยตรง แต่ในกฎหมายฉบับนี้ก็ได้กล่าวถึงส่วนได้เสียของผู้เอาประกันอัคคีภัยในฐานะต่าง ๆ กันไว้พอจะเข้าใจได้ว่า ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีส่วนได้เสียในสิ่งที่ตนเอาประกันภัยนั้น ส่วนการประกันภัยชนิดอื่นยังไม่มีกฎหมายบัญญัติไว้โดยเฉพาะจนถึงปี ค.ศ. 1845 รัฐบาลอังกฤษจึงออกกฎหมาย (The Gaming Act 1845) ห้ามการทำสัญญาหรือข้อตกลงใด ๆ ว่าจะโดยปากเปล่าหรือเป็นหนังสืออันมีลักษณะเป็นการ

พินันขันต่อ มิฉะนั้นสัญญาอันจะใช้บังคับตามกฎหมายไม่ได้และตกเป็น โฆษะเสียเปล่าทั้งสิ้น ซึ่งรวมถึงสัญญาประกันภัยด้วย

หลักส่วนได้เสียในเหตุประกันภัย เป็นหลักสำคัญพื้นฐานของการประกันภัย (Basic Doctrine) หลักในข้อนี้ไม่เพียงแต่เป็นแนวความคิดในทางกฎหมายเท่านั้น ยังเป็นแนวความคิดในทางศีลธรรมด้วย เพราะการที่จะให้บุคคลใดเอาประกันภัยในสิ่งที่เขาไม่มีความเกี่ยวข้องไม่ว่าสิ่งนั้นจะถูกทำลายลงไปหรือยังคงสภาพตามปกติได้นั้น กรณีนี้ย่อมเห็นได้ว่าวินาศภัยหรือความเสียหายนั้นไม่มีผลกระทบต่อบุคคลนั้นแต่อย่างใด ฉะนั้นการที่จะให้เขาได้รับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายนั้นย่อมเป็นความไม่ถูกต้องอย่างยิ่ง เพราะเท่ากับการอนุญาตให้มีการพินันขันต่อในรูปของสัญญาประกันภัย ส่วนได้เสียในเหตุประกันภัยนั้นอาจจะเป็นกรรมสิทธิ์ สิทธิตามกฎหมายหรือความรับผิดชอบตามกฎหมาย เช่น ส่วนได้เสียในเหตุประกันภัยนกรมธรรม์ประกันอัคคีภัย อาจจะเป็นกรรมสิทธิ์ในอาคารบ้านเรือน เครื่องจักร หรือวัตถุดิบ ส่วนได้เสียในเหตุประกันภัยในกรมธรรม์เกี่ยวกับความรับผิด (liability insurance) อาจเป็นความรับผิดตามกฎหมายของผู้เอาประกันภัย หากจะ ได้ทำละเมิดให้บุคคลอื่นได้รับบาดเจ็บหรือได้รับความเสียหายในทรัพย์สิน ส่วนได้เสียในเหตุประกันภัยในกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลก็คือกรรมสิทธิ์ในตัวเรือ สินค้าที่บรรทุกอยู่ในเรือ ค่าระวางสินค้าหรือความรับผิดของเจ้าของเรือที่จะต้องมีตามกฎหมาย หากทำให้บุคคลอื่นได้รับความเสียหายทางชีวิต ร่างกายหรือทรัพย์สินจากการกระทำของตนไม่ว่าจะเป็นผลจากการละเมิดหรือการผิดสัญญา

มีข้ออันควรสังเกตอย่างหนึ่งคือ ส่วนได้เสียในเหตุประกันภัยในสัญญาประกันภัยนั้น แม้ว่าจะเป็นกรรมสิทธิ์ สิทธิตามกฎหมาย หรือความรับผิดตามกฎหมายดังกล่าวมาแล้วก็ตาม แต่เมื่อกล่าวถึงส่วนได้เสียในเหตุประกันภัยที่เกี่ยวกับวัตถุที่เอาประกันภัยแล้วย่อมหมายถึงส่วนได้เสียในทางทรัพย์สินของผู้เอาประกันภัยที่มีเกี่ยวกับวัตถุที่เอาประกันภัยเท่านั้น เช่น การเอาประกันอัคคีภัยบ้านหลังหนึ่ง วัตถุที่เอาประกันภัยก็คือบ้านหลังนั้น แต่ส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยมีอยู่และสามารถนำมาเป็นข้ออ้างในการทำสัญญาประกันอัคคีภัยก็คือกรรมสิทธิ์หรือสิทธิตามกฎหมายอันเป็นส่วนได้เสียในทางทรัพย์สินที่เขาอยู่ในบ้านหลังนั้น ในกรณีที่เขาเป็นเจ้าของบ้านกรรมสิทธิ์ก็คือส่วนได้เสียในเหตุประกันภัยของเขา ถ้าเขาไม่ได้เป็นเจ้าของแต่เขามีสิทธิใช้สอยหรือได้ประโยชน์ในสิ่งที่เขาจะได้ใช้บ้านหลังนั้นโดยชอบ สิทธิตามกฎหมายนี้คือส่วนได้เสียในเหตุประกันภัยของเขา นอกจากนี้การที่เขาจะมีหน้าที่จะต้องส่งมอบบ้านหลังนั้นคืนเจ้าของในสภาพเรียบร้อยเมื่อเขาไม่มีสิทธิใช้สอยหรือได้ประโยชน์ในบ้านนั้นอีกแล้วก็เป็นความรับผิดตามกฎหมายของเขาที่จะต้องส่งมอบบ้านคืนให้เจ้าของ แต่ถ้าเขาไม่สามารถส่งมอบได้เพราะบ้านได้รับความเสียหายจากวินาศภัยไปแล้ว กรณีนี้เห็นได้ว่าความรับผิดที่เขาจะต้องส่งมอบบ้าน



คืนให้เจ้าของนั้นสามารถตีราคาเป็นเงินเท่ากับความเสียหายของบ้านที่ได้รับจากวินาศภัยนั้น ฉะนั้นส่วนได้เสียในเหตุประกันภัยของเขาในกรณีนี้คือความรับผิดชอบตามกฎหมายซึ่งอาจตีราคาเป็นเงินได้หากเขาจะต้องชดใช้ค่าเสียหายให้เจ้าของบ้านเมื่อเขาไม่สามารถส่งมอบบ้านในสภาพที่เรียบร้อยได้ ดังนั้นจึงสรุปได้ว่าส่วนได้เสียในเหตุประกันภัย น่าจะหมายถึงการที่ผู้มีส่วนได้เสียในทรัพย์สินอันอาจเอาประกันภัยได้ คือผู้ที่จะได้ประโยชน์จากการที่ทรัพย์สินนั้นคงสภาพเดิมอยู่ หรือจะได้รับความเสียหายจากการที่ทรัพย์สินนั้นทำลายไป”

ข้อสาระสำคัญของส่วนได้เสียในเหตุประกันภัยนั้นสามารถแบ่งข้อพิจารณาได้ดังนี้คือ

1. จะต้องมีการมีสิทธิ์ สิทธิ ประโยชน์หรือความรับผิดชอบตามกฎหมายซึ่งสามารถตีราคาเป็นเงินได้
2. กรรมสิทธิ์ สิทธิ หรือประโยชน์เหล่านั้นจะต้องมีอยู่เหนือตัวทรัพย์สิน หรือความรับผิดชอบอันเป็นวัตถุที่เอาประกันภัยในขณะที่ทำสัญญาประกันภัย
3. ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีความผูกพันกับวัตถุที่เอาประกันภัยในกรณีที่จะเกิดประโยชน์กับเขาหากวัตถุที่เอาประกันภัยนั้นจะปลอดจากวินาศภัย หรือปลอดจากความรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายหากเกิดวินาศภัยขึ้น
4. ความผูกพันระหว่างผู้เอาประกันภัยกับวัตถุที่เอาประกันภัยนั้นจะต้องเป็นไปตามกฎหมาย

หลักส่วนได้เสียในเหตุประกันภัยซึ่งเป็นหลักฐานสำคัญพื้นฐานของการประกันภัยนี้ ได้ใช้เป็นหลักในการวินิจฉัยคดีของศาลอังกฤษมาตั้งแต่ก่อนการปฏิวัติในอังกฤษเมื่อปีคริสต์ศักราช 1688 ศาลอังกฤษจะไม่ยอมบังคับตามข้อเรียกร้องของผู้เอาประกันภัยภายใต้กรรมธรรม์ประกันภัยที่มีลักษณะเป็นการพนันขั้นต่อ จนกระทั่งในคริสต์ศักราชที่ 1745 ได้มีพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1745 (Marine Insurance Act 1745) ออกใช้บังคับแล้ว ส่วนได้เสียในเหตุประกันภัยจึงเป็นหลักการอันสำคัญที่ทำให้สัญญาประกันภัยแตกต่างกับการพนันขั้นต่ออย่างชัดเจนและหลักการอันนี้ได้นำมาใช้ต่อเนื่องกับการประกันภัยประเภทอื่นมาจนทุกวันนี้<sup>32</sup>

หลักส่วนได้เสียในเหตุประกันภัยนี้มีข้อแตกต่างจากการประกันภัยการขนส่งทางทะเลตามกฎหมายอังกฤษ (Marine Insurance Act 1906) คือ มาตรา 6(1) บัญญัติว่า “ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีส่วนได้เสียในเหตุประกันภัยในวัตถุที่เอาประกันภัยในเวลาที่เกิดวินาศภัยโดยไม่จำเป็นต้องมี

<sup>32</sup> สิทธิโชค ศรีเจริญ. (2538). ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย. หน้า 93-111.

ส่วนได้เสียในเหตุประกันภัยในขณะที่ทำสัญญาประกันภัย” เหตุผลที่พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเลของอังกฤษบัญญัติให้ผู้เอาประกันภัยต้องมีส่วนได้เสียในเหตุประกันภัย ในเวลาที่เกิดวินาศภัยนั้นผิดไปจากการประกันภัยชนิดอื่นนั้น น่าจะมาจากเหตุผลที่ว่า การประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเลนั้นผู้รับประกันภัยและผู้เอาประกันภัยอาจเข้าทำสัญญาประกันภัยกัน โดยไม่มีโอกาสเห็นสินค้าอันเป็นวัตถุที่เอาประกันภัย เพราะสินค้านั้นอาจอยู่ในระหว่างการขนส่งในทะเล ซึ่งผู้เป็นเจ้าของสินค้าอาจขายหรือโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้าในระหว่างการขนส่งนั้นได้ โดยการสลักหลังและส่งมอบใบตราส่งให้กับผู้รับโอนเป็นทอด ๆ จนกว่าสินค้าจะถึงมือผู้รับปลายทาง ผู้รับโอนสินค้าในระหว่างการขนส่งทางทะเลนั้นมีสิทธิเอาประกันภัยสินค้าที่รับโอนมาได้ และหากโอนขายต่อไปโดยสัญญาประกันภัยการขนส่งทางทะเลนั้นก็ยังมีผลบังคับอยู่ดังกล่าวนมาแล้วข้างต้น กรณีจึงเห็นได้ว่าสินค้าอันเป็นวัตถุที่เอาประกันภัยนั้นมีผู้มีส่วนได้เสียเข้ามาเกี่ยวข้องในขณะที่ขนส่งทางทะเลนั้นได้หลายราย แต่ในขณะที่สินค้านั้นได้รับความเสียหายจะมีผู้มีส่วนได้เสียในสินค้าที่ได้รับความเสียหายเพียงคนเดียว และบุคคลนั้นควรได้รับค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยการขนส่งทางทะเล วัตถุประสงค์ของกฎหมายบทนี้ต้องการคุ้มครองพ่อค้าซึ่งสั่งซื้อสินค้าระหว่างในขณะที่ยังไม่อาจทราบแน่ชัดว่าสัญญาซื้อขายสินค้านั้นจะมีผลให้เกิดการโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้านั้นเมื่อใด การที่จะต้องทราบข้อเท็จจริงแน่ชัดเกี่ยวกับความสมบูรณ์ของสัญญาซื้อขายและการโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้าอาจต้องเสียเวลานานและสินค้านั้นอาจเกิดวินาศภัยไปก่อนก็ได้ ดังนั้นพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเลจึงต้องเปลี่ยนแปลงหลักเกณฑ์เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับเวลาของผู้เอาประกันภัยจะต้องมีส่วนได้เสียในขณะที่ทำสัญญาประกันภัยมาเป็นเวลาที่เกิดวินาศภัย แต่สำหรับการประกันภัยชนิดอื่นแล้วกฎหมายอังกฤษที่ว่าด้วยการประกันภัยชนิดนั้น ๆ ยังคงกำหนดให้ผู้เอาประกันภัยมีส่วนได้เสีย ทั้งในเวลาทำสัญญาประกันภัยและในเวลาเกิดวินาศภัย

ผู้ศึกษาพบว่า ตามกฎหมายของประเทศไทยได้มีการบัญญัติหลักของการมีส่วนได้เสียไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เพียงมาตราเดียว ในเรื่องของหลักส่วนได้เสียในเหตุประกันภัย<sup>33</sup> แต่ก็มิได้ให้คำจำกัดความของคำว่าส่วนได้เสียในเหตุที่ประกันภัยไว้ แต่เมื่อพิจารณาแล้ว

<sup>33</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา 863 “อันสัญญาประกันภัยนั้น ถ้าผู้เอาประกันภัยมิได้มีส่วนได้เสียในเหตุที่ประกันภัยไว้แล้วไซ้ ท่านว่า ย่อมไม่ผูกพันคู่สัญญาแต่อย่างหนึ่งอย่างใด”

อาจสรุปได้ว่า หมายความว่าถึง เมื่อมีเหตุการณ์เกิดขึ้น ผู้ใดมีส่วนที่จะได้รับประโยชน์ หรือมีส่วนที่จะต้องเสียหายในเหตุการณ์นั้น ผู้นั้นย่อมมีส่วนได้เสียสามารถเอาประกันภัยในเหตุการณ์นั้นได้<sup>34</sup>

คำว่า “ส่วนได้เสียในเหตุประกันภัย” นี้ ในหลักกฎหมายของอังกฤษและสหรัฐอเมริกา ใช้คำว่า “Insurable Interest” แต่ตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 863 ซึ่งร่างขึ้นเป็นภาษาอังกฤษนั้น ใช้คำว่า “Interest in the event insured against” สำหรับคำว่า “Insurable Interest” นั้น ใน ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 867 (3), 873, 874 และ 884 เป็นต้น ซึ่งท่านศาสตราจารย์จิติ ดิงศรัทีย ได้ให้ความเห็นไว้ว่า เป็นความหมายอย่างเดียวกัน<sup>35</sup>

สัญญาประกันภัยทุกประเภท กฎหมายในประเทศต่างๆ จะกำหนดให้เหมือนกันว่าผู้ที่ จะประกันชีวิตหรือทรัพย์สินหรือความรับผิดชอบต่อบุคคลอื่นได้ จะต้องเป็นบุคคลที่มีสิทธิมีส่วนได้ ส่วนเสียในวัตถุหรือเหตุที่เอาประกัน (subject matter) นั้น ไม่เช่นนั้นแล้วสัญญา ประกันภัยฉบับ นั้นจะไม่มีผลบังคับตามกฎหมาย ส่วนกฎหมายมาตรา 863 บัญญัติว่า “อันสัญญาประกันภัยนั้นถ้าผู้เอาประกันมิได้มีส่วนได้เสียในเหตุที่ประกันไว้ไซ้ท่านว่ายอมไม่ผูกพันคู่สัญญาแต่อย่างใด”

จากบทบัญญัติของกฎหมายมาตรานี้ หมายความว่า ในการทำสัญญาประกันภัยไม่ว่าจะ เป็นประเภทใด ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีส่วนได้เสียในเหตุที่ประกันภัยไว้ มิฉะนั้นสัญญาประกันภัย ก็จะไม่ผลผูกพันคู่สัญญา เหตุที่กฎหมายต้องบังคับไว้เช่นนี้เพราะ

1) สัญญาประกันภัยมีความมุ่งหมายที่จะช่วยบรรเทาผลร้ายหรือชดใช้ความเสียหาย ซึ่งอาจจะเกิดขึ้นแก่ผู้เอาประกันภัย โดยการแบ่งเฉลี่ยความเสียหายนั้นในระหว่างผู้เอาประกันด้วยกัน ดังนั้นถ้าผู้เอาประกัน ไม่มีส่วนได้เสียในเหตุที่ประกันภัยไว้ ก็จะเท่ากับว่าผู้เอาประกันไม่มีภัย หรือเสียหายที่จะเกิดแก่ตน ทำให้สัญญาประกันภัยกลายเป็น การพนัน ในเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น

2) มุ่งหมายให้ผู้เอาประกันภัยต้องมีความสัมพันธ์อยู่กับทรัพย์สินที่เอาประกันวินาศ ภัยไว้หรือมีความสัมพันธ์อยู่กับชีวิตของผู้ที่ตนเองเอาประกันไว้ ซึ่งถ้ามีวินาศภัยหรือมีความตาย เกิดขึ้น จะทำให้เกิดผลกระทบกระเทือนมาถึงผู้เอาประกันภัยไว้

3) เป็นกฎหมายบังคับให้ผู้เอาประกันวินาศภัยต้องมีส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกัน ภัยไว้ก็เพื่อเป็นการป้องกันภัยอันตรายซึ่งอาจจะเกิดแก่ทรัพย์สินนั้น ๆ อันเนื่องมาจากการกระทำ ของผู้เอาประกันภัยเอง เพราะถ้าผู้เอาประกันวินาศภัยไม่มีส่วนได้เสียในทรัพย์สินที่ประกันก็อาจจะ เกิดเจตนาทุจริตคิดทำลายทรัพย์สินนั้น เพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้ เช่นแอบไปลอบ วางเพลิงเผาทรัพย์สินที่เอาประกัน ซึ่งอาจจะนำความเสียหายมาสู่เจ้าของทรัพย์สิน ตลอดจนเพื่อนบ้านใกล้เคียง

<sup>34</sup> มานพ นาคทัต. กฎหมายธุรกิจ.

<sup>35</sup> จิติ ดิงศรัทีย. (2522). กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย. หน้า 19.

เรือนเคียงแต่ถ้าผู้เอาประกันภัยมีส่วนได้เสียในทรัพย์สิน ก็ย่อมจะไม่มีความคิดที่จะทำลายทรัพย์สินเพื่อหวังเอาเงินประกันภัยแต่อย่างใด เพราะตามมาตรา 867 แห่ง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “หากผู้เอาประกันภัยทำให้เกิดวินาศภัยขึ้นเพราะความทุจริตหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบ”

วัตถุหรือเหตุ (Subject Matter) ที่เอาประกัน ในการทำประกันที่ถือว่ามีส่วนได้เสียคือ

- 1) ชีวิตและร่างกายของบุคคลต่าง ๆ เช่น แขน, ขา, ตา, มือ, ศีรษะ
- 2) ทรัพย์สินต่างๆ เช่น บ้าน, อาคาร, โรงงาน, เฟอร์นิเจอร์, สินค้า
- 3) ความรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้อื่นเช่น การต้องชดใช้ค่าเสียหายให้บุคคล เนื่อง

มาจากการใช้รถยนต์

บุคคลผู้มีส่วนได้เสีย คือบุคคลที่จะได้รับความเสียหายจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น เช่นเจ้าของบ้านย่อมได้รับความเสียหายถ้าบ้านของตนถูกไฟไหม้ เจ้าของรถยนต์ย่อมได้รับความเสียหายถ้ารถยนต์ของตนถูกชน เป็นต้น จะเห็นว่า ผู้เป็นเจ้าของหรือมีสิทธิหรือได้ประโยชน์จากทรัพย์สินหรือสิ่งใดย่อมเอาประกันทรัพย์สินหรือสิ่งนั้นไม่ได้

บุคคลผู้มีส่วนได้เสียในวัตถุ หรือเหตุที่เอาประกัน

- 1) กรณีการประกันทรัพย์สินและความรับผิดชอบ
  - 1.1 เจ้าของ
  - 1.2 ผู้ครอบครอง หรือผู้ดูแล หรือผู้พิทักษ์ทรัพย์สิน
  - 1.3 ผู้เป็นเจ้าของนี้
  - 1.4 ผู้มีสิทธิตามสัญญา
  - 1.5 ผู้มีความรับผิดชอบต่อบุคคลอื่นตามกฎหมาย
  - 1.6 ผู้ที่คาดว่าจะเป็นเจ้าของทรัพย์สินในอนาคต
- 2) กรณีประกันชีวิต
  - 2.1 ผู้เจ้าของชีวิตหรือร่างกายนั้น
  - 2.2 ผู้มีความสัมพันธ์ตามเลือดตามกฎหมายของชีวิตนั้น
  - 2.3 ผู้อยู่ในอุปการะ
  - 2.4 ผู้เป็นเจ้าของนี้
  - 2.5 บริษัทห้างร้านหรือนิติบุคคลอื่น ๆ อาจขอทำประกันชีวิตเจ้าหน้าที่ระดับสูง
  - 2.6 ผู้มีสิทธิตามสัญญา

ส่วนได้เสียในเหตุประกัน หมายถึง ส่วนได้เสียที่อาจเอาประกันภัยได้ กล่าวคือ ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีกรรมสิทธิ์ สิทธิ ประโยชน์ หรือความรับผิดชอบตามกฎหมายในวัตถุหรือเหตุ ที่เอาประกันภัยในขณะที่ทำสัญญาประกันภัย

สาระสำคัญของส่วนได้เสียในเหตุประกันภัยนั้น สามารถพิจารณาได้ดังนี้ คือ

- 1) จะต้อง มีกรรมสิทธิ์ สิทธิ ประโยชน์ หรือความรับผิดชอบตามกฎหมายซึ่งสามารถตีราคาเป็นเงินได้
- 2) กรรมสิทธิ์ สิทธิ หรือประโยชน์เหล่านั้นจะต้องมีอยู่เหนือตัวหนี้หรือความรับผิดชอบอันเป็นวัตถุที่เอาประกันภัย ในขณะที่ทำสัญญาประกันภัยนั้น
- 3) ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีความผูกพันกับวัตถุที่เอาประกัน ในกรณีที่จะเกิดความเสียหายกับเขาหากเอาประกันภัยนั้นเกิดวินาศภัย
- 4) ความผูกพันระหว่างผู้เอาประกันภัยกับวัตถุที่เอาประกันภัยนั้น จะต้องเป็นไปตามกฎหมาย<sup>36</sup>

ผู้รับประโยชน์ ตามมาตรา 863 กล่าวว่า “ผู้รับประโยชน์หมายความว่า บุคคลผู้พึงได้รับค่าสินไหมทดแทนหรือรับจำนวน เงินใช้ให้” อนึ่ง ผู้เอาประกันหรือผู้รับประโยชน์จะเป็นบุคคลเดียวกันก็ได้ในการปฏิบัติ ผู้รับประกันจะพิจารณา ผู้รับประโยชน์ ในกรมธรรม์ควรจะให้บุคคลต่าง ๆ ดังนี้

- 1) ผู้เอาประกัน
- 2) บิดามารดาของผู้เอาประกันภัย
- 3) ภรรยาหรือสามีของผู้เอาประกัน
- 4) บุตรของผู้เอาประกัน
- 5) เจ้าหนี้
- 6) บริษัทหรือห้างหุ้นส่วน
- 7) กองมรดกในกรณีที่ผู้เอาประกันมิได้ระบุว่าใครเป็นผู้รับประโยชน์ ดังมาตรา 897 “ถ้าผู้เอาประกันได้เอาประกันไว้โดยกำหนดว่า เมื่อตนถึงซึ่งความมรณะให้ใช้เงินแก่ทายาททั้งหลายของตน มิได้เจาะจงระบุหรือผู้หนึ่งผู้ใดได้ไซ้ จำนวนเงินอันจะพึงใช้นั้น ท่านให้พึงเอาเป็นทรัพย์สินแห่งกองมรดกของผู้เอาประกันซึ่งเจ้าหนี้จะเอาใช้หนี้ได้”

ในกรณีผู้รับประโยชน์นั้น กฎหมายมิได้ระบุว่าจะต้องเป็นผู้มีส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัยไว้จะเป็นใครก็ได้ ถ้าในข้อสัญญาหรือในเงื่อนไขไม่มีข้อจำกัดในเรื่องนี้ แต่อย่างไรก็

<sup>36</sup> สิทธิโชค ศรีเจริญ. (2529). ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย. หน้า 95.

ตาม ในความจริงแล้ว การที่บริษัทประกันภัยจะรับประกันภัยนั้น ผู้รับประกันภัยจะต้องมีส่วนได้เสียกับผู้เอาประกันภัย เพราะถ้าไม่มีส่วนได้เสียแล้ว ผู้รับประกันภัยอาจจะฆ่าผู้เอาประกันภัยเพื่อหวังเงินประกันภัยก็ได้<sup>37</sup>

สรุปได้ว่า ในการประกันภัยนั้น ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีส่วนได้เสียในวัตถุประสงค์หรือเหตุที่เอาประกันภัยนั้น ถ้าไม่มีส่วนได้เสียจะไม่มีผลบังคับตามกฎหมาย จะฟ้องร้องบังคับคดีไม่ได้

### 2.3.2 หลักสุจริตอย่างยิ่ง (Principle of Utmost Good Faith)

เนื่องจากสัญญาประกันภัยเป็นสัญญาที่มีค่าตอบแทนไม่เท่าเทียมกันกล่าวคือ ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ชำระเบี้ยประกันจำนวนหนึ่งเพื่อคุ้มครองวินาศภัยที่อาจเกิดทรัพย์สินของเขาและหากเกิดวินาศภัยดังที่รับประกันภัยไว้ ผู้รับประกันภัยจะต้องชำระค่าสินไหมทดแทนจำนวนมากกว่าเบี้ยประกันที่ตนได้รับจากผู้เอาประกันภัยหลายร้อยเท่า ปัญหาก็คือ เมื่อหนี้ต่างตอบแทนตามสัญญาประกันภัยนี้มีจำนวนไม่เท่าเทียมกัน หรือใกล้เคียงกันเช่นสัญญาชนิดอื่น การต่อรองเข้าทำสัญญาประกันภัยเพื่อให้เกิดความเท่าเทียมกันได้นั้นจะใช้วิธีเช่นสัญญาทั่วไปไม่ได้ เพราะในสัญญาทั่วไปคู่สัญญาไม่จำเป็นต้องเปิดเผยข้อความจริง หรือกล่าวถึงข้อความจริงที่คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งไม่ได้สอบถาม แต่ในสัญญาประกันเป็นสัญญาที่ต้องอาศัยเหตุการณ์ในอนาคตอันไม่แน่นอนมาเป็นปัจจัยในการกำหนดการชำระค่าสินไหมทดแทนของผู้รับประกันภัย เป็นสัญญาเพื่อการเสี่ยงภัยหรือเสี่ยงโชคที่ต้องอาศัยวิธีการกระจายการเสี่ยงภัยด้วยอัตราเบี้ยประกันภัยตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ซึ่งต้องมีข้อมูลในทางสถิติที่เกี่ยวกับการเกิดภัยและจำนวนของความเสียหายที่เกิดจากภัยชนิดนั้นในช่วงระยะเวลาหนึ่ง ๆ ซึ่งเป็นหลักในการคำนวณหาอัตราการเกิดวินาศภัยอันเป็นวิธีการกระจายการเสี่ยงภัยจากผู้เอาประกันภัยคนหนึ่งไปยังผู้เอาประกันภัยคนอื่นที่ร่วมเสี่ยงภัยชนิดเดียวกันภายใต้สิ่งแวดล้อมและพฤติกรรมที่คล้ายคลึงกัน และการที่ผู้รับประกันภัยจะพิจารณาข้อมูลเหล่านั้นเพื่อตัดสินใจเข้ารับเสี่ยงภัยหรือไม่หรือด้วยอัตราเบี้ยประกันภัยเท่าใดนั้น ย่อมขึ้นอยู่กับข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเสี่ยงภัยของผู้เอาประกันภัยซึ่งตามปกติแล้วผู้รับประกันภัยไม่สามารถทราบข้อมูลเหล่านั้นได้ว่าผู้เอาประกันภัยจะต้องเปิดเผยข้อความจริงที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมและพฤติกรรมอันเกี่ยวกับการเสี่ยงภัยของตนให้ผู้รับประกันภัยทราบโดยละเอียดเพื่อให้ผู้รับประกันภัยพิจารณาว่าภายใต้สิ่งแวดล้อมและพฤติกรรมของการเสี่ยงภัยเช่นว่านั้นผู้รับประกันภัยจะรับเสี่ยงภัยนั้นหรือไม่ ถ้ารับจะคิดเบี้ยประกันภัยเท่าใด

เพื่อการเข้าสู่ความเสมอภาคในการทำสัญญาประกันภัย ผู้ขอเอาประกันภัยซึ่งอยู่ในฐานะที่รู้ข้อความจริงอันเป็นสาระสำคัญในการเสี่ยงภัยของตน จึงมีหน้าที่จะต้องเปิดเผยข้อความ

<sup>37</sup> สากล ธนสัตยวิบูล. (2542). หลักการประกันภัย. หน้า 46-47.

จริงนั้นให้ผู้รับประกันภัยทราบ การเปิดเผยข้อความจริง (disclosure) และการไม่แถลงข้อความเท็จ (misrepresentation) นี้เป็นวิธีการอันสำคัญที่สุดที่จะทำให้ผู้รับประกันภัยสามารถกระจายการเสี่ยงภัยนั้นตามหลักการเฉลี่ย (law of average) ได้ หากข้อความจริงในการเสี่ยงภัยที่ผู้เอาประกันภัยเผชิญอยู่นั้นอยู่นอกเหนือเกณฑ์ที่จะกระจายการเสี่ยงภัยได้ผู้รับประกันภัยก็จะไม่รับประกันภัยรายนั้น แต่หากสิ่งนั้นอยู่ในเกณฑ์ที่จะรับประกันภัยได้แต่จะต้องกระจายการเสี่ยงภัยด้วยภาระอันหนักกว่าปกติ ผู้รับประกันภัยอาจจะรับประกันนั้นไว้ด้วยเบี้ยประกันภัยที่พอเหมาะกับการกระจายการเสี่ยงภัยที่หนักนั้นและอาจจะมีเงื่อนไขแห่งการรับรองเป็นพิเศษ (warranty) เป็นการป้องกันการเกิดวินาศภัย (loss prevention) ในสัญญาประกันภัยนั้นก็ได้

ตามหลักประกันภัยในข้อนี้กำหนดให้ผู้เอาประกันภัยต้องเปิดเผยข้อความจริงทั้งหมดคู่ประหนึ่งเป็นการเสียเปรียบผู้รับประกันภัยเพราะถ้าเปิดเผยข้อเท็จจริงมาก ๆ ผู้รับประกันภัยทราบเรื่องราวละเอียดแล้วอาจคิดเบี้ยประกันภัยสูงขึ้นก็ได้ แต่ความจริงแล้วไม่เป็นเช่นนั้นเสมอไปเพราะกรณีที่ผู้รับประกันภัยทราบข้อเท็จจริงโดยละเอียดชัดเจนแล้วอาจจะลดเบี้ยประกันภัยลงได้ เมื่อเห็นว่าสิ่งที่ตนจะรับเสี่ยงนั้นมีมูลเหตุหรือโอกาสของการเกิดภัยน้อยลง แต่การที่กำหนดให้ผู้เอาประกันภัยต้องเปิดเผยข้อความจริงโดยสุจริตอย่างยิ่งนั้นเนื่องจากข้อความจริงเหล่านั้นอยู่ในความรู้เห็นของผู้เอาประกันภัยแต่เพียงฝ่ายเดียว ผู้รับประกันภัยไม่สามารถล่วงรู้ไปถึงข้อความจริงอันเป็นวิธีการ สถานที่ตั้ง เหตุของการเกิดภัย โอกาสของการเกิดภัยและวิธีการป้องกันภัยนั้นแต่อย่างใด ฉะนั้นข้อความจริงซึ่งอาจจะได้จูงใจให้ผู้รับประกันภัยได้เรียกเบี้ยประกันภัยสูงขึ้นหรือบอกปิดไม่ยอมทำสัญญานั้นก็คือ ข้อความจริงตามความคิดเห็นของวิญญูชนฝ่ายผู้เอาประกันภัยจะคิดเห็นหรือไม่ว่าผู้เอาประกันภัยทั่ว ๆ ไปถือเป็นข้อสำคัญที่ต้องเปิดเผยถ้าวิญญูชนทั่วไปไม่คิดเห็นเช่นนี้ แม้ความจริงจะเป็นข้อสำคัญที่ผู้รับประกันภัยทั่วไปจะถือว่าเป็นข้อสำคัญก็ไม่ถือว่าเป็นข้อที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องเปิดเผย ไม่ถือตามความเห็นของผู้รับประกันภัยเป็นยุติ

ข้อความจริงที่ผู้เอาประกันภัยเปิดเผยให้ผู้รับประกันภัยทราบนี้เป็นข้อความจริงที่เกิดขึ้นและมีอยู่แล้ว แต่จะต้องอยู่ในความรู้เห็นของผู้เอาประกันภัยหรือไม่เช่นนั้นพิจารณาตามความคิดเห็นของวิญญูชนที่ผู้เอาประกันภัยทั่วไปในภาวะเช่นนั้นจะสามารถทราบข้อความจริงนั้นได้หรือไม่ และจะต้องเป็นข้อความจริง (matters of fact) เท่านั้น ไม่ใช่ข้อความเห็น (matters of opinion) ข้อความจริงที่เป็นสาระสำคัญในการทำสัญญาประกันภัยและถือได้ว่าอิทธิพลต่อการตัดสินใจของผู้รับประกันภัยนั้นน่าจะแยกพิจารณาได้ดังนี้คือ

1. ข้อความจริงที่จะเพิ่มการเสี่ยงภัยมากขึ้นกว่าปกติ เช่น บ้านที่ขอเอาประกันภัยนั้นอยู่ใกล้เคียงโรงงานแก๊สไวไฟ หรือสถานีจำหน่ายแก๊สไวไฟ

2. ข้อความจริงอันจำเป็นที่จะต้องอธิบายถึงความผิดปกติของการเสี่ยงภัยและถ้าไม่กล่าวถึงข้อความจริงนี้ ผู้รับประกันภัยจะเข้าใจว่ามีความเสี่ยงภัยตามปกติของทรัพย์สินนั้น เช่น บ้านอยู่อาศัยตามปกติจะไม่เก็บรักษาวัตถุอันตราย แต่ถ้าบ้านหลังที่ขอเอาประกันภัยจะมีโอกาสเก็บรักษาวัตถุอันตรายแม้เพียงครั้งคราว ผู้เอาประกันภัยจะต้องกล่าวถึงข้อความจริงนั้น

3. ข้อความจริงที่ชวนให้คิดถึงข้อน่าสงสัยบางประการในการขอเอาประกันภัยนั้น เช่น การขอเอาประกันภัยเกินมูลค่าของทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไปมาก (over insurance) หรือการเอาประกันภัยไว้หลายรายเกินมูลค่าของทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไปมาก (over double insurance)

4. ข้อความจริงที่ผู้เอาประกันภัยเคยเกี่ยวข้องหรือมีประสบการณ์ในการเกิดภัยเหล่านั้นมาก่อน เช่น เคยมีการเกิดภัยในลักษณะต่าง ๆ ในระหว่างสัญญาประกันภัยฉบับก่อน

กฎหมาย Common Law ของอังกฤษที่เกี่ยวกับการเปิดเผยข้อความจริงนี้มีกำเนิดมาจากการประกันภัยทางทะเล ผู้ขอเอาประกันภัยจะต้องบอกเล่าข้อความจริงทั้งปวงที่ตนทราบมาหรือควรจะได้ทราบมาตามปกติวิสัยของอาชีพให้แก่ผู้รับประกันภัยได้ทราบเพราะตามสภาพของการประกันภัยทางทะเลนั้นผู้รับประกันภัยย่อมไม่สามารถตรวจสอบความจริงทั้งปวงที่เกี่ยวกับการเสี่ยงภัยนั้นด้วยตนเองได้ การทำสัญญารับเสี่ยงภัยทางทะเลจึงเกิดขึ้นด้วยความเชื่อถือคำบอกกล่าวของผู้เอาประกันภัยเป็นสำคัญ หลักสุจริตอย่างยิ่งนี้ต่อมาใช้กับการประกันภัยทุกประเภทไม่เฉพาะกิจการประกันภัยทางทะเลเท่านั้น

มิกติของศาลอังกฤษในสมัยศตวรรษที่ 16 และถือว่าเป็นคดีที่ได้วางหลักสุจริตอย่างยิ่งไว้อย่างครบถ้วนเป็นมาตรฐานของสัญญาประกันภัยมาจนบัดนี้คือคดีระหว่าง Carter Boehm (1766) Lord Mansfield ซึ่งเป็น Chief Justice ของศาลสูงของประเทศอังกฤษในปี ค.ศ. 1756 และได้เป็น Master of The Roll ซึ่งถือว่าเป็นตำแหน่งที่มีเกียรติมากในตำแหน่งผู้พิพากษาศาลสูง ท่านผู้มีความสนใจในหลักเกณฑ์ของการประกันภัยทางทะเลซึ่งมีขึ้นในประเทศอังกฤษในขณะนั้นมากเมื่อคดีเกี่ยวกับ Marine Insurance มาสู่ศาลท่านจึงได้พิพากษาวางหลักเกณฑ์ในเรื่อง Utmost Good Faith ไว้ในคดีนั้นดังต่อไปนี้คือ

1. สัญญาประกันภัยเป็นสัญญาเสี่ยงภัยชนิดหนึ่ง ซึ่งต้องอาศัยข้อความจริงเฉพาะที่อยู่ ในความรู้เห็นของผู้เอาประกันภัยมาคำนวณความเปลี่ยนแปลงที่ไม่แน่นอนในอนาคต

2. ตามปกติแล้วผู้รับประกันภัยต้องเชื่อในคำบอกเล่าของผู้เอาประกันภัยว่าผู้เอาประกันภัยจะไม่ชักนำให้หลงเชื่อในเหตุการณ์ที่ไม่จริง ซึ่งจะทำให้การประมาณการเสี่ยงภัยผิดพลาด มิฉะนั้นสัญญานั้นตกเป็นโมฆะ

3. แม้การปิดบังอำพรางนั้นจะทำโดยสำคัญผิด ปราศจากความตั้งใจลวง แต่ในด้านของผู้รับประกันภัยแล้วย่อมถือว่าถูกลวงให้หลงผิดอยู่ตนเอง



4. การปกปิดข้อความจริงนั้นเป็นเหตุสำคัญที่ทำให้วินาศภัยที่เกิดขึ้นนั้นแตกต่างไปจากภัยที่ผู้รับประกันภัยเข้าใจและตกลงเข้ารับเสี่ยงภัยที่ผิดไปจากความเป็นจริง

5. หลักสุจริตอย่างยิ่งนี้ ห้ามมิให้ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งปกปิดข้อความจริงที่ตนได้ทราบมาเพื่อตั้งให้อีกฝ่ายหนึ่งเข้าต่อรองโดยไม่ทราบความจริง และด้วยความเข้าใจที่ตรงกันข้ามกับความเป็นจริง

ต่อมาในปี ค.ศ. 1880 Lord Blackburn ผู้พิพากษาซึ่งเคยให้คำจำกัดความของคำว่าส่วนได้ส่วนเสียในเหตุประกันภัยได้ตัดสินคดีระหว่าง Brownlie v Campbell (1880) วางหลักการเปิดเผยข้อความจริงตามสัญญาประกันภัยให้เป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยแต่เพียงฝ่ายเดียวดังนี้คือ

1. การที่ผู้เอาประกันภัยรู้ข้อความจริงในสถานการณ์ใดซึ่งอาจจะมีอิทธิพลกับความคิดเห็นของผู้รับประกันภัยที่จะพิจารณาว่าจะรับประกันภัยไว้หรือไม่ ถ้ารับจะคิดเบี้ยประกันภัยเท่าใด ผู้เอาประกันภัยต้องเปิดเผยสิ่งที่ตนรู้นั้น

2. เป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยที่จะต้องเปิดเผยสิ่งที่ตนรู้ การปกปิดข้อความจริงที่ตนรู้ทำให้สัญญาเป็นโมฆะ ไม่ว่าผู้เอาประกันภัยจะคิดว่าข้อความจริงนั้นเป็นสาระสำคัญหรือไม่

3. ผู้เอาประกันภัยจะเถียงว่าข้อความจริงนั้นไม่ใช่ข้อสาระสำคัญเป็นเรื่องเล็ก ๆ น้อย ๆ ไม่ได้ สาระสำคัญหรือไม่ ถ้าผู้เอาประกันภัยรู้ก็ต้องบอกความจริงทั้งนั้น จะเถียงว่าที่ไม่บอกนั้นเพราะข้อความจริงนั้นไม่ใช่ข้อสาระสำคัญไม่ได้

มีข้อสังเกตในคำพิพากษาสองคดีนี้ดังต่อไปนี้คือ

1. ในคดีแรกถือว่าการปกปิดข้อความจริงทำให้สัญญาประกันภัยเป็นโมฆะ แต่เมื่อเวลาผ่านไป ธุรกิจประกันภัยเป็นกิจการค้าที่ผู้รับประกันภัยได้พัฒนาการประกันภัยได้ดียิ่งขึ้น จึงควรให้อยู่ในดุลพินิจของผู้รับประกันภัยว่าในการปกปิดข้อความจริงดังกล่าวนั้น ผู้รับประกันภัยหลงผิดจนไม่สามารถจะผูกพันตามสัญญาต่อไปหรือไม่ ถ้าถึงขนาดนั้นก็ต้องบอกกล่าวสัญญาประกันภัยให้เป็นโมฆะ แต่ถ้าพอจะรับประกันภัยต่อไปได้สัญญาประกันภัยนั้นก็ยังมีผลสมบูรณ์ต่อไป

2. หลักสุจริตอย่างยิ่งในสัญญาประกันภัยนั้นจะต้องมีทั้งผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัย แต่เฉพาะในการเปิดเผยของความจริงนั้นให้เป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยเพียงผู้เดียว

3. การปกปิดข้อความจริงอันจะทำให้สัญญาประกันภัยเสียไปนั้น ในหลักกฎหมายอังกฤษมองทางด้านผู้รับประกันภัยว่ารับประกันภัยโดยหลงผิดในข้อความจริงหรือไม่ แม้การปกปิดข้อความจริงนั้นกระทำด้วยการสำคัญผิด หรือไม่มีเจตนาหลง สัญญาประกันภัยก็เสียไปได้

4. การวินิจฉัยว่าข้อความจริงนั้นเป็นสาระสำคัญหรือไม่นั้น ผู้เอาประกันภัยไม่ใช่ผู้วินิจฉัยจะเอาความคิดเห็นของผู้เอาประกันภัยนั้นเพียงคนเดียวเป็นหลักวินิจฉัยไม่ได้แต่ต้อง

เอาความคิดเห็นของวิญญูชนในฐานะผู้เอาประกันภัยทั่วไปว่าเขาเหล่านั้นเห็นว่าข้อความจริงนั้นเป็นข้อสาระสำคัญหรือไม่

กฎหมายจารีตประเพณีของสหรัฐอเมริกาได้มีการปรับปรุงแก้ไขหลักกฎหมายจารีตประเพณีของอังกฤษหลายประการ ที่สำคัญได้แก่กรณีที่ผู้รับประกันภัยจะปฏิเสธความรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัยได้ ผู้รับประกันภัยจะต้องพิสูจน์ได้ว่าผู้เอาประกันภัยได้ทราบข้อความจริงโดยถ่องแท้และทราบว่าข้อความจริงนั้นเป็นสาระสำคัญและจะต้องเข้าใจว่าผู้รับประกันภัยไม่ทราบความจริงนั้น อย่างไรก็ตามการประกันภัยทางทะเลศาลอเมริกันยังคงใช้หลักนี้อย่างเคร่งครัดเช่นเดียวกับศาลอังกฤษ

การเปิดเผยข้อความจริงในหลักสุจริตอย่างยิ่งนี้ปัจจุบันใช้เป็นหลักของสัญญาประกันภัยในทุกประเทศที่มีกิจการประกันภัยและมีกฎหมายประกันภัย ซึ่งพอจะแบ่งชนิดของการเปิดเผยข้อความจริงได้ดังนี้คือ

1. การเปิดเผยข้อความจริง (disclosure) หมายถึง การเปิดเผยข้อความจริงที่อยู่ในความรู้เห็นของผู้เอาประกันภัย ทั้งที่เป็นข้อรู้เห็น โดยแท้ (actual knowledge) และข้อที่น่าจะรู้เห็น (presumed knowledge) อันเป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยจะต้องเปิดเผยโดยผู้รับประกันภัยไม่ต้องสอบถาม การที่ผู้เอาประกันภัยไม่เปิดเผยข้อความจริงโดยคิดไปว่าเป็นข้อความจริงที่ไม่เป็นสาระสำคัญนั้น ตามหลักข้อนี้ไม่ถือความคิดเห็นของผู้เอาประกันคนใดคนหนึ่งมาเป็นข้อวินิจฉัย แต่จะต้องเอาความคิดเห็นของผู้เอาประกันทั่ว ๆ ไปมาเป็นข้อวินิจฉัยว่าข้อความจริงนั้นเป็นข้อสาระสำคัญอันเป็นความเปิดเผยหรือไม่ การไม่เปิดเผยข้อความจริง (non-disclosure) นี้ในบางกรณีเรียกว่าเป็นการปกปิดข้อความจริง (concealment) แต่ในการตีความนั้น กรณีจะถือว่าเป็นการปกปิดข้อความจริงต่อเมื่อผู้เอาประกันภัยมีเจตนาปกปิดข้อความจริงนั้นไว้ไม่ให้ผู้รับประกันภัยทราบ แต่การไม่เปิดเผยข้อความจริง (non-disclosure) นั้นแม้ไม่จงใจปกปิด แต่การที่ผู้เอาประกันภัยมิได้เปิดเผยข้อความจริงตามหน้าที่ของตน ซึ่งอาจจะเป็นการประมาทเลินเล่อบกพร่องในหน้าที่หรือรู้เท่าไม่ถึงการณ์ก็ถือว่าเป็นการไม่เปิดเผยข้อความจริงซึ่งมีผลทำให้สัญญาประกันภัยตกเป็นโมฆะได้เช่นเดียวกับการปกปิดข้อความจริง (concealment)

2. การแถลงข้อความเท็จ (misrepresentation) หมายถึง การกล่าวข้อความจริงใด ๆ ของผู้เอาประกันภัยในขณะที่ขอทำสัญญาประกันภัยเป็นความเท็จ ไม่ว่าข้อความนั้นผู้เอาประกันภัยจะกล่าวขึ้นเองหรือกล่าวเนื่องจากการตอบคำถามของผู้รับประกันภัยในขณะที่ทำสัญญาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยจะต้องกล่าวข้อความจริงทั้งหมด การแถลงข้อความเท็จนี้อาจเกิดขึ้นโดยคำพูดเจรจาต่อรองในการทำสัญญาประกันภัยซึ่งเป็นการพูดโต้ตอบกันต่อหน้าหรือทางโทรศัพท์เอกสารโต้ตอบ หรือข้อความที่กรอกลงในแบบคำขอเอาประกันภัย (application form) การแถลงข้อความ

เรื่องนี้อาจมีข้อแตกต่างกับการไม่เปิดเผยข้อความจริง (non-disclosure) และการปกปิดข้อความจริง (concealment) คือข้อความจริงที่ผู้เอาประกันภัยแถลงตามข้อนี้อาจไม่ใช่ข้อความจริงที่ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่จะต้องเปิดเผยตามข้อ 1 แต่เมื่อผู้รับประกันภัยมีความประสงค์จะทราบผู้เอาประกันภัยจะต้องตอบข้อความเหล่านั้นตามความจริงทั้งหมด การแถลงถึงความเชื่อ (believe) หรือความเห็น (opinion) ที่ผิดไปจากความจริงตามปกติไม่ถือว่าเป็นการแถลงข้อความเท็จ ผู้เอาประกันภัยจะถือว่าข้อความจริงเหล่านั้นไม่ใช่ข้อสาระสำคัญที่จะต้องเปิดเผยตามหน้าที่ จึงกล่าวไปโดยผิดความจริงบ้าง หรือกล่าวเป็นความเท็จทั้งหมดนั้นย่อมทำให้สัญญาประกันภัยตกเป็นโมฆียะ

3. การรับรอง (warranties) หมายถึง ผู้เอาประกันภัยให้คำรับรองต่อผู้รับประกันภัยในขณะขอเอาประกันภัยว่าเมื่อสัญญาประกันภัยได้ทำขึ้นแล้วผู้เอาประกันภัยจะต้องกระทำการอันใดอันหนึ่งหรือไม่กระทำการอันใดอันหนึ่งเพื่อประโยชน์ในการเสี่ยงภัยของผู้รับประกันภัย หรือจะให้มีการปฏิบัติตามข้อกำหนดใดโดยเฉพาะเพื่อการนั้นเป็นพิเศษหรือรับรองว่าข้อเท็จจริงเป็นไปตามสภาพการณ์ที่กำหนดในสัญญาประกันภัย หรือไม่มีสภาพการณ์ดังที่กำหนดไว้ในสัญญาประกันภัย เช่น ผู้เอาประกันภัยจะไม่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิงไว้ในอาคารที่เอาประกันภัย หรือผู้เอาประกันภัยจะต้องมีอุปกรณ์ดับเพลิงที่ใช้การได้ตลอดเวลาติดตั้งอยู่ในอาคารที่เอาประกันภัย ตลอดระยะเวลาของสัญญาประกันภัย หรือสินค้าที่จะเก็บรักษาไว้ในอาคารที่เอาประกันภัยนั้นจะต้องไม่ใช่สินค้าที่สามารถลุกไหม้ได้เองดังที่กำหนดไว้ในคำรับรอง เป็นต้น คำรับรองในสัญญาประกันภัยอาจกล่าวได้ว่าเป็นรากฐานสำคัญของเงื่อนไขในสัญญาประกันภัยซึ่งตามปกติจะปรากฏคำรับรองเป็นลายลักษณ์อักษรไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งเรียกว่า การรับรองโดยชัดแจ้ง (express warranties) การปฏิบัติผิดคำรับรองมีผลเท่ากับการปฏิบัติผิดเงื่อนไขอันเป็นสาระสำคัญของสัญญาประกันภัย ผู้รับประกันภัยมีสิทธิปฏิเสธความรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัยได้ แต่อย่างไรก็ตามมีการรับรองที่ไม่ปรากฏเป็นลายลักษณ์อักษรในกรมธรรม์ประกันภัยเรียกว่า การรับรองโดยปริยาย (implied warranties) ซึ่งเป็นคำรับรองที่ใช้ในการประกันภัยชนิดนั้นโดยทั่วไป เช่น ในการประกันภัยการขนส่งทางทะเลนั้นผู้เอาประกันภัยย่อมให้คำรับรองว่า สินค้าที่จะบรรทุกไปในเรือเดินทะเลซึ่งมีสภาพที่สามารถแล่นไปในทะเลได้โดยปลอดภัย (seaworthy)

หลักสุจริตอย่างยิ่งนี้เป็นหลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติในสัญญาประกันภัย ซึ่งผู้เอาประกันภัยทุกชนิดในทุกประเภทจะต้องปฏิบัติตามในขณะขอเอาประกันภัยจนกระทั่งสัญญาประกันภัยนั้นเกิดเป็นผลสำเร็จใช้บังคับได้ตามกฎหมาย และเมื่อสัญญาประกันภัยเกิดขึ้นแล้วยังต้องใช้หลักสุจริตอย่างยิ่งนี้บังคับในการปฏิบัติตามสัญญาประกันภัยนั้นต่อไปอีกหลายกรณี จนกว่าสัญญาประกันภัยจะสิ้นสุดลง

ผู้ศึกษาพบว่าในกฎหมายไทยได้กล่าวถึงหลักความสุจริตไว้ในประมวลแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 865 กล่าวไว้ว่า “ถ้าในเวลาทำสัญญาประกันกัน ผู้เอาประกันกันก็ดีหรือกรณีประกันกันชีวิตบุคคลอันการใช้เงิน ย่อมอาศัยการทรงชีพหรือมรณะของเขานั้นก็ดี รู้อยู่แล้วจะเว้นเสียไม่เปิดเผยข้อความจริง ซึ่งอาจจะได้จะได้ใจผู้รับประกันกัน ให้เรียกร้อยประกันกันสูงขึ้นอีก หรือให้บอกปิดไม่ยอมทำสัญญาหรือว่ารู้อยู่แล้ว แลลงข้อความนั้นเป็นเท็จไซ้ร้ท่านว่าสัญญานั้นเป็นโมฆียะ”

หลักความสุจริตของคู่สัญญา หมายถึง คู่สัญญาทั้งสองฝ่าย คือ ผู้เอาประกันกัน และผู้รับประกันกันจะต้องมีความสุจริตในการทำสัญญาต่อกัน เพราะในการประกันกัน โดยเฉพาะการประกันกันทางทะเล ผู้เอาประกันกันอยู่ห่างไกลและมิได้เห็นเรือหรือสินค้าที่มีการเอาประกันกันก็คุ้มครองจึงต้องอาศัยความเชื่อถือต่อกันในการทำสัญญา ดังนั้น ข้อกำหนดเรื่องความสุจริตของคู่สัญญาจึงเป็นหลักสำคัญอย่างยิ่ง<sup>38</sup>

หลักความสุจริตนี้กฎหมายจะบัญญัติไว้ดังนี้

(1) ผู้เอาประกันกัน จะต้องแถลงข้อความอันเป็นจริงทุกอย่างให้ผู้รับประกันกันหรือตัวแทนเขาทราบ ถ้าแถลงข้อความอันเป็นเท็จสัญญาจะเป็นโมฆียะไป นอกจากนี้การที่ผู้เอาประกันกันรู้อยู่แล้วจะเว้นเสียไม่เปิดเผยข้อความจริงที่จะเป็นเหตุให้ผู้รับประกันกันไม่รับประกัน หรืออาจรับแต่เรียกเบี้ยประกันสูงสัญญาที่เป็น โมฆียะเหมือนกัน

(2) ผู้รับประกันกัน มีหน้าที่ต้องใช้ความระมัดระวังตามปกติวิญญูชน เรื่องที่ควรจะรู้ถึงข้อความอันเป็นเท็จหรือไม่ด้วยถ้ารู้แล้วรับประกันไปสัญญาก็สมบูรณ์ หรือถ้าไม่รู้แต่ น่าจะได้รู้ถ้าระมัดระวังบ้างสัญญาก็สมบูรณ์จะอ้างว่า ผู้เอาประกันกันแถลงเท็จมาอ้างให้พ้นความรับผิดชอบไม่ได้

สาระสำคัญที่ถือว่าปฏิบัติตามหลักความสุจริตของคู่สัญญา<sup>39</sup> ได้แก่

1) การเปิดเผยข้อความจริง (disclosure) หมายถึง การเปิดเผยข้อความจริงที่ผู้เอาประกันกันแจ้งให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง คือผู้รับประกันกันหรือตัวแทนของผู้รับประกัน การปกปิดข้อความจริง (concealment) จะมีผล ทำให้สัญญาตกเป็นโมฆียะ ผู้รับประกันกันสามารถบอกล้างสัญญาได้

<sup>38</sup> สาทล ธนสัตยาวิบูล. (2542). หลักการประกันกัน. หน้า 46-47.

<sup>39</sup> คู่มือวิชาการประกันกัน. (2539). การประกันกันรถยนต์. คณะอนุกรรมการประกันกันยานยนต์ สมาคมประกันวินาศภัย.

2) การไม่แถลงข้อความเท็จ (non - misrepresentation) หมายถึง การกล่าวข้อความจริงใด ๆ ของผู้เอาประกันภัยในขณะที่ขอทำสัญญาประกันภัยเป็นความเท็จ โดยจริงแล้ว ข้อความที่ต้องแถลง คือ ข้อความซึ่งอาจจะจูงใจผู้รับประกันให้เรียกเบี้ยประกันสูงขึ้น หรือให้บอกปิดไม่ยอมทำ สัญญา ทั้งต้องเป็น ข้อความที่ผู้มีหน้าที่ต้องแถลงให้รู้ความจริงอยู่แล้ว ดังนั้น การที่ผู้เอาประกันภัยตอบข้อซักถามของบริษัทประกันภัย ในขณะที่ขอทำสัญญาไม่ตรงกับความจริง ซึ่งจะกระทำด้วยวาจาหรือลายลักษณ์อักษรก็ตาม ก็อาจจะทำให้สัญญาตกเป็นโมฆะเช่นกัน

3) การปฏิบัติตามคำสัญญา (warranty) หมายถึง การที่ผู้เอาประกันได้ให้คำรับรองต่อผู้รับประกันภัยในขณะที่ขอเอาประกันภัยว่าจะทำการอันใดอันหนึ่ง หรือไม่ทำการอันใดอันหนึ่ง เพื่อประโยชน์ในความเสียหายของผู้รับประกันภัย เช่น คำรับรองที่ผู้เอาประกันจะไม่นำน้ำมันเชื้อเพลิงไว้ในอาคารที่เอาประกันภัย หรือจะต้องมีอุปกรณ์ดับเพลิงที่ใช้ติดตั้งอยู่ในอาคารที่เอาประกันภัย เป็นต้น

สรุปได้ว่า ในการสัญญาประกันภัย ทั้งฝ่ายผู้เอาประกันและผู้รับประกันภัยจะต้องอาศัยหลักความสุจริตใจต่อกัน ฝ่ายผู้รับประกันภัยจะต้องมีความสุจริตใจในการให้ความคุ้มครอง ส่วนฝ่ายผู้เอาประกันจะต้องเปิดเผยข้อความเป็นจริง ไม่ใช่แถลงข้อความเท็จ เพราะถ้าไม่เช่นนั้นแล้ว สัญญาที่ทำจะถือเป็นโมฆะ ผู้รับประกันภัยมีสิทธิบอกล้างสัญญาได้

### 2.3.3 หลักการใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริง (Principle of Indemnity)

สัญญาประกันภัยเป็นสัญญาที่อาศัยเหตุการณ์ในอนาคตอันไม่แน่นอนมาเป็นปัจจัยในการชำระหนี้ของฝ่ายผู้รับประกันภัย (aleatory contract) กล่าวคือ ผู้รับประกันภัยตกลงจะใช้สินไหมทดแทนให้ในกรณีที่เกิดวินาศภัยหากมีขึ้นในอนาคตดังได้ระบุไว้ในสัญญา มีลักษณะเป็นหนี้ต่างตอบแทนที่มีเงื่อนไขในอนาคตอันไม่แน่นอน จึงอาจกล่าวได้ว่าสัญญาประกันภัยเป็นสัญญาเพื่อการเสี่ยงโชคชนิดหนึ่ง แต่เนื่องจากสัญญาประกันวินาศภัยเป็นสัญญาที่มีหลักการชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริงเป็นข้อกำหนดมิให้ผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประกันภัยได้รับกำไรจากการเกิดวินาศภัยตามสัญญาอันจะเป็นเหตุผลที่ชักจูงให้มีการเกิดภัยโดยเจตนาเพื่อหวังจะได้รับผลประโยชน์จากวินาศภัยนั้น (moral hazard) สัญญาประกันภัยจึงเป็นประโยชน์ต่อสังคมด้วยหลักการชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริงนี้ และถือว่าด้วยหลักข้อนี้ทำให้สัญญาประกันวินาศภัยแตกต่างกับการพนันขึ้นต่อด้วยเหตุผลดังต่อไปนี้คือ

1. การพนันขึ้นต่อจะจ่ายเงินเป็นกำไรเมื่อได้ชนะพนันตามจำนวนที่ตกลงกันไว้ แต่การประกันภัยเป็นการจ่ายสินไหมทดแทนความเสียหายทั้งหมดที่ผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประกันภัยได้รับอันเนื่องมาจากวินาศภัยตามความเสียหายที่แท้จริง ไม่มีส่วนที่เป็นกำไรแต่อย่างใด

2. การพนันชั้นต่อจะจ่ายเงินให้กับผู้ใดที่เข้าเล่นการพนันนั้น แต่การประกันภัยเป็นการจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้มีส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัยได้รับความเสียหายในขณะที่เกิดวินาศภัยเท่านั้น ผู้เอาประกันภัยที่ไม่มีส่วนได้เสียในขณะที่เกิดวินาศภัย แม้จะเป็นคู่สัญญาประกันภัยที่มีผลบังคับได้ตามกฎหมายก็ไม่มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยเพราะเขาไม่ได้รับความเสียหายจากวินาศภัยนั้น

3. การพนันชั้นต่อผู้เข้าเล่นไม่สามารถทราบล่วงหน้าว่าฝ่ายใดจะชนะหรือแพ้ ผู้ชนะย่อมได้รับเงินเป็นกำไร ผู้แพ้ย่อมสูญเสียเงินไปในการเล่นการพนัน แต่การประกันภัยนั้นผู้เอาประกันที่ชำระเบี้ยประกันภัยให้ผู้รับประกันภัยไปนั้นสามารถทราบได้ว่า หากเกิดวินาศภัยในอนาคตคงที่ได้กำหนดไว้ในสัญญาขึ้น คนจะได้รับค่าสินไหมทดแทนเท่ากับจำนวนความเสียหายที่แท้จริง เสมือนหนึ่งไม่มีวินาศภัยเกิดขึ้นกับคนเลย

ในปี ค.ศ. 1883 Lord Justice Brett ได้วินิจฉัยคดีระหว่าง Castillain กับ Preston โดยได้วางหลักการชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริงตามสัญญาประกันภัยไว้อย่างชัดเจนว่า “ศาลมีความเห็นว่า ด้วยมูลฐานของกฎทุกชนิดที่จะนำมาใช้กับกฎหมายประกันภัยในที่นี้ เช่น สัญญาประกันภัย การขนส่งทางทะเล หรือการประกันอสังหาริมทรัพย์เป็นสัญญาเพื่อการชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริง และเพื่อความเสียหายที่แท้จริงเท่านั้น สัญญานี้มีความหมายที่เป็นหลักประกันว่าในกรณีที่เกิดความเสียหายตามกรรมธรรม์ประกันภัยขึ้นแล้ว จะต้องมีการชดใช้ค่าเสียหายเต็มจำนวนที่ได้รับจากวินาศภัยนั้น และจะต้องไม่เกินไปกว่าความเสียหายที่แท้จริง สิ่งนี้คือหลักพื้นฐานของการประกันภัย” ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าคำพิพากษาในคดีนี้เป็นกรวางหลักเกณฑ์อันสำคัญของสัญญาประกันภัยในระบบกฎหมาย Common Law ของอังกฤษมาจนปัจจุบันนี้ และไม่เพียงแต่จะใช้ในกฎหมายของอังกฤษเท่านั้น บรรดาประเทศที่มีกฎหมายประกันภัยใช้บังคับต่างนำหลักเกณฑ์ในข้อนี้ใช้บังคับในกฎหมายประกันภัยของตน

การชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริงนี้ยึดหลักปฏิบัติเพื่อให้ผู้เอาประกันภัยกลับคืนสู่สถานะเดิมเหมือนเมื่อก่อนเกิดวินาศภัยโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะกระทำได้ โดยมีวิธีการดังต่อไปนี้คือ

(1) การจ่ายเป็นตัวเงิน (Cash Payments) วิธีการจ่ายค่าสินไหมทดแทนเป็นตัวเงิน เป็นวิธีที่นิยมใช้กันแพร่หลายมาก เพราะความเสียหายที่แท้จริงส่วนมากถูกประมาณราคาไว้เป็นตัวเงิน การชำระค่าเสียหายด้วยวิธีนี้เป็นวิธีที่ง่ายที่สุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสัญญาประกันภัยค่าจุน (Liability Insurance) ผู้รับประกันภัยจะต้องชำระค่าค่าสินไหมทดแทนให้กับบุคคลภายนอกผู้ต้องเสียหาย อันเนื่องมาจากการกระทำผิดของผู้เอาประกันภัยนั้น ผู้รับประกันภัยจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนเป็นตัวเงินให้กับบุคคลภายนอกรับไปเพื่อทดแทนความเสียหายที่เขาได้รับอันเนื่องมาจากวินาศภัยนั้นเสมอ

(2) การซ่อมแซม (Repair) วิธีนี้ใช้สำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สินที่เอาประกันภัยเพียงบางส่วนและอยู่ในวิสัยที่จะซ่อมแซมให้กลับคืนสภาพเดิมได้ เช่น ในการประกันอุบัติเหตุเกี่ยวกับรถยนต์ ผู้รับประกันภัยอาจซ่อมแซมรถยนต์ที่เสียหายนั้นหรือจ้างบุคคลอื่นให้ซ่อมแซมรถยนต์ให้กลับคืนสภาพเดิม เมื่อผู้เอาประกันภัยหรือบุคคลภายนอกผู้ต้องเสียหายเนื่องจากวินาศภัยนั้นได้รับรถยนต์ในสภาพที่ซ่อมแซมเรียบร้อยแล้วก็ถือว่าผู้รับประกันภัยได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนให้ตามสัญญาประกันภัยแล้ว

(3) การหาของแทน (Replacement) การจ่ายค่าสินไหมทดแทนด้วยวิธีนี้จะทำกันในกรณีที่มีการตกลงกันไว้เป็นพิเศษ เป็นเงื่อนไขในสัญญาประกันภัยซึ่งเรียกว่า Replacement Clause เมื่อเกิดวินาศภัยกับทรัพย์สินที่เอาประกันภัยแล้ว ผู้รับประกันภัยจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ด้วยวิธีการหาสิ่งที่เป็นชนิด ประเภท และคุณภาพเดียวกับทรัพย์สินที่เอาประกันภัยทดแทนให้ โดยจะไม่จ่ายเป็นตัวแทนเงินให้ผู้เอาประกันภัยไปหาซื้อเอง หรือจะไม่ซ่อมแซมให้เพราะทรัพย์สินที่เอาประกันภัยชนิดนั้นอาจเป็นทรัพย์สินที่โดยสภาพและปกติในการใช้สอยไม่สามารถซ่อมแซมให้กลับคืนสภาพเดิมได้หรือผู้รับประกันภัยกับผู้เอาประกันภัยอาจตกลงกันภายหลังเกิดวินาศภัยให้ผู้รับประกันภัยหาสิ่งที่มีสภาพอย่างเดียวกับทรัพย์สินที่เอาประกันภัยมาเปลี่ยนของเดิมที่เสียหายได้ เช่น รถยนต์ที่ใหม่มากได้รับอุบัติเหตุเสียหายหมดทั้งคัน เช่นนี้ผู้รับประกันภัยอาจหารถที่มีชนิด ประเภท ขนาด และคุณภาพเดียวกันมาชดใช้ให้ได้

(4) การกลับคืนสภาพเดิม (Reinstatement) การจ่ายค่าสินไหมทดแทนด้วยวิธีนี้เป็น การทำให้ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยกลับคืนสู่สภาพเดิมเหมือนก่อนการเกิดวินาศภัย ซึ่งไม่สามารถกระทำได้โดยวิธีซ่อมแซมหรือหาของแทน และเป็นกรณีที่ผู้รับประกันภัยมีความรับผิดชอบเงื่อนไขของสัญญาประกันภัยเป็นพิเศษให้ดำเนินการให้ผู้เอาประกันภัยได้กลับคืนสู่สภาพเดิมเหมือนก่อนการเกิดวินาศภัย เช่น โรงงานถูกไฟไหม้หรือระเบิดเสียหายไปทั้งหมด ผู้รับประกันภัยจะต้องก่อสร้างโรงงานนั้นขึ้นใหม่เพื่อให้โรงงานนั้นสามารถใช้อุปกรณ์ได้เหมือนเดิม

กรมธรรม์ประกันภัยบางชนิด เช่น กรมธรรม์ประกันภัยการขนส่งทางทะเล ซึ่งมีผลคุ้มครองวินาศภัยทุกชนิดอันจะเกิดขึ้นระหว่างการขนส่งสินค้าจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่งนั้นส่วนมากจะเป็นกรมธรรม์ชนิดกำหนดค่า (valued policies) กรมธรรม์ชนิดนี้มีเงื่อนไขในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนไว้เป็นจำนวนเงินแน่นอนตามราคาของสินค้าที่เอาประกันภัย ซึ่งรวมค่าระวางขนส่งและค่าใช้จ่ายในการขนส่งอื่น ๆ เช่น ค่าหีบห่อ หรือค่าเบี้ยประกันภัย เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นกับสินค้าที่เอาประกันภัยนั้นทั้งหมด (total loss) ไม่ว่าความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นในประเทศใดในระหว่างการขนส่งทางทะเลนั้น ผู้รับประกันภัยจะต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามมูลค่าของสินค้าที่ได้กำหนดไว้ในกรมธรรม์กำหนดค่า (valued policies) นั้น แต่ถ้ามีการเสียหายแต่

เพียงบางส่วน (partial loss) ผู้รับประกันภัยก็มีหน้าที่จ่ายค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่แท้จริงเฉพาะในส่วนที่ได้รับ ความเสียหายเช่นเดียวกับกรมธรรม์ทั่วไปที่ไม่กำหนดค่า (unvalued policies)

ผู้ศึกษาพบว่า ตามกฎหมายไทยได้บัญญัติในเรื่องหลักของการชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริงไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 877 ระบุว่า “ผู้รับประกันภัยจะต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวต่อไปนี้คือ

- 1) เพื่อจำนวนวินาศภัยอันแท้จริง
- 2) เพื่อความบอบสลายอันเกิดแก่ทรัพย์สินซึ่งได้เอาประกันภัยไว้เพราะได้จัดการตามสมควรเพื่อป้องกันวินาศภัย
- 3) เพื่อบรรดาค่าใช้จ่ายอันสมควร ซึ่งได้เสียไปเพื่อรักษาทรัพย์สินซึ่งเอาประกันภัยไว้ นั้นมิให้วินาศ ท่านห้ามมิให้คิดค่าสินไหมทดแทนเกินไปกว่าจำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัยไว้”

สัญญาประกันชีวิตและสัญญาประกันวินาศภัย จะมีลักษณะแตกต่างกันในเรื่องการชดใช้ค่าเสียหาย เพราะสัญญาประกันชีวิต เป็นสัญญาที่กำหนดจำนวนเงินไว้แน่นอน (value contract) ดังนั้น เมื่อผู้เอาประกันภัยประสบภัยขึ้นตามสัญญาประกันชีวิต ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิเรียกร้องเต็มจำนวนเงินที่เอาประกันภัยไว้ ส่วนสัญญาประกันวินาศภัย เป็นสัญญาที่กำหนดชดใช้ค่าเสียหายตามความจริง (indemnity contract) กล่าวคือ เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นอันเป็นผลโดยตรงจากภัยที่ได้ทำประกันภัยไว้บริษัทประกันภัยจะชดใช้ค่าเสียหายให้ตามความเป็นจริงจุดประสงค์ของหลักนี้ก็เพื่อไม่ให้ผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประโยชน์ได้กำไรจากการประกันวินาศภัยนั่นเอง<sup>40</sup>

การกำหนดการชดใช้ค่าเสียหายผู้รับประกันจะต้องจ่าย

- 1) จ่ายตามความเสียหายจริง (actual loss)
- 2) จำนวนเงินนั้นต้องไม่เกินราคาที่แท้จริงของทรัพย์สินนั้น คือราคาของทรัพย์สิน ณ วันที่ทำประกันภัย นั้นเอง

ลักษณะค่าเสียหายที่จะชดใช้มีอยู่ 3 ประการคือ

- 1) จ่ายเป็นเงินสด (cash payment) เป็นวิธีที่ง่ายที่สุด และก่อให้เกิดสภาพคล่อง
- 2) จัดการซ่อมแซมให้กลับคืนสภาพเดิม (repair) โดยผู้รับประกันภัยเป็นผู้ออกค่าใช้จ่าย
- 3) จัดนำสิ่งของเช่นเดียวกันให้ใหม่ (replacement) ในกรณีที่ซ่อมแซมไม่ได้

<sup>40</sup> สากล ธนสัตยาวิบูล. (2542). หลักการประกันภัย. หน้า 56.



หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน อาจกล่าวได้โดยสรุปว่า ภายหลังจากที่เกิดความเสียหายต่อวัตถุที่เอาประกันซึ่งเกิดจากภัยที่ตกลงกันไว้ในสัญญาประกันภัย บริษัทประกันภัยต้องชดใช้เงินค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้มีสิทธิที่จะได้รับเงินจำนวนดังกล่าว ตามความเสียหายที่เกิดขึ้นเอง แต่ไม่เกินจำนวนเงินที่ตกลงเอาประกันแล้วแต่จำนวนใดต่ำสุด บริษัทประกันภัยจะจ่ายจำนวนนั้นให้เพื่อมิให้เป็นการแสวงหากำไรจากการประกันภัย แม้ผู้เอาประกันภัยจะทำประกันภัยไว้ในจำนวนเงินมากเท่าใดก็ตาม

การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวข้างต้นเป็นทางด้านประกันวินาศภัย ทั้งนี้ยกเว้นทางด้านประกันชีวิต รวมทั้งการประกันภัยที่เกี่ยวกับการสูญเสียอวัยวะหรือร่างกาย เพราะการประกันชีวิตมิใช่สัญญาชดใช้ค่าเสียหาย (contract of indemnity) หากแต่ถือว่าเป็นสัญญาประเภทกำหนดวงเงินไว้แน่นอน (value contract) ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### 1) หลักเกณฑ์และจำนวนของความเสียหาย

การประเมินค่าความเสียหายที่แท้จริงที่เกิดขึ้นจากภัยที่บริษัทประกันภัยตกลงคุ้มครองตามสัญญาประกันภัยนั้น ว่าเป็นจำนวนค่าความเสียหายเท่าใดที่ผู้เอาประกันภัยควรจะได้รับเป็นเรื่องที่ยุ้งยากและเป็นปัญหาใหม่ของธุรกิจประกันภัย เช่น ถ้าเอาประกันไฟบ้านไว้ หากเกิดไฟไหม้บ้านหมดไปทั้งหลังก็ไม่มีปัญหาอะไร บริษัทประกันภัยต้องจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนเต็ม 100% ของจำนวนทุนที่ตกลงเอาประกันภัยไว้ แต่ถ้าไฟไหม้เสียหายบางส่วน เช่น ไฟไหม้ไปเฉพาะห้องครัวปัญหาการตีราคาเสียหายก็เกิดขึ้น ผู้เป็นเจ้าของบ้านที่ทำประกันภัยก็อยากได้เงินชดใช้จำนวนมากๆ แต่บริษัทประกันภัยก็อยากจ่ายน้อย ต้องมีการต่อรองกันอยู่เสมอเมื่อเกิดความเสียหายขึ้น หรือ กรณีการประกันภัยรถยนต์ ถ้ารถยนต์ถูกชนไฟท้ายแตก กันชนหลุดเสียหาย ผู้เอาประกันภัยจะเรียกค่าเสียหายเต็มราคาประกันไว้ก็ยอมไม่ถูกต้อง แต่ถ้าพรมที่ใช้ปูพื้นห้องรับแขกถูกไฟไหม้เสียหายไปครึ่งผืน บริษัทประกันภัยจะคิดค่าเสียหายให้เพียงครึ่งผืนก็ยอมไม่ยุติธรรมเหมือนกัน เพราะพรมที่เหลือครึ่งผืนนั้นหมดประโยชน์ในการใช้สอยไปทั้งหมด ซึ่งกรณีเช่นนี้ผู้เอาประกันภัยยอมมีสิทธิเรียกร้องเอาเต็มราคาพรมทั้งผืนได้ เป็นต้น

ดังนั้น บริษัทประกันภัยจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเป็นจำนวนเงินให้แก่ ผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประโยชน์ เมื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นเข้าหลักเกณฑ์ 3 ประการ<sup>41</sup> ดังต่อไปนี้

- (1) ต้องเป็นจำนวนค่าความเสียหาย ที่ได้ประเมินมูลค่าหรือตีราคา ณ สถานที่และในเวลาที่เกิดภัยหรือเหตุร้ายขึ้น
- (2) ต้องไม่เกินความเสียหายที่แท้จริงที่เกิดขึ้น

<sup>41</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 877 วรรคสอง.

(3) ต้องไม่เกินจำนวนเงินที่ได้ตกลงเอาประกันภัยไว้

สำหรับจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทประกันภัยจะต้องจ่ายตามที่กล่าวไว้ข้างต้น  
แล้วนั้น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 877 ได้บัญญัติไว้ว่า :

ผู้รับประกันจำเป็นต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ดังนี้คือ

(1) เพื่อจำนวนวินาศภัยอันแท้จริง

(2) เพื่อความบอบสลายอันเกิดแก่ทรัพย์สิน ซึ่งได้เอาประกันไว้ เพราะได้จัดการตาม  
สมควรเพื่อป้องกันวินาศภัย

(3) เพื่อบรรดาค่าใช้จ่ายอันสมควร ซึ่งเสียไปเพราะรักษาทรัพย์สินซึ่งเอาประกันไว้  
ไม่ได้

จะเห็นว่า นอกจากบริษัทประกันภัยจะต้องชดใช้ค่าเสียหายสำหรับภัยที่เกิดแก่วัตถุที่  
เอาประกันภัยตามความเสียหายที่แท้จริงในข้อ (1) ซึ่งเกิดขึ้นจากภัยที่ตกลงคุ้มครองโดยตรง ในข้อ  
(2) เป็นเรื่องทรัพย์สินที่เอาประกันภัยเสียหายเกิดขึ้นเนื่องจากการป้องกัน เช่น การรื้อหลังคาพังผา  
บ้านเพื่อตัดไฟหรือการเสียหายจากการถูกน้ำล้นไหลล่อเลี้ยงพนักงานดับเพลิง เป็นต้น ส่วนในข้อ (3)  
นั้น หมายถึง ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่ผู้เอาประกันภัยต้องเสียไป เช่น การจ้างคนขนสินค้าให้พ้นจากภัย  
หรือการจ้างสูบน้ำดับไฟ เป็นต้น อันเป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเพื่อการรักษาทรัพย์สิน มิให้เกิดความ  
เสียหายหรือลดความรุนแรงของความเสียหายสิ่งเหล่านี้ ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิเรียกร้องจากบริษัท  
ประกันภัยได้ด้วย

2) ประเภทและชนิดของการประกันภัยกับหลักการชดใช้ค่าเสียหาย

การประกันวินาศภัยซึ่งเป็นการตกลงคุ้มครองภัยที่จะเกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินของผู้เอาประ  
กันภัย ภายหลังที่เกิดภัยขึ้น และก่อให้เกิดความเสียหายจะต้องประเมินความสูญเสียตามความเสี  
หายที่แท้จริงก่อน ในการประกันอัคคีภัย ผู้เอาประกันภัยจะได้รับค่าสินไหมทดแทนตามจำนวน  
ความเสียหายแท้จริงดังที่กล่าวมาแล้ว แต่ในการประกันทรัพย์สินบางชนิด เช่น การประกันภัยทะเล  
และขนส่ง ซึ่งประกันภัยสินค้าที่ขนส่งตามราคาสินค้า โดยมีเงื่อนไขการจ่ายค่าสินไหมทดแทนไว้  
เป็นจำนวนแน่นอนตามราคาสินค้าที่เอาประกัน ซึ่งรวมค่าระวางและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ เช่น ค่าหีบห่อ  
บรรจุภัณฑ์ ค่าเบี่ยงประกัน เป็นต้น เมื่อเกิดความเสียหายกับสินค้าที่เอาประกันภัยนั้นทั้งหมดใน  
ระหว่างการขนส่งทางทะเล บริษัทประกันภัยจะต้องจ่ายสินไหมทดแทนตามกรรมธรรม์ประกันภัยที่  
ได้กำหนดมูลค่าชดใช้แน่นอนไว้ล่วงหน้า นั้น เหมือนกับการจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนของการ  
ประกันชีวิต ซึ่งลักษณะเช่นนี้จึงไม่เข้าเกณฑ์หลักการชดใช้สินไหมทดแทน แต่ถ้าเกิดมีค่าเสียหาย  
ขึ้นเพียงบางส่วน บริษัทประกันภัยจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่แท้จริง ซึ่งเข้า  
เกณฑ์หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

การทำประกันภัยที่กำหนดวงเงินให้จ่ายค่าชดเชยไว้เป็นจำนวนแน่นอน ซึ่งได้กล่าวมาแล้วในการประกันสินค้าที่ขนส่งทางทะเลนั้น ถ้ามีภัยเกิดขึ้น บริษัทประกันภัยก็ต้องจ่ายเงินค่าเสียหายตามนั้น เว้นแต่บริษัทประกันภัยพิสูจน์ได้ว่า การกำหนดวงเงินที่แน่นอนไว้นั้นสูงเกินไป ก็อาจลดจำนวนเงินที่ต้องการจ่ายลงเท่าที่เสียหายจริงได้ แต่ต้องคืนเบี้ยประกัน ที่เรียกเก็บไว้ตามส่วน พร้อมทั้งดอกเบี้ย (ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 874) ทั้งนี้ก็เพื่อป้องกันมิให้มีการชดเชยเงินเกินค่าเสียหายที่แท้จริงมากเกินไป ซึ่งจะเป็นการแสวงหากำไรจากการประกันภัย นอกจากนี้ ยังเป็นการป้องกันมิให้ความเสียหายเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากความไม่ซื่อสัตย์ของผู้เอาประกันภัยหรือผู้มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทน ซึ่งอาจจงใจสร้างความเสียหายเพื่อเรียกร้องจำนวนเงินเอาประกันภัย

กรณีที่บริษัทประกันภัยจะจ่ายเงินชดเชยตามความเสียหายจริงซึ่งต่ำกว่าจำนวนเงินเอาประกันภัยตามที่กล่าวมาแล้วนั้น บริษัทประกันภัยจะต้องเป็นฝ่ายพิสูจน์ความเสียหายนั้น และต้องปรากฏว่าจำนวนวงเงินที่ทำประกันไว้มากกว่าค่าความเสียหายที่แท้จริงเป็นจำนวนอย่างมาก ถ้าเกินเพียงเล็กน้อยก็อ้างไม่ได้

การประกันภัยทรัพย์สินบางอย่าง เช่น การประกันภัยวัตถุโบราณ ภาพวาดหรือชิ้นงานศิลปะในอดีต เป็นต้น ซึ่งเป็นการยากที่จะกำหนดมูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงจำเป็นต้องใช้การกำหนดมูลค่าชดเชยไว้แน่นอน กรณีเช่นนี้จึงไม่เข้าเกณฑ์หลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทน

สำหรับการประกันภัยบุคคลนั้น เนื่องจากความเสียหายจากการเสียชีวิตหรือการสูญเสียอวัยวะบางส่วนของแต่ละบุคคลวัดมูลค่าหรือตีราคาเป็นตัวเงินได้ยาก ดังนั้น การประกันชีวิต การประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคล และการประกันสุขภาพจึงต้องกำหนดมูลค่าชดเชยไว้ล่วงหน้า กล่าวคือ ถ้าผู้เอาประกันชีวิตได้ถึงแก่ความตาย หรือสูญเสียอวัยวะส่วนใดส่วนหนึ่งแล้ว บริษัทประกันภัยจะต้องชดเชยเงินตามมูลค่าที่กำหนดและตกลงกันไว้ การชดเชยลักษณะเช่นนี้จึงไม่เข้าเกณฑ์หลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทน อย่างไรก็ตาม การประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคลและประกันสุขภาพอาจเข้าเกณฑ์หลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้ เฉพาะกรณีที่บริษัทประกันภัยมีเงื่อนไข สัญญาว่าจะจ่ายค่ารักษาพยาบาลตามความเป็นจริง ให้กับผู้เอาประกันภัยหรือบุคคลอื่นที่ได้รับความเสียหายจากการกระทำของผู้เอาประกันภัย<sup>42</sup>

ดังนั้น จึงสรุปได้ว่า หลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทนที่ได้กล่าวมานั้นใช้ได้กับการประกันวินาศภัย แต่ไม่สามารถนำมาใช้กับการประกันชีวิต

<sup>42</sup> คู่มือวิชาการประกันภัย. (2539). การประกันภัยรถยนต์.

### 2.3.4 หลักการรับช่วงสิทธิ (Principle of Subrogation)

ได้กล่าวแล้วว่าสัญญาประกันภัยเป็นสัญญาเพื่อการชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริง เมื่อผู้รับประกันภัยได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยไปแล้ว ผู้รับประกันภัยย่อมได้สิทธิทุกอย่างที่ผู้เอาประกันภัยมีอยู่ รวมทั้งหลักประกันแห่งหนึ่งนั้น ไปทั้งหมด ซึ่งเรียกว่า การรับช่วงสิทธิ (Subrogation) หมายถึงการที่ผู้รับประกันภัยเข้าไปใช้สิทธิทั้งปวงของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยแทนจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ผู้รับประกันภัยได้จ่ายไปด้วยอำนาจของกฎหมาย หลักเกณฑ์เรื่องการรับช่วงสิทธินี้ผู้พิพากษาศาลอังกฤษได้นำมาจากระบบกฎหมายโรมัน ซึ่งใช้บังคับในกฎหมายลักษณะหนึ่งหลายกรณี เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับการประกันภัยนั้นศาลอังกฤษได้นำมาใช้เมื่อต้นศตวรรษที่ 18 และได้ปรับปรุงให้เหมาะสมจนเป็นที่ยอมรับนับถือกันอย่างกว้างขวางในกฎหมายจารีตประเพณีของอังกฤษ (common law) ท่าน Lord Justice Brett ได้กล่าวไว้ในคำพิพากษาที่มีชื่อเสียงที่สุดคดีหนึ่งของอังกฤษคือคดีระหว่าง *Castellain v Preston* ในปี ค.ศ. 1883 ตอนหนึ่งว่า “การที่บุคคลหนึ่งได้ตกลงจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับอีกคนหนึ่งนั้น เขาชอบที่จะได้สิทธิทุกอย่างและทุกวิธีของบุคคลที่เขาได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนไปนั้น เพื่อป้องกันสิทธิของเขา หรือได้รับชดใช้เงินที่เขาได้จ่ายแทนไปก่อนสำหรับวินาศภัยนั้นและสามารถกล่าวได้ว่ากฎหมายให้สิทธิแก่ผู้รับประกันภัยเข้าไปยื่นในรองเท้าของผู้เอาประกันภัย เพื่อใช้สิทธิที่เกิดขึ้นหรือเป็นผลต่อเนื่องจากการเกิดวินาศภัยนั้น” หลักการรับช่วงสิทธินี้ได้ถูกบัญญัติขึ้นเพื่อให้มีความสัมพันธ์กับหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามความเป็นจริง เพื่อให้บุคคลภายนอกผู้ก่อวินาศภัยนั้นต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่ตนได้กระทำให้เกิดขึ้นตามกฎหมายและเพื่อให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยได้รับค่าสินไหมทดแทนไปตามความเสียหายที่แท้จริง กล่าวคือ เมื่อตนได้รับค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยไปจำนวนเท่าใดก็ไม่มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจำนวนนั้นกับบุคคลภายนอกผู้ก่อความเสียหายได้อีก เพราะสิทธิดังกล่าวได้รับช่วงไปโดยผู้รับประกันภัยแล้ว ผู้เอาประกันภัยจะเรียกร้องค่าเสียหายจำนวนเดียวกันทั้งจากผู้ก่อวินาศภัยและผู้รับประกันภัยไม่ได้ และไม่ว่ากรณีใดผู้รับประกันภัยจะรับช่วงสิทธิไปเกินกว่าจำนวนที่ตนจ่ายค่าสินไหมทดแทนไปไม่ได้

วินาศภัยที่อยู่ในความรับผิดชอบต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยนั้นมีทั้งกรณีที่เกิดขึ้นด้วยการกระทำของมนุษย์ และกรณีที่เกิดขึ้นนอกเหนือการกระทำของมนุษย์ เช่น ภูเขาไฟระเบิด แผ่นดินไหว ไฟป่า อุทกภัย วาดภัย เหล่านี้เป็นต้น การรับช่วงสิทธิจะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อเป็นวินาศภัยที่เกิดขึ้นจากการกระทำของมนุษย์เท่านั้น และผู้ก่อให้เกิดวินาศภัยนั้นจะต้องไม่ใช่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัย เพราะการที่วินาศภัยเกิดขึ้นด้วยความทุจริตหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยนั้น ถือว่าเป็นภัยในทางศีลธรรม (moral hazard) ที่ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยและการที่จะมี

การรับช่วงสิทธิตามสัญญาประกันภัยได้จะต้องเป็นการจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามความรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัยชนิดเป็นสัญญาเพื่อการชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริง (contract on indemnity) เท่านั้น

หลักการรับช่วงสิทธิ หมายถึง การกำหนดสิทธิของบริษัทประกันวินาศภัย จะสามารถรับช่วงสิทธิทั้งปวงของผู้เอาประกันภัยที่จะเรียกเงินชดใช้จากบุคคลภายนอก หรือบุคคลที่ 3 ผู้ซึ่งกระทำให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน หรือวัตถุที่ได้เอาประกันภัยไว้ เมื่อบริษัทประกันวินาศภัยได้จ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนตามความเป็นจริงให้แก่ผู้เอาประกันวินาศภัยแล้ว และความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นต้องเป็นการกระทำของบุคคลภายนอก ส่วนความเสียหายที่เกิดขึ้น เนื่องจากความประมาทเลินเล่อของผู้เอาประกันภัย และบริษัทประกันภัยนั้น ถือว่า เป็นภัยทางศีลธรรม ซึ่งบริษัทประกันภัยไม่สามารถรับช่วงสิทธิได้ นอกจากนี้ ภัยที่เกิดขึ้นตามธรรมชาตินอกเหนือจากการกระทำของมนุษย์ เช่น อุทกภัย วาตภัย ไฟฟ้า แผ่นดินไหว บริษัทประกันภัยก็ไม่สามารถรับช่วงสิทธิได้เช่นเดียวกัน

หลักการรับช่วงสิทธิมีความสัมพันธ์ และเกี่ยวเนื่อง โดยตรงกับหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน กล่าวคือ เมื่อบุคคลภายนอก หรือบุคคลที่ 3 ได้ก่อให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สิน หรือวัตถุที่ได้เอาประกันวินาศภัยไว้ บุคคลภายนอกผู้นั้นย่อมต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่ตนได้กระทำขึ้นตามกฎหมาย และภายหลัง เมื่อบริษัทวินาศภัยได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยตามหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแล้ว บริษัทประกันวินาศภัย ก็ย่อมมีสิทธิที่จะรับช่วงสิทธิจากผู้เอาประกันวินาศภัยนั้น ในการที่จะเรียกค่าเสียหายจากบุคคลภายนอกผู้กระทำให้เกิดความเสียหายนั้น โดยการที่บริษัทประกันวินาศภัยรับช่วงสิทธิดังกล่าวขึ้นจะเรียกเรื่องเกินกว่าจำนวนเงินที่บริษัทประกันวินาศภัยได้จ่ายให้แก่ผู้เอาประกันไม่ได้ ดังนั้น หลักการรับช่วงสิทธิจะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อมีการปฏิบัติตามหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเสียก่อน และหลักการรับช่วงสิทธินี้ใช้เฉพาะกับการประกันวินาศภัยเท่านั้น โดยไม่สามารถใช้กับการประกันชีวิต เนื่องจากการประกันชีวิตเป็นการตกลงกำหนดวงเงินชดใช้ที่ได้ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันชีวิตไว้แน่นอนแล้วเป็นการล่วงหน้า

ผู้ศึกษาพบว่า ตามกฎหมายไทยได้กล่าวถึงหลักการรับช่วงสิทธิไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 880 โดยมีหลักการสำคัญ กล่าวคือ “ถ้าความวินาศภัยนั้นได้เกิดขึ้นเพราะการกระทำของบุคคลภายนอกไซ้ ผู้รับประกันภัยได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนไปเป็นจำนวนเพียงใดผู้รับประกันภัยย่อมเข้ารับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัย และผู้รับประโยชน์ซึ่งมีต่อบุคคลภายนอกเพียงนั้น

ถ้าผู้รับประกันภัยได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนไปเพียงบางส่วน ไซ้ ท่านห้ามมิให้ผู้รับประกันภัยใช้สิทธิของตนให้เสื่อมเสียสิทธิของผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประกันภัย การที่เขาจะเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนจากบุคคลภายนอก เพื่อเศษแห่งจำนวนวินาศภัยนั้น<sup>43</sup>

กฎหมายข้อนี้ใช้สำหรับในกรณีบุคคลภายนอกเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นแก่ทรัพย์สินของผู้เอาประกันภัยโดยเฉพาะ กล่าวคือ ถ้าวินาศภัยได้เกิดขึ้นเพราะการกระทำของบุคคลภายนอกแล้ว ผู้รับประกันภัยย่อมได้รับช่วงสิทธิเรียกร้องเงินที่จ่ายไปจากบุคคลภายนอกนั้นไป เหตุผลกฎหมายคือ ไม่ประสงค์ให้บุคคลภายนอก เป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายจากความรับผิดชอบไปลอย ๆ นั้นเอง<sup>44</sup>

นอกจากนี้ วัตถุประสงค์ของกฎหมายยังเพื่อป้องกันการแสวงหากำไรของผู้เอาประกันภัย เพราะหากไม่มีหลักการรับช่วงสิทธิ ผู้เอาประกันภัยจะสามารถเรียกร้องค่าเสียหายได้ 2 ทาง คือ ทั้งผู้รับประกันภัย และจากบุคคลภายนอกผู้ก่อความเสียหาย

สรุปได้ว่า การรับประกันภัยที่จะใช้หลักการรับช่วงสิทธิได้นั้น จะต้องมิลักษณะ 3 ประการคือ

- 1) ต้องเป็นวินาศภัย
- 2) วินาศภัยนั้นเกิดจากการกระทำของบุคคลภายนอก
- 3) ผู้รับประกันภัยได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงแล้ว

หลักการรับช่วงสิทธิจะมีความสัมพันธ์โดยตรงกับหลักการชดใช้ค่าเสียหายตามความจริง เพราะในการรับช่วงสิทธิที่จะเรียกร้องจากบุคคลภายนอก จะเรียกร้องเกินกว่าจำนวนที่ผู้รับประกันภัยได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนไม่ได้<sup>45</sup>

### 2.3.5 หลักการเฉลี่ย (The Principle of Contribution)

หลักการเฉลี่ยนี้สืบเนื่องมาจากหลักชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามความเป็นจริงและหลักการรับช่วงสิทธิในสัญญาประกันภัยชนิดที่เป็นสัญญาเพื่อการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน (contract of indemnity) เท่านั้น หลักการเฉลี่ยนี้จะไม่ใช้ในสัญญาเพื่อการใช้เงินจำนวนหนึ่ง เช่น สัญญาประกันชีวิต และสัญญาประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคล ทั้งนี้เนื่องจากสัญญาเพื่อการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนนั้นผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เขาได้รับจาก

<sup>43</sup> สากล ธนสัตยาวิบูล. (2542). หลักการประกันภัย. หน้า 54 – 55.

<sup>44</sup> คู่มือวิชาการประกันภัย. (2539). การประกันภัยรถยนต์.

<sup>45</sup> อำนวย สุกเวชย์. (2534, เมษายน – มิถุนายน). “การรับช่วงสิทธิในสัญญาประกันภัย.” วารสารการประกันภัย, ปีที่ 16, เล่มที่ 2, ฉบับที่ 62.

วินาศภัยตามจำนวนของความเสียหายที่แท้จริงเท่านั้น เขาจะไม่มีโอกาสได้ส่วนเกินหรือได้กำไร จากสัญญาประกันวินาศภัยแต่อย่างใด ไม่ว่าเขาจะเอาประกันภัยเกินมูลค่าของส่วนได้เสียของเขา (over insurance) หรือในกรณีที่เขาเอาประกันภัยหลายราย (double insurance) ซึ่งมีจำนวนเงิน ที่เอาประกันภัยตามสัญญาประกันภัยหลายรายเหล่านั้นเกินมูลค่าแห่งความเสียหายที่เขาได้รับ

หลักการเจตียนี้เป็นกฎแห่งความเสมอภาคในกฎหมาย common law ของอังกฤษ ซึ่งใช้ กับสัญญาประกันภัยทางทะเลมาตั้งแต่ศตวรรษที่ 18 และปรากฏหลักการเจตียนี้ (the principle of contribution) นี้ ใน The Marine Insurance Act 1906 ของอังกฤษ มาตรา 32 ได้วางหลักเกณฑ์ การเจตียนี้ไว้อย่างกว้าง ๆ และในมาตรา 80 ได้บัญญัติถึงวิธีการเจตียนีระหว่างผู้รับประกันภัยด้วยกัน ด้วยความมุ่งหมายที่จะให้ผู้รับประกันภัยในวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยอันเดียวกัน ในการเสี่ยงภัย อันเดียว (ภัยทางทะเล) และในส่วนได้เสียอันเดียวกัน ต้องรับผิดชอบตามส่วนแห่งความเสียหายที่ผู้รับประกันภัยแต่ละคนมีอยู่ตามสัญญาประกันภัยเป็นอัตราส่วน (pro rate) กับจำนวนเงินที่ตนรับประกันภัยไว้ ในหลัก common law ของอังกฤษ ให้สิทธิผู้รับประกันภัยที่จ่ายค่าสินไหมทดแทน ตามสัญญาประกันภัยของตนไปเกินอัตราส่วนที่ตนจะต้องจ่ายสำหรับวินาศภัยที่มีผู้รับประกันภัย หลายรายนั้นเรียกชื่อส่วนที่ตนจ่ายเกินอัตราส่วนนั้นจากผู้รับประกันภัยรายอื่น ได้เช่นเดียวกับการ รับช่วงสิทธิ (subrogation right) ท่านลอร์ด แมนฟิลด์ (Lord Mansfield) บิดาแห่งกฎหมาย ประกันภัย ได้กล่าวไว้ในคำพิพากษาในคดีระหว่าง Godin v London Association ในปี ค.ศ. 1758 ตอนหนึ่งว่า “ถ้าผู้เอาประกันภัยได้รับค่าสินไหมทดแทนจนที่พอใจไปจากผู้รับประกันภัยคนหนึ่ง แล้ว จึงเป็นความยุติธรรมที่ผู้รับประกันภัยรายอื่นจะต้องจ่ายส่วนเจตียนั้นค่าสินไหมทดแทนนั้นให้กับ เขา (ผู้รับประกันภัยรายที่จ่ายเงิน) ตามอัตราส่วนของความเสียหายที่เขาเหล่านั้นได้รับประกันภัยไว้” ฉะนั้นผู้รับประกันภัยที่จ่ายค่าสินไหมทดแทนไปทั้งหมดแต่เพียงผู้เดียวจึงมีสิทธิที่จะเรียกร้อง ให้ผู้รับประกันภัยรายอื่นชำระค่าสินไหมทดแทนตามอัตราส่วนของเขาเหล่านั้นให้กับตนได้ ซึ่งต่อมาในปี ค.ศ. 1877 ได้มีคดีระหว่าง North British & Mercantile v Liverpool & London & Globe ตัดสินว่า สิทธิที่ผู้รับประกันภัยที่ได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนไปทั้งหมดนั้นเป็นสิทธิที่ผู้รับประกันภัย ได้รับช่วงสิทธิมาจากผู้เอาประกันภัยซึ่งได้รับค่าสินไหมทดแทนในส่วนที่ผู้รับประกันภัยคนอื่นจะต้องเป็นผู้ชำระ

สิทธิในการเจตียนี้จะเกิดขึ้นเมื่อประกอบด้วยข้อสาระสำคัญดังต่อไปนี้คือ

1. มีกรมธรรม์ประกันภัยสองฉบับหรือมากกว่า (two or more policies of indemnity exist) ในหลักกฎหมายอังกฤษมุ่งหมายให้เกิดความเป็นธรรมตามหลัก equity law เพื่อกระจายส่วน แห่งความเสียหายอย่างเป็นธรรมในระหว่างผู้รับประกันภัยด้วยกัน โดยไม่คำนึงถึงว่าผู้รับประกันภัยเหล่านั้นจะได้รับประกันภัยไว้พร้อมกันหรือไม่ แต่ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา 870 บัญญัติว่า “ถ้าได้ทำสัญญาประกันภัยเป็นสองรายหรือกว่านั้นพร้อมกันเพื่อความวินาศภัยอันเดียวกัน และจำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัยรวมกันทั้งหมดนั้นท่วมจำนวนที่วินาศจริงไซ้ ท่านว่าผู้รับประโยชน์ชอบที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนเพียงเสมอจำนวนวินาศจริงเท่านั้น ผู้รับประกันภัยแต่ละคนต้องใช้จ่ายเงินจำนวนวินาศจริงแบ่งตามส่วนมากน้อยที่ตนได้รับประกันภัยไว้

อันสัญญาประกันภัยทั้งหลาย ถ้าลงวันเดียวกัน ท่านให้ถือว่าได้ทำพร้อมกัน

ถ้าได้ทำสัญญาประกันภัยเป็นสองราย หรือกว่านั้นสืบเนื่องเป็นลำดับกัน ท่านว่าผู้รับประกันภัยคนแรกจะต้องรับผิดชอบเพื่อความวินาศภัยก่อน ถ้าและจำนวนเงินซึ่งผู้รับประกันภัยคนแรกได้ใช้นั้นยังไม่คุ้มจำนวนวินาศภัยไซ้ ผู้รับประกันภัยคนถัดไปก็ต้องรับผิดชอบในส่วนที่ยังขาดอยู่นั้นต่อ ๆ กันไปจนกว่าจะคุ้มวินาศ”

กรณีเห็นได้ว่าในหลักการเบื้องต้นนี้กฎหมายไทยเดินตามหลักการเฉลี่ยเฉพาะกรณีที่ได้ทำสัญญาประกันภัยเป็นสองรายหรือกว่านั้นพร้อมกันเท่านั้น โดยถือเอาว่าสัญญาประกันภัยหลายรายเหล่านั้นถ้าทำวันเดียวกันให้ถือว่าทำพร้อมกัน แต่ถ้าทำต่างวันกันแล้วผู้รับประกันภัยคนแรกจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนก่อน เมื่อชดใช้ตามความผิดของตนแล้วยังไม่ครบตามความเสียหายที่แท้จริง ผู้รับประกันภัยอันดับต่อมาจะต้องชดใช้ต่อไปจนครบ ฉะนั้นหลักการเฉลี่ยตามกฎหมายไทยจึงใช้ได้เฉพาะสัญญาประกันภัยที่ได้ทำในวันเดียวกันเท่านั้นและขอให้สังเกตว่ากฎหมายใช้คำว่าสัญญาประกันภัยไม่ใช่กรมธรรม์ประกันภัย ดังนั้น แม้กรมธรรม์ประกันภัยจะลงวันเดียวกัน แต่ถ้าข้อเท็จจริงปรากฏว่าได้ตกลงทำสัญญาประกันภัยด้วยวาจามาก่อนออกกรมธรรม์ประกันภัยในวันต่างกันแล้วจะนำหลักการเฉลี่ยมาใช้ตามกฎหมายไทยไม่ได้ เว้นแต่จะได้มีกำหนดไว้ในเงื่อนไขของสัญญาประกันภัยเป็นอย่างอื่นว่าให้ผู้รับประกันภัยหลายรายเหล่านั้นแบ่งส่วนเฉลี่ยในค่าสินไหมทดแทนตามอัตราส่วนที่ตนได้รับประกันภัยไว้ (ratable proportion)

2. กรมธรรม์ประกันภัยเหล่านั้นคุ้มครองส่วนได้เสียอันเดียวกัน (same interest) หมายถึง ส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยไว้เป็นส่วนได้เสียอันเดียวกัน ซึ่งอาจจะเป็นผู้เอาประกันภัยคนเดียวกันเอาประกันภัยทรัพย์สินของตนไว้กับผู้รับประกันภัยหลายราย หรือผู้เอาประกันภัยหลายคนเอาประกันภัยทรัพย์สิน (หรือส่วนได้เสีย) อันเดียวกันนั้นไว้กับผู้รับประกันภัยหลายรายก็ได้ เช่น เจ้าของบ้านเอาประกันภัยบ้านของตนไว้แล้ว ผู้เช่าบ้านยังเอาประกันภัยบ้านหลังนั้นไว้เพื่อประโยชน์กับเจ้าของบ้านอีกด้วย

3. กรมธรรม์ประกันภัยเหล่านั้นคุ้มครองภัยชนิดเดียวกัน (same peril) หมายถึง วินาศภัยที่กำหนดไว้ในสัญญาประกันภัยหลายรายเพื่อก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์ประกันภัยเหล่านั้นเป็นวินาศภัยชนิดเดียวกัน เช่น เป็นอัคคีภัยทุกรวมหรือเป็นการประกันภัยในการขนส่งทางทะเลทุกรวมธรรม์



4. กรรมธรรม์ประกันภัยเหล่านี้เป็นคุ้มครองวัตถุที่เอาประกันภัยเดียวกัน (same subject matter) หมายถึง วัตถุที่เอาประกันภัยเป็นวัตถุอันเดียวกันโดยไม่ต้องคำนึงว่าเป็นการประกันภัยเกี่ยวกับทรัพย์สินหรือไม่ เพราะในกรรมธรรม์ประกันภัยเกี่ยวกับความรับผิดซึ่งมีวัตถุที่เอาประกันภัยเป็นความรับผิดต่อบุคคลอื่นตามกฎหมายก็อยู่ในหลักเกณฑ์ข้อนี้เช่นเดียวกัน ข้อสังเกตก็คือหลักเกณฑ์ในข้อนี้มุ่งตัววัตถุที่เอาประกันภัยเป็นสำคัญ แต่ในหลักเกณฑ์ข้อ 2 มุ่งตัวผู้เอาประกันภัยเป็นสำคัญและไม่ใช้ในกรรมธรรม์ประกันภัยเกี่ยวกับบุคคล (insurance of the person) เพราะไม่ใช่สัญญาเพื่อการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน (contracts of indemnity)

5. กรรมธรรม์แต่ละฉบับจะต้องมีผลบังคับเมื่อเกิดวินาศภัยขึ้น (liable for the loss) การประกันภัยหลายรายที่จะก่อให้เกิดสิทธิในการเฉลี่ยนั้นจะต้องปรากฏว่ากรรมธรรม์แต่ละฉบับมีผลบังคับได้ตามกฎหมายในเวลาที่เกิดเหตุวินาศภัย เช่น มีส่วนได้เสียในขณะที่เอาประกันภัยและในขณะที่เกิดวินาศภัย กรรมธรรม์ประกันภัยเหล่านี้ไม่เป็นโมฆะ หรือไม่ถูกบอกล้างโมฆียะแล้วหรือไม่หมดอายุไปก่อนเกิดเหตุวินาศภัยเหล่านี้ เป็นต้น ข้อสังเกตในข้อนี้ก็อยู่ในกฎหมายอังกฤษนั้น กรรมธรรม์แต่ละฉบับอาจทำก่อนหลังกันได้ แต่ในกฎหมายไทยแล้วการประกันภัยหลายรายที่จะมีการเฉลี่ยตามหลักเกณฑ์นี้ได้ต้องทำในวันเดียวกัน และมีผลบังคับในวันเกิดวินาศภัยทุกฉบับเหมือนกันหมด

ผู้ศึกษาพบว่า ในกฎหมายไทยได้กล่าวถึง หลักการเฉลี่ยไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 870 ว่า “ถ้าได้ทำสัญญาประกันภัยเป็นสองราย หรือกว่านั้น พร้อมกันเพื่อความวินาศภัยนั้นเดียวกัน และจำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัยรวมกันทั้งหมดนั้น เท่าจำนวนที่วินาศภัยจริงไซ้ ท่านว่าผู้รับประกันภัยชอบที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนเพียงเสมอจำนวนวินาศภัยจริงเท่านั้น ผู้รับประกันภัยแต่ละคนต้องจ่ายเงินจำนวนวินาศภัยจริง แบ่งตามส่วนมากน้อยที่ตนได้รับประกันภัยไว้

อันสัญญาประกันภัยทั้งหลาย ถ้าลงวันเดียวกัน ท่านให้ถือว่าให้ทำพร้อมกัน ถ้าได้ทำสัญญาประกันภัย เป็นสอง หรือกว่านั้นสืบเนื่องเป็นลำดับกัน ท่านว่า ผู้รับประกันภัยคนแรกจะต้องรับผิดชอบเพื่อความวินาศภัยก่อน ถ้า และจำนวนเงินซึ่งผู้รับประกันภัยคนแรกได้ใช้นั้น ยังไม่คุ้มจำนวนวินาศภัยไซ้ ผู้รับประกันภัยคนถัดไป ก็ต้องรับผิดชอบในส่วนที่ยังขาดอยู่นั้นต่อ ๆ ไปจนกว่าจะคุ้มวินาศภัย”<sup>46</sup>

การร่วมเฉลี่ยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน (contribution) หมายถึง การกำหนดให้บริษัทประกันภัยตั้งแต่ 2 บริษัทขึ้นไป ร่วมเฉลี่ยชดใช้จำนวนเงินค่าสินไหมทดแทนค่าเสียหายตาม

<sup>46</sup> คู่มือวิชาการประกันภัย. (2539). การประกันภัยรถยนต์.

ความจริงเมื่อความเสียหายต่อทรัพย์สินหรือวัตถุที่เอาประกันภัยอันเดียวกัน แต่ทำประกันภัยไว้หลายบริษัท ในส่วนได้ส่วนอันเดียวกันของผู้เอาประกันภัย และทุกกรมธรรม์ต้องมีผลบังคับใช้ในขณะเกิดความเสียหายขึ้น ซึ่งบรรดาบริษัทประกันภัยที่ตกลงรับประกันภัยไว้จะแบ่งเฉลี่ยส่วนความเสียหายหรือความรับผิดชอบตามอัตราส่วนที่แต่ละบริษัทได้รับเสี่ยงภัยไว้

กล่าวโดยสรุปแล้ว หลักการเฉลี่ยนี้มีความมุ่งหมายให้ผู้รับประกันภัยในวัตถุที่เอาประกันภัยอันเดียวกัน ความเสี่ยงภัยอันเดียวกัน และส่วนได้เสียอันเดียวกัน ต้องรับผิดชอบในส่วนของความเสียหายที่ผู้รับประกันภัยแต่ละคนมีอยู่ตามสัญญาประกันภัยแต่ละฉบับเป็นอัตราส่วน (pro rate) กับจำนวนเงินที่ตนได้รับประกันภัยไว้ ฉะนั้น แม้ผู้เอาประกันภัยจะมีกรมธรรม์หลายฉบับ เมื่อมีการจ่ายค่าสินไหมทดแทน ผู้เอาประกันภัยก็ยังคงได้รับค่าสินไหมทดแทนเท่าที่เกิดความเสียหายจริงเท่านั้น

## บทที่ 3

### ผู้เกี่ยวข้องและมาตรการทางกฎหมายสำหรับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

จากที่ผู้ศึกษาได้ศึกษาถึงความเป็นมา และหลักการสำคัญของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาแล้วนั้น โดยได้ทำการศึกษาถึงเหตุผลที่เป็นที่มาของกฎหมาย หลักการประกันภัยที่เกี่ยวข้อง และหลักการสำคัญที่ได้กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในบทนี้ ผู้ศึกษาจะขอกล่าวถึง นิยามความหมาย ผู้เกี่ยวข้อง และมาตรการทางกฎหมาย ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### 3.1 นิยามความหมาย

พระราชบัญญัติฉบับนี้มีการกำหนดบทนิยามความหมายไว้ การที่มีการกำหนดบทนิยามนั้นแสดงว่ามีความประสงค์จะให้ใช้ถ้อยคำที่มีความหมายเป็นพิเศษไปกว่าที่เข้าใจกันธรรมดาทั่วไป บทนิยามของกฎหมายฉบับนี้จะใช้เฉพาะกฎหมายฉบับนั้น ซึ่งในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถได้ให้นิยามของคำต่าง ๆ ไว้ 12 คำ ดังนี้

##### 3.1.1 รถ

“รถ” หมายความว่า รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร

รถตามความหมายนี้หมายถึง รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ การขนส่งทางบกและรถยนต์ทหาร ซึ่งในกฎหมายดังกล่าวได้ให้ความหมายในกฎหมายแต่ละฉบับแยกพิจารณาได้ดังนี้

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

“รถ” หมายความว่า รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการ และรถยนต์ส่วนบุคคล

“รถยนต์สาธารณะ” หมายความว่า

(1) รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด ซึ่งได้แก่ รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่ใช้รับจ้างระหว่างจังหวัด โดยรับส่งคนโดยสารได้เฉพาะที่นายทะเบียนกำหนด

(2) รถยนต์รับจ้าง ได้แก่ รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน หรือรถยนต์สาธารณะอื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทาง

“รถยนต์บริการ” หมายความว่า รถยนต์บรรทุกคนโดยสารหรือให้เช่าซึ่งบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน ดังต่อไปนี้

(1) รถยนต์บริการธุรกิจ ซึ่งได้แก่ รถยนต์ที่ใช้บรรทุกคนโดยสารระหว่างท่าอากาศยานท่าเรือเดินทะเล สถานีขนส่ง หรือสถานีรถไฟกับโรงแรมที่พักอาศัย ที่ทำการของผู้โดยสารหรือที่ทำการของผู้บริการธุรกิจนั้น

(2) รถยนต์บริการทัศนอาจร ซึ่งได้แก่ รถยนต์ที่ผู้ประกอบการธุรกิจเกี่ยวกับการท่องเที่ยวใช้รับส่งคนโดยสารเพื่อการท่องเที่ยว

(3) รถยนต์บริการให้เช่า ซึ่งได้แก่ รถยนต์ที่จัดไว้ให้เช่าซึ่งมิใช่เป็นการเช่าเพื่อนำไปรับจ้างบรรทุกคนโดยสารหรือสิ่งของ

“รถยนต์ส่วนบุคคล” หมายความว่า รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน หรือรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลซึ่งมิได้ใช้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

“รถจักรยานยนต์” หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์หรือกำลังไฟฟ้าและมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อ และให้หมายความรวมถึงรถจักรยานที่ติดเครื่องยนต์ด้วย

“รถพ่วง” หมายความว่า รถที่เคลื่อนที่ไปโดยใช้รถอื่นลากจูง

“รถบดถนน” หมายความว่า รถที่ใช้ในการบดอัดวัสดุบนพื้นให้แน่นและมีเครื่องยนต์ขับเคลื่อนในตัวเอง หรือใช้รถอื่นลากจูง

“รถแทรกเตอร์” หมายความว่า รถที่มีล้อหรือสายพาน และมีเครื่องยนต์ขับเคลื่อนในตัวเอง เป็นเครื่องจักรกลขั้นพื้นฐานในงานที่เกี่ยวกับการขุด ตัก ดัน หรือฉุด ลาก เป็นต้น หรือรถยนต์สำหรับลากจูงซึ่งมิได้ใช้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

มาตรา 4(9) ในพระราชบัญญัตินี้

“รถ” หมายความว่า ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางบกด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น และหมายความรวมถึงรถพ่วงของรถนั้นด้วย ทั้งนี้ เว้นแต่รถไฟ

พระราชบัญญัติรถยนต์ทหาร พ.ศ. 2476 ประกอบกับกฎกระทรวงกลาโหมออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ทหาร พ.ศ. 2476 ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2507

ข้อ 1 รถยนต์ทหารแบ่งออกเป็นสองประเภท คือ รถยนต์สงครามและรถยนต์ปกติ

รถยนต์สงครามแบ่งออกเป็นสองประเภท คือ รถรบ และรถยนต์ช่วยรบ

(1) “รถยนต์สงคราม” หมายความว่า รถยนต์ซึ่งทางราชการทหารได้จัดขึ้นเพื่อใช้ในยามสงครามโดยตรง

(2) “รถรบ” หมายความว่า รถยนต์ทั้งสิ้นซึ่งมีอาวุธติดหรือตั้งอยู่บนรถนั้นและทำการยิงได้

(3) “รถยนต์ช่วยรบ” หมายความว่า รถยนต์ธรรมดาสำหรับใช้ในการลากบรรทุกหรือลำเลียงอาวุธยุทธภัณฑ์หรือทหาร

(4) “รถยนต์ปกติ” หมายความว่า รถยนต์ซึ่งใช้ราชการธรรมดา และไม่มีวัตถุประสงค์โดยตรงที่จะใช้เพื่อสงคราม

### 3.1.2 เจ้าของรถ

“เจ้าของรถ” หมายความว่า ผู้ซึ่งมีกรรมสิทธิ์ในรถหรือผู้มีสิทธิครอบครองรถตามสัญญาเช่าซื้อและหมายความรวมถึงผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวด้วย

ตามคำนิยามนี้ เจ้าของรถจึงแบ่งออกได้ 3 ประเภท คือ

- (1) ผู้ซึ่งมีกรรมสิทธิ์ในรถ
- (2) ผู้มีสิทธิครอบครองรถตามสัญญาเช่าซื้อ และ
- (3) ผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว

### 3.1.3 ผู้ประสบภัย

“ผู้ประสบภัย” หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยเนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทาง หรือเนื่องจากสิ่งที่เป็นบรรทุกหรือติดตั้งในรถนั้นและหมายความรวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตายด้วย

ผู้ประสบภัยตามนิยามนี้จะเป็นบุคคลใดก็ได้ไม่ว่าเด็ก ผู้ใหญ่ ผู้ชาย ผู้หญิง คนไทย หรือคนต่างประเทศที่ได้รับอันตรายจากรถ ไม่ว่าจะอยู่ในรถหรือนอกรถและแม้กระทั่งผู้ขับขี่รถนั่นเองซึ่งแยกพิจารณาได้ดังนี้

(1) ผู้ที่ได้รับอันตรายโดยตรง อันได้แก่ อันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย เช่น ถึงแก่ความตาย แขนขาด ขาขาด ชี้อวัยวะหัก เจ็บหน้าอก เป็นต้น ผู้ที่ได้รับอันตรายโดยตรงนี้ต้องได้รับอันตรายเพราะ

ก. เนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทาง

รถที่ใช้หรืออยู่ในทางรถที่ใช้ในทาง หมายถึง รถที่กำลังแล่นอยู่บนท้องถนน เช่น ขับรถชนคนบนถนน

รถที่อยู่ในทาง หมายถึง รถที่อยู่ในทาง ไม่ว่ารถนั้นจะใช้หรือไม่ได้ใช้ก็ตาม เช่น รถพ่วงกับรถอื่น รถเสียจอดอยู่ตรงทางโค้งไม่เปิดไฟสัญญาณ ผู้ขับรถจักรยานยนต์มาชนถึงแก่ความตาย

คำว่า “ทาง” ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4(2) ซึ่งบัญญัติว่า “ทาง หมายความว่า ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเข้าทางข้าม ทางร่วมทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพาน และสถานที่ประชาชนใช้ในการจราจร และให้หมายความรวมถึงทางส่วนบุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจร หรือที่เจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศให้เป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย แต่ไม่รวมถึงทางรถไฟ”

ข. เนื่องจากสิ่งที่บรรทุกหรือติดตั้งในรถนั้น

สิ่งที่บรรทุกในรถ หมายถึง สิ่งของที่บรรทุกมาร่วงหล่นตกลงมา เช่น รถเทรเลอร์บรรทุกตู้บรรจุสินค้าไปตามถนนแล้วตู้คอนเทนเนอร์ร่วงหล่นลงมาทับคนตาย

สิ่งที่ติดตั้งในรถนั้น หมายถึง สิ่งที่ติดกับตัวรถก่อให้เกิดความเสียหาย เช่น ล้อรถหลุดกระเด็นไปชนคนตาย เป็นต้น

(2) ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตาย ทายาทที่จะถือว่าเป็นผู้ประสบภัยนี้ต้องเฉพาะทายาทโดยธรรมเท่านั้น ไม่ใช่ทายาทผู้รับพินัยกรรม ทายาทโดยธรรมก็คือบุคคลตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1629

### 3.1.4 ความเสียหาย

“ความเสียหาย” หมายความว่า ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยอันเกิดจากรถ ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยนี้ต้องเกิดจากรถโดยตรง เช่น รถแล่นมาแล้วเสียหลักพุ่งชนคนเดินเท้าตาย

### 3.1.5 ผู้ซึ่งอยู่ในรถ

“ผู้ซึ่งอยู่ในรถ” หมายความว่า ผู้ซึ่งอยู่ในหรือบนหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถ และหมายความรวมถึงผู้ซึ่งกำลังขึ้นหรือกำลังลงจากรถนั้นด้วย

(1) ผู้ซึ่งอยู่ในหรือบนหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของรถ หมายถึง บุคคลนั้นอยู่บนรถ เช่น นั่งหรือยืนในรถ หรือเกาะห้อยโหนบันไดรถ และหมายความรวมถึงผู้ขับจี้รถ บุตร ภริยา หรือบริวารด้วย

(2) ผู้ซึ่งกำลังขึ้นหรือกำลังลงจากรถ เช่น ผู้ที่กำลังก้าวขึ้นรถ แต่รถได้แล่นออกไปทำให้ผู้นั้นกระแทกบันไดล้มลงบาดเจ็บ หรือเมื่อรถจอดคนในรถกำลังลงจากรถ แต่แล่นออกไปทำให้ผู้นั้นตกลงมาจากรถ บุคคลดังกล่าวแม้จะไม่ได้อยู่ในรถในขณะที่เกิดเหตุ แต่กฎหมายให้รวมถึงว่าเป็นผู้ซึ่งอยู่ในรถด้วย

### 3.1.6 บริษัท

“บริษัท” หมายความว่า บริษัทตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประเภทประกันภัยรถ

บริษัทประกันวินาศภัย เป็นบริษัทที่รับประกันภัยประเภทต่าง ๆ เช่น อัคคีภัย รถยนต์ ประกันภัยสินค้าสูญหาย ประกันภัยทางทะเล เป็นต้น

### 3.1.7 ค่าเสียหายเบื้องต้น

“ค่าเสียหายเบื้องต้น” ในกรณีความเสียหายต่อร่างกาย หมายความว่า ค่ารักษาพยาบาล และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลของผู้ประสบภัย และในกรณีความเสียหายต่อชีวิต หมายความว่า ค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตาย ทั้งนี้ ตามรายการและจำนวนเงินที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 20 วรรคสอง

ค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นเงินจำนวนหนึ่ง ซึ่งจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถโดยไม่คำนึงว่าเป็นความผิดของผู้ขับขี่รถนั้นหรือไม่ ตามจำนวนที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ในกรณีที่ผู้ขับขี่ได้รับบาดเจ็บหรือตาย โดยเจ้าของรถ หรือบริษัทประกันภัย หรือกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายให้ตามที่กฎหมายกำหนด ค่าเสียหายเบื้องต้นมี 2 ประเภท คือ

(1) ค่าเสียหายเบื้องต้นในกรณีความเสียหายต่อร่างกาย คือ ค่ารักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลของผู้ประสบภัย

(2) ค่าเสียหายเบื้องต้นในกรณีความเสียหายต่อชีวิต คือ ค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตาย

### 3.1.8 เครื่องหมาย

“เครื่องหมาย” หมายความว่า เครื่องหมายแสดงว่ามีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัตินี้

เครื่องหมายดังกล่าวนี้ นายทะเบียนกรมการประกันภัยจะต้องจัดทำส่งมอบให้แก่บริษัทประกันภัยเพื่อส่งมอบแก่เจ้าของรถที่จัดให้มีการประกันภัยไว้ และเจ้าของรถจะต้องติดไว้ที่รถ

### 3.1.9 คณะกรรมการ

“คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

พระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่งเพื่อทำหน้าที่ต่าง ๆ ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 6 ทวิ

### 3.1.10 นายทะเบียน

“นายทะเบียน” หมายความว่า อธิบดีกรมการประกันภัย หรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการประกันภัยมอบหมายโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาตามกฎหมายนี้ นายทะเบียนคือ

## (1) อธิบัตริกรรมการประกันกัษ

## (2) ผู้ซึ่งอธิบัตริกรรมการประกันกัษมอบหมายโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

นายทะเบียนจะเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ เช่น การจัดทำเครื่องหมายสำหรับรถที่ประกันกัษตามมาตรา 12 หรือกรณีบริษัทแจ้งการบอกเลิกกรรมธรรม์ต้องแจ้งต่อนายทะเบียนตามมาตรา 13 การยัดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายและขายทอดตลาด กรณีเจ้าของรถมิได้จัดให้มีการประกันกัษและไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประกันกัษ หรือจ่ายไม่ครบจำนวน หรือไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และรถนั้นไม่มีการประกันกัษไว้กับบริษัทตามมาตรา 23(1), (3) มาตรา 28 และมาตรา 29 เป็นต้น

อธิบัตริกรรมการประกันกัษมีอำนาจออกระเบียบกรมการประกันกัษหรือประกาศตามอำนาจหน้าที่เพื่อให้การปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน เช่น ระเบียบกรมการประกันกัษว่าด้วยวิธีการเปรียบเทียบปรับ ระเบียบกรมการประกันกัษว่าด้วยวิธีการยัดรถและการขายทอดตลาดรถตามมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประกันกัษจากรถ พ.ศ. 2530 เป็นต้น

## 3.1.11 กองทุน

“กองทุน” หมายความว่า กองทุนทดแทนผู้ประกันกัษ

กองทุนทดแทนผู้ประกันกัษเป็นโครงการเงินสะสมที่รัฐจัดให้มีขึ้นเพื่อเป็นแหล่งเงินที่นำมาสมทบจ่ายช่วยเหลือเป็นค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประกันกัษ

## 3.1.12 รัฐมนตรี

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ หมายถึง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์<sup>1</sup>

## 3.2 ผู้เกี่ยวข้องกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประกันกัษจากรถ พ.ศ. 2535

3.2.1 เจ้าของรถ จะต้องจัดให้มีการประกันกัษความเสียหายสำหรับผู้ประกันกัษจากรถ โดยประกันกัษไว้กับบริษัทประกันกัษ ตามมาตรา 7 ยกเว้นรถบางประเภทตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 8 ถ้าฝ่าฝืนมีโทษที่บัญญัติไว้ในมาตรา 37

3.2.2 ผู้ใช้รถ กฎหมายห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถที่ไม่ได้จัดให้มีการประกันกัษตามมาตรา 11 ถ้าฝ่าฝืนต้องรับโทษตามมาตรา 39

<sup>1</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประกันกัษจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 4.



3.2.3 บริษัทประกันภัย กฎหมายบังคับให้ต้องรับประกันภัยรถทุกคันตามมาตรา 10 ถ้าฝ่าฝืนต้องรับโทษตามมาตรา 38 และเมื่อเกิดความเสียหายเนื่องจากกรร เช่น รถชนคน บริษัทประกันภัยต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นเสมอไม่ว่าจะเป็นความผิดของผู้ประสบภัยหรือไม่ โดยจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นจะเป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ตามมาตรา 20

3.2.4 ผู้ประสบภัยจากรถ เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถ ผู้ประสบภัยจากรถที่ได้รับประกันภัยไว้ย่อมเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัยได้ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 20 ถ้าบริษัทประกันภัยไม่จ่ายหรือจ่ายไม่ครบก็สามารถเรียกร้องให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายได้ตามมาตรา 20 และมาตรา 23

3.2.5 สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสังกัดกรมการประกันภัย มีหน้าที่ดำเนินการเกี่ยวกับกองทุน ตามมาตรา 33, 34 เพื่อจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถ เมื่อไม่มีผู้ใดจ่ายให้ตามมาตรา 23

3.2.6 กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ตามมาตรา 19 ในการรับจดทะเบียนรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ให้นายทะเบียนตามกฎหมายดังกล่าวตรวจสอบการจัดให้มีประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ตามมาตรา 7 ก่อนจะได้รับจดทะเบียนด้วย (ไม่รวมถึงการชำระภาษีรถประจำปี)

3.2.7 กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ ตามมาตรา 4 กำหนดให้อธิบดีกรมการประกันภัยเป็นนายทะเบียนตามกฎหมายนี้ และ ตามมาตรา 5 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้อำนาจออกกฎกระทรวงและประกาศเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

3.2.8 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ตามมาตรา 37 - 45 มีบทกำหนดโทษทางอาญา สำหรับผู้ฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว

### 3.3 มาตรการทางกฎหมายในการนำรถเข้าสู่ระบบและความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

3.3.1 รถที่ต้องจัดให้มีการทำประกันภัย ประเภทของรถที่ต้องจัดให้มีการประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้ ได้แก่ รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร ซึ่งอาจกล่าวได้ว่ารถที่จะต้องจัดให้มีการประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายนี้คือรถทุกคันที่จดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบกเป็นยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางบก และรวมตลอดถึงรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศแต่ได้นำเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรไทยเป็นการชั่วคราว โดยเจ้าของรถไม่มีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ใน

ราชอาณาจักร<sup>2</sup> และให้หมายความรวมถึงรถป้ายแดง รถพ่วงของรถชนิดนั้นด้วย เว้นแต่รถไฟ รถราง และรถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้ซึ่งจะกล่าวต่อไป

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

3.3.2 รถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการทำประกันภัย รถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 (มาตรา 8)<sup>3</sup> มีดังนี้

(1) รถสำหรับเฉพาะองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท และรถสำหรับผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์

(2) รถของสำนักพระราชวังที่จดทะเบียน และมีเครื่องหมายตามระเบียบที่เลขาธิการพระราชวังกำหนด

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

(4) รถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

รถที่ได้รับยกเว้นตามบทบัญญัตินี้ หากไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตหรือร่างกายของผู้ประสบภัย ผู้ประสบภัยอาจเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นได้จากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามมาตรา 23(6) หลังจากนั้นหน่วยราชการซึ่งเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายต้องส่งเงินจำนวนนั้นคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามบทบัญญัติมาตรา 32

ปัจจุบันได้มีกฎกระทรวงกำหนดให้รถของหน่วยงานราชการขององค์กรที่จัดตั้งขึ้นตามรัฐธรรมนูญและหน่วยงานราชการที่เป็นอิสระขององค์กรใด ๆ ตามที่ระบุไว้ในรัฐธรรมนูญได้รับยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7<sup>4</sup>

<sup>2</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 9.

<sup>3</sup> แห่หลังเดิม. มาตรา 8.

<sup>4</sup> กฎกระทรวง ฉบับที่ 16 พ.ศ. 2543 ลงวันที่ 17 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2543.

3.3.3 ผู้ที่ต้องมีหน้าที่จัดทำประกันภัย ผู้ต้องทำประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้ ได้แก่ เจ้าของรถ ผู้ซึ่งมีกรรมสิทธิ์ในรถหมายถึง ผู้มีกรรมสิทธิ์เป็นเจ้าของรถจริงจะมีชื่อทางทะเบียนคู่มือจดทะเบียนรถหรือไม่ ไม่สำคัญ เพราะกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 458 ผู้มีกรรมสิทธิ์ในรถไม่จำเป็นต้องครอบครองและใช้รถนั่นเอง ซึ่งต้องจัดให้มีการประกันภัยตามกฎหมายนี้<sup>5</sup>

ผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว ในกรณีนี้กฎหมายไม่สนใจว่าผู้นำรถเข้ามานั้นจะเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์หรือไม่หรือจะเป็นผู้เช่า ผู้เช่าซื้อ หรือผู้ที่ยืมรถผู้อื่นมาใช้ หากผู้นั้นเป็นผู้นำรถเข้ามาในราชอาณาจักรไทยก็ต้องจัดให้รถมีประกันภัย และการนำเข้ามานั้นจะต้องเป็นการนำเข้ามาใช้เป็นการชั่วคราว ถ้าหากนำมาใช้อย่างเป็นการถาวรก็ต้องจดทะเบียนการใช้รถในประเทศไทย และเจ้าของรถก็ต้องจัดให้มีการประกันตามมาตรา 7

3.3.4 ผู้ทำหน้าที่รับประกันภัย ผู้มีหน้าที่ต้องรับประกันภัยตามกฎหมายนี้คือบริษัทประกันภัย<sup>6</sup> และสาขาทั่วประเทศตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยที่รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประกันภัยรถยนต์จากกระทรวงพาณิชย์ ซึ่งกฎหมายนี้เป็นบทบังคับให้บริษัทประกันภัยจะต้องรับประกันภัยรถทุกคันเสมอไปโดยไม่มีข้อยกเว้น จะปฏิเสธไม่ยอมรับประกันภัยไม่ได้แม้จะเป็นรถเก่าใหม่เพียงใดเจ้าของรถจะขับรถชำนาญหรือไม่ และแม้เจ้าของรถเป็นผู้ที่มีประวัติขับรถที่ไม่ดี บริษัทก็ต้องรับประกันจะปฏิเสธไม่รับประกัน โดยอ้างว่าเจ้าของรถเป็นผู้ที่ขับรถโดยประมาทเคยก่ออุบัติเหตุไว้เป็นจำนวนมากไม่ได้ แต่ทั้งนี้การรับประกันต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง ซึ่งกฎกระทรวงจะกำหนดเกี่ยวกับจำนวนเงินที่เอาประกัน เบี้ยประกัน กำหนดเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดของการเอาประกันภัยไว้และถ้าบริษัทประกันภัยไม่ยอมรับการประกันรถยนต์ตามที่กฎหมายกำหนดมีความผิดต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 50,000 บาท ถึง 250,000 บาท (มาตรา 38)

3.3.5 เครื่องหมายแสดงว่ามีการทำประกันภัย ตามบทบัญญัตินี้กำหนดให้นายทะเบียนจัดทำเครื่องหมายที่แสดงว่ามีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถตามแบบที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงและส่งให้บริษัทประกันภัยเพื่อส่งมอบให้แก่เจ้าของรถที่ทำประกันภัยนั้นไว้กับบริษัทและเจ้าของรถจะต้องติดเครื่องหมายดังกล่าวไว้ที่รถตามวิธีการที่กำหนดไว้ใน

<sup>5</sup> ประพันธ์ ทรัพย์แสง. คำอธิบายพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535. หน้า 67-68.

<sup>6</sup> แหล่งเดิม. มาตรา 10 กำหนดว่า “บริษัทต้องรับประกันตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง.

กฎกระทรวง<sup>7</sup> โดยจะต้องคิดที่กระจกหน้ารถด้านในหันข้อความด้านหน้าของเครื่องหมายออกด้านนอก ถ้าเป็นรถที่ไม่มีกระจกหน้ารถให้ติดเครื่องหมายไว้ที่ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัด ทั้งนี้ เพื่อแสดงว่าตนได้ดำเนินการจัดทำประกันภัยตามกฎหมายแล้วและเพื่ออำนวยความสะดวกตรวจสอบของเจ้าหน้าที่

ส่วนรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศและนำเข้ามาใช้ในราชอาณาจักร โดยเป็นการชั่วคราว ตามมาตรา 9 เมื่อรถดังกล่าวออกนอกราชอาณาจักรให้เจ้าของรถคันนั้นส่งคืนเครื่องหมายแสดงว่ามีการประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้ให้แก่พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองที่รถคันที่ออก เว้นแต่รถที่เจ้าของรถนำเข้าออกราชอาณาจักรเป็นประจำและการประกันนั้นยังไม่สิ้นสุดเวลาเอาประกันภัย<sup>8</sup>

นอกจากนี้ หากบริษัทประกันภัยหรือเจ้าของรถต้องการบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยก่อนครบกำหนดความคุ้มครอง เจ้าของรถต้องคืนเครื่องหมายนี้แก่นายทะเบียน หรือทำให้เครื่องหมายใช้การไม่ได้<sup>9</sup> ภายในกำหนดเวลา 15 วันนับแต่วันที่บริษัทประกันภัยบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัย หรือภายในกำหนดเวลา 15 วันนับแต่วันที่ผู้เอาประกันภัยบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยแล้วแต่กรณี

3.3.6 จำนวนเงินเอาประกันภัย หมายถึง จำนวนเงินค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทประกันภัยตกลงจะชำระเมื่อเกิดภัยตามสัญญาประกันภัยในการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่เอาประกันภัยไว้ ผู้เอาประกันภัยจะทำสัญญาประกันสำหรับความเสียหายที่จะเกิดแก่ผู้ประสบภัยจากรถเป็นจำนวนสูง

<sup>7</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 12. กำหนดว่า “ให้นายทะเบียนจัดทำเครื่องหมายส่งให้บริษัทเพื่อส่งมอบให้แก่ เจ้าของรถที่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหายกับบริษัทตามมาตรา 7 หรือ 9 แล้วแต่กรณี เจ้าของรถต้องติดเครื่องหมายไว้ที่รถลักษณะของเครื่องหมายและวิธีการติดเครื่องหมายให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง.

<sup>8</sup> “สาระนั้นรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และกฎกระทรวง.”  
วารสารเอกสารภาษีอากร, หน้า 118.

<sup>9</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 13. กำหนดว่า “ในกรณีที่บริษัทหรือเจ้าของรถบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยก่อนครบกำหนดความคุ้มครองไม่ว่าด้วยเหตุใด บริษัทต้องแจ้งการบอกเลิกนั้นให้นายทะเบียนทราบ และเจ้าของรถต้องส่งคืนเครื่องหมายตามมาตรา 12 ให้แก่นายทะเบียนหรือทำให้เครื่องหมายนั้นใช้ต่อไปไม่ได้.

การแจ้งการบอกเลิกและการส่งคืนเครื่องหมายหรือการทำให้เครื่องหมายนั้นใช้ต่อไปไม่ได้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2535).

เท่าใดก็ได้แต่จำนวนเงินเอาประกันภัยต่อบุคคลหนึ่งและต่อเหตุการณ์หนึ่งต้องไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง<sup>10</sup>

3.3.7 การโอนรถที่มีการประกันภัย ในกรณีที่รถซึ่งเจ้าของรถได้เอาประกันภัยไว้กับบริษัทได้โอนไปยังบุคคลอื่น โดยผลของกฎหมายว่าด้วยมรดกหรือโดยบทบัญญัติแห่งกฎหมายอื่นให้ผู้ได้มาซึ่งรถที่มีการประกันภัยนั้นมีฐานะเสมือนเป็นผู้เอาประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยนั้นและบริษัทต้องรับผิดชอบตามกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวต่อไปตลอดอายุของกรมธรรม์ประกันภัยที่ยังเหลืออยู่<sup>11</sup>

3.3.8 ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ คำว่า “ความเสียหาย” หมายความว่า “ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยอันเกิดจากรถ”<sup>12</sup> ดังนั้น ค่าเสียหายที่จะได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติฉบับนี้จึงเป็นค่าเสียหายเฉพาะที่เกิดกับชีวิตและร่างกายเท่านั้น ไม่รวมถึงค่าเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นกับทรัพย์สินด้วย โดยค่าเสียหายที่ผู้ประสบภัยหรือทายาทจะได้รับการชดเชยมีดังนี้

1) ค่าเสียหายเบื้องต้น ตามกฎกระทรวง เรื่อง กำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นและการร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น กำหนดความเสียหายที่จะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น มีดังต่อไปนี้

กรณีได้รับบาดเจ็บแต่ไม่เสียชีวิต ผู้ประสบภัยจะได้รับค่ารักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาล ได้แก่

ก. ค่ายา ค่าอาหารทางเส้นเลือด ค่าออกซิเจน และอื่น ๆ ทำนองเดียวกันที่ใช้ในการบำบัดรักษา

ข. ค่าอวัยวะเทียมและอุปกรณ์ในการบำบัดรักษาโรค รวมทั้งค่าซ่อมแซม

ค. ค่าบริการทางการแพทย์ ค่าตรวจ ค่าวิเคราะห์โรค ทั้งนี้ ไม่รวมถึงค่าจ้างพยาบาลพิเศษและค่าบริการอื่นทำนองเดียวกัน

ง. ค่าห้องและค่าอาหารตลอดระยะเวลาที่เข้ารับรักษาพยาบาล

จ. ค่าพาหนะนำผู้ประสบภัยไปโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล

โดยกรณีนี้ ผู้ประสบภัยจะได้รับการชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นตามความเสียหายที่แท้จริงหรือเท่าจำนวนที่จ่ายจริงแต่ไม่เกิน 15,000 บาท

<sup>10</sup> กฎกระทรวง ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2540).

<sup>11</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 18.

<sup>12</sup> แห่งเดิม. มาตรา 4.

กรณีเสียชีวิตทันที ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยจะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพผู้ประสบภัย โดยจะได้รับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวน 35,000 บาทต่อหนึ่งคน

กรณีผู้ประสบภัยถึงแก่ความตายหลังจากมีการรักษาพยาบาล กรณีนี้จะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นสำหรับค่ารักษาพยาบาลตามกรณีแรก และค่าปลงศพตามกรณี เสียชีวิตรวมกันแต่ไม่เกิน 35,000 บาท

2) ค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นตาม กฎ 11 (24 ธันวาคม 2540) จะเป็นส่วนของค่าเสียหายที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้น ซึ่งผู้ประสบภัยจะต้องพิสูจน์ความผิดก่อนจึงจะได้รับชดใช้ค่าเสียหายดังกล่าวเมื่อรวมกับค่าเสียหายเบื้องต้นแล้ว ดังนี้

กรณีได้รับบาดเจ็บแต่ไม่เสียชีวิต จะได้รับชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริง แต่ไม่เกิน 50,000 บาทต่อหนึ่งคน

กรณีเสียชีวิตทันที จะได้รับชดใช้ค่าเสียหายรวมกันเป็นเงิน 80,000 บาทต่อหนึ่งคน

กรณีผู้ประสบภัยถึงแก่ความตายหลังจากที่มีการรักษาพยาบาล จะได้รับชดใช้ค่าเสียหายรวมกันเป็นเงิน 80,000 บาทต่อหนึ่งคน

ความเสียหายต่ออนามัย ตามพระราชบัญญัติ<sup>13</sup> กำหนดไว้ดังนี้

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

ในความเสียหายต่ออนามัยนั้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นจะต้องใช้หลักการเดียวกันกับความเสียหายต่อร่างกาย แม้ว่าจะไม่มีการบัญญัติไว้โดยตรงแต่เนื่องจากความเสียหายต่ออนามัยเป็นส่วนหนึ่งของความเสียหายต่อร่างกาย

การขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นกับผู้ประสบภัยจากรถหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยจากรถซึ่งถึงแก่ความตาย ผู้ประสบภัยหรือทายาทต้อง

<sup>13</sup> กฎกระทรวงฉบับที่ 11 พ.ศ. 2540.

ร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นภายใน 180 วันนับแต่วันที่มูลค่าเสียหายเบื้องต้นเกิดขึ้น โดยสามารถขอรับจากผู้ที่เกี่ยวข้องซึ่งแยกออกเป็น 2 กรณีคือ

กรณีที่ 1 ขอรับจากบริษัทประกันภัย เมื่อความเสียหายเกิดขึ้นให้ผู้ประสบภัยยื่นคำร้องขอค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทที่รับประกันภัยจากกรณีที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้น โดยการร้องขอค่าเสียหายเบื้องต้นและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจะดำเนินการดังนี้

1) ความเสียหายต่อร่างกาย ให้มีหลักฐานคือ

- ใบเสร็จรับเงินจากโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล หรือหลักฐานการแจ้งหนี้เกี่ยวกับการรักษาพยาบาล

- สำเนาบัตรประจำตัวหรือใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว หรือสำเนาหนังสือเดินทาง

2) ความเสียหายต่อชีวิต ต้องมีหลักฐาน

- สำเนาใบมรณะบัตร

- สำเนาบันทึกระจำวันในคดีของพนักงานสอบสวน หรือหลักฐานอื่นที่แสดงว่าผู้ันถึงแก่ความตายเพราะการประสบภัยจากรถ

3) ความเสียหายต่อร่างกายและต่อชีวิตรวมกัน ให้ใช้หลักฐานตามข้อ 1) และ 2) การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ให้บริษัทจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยเมื่อได้รับการร้องขอจากผู้ประสบภัยภายใน 7 วันนับแต่วันที่ได้รับการร้องขอ ทั้งนี้ โดยไม่ต้องพิสูจน์ความรับผิดชอบที่รถตั้งแต่สองคันขึ้นไป ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถ ให้บริษัทที่รับประกันภัยรถแต่ละคันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถคันที่เอาประกันภัยไว้กับบริษัท สำหรับกรณีที่รถตั้งแต่สองคันขึ้นไป ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยที่มิใช่เป็นผู้ซึ่งอยู่ในรถ ให้บริษัทที่รับประกันภัยรถดังกล่าวร่วมกันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยทุกคน โดยเฉลี่ยจ่ายในอัตราส่วนเท่ากัน

4) วิธีการจ่ายเงินของบริษัท

- ให้จ่ายแก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายแก่โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่รักษาพยาบาลผู้ประสบภัย

- ให้จ่ายเป็นเงินสด หรือจ่ายเป็นเช็คที่มีได้ลงวันที่ล่วงหน้า

- ให้จ่ายให้เรียบร้อยภายใน 7 วันนับแต่วันที่ได้รับการร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น

5) ข้อห้ามบริษัทประกันภัยปฏิเสธความรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัย

- ห้ามยกเอาข้อความในกรมธรรม์ประกันภัย หรือเอกสารประกอบหรือแนบท้ายกรมธรรม์ประกันภัยที่ระบุถึงความรับผิดชอบของบริษัทแตกต่างไปจากที่กำหนดไว้ในบทบัญญัติแห่ง

พระราชบัญญัติฉบับนี้ เป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบต่อการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

- ห้ามยกเอาเหตุแห่งความไม่สมบูรณ์หรือการฝ่าฝืนเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัยระหว่างบริษัทเจ้าของรถ หรือการได้บอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยกับเจ้าของรถเป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบต่อการชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้น เว้นแต่บริษัทได้มีหนังสือแจ้งการบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยนั้นให้เจ้าของรถและนายทะเบียนทราบล่วงหน้า ซึ่งจะมีผลบังคับใช้เมื่อครบกำหนด 30 วันนับแต่วันที่บริษัทได้มีหนังสือแจ้งการบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยไปยังผู้เอาประกันภัย ตามภูมิฐานะที่ทราบครั้งสุดท้ายโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับ

- ห้ามบริษัทยกเอาความทุจริต หรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัยมาเป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประกันภัย

กรณีที่ 2 การขอรับจากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ให้จัดตั้งกองทุนขึ้นเรียกชื่อว่า “กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย” มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยเมื่อมีกรณีตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 23 ของพระราชบัญญัติซึ่งที่มาของเงินกองทุนจะมาจาก

- 1) เงินกองทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้
- 2) เงินที่บริษัทจ่ายสมทบให้แก่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเป็นรายปีในอัตราร้อยละสองของเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยกฎกระทรวงกำหนดให้บริษัทจ่ายเงินสมทบดังกล่าวให้แก่สำนักงานกองทุนเงินทดแทนภายใน 30 วันนับแต่วันสิ้นปีบัญชีของบริษัท
- 3) เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี
- 4) เงินหรือทรัพย์สินที่ได้มา หรือได้รับคืนมาจากการเข้าเฉลี่ยในทรัพย์สินที่ขายทอดตลาดหรือจากการที่นายทะเบียนขายทอดตลาดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายและเงินที่หน่วยงานราชการซึ่งเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายส่งคืนค่าเสียหายเบื้องต้นที่กองทุนได้จ่ายไปคืนให้กองทุน
- 5) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้
- 6) ดอกผลของกองทุน
- 7) เงินที่ได้มาจากการขายทรัพย์สินที่ได้มาตามข้อ 4) และ 5)
- 8) เงินรายได้อื่น ๆ



ผู้ประสบภัยจากรถยนต์สามารถร้องขอค่าเสียหายเบื้องต้นจากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้ในกรณีดังต่อไปนี้

1) เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นมิได้จัดให้มีการประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถและเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

2) ขณะเกิดเหตุ รถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถเพราะ “...ถูกขโมยออก น้อ โกง กรรโชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์หรือปล้นทรัพย์ และเจ้าของรถได้ร้องทุกข์สอบสวน...”

3) ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายและรถนั้นไม่มีการประกันภัยกับบริษัทประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถ

4) มีความเสียหายจากรถเกิดแก่ผู้ประสบภัยแต่ไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย

5) บริษัทประกันภัยที่ได้รับประกันภัยรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

6) ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยนั้นเกิดจากรถที่ได้รับยกเว้น ไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัยตามที่ได้กำหนดยกเว้นตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ เช่น กรณีความเสียหายเกิดจากรถของหน่วยงานราชการต่าง ๆ เป็นต้น

### 3.3.9 การเข้ารับช่วงสิทธิของผู้เสียหาย

เมื่อบริษัทประกันภัยหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้ชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนให้แก่ผู้ประสบภัยแล้วก็จะเข้ารับช่วงสิทธิของผู้เสียหายที่จะใช้สิทธิไล่เบี้ยต่อผู้ต้องรับผิดชอบในการก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นในภายหลังได้ เมื่อมีองค์ประกอบดังต่อไปนี้ คือ

1) ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลภายนอกหรือเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของเจ้าของรถ ผู้ขับจี้รถ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสบภัย

2) บริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปแล้วเป็นจำนวนเท่าใดก็มีสิทธิไล่เบี้ยเอาแก่บุคคลดังกล่าว หรือมีสิทธิเรียกให้ผู้ประสบภัยคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นได้เท่าจำนวนที่ได้จ่ายไปนั้น ทั้งนี้ การใช้สิทธิการไล่เบี้ยดังกล่าวของบริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยต้องกระทำภายใน 1 ปีนับแต่วันที่ได้จ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือภายใน 5 ปีนับแต่วันรู้ตัวผู้ซึ่งต้องรับผิดชอบ

ในกรณีที่สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปเนื่องจากกรณี

1) เจ้าของรถไม่ได้จัดให้มีการประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัตินี้ และไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

2) บริษัทประกันภัยที่รับประกันภัยรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

เมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปแล้วเป็นจำนวนเท่าใดก็ให้นายทะเบียนมีคำสั่งเรียกเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายไปนั้นคืนจากเจ้าของรถหรือจากบริษัทประกันภัยนั้นแล้วแต่กรณี และเจ้าของรถหรือบริษัทประกันภัยจะต้องจ่ายเงินเพิ่มในอัตราร้อยละสิบของจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนสงเคราะห์สมทบอีกต่างหากด้วย โดยจะต้องจ่ายคืนพร้อมด้วยเงินเพิ่มดังกล่าวคืนให้กองทุนตามคำสั่งนายทะเบียนภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ได้รับคำสั่ง

## บทที่ 4

### การคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในกฎหมายต่างประเทศ

จากการศึกษาเอกสารทางกฎหมายเกี่ยวกับการจัดให้มีการประกันความเสียหายเพื่อเป็นการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ผู้ศึกษาพบว่า มีกฎหมายต่างประเทศอยู่บางประเทศที่มีประสิทธิภาพและมีกระบวนการ กลไกที่มีเหมาะสม อาทิเช่น ประเทศอังกฤษ ประเทศไต้หวันและประเทศญี่ปุ่น ผู้ศึกษาจึงเห็นสมควรนำมาวิเคราะห์ถึงสาระสำคัญของกฎหมาย และการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ เพื่อนำไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### 4.1 ประเทศอังกฤษ

##### 4.1.1 สาระสำคัญตามบทบัญญัติของกฎหมาย

ผู้ศึกษาพบว่า ประเทศอังกฤษได้มีการตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เพื่อคุ้มครองความเสียหายต่อบุคคลที่สาม ในกรณี ที่ประสบอุบัติเหตุจากรถและเสียชีวิตบาดเจ็บ ทุพพลภาพ ซึ่งกฎหมายฉบับนี้คือ Road Traffic ACT 1972 ซึ่งจุดเด่นของกฎหมายฉบับนี้ก็คือการคุ้มครองประโยชน์ของผู้ประสบภัยจากรถให้ได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนที่เหมาะสมกับความเสียหายที่ได้รับ<sup>1</sup> โดยกฎหมายได้กำหนดเงื่อนไขที่จะต้องกำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ในลักษณะของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ กล่าวคือ รถยนต์ทุกคันต้องทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ เว้นแต่จะเป็นรถที่เข้าข่ายยกเว้นตามกฎหมายและตามกฎหมายฉบับนี้ถือว่าการใช้หรือยินยอมให้ใช้รถยนต์โดยปราศจากการประกันภัยภาคบังคับหรือมีการวางหลักประกันเป็นความผิดทางอาญาและกรมธรรม์จะต้อง ออกให้โดยบุคคลที่ได้รับมอบอำนาจให้รับประกันภัยได้ และต้องประกันภัยต่อความรับผิดที่เกิดขึ้นอันเกิดจากการใช้

---

<sup>1</sup> The Philipoline Insurance Industry, Report of the second meeting of the ASEAN Insurance Commissioners. ของ ASEAN permanent committee on commerce and Industry Thailand, 2-4 December 1976 Bangkok Thailand.

ยานยนต์บนท้องถนนจากผู้เอาประกันภัยนั้นหรือบุคคลอื่นที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ ซึ่งทำให้บุคคลภายนอกเสียชีวิตหรือบาดเจ็บ<sup>2</sup>

#### 4.1.2 บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการประกันความเสียหาย

ผู้ศึกษาพบว่า การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศอังกฤษจะจำกัดเฉพาะแต่ในความรับผิดในความเสียหายอันเกิดแต่ยานยนต์เท่านั้น

(1) ประเภทของรถยนต์ที่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย ผู้ศึกษาพบว่า ใน Road Traffic ACT 1972 ในมาตรา 143 บัญญัติให้รถทุกคันต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายและในมาตรา 190(1) ได้บัญญัติความหมายของคำว่า “รถยนต์” ไว้ ซึ่งหมายถึง “ยานที่บังคับด้วยเครื่องจักรกล ซึ่งมีรางขึ้นเพื่อใช้บนถนน” แต่ก็มีรถที่ได้รับการยกเว้น<sup>3</sup> ดังต่อไปนี้

- 1.1 รถที่มีสภาพไม่สมบูรณ์
- 1.2 รถของสถาบันพระมหากษัตริย์
- 1.3 รถที่เจ้าของรถได้มีการวางเงินประกันไว้กับ Accountant General of the Supreme Court
- 1.4 รถยนต์ขององค์การบริหารส่วนท้องถิ่น
- 1.5 รถขององค์กรตำรวจ
- 1.6 รถยนต์ที่อยู่ในระหว่างการเดินทางไปกู้เรืออับปางตาม Merchant Shipping Act 1894 หรือได้ใช้รถยนต์ตามความมุ่งหมายของ Army or Air Force ACT 1955.
- 1.7 รถยนต์ของ London Transport Executive ซึ่งอยู่ในความควบคุมดูแลของเจ้าของรถ
- 1.8 รถรางเฉาะที่มีกฎหมายอนุญาตให้ใช้ได้
- 1.9 เครื่องตัดหญ้าที่บังคับด้วยคนเดินเท้า

(2) บุคคลที่กฎหมายกำหนดหรือบังคับให้ต้องทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ผู้ศึกษาพบว่าใน Road Traffic ACT 1972 กฎหมายใช้คำว่า “บุคคลซึ่งใช้ (use) หรือยินยอมให้ผู้อื่นใช้รถยนต์<sup>4</sup> ซึ่งในกรณีดังกล่าวกฎหมายจะคุ้มครองเฉพาะแต่การเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บ

<sup>2</sup> Micheal Parkington, ed. (1975). *MacGillivray & Parkington on Insurance Law 2 Vols.* (6 th ed.). pp. 956-961.

<sup>3</sup> Ivamy. (1984). *Edward Richard Hardy Fire and Motor Insurance.* (4 th ed.). p. 306.

<sup>4</sup> Ibid. p.300.

ทพพลาภาพ แต่จะไม่คุ้มครองความเสียหายอันเกิดแก่ทรัพย์สิน<sup>5</sup> ซึ่งในประเทศอังกฤษเห็นว่าผู้  
จับจีสามารถรับภาระชดใช้ค่าเสียหายของทรัพย์สินเองได้

**4.1.3 การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน** ก่อนมีการออกกฎหมายประกันภัยรถยนต์บุคคลที่สามารถ  
ตามกฎหมายของประเทศอังกฤษในการนำสืบการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยทั่วไปมีหลักอยู่ว่า คู่  
ความฝ่ายใดกล่าวอ้างข้อเท็จจริงอันเป็นมูลพิพาทขึ้นมาฝ่ายนั้นมีหน้าที่นำสืบ “he who asserts a  
matter must prove it or the burden of proof lies upon the party who substantially asserts the  
affirmative of the issue.”<sup>6</sup> มีคดีในลักษณะกฎหมายละเมิดเกี่ยวกับรถยนต์เกิดขึ้นมากมาย โจทก์มี  
ภาระหน้าที่ในการพิสูจน์ในประเด็นข้อใดข้อหนึ่งหรือหลายข้อในการฟ้องเพื่อพิสูจน์ความผิดและ  
ความเสียหายที่โจทก์ได้รับ<sup>7</sup> ต่อมาเมื่อมีการออกกฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถก็  
ยกเลิกการที่จะต้องมีการพิสูจน์ความผิดก่อนตามหลักกฎหมายละเมิด (fault) และใช้หลักไม่ต้อง  
พิสูจน์ความผิด (no-fault) แทน รวมทั้งการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับกระทำโดยมิได้มุ่งการค้า  
หรือหากำไรจากการประกันภัยประเภทนี้

กฎหมายจะคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหายอุบัติเหตุจากรถดังต่อไปนี้

1. แก่ชีวิต
2. การได้รับบาดเจ็บ ทพพลาภาพ ไม่รวมถึงความเสียหายต่อทรัพย์สินด้วย

ด้วยผลจากวิวัฒนาการอย่างต่อเนื่องของการประกันภัยรถยนต์ของประเทศอังกฤษ ทำ  
ให้อัตราเบี้ยประกันภัยภาคบังคับที่เรียกเก็บกับประชาชนมีความสัมพันธ์กับจำนวนค่าสินไหมทด  
แทนที่จ่ายให้กับผู้ประสบภัยจากรถ ไม่ว่าจะเป็นกรณีการเสียชีวิต บาดเจ็บ ทพพลาภาพ กฎหมาย  
สามารถคุ้มครองประโยชน์ของผู้ประสบภัยให้ได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเป็นจำนวนที่เหมาะสม  
สมกับความเสียหายที่ได้รับ

## 4.2 ประเทศไต้หวัน

### 4.2.1 สารระสำคัญตามบทบัญญัติของกฎหมาย

ผู้ศึกษาพบว่า ประเทศไต้หวัน ได้มีการตราพระราชบัญญัติเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้  
ประสบภัยจากรถเพื่อคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งมีกฎหมายที่สำคัญเกี่ยวกับเรื่องนี้ ได้แก่

<sup>5</sup> Ivamy Supra note p.316.

<sup>6</sup> John Huxley Buzzard. (1970). **Phipson on Evidence**. (11 th ed.). p. 36.

<sup>7</sup> P.A.London. (1951). **Pollock's Law of Torts**. p.340.

Compulsory Automobile Liability Insurance Law 1996<sup>8</sup> โดยจะมุ่งคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งหากมีบางเรื่องที่มีได้บัญญัติไว้ในกฎหมายฉบับนี้ก็จะให้อำนาจในการออกกฎหมายลำดับรองเพิ่มเติมเพื่อประโยชน์ในการประกันภัยภาคบังคับได้อีก<sup>9</sup> ซึ่งกฎหมายฉบับนี้มีจุดประสงค์เพื่อเป็นพื้นฐานในการป้องกันความเสียหายอันเกิดจากอุบัติเหตุจากรถยนต์กับประชาชนผู้ประสบภัยจากรถยนต์จนถึงแก่ความตาย บาดเจ็บ สูญเสียอวัยวะ

#### 4.2.2 บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการประกันความเสียหาย

ผู้ศึกษาพบว่าการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศไต้หวันก็จะจำกัดไว้เฉพาะความเสียหายจากรถยนต์อันเกิดจากอุบัติเหตุ ทำให้ผู้ประกันภัยหรือประชาชนบนท้องถนนให้ได้รับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน<sup>10</sup>

(1) ประเภทของรถยนต์ที่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย ผู้ศึกษาพบว่าใน Compulsory Automobile Liability Insurance Law 1996 มาตรา 4.8 ได้บัญญัติให้เจ้าของรถทุกชนิดต้องจัดให้มีการประกันภัย ซึ่งรวมทั้งรถที่ใช้โดยหน่วยงานของรัฐด้วย<sup>11</sup> และในมาตรา 3 ได้บัญญัติความหมายของคำว่า “รถ” ไว้ซึ่งหมายถึง “รถยนต์โดยทั่วไป รวมตลอดทั้งเครื่องจักรกลที่ใช้ขับบนถนน และยังบังคับตลอดไปถึงรถที่ใช้ในราชการทหารด้วย”

(2) บุคคลที่กฎหมายกำหนดหรือบังคับให้ต้องทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ผู้ศึกษาพบว่า Compulsory Automobile Liability Insurance Law 1996 ได้บัญญัติให้เจ้าของรถทุกคันทุกชนิดต้องทำประกันภัยภาคบังคับ และเบี้ยประกันภัยที่เจ้าของรถชำระจะนำเข้าสู่ระบบการประกันภัยและจะมีการบริหารจัดการคำนวณทางคณิตศาสตร์ประกันภัย ซึ่งเมื่อหลังจากหักค่าใช้จ่ายต่าง ๆ แล้วหากเหลือเบี้ยประกันภัยที่แท้จริงเป็นจำนวนเท่าใดก็จะนำมาคำนวณเพื่อกำหนดสิทธิประโยชน์ในการชดเชยค่าสินไหมทดแทน เมื่อมีผู้ประสบภัยจากรถ เจ้าของรถจึงมีหน้าที่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายต่อผู้ประสบภัยและต้องทำให้สัญญาประกันภัยมีผลบังคับใช้ตลอดเวลาที่ใช้รถ<sup>12</sup>

<sup>8</sup> <http://www.Insurance.gov.tw/law2.html>. อ้างใน ธาณี วรภัทร์, 2541.

<sup>9</sup> <http://www.Insurance.gov.tw/law1.html>. อ้างใน ธาณี วรภัทร์, 2541.

<sup>10</sup> Article. 1. Ibid. p.1.

<sup>11</sup> Article. 4.8. Ibid. p.1.

<sup>12</sup> Article. 14. Ibid. p.2.

### 4.2.3 การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

เมื่อมีผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งอาจได้รับความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย จากรถที่เจ้าของรถใช้รถนั่นเอง หรือในการบริหารงานต่าง ๆ ความเสียหายที่ผู้ประสบภัยจะได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ได้แก่

- 1) เสียชีวิต
- 2) เสียอวัยวะหรือพิการ

กฎหมายกำหนดให้บริษัทประกันภัยมีหน้าที่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยไม่คำนึงว่าผู้ประสบภัยจากรถจะเป็นผู้ก่อเหตุหรือมีส่วนร่วมในอุบัติเหตุจากรถ หรือเป็นผู้กระทำผิด เพียงแต่บุคคลคนนั้นเป็นผู้ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุรถยนต์ก็เพียงพอแล้ว ซึ่งมีลักษณะเป็นการยกเว้นการนำหลักการชำระใช้ค่าสินไหมทดแทนในกฎหมายลักษณะละเมิด โดยให้นำหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแบบไม่ต้องพิสูจน์ความผิด (No-Fault) มาใช้แทน

ตามกฎหมายคำว่า “ผู้ประสบภัยจากรถ” หมายถึง บุคคลที่ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุจากรถ ได้รับความเสียหายแก่ชีวิต ทูพพลภาพ พิการ บาดเจ็บ รวมทั้งบุคคลที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากรถแล้วบุคคลนั้นได้รับอันตรายหรือความเสียหายจากอุบัติเหตุครั้งนั้นด้วย<sup>13</sup>

สิทธิประโยชน์ที่ผู้ประสบภัยจากรถจะพึงได้รับ<sup>14</sup>

- 1) ค่ารักษาพยาบาลอันเนื่องมาจากความเสียหายที่ได้รับ
- 2) ค่าปลงศพ กรณีเสียชีวิตให้แก่ทายาทตามกฎหมาย
- 3) ค่าเสียหายจากการเสียอวัยวะหรือพิการ

ในการกำหนดจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทนกรณีต่าง ๆ นั้น รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและคณะกรรมการที่ตั้งขึ้นเพื่อพิจารณาเกี่ยวกับการประกันภัยรถภาคบังคับ ซึ่งจะกำหนดมาตรฐานการจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนความเสียหายในลักษณะต่าง ๆ ตามกฎหมายให้มีจำนวนที่สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมในขณะนั้น

การขอรับเงินค่าสินไหมทดแทน

ก. ขอรับจากบริษัทประกันภัย บริษัทจะจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายเมื่อรถที่ทำประกันภัยกับบริษัทก่อให้เกิดอุบัติเหตุความเสียหาย โดยจ่ายภายใน 5 วันนับจากสามารถสรุปข้อเท็จจริงในเหตุการณ์หรือตกลงกันได้ และจ่ายภายใน 10 วันนับแต่วันที่มีการทำการชี้ขาด

<sup>13</sup> Article. 9. Ibid. p.1.

<sup>14</sup> Article. 9. Ibid. p.1-2.

ในการกำหนดระยะเวลาจ่ายค่าสินไหมทดแทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมสามารถออกประกาศกระทรวงแก้ไขได้

บริษัทประกันภัยจะไม่รับผิดชอบในการจ่ายเงินชดเชยความเสียหายจากการประสบภัยจากรถหาเข้าเงื่อนไขดังต่อไปนี้

1) มีการสมคบกันระหว่างคู่กรณีหรือผู้ประสบภัยจากรถเพื่อให้ได้ผลประโยชน์ใด ๆ ก็ตามจากการทำประกันภัยรถ

2) ผู้เอาประกันภัยกระทำโดยเจตนากับผู้ประสบภัยจากรถ

3) ผู้ประสบภัยจากรถกระทำความผิดอาญากับผู้เอาประกันภัยแล้วประสบภัย

บริษัทประกันภัยอาจรับช่วงสิทธิในการเรียกเงินค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทจ่ายไปคืนจากคู่กรณีที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุความเสียหายในกรณีดังต่อไปนี้

1) ผู้ก่อให้เกิดความเสียหายขับรถขณะดื่มสุราหรือขับรถในขณะที่เสพยาเสพติดหรือสิ่งมึนเมา<sup>15</sup>

2) ผู้ก่อให้เกิดความเสียหายกระทำความผิดกฎหมายอาญาหรือพยายามหลบหนีการจับกุมตามกฎหมาย

3) กระทำอัตวินิบาตกรรมหรือผู้รับประโยชน์ฆ่าตามโดยเจตนา

4) ขับรถโดยฝ่าฝืนมาตรา 21 หรือหลบหนีโทษตามกฎหมาย Road Traffic Management.

5) ขับรถที่กระทำประกันกับบริษัทที่ไม่ได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจรับประกันภัย

ข. ขอรับจากกองทุนเงินทดแทน กองทุนชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอุบัติเหตุจากรถ เรียกว่า กองทุนชดใช้ค่าสินไหมทดแทนกรณีพิเศษ Special Compensation Fund. ตั้งขึ้นเพื่อช่วยคู่กรณีฝ่ายที่ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุจากรถ กลุ่มรองการจ่ายค่าสินไหมทดแทนขั้นต่ำตามกฎหมาย กองทุนชดใช้ค่าสินไหมทดแทนนี้จะไม่แสวงหากำไรจากการดำเนินการใด ๆ ทั้งสิ้น non-profit corporate entity และจะถูกกำกับดูแลโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม<sup>16</sup>

<sup>15</sup> Lysergic acid diethylamide.

<sup>16</sup> Article. 36. Ibid. p.4.



ที่มาของเงินกองทุนชดใช้ค่าสินไหมทดแทนกรณีพิเศษ<sup>17</sup>

- 1) เงินที่กำหนดตามกฎหมายจากเบี้ยประกันภัยที่บริษัทประกันภัยเรียกเก็บจากผู้เอาประกันภัย
- 2) เงินตามมาตรา 39
- 3) ดอกเบี้ยของเงินกองทุน
- 4) เงินที่สิทธิประโยชน์ที่ได้รับตามมาตรา 10
- 5) เงินอื่น ๆ

กรณีผู้ประสบภัยจากรถหรือทายาทจะร้องขอรับเงินชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากกองทุน ต้องร้องขอภายในระยะเวลา 2 ปี นับจากวันรู้ว่ามีสิทธิหรือ 10 ปี นับจากวันที่เกิดอุบัติเหตุ โดยไม่ทราบว่าใครเป็นผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ นั้น กฎหมายกำหนดให้กองทุนจะจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนตามเงื่อนไขต่อไปนี้<sup>18</sup>

- 1) ไม่ทราบว่ารถคันใดก่อให้เกิดอุบัติเหตุ
- 2) รถคันที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุไม่ได้ทำประกันภัยไว้
- 3) บริษัทประกันภัยที่ทำประกันภัยรถคันที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุถูกศาลพิพากษาให้ล้มละลาย

### 4.3 ประเทศญี่ปุ่น

#### 4.3.1 สารสำคัญตามบทบัญญัติของกฎหมาย

ผู้ศึกษาพบว่า ประเทศญี่ปุ่น ได้มีการตราพระราชบัญญัติอันเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถหรือการประกันภัยเพื่อคุ้มครองบุคคลที่สามในความเสียหายอันเกิดจากการใช้รถ ได้แก่ Automobile Liability Security law 1955 ซึ่งกฎหมายฉบับนี้มีการนำหลักการและเหตุผลตลอดทั้งมาตรการ กลไกต่าง ๆ ที่จะพยายามให้ระบบการชดใช้ความเสียหายให้กับผู้ประกันภัยมีความสะดวก รวดเร็วและเป็นธรรม

<sup>17</sup> Article. 37. Ibid. p.4.

<sup>18</sup> Article. 38. Ibid. p.4.

#### 4.3.2 บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการประกันความเสียหาย

ผู้ศึกษาพบว่า การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่นนั้นบังคับให้ผู้ครอบครองรถจะต้องทำประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์และบังคับให้ผู้รับประกันภัยจะต้องรับประกันภัยรถทุกคันที่มีการนำมาทำประกันภัยและจะปฏิเสธไม่รับประกันภัยมิได้<sup>19</sup>

1) ประเภทของรถยนต์ที่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย ผู้ศึกษาพบว่าใน Automobile Liability Security law 1955 บัญญัติว่ารถทุกคันต้องทำประกันภัยภาคบังคับ หากรถคันใดมิได้จัดให้มีการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้จะวิ่งในทางไม่ได้<sup>20</sup> เว้นแต่รถที่ได้รับการยกเว้นดังต่อไปนี้

1.1 รถที่ใช้ในกิจการของกองกำลังป้องกันตนเอง หรือรถของกองทัพญี่ปุ่น

1.2 รถของกองทัพสหรัฐอเมริกาที่ใช้ในประเทศญี่ปุ่น ในกิจกรรมเกี่ยวกับสนธิสัญญาความร่วมมือและป้องกันร่วมกันระหว่างประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศญี่ปุ่น

1.3 รถที่ใช้ในกิจการของกองกำลังสหประชาชาติ

การทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามพระราชบัญญัตินี้จะต้องทำเมื่อมีการจดทะเบียนรถครั้งแรกและทุกครั้งที่มีการตรวจสอบสภาพรถ โดยกรมธรรม์จะให้ความคุ้มครองจนกระทั่งถึงระยะเวลาการตรวจสอบสภาพรถครั้งต่อไป ซึ่งระยะเวลาการตรวจสอบสภาพรถจะแตกต่างกันไปตามประเภทของรถ

2) บุคคลที่กฎหมายกำหนดหรือบังคับให้ต้องทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ผู้ศึกษาพบว่า Automobile Liability Security law 1955 ได้บัญญัติไว้ให้ผู้รับประกันภัยซึ่งตามกฎหมายฉบับนี้ได้บัญญัติไว้แล้ว ได้แก่

<sup>19</sup> The Automobile Liability Security Law 1955.

Article 24 The insurance company shall not refuse to conclude the liability insurance contract without proper reasons as prescribed by Cabinet Order.

<sup>20</sup> The Automobile Liability Security Law 1955.

Article 5 No automobiles shall be made available for operation unless the automobile liability insurance as provided for in this Law (hereinafter referred to as the “liability insurance”) has been effected thereupon.

2.1) ผู้ครอบครองรถ<sup>21</sup> ได้แก่ เจ้าของรถหรือบุคคลใด ๆ ผู้ซึ่งมีสิทธิใช้รถและได้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเอง แต่ผู้ที่ขับรถโดยไม่ได้รับอนุญาตไม่ถือว่าเป็นผู้ครอบครองรถและไม่ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายประกันภัย

2.2) ผู้ขับรถ<sup>22</sup> ได้แก่ ผู้ที่มีใช้ผู้ครอบครองรถตาม 2.1 แต่มีหน้าที่ขับรถหรือช่วยเหลือในการขับรถนั้นเพื่อประโยชน์ของบุคคลอื่น

#### 4.3.3 การชดเชยค่าสินไหมทดแทน

ตามกฎหมายกำหนดความคุ้มครองในการชดเชยความเสียหายอันเกิดแก่ชีวิตหรือร่างกายของบุคคลอื่นอันเนื่องมาจากการขับเคลื่อนของรถ ไม่รวมถึงความเสียหายอันเกิดแก่ทรัพย์สิน ความเสียหายที่จะได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทน ได้แก่ การเสียชีวิต การทุพพลภาพ การบาดเจ็บต่อร่างกาย โดยการกำหนดจำนวนเงินค่าเสียหายที่จะได้รับ เป็นอำนาจของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังจะมีการออกเป็นกฎกระทรวง ซึ่งทำให้สามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามภาวะเศรษฐกิจ ในกรณีทุพพลภาพจะกำหนดค่าเสียหายไว้ตามความหนักเบาของความเสียหายที่ได้รับ ถ้าความเสียหายที่ผู้ประสบภัยได้รับมีจำนวนมากกว่าจำนวนความรับผิดชอบสูงสุดของการประกันภัยภาคบังคับนี้ ค่าเสียหายส่วนที่เกินผู้เสียหายสามารถเรียกร้องได้จากการประกันภัยภาคสมัครใจถ้าผู้ก่อให้เกิดความเสียหายได้ทำไว้

การประเมินมูลค่าความเสียหาย เมื่อเกิดอุบัติเหตุเกี่ยวกับรถยนต์ขึ้น เจ้าหน้าที่ของสำนักงานตำรวจจะเข้ามาตรวจสอบข้อเท็จจริงของอุบัติเหตุและประเมินมูลค่าความเสียหาย การประเมินมูลค่าความเสียหายจะมีการคำนวณเป็นสูตรตามคู่มือการประเมินมูลค่าความเสียหาย โดยวิธีการคำนวณต่าง ๆ จะได้รับการพิจารณาและอนุมัติจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ก่อนนำมาบังคับใช้ การประเมินมูลค่าความเสียหายเพื่อกำหนดจำนวนค่าสินไหมทดแทนจึงเป็นมาตรฐานเดียวกัน โดยไม่มีการคำนึงถึงอาชีพหรือลักษณะของผู้ประสบภัย แต่กำหนดจากความเสียหายที่ได้รับคือ การบาดเจ็บการทุพพลภาพอย่างถาวรและการเสียชีวิต โดยในคู่มือการประเมิน

<sup>21</sup> The Automobile Liability Security Law 1955.

Article 2 (paragraph 3) The term “holder” as used in this Law shall mean the owner of the automobiles or any other person authorized to use the automobiles available for operation for his benefit.

<sup>22</sup> The Automobile Liability Security Law 1955.

Article 2 (paragraph 4) The term “driver” as used in this Law what mean the person who drivers or assists to drive the automobiles for the benefit of other person.

มูลค่าความเสียหายจะกำหนดไว้เป็นลำดับตามปริมาณความเสียหาย มีการคำนวณสิทธิของผู้ประสบภัยที่จะเสียหายเนื่องจากสูญเสียชีวิตของเขาในอนาคต ค่าบาดเจ็บ และค่าทบทวนกรรมานของผู้ที่อยู่ในอุปการะของผู้ตายด้วยการประเมินความเสียหายของการประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้แตกต่างจากการประเมินความรับผิดชอบตามกฎหมายในลักษณะละเมิด เนื่องจากมีการจ่ายค่าเสียหายที่เป็นมาตรฐานเดียวกันโดยไม่คำนึงว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นผู้ประสบภัยสามารถเรียกร้องค่าเสียหายจากคู่กรณีได้หรือไม่<sup>23</sup> สำหรับระยะเวลาในการประเมินมูลค่าความเสียหาย กรณีผู้ประสบภัยเสียชีวิตจะต้องดำเนินการให้เสร็จภายใน 48 วัน เว้นแต่มีข้อสงสัยในข้อเท็จจริงบางประการอาจขยายระยะเวลาในการดำเนินการออกไปได้แต่ต้องไม่เกิน 90 วัน กรณีผู้ประสบภัยทุพพลภาพต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 38 วัน กรณีผู้ประสบภัยบาดเจ็บจะต้องดำเนินการสอบสวนให้เสร็จภายใน 19 วัน ซึ่งเมื่อพนักงานสำรวจภัยได้ดำเนินการสอบสวนและประเมินมูลค่าความเสียหายแล้วจะแจ้งไปยังบริษัทผู้รับประกันภัยและเมื่อบริษัทประกันภัยได้รับเรื่องแล้วจะต้องดำเนินการชดใช้ค่าเสียหายให้ฝ่ายผู้ประสบภัยภายใน 7 วัน<sup>24</sup>

วิธีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนมี 2 แบบคือ ผู้เอาประกันภัยหรือบริษัทผู้รับประกันภัยเป็นผู้จ่ายค่าสินไหมทดแทนและรัฐบาลญี่ปุ่นเป็นผู้จ่ายค่าสินไหมทดแทน มีสาระสำคัญคือ

1) ผู้เอาประกันภัยหรือบริษัทผู้รับประกันภัยเป็นผู้จ่ายค่าสินไหมทดแทนผู้ประสบภัยจะมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายได้จากผู้ใช้รถและจากบริษัทผู้รับประกันภัยได้โดยตรง<sup>25</sup> ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้ประสบภัยไปก่อนแล้ว ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิเรียกร้องเงินที่ตนได้จ่ายให้แก่ผู้ประสบภัยจากบริษัทผู้รับประกันภัยได้ตามจำนวนที่จ่ายไปจริงนั้น<sup>26</sup> ในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนนั้นผู้ประสบภัยสามารถเรียก “ค่าเสียหายชั่วคราว” จากบริษัทรับประกันภัยก่อนที่มีการประเมินมูลค่าความเสียหายเสร็จสิ้น เพราะการกำหนดค่าเสียหายที่ผู้ประสบภัย

<sup>23</sup> Automobile Insurance Rating Association of Japan. Automobile Insurance in Japan. (with Appendix), p.9.

<sup>24</sup> กรมการประกันภัย. (2538). การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น. หน้า 8.

<sup>25</sup> The Automobile Liability Security Law 1955.

Article 16 (paragraph 1) In the event of the holder becoming liable in accordance with the provision of Article 3. the victim may request the insurance company to pay the damages to the extent of the amount of insurance in accordance with provisions of Cabinet Order.

<sup>26</sup> The Automobile Liability Security Law 1955.

Article 15 the insured may request the insurance company to pay the insurance money to extent of the amount which he paid as regards the damages to the victim.

ได้รับบางกรณีอาจต้องใช้ระยะเวลาาน แต่ในระหว่างนั้นผู้ประสบภัยจะต้องใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล หรือค่าจัดการงานศพ ค่าเสียหายชั่วคราวนี้บริษัทประกันภัยจะต้องจ่ายให้กับผู้ประสบภัยโดยเร็ว เงินค่าเสียหายชั่วคราวถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของค่าสินไหมทดแทนความเสียหายด้วย ดังนั้นเมื่อต่อมาทราบจำนวนมูลค่าความเสียหายแล้วผู้ประสบภัยสามารถเรียกเงินส่วนที่ยังขาดอยู่ได้อีก<sup>27</sup> แต่ถ้าค่าเสียหายชั่วคราวที่จ่ายไปนั้นมีจำนวนมากกว่าค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทผู้รับประกันภัยจะต้องจ่าย บริษัทก็สามารถเรียกคืนได้ สิทธิเรียกร้องเงินค่าเสียหายชั่วคราวมีอายุความ 2 ปีตั้งแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุ<sup>28</sup>

2) รัฐบาลญี่ปุ่นเป็นผู้จ่ายค่าสินไหมทดแทน<sup>29</sup> กฎหมายกำหนดในกรณีดังต่อไปนี้

- 2.1) กรณีผู้ขับรถชนผู้ประสบภัยแล้วหนี
- 2.2) กรณีรถที่ก่อความเสียหายไม่มีการประกันภัยความรับผิดชอบจากการใช้รถยนต์ตามกฎหมายฉบับนี้
- 2.3) กรณีรถที่ก่อความเสียหายมีการประกันภัยตามกฎหมายฉบับนี้ แต่ผู้เอาประกันภัยไม่มีความรับผิดชอบตามกฎหมายนี้ เช่น ผู้เอาประกันภัยสามารถพิสูจน์ได้ว่าตนมิได้ประมาทเลินเล่อในการใช้รถ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกิดจากความตั้งใจหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ประสบ

<sup>27</sup> ไกรสิน สารวิจิตร. “กฎหมายการประกันภัยบุคคลที่สามของประเทศญี่ปุ่น.” วารสารนิติศาสตร์, หน้า 57.

<sup>28</sup> The Automobile Liability Security Law 1955.

Article 19 The right to claim to be given in accordance with the provision of Article 16 paragraph 1 and Article 17 paragraph 1 shall cease to exist by prescription after the lapse of two years.

<sup>29</sup> The Automobile Liability Security Law 1955.

Article 71 The Government shall conduct the automobile liability security business in accordance with the provision of this Law.

Article 72 (paragraph 1) If, in the case where there is a person who was injured life or body by operation of an automobile, the person cannot claim for the damages as provided for in Article 3 on account of the fact that the holder of the automobiles is unknown, the Government shall indemnify the loss to the extent of the amount as prescribed by Cabinet Order upon request of the victim. Also if a person other than the insured of liability insurance became liable for damages in accordance with the provision of Article 3 excluding the cases where.

ภัยหรือของบุคคลอื่น ซึ่งไม่มีความบกพร่องหรือความผิดปกติของรถ ทั้งนี้ ต้องเป็นความผิดของบุคคลอื่นทั้งสิ้น

กรณีดังกล่าวนี้ เมื่อเกิดความเสียหายขึ้น ผู้เอาประกันภัยที่ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุรถยนต์สามารถเรียกร้องให้บริษัทผู้รับประกันภัยจ่ายค่าเสียหายให้โดยใช้หลักเกณฑ์เดียวกันกับผู้ประสบภัยทั่วไป เมื่อบริษัทประกันภัยได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนไปแล้วก็สามารถเรียกคืนจากรัฐได้ และเมื่อรัฐได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยไปแล้ว รัฐก็สามารถรับช่วงสิทธิที่ผู้ประสบภัยมีต่อบุคคลผู้ก่อให้เกิดความเสียหายไปเรียกร้องเงินที่ได้จ่ายไปคืนได้<sup>30</sup>

---

<sup>30</sup> ไกรสิน สารวิจิตร. เล่มเดิม. หน้า 59.

## บทที่ 5

### วิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายกรณีรถที่ได้รับการยกเว้น ไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 8 (3) และ (4)

ตามที่ได้นำเสนอสาระสำคัญของระบบประกันภัยภาคบังคับ เนื้อหาสาระและมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยภาคบังคับของประเทศไทยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประกันภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และมาตรการทางกฎหมายสำหรับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศอังกฤษ ประเทศไต้หวัน และประเทศญี่ปุ่น ในบทก่อน ๆ แล้วนั้น ผู้ศึกษาได้วิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายกรณีรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 8 (3) และ (4) ดังต่อไปนี้

#### 5.1 ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายระหว่างรถยนต์ตามมาตรา 7 และมาตรา 8(3) และ (4) แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

โดยทั่วไปแล้วตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 รถทุกชนิดไม่ได้รับการยกเว้นให้ไม่ต้องจัดทำการประกันความเสียหายและต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยและจะต้องประกันภัยไว้กับบริษัทประกันภัย<sup>1</sup> ซึ่งเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่บริษัทได้รับประกันภัยไว้ก็ให้บริษัทจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยเมื่อได้รับคำร้องจากผู้ประสบภัย<sup>2</sup> โดยจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์วิธีการ และอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง<sup>3</sup> และให้บริษัทผู้รับประกันภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ให้แก่ผู้ประสบภัยให้เสร็จสิ้นภายใน 7 วันนับแต่วันที่รับคำร้องขอ ทั้งนี้โดยไม่ต้องรอพิสูจน์ความผิด และให้ถือว่าค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นส่วนหนึ่งของเงินค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์<sup>4</sup>

<sup>1</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 7.

<sup>2</sup> แห่งเดิม. มาตรา 20.

<sup>3</sup> กฎกระทรวง เรื่อง กำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นและการร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2547.

<sup>4</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 25.

หากบริษัทผู้รับประกันภัยไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนตามมาตรา 23(5) สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะเป็นผู้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแทนและให้นายทะเบียนมีคำสั่งเรียกเงินตามจำนวนที่จ่ายไปแล้วคืนจากบริษัทผู้รับประกันและบริษัทผู้รับประกันภัยจะต้องจ่ายเงินเพิ่มในอัตราร้อยละ 20 ของจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้จ่ายจากกองทุนสงเคราะห์กองทุนอีกต่างหาก<sup>5</sup>

ผู้เขียนพบว่ามรดกที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 8(3) และ (4) แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กล่าวคือ รถตามมาตรา 8(3) ได้แก่ รถของกระทรวง ทบวง กรม เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สุขาภิบาล กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา และราชการส่วนท้องถิ่นที่เรียกชื่ออย่างอื่น และรถยนต์ตามมาตรา 8(4) ได้แก่ รถตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงฉบับที่ 16 พ.ศ. 2543 ลงวันที่ 17 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2543 คือ รถของหน่วยงานราชการ ขององค์กรที่จัดตั้งขึ้นตามรัฐธรรมนูญและหน่วยงานราชการที่เป็นอิสระขององค์กรใด ๆ ตามที่ระบุไว้ในรัฐธรรมนูญ ซึ่งรถพวกนี้นับวันจะทวีเพิ่มมากขึ้นกระจายอยู่ทั่วทั้งประเทศและมีผลกระทบต่อผู้ประสบภัยบนท้องถนนเป็นอย่างยิ่ง กล่าวคือ เมื่อรถตามมาตรา 8(3) และ (4) ที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายได้ไปกระทำ ความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัย กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถจะเป็นผู้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 23(6) แทนบริษัทผู้รับประกันภัยให้แก่ผู้ประสบภัยภายใน 7 วันนับแต่วันที่ได้รับความร้องขอ ทั้งนี้ โดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดและให้ถือว่าค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นส่วนหนึ่งของค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และเมื่อนายทะเบียนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดจากรถตามมาตรา 8 ซึ่งเป็นรถที่ไม่ได้เอาประกันความเสียหายตามมาตรา 7 ไว้ ก็ให้หน่วยงานผู้เป็นเจ้าของรถตามมาตรา 8(3) และ(4) แล้วแต่กรณี ส่งใช้เงินคืนกองทุนเงินทดแทน ซึ่งผู้เขียนเห็นว่ารถที่จะต้องถูกบังคับให้ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 กลับถูกบังคับด้วยกฎหมายหรือมีมาตรการลงโทษในกรณีที่บริษัทผู้รับประกันภัยไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปก็ให้นายทะเบียนมีอำนาจออกคำสั่งเรียกเงินตามจำนวนที่จ่ายไปแล้วคืนจากบริษัทผู้รับประกันภัยและสามารถเรียกเงินเพิ่มได้อีกในอัตราร้อยละ 20 ของจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นสงเคราะห์กองทุนอีกต่างหาก แต่รถของทางราชการที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 8(3)และ (4) แล้วแต่กรณีกลับไม่มีมาตรการลงโทษหรือมีมาตรการในการเรียกเงินเพิ่มคืนแก่กองทุนฯ แต่อย่างใด ซึ่งทำให้ดูเหมือนว่าการบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างไม่เสมอภาคเท่าเทียมกัน และปัญหาดังกล่าวอาจส่งผลให้ประชา

<sup>5</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 26.



ขนาดความเชื่อมั่นในระบบประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ เพราะอาจทำให้เห็นว่ารถทั่วไปของประชาชนกฎหมายบังคับให้ต้องเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับต้องเสียเบี้ยประกันภัย แล้วยังต้องมีมาตรการบังคับถูกเรียกเงินเพิ่มอีก แต่รถของทางราชการนั้นเป็นรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายกลับไม่มีมาตรการบังคับเรียกเบี้ยปรับหรือมาตรการบังคับให้ต้องส่งเงินเพิ่มคืนแก่กองทุนฯ แต่อย่างไร

ดังนั้น จึงเห็นได้ว่าการบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างไม่เท่าเทียมกันและเสมอภาคกัน ขัดต่อบทบัญญัติในรัฐธรรมนูญที่ได้บัญญัติให้ทุกคนย่อมเสมอภาคในกฎหมายและได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายอย่างเท่าเทียมกัน เพราะเมื่อพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ศึกษาจึงเห็นสมควรแก้ไขกฎหมายโดยนำรถตามมาตรา 8(3) และ (4) แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เข้าสู่ระบบของการประกันภัยภาคบังคับ (compulsory insurance) ด้วย ซึ่งจะทำให้เกิดความเสมอภาคในการบังคับใช้กฎหมายและทำให้ประชาชนผู้ใช้รถทั่วไปเกิดความเชื่อมั่นในระบบประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับและทำให้ประชาชนผู้ใช้รถหรือแม้กระทั่งตัวผู้ประสบภัยเองรู้สึกว่าเป็นการบังคับใช้กฎหมายที่เลือกปฏิบัติขาดความเป็นธรรมหรือเลือกบังคับใช้กฎหมายแก่รถบางประเภทเท่านั้น และหากนำรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับก็จะทำให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายที่มุ่งคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถให้ได้รับการช่วยเหลืออย่างถูกต้องและเหมาะสม

## 5.2 ปัญหาเกี่ยวกับความรับผิดชอบของหน่วยงานผู้เป็นเจ้าของรถตามมาตรา 8(3) และ (4) แห่ง พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

รถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 8(3) และ (4) แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งได้แก่ รถของกระทรวง ทบวง กรม เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สุขาภิบาล กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยาและราชการส่วนท้องถิ่นที่เรียกชื่ออย่างอื่นและรถที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง<sup>6</sup> ซึ่งมีอยู่เป็นจำนวนมากทั่วประเทศและมีผลกระทบต่อผู้ประสบภัยบนท้องถนนโดยตรง เมื่อรถดังกล่าวไปก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นแก่ผู้ประสบภัย กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะเป็นผู้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 23(6) ให้เสร็จสิ้นภายใน 7 วันนับแต่วันที่ได้รับคำร้องขอโดยไม่ต้องรอพิสูจน์ความผิดและให้ถือว่าค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นส่วนหนึ่งของค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์<sup>7</sup> หากรถที่ได้

<sup>6</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 8.

<sup>7</sup> แห่งเดิม. มาตรา 25.

รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 8(3) และ (4) ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย กองทุนเงินทดแทนก็จะเป็นผู้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยทันที<sup>8</sup> เมื่อได้รับคำร้องจากผู้ประสบภัยภายใน 7 วัน โดยไม่ต้องรอพิสูจน์ความผิดก่อน เห็นได้ว่ามาตรการทางกฎหมายที่ให้กองทุนทดแทนจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นในทันทีแก่ผู้ประสบภัยนั้น เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายที่มุ่งจะเยียวยาแก้ไขให้ผู้ประสบภัยได้รับการช่วยเหลืออย่างทันท่วงทีโดยไม่ต้องรอพิสูจน์ความผิด (no fault) ซึ่งหากจะต้องมีการพิสูจน์ความผิดก่อน (Fault) ก็จะต้องใช้สิทธิในทางศาลซึ่งจะต้องมีการฟ้องร้องกันและผลที่ตามมาคือผู้ประสบภัยจะต้องเสียค่าใช้จ่ายและเสียเวลาในการพิสูจน์ความผิดก่อนทำให้ไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย

ผู้ศึกษาพบว่า เมื่อรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 8(3) และ (4) แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยแล้วและกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถแล้วโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด หน่วยงานราชการซึ่งเป็นเจ้าของรถตามมาตรา 8(3) และ (4) กลับบ่ายเบี่ยงหรือประวิงการส่งเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนให้แก่กองทุนเงินทดแทน โดยอ้างว่าต้องรอพิสูจน์ความรับผิดทางละเมิดก่อน ตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 และอ้างว่าหากผลการสอบสวนปรากฏว่าหน่วยงานของรัฐไม่ต้องรับผิดหรือเจ้าหน้าที่ของตนซึ่งเป็นผู้ขับรถยนต์มิได้ตั้งใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงแล้วก็จะไม่ต้องรับผิดชอบใช้เงินคืนให้แก่กองทุนเงินทดแทนแต่ประการใด<sup>9</sup> โดยเป็นการกล่าวอ้างมดีหรือผลของการสอบสวนให้ตนไม่ต้องรับผิดในการทำละเมิด เห็นได้ว่าข้อกล่าวอ้างดังกล่าวของหน่วยงานราชการผู้เป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายตามมาตรา 8(3) และ (4) นั้น ไม่ถูกต้องและเป็นความเข้าใจที่คลาดเคลื่อนในข้อกฎหมายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และส่งผลต่อการบังคับใช้กฎหมายอย่างยิ่งเพราะการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นที่กองทุนเงินทดแทนจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัยนั้นเป็นการจ่ายตามบทบัญญัติของกฎหมายเพื่อช่วยเหลือเยียวยาให้แก่ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยได้อย่างทันท่วงทีโดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความผิดก่อนแต่อย่างใด ซึ่งเจตนารมณ์ของกฎหมายนั้นมุ่งคุ้มครองผู้ประสบภัยเป็นหลัก ดังนั้น การที่หน่วยงานราชการอ้างว่าตนไม่ต้องรับผิดหากผลการสอบสวนความรับผิดทางละเมิดว่าตนไม่ต้องรับผิดหรือเจ้าหน้าที่ของตนมิได้เป็นผู้ตั้งใจหรือมิได้ประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง จึงเป็นความเข้าใจข้อกฎหมายที่คลาดเคลื่อน ซึ่งหน่วยงานไม่อาจกล่าวอ้างเช่นนั้นได้เป็นการขัดต่อบทบัญญัติในมาตรา 32 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครอง

<sup>8</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 23(6).

<sup>9</sup> พระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539, มาตรา 5 และมาตรา 6.

ครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เพราะเจตนารมณ์ของกฎหมายนั้นมุ่งให้ผู้ประสบภัยให้ได้รับการเยียวยาโดยไม่ต้องมีการพิสูจน์ความผิดก่อน

ดังนั้น จึงเห็นได้ว่าข้อกล่าวอ้างของหน่วยงานราชการดังกล่าวข้างต้นนั้นไม่ถูกต้องและเป็นความเข้าใจที่คลาดเคลื่อนในข้อกฎหมายและเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่มุ่งเน้นคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถโดยไม่ต้องรอพิสูจน์ความผิด เป็นการจ่ายโดยการยกเว้นตามหลักการพิสูจน์ความผิดก่อน เพราะเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 นั้นเป็นกฎหมายที่เป็นการมุ่งคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถให้ได้รับการเยียวยาช่วยเหลือทันทีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยในส่วนของการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ดังนั้น ข้อกล่าวอ้างของหน่วยราชการผู้เป็นเจ้าของรถตามมาตรา 8(3) และ (4) แล้วแต่กรณี จึงเป็นความเข้าใจที่คลาดเคลื่อนและไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ดังนั้น ในประเด็นนี้ผู้ศึกษาจึงเห็นสมควรแก้ไขกฎหมายโดยนารถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 8(3) และ (4) แล้วแต่กรณีเข้าสู่ระบบของการประกันภัยภาคบังคับ (compulsory insurance) ด้วย ซึ่งจะเป็นการขจัดปัญหาความสับสนและแนวทางการปฏิบัติของหน่วยงานผู้เป็นเจ้าของรถตามมาตรา 8(3) และ (4) แล้วแต่กรณี และอีกทั้งจะเป็นการบังคับใช้กฎหมายให้เป็นไปด้วยความเสมอภาคและยุติธรรมและผู้ศึกษาเห็นควรเพิ่มเติมบทบัญญัติของกฎหมายโดยบัญญัติให้หน่วยงานผู้เป็นเจ้าของรถตามมาตรา 8(3) และ (4) แล้วแต่กรณีเป็นผู้ตั้งงบประมาณเพื่อส่งเบี้ยประกันภัยในรถยนต์ของตนกับบริษัทประกันภัย เช่นเดียวกับรถยนต์ของประชาชนทั่วไปที่ต้องส่งเบี้ยประกันภัยเหมือนกัน

### 5.3 ปัญหาเกี่ยวกับการส่งเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยกรณีของรถที่ไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 8(3) และ (4) ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย

รถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 8(3) และ (4) แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เมื่อก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยแล้ว กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะเป็นผู้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 23(6) ให้เสร็จสิ้นภายใน 7 วันนับแต่วันที่ได้รับการร้องขอโดยไม่ต้องรอพิสูจน์ความผิดก่อนและให้ถือว่าค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นส่วนหนึ่งของค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และเมื่อกองทุนเงินทดแทนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นไปแทนหน่วยงานผู้เป็นเจ้าของรถตามมาตรา 8(3) และ (4) แล้วก็ให้หน่วยงานผู้เป็นเจ้าของรถตามมาตรา 8(3) และ (4) แล้วแต่กรณีส่งเงินที่ได้จ่ายจาก

กองทุนคืนให้แก่กองทุนและการจ่ายเงินคืนกองทุนสำหรับรถตามมาตรา 8 ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กระทรวงการคลังกำหนด<sup>10</sup> ผู้เขียนพบว่า ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการส่งเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยกรณีรถของราชการก่อให้เกิดความเสียหาย พ.ศ. 2537 ข้อ 4 บัญญัติไว้ว่า เมื่อรถของราชการที่มีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยได้ก่อให้เกิดความเสียหายและได้มีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินของกองทุนเงินทดแทนผู้ประสบภัยต่อเมื่อมีการพิสูจน์ความรับผิดชอบของทางราชการและเป็นที่ยุติว่ารถราชการเป็นฝ่ายต้องรับผิดชอบแล้วให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยแล้วเรียกเงินตามจำนวนที่จ่ายไปยังส่วนราชการเจ้าของรถทราบโดยเร็ว ซึ่งกรณีนี้เห็นว่าน่าจะไม่ต้องและขัดกับหลักการหรือเจตนารมณ์ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 32 วรรคแรก ที่กำหนดให้หน่วยงานต้องส่งเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยทันทีโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดก่อน แต่ตามระเบียบกระทรวงการคลังดังกล่าวในข้อ 4 กลับบัญญัติขึ้นตอนหรือตั้งเงื่อนไขเพิ่มเติมแตกต่างไปจากบทบัญญัติในมาตรา 32 กล่าวคือ เมื่อกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้กับผู้ประสบภัยไปแล้วก็จะต้องมีการพิสูจน์ความรับผิดชอบให้เป็นที่ยุติก่อนว่ารถของทางราชการต้องเป็นฝ่ายรับผิดชอบด้วย จึงเห็นได้ว่าระเบียบกระทรวงการคลังน่าจะเป็นการกำหนดขึ้นตอนและเงื่อนไขในการดำเนินการเพิ่มไปจากมาตรา 32 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และในการกำหนดเงื่อนไขดังกล่าวนี้อาจส่งผลไปถึงอายุความในการใช้สิทธิไล่เบี้ยของส่วนราชการที่กำหนดไว้ในมาตรา 31 วรรคสอง

ผู้เขียนพบว่า ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการส่งเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย กรณีรถของราชการก่อให้เกิดความเสียหาย พ.ศ. 2537 ข้อ 4 บัญญัติไว้ว่า เมื่อรถของราชการที่มีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยได้ก่อให้เกิดความเสียหายและได้มีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินของกองทุนเงินทดแทนผู้ประสบภัยต่อเมื่อมีการพิสูจน์ความรับผิดชอบของทางราชการและเป็นที่ยุติว่ารถราชการเป็นฝ่ายต้องรับผิดชอบแล้วให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยแล้วเรียกเงินตามจำนวนที่จ่ายไปยังส่วนราชการเจ้าของรถทราบโดยเร็ว ซึ่งกรณีนี้เห็นว่าน่าจะไม่ต้องและขัดกับหลักการหรือเจตนารมณ์ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 32 วรรคแรก ที่กำหนดให้หน่วยงานต้องส่งเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยทันทีโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดก่อน แต่ตามระเบียบกระทรวงการคลังดังกล่าวในข้อ 4 กลับบัญญัติขึ้นตอนหรือตั้งเงื่อนไขเพิ่มเติมแตกต่างไป

---

<sup>10</sup> ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการส่งเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยกรณีรถของราชการก่อให้เกิดความเสียหาย พ.ศ. 2537.

จากบทบัญญัติในมาตรา 32 กล่าวคือ เมื่อกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้กับผู้ประสบภัยไปแล้วก็จะต้องมีการพิสูจน์ความรับผิดชอบให้เป็นที่ยุติก่อนว่ารถของทางราชการต้องเป็นฝ่ายรับผิดชอบด้วย จึงเห็นได้ว่าระเบียบกระทรวงการคลังน่าจะเป็นการกำหนดขั้นตอนและเงื่อนไขในการดำเนินการเพิ่มไปจากมาตรา 32 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และในการกำหนดเงื่อนไขดังกล่าวนี้อาจส่งผลไปถึงอายุความในการใช้สิทธิไต่เบี่ยของส่วนราชการที่กำหนดไว้ในมาตรา 31 วรรคสอง อีกด้วย

ดังนั้น ในประเด็นนี้ผู้เขียนจึงเห็นสมควรปรับปรุงแก้ไขระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการส่งเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย กรณีรถของทางราชการก่อให้เกิดความเสียหาย พ.ศ. 2537 ในข้อ 4 ให้มีบทบัญญัติที่สอดคล้องกับมาตรา 32 แห่ง พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยไม่ต้องมีการพิสูจน์ความผิดก่อน ทั้งนี้ เพื่อให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายที่มุ่งเน้นเป็นการคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยให้ได้รับการช่วยเหลือเยียวยาได้อย่างทันที่วงที่และเป็นธรรม

#### 5.4 ปัญหาการดำเนินงานและเงื่อนไขการจ่ายของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้จัดตั้งขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์สำหรับในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถเท่านั้น<sup>11</sup> เมื่อเกิดกรณีต่าง ๆ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 23 ซึ่งกรณีของรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย ตามมาตรา 8(3) และ (4) แล้วแต่กรณี ได้ไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยและกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยก็จะจ่ายเฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้นตาม มาตรา 23(6) เท่านั้น และอีกทั้งจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นเงินเพียง 35,000 บาท ซึ่งจะไม่เพียงพอเพราะรถเป็นทรัพย์สินอันตรายอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นก็จะต้องมีความสูญเสียและค่าใช้จ่ายในการเยียวยา ค่อนข้างสูง ดังนั้น จำนวนเงินที่กำหนดไว้ในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นนั้นยังคงจะไม่เพียงพอและเงินของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยก็มีรายรับที่ได้จากการจ่ายเป็นเบี้ยประกันภัยของผู้เป็นเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองใช้รถซึ่งสัดส่วนที่มากกว่าเงินที่กองทุนเงินทดแทนจะต้องจ่ายให้แก่ผู้ประกันภัย ทำให้เงินของกองทุนมิได้ถูกนำกลับไปใช้ประโยชน์หรือคืนให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถเท่าที่ควรและไม่สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของกฎหมายที่มุ่งเน้นเป็นการคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยให้ได้รับการช่วยเหลือเยียวยาได้อย่างเหมาะสมเป็นธรรมและทันที่วงที่

<sup>11</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 33.

ในปีพหุคดังกล่าวข้างต้นหากได้มีการแก้ไขให้กองทุนเงินทดแทนมีวัตถุประสงค์สามารถจ่ายค่าสินไหมทดแทนกรณีส่วนที่เกินได้ด้วย ก็จะเป็นการเยียวยาที่เหมาะสมและเป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายที่มุ่งคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถให้ได้รับการช่วยเหลืออย่างเป็นธรรม และทันท่วงที อีกทั้งเงินของกองทุนเงินทดแทนก็มาจากการจ่ายเบี้ยประกันภัยจากเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองใช้รถควรจะถูกนำกลับมาเป็นการคุ้มครองให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถจะดูเหมาะสมและเป็นธรรมสมดังเจตนารมณ์ของกฎหมายยิ่งกว่า

### 5.5 ปัญหาในการสำรองจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนในส่วนที่เกินค่าเสียหายเบื้องต้น

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กองทุนเงินทดแทนผู้ประสบภัยจากรถนั้นสามารถจ่ายได้เฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้นจำนวนไม่เกิน 35,000 บาท<sup>12</sup> เท่านั้น โดยไม่มีเงื่อนไข การสำรองจ่ายค่าสินไหมทดแทนในส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นตามกฎหมายคือจำนวน 50,000 บาท หรือจำนวน 80,000 บาท แล้วแต่กรณีนั้น ไม่มีกฎหมายบัญญัติให้สำรองการจ่ายค่าสินไหมทดแทนในส่วนที่เกินไปจากค่าเสียหายเบื้องต้น ทำให้ประชาชนผู้ประสบภัยจากรถได้รับความเดือดร้อนเพราะต้องไปรอฟ้องต่อศาลเพื่อพิสูจน์ความผิดก่อนจึงจะได้รับเงินในส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นดังกล่าว และเห็นได้ว่าจำนวนเงินของค่าเสียหายเบื้องต้นหรือเงินส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นก็เป็นจำนวนเงินที่อยู่ในความคุ้มครองตามที่กฎหมายกำหนดอยู่แล้วตามความในกฎกระทรวง ดังนั้น จึงควรมีหลักเกณฑ์ที่เป็นหลักประกันการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในแนวทางอย่างเดียวกัน เพราะเจตนารมณ์ของกฎหมายนั้นมุ่งเน้นที่จะคุ้มครองหรือเยียวยาให้ผู้ประสบภัยให้ได้รับการช่วยเหลือได้อย่างทันท่วงทีและเพียงพอโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดก่อน

ในกรณีดังกล่าว การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เมื่อเปรียบเทียบกับกฎหมายของประเทศญี่ปุ่นตาม Automobile Liability Security Law 1955 เห็นได้ว่ากฎหมายของประเทศญี่ปุ่นมีการจ่ายค่าเสียหายชั่วคราว (provisional payment of damages) โดยผู้ประสบภัยสามารถเรียกร้องค่าเสียหายชั่วคราวได้จากบริษัทผู้รับประกันภัย ทั้งนี้ ก่อนที่การประเมินค่าเสียหายจากการประกันภัยบังคับจะเป็นที่ยุติ<sup>13</sup> และหากค่าเสียหาย

<sup>12</sup> กฎกระทรวง เรื่องกำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นและการร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2547.

<sup>13</sup> The Automobile Liability Security Law 1955 Article 16, Article 17.

ชั่วคราวที่ได้จ่ายไปนั้นหากมีจำนวนมากกว่าค่าสินไหมทดแทน บริษัทผู้รับประกันภัยก็สามารถเรียกเงินส่วนที่เกินคืนจากตัวผู้ประสบภัยได้

ผู้เขียนเห็นว่า รณยศนั้นเป็นทรัพย์สินอันตราย ซึ่งหากมีความเสียหายเกิดขึ้นผู้ประสบภัยก็มักจะต้องมีค่าใช้จ่ายหรือค่ารักษาพยาบาลค่อนข้างสูงในการรักษาตัวของผู้ประสบภัยเอง ซึ่งหากกฎหมายยังคงจำกัดเฉพาะให้กองทุนเงินทดแทนจ่ายได้แต่เพียงจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้น<sup>14</sup> ก็อาจจะไม่เป็นธรรมแก่ผู้ประสบภัยและอีกทั้งกฎหมายยังกำหนดเงื่อนไขการจ่ายค่าสินไหมทดแทนในส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวน 50,000 บาท หรือจำนวน 80,000 บาทแล้วแต่กรณี<sup>15</sup> ไว้ดีกว่าต้องมีการพิสูจน์ความรับผิดชอบ ซึ่งก็จะทำให้ผู้ประสบภัยไม่ได้รับการเยียวยาได้อย่างทันท่วงทีและเกิดความล่าช้าเพราะต้องไปดำเนินคดีฟ้องร้องต่อศาลเพื่อพิสูจน์ความผิดก่อนและทำให้ผู้ประสบภัยต้องมีค่าใช้จ่ายในส่วนของการฟ้องร้องดำเนินคดีอีกต่างหาก และประกอบกับเงินค่าสินไหมทดแทนในส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้น ก็เป็นจำนวนเงินที่ถูกกำหนดอยู่แล้วในความคุ้มครองตามกฎหมาย ตามความในกฎกระทรวงฉบับที่ 11 พ.ศ. 2540 ลงวันที่ 25 ธันวาคม พ.ศ. 2540 ดังนั้น จึงควรมีหลักการจ่ายเช่นเดียวกับการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นเพราะจะทำให้ผู้ประสบภัยได้รับการเยียวยาได้อย่างพอเพียงและทันท่วงที ซึ่งในปัจจุบันปัญหาดังกล่าวได้ทวีความรุนแรงมากขึ้นเพราะสภาพเศรษฐกิจ ค่าครองชีพค่อนข้างสูง ดังนั้น ค่าใช้จ่าย ค่ารักษาพยาบาล หรือค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่ผู้ประสบภัยจะต้องทรองจ่ายไปก่อนก็มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย ซึ่งส่งผลต่อตัวผู้ประสบภัยโดยตรงที่ได้รับความเดือดร้อนตามมาด้วยเช่นกัน

ดังนั้น ในประเด็นนี้ผู้เขียนจึงเห็นสมควรปรับปรุงแก้ไขมาตรการในการสำรองจ่ายในส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้น ซึ่งปัจจุบันกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้มีมาตรการในการจ่ายเฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้นไม่เกิน 35,000 บาทเท่านั้น โดยไม่มีเงื่อนไขการสำรองจ่ายค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้น 50,000 บาท ถึง 80,000 บาทด้วย จึงสมควรมีการปรับปรุงแก้ไขเงื่อนไขการสำรองจ่าย ให้สำรองจ่ายกรณีที่บริษัทประกันภัยไม่จ่ายหรือจ่ายล่าช้าในส่วนที่เกินค่าเสียหายเบื้องต้นได้ถึงจำนวน 50,000 บาทถึง 80,000 บาทด้วย เนื่องจากเป็นการสำรองจ่ายเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนแก่ประชาชนและการสำรองจ่ายก็สามารถเรียกคืนจากบริษัท

<sup>14</sup> กฎกระทรวง เรื่องกำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นและการร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2547.

<sup>15</sup> กฎกระทรวง ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2540) ลงวันที่ 24 ธันวาคม 2540.

ประกันภัยได้หรืออาจปรับปรุงเพิ่มเติมบทบัญญัติของกฎหมายให้ผู้ประสบภัยจากรถ อาจเรียกร้องค่าเสียหายชั่วคราวในส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นไปก่อนได้ โดยให้ผู้ประสบภัยจากรถสามารถเรียกร้องค่าเสียหายชั่วคราวได้จากบริษัทผู้รับประกันภัย ซึ่งหากจำนวนเงินที่ได้จ่ายให้แก่ผู้ประสบภัยมีจำนวนมากกว่าค่าสินไหมทดแทนก็ให้บริษัทผู้รับประกันภัยเรียกเงินส่วนที่เกินคืนจากผู้ประสบภัยจากรถได้ ซึ่งจะทำให้ผู้ประสบภัยจากรถได้รับการเยียวยาได้อย่างเหมาะสมและทันทั่วถึงและเป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายที่มุ่งให้ความคุ้มครองแก่ประชาชนให้ได้รับการช่วยเหลือได้อย่างถูกต้องและเป็นธรรม

DPU



## บทที่ 6

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

#### 6.1 บทสรุป

การคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้นำหลักการและแนวคิดในเรื่องของการประกันภัยไม่ว่าในส่วนของหลักส่วนได้เสีย ในเหตุประกันภัยเพราะการประกันภัยนั้น ผู้ประสบภัยจะต้องมีส่วนได้เสียในทรัพย์สินที่ตนประกันภัย หลักสุจริตอย่างยิ่ง หลักชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริง หลักการรับช่วงสิทธิหรือแม้กระทั่งหลักการเฉลี่ย ซึ่งหลักการต่าง ๆ ที่กล่าวมานี้ล้วนแล้วแต่เป็นหลักพื้นฐานของการประกันภัย ประกอบกับแนวคิดตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในเรื่องของหลักการบังคับให้รถทุกคันต้องมีการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (compulsory insurance) กล่าวคือ รถทุกคันที่ใช้วิ่งบนทางหรือท้องถนน ผู้เป็นเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองใช้รถจะต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งหลักดังกล่าวนี้เป็นหลักการที่นานาประเทศไม่ว่าประเทศอังกฤษ ประเทศไต้หวัน ประเทศญี่ปุ่น ก็ได้ยอมรับและได้บัญญัติไว้ในกฎหมายของตน และแม้กระทั่งรถของส่วนราชการ กระทรวง ทบวง กรม หรือหน่วยงานราชการอื่น ๆ ในกฎหมายประเทศญี่ปุ่นก็ยังมิได้รับการยกเว้นและรถเหล่านี้ก็จะต้องจัดให้มีการประกันภัยภาคบังคับด้วย

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้มีแนวคิดและหลักการสำคัญ ๆ ที่บัญญัติไว้ในกฎหมายหลายประการ กล่าวคือ หลักการบังคับให้รถทุกคันต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย ทั้งนี้เพื่อเป็นการคุ้มครองและให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ประสบภัยจากรถ กรณีที่ได้รับอันตรายแก่ชีวิต ร่างกาย เพื่อให้ได้รับการเยียวยาต่อความเสียหายที่ได้รับอย่างทันท่วงที แนนอนและเป็นธรรม หลักการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นโดยไม่ต้องรอพิสูจน์ความรับผิดชอบก่อน ซึ่งเป็นการยกเว้นหลักในเรื่องของละเมิดที่จะต้องพิสูจน์ความผิดก่อนว่าฝ่ายใดเป็นฝ่ายที่ผิดเพื่อที่จะเป็นฝ่ายที่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามหลักประมวลกฎหมายว่าด้วยละเมิดเพื่อประโยชน์ของผู้ประสบภัยโดยตรง และอีกทั้งเพื่อเป็นหลักประกันแก่สถานพยาบาลว่าผู้ประสบภัยจากรถเมื่อเข้ารับการรักษาที่สถานพยาบาลแล้วจะได้รับเงินค่ารักษาพยาบาลอย่างแน่นอนและรวดเร็ว หลักการให้มีการจัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ซึ่งเป็นการอุดช่องว่างของกฎหมายกล่าวคือ หากรถที่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายได้ไปกระทำความเสียหายแก่

ผู้ประสบภัย กรณีนี้เห็นได้ว่าบริษัทผู้รับประกันภัยจะเป็นผู้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น แต่หากบริษัทผู้รับประกันภัยไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือจ่ายไม่ครบจำนวน กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยก็จะเข้ามาให้บริการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแทนบริษัทผู้รับประกันภัย ซึ่งหลักการดังกล่าวนี้ในต่างประเทศก็ได้มีกำหนดไว้เช่นกันเพื่อเป็นมาตรการเสริมในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยให้ได้รับการเยียวยาช่วยเหลืออย่างรวดเร็วและเป็นธรรม และหลักการให้มีบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเพื่อให้บริการเกี่ยวกับการรับคำร้องขอและการจ่ายค่าสินไหมทดแทนหรือเงินต่าง ๆ ตามพระราชบัญญัตินี้และดำเนินกิจการตามที่บริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะได้มอบหมาย ประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยเฉพาะการประกันภัยรถตามพระราชบัญญัตินี้ตามที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการและดำเนินกิจการอื่นตามที่กำหนดในหนังสือบริคณห์สนธิ จากแนวคิดในเรื่องของการประกันภัยและหลักการสำคัญตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ดังกล่าวข้างต้น ทำให้เห็นว่าหากรถทุกคันมีการจัดทำประกันภัยภาคบังคับเพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถ ย่อมเป็นที่เชื่อมั่นหรือมีหลักประกันว่าผู้ประสบภัยจะได้รับการเยียวยาช่วยเหลือได้อย่างทันที่และเป็นธรรม แต่ปรากฏว่าในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กลับมีบทบัญญัติในมาตรา 8(3) และ (4) ที่ยกเว้นรถที่ไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายคือ รถของกระทรวง ทบวง กรม เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สุขาภิบาล กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยาและราชการส่วนท้องถิ่นที่เรียกชื่ออย่างอื่น และรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร และรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

รถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายได้ก่อให้เกิดปัญหาสำคัญอยู่หลายประการ กล่าวคือ ปัญหาในเรื่องของการบังคับใช้กฎหมายของรถที่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 กับรถที่ไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 8(3)และ(4) ในส่วนของการจ่ายเงินคืนให้แก่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยและเงินเพิ่มจากค่าเสียหายเบื้องต้นเมื่อกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายให้แก่ผู้ประสบภัย ปัญหาเกี่ยวกับความรับผิดชอบของหน่วยงานผู้เป็นเจ้าของรถตามมาตรา 8(3) และ (4) ปัญหาในส่วนของ การส่งเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เมื่อกองทุนเงินทดแทนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปในกรณีที่รถตามมาตรา 8(3) และ (4) ได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย ปัญหาการดำเนินงานและเงื่อนไขการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย และปัญหาในการสำรองจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนในส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้น ซึ่งเห็นได้ว่าปัญหาต่าง ๆ ที่กล่าวมาแล้วข้างต้นอาจส่งผลกระทบต่อ การบังคับใช้กฎหมายฉบับนี้ ทำให้ไม่ปฏิบัติตามเจตนารมณ์ของกฎหมายและส่งผลกระทบต่อประชาชนหรือผู้ประสบภัยโดยตรง

ดังนั้น เพื่อเป็นการขจัดปัญหาและแก้ไขข้อขัดข้องต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากรถตามมาตรา 8(3) และ (4) แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จึงเห็นสมควรแก้ไขบทบัญญัติของกฎหมายโดยบัญญัติให้นำรถตามมาตรา 8(3) และ (4) เข้าสู่ระบบของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ หรือจัดให้มีการประกันความเสียหายเช่นเดียวกับรถทั่วไปไปตามมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ก็จะสามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ อีกทั้งยังเป็นการบังคับใช้กฎหมายอย่างเสมอภาคสอดคล้องกับหลักตามมาตรา 30 แห่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540 ที่บัญญัติให้บุคคลต้องถูกบังคับด้วยกฎหมายอย่างเท่าเทียมกัน และอีกทั้งเป็นการลดภาระที่เกิดขึ้นกับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยที่จะต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยในกรณีมีความเสียหายเกิดขึ้นจากรถตามมาตรา 8(3)และ(4) และในกรณีที่ต้องมีการพิสูจน์ความผิดกันซึ่งจะต้องว่ากล่าวฟ้องร้องกันในมูลละเมิดในทางแพ่ง หากรถตามมาตรา 8(3) และ (4) ได้จัดให้มีการประกันความเสียหายแล้วก็จะมีค่าเสียหายเบื้องต้นจำนวนหนึ่งที่เอาประกันไว้ตามสัญญาประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองอีกชั้นหนึ่งก่อน ดังนั้น ด้วยเหตุผลดังกล่าวจึงเห็นว่ามีควมจำเป็นที่จะต้องแก้ไขบทบัญญัติในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยไม่ต้องมีการยกเว้นรถตามมาตรา 8(3) และ (4) ซึ่งเป็นรถที่ไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 อันจะส่งผลให้เกิดความถูกต้องและเป็นธรรมและเป็นการดำเนินการให้เป็นไปตามหลักการประกันภัย อีกทั้งเป็นการคุ้มครองผู้ประสบภัยที่ชัดเจนมีจำนวนความคุ้มครองสูงกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นตามกฎหมายกำหนดอีกด้วย

## 6.2 ข้อเสนอแนะ

สืบเนื่องจากพระราชบัญญัติผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีเจตนารมณ์ที่มุ่งคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถให้ได้รับการเยียวยาได้อย่างรวดเร็ว แน่นอน ผู้ศึกษาจึงขอเสนอแนะแนวทางการแก้ไขบทบัญญัติของกฎหมายในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ดังนี้

6.2.1 แก้ไขบทบัญญัติในมาตรา 8(3) และ (4) แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยกำหนดให้รถตามมาตรา 8(3) และ (4) ซึ่งเป็นรถของส่วนราชการ กระทรวง ทบวง กรม เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สุขาภิบาล กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา และราชการส่วนท้องถิ่นที่เรียกชื่ออย่างอื่น และรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร และรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง เข้าสู่ระบบการประกันรถยนต์ภาคบังคับ หรือจัดให้มีการประกันความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย เช่นเดียวกับรถตามมาตรา 7 ที่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถ ทั้งนี้ เนื่องจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีเจตจำนงที่จะมุ่งให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยทุกรายที่ได้รับอันตรายอันเกิดจากการใช้รถที่ใช้หรืออยู่ในทาง และ

ได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น เพื่อเป็นการบรรเทาความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย โดยไม่ต้องมีการพิสูจน์ความรับผิดชอบอื่น อีกทั้ง ภายใต้บริบทของกฎหมายที่ให้รถทุกคัน ทุกชนิดที่ใช้ หรือมิใช่ใช้ ซึ่งเจ้าของรถ หรือผู้ครอบครองใช้รถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยซึ่งสอดคล้องกับหลักการกระจายความเสี่ยงภัย โดยหากไม่มีการแก้ไขบทบัญญัติตามมาตรา 8 (3) และ (4) แล้ว ก็จะส่งผลกระทบต่อผู้ประสบภัยบนท้องถนนโดยตรง กล่าวคือ ทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมในการบังคับใช้กฎหมายระหว่างผู้เป็นเจ้าของรถด้วยกัน อีกทั้งผู้ประสบภัยก็ได้รับความคุ้มครองอย่างไม่เท่าเทียมกัน เมื่อเกิดภัยจากการใช้รถตามมาตรา 8 (3) และ (4) กับรถตามมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และก่อให้เกิดภาระแก่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยที่จะต้องรับภาระในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย

6.2.2 ผู้ศึกษาพบว่า หากได้มีการแก้ไขบทบัญญัติในมาตรา 8 (3) และ (4) แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ให้เข้าสู่ระบบการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับแล้ว ประกอบกับหากได้มีการแก้ไขกฎกระทรวงหรือมาตรการทางกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ก็จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ อาทิเช่น มาตรา 33 ในเรื่องวัตถุประสงค์ และเงื่อนไขการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ได้กำหนดจำนวนเงินในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นไว้เพียงไม่เกิน 35,000 บาท ซึ่งมีจำนวนค่อนข้างน้อย และไม่เพียงพอ เพราะรถยนต์เป็นทรัพย์สินอันตราขายอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถ ก็จะต้องมีความสูญเสีย และมีค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูง ประกอบกับเงื่อนไขของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยนั้นให้จ่ายได้เฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้นจำนวนไม่เกิน 35,000 บาทเท่านั้น แต่ในส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นนั้น ผู้ประสบภัยจะต้องไปฟ้องร้องเพื่อพิสูจน์ความผิดก่อน โดยไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายให้สำรองการจ่ายค่าสินไหมทดแทนในส่วนที่เกินไปจากค่าเสียหายเบื้องต้น ในกรณีดังกล่าวกฎกระทรวงฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2540) ลงวันที่ 24 ธันวาคม พ.ศ. 2540 ได้กำหนดให้ความคุ้มครองถึง 50,000 บาท ในกรณีที่ได้รับบาดเจ็บ หรือ 80,000 บาท กรณีที่เสียชีวิต หรือได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิต ซึ่งหากในโอกาสต่อไปได้มีการแก้ไขบทบัญญัติในมาตรา 33 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ให้มีเงื่อนไขการจ่ายค่าสินไหมทดแทนในส่วนที่เกินไปจากค่าเสียหายเบื้องต้น โดยใช้หลักการเดียวกันกับการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น โดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดก่อน ก็จะทำให้ผู้ประสบภัยจากรถได้รับความคุ้มครองได้อย่างเพียงพอ และทันทั่วถึงต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น

6.2.3 ผู้ศึกษาพบว่า หากได้มีการแก้ไขระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการสงวนคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย กรณีรถของราชการก่อให้เกิดความเสียหาย พ.ศ. 2535 ข้อ 4 ที่ได้กำหนดไว้ว่า เมื่อรถของทางราชการที่มีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายได้ก่อให้เกิดความเสียหาย และได้

มีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เมื่อมีการพิสูจน์ความผิด และเป็นที่ยุติว่า รถของทางราชการเป็นฝ่ายต้องรับผิดชอบ ซึ่งเห็นได้ว่าเป็นการกำหนดเงื่อนไข หลักเกณฑ์ ที่ขัดกับเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในมาตรา 32 ที่บัญญัติให้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น โดยไม่ต้องมีการพิสูจน์ความรับผิดก่อน เห็นได้ว่าการที่กระทรวงการคลังได้กำหนดขั้นตอนเช่นนี้ น่าจะเป็นการกำหนดขั้นตอน หรือเงื่อนไขที่เพิ่มเติมแตกต่างไปจากเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่มุ่งคุ้มครองผู้ประสบภัยให้ได้รับการเยียวยาในส่วนของค่าเสียหายเบื้องต้น โดยไม่ต้องมีการพิสูจน์ความรับผิดก่อนแต่อย่างใด ดังนั้น ในโอกาสต่อไป หากได้มีการแก้ไขระเบียบกระทรวงการคลังดังกล่าวให้มีหลักการที่สอดคล้องเป็นไปตามแนวทางของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 32 ก็จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนและสังคมโดยรวมอย่างแท้จริง

Draft

บรรณานุกรม

## บรรณานุกรม

### ภาษาไทย

#### หนังสือ

- คู่มือวิชาการประกันภัย. (2539). การประกันภัยรถยนต์. คณะอนุกรรมการประกันภัยยานยนต์  
สมาคมประกันวินาศภัย.
- จิตติ ดิงศภัทย์. (2539). กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการประกันภัย (พิมพ์ครั้งที่ 10).  
กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ชูศักดิ์ ศิรินิล. (2526). กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จัดการงานนอกสั่งและลาภมิควร  
ได้. กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ไชยยศ เหมะรัชตะ. (2540). คำอธิบายกฎหมายว่าด้วยประกันภัย (พิมพ์ครั้งที่ 4).  
กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม.
- ธานี วรภัทร์. (2546). คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย. กรุงเทพมหานคร:  
โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์.
- นพรัตน์ อภิวิมลลักษณ์. (2545). สารความรู้ฉบับปรับปรุงใหม่ พ.ศ. 2546 เกี่ยวกับกฎหมายคุ้มครอง  
ประสบภัยจากรถ. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์สุทรไพศาล.
- นัยนา เกิดวิชัย. (2545). ประกันภัยภาคบังคับ คำอธิบายพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจาก  
รถ พ.ศ. 2535. นครปฐม: สำนักพิมพ์นิตินัย.
- ประพันธ์ ทรัพย์แสง. (2539). คำอธิบายพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.  
กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- สรศักดิ์ ทันทสุวรรณ. (2539). การประกันภัยรถยนต์. คณะอนุกรรมการประกันภัยยานยนต์  
สมาคมประกันวินาศภัย.
- สากล ธนสัตยาวิบูล,ผศ. (2542). หลักการประกันภัย. มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์.
- สิทธิโชค ศรีเจริญ. (2528). ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย. กรุงเทพมหานคร: ประชุมทอง  
การพิมพ์.

### บทความ

กรมการประกันภัย. (2538). “การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น.”

กมลวรรณ กীরติสมิต. (2535, เมษายน-มิถุนายน). “การประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ของประเทศญี่ปุ่น.” วารสารการประกันภัย, หน้า 17.

ไกรสิน สารวิจิตร. (2530, ธันวาคม). “กฎหมายการประกันภัยบุคคลที่สามของประเทศญี่ปุ่น.” วารสารนิติศาสตร์, หน้า 54.

วิชา มหาคุณ. (ม.ป.ป.). “การประกันความเสียหายระบบไม่มีความคิด.” บทบัณฑิตย, หน้า 43.

อาทิ ตั้งกัลยานนท์. (ม.ป.ป.). “การประกันภัยความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น.” วารสารสำนักงานประกันภัย, หน้า 65.

อำนาจ สุภเวชย์. (2534, เมษายน – มิถุนายน). “การรับช่วงสิทธิในสัญญาประกันภัย.” วารสารการประกันภัย, ปีที่ 16, เล่มที่ 2, ฉบับที่ 62.

### เอกสารอื่น ๆ

“การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น” สรุปการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี ประเทศไต้หวันและสรุปคำถาม คำตอบประเทศที่ได้ไปดำเนินงานเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ 17-23 มกราคม 2538 (พิมพ์ดีด).

### วิทยานิพนธ์

ธานี วรภัทร์. (2541). การระงับข้อพิพาทเกี่ยวกับการประกันภัยโดยการอนุญาโตตุลาการ. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะนิติศาสตร์. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.

พนิดา บุญรอด. (2529). มาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์: วิเคราะห์มาตรการตามความประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะนิติศาสตร์. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.



- ปรีชา ข้าเพชร. (2543). ปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535. วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- วันชัย ศศิโรจน์. (2526). กฎหมายเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อบุคคลที่เกิดจากอุบัติเหตุรถยนต์. วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์. กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

### ภาษาต่างประเทศ

#### BOOKS

- Automobile Insurance Rating Association of Japan. (1994, April). **Automobile Insurance in Japan.** (with Appendix) Tokyo : Miyoshi Inc.
- Automobile Insurance Rating Organization of Japan. (1998, May). **Automobile Insurance in Japan.** (with Appendix) Tokyo : Cmiyoda – Ku.
- Ivamy, Edward Richard. (1984). **Hardy Fire and Motor Insurance** (4 th ed.). London: Butterworths.
- John Huxley Buzzard. (1970). **Phipson on Evidence** (11 th ed.). London: Sweet&Maxwell.
- Micheal Parkington, ed. (1975). **MacGillivray&Parkington on Insurance Law 2 Vols.** (6 th ed.). London: Sweet& Maxwell.
- P.A.London. (1951). **Pollock's Law of Torts.** London: Stevens and Sons Limited.

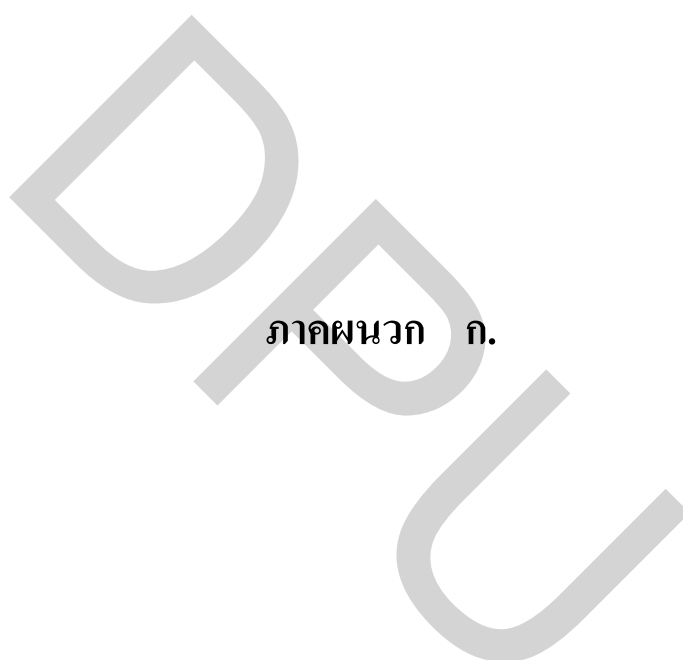
**OTHER MATERIAL**

The Philipoline Insurance Industry, Report of the second meeting of the ASEAN Insurance Commissioners. **ASEAN permanent committee on commerce and Industry Thailand.** 2-4 December 1976 Bangkok Thailand.

DRPU

กรม  
การ  
การ  
การ

ภาคผนวก



ภาคผนวก ก.

DRU

DRU

DRU

DRU



DRU

DRU

DRU

DRU

DRU

DRU

DRU

DRU



DRU

DRU

DRU

DRU

DRU

DRU

DRU

DRU



DRU

DRU

DRU

DRU

DRU

DRU

DRU

DRU



DRU

ภาคผนวก ข.

DRU

DRU

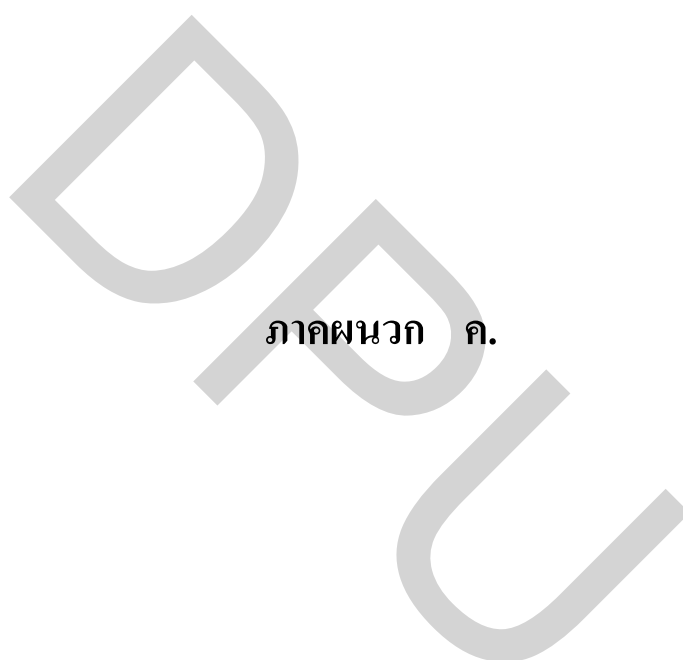
DRU

DRU

DRU

DRU





ภาคผนวก ค.

DRU

DRU

DRU

Draft

ภาคผนวก ง.

(สำเนา)  
 ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการส่งเงินคืน  
 กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย กรณีรถของราชการก่อให้เกิดความเสียหาย  
 พ.ศ. 2537

---

เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการให้ส่วนราชการถือปฏิบัติในการส่งเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 32 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กระทรวงการคลังจึงกำหนดระเบียบไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ระเบียบนี้เรียกว่า “ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการส่งเงินคืน กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย กรณีรถของราชการก่อให้เกิดความเสียหาย พ.ศ. 2537”

ข้อ 2 ระเบียบนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 30 มีนาคม 2537 เป็นต้นไป

ข้อ 3 ในระเบียบนี้

“รถของราชการ” หมายความว่า รถของกระทรวง ทบวง กรม และ รถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 8 (3)

ข้อ 4 เมื่อรถของราชการที่มีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยได้ก่อให้เกิดความเสียหาย และได้มีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เมื่อมีการพิสูจน์ว่าความรับผิดชอบระเบียบของทางราชการ และเป็นที่ยุติว่ารถราชการเป็นฝ่ายต้องรับผิดชอบแล้ว ให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยแจ้งเรียกเงินตามจำนวนที่จ่ายไปยังส่วนราชการเจ้าของรถทราบโดยเร็ว

ข้อ 5 เมื่อส่วนราชการได้รับแจ้งตามข้อ 4 ให้รีบดำเนินการเบิกเงินงบประมาณจากหมวดค่าตอบแทน วัสดุ เพื่อส่งจ่ายเข้าบัญชีกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย บัญชีที่ 1 หรือบัญชีเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจังหวัด.....บัญชีที่ 3 แล้วแต่กรณี

การเบิกจ่ายเงินบัญชีตามวรรคหนึ่งให้ดำเนินการเสร็จสิ้นภายในสามสิบวันทำการนับแต่วันที่ได้รับแจ้ง ทั้งนี้ ให้ถือวันที่ประทับตรารับหนังสือตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยงานสารบรรณ เป็นวันที่ได้รับแจ้ง

ข้อ 6 การปฏิบัติในการเบิกจ่ายให้ถือปฏิบัติตามระเบียบว่าด้วยการเบิกจ่ายเงินจากคลัง โดยไม่ต้องแนบเอกสารประกอบฎีกา แต่ให้ผู้เบิกแจ้งไว้ด้านหลังฎีกาว่าเบิกเพื่อส่งคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยและเลขที่หนังสือที่แจ้ง

เงินที่ส่วนราชการต้องส่งคืนตามระเบียบนี้ ให้ถือว่าค่าใช้จ่ายนั้นเกิดขึ้นเมื่อเจ้าของงบประมาณได้รับแจ้งให้ชำระหนี้และให้นำมาเบิกจ่ายจากงบประมาณรายจ่ายประจำปีที่ได้รับแจ้งให้ชำระหนี้ให้

ข้อ 7 การบันทึกบัญชีของส่วนราชการที่ส่งเงินคืนเข้ากองทุนทดแทนผู้ประสบภัยให้ปฏิบัติตามคู่มือการบัญชีส่วนราชการที่กระทรวงการคลังกำหนด

สำหรับส่วนราชการในสังกัดกระทรวงกลาโหม ให้ปฏิบัติตามระเบียบกระทรวงกลาโหมว่าด้วยการบัญชีเงินราชการที่ได้รับความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง

ข้อ 8 ในกรณีที่ส่วนราชการไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดในระเบียบนี้ ให้ขอทำ ความตกลงกับกระทรวงการคลัง

ข้อ 9 การส่งเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในกรณีที่รถของเทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สุขาภิบาล กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา และราชการส่วนท้องถิ่นที่เรียกชื่ออย่างอื่นก่อให้เกิดความเสียหาย ให้เป็นไปตามระเบียบ ข้อบังคับ ของราชการบริหารส่วนท้องถิ่นนั้น

ข้อ 10 ให้ปลัดกระทรวงการคลังรักษาการตามระเบียบนี้

ประกาศ ณ วันที่ 25 มีนาคม พ.ศ. 2537

(ลงนาม)

ไตรรงค์ สุวรรณคีรี

(นายไตรรงค์ สุวรรณคีรี)

รัฐมนตรีช่วยว่าการฯ ปฏิบัติราชการแทน

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

## ประวัติผู้เขียน

- ชื่อ – ชื่อสกุล นายรัฐการ ศรีศกุน
- วัน เดือน ปี เกิด วันที่ 21 พฤษภาคม พ.ศ. 2512
- วุฒิการศึกษา
1. นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
  2. เนติบัณฑิตไทย สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา
  3. รัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
  4. ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (นโยบายและการวางแผนสังคม)  
มหาวิทยาลัยเกริก
  5. ศิลปศาสตรบัณฑิต (สารนิเทศศาสตร์)  
มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
  6. ประกาศนียบัตรกฎหมายมหาชน มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
  7. ประกาศนียบัตรอบรมวิชาว่าความ สภานายความ
- ประวัติการทำงาน
1. เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 3 สำนักงานเลขานุการ  
จังหวัดนครปฐม กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย
  2. บุคลากร 4 ฝ่ายอัตรากำลังและระบบงาน กองการเจ้าหน้าที่  
สำนักงานปลัดกระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม
  3. นิติกร 5 ฝ่ายวินัย กองการเจ้าหน้าที่  
สำนักงานปลัดกระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม
  4. นิติกร 6 ว. กลุ่มเงินสินบนเงินรางวัลและสร้างเสริมแรงจูงใจ  
กองนิติการ สำนักงาน ป.ป.ส. กระทรวงยุติธรรม