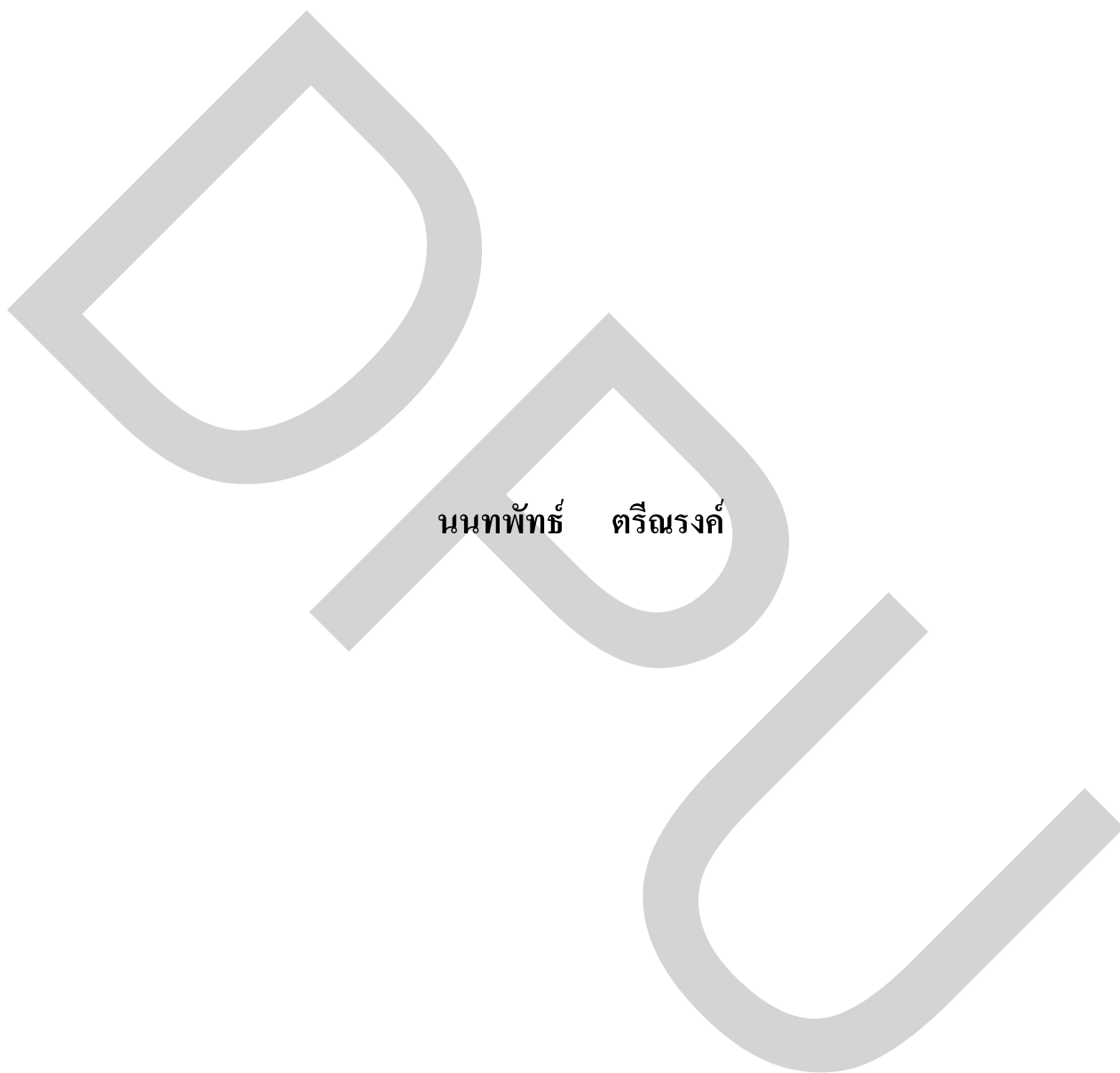


ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตาม
พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535



นนทพัทธ์ ตรีณรงค์

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์
พ.ศ. 2551

**LEGAL PROBLEMS RELATING TO THE MOTOR VEHICLE
ACCIDENT COMPENSATE FUND UNDER THE MOTOR
VEHICLE VICTIMS ACT B.E. 2535 (1992)**



NONTAPAT TRINARONG

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

2008

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้โดยผู้เขียนได้รับความกรุณาและความอนุเคราะห์อย่างยิ่งจาก รศ. ดร. กัลยา ตันศิริ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และอาจารย์อำนวยการ สุกเวชัย อาจารย์ที่ปรึกษาร่วมวิทยานิพนธ์ ที่ได้สละเวลาอันมีค่ารับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ รวมทั้งคอยให้คำแนะนำต่างๆ ทั้งข้อมูล เอกสาร ตลอดจนตรวจแก้ไขวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จนสำเร็จเสร็จสิ้นเรียบร้อยด้วยความเอาใจใส่เป็นอย่างดีตลอดมา ผู้เขียนจึงใคร่ขอกราบขอบพระคุณอาจารย์ทั้งสองท่านไว้ ณ ที่นี้

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณศาสตราจารย์ ดร. ชีระ ศรีธรรมรักษ์ ที่กรุณาให้เกียรติรับเป็นประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ พร้อมทั้งให้คำแนะนำต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ในการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ รวมทั้ง รศ. ชูศักดิ์ ศิรินิล และ รศ. ดร. ภูมิ โชคเหมาะ ที่กรุณาให้เกียรติรับเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์และได้ให้คำปรึกษาแนะนำจนทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี รวมทั้งผู้ช่วยศาสตราจารย์ธานี วรภัทร์ ที่กรุณาแนะนำและให้ความช่วยเหลือด้านข้อมูลต่างๆ ให้แก่ผู้เขียนเสมอมา วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะสำเร็จลงมิได้หากไม่ได้รับการสนับสนุนจากครอบครัวและญาติๆ ของผู้เขียนที่คอยเป็นกำลังใจทั้งช่วยหาข้อมูล ช่วยพิมพ์และคอยตรวจทานข้อมูลให้แก่ผู้เขียน ทั้งผู้ทรงคุณวุฒิอีกหลายท่านที่ไม่อาจกล่าวนามในที่นี้ได้ทั้งหมด รวมตลอดถึงกัลยาณมิตรทุกท่านที่คอยให้คำแนะนำและคอยเป็นกำลังใจให้แก่ผู้เขียนเสมอมา

อนึ่งหากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะมีคุณค่าและประโยชน์ต่อการศึกษาและปฏิบัติงาน ผู้เขียนขอมอบให้แก่บุคคลสำคัญที่ผู้เขียนได้กล่าวถึงมาแล้วทั้งหมดในข้างต้น รวมทั้งมหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตยสถานบันศึกษาของผู้เขียน

สุดท้ายนี้หากมีข้อผิดพลาดหรือข้อบกพร่องใดๆ ผู้เขียนขอน้อมรับไว้

นนทพัทธ์ ศรีณรงค์

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ฅ
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ซ
สารบัญตาราง.....	ท
บทที่	
1. บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	7
1.3 สมมติฐานของการศึกษา.....	7
1.4 ขอบเขตของการศึกษา.....	8
1.5 วิธีการศึกษา.....	8
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	9
2. ความเป็นมา หลักการ และทฤษฎีเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์.....	10
2.1 ความเป็นมาของการประกันภัยรถยนต์.....	12
2.1.1 ปัจจัยที่ทำให้เกิดภัยเกี่ยวกับรถยนต์.....	14
2.1.2 ประโยชน์ของการประกันภัยรถยนต์.....	15
2.1.3 ประเภทของการประกันภัยรถยนต์.....	15
2.1.3.1 การประกันภัยภาคสมัครใจ.....	16
2.1.3.2 การประกันภัยภาคบังคับ.....	17
2.2 หลักการการประกันภัยรถยนต์.....	18
2.2.1 หลักส่วนได้เสียในเหตุประกันภัย.....	18
2.2.2 หลักสุจริตอย่างยิ่ง.....	19
2.2.3 หลักชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริง.....	19
2.2.4 หลักการรับช่วงสิทธิ.....	20
2.2.5 หลักการเฉลี่ย.....	20
2.2.6 หลักสาเหตุใกล้ชิด.....	21
2.3 ทฤษฎีการประกันภัยรถยนต์.....	21

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.3.1 หลักความน่าจะเป็นไปได้.....	21
2.3.2 กฎแห่งจำนวนมาก.....	22
2.3.3 กฎของการเฉลี่ย.....	22
2.4 การจ่ายค่าสินไหมทดแทน.....	23
2.4.1 หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่ต้องพิสูจน์ความผิด.....	23
2.4.1.1 กฎหมายละเมิด.....	23
2.4.1.2 กฎหมายประกันภัย.....	27
2.4.2 หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่ไม่ต้องพิสูจน์ความผิด.....	29
3. หลักกฎหมายเกี่ยวกับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยของประเทศไทย	
 เปรียบเทียบกับต่างประเทศ.....	31
3.1 หลักกฎหมายของประเทศไทย.....	31
3.1.1 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.....	31
3.1.1.1 เจตนารมณ์และเหตุผล.....	33
3.1.1.2 มาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ.....	34
3.1.1.3 การจัดให้มีการประกันภัยความเสียหายสำหรับ	
ผู้ประสบภัยจากรถ.....	36
1) ประเภทของรถที่ต้องทำประกันภัย.....	36
(1) รถที่ต้องทำประกันภัย.....	36
(2) รถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัย.....	37
2) บุคคลที่เกี่ยวข้องกับการทำประกันภัย.....	37
(1) ผู้มีหน้าที่ที่ต้องทำประกันภัย.....	37
(2) ผู้มีหน้าที่รับประกันภัย.....	37
3.1.1.4 ความคุ้มครองตามกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ.....	38
1) ผู้ที่ได้รับความคุ้มครอง.....	38
(1) ผู้ประสบภัยจากรถ.....	38
(2) ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย.....	38
2) ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครอง.....	38

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
3) ความคุ้มครองกรณีอุบัติเหตุไม่มีคู่กรณี.....	40
4) ค่าเสียหายเบื้องต้น.....	40
(1) ค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น.....	40
(2) การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นกรณีรถ ตั้งแต่สองคันก่อให้เกิดความเสียหาย.....	42
(3) การขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น.....	42
3.1.1.5 สิทธิของผู้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย จากรถ.....	45
1) สิทธิเรียกเงินคืนพร้อมเงินเพิ่ม.....	45
2) สิทธิยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายและสิทธิ ขอเฉลี่ยทรัพย์สิน.....	47
3) สิทธิในการขายทอดตลาดรถที่ยึดไว้.....	47
4) สิทธิในการไต่เบี่ยหรือเรียกเงินคืนของกองทุน.....	48
3.1.1.6 กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย.....	49
1) แหล่งที่มาของเงินของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย.....	49
2) สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย.....	50
3.2 การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของต่างประเทศ.....	50
3.2.1 ความเป็นมาของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ของประเทศไทย.....	51
3.2.1.1 การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ.....	52
1) จุดเริ่มต้นของระบบกฎหมายว่าด้วย การประกันความรับผิดทางรถยนต์.....	53
2) ความรับผิดภายใต้กฎหมายว่าด้วย การประกันความรับผิดทางรถยนต์.....	54
3) โครงสร้างของการประกันภัยความรับผิด ทางรถยนต์ภาคบังคับของญี่ปุ่น.....	55
(1) หน้าที่ในการทำประกันภัยความรับผิด	

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
ทางรถยนต์.....	55
(2) หน้าที่ของผู้รับประกันภัยในการรับประกันภัย.....	56
(3) ผู้รับประกันภัย.....	56
(4) ผู้เอาประกันภัย.....	57
(5) ความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัย.....	58
(6) ข้อยกเว้นความคุ้มครอง.....	59
(7) การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน.....	59
(8) อัตราเบี้ยประกันภัย.....	60
(9) เงินกองทุน.....	61
(10) การจัดการข้อเรียกร้อง.....	62
4) การกำหนดจำนวนค่าเสียหายที่เรียกร้องได้.....	62
(1) การลดจำนวนค่าสินไหมทดแทน.....	63
(2) การปรับใช้กับการประกันสังคม.....	64
5) โครงการการจัดการข้อพิพาทเกี่ยวกับ การรับประกันภัยความรับผิดทางรถยนต์.....	64
6) โครงการเงินทดแทนของรัฐบาล.....	65
7) คณะกรรมการประกันภัยทางรถยนต์ภาคบังคับ และคณะกรรมการระบบการเงิน.....	66
3.2.2 กฎหมายว่าด้วยการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ของสาธารณรัฐไต้หวัน.....	66
3.2.2.1 บทบัญญัติทั่วไป.....	67
3.2.2.2 สัญญาประกันภัย.....	69
1) การจัดการกับสัญญาประกันภัย.....	69
2) ความคุ้มครองของการประกันภัย.....	71
3) การเรียกร้องผลประโยชน์ตามสัญญาประกันภัย.....	72
3.2.2.3 กองทุนทดแทนอุบัติเหตุจากรถ.....	75
1) ข้อกำหนดตามรัฐบัญญัติว่าด้วยการประกัน	

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
ความรับผิดชอบทางรถยนต์ภาคบังคับ.....	75
2) ข้อกำหนดตามระเบียบว่าด้วยการจัดการกองทุน เงินทดแทนอุบัติเหตุจากรถ.....	77
4. วิเคราะห์ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย	
ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.....	82
4.1 ปัญหาเกี่ยวกับการรับช่วงสิทธิของกองทุนทดแทน ผู้ประสบภัยในการเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืน กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย.....	83
4.2 ปัญหาการเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนในกรณีที่ ไม่ทราบว่ารอดคันใดก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย.....	90
4.2 ปัญหาเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายอื่นนอกจากค่าเสียหายเบื้องต้น และค่าใช้จ่ายในการบริหารงานของกองทุน.....	93
4.3 ปัญหาความซ้ำซ้อนเกี่ยวกับสิทธิของผู้ประสบภัยตาม พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 และตามพระราชบัญญัติว่าด้วยค่าตอบแทนผู้เสียหาย และค่าทดแทนและค่าใช้จ่ายแก่จำเลยในคดีอาญา พ.ศ. 2544.....	100
5. บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	105
5.1 บทสรุป.....	105
5.2 ข้อเสนอแนะ.....	110
บรรณานุกรม.....	112
ภาคผนวก.....	116
ภาคผนวก ก พระราชบัญญัติ คุ้มครองผู้ประสบภัย จากรถ พ.ศ. 2535.....	117
ภาคผนวก ข พระราชบัญญัติค่าตอบแทนผู้เสียหายและค่าทดแทน และค่าใช้จ่ายแก่จำเลยในคดีอาญา พ.ศ. 2544.....	134

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
ภาคผนวก ค Compulsory Automobile Liability Insurance Act.....	145
ภาคผนวก ง สำเนารายงานการประชุมคณะกรรมการพิจารณาชี้ขาด การยุติในการดำเนินคดีแพ่งของส่วนราชการและหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง ครั้งที่ 10/2547.....	164
ภาคผนวก จ สำเนามติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2548.....	168
ประวัติผู้เขียน.....	172

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2.1 รายงานรถยนต์จดทะเบียนใหม่ทั่วประเทศ.....	10
2.2 รายงานสถิติอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตพื้นที่ทั่วราชอาณาจักร พ.ศ. 2545 - 2549.....	11
2.3 ข้อมูลการรับประกันภัยรถภาคบังคับและภาคสมัครใจ ประจำปี 2543 - 2548.....	16
4.1 สถิติรายได้ของกองทุน ตั้งแต่ปี 2536 - 2548.....	95
4.2 รายจ่ายของกองทุน ตั้งแต่ปี 2536 - 2548.....	96
4.3 งบดุลของกองทุน ตั้งแต่ปี 2536 - 2548.....	97
4.4 เปรียบเทียบพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติค่าตอบแทนผู้เสียหายและค่าทดแทนและค่าใช้จ่าย แก่จำเลยในคดีอาญา พ.ศ. 2544.....	104

หัวข้อวิทยานิพนธ์

ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

พ.ศ. 2535

ชื่อผู้เขียน

นนทพัทธ์ ตรีณรงค์

อาจารย์ที่ปรึกษา

รองศาสตราจารย์ ดร.กัลยา ตันศิริ

อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม

อำนวยการ สุภเวชย์

สาขาวิชา

นิติศาสตร์

ปีการศึกษา

2550

บทคัดย่อ

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 บัญญัติให้ผู้ประสบภัยจากรถสามารถขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นได้จากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเมื่อมีกรณีตามมาตรา 23 (1) - (6) เกิดแก่ผู้ประสบภัย โดยให้ถือว่าค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้รับจากกองทุนเป็นส่วนหนึ่งของค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งเงินค่าเสียหายเบื้องต้นส่วนใหญ่เป็นของเจ้าของรถซึ่งได้จ่ายเป็นค่าเบี้ยประกันภัยให้แก่บริษัทที่รับประกันภัยและบริษัทได้ส่งเข้าสมทบกองทุนตามอัตราที่ได้กำหนดไว้ในกฎกระทรวง โดยถือว่าการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจากเงินกองทุนดังกล่าวถือเป็นมาตรการเสริมเพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันเวลาที่ตามจำนวนที่จำเป็นก่อน เพราะชีวิตคนเราเป็นสิ่งมีค่าควรแก่การวางแผน เมื่อกองทุนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปแล้ว ย่อมสามารถรับช่วงสิทธิของผู้ประสบภัยเพื่อไปไล่เบี้ยเอาจากผู้ที่ต้องรับผิดชอบผู้ประสบภัยได้ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 หรือตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้วแต่กรณี

จากการศึกษาพบว่ามาตรการเสริมดังกล่าวมีปัญหาทางกฎหมายหลายประการ กล่าวคือ ปัญหาในการไล่เบี้ยเอาเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากเงินกองทุนในแต่ละกรณีตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 23 (1) - (6) ต้องดำเนินการตามกฎหมายหลายฉบับ ซึ่งแต่ละฉบับมีบทบัญญัติที่แตกต่างกัน ทั้งวิธีดำเนินการและในเรื่องของอายุความ นอกจากนี้ยังมีค่าใช้จ่ายอื่นเพื่อประโยชน์ในการดำเนินการตามกฎหมายฉบับอื่นรวมอยู่ด้วยซึ่งไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกองทุนที่ให้จ่ายเป็นค่าใช้จ่ายเฉพาะเพื่อการดำเนินการตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในกรณีผู้ประสบภัยที่ได้รับเงินค่าเสียหาย

เบื้องต้นจากรถชนแล้วหนีซึ่งกองทุนไม่สามารถหาผู้ต้องรับผิดชอบได้ ผู้ประสบภัยสามารถขอรับค่าตอบแทนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยค่าตอบแทนผู้เสียหายและค่าทดแทนและค่าใช้จ่ายแก่จำเลยในคดีอาญา พ.ศ. 2544 ได้อีกทางหนึ่ง ทำให้ผู้เสียหายบางรายได้รับค่าเสียหายเกินกว่าความเสียหายจริง อันเป็นการขัดต่อหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่แท้จริง

จากปัญหาดังกล่าวผู้เขียนจึงมีข้อเสนอแนะให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เพื่อให้การดำเนินการไล่เบียดเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนคืนแก่กองทุนเป็นไปในแนวทางเดียวกัน และภายในกำหนดอายุความที่เท่ากัน ทั้งในกรณีที่ไม่สามารถหาตัวผู้ต้องรับผิดชอบได้ก็ให้รัฐเป็นผู้รับผิดชอบใช้เงินคืนกองทุน อีกทั้งให้มีคณะกรรมการกำกับดูแลการใช้จ่ายค่าใช้จ่ายอื่นให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกองทุนอย่างแท้จริง นอกจากนี้ เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าทดแทนความเสียหายไม่เกินกว่าความเสียหายจริง ให้ผู้ประสบภัยมีสิทธิได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ก่อน หากยังไม่คุ้มกับที่เสียหายจริง จึงจะมีสิทธิได้รับค่าทดแทนความเสียหายตามพระราชบัญญัติว่าด้วยค่าตอบแทนผู้เสียหายและค่าทดแทนและค่าใช้จ่ายแก่จำเลยในคดีอาญา พ.ศ. 2544 ได้อีก แต่ให้ได้รับเฉพาะในส่วนที่ยังขาดอยู่เท่านั้น

Thesis Title	Legal problems relating to the Motor Vehicle Accident Compensation Fund under the Motor Vehicle Act B.E. 2535 (1992)
Author	Nontapat Trinarong
Thesis Advisor	Assoc. Prof. Dr.Kalaya Tansiri
Co- Thesis Advisor	Amnuay Suppavech
Department	Law
Academic Year	2007

ABSTRACT

The Motor Vehicle Accident Compensation Fund Act 1992 provisions that the victims from a motor accident can apply to receive primary damages from the Motor Vehicle Accident Compensation Fund when there is an accident as refer to Section 23 (1) – (6) happens to them. It is regarded the primary damages received from the Fund forms part of the compensation fund pursuant to the Civil and Commercial Code. Most of the primary damages paid out belong to the vehicular owner that has paid as insurance premiums to the insurer, who has paid to the Fund according to the rate specified in the ministerial regulation. It is regarded as paying the primary damages from the said fund as a supplementary measure for the victim to receive the primary damages that is sure and prompt in the necessary amount, as life is the precious thing to be preserved. After the Fund has paid out the primary damages to the victim, it can become the successor of the victim to make recourse against the liable party as provisioned in the Motor Vehicle Victim Protection Act of 1992, or as provisioned in the Civil and Commercial Act as the case maybe.

From the study found that the said supplementary measure has several legal problems as the recourse for the primary damages paid out of the Fund in each case as provisioned in the Motor Vehicle Act 1992, Section 23 (1) – (6) have to comply with several acts, which in each act has different provisions, also the method of implementations and has a problem on the statue of limitation. Moreover, there are other expenses in order to comply with other laws included, that cannot comply with the objective of the Fund to pay out only in accordance with the Motor

Vehicle Victim Protection Act 1992. In the event that the victim receives the primary damages that the Fund cannot find the liable party, the victim can apply for the compensation in accordance with the Victim Reward, Indemnity, and Expense to the Defendant Act 2001 another way. This makes some damaged parties to have received excessive damages more than the actual damage, which is against the principle of actual indemnification.

From the said problems, the author has recommended to amend the Motor Vehicle Victim Protection Act 1992 to make recourse on the primary damages to pay back the Fund to be in the same direction within the same statute of limitation. If in the event that it cannot find the liable party, the state shall be responsible for reimbursing the Fund. Also it should set up a Supervision Commission to oversee other expenses to comply with the objective of the Fund truly. Furthermore, for the victim to receive the indemnity not exceeding the actual damages, it is entitled to receive the primary damages pursuant to the Motor Vehicle Victim Protection Act 1992 first. If it is not enough to compensate the actual damages the victim has a right to receive indemnity pursuant to the Victim Reward, Indemnity, and Expense to the Defendant in a Criminal Case Act 2001 as well, but only for the shortfall.

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

จากการที่ประเทศไทยมีประชากรเพิ่มมากขึ้นและยานพาหนะเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีความจำเป็นในการดำเนินชีวิตในสังคมปัจจุบันที่ต้องการความสะดวก รวดเร็ว และความคล่องตัวในการดำเนินชีวิตประจำวัน ทำให้รถยนต์มีปริมาณเพิ่มมากขึ้น จึงเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ก่อให้เกิดอุบัติเหตุและความเสียหายอันเนื่องมาจากรถยนต์ เมื่อมีอุบัติเหตุทางรถยนต์เกิดขึ้นย่อมทำให้เกิดความสูญเสียทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สิน ทำให้เกิดผลกระทบในด้านลบต่อเศรษฐกิจและสังคม เพราะเป็นการสูญเสียทรัพยากรบุคคลและทรัพย์สิน หน่วยงานและองค์กรต่างๆ จึงได้พยายามหาทางป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถยนต์ในทุกวิถีทางไม่ว่าจะเป็นการใช้เทคโนโลยีใหม่ๆ ในการผลิตรถยนต์ การก่อสร้างถนนที่ถูกต้องตามหลักวิศวกรรมจราจร การควบคุมผู้ใช้รถใช้ถนนให้ปฏิบัติตามกฎจราจร รวมทั้งการจัดตั้งหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการป้องกันอุบัติเหตุอันเกิดจากการใช้รถยนต์ขึ้น แต่ก็ยังไม่สามารถที่จะป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ จึงได้เกิดแนวความคิดที่จะบรรเทาความเสียหายจากการเสี่ยงภัยของรถยนต์ขึ้น โดยการออกกฎหมายบังคับให้เจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันภัยความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย โดยเอาประกันภัยกับบริษัทประกันภัยตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประกันภัยประเภทการประกันภัยรถ การประกันภัยที่ต้องจัดให้มีก็คือการประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของผู้ประสบภัยที่เป็นบุคคลภายนอก (Third Party) อันเกิดจากรถ หรือจากสิ่งที่ยักรถหรือติดตั้งในรถ ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ประสบภัย รวมทั้งเพื่อความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของผู้ขับขี่รถที่เอาประกันภัยด้วย ทำให้การประกันภัยเข้ามามีบทบาทสำคัญในการชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัย ทั้งนี้ เนื่องจากการประกันภัยเป็นการแบ่งเบาความเสียหายต่างๆ ที่เกิดขึ้น โดยเฉลี่ยภาระไปคนละเล็กละน้อยในระหว่างบุคคลจำนวนมากในสังคมเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้น การประกันภัยก็จะเข้ามาชดเชยความเสียหายต่างๆ ที่เกิดขึ้น กฎหมายดังกล่าวได้แก่ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งหลังจากที่พระราชบัญญัตินี้ได้มีผลใช้บังคับ ทำให้ผู้ประสบภัยจากรถได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นมาเยียวยา

ความเสียหายตามจำนวนที่จำเป็นก่อน โดยผู้ประสบภัยสามารถขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นได้จากบริษัทประกันภัย หรือจากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย แล้วแต่กรณี

จากการที่ผู้เขียนได้ศึกษาและวิเคราะห์พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 แล้วเห็นว่า บทบัญญัติในส่วนของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยยังมีข้อบกพร่องบางประการ กล่าวคือ ในกรณีที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้มีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถตามกรณีมาตรา 23 (1) (3) (4) และ(5)¹ อันได้แก่ กรณีเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายไม่จัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยและเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายให้ไม่ครบจำนวน หรือในกรณีบริษัทประกันภัยไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายให้ไม่ครบจำนวน แล้วแต่กรณี หรือกรณีความเสียหายเกิดแก่ผู้ประสบภัยเนื่องจากไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายและรถดังกล่าวมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7² หรือมาตรา 9³ หรือผู้ขับขี่รถดังกล่าว

¹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535,

“มาตรา 23 ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยจากรถในกรณีดังต่อไปนี้ให้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุน

(1) รถนั้นมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 และเจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

(2) รถนั้นมิได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถในขณะที่เกิดเหตุเพราะถูกขังขอก หนีโรงกรรโชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และได้มีการร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน

(3) รถนั้นไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถและมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9

(4) รถนั้นมิได้มีผู้ขับหลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่าความเสียหายเกิดจากรถคันใด

(5) บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน หรือ

(6) รถตามมาตรา 8 ที่มีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7”.

² พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535,

“มาตรา 7 ภายใต้บังคับมาตรา 8 เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยกับบริษัท

จำนวนเงินเอาประกันภัยให้กำหนดตามชนิด ประเภท และขนาดของรถแต่ต้องไม่น้อยกว่าจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง”.

³ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535,

หลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่าความเสียหายเกิดจากรถคันใด พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้บัญญัติให้นายทะเบียนมีอำนาจเรียกเงินตามจำนวนที่จ่ายไปคืนจากเจ้าของรถหรือบริษัทประกันภัยได้ โดยเจ้าของรถหรือบริษัทประกันภัยจะต้องจ่ายเงินเพิ่มในอัตราร้อยละ 20 ของจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุน เข้าสมทบกองทุนอีกต่างหากตามมาตรา 26⁴ ซึ่งอำนาจของนายทะเบียนดังกล่าวเป็นคำสั่งทางปกครองตามนัยแห่งพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539 มาตรา 5⁵ โดยการเรียกร้องเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่กองทุนได้จ่ายให้แก่ผู้เสียหายไปแล้วนั้น ในทางปฏิบัติได้มีมติคณะรัฐมนตรีที่ นร 0504/15227 เมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2548 เห็นชอบตามมติที่ประชุมครั้งที่ 10/2547 ของคณะกรรมการพิจารณาชี้ขาดการยุติในการดำเนินคดีแพ่งของส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยอัยการสูงสุดได้มีคำตัดสินชี้

“มาตรา 9 รถที่จดทะเบียนในต่างประเทศและนำเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว โดยเจ้าของรถไม่มีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร เจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย ทั้งนี้ตามจำนวนเงินหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง”.

⁴ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535,

“มาตรา 26 ในกรณีที่เจ้าของรถหรือบริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนตามมาตรา 23 (1) หรือ (5) แล้วแต่กรณีหรือกรณีที่เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยเพราะเหตุตามมาตรา 23 (3) หรือ (4) เมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามมาตรา 25 แล้ว ให้นายทะเบียนเรียกเงินตามจำนวนที่จ่ายไปคืนจากเจ้าของรถหรือบริษัทแล้วแต่กรณี รวมทั้งเงินเพิ่มในอัตราร้อยละสี่สิบของจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนส่งเข้าสมทบกองทุนอีกต่างหาก เว้นแต่กรณีที่ความเสียหายเกิดแก่ผู้ประสบภัยเพราะเหตุตามมาตรา 23 (4) และเจ้าของรถหรือบริษัทไม่ทราบถึงเหตุนี้โดยสุจริตหรือเจ้าของรถที่กรมธรรม์หมดอายุแต่ยังไม่เกินสามสิบวันโดยเจ้าของรถไม่มีเจตนาหลีกเลี่ยงการทำประกันภัย หรือในกรณีอื่นที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยประกาศกำหนด นายทะเบียนอาจดหรือลดเงินเพิ่มลงได้

หลักเกณฑ์ในการเรียกเงินคืน การงดและลดเงินเพิ่ม ให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยประกาศกำหนด”.

⁵ พระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539,

“มาตรา 5 “คำสั่งทางปกครอง” หมายความว่า

(1) การใช้อำนาจตามกฎหมายของเจ้าหน้าที่ที่มีผลเป็นการสร้างนิติสัมพันธ์ขึ้นระหว่างบุคคลในอันที่จะก่อ เปลี่ยนแปลง โอน สงวน ระงับ หรือมีผลกระทบต่อสถานภาพของสิทธิหรือหน้าที่ของบุคคล ไม่ว่าจะเป็นการถาวร หรือชั่วคราว เช่น การสั่งการ การอนุญาต การอนุมัติ การวินิจฉัยอุทธรณ์ การรับรอง และการรับจดทะเบียน แต่ไม่ หมายความว่ารวมถึงการออกกฎ

(2) การอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวง”.

ขาดให้นำมาตรการบังคับทางปกครองตามมาตรา 57⁶ แห่งพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539 มาใช้ และอธิบดีกรมการประกันภัยได้ออกระเบียบกรมการประกันภัยว่าด้วยการใช้มาตรการบังคับทางปกครองโดยการยึดหรืออายัดและขายทอดตลาดทรัพย์สินตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในปี พ.ศ. 2549 โดยนายทะเบียนจะมีหนังสือเตือนให้เจ้าของรถชำระเงินดังกล่าวคืนกองทุนภายในระยะเวลาที่กำหนดแต่ต้องไม่น้อยกว่าเจ็ดวัน ถ้าไม่มีการปฏิบัติตามคำเตือนของนายทะเบียน นายทะเบียนอาจใช้มาตรการบังคับทางปกครองโดยยึด หรืออายัดทรัพย์สินของเจ้าของรถและขายทอดตลาดรถเพื่อชำระเงินให้ครบถ้วน โดยวิธีการยึด การอายัด และการขายทอดตลาดทรัพย์สินให้ปฏิบัติตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งโดยอนุโลม จะเห็นได้ว่า คำสั่งของนายทะเบียนตามมาตรา 26 สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยจะต้องนำมาตรา 57 แห่งพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539 มาใช้ โดยไม่อาจส่งเรื่องให้พนักงานอัยการดำเนินการฟ้องคดีต่อศาลยุติธรรมเพื่อเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนคืนแก่กองทุนได้อีกต่อไป โดยให้เจ้าหน้าที่ใช้มาตรการทางปกครองยึดและอายัดทรัพย์สินลูกหนี้ตามคำสั่งทางปกครองได้ด้วยตัวเจ้าหน้าที่เอง ส่วนการเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนแก่กองทุนในกรณีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 23 (2) อันได้แก่กรณีรถนั้นมีได้ อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถในขณะที่เกิดเหตุเพราะถูกขี่ยอก น้อโกง กรรโชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และได้มีการร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน ยังคงใช้วิธีการฟ้องคดีต่อศาลยุติธรรมเช่นเดิม ต่อมาในปี พ.ศ. 2542 ได้มีประกาศใช้บังคับพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542 ทำให้การฟ้องคดีเพื่อเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 23 (6) อันได้แก่กรณีรถที่ได้รับยกเว้นตามมาตรา 8⁷ ที่มีได้จัดให้มีการประกันความเสียหาย

⁶ พระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539,

“มาตรา 57 คำสั่งทางปกครองที่กำหนดให้ผู้ใดชำระเงิน ถ้าถึงกำหนดแล้วไม่มีการชำระโดยถูกต้องครบถ้วน ให้เจ้าหน้าที่มีหนังสือเตือนให้ผู้นั้นชำระภายในระยะเวลาที่กำหนดแต่ต้องไม่น้อยกว่าเจ็ดวันถ้าไม่มีการปฏิบัติตามคำเตือน เจ้าหน้าที่อาจใช้มาตรการบังคับทางปกครอง โดยยึดหรืออายัดทรัพย์สินของผู้นั้นและขายทอดตลาดเพื่อชำระเงินให้ครบถ้วน

วิธีการยึด การอายัด และการขายทอดตลาดทรัพย์สินให้ปฏิบัติตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งโดยอนุโลม ส่วนผู้มีอำนาจสั่งยึดหรืออายัดหรือขายทอดตลาดให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง”.

⁷ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535,

“มาตรา 8 รถดังต่อไปนี้ไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7

(1) รถสำหรับเฉพาะองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท และรถสำหรับผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์

สำหรับผู้ประสพภัยตามมาตรา 7 หากเจ้าของรถเป็นหน่วยงานทางปกครองต้องฟ้องคดีต่อศาลปกครอง⁸ แต่ถ้าเจ้าของรถเป็นเอกชนยังคงต้องฟ้องคดีต่อศาลยุติธรรมเช่นเดิม จะเห็นได้ว่า ในการดำเนินการเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนคืนแก่กองทุน นับตั้งแต่ได้มีการประกาศใช้ บังคับพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539 และพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542 เป็นต้นมา การดำเนินการเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นมีความแตกต่างกันไปตามแต่ละกรณี อีกทั้งเมื่อกองทุนทดแทนผู้ประสพภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสพภัยในกรณีตามมาตรา 23 (4) ไปแล้ว กองทุนไม่สามารถใช้สิทธิไล่เบี้ยเอาแก่ผู้ใดได้ ทำให้กองทุนได้รับความเสียหายและโดยที่เงินกองทุนได้มาจากแหล่งใหญ่ 2 แหล่ง คือ จากเงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี และจากเบี้ยประกันภัยที่เจ้าของรถจ่ายให้แก่บริษัทประกันภัยและบริษัทประกันภัยได้จ่ายสมทบเข้ากองทุนตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง ซึ่งจนถึงปัจจุบันกองทุนทดแทนผู้ประสพภัยยังไม่เคยขอรับเงินงบประมาณจากรัฐแต่อย่างใด คงมีแต่เพียงเงินสมทบจากบริษัทที่ได้มาจากเบี้ยประกันภัยเท่านั้น การที่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 33 วรรคท้าย บัญญัติให้เงินกองทุนเป็นของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย และการเบิกจ่าย การเก็บรักษา การจัดการกองทุน ค่าใช้จ่ายการดำเนินงานและอัตราเบี้ยประชุมของคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการ และค่าใช้จ่ายอื่นของสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสพภัยให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยกำหนดโดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง⁹ แม้ว่าสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะมีอำนาจตรวจสอบการใช้จ่ายเงินกองทุนได้ก็ตาม แต่ก็ยังไม่เป็นการเพียงพอ อีกทั้งยังเป็นการตรวจสอบภายหลังที่ได้มีการใช้จ่ายเงินกองทุนไปแล้ว ประกอบกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ยังได้บัญญัติให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสพภัยสามารถนำเอาดอกผลของเงินกองทุนมาเป็นค่าใช้จ่ายในการบริหารงานและค่าใช้จ่ายอื่นได้ไม่เกินร้อยละสามสิบห้าของดอกผลของกองทุนต่อ

(2) รถของสำนักพระราชวังที่จดทะเบียนและมีเครื่องหมายตามระเบียบที่เลขาธิการพระราชวังกำหนด

(3) รถของกระทรวง ทบวง กรม เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สุขาภิบาลกรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา และราชการส่วนท้องถิ่นที่เรียกชื่ออย่างอื่น และรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร

(4) รถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง”.

⁸ พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542, “มาตรา 9 ศาลปกครองมีอำนาจพิจารณาพิพากษาหรือมีคำสั่งในเรื่องดังต่อไปนี้

(5) คดีที่กฎหมายกำหนดให้หน่วยงานทางปกครอง หรือเจ้าหน้าที่ของรัฐฟ้องคดีต่อศาลเพื่อบังคับให้บุคคลต้องกระทำ หรือละเว้นกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด”.

⁹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 34 วรรคสาม.

ปี เท่ากับว่ากฎหมายเปิดโอกาสให้มีการนำเงินของเจ้าของรถไปใช้จ่ายได้นั้นเอง¹⁰ จึงควรจะได้มีการควบคุมการใช้จ่ายเงินดังกล่าวให้มีความรัดกุมยิ่งขึ้น และจากการที่ผู้ประสบภัยจากรถสามารถใช้สิทธิในการขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และยังสามารถใช้สิทธิขอรับค่าตอบแทนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยค่าตอบแทนผู้เสียหายและค่าทดแทนและค่าใช้จ่ายแก่จำเลยในคดีอาญา พ.ศ. 2544 ได้อีกทางหนึ่ง จากการที่ผู้ประสบภัยจากรถสามารถใช้สิทธิขอรับค่าสินไหมทดแทนได้จากทั้งสองพระราชบัญญัตินั้น อาจมีผู้ประสบภัยบางคนได้รับค่าสินไหมทดแทนเกินกว่าความเสียหายที่แท้จริงอันเป็นการขัดกับหลักการชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริง ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันมิให้ผู้เอาประกันภัยแสวงหากำไรจากการประกันภัย ดังนั้นจึงสมควรมีการแก้ไขกฎหมายเพื่อให้การจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายตามพระราชบัญญัติทั้งสองฉบับสอดคล้องกับหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่แท้จริงต่อไป

โดยที่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีเจตนารมณ์ที่จะให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันทั่วถึง จึงได้บัญญัติให้บริษัทที่รับประกันภัยรถคันที่เกิดอุบัติเหตุต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามจำนวนที่จำเป็นก่อน เพื่อเป็นการเยียวยาผู้ประสบภัยในระหว่างรอการพิสูจน์ความรับผิดชอบ อนึ่ง หากเป็นกรณีที่เจ้าของรถไม่จัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยตามที่กฎหมายบัญญัติไว้และเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัยแต่ไม่ครบจำนวน หรือยังหาตัวผู้ต้องรับผิดชอบไม่ได้ หรือในกรณีที่เจ้าของรถไม่ต้องรับผิดชอบเพราะรถถูกลักขโมยไปหรือเป็นรถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย ซึ่งจะต้องมีการพิสูจน์ความรับผิดชอบให้เสร็จสิ้นเสียก่อน ในกรณีดังกล่าวนี้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้กำหนดมาตรการเสริมโดยได้กำหนดให้มีการจัดตั้งสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยขึ้นในสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เพื่อให้มีหน้าที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยในกรณีต่างๆ ดังกล่าว และเมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปแล้ว สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ย่อมมีสิทธิเข้ารับช่วงสิทธิของผู้ประสบภัยไปไล่เบี้ยคืนจากผู้ต้องรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัยได้ แต่จากสภาพปัญหาดังกล่าวข้างต้น พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในส่วนของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยยังมีปัญหาและมีข้อบกพร่อง ดังนั้นวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จึงมุ่งศึกษาถึงแนวทางในการแก้ไขข้อบกพร่องของกฎหมายดังกล่าวข้างต้น โดยศึกษาเปรียบเทียบกับกฎหมายการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่นและ

¹⁰ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 34 วรรคสอง.

สาธารณรัฐไต้หวัน ซึ่งกฎหมายของทั้งสองประเทศดังกล่าวมีเจตนารมณ์ในการให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยทำนองเดียวกับของประเทศไทย ทั้งนี้เพื่อนำมาเป็นแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ให้มีความเหมาะสม รัดกุม และเป็นธรรมแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์

1.2.1 เพื่อศึกษาความสำคัญของปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

1.2.2 เพื่อศึกษาความเป็นมา หลักการ และทฤษฎีเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์

1.2.3 เพื่อศึกษาหาแนวทางแก้ไขปัญหาลักษณะเกี่ยวกับสิทธิตามกฎหมายในการเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เพื่อให้การเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

1.2.4 เพื่อศึกษาหาแนวทางแก้ไขปัญหาการเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนในกรณีที่ไม่ว่าทราบว่ารอดคันใดก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย โดยทำการศึกษาถึงการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของต่างประเทศเปรียบเทียบกับของประเทศไทย เพื่อนำมาแก้ไขปรับปรุงการเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

1.2.5 เพื่อศึกษาหาแนวทางในการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับค่าใช้จ่ายอื่นนอกจากค่าเสียหายเบื้องต้น และค่าใช้จ่ายในการบริหารงานของกองทุน เพื่อให้การใช้จ่ายเงินของกองทุนมีความรัดกุมมากยิ่งขึ้น

1.2.6 เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับสิทธิของผู้ประสบภัยที่ได้รับสิทธิทั้งจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถและจากพระราชบัญญัติว่าด้วยค่าตอบแทนผู้เสียหายและค่าทดแทนและค่าใช้จ่ายแก่จำเลยในคดีอาญา พ.ศ. 2544 เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่แท้จริง

1.3 สมมติฐาน

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในส่วนของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยยังมีปัญหาบางประการทั้งปัญหาข้อกฎหมายเกี่ยวกับการรับช่วงสิทธิของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในการเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุน ซึ่งการรับช่วงสิทธิของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในกรณีตามมาตรา 23 (1) - (6) ที่มีความแตกต่างกันในแต่ละอนุมาตรา ทั้งปัญหาการเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนในกรณีที่ไม่ว่าทราบว่ารอดคันใดก่อให้เกิดความ

เสียหายแก่ผู้ประสบภัย เมื่อกองทุนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปแล้วก็ไม่สามารถใช้สิทธิไล่เบี้ยเอาแก่ผู้ใดได้ ทำให้กองทุนได้รับความเสียหาย รวมทั้งปัญหาเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายอื่น นอกจากค่าเสียหายเบื้องต้นและค่าใช้จ่ายในการบริหารงานของกองทุน โดยเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยนอกจากจะนำไปจ่ายเป็นค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 23 แล้ว ยังมีการนำเงินกองทุนไปจ่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการบริหารงานและค่าใช้จ่ายอื่น ซึ่งบางครั้งเป็นการใช้จ่ายเงินของกองทุนไปในทางที่ไม่สมเหตุสมผล ซึ่งมีผลทำให้กองทุนได้รับความเสียหาย และปัญหาเกี่ยวกับความซ้ำซ้อนของสิทธิของผู้ประสบภัยในการขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 อีกทั้งผู้ประสบภัยยังมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยค่าตอบแทนผู้เสียหายและค่าทดแทนและค่าใช้จ่ายแก่จำเลยในคดีอาญา พ.ศ. 2544 ทำให้ผู้ประสบภัยจากรถสามารถได้รับเงินช่วยเหลือจากทั้งสองพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว ทำให้ผู้ประสบภัยจากรถอาจได้รับค่าสินไหมทดแทนเกินกว่าความเสียหายที่แท้จริง ซึ่งขัดกับหลักการชดเชยค่าเสียหายตามความเป็นจริง จากสภาพปัญหาดังกล่าวจึงมีความจำเป็นที่จะต้องทำการศึกษาปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เพื่อหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว เพื่อให้พระราชบัญญัตินี้ ดังกล่าวมีประสิทธิภาพสามารถอำนวยความสะดวกให้แก่ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องต่อไป

1.4 ขอบเขตของการศึกษา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มุ่งศึกษาเฉพาะพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กรณีกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย หลักการและทฤษฎีของการประกันภัยรถยนต์ สภาพปัญหาของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย กฎหมายไทยที่เกี่ยวข้อง เช่น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เรื่องประกันภัย ละเมิด การรับช่วงสิทธิ เป็นต้น และยังศึกษาการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของต่างประเทศ เพื่อนำมาประกอบการวิเคราะห์เพื่อหาแนวทางแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ ให้หมดไป

1.5 วิธีการศึกษา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ เป็นการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) โดยทำการศึกษาค้นคว้าและรวบรวมวิเคราะห์ข้อมูลจากหนังสือกฎหมาย เอกสารทางวิชาการ ด้วบทกฎหมายทั้งของประเทศไทยและของต่างประเทศที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลเชิงสถิติต่างๆ บทความทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ รวมถึงข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.6.1 ทำให้ทราบถึงความสำคัญของปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

1.6.2 ทำให้ทราบความเป็นมา หลักการ และทฤษฎีเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์

1.6.3 ทำให้ทราบถึงแนวทางในการแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับสิทธิตามกฎหมายในการเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เพื่อให้การเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

1.6.4 ทำให้ทราบถึงแนวทางในการแก้ไขปัญหาการเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนในกรณีที่ไม่ทราบว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย โดยทำการศึกษาถึงการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของต่างประเทศเปรียบเทียบกับของประเทศไทย เพื่อนำมาแก้ไขปรับปรุงการเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

1.6.5 ทำให้ทราบถึงแนวทางในการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในส่วนที่เกี่ยวกับค่าใช้จ่ายอื่นนอกจากค่าเสียหายเบื้องต้น และค่าใช้จ่ายในการบริหารงานของกองทุน เพื่อให้การใช้จ่ายเงินของกองทุนมีความรัดกุมมากยิ่งขึ้น

1.6.6 ทำให้ทราบถึงแนวทางในการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่แท้จริง

บทที่ 2

ความเป็นมา หลักการและทฤษฎีเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์

ปัจจุบันรถยนต์ได้เข้ามามีบทบาทสำคัญในชีวิตประจำวันเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางติดต่อธุรกิจ ค้าขาย เป็นต้น แม้ปัจจุบันจะมีระบบรถไฟฟ้าและรถไฟใต้ดิน แต่ก็ยังไม่กระจายตัวไปทั่วทุกพื้นที่ของประเทศ ดังนั้น รถยนต์จึงยังคงมีปริมาณที่เพิ่มมากขึ้นทุกปี โดยที่ถนนไม่สามารถขยายเพื่อรองรับรถยนต์ที่มีปริมาณเพิ่มขึ้นในแต่ละปี จากรายงานรถยนต์จดทะเบียนใหม่ทั่วประเทศแสดงให้เห็นถึงปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มสูงขึ้นไว้ดังนี้

ตารางที่ 2.1 รายงานรถยนต์จดทะเบียนใหม่ทั่วประเทศ

ปี	จำนวนรถทั่วประเทศ:คัน	ในกรุงเทพมหานคร:คัน	ในส่วนภูมิภาค:คัน
2545	1,598,058	423,284	1,174,774
2546	2,189,107	514,530	1,674,577
2547	2,615,137	657,592	1,957,545
2548	2,751,116	734,115	2,017,001
2549	2,679,085	738,967	2,006,353

ที่มา : ฝ่ายสถิติการขนส่ง กองวิชาการและวางแผน กรมการขนส่งทางบก ณ วันที่ 23 พฤศจิกายน 2550

จากปริมาณรถยนต์ในปัจจุบันที่มีจำนวนมากขึ้น เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด และจากสภาพความแออัดของการจราจรบนท้องถนนก็ได้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งเมื่อมีอุบัติเหตุทางรถยนต์เกิดขึ้นย่อมก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินเป็นอย่างมากเช่นกัน ซึ่งบางครั้งอุบัติเหตุเพียงครั้งเดียวแต่ทำให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก โดยสาเหตุของอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่เกิดจากปัจจัยด้านคนหรือพฤติกรรมจราจร กล่าวคือ ขับรถอย่างไม่รู้กฎจราจร ความประมาท การขาดทักษะความรู้เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน การขาดจิตสำนึกในการขับขี่รถอย่างปลอดภัย ขาดวินัย ละเลยการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร เป็นต้น ซึ่งจากรายงานสถิติอุบัติเหตุบนทางหลวง ในเขตพื้นที่ทั่วราชอาณาจักรได้แสดง

ให้เห็นถึงจำนวนอุบัติเหตุทางรถยนต์ที่เพิ่มสูงขึ้น รวมถึงความเสียหายทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สินที่เกิดจากอุบัติเหตุทางรถยนต์โดยแสดงไว้ดังนี้

ตารางที่ 2.2 รายงานสถิติอุบัติเหตุบนทางหลวง ในเขตพื้นที่ทั่วราชอาณาจักร พ.ศ.2549 - พ.ศ.2545

รายการ	พ.ศ.2549	พ.ศ.2548	พ.ศ.2547	พ.ศ.2546	พ.ศ.2545
รับแจ้งอุบัติเหตุ(ราย)	1,891	973	574	467	47,011
คนเดินเท้า	0	0	0	0	2,165
ประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุ					
จักรยานยนต์	1,063	983	227	15	22,228
สามล้อเครื่อง	0	0	0	0	1,273
รถยนต์นั่ง	233	291	335	353	28,249
รถตู้	457	344	25	45	1,847
ปิกอัพ	56	64	402	399	10,204
รถโดยสารขนาดใหญ่	32	53	16	25	2,426
รถบรรทุก 6ล้อ	74	19	130	50	1,191
รถบรรทุก 10ล้อขึ้นไป	82	23	8	35	1,332
แท็กซี่	0	0	0	0	4,632
ความเสียหาย					
ทรัพย์สิน(บาท)	17,650,000	16,741,100	48,896,972	34,555,900	466,208,447
บุคคล(คน)					
ตาย	210	253	50	57	846
บาดเจ็บสาหัส	94	319	0	0	1,761
บาดเจ็บเล็กน้อย	355	549	325	385	6,279

ที่มา : ข้อมูลจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

จากการเพิ่มขึ้นของปริมาณการใช้รถยนต์ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น ซึ่งมีผลกระทบในด้านลบต่อเศรษฐกิจและสังคม ทำให้สูญเสียทรัพยากรทั้งชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน

ทำให้หน่วยงานและองค์กรต่างๆ ได้พยายามหาทางป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถยนต์ใน ทุกวิถีทาง แต่ก็ยังไม่สามารถป้องกันการเกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ จึงได้เกิดความคิดที่จะบรรเทาความเสียหายจากการเสี่ยงภัยของรถยนต์ขึ้น โดยการออกกฎหมายบังคับให้เจ้าของรถต้องจัดให้มีการ ประกันภัยความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยเอาประกันภัยไว้กับบริษัทประกันภัยตามกฎหมาย ว่าด้วยการประกันวินาศภัยที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประกันภัยประเภทการประกันภัย รถ ซึ่งการประกันภัยรถยนต์เริ่มเกิดขึ้นครั้งแรกในประเทศอังกฤษ โดยมีประวัติความเป็นมา ดังต่อไปนี้

2.1 ความเป็นมาของการประกันภัยรถยนต์¹

อุตสาหกรรมรถยนต์ได้เริ่มขึ้นหลังจากการสร้างรถเบนซ์และเดมเลอร์ในปี ค.ศ. 1883-1884 และในปี ค.ศ. 1898 ได้มีการก่อตั้งบริษัท Law Accident and Insurance Society LTD. ขึ้นเพื่อรับประกันภัยรถยนต์เป็นบริษัทแรกในประเทศอังกฤษ เมื่อสงครามโลกครั้งที่หนึ่งเกิดขึ้น ความจำเป็นในการใช้รถยนต์มีมากขึ้นอย่างรวดเร็ว จึงมีการผลิตรถยนต์จำนวนมากในระหว่าง สงครามโลกครั้งที่หนึ่ง และเมื่อหลังสงครามโลกสิ้นสุดลงมีการสร้างถนนและขยายเส้นทาง การขนส่งทางรถยนต์ ทำให้อุบัติเหตุจากรถยนต์เกิดขึ้นอยู่เสมอและเพิ่มจำนวนมากขึ้น ผู้ที่ได้รับความเสียหายบางรายเป็นบุคคลภายนอกซึ่งไม่มีหลักประกันคุ้มครองความเสียหายอันเกิดจากรถยนต์แต่ อยางใด รัฐบาลอังกฤษจึงมีแนวความคิดที่จะบังคับให้เอาประกันภัยรถยนต์เพื่อคุ้มครองความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับบุคคลที่สามโดยออกพระราชบัญญัติ Road Traffic ในปี ค.ศ. 1930 เพื่อ บังคับให้ผู้ใช้รถยนต์ต้องเอาประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับบุคคลที่สามใน กรณีที่เขาได้รับความเสียหายถึงตายและบาดเจ็บต่อร่างกายอันเนื่องจากการใช้รถยนต์นั้น และมีการแก้ไขอีกครั้งในปี ค.ศ. 1933 - 1934 เพื่อให้ความคุ้มครองความเสียหายอันเกิดจากการใช้ รถยนต์กับบุคคลที่สาม โดยการบังคับให้เอาประกันภัยรถยนต์เพื่อคุ้มครองความเสียหายต่อบุคคล ที่สามนี้ ยังไม่คุ้มครองไปถึงความเสียหายแก่ทรัพย์สินของบุคคลที่สาม ดังนั้นตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 1974 เป็นต้นมา กรมธรรม์ประกันภัยที่ออกในประเทศอังกฤษได้ขยายความ คุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามภายใต้กฎหมายของประเทศที่เป็นสมาชิกกลุ่มประชาคม เศรษฐกิจยุโรปด้วย

การประกันภัยรถยนต์เพื่อบุคคลที่สาม (Automobile Liability Insurance) เริ่มมีขึ้นใน คริสต์ศตวรรษที่ 19 เพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองผู้เอาประกันภัยให้ปลอดภัยจากการชดใช้ค่าสินไหม

¹ สิทธิโชค ศรีเจริญ. (2538). ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย. หน้า 64-66.

ทดแทนอันเนื่องจากการใช้รถยนต์ของเขาเท่านั้น ต่อมาเมื่อรถยนต์ได้พัฒนาให้สามารถแล่นบนถนนอย่างรวดเร็วขึ้น จำนวนอุบัติเหตุอันเนื่องจากการใช้รถยนต์ยิ่งมากขึ้น มีผู้ได้รับบาดเจ็บ ทุพพลภาพและล้มตายเนื่องจากอุบัติเหตุจากรถยนต์เป็นจำนวนมาก แม้รัฐจะพยายามหามาตรการเพื่อป้องกันอุบัติเหตุด้วยวิธีการต่างๆ แต่ก็ไม่สามารถลดจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นได้ ในบรรดาวิธีการคุ้มครองความเสียหายต่อสาธารณะชนที่ได้ผลคือ การประกันภัยบุคคลที่สาม ในกรณีที่รถยนต์คันใดเจ้าของรถยนต์มีประกันภัยบุคคลที่สาม ผู้ได้รับอุบัติเหตุจะได้รับการเยียวยาตามสัญญาประกันภัย ซึ่งเป็นการลดภาระค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับสวัสดิการสังคมของรัฐไปด้วย แต่อย่างไรก็ตามการประกันภัยรถยนต์สำหรับบุคคลที่สามในประเทศเสรีนิยมถือว่าเป็นสัญญาในทางการค้า (Commercial Contract) ซึ่งรัฐไม่สามารถเข้าไปเกี่ยวข้อง รัฐอนุญาตให้เอกชนประพฤติปฏิบัติต่อกันด้วยความสมัครใจ โดยมีแนวความคิดในเบื้องต้นว่าการประกันภัยประเภทนี้กระทำเพื่อประโยชน์ของผู้เอาประกันภัยเป็นส่วนตัว แต่เมื่อมีอุบัติเหตุทางรถยนต์มากขึ้น แนวความคิดของรัฐดังกล่าวเริ่มเปลี่ยนไปโดยนำประโยชน์จากการประกันภัยเพื่อประโยชน์ของบุคคลที่สามนี้มาใช้เพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยให้ได้รับการเยียวยาได้อย่างทั่วถึง ดังนั้น การประกันภัยในระบบสมัครใจ (Voluntary Basis) จึงเริ่มเปลี่ยนแปลงเป็นระบบบังคับ (Compulsory Basis) กล่าวคือ ให้ผู้ใช้รถยนต์ทุกคันต้องมีประกันภัยเพื่อบุคคลที่สามภายในวงเงินที่กำหนดไว้ในกฎหมาย

ความหมายหรือคำนิยามของคำว่า “ประกันภัย” คำว่า “ภัย” และคำว่า “การเสี่ยงภัย” เนื่องจากได้มีการให้นิยามความหมายของคำว่า “ประกันภัย” ไว้หลายนัยกล่าวคือ

1) การประกันภัยในความหมายของคนทั่วไป หมายถึง วิธีการที่มนุษย์เราร่วมกันที่จะลดหรือจำกัดภัยหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้ที่ได้รับความเสียหายนั้น ถ้ามีการทำประกันภัยไว้ผู้ที่ได้รับความเสียหายก็จะได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทน

2) การประกันภัย คือ การกระทำร่วมกันของบุคคลกลุ่มหนึ่ง ทำการโอนความเสี่ยงภัยของสมาชิกแต่ละคน เพื่อที่จะกระจายไปยังสมาชิกผู้ที่ได้รับความเสียหายทุกคน

3) การประกันภัย เป็นเครื่องมือของสังคมในการก่อให้เกิดการสะสมทรัพย์ เพื่อเผชิญกับความเสียหายทางการเงินที่เกิดขึ้นเนื่องจากความไม่แน่นอน โดยการโอนความเสี่ยงภัยของสมาชิกที่ตกอยู่ภายใต้การคุกคามของภัยอย่างเดียวกันไปยังบุคคลอื่นหรือคนอีกกลุ่มหนึ่ง

4) ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 861 บัญญัติว่า “อันสัญญาประกันภัยนั้น คือ สัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่งตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือใช้เงินจำนวนหนึ่งในกรณีวินาศภัยหากมีขึ้น หรือในเหตุอย่างอื่นในอนาคตดังได้ระบุไว้ในสัญญา และในการนี้บุคคลอีกคนหนึ่งตกลงจะส่งเงินซึ่งเรียกว่า เบี้ยประกันภัย”

จากความหมายดังกล่าวข้างต้น การประกันภัยมิได้เป็นการประกันมิให้เกิดภัยขึ้น แต่เป็นการสัญญาว่า เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นบริษัทประกันภัยก็จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ตามสัญญาประกันภัยที่ได้ตกลงกันได้

“ภัย” (Peril) ในทางวิชาการประกันภัย หมายถึง ภัยที่มาทำให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน ทั้งนี้รวมถึงภัยที่ทำให้มนุษย์ได้รับบาดเจ็บซึ่งอาจมีอันตรายถึงแก่ชีวิต ซึ่งภัยเหล่านี้อาจเกิดจากภัยธรรมชาติ หรือภัยที่มนุษย์สร้างขึ้นมาก็ได้

“การเสี่ยงภัย” (Risk) หมายถึง โอกาสที่จะก่อให้เกิดความเสียหาย ความเสียหายนี้ขึ้นอยู่กับสภาพของทรัพย์สิน ภัยจึงเป็นสิ่งที่ไม่สามารถรู้ล่วงหน้าได้ เป็นความไม่แน่นอนที่ไม่มีผู้ใดจะพยากรณ์ได้ล่วงหน้า ความไม่แน่นอนดังกล่าวอาจก่อให้เกิดความเสียหาย ดังนั้นบริษัทประกันภัยจึงให้ความสำคัญกับเรื่องของการเสี่ยงภัยอย่างมาก

“การประกันภัยรถยนต์” คือ การประกันความเสียหายอันเกิดจากการใช้รถยนต์ โดยผู้รับประกันภัยตกลงเข้ารับการเสี่ยงภัยแทนผู้เอาประกันภัยซึ่งอาจเป็นเจ้าของ ผู้ครอบครอง หรือผู้มีส่วนได้เสียในรถยนต์คันที่เอาประกันภัย เพื่อความเสียหายหรือสูญเสียของตัวรถยนต์ หรือความรับผิดชอบบุคคลภายนอก อันเนื่องมาจากการใช้รถยนต์นั้น นอกจากนี้การประกันภัยรถยนต์เป็นเรื่องที่บัญญัติอยู่ในส่วนของการประกันวินาศภัยและในเรื่องของการประกันภัยจำนองด้วย

2.1.1 ปัจจัยที่ทำให้เกิดภัยเกี่ยวกับรถยนต์²

ภัยหรือความเสียหายที่เกี่ยวกับรถยนต์ อาจเกิดจากปัจจัยต่างๆ ดังต่อไปนี้

2.1.1.1 ผู้ขับขี่รถยนต์ ซึ่งอาจเกิดจากความประมาท การไม่เคารพกฎจราจร ความเห็นแก่ตัว หรือไร้มารยาทในการขับรถ การขับรถในขณะเมาสุรา การกินยาบ้าเพื่อแก้ง่วงนอนในขณะขับรถ หรืออาจเกิดจากความมั่งง่ายของผู้ขับขี่เอง

2.1.1.2 ตัวรถ เนื่องจากรถยนต์ในประเทศไทยมีราคาแพง ดังนั้นแม้รถจะเก่ามากหรือหมดสภาพที่นำมาใช้ได้แล้ว แต่ยังคงนำมาใช้ และภาครัฐเองก็ยังผ่อนผันให้มีการต่อทะเบียนรถยนต์ทำให้เป็นสาเหตุหรือปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้

2.1.1.3 คนเดินถนน เกิดจากคนเดินถนนไม่เคารพกฎจราจร ข้ามถนนตามอำเภอใจ หรือไม่ข้ามตามทางม้าลายหรือสะพานคนข้าม เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ

2.1.1.4 เกิดจากปัจจัยอื่นๆ เช่น ถนนลื่น เป็นหลุม เป็นบ่อ ไม่ติดไฟฟ้าเพื่อให้แสงสว่างตามบริเวณสี่แยกหรือไม่มีสัญญาณไฟจราจร หรือไม่มีเครื่องปิดกั้นถนนในบริเวณที่มีรถไฟตัดผ่าน เป็นต้น

² อำนวย สุภเวชช์. (2542). รู้ทันประกันภัยรถยนต์. หน้า 106.

2.1.2 ประโยชน์ของการประกันภัยรถยนต์³ พิจารณาได้ดังนี้

2.1.2.1 ด้านผู้เอาประกันภัย ผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้เมื่อเกิดความเสียหายขึ้น ทำให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้ได้รับความเสียหายได้รับการช่วยเหลือเยียวยาและสามารถกลับคืนสู่สภาพเดิมได้อย่างรวดเร็วในลักษณะของการบรรเทาความเสียหาย

2.1.2.2 ด้านสังคม การประกันภัยก่อให้เกิดความมั่นคงให้กับสังคม ประชาชนในสังคมมีหลักประกันความปลอดภัยและมั่นใจว่าเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นแล้วตนจะได้รับการชดใช้ใน ความเสียหายที่เกิดขึ้น นอกจากนี้ การประกันภัยยังช่วยระดมทุนซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนา เศรษฐกิจของประเทศ เนื่องจากบริษัทประกันภัยเป็นสถาบันการเงินประเภทหนึ่งที่มีลักษณะ เดียวกับธนาคารพาณิชย์ การประกันภัยจึงเป็นการส่งเสริมให้ประชาชนประหยัดในทางอ้อม คือ นำเงินที่หามาได้ส่วนหนึ่งมาให้กับบริษัทประกันภัย แล้วบริษัทประกันภัยก็จะนำเงินดังกล่าวนี้ไป ลงทุนหากำไร ดอกผล ซึ่งเป็นการช่วยพัฒนาประเทศให้เพิ่มการลงทุนอย่างมาก

2.1.2.3 ด้านธุรกิจ ถ้าประชาชนในประเทศให้ความสำคัญของการประกันภัย ก็จะทำให้ ธุรกิจประกันภัยมีมากขึ้น คนมีงานทำมากขึ้น มีการครองชีพที่ดีขึ้น นอกจากนี้ธุรกิจประกันภัย ยังมีส่วนของภาคการลงทุนประเภทอื่นอีก ซึ่งบริษัทประกันภัยสามารถทำได้ ก็อาจทำให้เกิดการ สร้างงานและสภาพคล่องทางเศรษฐกิจของประเทศ

การประกันภัยรถยนต์ได้เข้ามามีบทบาทสำคัญต่อประชาชนส่วนใหญ่ของประเทศ โดย ภาครัฐได้ตรากฎหมายเกี่ยวกับการประกันวินาศภัยที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยรถยนต์ออกบังคับ ใช้นี้ทั่วประเทศ คือ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 20 มาตรา 861 ถึงมาตรา 897 และพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 นอกจากนั้นภาครัฐยังได้ให้ความสำคัญกับการ ประกันภัยรถยนต์มากขึ้น โดยได้มีการตรากฎหมายในลักษณะบังคับให้ต้องทำประกันภัยรถยนต์ (Compulsory Car-Insurance) โดยกฎหมายดังกล่าว คือ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และนับตั้งแต่มีกฎหมายฉบับนี้ การประกันภัยรถยนต์จึงถูกแบ่งเป็น 2 ลักษณะด้วยกัน กล่าวคือ การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ และการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ⁴

2.1.3 ประเภทของการประกันภัยรถยนต์ในประเทศไทย

การประกันภัยแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ การประกันชีวิต (Life Insurance) และ การประกันวินาศภัย (Non-Life Insurance) ในทางวิชาการจะแบ่งการประกันภัยออกเป็น 3 ประเภท ตามลักษณะของวัตถุที่เอาประกันภัย คือ 1) การประกันภัยที่มีวัตถุที่เอาประกันภัยเป็น

³ สุธรรม พงศ์สำราญและคณะ. (2539). หน้า 15-16.

⁴ ธานี วรภัทร์ ก (2545). รายงานผลการวิจัย เรื่อง การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับการประกันภัย รถยนต์ภาคบังคับ. หน้า 10-11.

บุคคล เช่น ประกันชีวิต ประกันสุขภาพ ประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคล เป็นต้น 2) การประกันภัยที่มีวัตถุประสงค์เอาประกันภัยเป็นทรัพย์สิน เช่น ประกันอัคคีภัย ประกันภัยทางทะเลและขนส่ง ประกันภัยรถยนต์ เป็นต้น และ 3) การประกันภัยที่มีวัตถุประสงค์เอาประกันภัยเป็นความรับผิด คือ การประกันความรับผิดของผู้เอาประกันภัยต่อบุคคลอื่นที่ได้รับความเสียหาย อันเกิดจากการกระทำของผู้เอาประกันภัย หรือของบุคคลที่ผู้เอาประกันภัยต้องร่วมรับผิดชอบด้วย เช่น การประกันภัยความรับผิดอันเกิดจากการใช้รถยนต์ การประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบวิชาชีพ การประกันภัยความรับผิดจากผลิตภัณฑ์ เป็นต้น

ในส่วนของ การประกันภัยรถยนต์นั้น อาจแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ (Voluntary Insurance) โดยผู้เป็นเจ้าของรถยนต์จะทำประกันภัยรถยนต์หรือไม่ก็ได้ และประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (Compulsory Insurance) คือการประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ตารางที่ 2.3 ข้อมูลการรับประกันภัยรถภาคบังคับและภาคสมัครใจประจำปี 2543 - 2548

ปี	ภาคบังคับ		ภาคสมัครใจ		รวมภาคบังคับและภาคสมัครใจ
	จำนวนกรมธรรม์ (ฉบับ)	เบี้ยประกันภัยรับ(พันบาท)	จำนวนกรมธรรม์ (ฉบับ)	เบี้ยประกันภัยรับ(พันบาท)	
2543	10,131,286	7,199,788	1,915,437	22,564,361	29,764,149
2544	11,239,799	7,656,659	2,087,326	24,322,370	31,979,029
2545	11,699,529	7,161,368	2,346,050	27,541,062	34,702,430
2546	13,623,291	8,465,698	2,826,887	33,003,161	41,468,859
2547	15,263,965	9,222,346	3,383,927	37,885,188	47,107,536
2548	17,305,431	9,957,439	3,718,956	42,632,340	52,589,779

ที่มา: กลุ่มนักคณิตศาสตร์ประกันภัยรถยนต์ กรมการประกันภัย ณ วันที่ 20 เมษายน 2549

2.1.3.1 การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ (Voluntary Car-Insurance) คือ การประกันภัยรถยนต์ประเภทซึ่งผู้เป็นเจ้าของรถยนต์จะทำประกันภัยหรือไม่ก็ได้ ซึ่งจะเป็นไปตามบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 เอกเทศสัญญา ลักษณะที่ 20 มาตรา

⁵ ธานี วรภัทร์ ก เล่มเดิม. หน้า 16-17.

861 ถึงมาตรา 888 และพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ซึ่งอยู่บนพื้นฐานของหลักเสรีภาพในการทำสัญญา (Freedom of Contract) กล่าวคือ คู่สัญญาจะทำประกันภัยรถยนต์หรือไม่ก็ได้ การประกันภัยรถยนต์ประเภทนี้ขึ้นอยู่กับความพอใจของผู้เอาประกันภัยที่จะเลือกซื้อความคุ้มครองจากบริษัทประกันภัย ถึงแม้ประชาชนจะทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจเพิ่มมากขึ้น แต่การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจก็ไม่สามารถจะแก้ปัญหาการชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้รถได้อย่างเต็มที่และทันทั่วถึง โดยเฉพาะความเสียหายต่อชีวิตและร่างกายของประชาชนที่ต้องได้รับความเสียหายจากการใช้รถ เนื่องจากต้องรอผลการพิสูจน์ความรับผิดชอบให้เสร็จสิ้นเสียก่อน พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีวัตถุประสงค์ในการเยียวยาความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิตและร่างกายของผู้ประสบภัยให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันทั่วถึง โดยผู้ประสบภัยจะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการรักษาตนเองในเบื้องต้น หรือได้รับค่าปลงศพตามจำนวนที่จำเป็น

การประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จัดเป็นการประกันภัยจำยอมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เช่นเดียวกับการประกันภัยความรับผิดชอบบุคคลภายนอกอันเกิดจากการใช้รถยนต์ โดยที่พระราชบัญญัติฉบับนี้ได้มีเจตนารมณ์ที่จะช่วยเหลือเยียวยาให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นตามจำนวนที่จำเป็นก่อน โดยไม่ต้องรอผลการพิสูจน์ความรับผิดชอบ โดยผู้ประสบภัยจะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันทั่วถึง ด้วยเหตุนี้เองพระราชบัญญัติฉบับนี้จึงได้มีบทบัญญัติห้ามมิให้บริษัทประกันภัยยกข้อต่อสู้ต่างๆ ตามกฎหมาย และตามกรรมธรรม์ประกันภัย เช่น ผู้เอาประกันเมาสุรา ไม่มีใบขับขี่ หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง มาเป็นข้อยกเว้นไม่ชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย

2.1.3.2 การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (Compulsory Motor Insurance) หมายถึงการประกันภัยรถยนต์ประเภทที่กฎหมายให้เจ้าของรถซึ่งใช้ หรือมีรถไว้เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย โดยทำประกันภัยกับบริษัทที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการประเภทการประกันภัยรถตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัย โดยรัฐบาลมีเจตจำนงเพื่อให้เกิดความคุ้มครองแก่ชีวิตและร่างกายของประชาชนที่ประสบภัยเป็นสำคัญ หลักการสำคัญของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับมีดังต่อไปนี้⁷

1) ภาครัฐออกกฎหมายบังคับให้บุคคลที่เกี่ยวข้องกับรถต้องทำประกันภัยภาคบังคับเป็นการใช้อำนาจของรัฐเป็นเครื่องมือบังคับ มีลักษณะเป็นกฎหมายมหาชน หากมีผู้ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามจะได้รับโทษตามกฎหมาย

⁶ <http://www.doi.go.th/opmv/index.html>.

⁷ ธาณี วรภัทร์ ก เล่มเดิม. หน้า 18.

2) มุ่งคุ้มครองประโยชน์สาธารณะ กล่าวคือ คุ้มครองประชาชนทั่วไปที่ได้รับ ความเสียหายจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ หรือที่เรียกว่าบุคคลที่สาม รวมทั้งผู้ขับขี่ที่ได้รับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย ซึ่งบางประเทศคุ้มครองถึงทรัพย์สินของบุคคลที่สามที่ได้รับความเสียหายด้วย

3) ภาครัฐบริหารจัดการประกันภัยเอง หรือมอบให้ภาคเอกชนซึ่งหมายถึงบริษัท ประกันภัยเป็นผู้บริหารจัดการ หรือภาครัฐและภาคเอกชนร่วมกันบริหารจัดการการประกันภัย

4) ใช้หลักการบริหารการประกันภัยที่มีได้มุ่งทางการค้าหรือแสวงหากำไร (No-Loss No-Profit) แต่มุ่งที่จะช่วยเหลือหรือบริการประโยชน์สาธารณะ ดังนั้น การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับจะมีลักษณะเป็นการช่วยเหลือและให้บริการแก่สังคม

5) นำหลักจำนวนมาก (Law of Large Numbers) และกฎของการเฉลี่ย (Law of Average) มาใช้ในการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

6) ใช้หลักการจ่ายค่าสินไหมทดแทน โดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดแบบเทียม (Modified No-Fault) กล่าวคือ ให้มีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจำนวนหนึ่งก่อนในระหว่างรอการ พิสูจน์ความรับผิดหรือในกรณีที่ต้องรับผิดไม่ยอมชดใช้ค่าเสียหายให้หรือยังไม่ทราบตัวผู้ต้องรับผิด

2.2 หลักการประกันภัยรถยนต์

ในการจัดให้มีการประกันภัยรถยนต์นั้น ผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยจะต้อง พิจารณาถึงหลักการประกันภัยรถยนต์ ดังต่อไปนี้

2.2.1 หลักส่วนได้เสียในเหตุประกันภัย (Principle of Insurance Interest)

ส่วนได้เสียในเหตุประกันภัย หมายถึง “ผู้มีส่วนได้เสียในทรัพย์สินอันอาจเอา ประกันภัยได้ คือ ผู้ที่จะได้ประโยชน์จากการที่ทรัพย์สินคงสภาพเดิมอยู่ หรือจะได้รับความเสียหายจากการที่ทรัพย์สินนั้นถูกทำลายไป” ผู้มีสิทธิเอาประกันภัยไม่ว่าจะเป็นการประกันชีวิต หรือการประกันวินาศภัยจะต้องเป็นผู้มีส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัยเท่านั้น เพราะจะทำให้ ผู้นั้นเกิดความระมัดระวังในทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไม่ให้เกิดความเสียหายได้ง่าย นอกจากนั้นยัง เป็นการป้องกันมิให้ใช้การประกันภัยเป็นเครื่องมือการพนัน เพื่อแสวงหากำไรในความเสียหายที่ ตนมีส่วนได้เสีย หมายถึง การที่ผู้เอาประกันภัยมีความเกี่ยวพันโดยชอบธรรมในทรัพย์สินที่เอาประกัน นั้น คือ มีกรรมสิทธิ์ สิทธิประโยชน์ หรือมีความผิดตามกฎหมายในเหตุที่เอาประกันภัยนั้น โดย พิจารณาว่าผู้เอาประกันภัยได้รับความเสียหายหรือเสียประโยชน์ถ้าภัยนั้นเกิดกับทรัพย์สินดังกล่าว ถือได้ว่ามีส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัยนั้น ทั้งนี้ ผู้นั้นไม่จำเป็นต้องเป็นเจ้าของ เจ้าหนี้ผู้มีส่วนได้

เสียหายเกิดจากสัญญา ผู้มีส่วนได้เสียหายเกิดจากความรับผิดชอบตามกฎหมาย หรือผู้มีส่วนได้เสียหายในสถานะตัวแทนก็ได้ หลักส่วนได้เสียหายในเหตุที่เอาประกันภัยจึงเป็นหลักการอันสำคัญเพื่อป้องกันมิให้มีการทุจริตเพื่อหวังที่จะได้รับประโยชน์จากการประกันภัย

2.2.2 หลักสุจริตอย่างยิ่ง⁸ (Principle of Utmost Good Faith)

สัญญาประกันภัยเป็นสัญญาที่ต้องอาศัยเหตุการณ์ในอนาคตอันไม่แน่นอนมาเป็นปัจจัยในการกำหนดการชำระค่าสินไหมทดแทนของผู้รับประกันภัยและจำนวนของความเสียหายที่เกิดจากภัยชนิดนั้นในช่วงระยะเวลาหนึ่งๆ ซึ่งเป็นหลักในการคำนวณหาอัตราการเกิดวินาศภัยอันเป็นวิธีการกระจายความเสี่ยงภัยจากผู้เอาประกันภัยคนหนึ่งไปยังผู้เอาประกันภัยคนอื่นที่ร่วมเสี่ยงภัยชนิดเดียวกัน ภายใต้สิ่งแวดล้อมและพฤติกรรมที่คล้ายคลึงกัน และการที่ผู้รับประกันภัยจะพิจารณาข้อมูลเหล่านั้น เพื่อตัดสินใจเข้ารับเสี่ยงภัยหรือไม่ หรือด้วยอัตราเป็นประกันภัยเท่าใดนั้น ย่อมขึ้นอยู่กับข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเสี่ยงภัยของผู้เอาประกันภัย ซึ่งตามปกติแล้วผู้รับประกันภัยไม่สามารถทราบข้อมูลเหล่านั้นได้ จึงเป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยจะต้องเปิดเผยข้อความจริงที่เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมและพฤติกรรมอันเกี่ยวกับการเสี่ยงภัยของตนให้ผู้รับประกันภัยทราบโดยละเอียด เพื่อให้ผู้รับประกันภัยพิจารณาว่าผู้รับประกันภัยจะรับเสี่ยงภัยนั้นหรือไม่ เพื่อความเสมอภาคในการทำสัญญาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยซึ่งอยู่ในฐานะที่รู้ข้อความจริงอันเป็นสาระสำคัญในการเสี่ยงภัยของตน จึงมีหน้าที่ที่จะต้องเปิดเผยข้อความจริงนั้นให้ผู้รับประกันภัยทราบ การเปิดเผยข้อความจริงและการไม่แถลงข้อความเท็จนี้เป็นวิธีการอันสำคัญที่สุดที่จะทำให้ผู้รับประกันภัยสามารถกระจายการเสี่ยงภัยนั้นตามหลักการเฉลี่ยได้ โดยข้อความจริงที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องเปิดเผยให้ผู้รับประกันภัยทราบนี้ เป็นข้อความจริงที่เกิดขึ้น มีอยู่แล้ว และเป็นสาระสำคัญในการทำสัญญาประกันภัย หากผู้เอาประกันภัยไม่ปฏิบัติตามหลักสุจริตอย่างยิ่ง มีผลทำให้สัญญาประกันภัยเป็นโมฆะ ผู้รับประกันภัยอาจบอกล้างสัญญาได้

2.2.3 หลักชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริง⁹ (Principle of Indemnity)

หลักชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริง หมายถึง เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นอันเป็นผลโดยตรงจากภัยที่ได้รับประกันภัยไว้ ผู้รับประกันภัยจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง ฉะนั้นผู้มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนจะเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยชดใช้เกินกว่าความเสียหายที่ตนได้รับไม่ได้ หลักนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันมิให้ผู้เอาประกันภัยแสวงหากำไรจากการประกันภัย นอกจากนี้ยังเป็นการป้องกันมิให้เกิด

⁸ สิทธิโชค ศรีเจริญ. เล่มเดิม. หน้า 98-103.

⁹ สิทธิโชค ศรีเจริญ. เล่มเดิม. หน้า 104-107.

ความเสียหายเพิ่มขึ้นอันเนื่องมาจากความไม่ซื่อสัตย์ของผู้เอาประกันภัยหรือผู้มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทน ซึ่งอาจจงใจสร้างความเสียหายเพื่อเรียกร้องเงินในจำนวนที่สูงกว่าความเสียหายที่แท้จริง สำหรับจำนวนค่าสินไหมทดแทนนั้น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 877 ได้บัญญัติไว้ว่า “ผู้รับประกันภัยจำต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนดังนี้

- 1) เพื่อจำนวนวินาศภัยอันแท้จริง
- 2) เพื่อความบอบสลายอันเกิดแก่ทรัพย์สินซึ่งได้เอาประกันภัยไว้ เพราะได้จัดการตามสมควรเพื่อป้องกันความวินาศภัย และ
- 3) เพื่อบรรดาค่าใช้จ่ายอันสมควรซึ่งได้เสียไปเพื่อรักษาทรัพย์สินซึ่งได้เอาประกันภัยไว้ไม่ให้วินาศ”

2.2.4 หลักการรับช่วงสิทธิ (Principle of Subrogation)

การรับช่วงสิทธิ หมายถึง หลักที่กำหนดว่าผู้รับประกันภัยสามารถรับช่วงสิทธิทั้งปวงของผู้เอาประกันภัยที่จะเรียกร้องจากบุคคลภายนอกผู้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่วัตถุที่เอาประกันภัย เมื่อผู้รับประกันภัยได้จ่ายค่าสินไหมตามความเป็นจริงให้แก่ผู้เอาประกันภัย และความเสียหายที่เกิดขึ้นต้องเกิดจากการกระทำของบุคคลภายนอก ส่วนความเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องจากความประมาทเลินเล่อของผู้เอาประกันภัย ผู้รับประกันภัยไม่สามารถรับช่วงสิทธิได้ นอกจากนี้ ภัยที่เกิดขึ้นนอกเหนือจากการกระทำของมนุษย์ ผู้รับประกันภัยไม่สามารถรับช่วงสิทธิได้เช่นกัน หลักการรับช่วงสิทธิมีความสัมพันธ์โดยตรงกับหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน กล่าวคือ เมื่อบุคคลภายนอกได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่วัตถุที่เอาประกันภัย บุคคลนั้นย่อมต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่ตนได้กระทำให้ขึ้นตามกฎหมาย เมื่อผู้รับประกันภัยได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยตามหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแล้ว ผู้รับประกันภัยย่อมสวมสิทธิจากผู้เอาประกันภัยในอันที่จะเรียกร้องค่าเสียหายจากบุคคลภายนอกผู้ก่อความเสียหายนั้น โดยการรับช่วงสิทธิหรือการสวมสิทธินั้นจะเรียกร้องค่าเสียหายเกินกว่าจำนวนที่ผู้รับประกันภัยได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนไม่ได้ ดังนั้น หลักการรับช่วงสิทธิจะเกิดขึ้นได้ต่อเมื่อมีการปฏิบัติตามหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนก่อน

2.2.5 หลักการเฉลี่ย (Principle of Contribution)

หลักการเฉลี่ย หมายถึง หลักที่กำหนดให้ผู้รับประกันภัยตั้งแต่ 2 รายขึ้นไปร่วมกันชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริง เมื่อเกิดความเสียหายต่อวัตถุที่เอาประกันภัยอันเดียวกัน ในส่วนที่ได้เสียเดียวกันของผู้เอาประกันภัย และทุกกรมธรรม์ต้องมีผลบังคับใช้ในขณะเกิดความเสียหายขึ้น โดยผู้รับประกันภัยจะแบ่งส่วนความเสียหายหรือความรับผิดชอบตามอัตราส่วนที่รับเสี่ยงภัยไว้ โดยหลักการเฉลี่ยนี้มีความมุ่งหมายให้ผู้รับประกันภัยในวัตถุที่เอาประกันภัยอันเดียวกัน ความ

เสี่ยงภัยอันเดียวกัน และส่วนได้เสียอันเดียวกัน ต้องรับผิดชอบในส่วนของความเสียหายที่ผู้รับประกันภัยแต่ละคนมีอยู่ตามสัญญาประกันภัยแต่ละฉบับเป็นอัตราส่วนกับจำนวนเงินที่ตนได้รับประกันภัยไว้ ฉะนั้นแม้ผู้เอาประกันภัยจะมีกรรมกรรมหลายฉบับ เมื่อมีการจ่ายค่าสินไหมทดแทนผู้เอาประกันภัยก็ยังคงได้รับค่าสินไหมทดแทนรวมกันแล้วเท่ากับความเสี่ยงภัยที่เกิดขึ้นจริงเท่านั้น

2.2.6 หลักสาเหตุใกล้ชิด (Principle of Proximate Cause)

หลักสาเหตุใกล้ชิด หมายถึง หลักซึ่งกำหนดให้ผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอันเนื่องมาจากความเสียหายเกิดจากสาเหตุใกล้ชิดกับภัยที่ทำประกันไว้

สาเหตุใกล้ชิด คือ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องไม่ขาดตอน และเป็นผลโดยตรงจากภัยที่ระบุในสัญญาประกันภัย สรุปสาระสำคัญของหลักสาเหตุใกล้ชิดซึ่งผู้รับประกันภัยจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนดังนี้

2.2.6.1 ภัยที่ได้รับประกันไว้ต้องเกิดขึ้นจริง

2.2.6.2 ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับวัตถุที่เอาประกันภัยเป็นผลโดยตรงจากภัยที่ระบุไว้ในสัญญาประกันภัย

2.2.6.3 เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนั้นต่อเนื่องไม่ขาดตอน

2.2.6.4 กรณีที่เกิดภัยหลายชนิดขึ้นไม่พร้อมกัน ภัยชนิดแรกไม่ว่าจะก่อให้เกิดความเสียหายมากหรือน้อยจะต้องเป็นสาเหตุใกล้ชิด แม้ว่าภัยที่มาทีหลังจะทำให้เกิดความเสียหายกับวัตถุที่เอาประกันภัยมากกว่าก็ตาม

2.3 ทฤษฎีการประกันภัยรถยนต์¹⁰

การประกันภัยรถยนต์ คือ การประกันภัยความเสียหายอันเกิดจากการใช้รถยนต์ ซึ่งได้แก่ ความเสียหายที่เกิดแก่รถยนต์และความเสียหายที่รถยนต์ได้ก่อให้เกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของบุคคลภายนอก รวมทั้งบุคคลที่โดยสารอยู่ในรถยนต์นั้น โดยอาศัยกฎและหลักเกณฑ์ต่างๆ ตามทฤษฎีการประกันภัยรถยนต์มาใช้ในการประกันภัยรถยนต์ ดังนี้

2.3.1 หลักความน่าจะเป็นไปได้¹¹ (Principles of Probability) ความน่าจะเป็น หมายถึง โอกาสของเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งในอนาคต ในจำนวนของความไม่แน่นอนทั้งหลายนั้นความแน่นอนจะมีโอกาสเกิดขึ้นได้มากน้อยเพียงใด โอกาสที่กล่าวนี้ คือ ความน่าจะเป็นไปได้ “Probability” เป็นหลักสำคัญที่เป็นมูลฐานของการประกันภัย ถือเป็นเพียงประมาณการ

¹⁰ ธาณี วรภัทร์ ก เล่มเดิม. หน้า 13-16.

¹¹ ประเสริฐ ประภาสะโนบล. (2539). หลักการประกันภัย. หน้า 65-69.

(Approximate) ของโอกาสที่เหตุการณ์จะเกิดขึ้นได้และเป็นหลักพื้นฐานที่บริษัทประกันภัยนำไปใช้เป็นประมาณการในการคำนวณอัตราเบี้ยประกันที่จะเรียกเก็บจากผู้เอาประกันภัยต่อไป

2.3.2 กฎแห่งจำนวนมาก¹² (Law of Large Numbers) หมายถึงโอกาสที่เหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้นโดยสิ่งที่ต้องการทราบผลและนำไปใช้ในการคำนวณคือ “จำนวนครั้งของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในระยะหนึ่ง” มีเพียงใดซึ่งเรียกว่า “ระดับ” (Degree) หรือความถี่ (Frequency) ของความน่าจะเป็นไปได้ โดยความเป็นจริงแล้ว ระดับหรือความถี่ของความน่าจะเป็นไปได้ที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงเวลาจะไม่เท่ากัน ซึ่งก่อให้เกิด “ความไม่แน่นอน” (Uncertainty) ขึ้น การคำนวณหาระดับของความแตกต่างระหว่างความไม่แน่นอนเป็นสิ่งจำเป็นในการประกันภัยเป็นอย่างมาก เพื่อตัดความไม่แน่นอนออกไปหรือให้มีน้อยที่สุด เพราะมีผลต่อการจ่ายค่าสินไหมทดแทน การลดความไม่แน่นอนลง จะเป็นไปได้ต้องอาศัยกฎแห่งจำนวนมาก

ระดับหรือความถี่ของความน่าจะเป็นไปได้และกฎแห่งจำนวนมากจะทำให้ทราบระดับหรือความถี่ของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นใกล้เคียงความเป็นจริงมาก ซึ่งมาจากการหาสถิติเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในอดีตมาใช้เป็นเครื่องวัด

ระดับความไม่แน่นอน (Degree of Uncertainty) มีส่วนสำคัญในการเฉลี่ยค่าความสูญเสียในระหว่างผู้เอาประกันภัย ถ้าไม่ทราบระดับแห่งความไม่แน่นอนที่แท้จริงแล้วย่อมทำให้ไม่สามารถกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยได้

2.3.3 กฎของการเฉลี่ย (Law of Average)

การประกันภัยเป็นการเฉลี่ยความสูญเสียในกลุ่มผู้เสี่ยงภัยด้วยกัน ฉะนั้นกฎของการเฉลี่ยจึงเป็นหลักสำคัญของการประกันภัย หากมีภัยเกิดขึ้น ความสูญเสียมีเท่าใดก็ต้องเฉลี่ยกันไป ในระหว่างผู้เสี่ยงภัย ค่าสูญเสียที่เฉลี่ยกันไปแล้วแสดงออกในรูปของเบี้ยประกันภัย ถ้าเบี้ยประกันภัยมีอัตราสูงมากอันเนื่องมาจากกลุ่มผู้เสี่ยงภัยมีน้อย การประกันภัยก็จะดำเนินไปได้ยาก ถ้าเบี้ยประกันภัยมีอัตราต่ำมากก็จะมีผู้ทำประกันมากขึ้น การที่จะทำให้อัตราเบี้ยประกันภัยมีอัตราต่ำได้ก็คือ การรวมกลุ่มผู้เสี่ยงภัยให้เข้ามารวมกันให้ได้จำนวนมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ นอกจากนั้นการลดภาระในค่าเฉลี่ยการสูญเสียยังกระทำได้โดยการคัดเลือกการเสี่ยงภัยขึ้นต้น เช่น การตรวจสอบสภาพรถยนต์ของผู้เอาประกันภัย เพื่อเป็นการลดสภาพที่อาจก่อให้เกิดภัยโดยง่ายออกไปเสียชั้นหนึ่งก่อน ภัยที่จะเกิดขึ้นก็จะมีจำนวนน้อยลงการเฉลี่ยค่าสูญเสียก็มีอัตราลดลงไปด้วย การประกันภัยเป็นการเฉลี่ยความสูญเสียในกลุ่มผู้เสี่ยงภัยด้วยกัน ฉะนั้นกฎของการเฉลี่ยจึงเป็นหลักสำคัญของการประกันภัย

¹² ประเสริฐ ประภาสะโนบล. เล่มเดิม. หน้า 69-75.

2.4 การจ่ายค่าสินไหมทดแทน

เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้น ผู้รับประกันภัยจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง หากเป็นการประกันภัยรถยนต์ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ต้องนำหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่ต้องพิสูจน์ความผิดมาใช้ในการจ่ายค่าสินไหมทดแทน แต่หากเป็นพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จะนำหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่ไม่ต้องพิสูจน์ความรับผิดมาใช้ในการจ่ายค่าสินไหมทดแทน ซึ่งเรียกว่า “ค่าเสียหายเบื้องต้น” ทำให้ผู้ประสบภัยจากรถ หรือผู้ได้รับความเสียหายได้รับชดใช้ค่าเสียหายรวดเร็วและเท่าทันกับความเสียหายที่ผู้ประสบภัยได้รับ

2.4.1 หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่ต้องพิสูจน์ความผิด

หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่ต้องพิสูจน์ความผิด¹³ อันเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์นั้นจะมีบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิดและลักษณะประกันภัย ซึ่งมีสาระสำคัญตามลำดับดังต่อไปนี้

2.4.1.1 กฎหมายละเมิด ในส่วนที่เกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถมีอยู่ 2 มาตรา คือ มาตรา 420¹⁴ ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่ว่าด้วยการกระทำละเมิดทั่วไป และมาตรา 437¹⁵ เป็นเรื่องของความรับผิดเกี่ยวกับผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บทบัญญัติทั้งสองมาตรานี้มีหลักการพื้นฐานของความรับผิดที่แตกต่างกัน กล่าวคือ ตามมาตรา 420 จะอยู่บนพื้นฐานของความผิด (Liability Based on Fault) หมายความว่า ผู้กระทำความผิดจะต้องรับผิดชอบเมื่อได้กระทำความเสียหายแก่ผู้อื่น โดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อเท่านั้น หรืออาจกล่าวได้ว่าไม่มีความรับผิดถ้าปราศจากความผิด ส่วนความรับผิดตามมาตรา 437 มีพื้นฐานความรับผิดอยู่บนทฤษฎีรับภัย หมายความว่า เมื่อความเสียหายเกิดขึ้นและรู้ว่าบุคคลใดเป็นผู้กระทำความเสียหายก็ควรถือว่าผู้นั้นเป็นผู้ละเมิดโดยไม่ต้องคำนึงถึงว่าการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นจะผิดหรือจะถูก ผลของความแตกต่างของหลักการพื้นฐานดังกล่าวนี้ ทำให้

¹³ ธาณี วรภัทร์ ก. เล่มเดิม. หน้า 21-28.

¹⁴ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์,

“มาตรา 420 ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิดจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น”.

¹⁵ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์,

“มาตรา 437 บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอย่างใด ๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดเพราะความผิดของผู้เสียหายนั่นเอง”.

หลักเกณฑ์และขอบเขตความรับผิดของทั้งสองมาตรานี้แตกต่างกัน ซึ่งมีผลต่อการหาตัวผู้กระทำ ความผิดที่แตกต่างกัน กล่าวคือ การค้นหาตัวผู้กระทำความผิดตามมาตรา 437 จะกระทำได้ง่ายกว่า มาตรา 420 เพราะกฎหมายได้บัญญัติไว้ว่า ผู้ครอบครองหรือควบคุมยานพาหนะอันเดินด้วย เครื่องจักรกลจะต้องรับผิด เว้นแต่จะพิสูจน์เข้าช้อยกเว้นที่กฎหมายบัญญัติไว้จึงจะหลุดพ้นจาก ความรับผิด ซึ่งหลักเกณฑ์และความรับผิดของทั้งสองมาตรามีดังต่อไปนี้

การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามหลักกฎหมายละเมิดได้บัญญัติหลักความรับผิด ฐานละเมิดที่อยู่บนพื้นฐานของความจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ซึ่งปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมาย แพ่งและพาณิชย์มาตรา 420 โดยมีที่มาจากกฎหมายลักษณะละเมิดของประเทศเยอรมัน มาตรา 823 วรรคแรก ซึ่งมีองค์ประกอบของความรับผิดฐานละเมิด 3 ประการ คือ

1) ความผิด (Fault) คำว่า “ความผิด” ตรงกับภาษาอังกฤษว่า “Fault” เป็นเรื่องของ ความรู้ผิดชอบชั่วดีว่าการกระทำของตนก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นหรือไม่ ผู้กระทำ จะต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่บุคคลอื่นอันเป็นผลเนื่องมาจากการกระทำของตน ไม่ว่า ผู้กระทำจะได้กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อก็ตาม

2) กระทำโดยผิดกฎหมาย (Unlawful) โดยหลักแล้วความรับผิดฐานละเมิดจะ เกิดจากการกระทำที่เรียกว่าผิดหน้าที่ ไม่ว่าจะหน้าที่ที่เกิดจากสัญญาหรือหน้าที่ที่เกิดจาก ความสัมพันธ์ในทางข้อเท็จจริงก็ได้ ซึ่งมีความหมายตรงกับคำว่า “มิชอบด้วยกฎหมาย” หมายถึง การกระทำที่ไม่มีสิทธิตามกฎหมายให้กระทำได้ ถือเป็นกระทำความผิดกฎหมายทั้งสิ้น รวม ตลอดทั้งการล่วงสิทธิโดยผิดหน้าที่ที่ต้องเคารพต่อสิทธินั้นก็ถือเป็นกระทำความผิดกฎหมายในตัว โดยไม่ต้องมีกฎหมายบัญญัติว่าการกระทำเช่นนั้นเป็นการกระทำความผิดกฎหมาย¹⁶

3) ทำให้ผู้อื่นเสียหายต่อสิทธิต่างๆ ที่ระบุไว้ หมายถึง การกระทำที่ก่อให้เกิด ความเสียหายแก่สิทธิหรือล่วงสิทธิของบุคคลอื่น¹⁷ ความเสียหายแก่สิทธิตามมาตรา 420 อาจได้แก่ สิทธิของบุคคล เช่น ชีวิต ร่างกาย อนามัย หรือเสรีภาพ เป็นต้น สิทธิในทางทรัพย์สิน เช่น กรรมสิทธิ์ และสิทธิในทางทรัพย์สินอื่นๆ เป็นต้น โดยผลของความเสียหายต้องเป็นผลมาจากการ กระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหาย

4) ข้อต่อสู้และการพิสูจน์ความผิดของจำเลย ถ้าผู้กระทำความผิดได้กระทำโดย จงใจ หรือประมาทเลินเล่อเป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับความเสียหายแล้ว บุคคลนั้นต้องรับผิดชอบใช้ ค่าสินไหมทดแทน ในชั้นของการฟ้องคดีตามมาตรา 420 โจทก์จะต้องบรรยายฟ้องว่าจำเลยได้

¹⁶ พจน บัญชาปกม. (2525). คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด. หน้า 43.

¹⁷ อนันต์ จันทโรภากร. (2531). รวมบทความในโอกาสครบรอบ 60 ปี ดร.ปรีดี เภมทรัพย์. หน้า

กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อก่อให้เกิดความเสียหายแก่โจทก์อย่างไรบ้าง โจทก์มีหน้าที่นำสืบก่อนถึงพฤติการณ์ของจำเลยที่จงใจหรือประมาทเลินเล่อ¹⁸ แต่อย่างไรก็ตาม นอกจากมาตรา 420 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ก็ยังมีบทบัญญัติที่ให้ความคุ้มครองผู้เสียหายจากอุบัติเหตุรถยนต์ โดยเฉพาะ คือ มาตรา 437 ซึ่งมีองค์ประกอบความรับผิดดังต่อไปนี้

(1) บุคคลที่ต้องรับผิดตามมาตรา นี้ คือ “บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอย่างใด ๆ อันเดินด้วยเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเอง” ดังนั้น บุคคลที่ต้องรับผิดในความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกล คือ ผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะ

คำว่า “ผู้ครอบครอง” หมายถึง ผู้ที่มีสิทธิครอบครองเหนือทรัพย์สินนั้น ปกติหมายถึงผู้มีกรรมสิทธิ์เพราะมีสิทธิครอบครองด้วย แต่หากมีการโอนไปยังบุคคลอื่น เช่น ให้ผู้อื่นยืมหรือให้เช่า ก็เป็นผู้มีสิทธิครอบครองและต้องรับผิดหากยานพาหนะนั้นก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น ส่วนเจ้าของไม่ใช่ผู้ครอบครองก็จะไม่ต้องรับผิดตามมาตรา¹⁹ สาละสำคัญของความรับผิดจะอยู่ที่ได้ยึดถือยานพาหนะนั้นอยู่ ซึ่งไม่จำเป็นต้องเป็นผู้ขับขี่²⁰

คำว่า “ผู้ควบคุมดูแล” หมายถึง มีหน้าที่ปฏิบัติการเพื่อมิให้ทรัพย์สินนั้นไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่นขึ้น²¹ หรือหมายถึงผู้บังคับยานพาหนะให้แล่นไปตามที่ผู้นั้นต้องการ²²

(2) ทรัพย์สินที่ก่อให้เกิดความผิดตามมาตรา นี้ คือ ยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล (Conveyance Propelled by Mechanism)

คำว่า “ยานพาหนะ” หมายถึง เครื่องขับเคลื่อนที่นำคนหรือสิ่งของไปยังที่ต่างๆ ด้วยทางใดๆ ไม่ว่าจะทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ซึ่งนอกจากจะมีลักษณะเป็นยานพาหนะแล้วยังต้องถูกใช้งานอย่างพาหนะด้วยจึงจะอยู่ในความหมายของมาตรา 437

คำว่า “เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล” หมายถึง ยานพาหนะนั้นต้องกำลังเคลื่อนที่ด้วยกำลังเครื่องจักรหรือเคลื่อนที่โดยอาศัยแรงขับเคลื่อนของเครื่องจักรกล หมายถึง เครื่องจักรที่

¹⁸ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง, มาตรา 84.

¹⁹ จี๊ด เศรษฐบุตร. (2522). หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด. หน้า 261.

²⁰ ชูศักดิ์ ศิรินิล. (2526). กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จัดการงานนอกสั่ง และลาภมิควรได้. หน้า 177.

²¹ จี๊ด เศรษฐบุตร. เล่มเดิม. หน้า 262.

²² ชูศักดิ์ ศิรินิล. เล่มเดิม. หน้า 178.

ใช้พลังงานกลมิใช่พลังงานคน พลังงานคน หรือสัตว์ เครื่องจักรกลนี้อาจติดตั้งภายในยานพาหนะนั้นหรือเป็นเครื่องจักรกลภายนอกก็ได้

จากความหมายของคำว่า ยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกล จึงเห็นได้ว่ารถยนต์เป็นยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกลตามความหมายของมาตรา 437 ผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุทางรถยนต์สามารถปรับใช้มาตรา 437 นี้ได้ ซึ่งผู้ได้รับความเสียหายจะได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐานตามกฎหมายตามมาตรา 437 นี้เฉพาะต่อเมื่อคู่กรณีฝ่ายหนึ่งเป็นยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกลเพียงฝ่ายเดียวเท่านั้น

(3) ต้องมีความสัมพันธ์ระหว่างการทำของยานพาหนะและความเสียหายที่เกิดขึ้น กล่าวคือ ต้องปรากฏว่าการเดินด้วยเครื่องจักรกลของยานพาหนะนั้นได้ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น และความเสียหายนั้นเกิดขึ้นระหว่างการเดินทางของยานพาหนะประกอบกันมิใช่เกิดจากยานพาหนะที่หยุดอยู่กับที่²³

(4) ข้อต่อสู้และการพิสูจน์ความผิดของจำเลย ตามมาตรา 437 เป็นเรื่องที่บุคคลต้องรับผิดชอบละเมิดแม้เขาไม่ได้กระทำความผิด แต่ต้องรับผิดชอบเพราะกฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดชอบเมื่อความเสียหายเกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับฐานะของบุคคลนั้น ซึ่งได้แก่ ผู้ครอบครองหรือควบคุมยานพาหนะ ในการบรรยายฟ้องของโจทก์ต้องบรรยายถึงฐานะของจำเลยว่าเป็นผู้ครอบครองหรือควบคุมยานพาหนะ และความเสียหายที่เกิดขึ้นจากยานพาหนะในความครอบครองหรือควบคุมดูแลของจำเลย โดยโจทก์ไม่ต้องกล่าวถึงความจงใจหรือประมาทเลินเล่อของจำเลยแต่อย่างใด ในเรื่องภาระการพิสูจน์ตามมาตรา 437 เป็นกรณีที่กฎหมายสันนิษฐานว่ามีความผิด จึงเป็นข้อสันนิษฐานตามกฎหมายเพื่อเป็นคุณแก่ผู้ที่ได้รับความเสียหาย ดังนั้น ประเด็นการพิสูจน์ความผิดจึงเป็นเรื่องที่สำคัญในการใช้มาตรา 437

ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 84 บัญญัติว่า “ถ้าคู่ความฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งกล่าวอ้างข้อเท็จจริงใด เพื่อสนับสนุนคำฟ้องหรือคำให้การของตน ให้หน้าที่นำสืบข้อเท็จจริงนั้นตกอยู่แก่คู่ความฝ่ายที่กล่าวอ้าง แต่ว่า

- 1) ...
- 2) ถ้ามีข้อสันนิษฐานไว้ในกฎหมายเป็นคุณแก่คู่ความฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง คู่ความฝ่ายนั้นต้องพิสูจน์เพียงว่า ตนได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขแห่งการที่ตนจะได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐาน”

²³ พจนี ปุษปาคม. เล่มเดิม. หน้า 41.

ดังนั้น เมื่อมีการฟ้องโดยมีการบรรยายความรับผิดชอบตามมาตรา 437 แล้ว โจทก์มีหน้าที่นำสืบข้อเท็จจริงให้เป็นไปตามข้อสันนิษฐานของกฎหมายเพื่อที่จะได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐาน 3 ประการ กล่าวคือ

- (1) จำเลยเป็นผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะนั้น
- (2) ยานพาหนะนั้นกำลังเดินด้วยเครื่องจักรกล
- (3) ความเสียหายเกิดจากยานพาหนะ และค่าเสียหายของโจทก์มีเพียงใด

เมื่อโจทก์สามารถนำสืบได้ตามข้อสันนิษฐานนี้แล้ว ภาระการพิสูจน์จะย้อนกลับไปหาจำเลยที่จะต้องนำสืบไปในทางที่ว่า ความเสียหายเกิดจากเหตุสุดวิสัยหรือความผิดของผู้ได้รับความเสียหายเอง โจทก์ไม่จำเป็นต้องนำสืบถึงความจงใจหรือประมาทเลินเล่อของจำเลยแต่อย่างใด

2.4.1.2 กฎหมายประกันภัย ได้บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 20 ซึ่งแบ่งการประกันภัยออกเป็นการประกันวินาศภัยและการประกันชีวิต ซึ่งในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะขอกล่าวถึงการประกันวินาศภัยที่เกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ ดังต่อไปนี้

คำว่า “การประกันวินาศภัย” หมายถึงการประกันภัยเพื่อความเสียหายอันพึงประมาณเป็นเงินได้ ผู้เอาประกันภัยจะได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่เกิดวินาศภัยขึ้นตามสัญญา แต่ต้องไม่เกินความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงภายในจำนวนเงินที่เอาประกันภัยไว้ (Indemnity Contract)

ความสัมพันธ์ทางกฎหมายของสัญญาประกันภัยเป็นการเคลื่อนไหวในสิทธิของบุคคลโดยมีวัตถุประสงค์ที่จะแบ่งเฉลี่ยความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการต้องเสี่ยงภัยต่าง ๆ ของบุคคลใดบุคคลหนึ่งไปยังบุคคลจำนวนมากที่อยู่ในภาวะที่ต้องเสี่ยงภัยลักษณะเดียวกัน แต่ในส่วนของ การประกันภัยรถยนต์ ได้แก่ การประกันภัยค้ำจุน ซึ่งได้บัญญัติไว้ในมาตรา 887 และมาตรา 888 ซึ่งมาตรา 861 เป็นลักษณะทั่วไปของการประกันวินาศภัย “มาตรา 861 อันว่าสัญญาประกันภัยนั้น คือ สัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่งตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือใช้เงินจำนวนหนึ่งให้ในกรณีวินาศภัยหากมีขึ้น หรือในเหตุอย่างอื่นในอนาคตคงได้ระบุไว้ในสัญญา และในการนี้บุคคลอีกคนหนึ่งตกลงจะส่งเงินซึ่งเรียกว่าเบี้ยประกัน” มาตรา 861 ได้บัญญัติความหมายของสัญญาประกันภัยไว้ซึ่งอาจจำแนกองค์ประกอบได้ดังนี้

1) สัญญาประกันภัยเป็นสัญญาที่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือใช้เงินจำนวนหนึ่ง

2) สัญญาประกันภัยเป็นสัญญาซึ่งมีเงื่อนไขแห่งการใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือใช้เงินจำนวนหนึ่งขึ้นอยู่กับเหตุการณ์ในอนาคตซึ่งเป็นวินาศภัยหรือเหตุอย่างอื่นในอนาคตที่ระบุไว้ในสัญญา

3) สัญญาประกันภัยเป็นสัญญาที่คู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งตกลงจะใช้เบี้ยประกันภัยให้แก่คู่สัญญาฝ่ายแรก

หลักตามมาตรา 861 เป็นหลักทั่วไปของสัญญาประกันภัย ซึ่งการประกันภัยรลก็ต้องเป็นไปตามมาตรา 861 เช่นกัน นอกจากหลักทั่วไปเกี่ยวกับสัญญาประกันภัยแล้ว เรื่องที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยรลอีกเรื่องหนึ่งคือ การประกันภัยค่าจุน ซึ่งการประกันภัยค่าจุนเป็นการประกันวินาศภัยอย่างหนึ่ง แต่มีลักษณะพิเศษแตกต่างจากการประกันวินาศภัยทั่วไปซึ่งบัญญัติอยู่ในมาตรา 887 วรรคแรก ซึ่งบัญญัติว่า “อันว่าการประกันภัยค่าจุน คือ สัญญาประกันภัยซึ่งผู้รับประกันภัยตกลงว่าจะใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัย เพื่อความวินาศภัยอันเกิดขึ้นแก่บุคคลอีกคนหนึ่งและซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบ” การประกันภัยค่าจุนนั้นวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยเป็นความรับผิดชอบตามกฎหมาย ซึ่งถือเป็นวินาศภัยอย่างหนึ่งตามมาตรา 869²⁴ ตราบใดที่ผู้เอาประกันภัยยังไม่เกิดความรับผิดชอบตามกฎหมายที่จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้ใดก็ตาม ความรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัยของผู้รับประกันภัยก็ยังไม่เกิดขึ้น

ในส่วนสิทธิของผู้เสียหาย สัญญาประกันภัยค่าจุนเป็นสัญญาที่จะโอนสิทธิให้แก่บุคคลภายนอกมิได้ เนื่องจากได้ยกประโยชน์ให้แก่ผู้เสียหายไปแล้ว ซึ่งทำให้ผู้เสียหายมีสิทธิฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยได้โดยตรง แม้ผู้เสียหายจะมีคู่สัญญาในสัญญาประกันภัยก็ตาม ค่าสินไหมทดแทนในกรณีนี้ไม่อาจคิดเกินไปกว่าจำนวนซึ่งผู้รับประกันภัยจะพึงต้องใช้ตามสัญญานั้นและในคดีระหว่างผู้เสียหายกับผู้รับประกันภัยนั้น กฎหมายให้ผู้เสียหายเรียกตัวผู้เอาประกันภัยเข้ามาในคดีด้วยตามบทบัญญัติมาตรา 887 วรรคสอง²⁵ อนึ่งแม้ผู้รับประกันภัยจะได้ใช้เงินค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยแล้ว ก็ยังหาหลุดพ้นจากความรับผิดชอบ

²⁴ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์,

“มาตรา 869 อันคำว่า “วินาศภัย” ในหมวดนี้ ท่านหมายรวมเอาความเสียหายอย่างใดๆ บรรดาซึ่งจะพึงประมาณเป็นเงินได้”.

²⁵ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์,

“มาตรา 887 วรรคสอง บุคคลผู้ต้องเสียหายชอบที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทน ตามที่ตนควรจะได้้นจากผู้รับประกันภัยโดยตรง แต่ค่าสินไหมทดแทนเช่นว่านี้หาอาจคิดเกินไปกว่าจำนวนอันผู้รับประกันภัย จะพึงต้องใช้ตามสัญญานั้นได้ไม่ ในคดีระหว่างบุคคลผู้ต้องเสียหายกับผู้รับประกันภัยนั้น ท่านให้ผู้ต้องเสียหายเรียกตัวผู้เอาประกันภัยเข้ามาในคดีด้วย”.

บุคคลภายนอกซึ่งเป็นผู้เสียหายไม่ เว้นแต่ผู้รับประกันภัยจะพิสูจน์ได้ว่าค่าสินไหมทดแทนนั้นผู้เอาประกันภัยได้ชดใช้ให้แก่ผู้เสียหายแล้ว ดังนั้นจะเห็นได้ว่าวัตถุประสงค์ของการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ก็คือ การให้ผู้ได้รับความเสียหายจากรถยนต์ได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่ผู้เสียหายควรจะได้รับ โดยอาศัยบทบัญญัติของกฎหมายแห่งลักษณะละเมิดและลักษณะการประกันวินาศภัย แต่เมื่อพิจารณาจากสภาพความเป็นจริงแล้ว ผู้ประสบภัยจากรถไม่ได้รับการเยียวยาที่เพียงพอ สาเหตุเนื่องมาจาก

(1) การพิสูจน์ความผิด ผู้ประสบภัยจากรถส่วนใหญ่ไม่สามารถนำสืบพิสูจน์ให้เห็นถึงความจงใจหรือประมาทเลินเล่อของจำเลยได้ ซึ่งอุบัติเหตุมักเกิดขึ้นอย่างรวดเร็วรุนแรงทำให้พยานหลักฐานสูญหายไม่สามารถนำมาพิสูจน์ได้ ผู้เห็นเหตุการณ์อาจจำเหตุการณ์ได้ไม่ทั้งหมดเกิดความสับสน พยานหลักฐานและน้ำหนักของพยานหลักฐานจึงเป็นปัญหา และอุปสรรคที่สำคัญในการพิสูจน์ความผิด

(2) ผู้ประสบภัยต้องเสียค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีต่างๆ ซึ่งถ้าหากผู้ประสบภัยมีฐานะที่ยากจนก็ไม่สามารถจะกระทำได้อีกทั้งระยะเวลาในการดำเนินคดีตามกระบวนการยุติธรรมของประเทศไทยใช้ระยะเวลาดำเนินคดีนาน ทำให้ผู้ประสบภัยจากรถที่ได้รับความเสียหายไม่ได้รับการชดใช้อย่างทันท่วงที

จากปัญหาและอุปสรรคดังกล่าวข้างต้น จึงได้มีการนำระบบการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดมาใช้ ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว เป็นธรรม มีประสิทธิภาพ และสามารถช่วยเหลือผู้ประสบภัยได้ทันต่อความเสียหายที่ได้รับ ดังจะกล่าวในหัวข้อต่อไป

2.4.2 หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไม่ต้องพิสูจน์ความผิด

หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไม่ต้องพิสูจน์ความผิด²⁶ เป็น “การประกันภัยความเสียหายระบบไม่มีความผิด” (No-Fault Insurance) อันเป็นการประกันชนิดที่บริษัทผู้รับประกันชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ซึ่งอาจได้แก่ ค่ายรักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอื่นๆ อันคำนวณเป็นราคาเงินได้ให้แก่ผู้เสียหายที่ประสบภัยจากรถ ไม่ว่าผู้เอาประกันภัยจะเป็นผู้ผิดหรือไม่ก็ตาม โดยผู้เสียหายอันเกิดจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ไม่ต้องพิสูจน์ว่าบุคคลอื่นเป็นฝ่ายผิดก่อนที่จะได้รับชดใช้ โดยการชดใช้ค่าเสียหายจะจำกัดเฉพาะค่าเสียหายที่อาจคำนวณเป็นตัวเงินได้เท่านั้น วิธีนี้จะเป็นหลักประกันสำหรับผู้ขับขี่รถยนต์ในความเสียหายที่เกิดจากการกระทำของผู้ขับขี่รถคันอื่น หรืออาจเกิดจากการขาดความระมัดระวังของตัวผู้เสียหายเอง จะเห็นได้ว่า การนำหลักชดใช้ค่าสินไหม

²⁶ ธาณี วรรณทร์ ก เล่มเดิม. หน้า 28-29.

ทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดมาใช้จะมีผลทำให้ผู้ประสบภัยจากรถหรือผู้ได้รับความเสียหายได้รับชดใช้ค่าเสียหายรวดเร็วและเท่าทันกับความเสียหายที่ผู้ประสบภัยได้รับไม่ต้องเสียเวลานำคดีขึ้นสู่ศาลเพื่อพิสูจน์ความรับผิดตามหลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด ซึ่งแม้ว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 420 และมาตรา 437 จะเป็นหลักความรับผิดโดยเคร่งครัดที่ให้ผู้ครอบครองหรือควบคุมยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลจะต้องรับผิดชอบความเสียหาย ไม่ว่าจะจงใจหรือประมาทเลินเล่อก็ยังคงต้องรับผิดก็ตาม แต่ก็เปิดโอกาสให้มีการพิสูจน์ได้หากความเสียหายเกิดจากเหตุสุดวิสัยหรือเกิดเพราะความผิดของผู้เสียหายเอง ผู้ควบคุมหรือครอบครองยานพาหนะก็ไม่ต้องรับผิด อันทำให้ต้องมีการพิสูจน์ความรับผิด แต่การพิสูจน์มีขั้นตอนที่ยุ่งยากและควรจะต้องนำคดีขึ้นสู่ศาล ซึ่งอาจไม่คุ้มกับเวลาและค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไป ดังนั้น การนำพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 มาใช้เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จึงเป็นวิธีที่เหมาะสมที่ใช้เยียวยาผู้เสียหายที่ได้รับความเสียหายในเบื้องต้น

บทที่ 3

หลักกฎหมายเกี่ยวกับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยของประเทศไทย เปรียบเทียบกับต่างประเทศ

จากปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดจากรถทำให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชนซึ่งเป็นผู้ประสบภัยจากรถ ทั้งยังมีผู้ประสบภัยจากรถเป็นจำนวนมากที่ไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหายจากเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุหรือจากบริษัทประกันภัย หรือหากผู้ประสบภัยได้รับชดเชยค่าเสียหาย ค่าเสียหายดังกล่าวก็ไม่เพียงพอกับความเสียหายที่ได้รับ ทำให้เป็นภาระของผู้ประสบภัยในการช่วยเหลือตนเอง และยังเป็นภาระของรัฐในการเข้าไปให้ความช่วยเหลือเยียวยา ดังนั้น ภาครัฐจึงจัดให้มีพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ขึ้น โดยพระราชบัญญัตินี้เป็นการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับที่รัฐบังคับให้เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือผู้มีรถไว้เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการประกันภัยเพื่อให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยจากรถ หากฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามจะต้องได้รับโทษตามกฎหมาย

3.1 หลักกฎหมายของประเทศไทย

การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มิใช่เป็นการประกันภัยที่ผู้รับประกันภัยมุ่งการค้าหรือหากำไรจากการรับประกันภัยเหมือน การประกันภัยทั่วไป แต่เป็นการประกันภัยที่เป็นการเยียวยาแก่ประชาชนผู้ได้รับผลร้ายหรือผู้ที่ ประสบภัยจากรถยนต์ ตามหลักการไม่มุ่งการค้าหรือแสวงหากำไร (No-Loss No-Profit) โดย ประชาชนผู้เป็นเจ้าของรถมีภาระหน้าที่ต้องเสียค่าเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

3.1.1 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535¹ ได้มีการริเริ่มร่างเมื่อราวปี พ.ศ. 2506 โดยใช้ชื่อว่า "ร่างพระราชบัญญัติประกันภัยรถยนต์เพื่อบุคคลที่สาม พ.ศ." ซึ่งมี หลักการสาระสำคัญโดยสรุป คือ เจ้าของรถหรือผู้มีสิทธิครอบครองรถ หรือผู้นำรถที่จดทะเบียน ในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว จะต้องวางหลักทรัพย์จำนวนหนึ่งไว้กับ นายทะเบียน หรือโดยการเอาประกันภัยกับบริษัทประกันภัยในประเทศ เพื่อให้ความคุ้มครองแก่

¹ <http://www.doi.go.th/opmv/index.html>.

บุคคลภายนอกผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อร่างกายหรือชีวิต อันเกิดจากอุบัติเหตุจากรถยนต์ที่ใช้หรืออยู่ในทาง หรือเนื่องจากสิ่งที่ยกหรือติดตั้งในรถนั้น แต่ร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวได้ระงับการลงโทษในชั้น กระทั่ง ต่อมาในปี พ.ศ. 2511 และ พ.ศ. 2520 กระทรวงพาณิชย์ได้ทำการศึกษาร่างพระราชบัญญัติ ดังกล่าวขึ้นอีก การยกเว้นโทษดังกล่าวมีหลักการทำนองเดียวกัน และได้เพิ่มหลักการการชดเชย ค่าเสียหายเบื้องต้นโดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ว่ารถคันใดเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย โดยให้บริษัท ประกันภัยจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนทดแทนเป็นรายปีเพื่อเป็นกองทุนสำหรับจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัยกรณีที่มี ปัญหา แต่ร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวได้ระงับการลงโทษ ครั้นต่อมาในสมัยรัฐบาลของ ฯพณฯ พล.อ.เปรม ติณสูลานนท์ เป็นนายกรัฐมนตรี และเป็นประธานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ ได้พิจารณาเห็นว่า มีผู้ประสบภัยจากรถเป็นจำนวนมากที่ไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหาย หรือได้รับแต่ไม่เพียงพอกับความเสียหายที่เกิดขึ้น จึงเป็นภาระของผู้ประสบภัยจากรถที่จะต้องช่วยเหลือตัวเองหรือเป็นภาระของรัฐบาลที่ ต้องเข้าไปดูแลให้ความช่วยเหลือทั้งในด้านการรักษาพยาบาลและการดำรงชีพ ประกอบกับในขณะนั้นยัง ไม่มีกฎหมายใดที่ให้ความคุ้มครองทางการเงินแก่ผู้ประสบภัยจากรถในรูปแบบสากลที่ใช้กันอยู่ทั่วไปใน ประเทศต่างๆ ถึงแม้จะมีพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกและพระราชบัญญัติรถยนต์ที่มีมาตรการบังคับอยู่ แต่ก็เป็น การควบคุมเฉพาะรถยนต์โดยสารรับจ้าง รถยนต์บรรทุกรับจ้าง และรถยนต์รับจ้างบรรทุก ผู้โดยสารไม่เกิน 7 คน ซึ่งรถดังกล่าวมีจำนวนรวมกันแล้วไม่เกินร้อยละ 10 ของจำนวนรถที่มีอยู่ทั้งหมดใน ประเทศ ดังนั้น จึงได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจเพื่อหามาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยจาก รถยนต์ขึ้น คณะกรรมการเฉพาะกิจได้นำร่างพระราชบัญญัติประกันภัยรถยนต์เพื่อบุคคลที่สาม พ.ศ. ฉบับหลังสุดที่กระทรวงพาณิชย์ได้ยกเว้นขึ้นนั้นนำมาพิจารณาปรับปรุง และได้เพิ่มบทบัญญัติว่าด้วยวิธีการ ยึดและขายทอดตลาดรถกรณีที่เกิดอุบัติเหตุหรือผู้ครอบครองรถฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กำหนดให้มี คณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถและสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยขึ้นในกรมการประกันภัย เพื่อดำเนินการเกี่ยวกับกองทุน และได้เปลี่ยนชื่อร่างพระราชบัญญัติเป็น “ร่างพระราชบัญญัติคุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.” แทนชื่อเดิม ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้ยกเว้นเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2528 และได้เสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ความเห็นชอบในเวลาต่อมา แต่รัฐบาลก็ได้สิ้นสุดวาระลงเสียก่อน ต่อมาในสมัย ฯพณฯ พล.อ.ชาติชาย ชุณหะวัณ เป็นนายกรัฐมนตรี ได้เกิดอุบัติเหตุ รถบรรทุกแก่สระเบ็ดที่ถนนเพชรบุรีและเกิดเหตุรถบรรทุกดินระเบิดขึ้นที่จังหวัดพังงาในเวลาใกล้เคียงกันมี ผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก ฯพณฯ นายกรัฐมนตรีจึงได้สั่งการให้นำร่างพระราชบัญญัติ คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. นำเสนอเข้าสู่คณะรัฐมนตรีพิจารณาโดยด่วน และในระหว่างการ นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอยู่นั้นก็เกิดการยึดอำนาจโดยคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ กฎหมายฉบับนี้ก็มิอาจบังคับใช้ต่อไป จนกระทั่งในเวลาต่อมากระทรวงพาณิชย์ได้นำร่างพระราชบัญญัตินี้ ดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีและได้ผ่านการพิจารณาเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีฝ่ายสังคมและกฎหมาย

ตามลำดับเมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2534 และได้ส่งให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณา ในที่สุด สภานิติบัญญัติแห่งชาติได้มีมติให้ใช้พระราชบัญญัติดังกล่าว และได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 9 เมษายน 2535 ครั้นต่อมาเมื่อได้มีการจัดตั้งคณะรัฐบาลขึ้นใหม่โดยมี ฯพณฯ นายชวน หลีกภัย เป็น นายกรัฐมนตรีได้มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรเสนอญัตติด่วน เรื่อง ขอให้ตั้งคณะกรรมการวิสามัญเพื่อ พิจารณาอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับรถใหม่เพื่อให้เหมาะสม ที่ประชุมจึงได้มีมติตั้งคณะกรรมการ วิสามัญขึ้น พร้อมทั้งได้ตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535 ขยาย ระยะเวลาบังคับใช้ออกไปอีก 180 วัน กล่าวคือ พระราชบัญญัติฉบับนี้จะมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 5 เมษายน 2536 (เดิมมีผลใช้บังคับวันที่ 6 ตุลาคม 2535) และเจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้จะต้องดำเนินการ จัดให้มีการประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถให้เสร็จสิ้นเรียบร้อยตาม กฎหมายนี้ภายในวันที่ 1 ตุลาคม 2536 (เดิมภายในวันที่ 5 เมษายน 2536)

3.1.1.1 เจตนารมณ์และเหตุผล

เจตนารมณ์และเหตุผลในการตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ "เนื่องจาก ปรากฏว่าอุบัติเหตุอันเกิดจากรถได้ทวีจำนวนมากขึ้นในแต่ละปีเป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิต เป็นจำนวนมาก โดยผู้ประสบภัยดังกล่าวไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหาย หรือได้รับการชดเชยค่าเสียหายไม่คุ้มกับ ความเสียหายที่ได้รับจริง และผู้ประสบภัยจะใช้สิทธิทางแพ่งเรียกร้องค่าเสียหายก็จะต้องใช้เวลาดำเนินคดี ยาวนาน ดังนั้น เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยค่าเสียหายและได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและ ทันทีตามที่สมควรกำหนดให้มีกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จึงจำเป็นต้องตรา พระราชบัญญัตินี้" จากเหตุผลท้ายพระราชบัญญัติดังกล่าวสามารถสรุปเหตุผลในการตราพระราชบัญญัตินี้ ได้ดังนี้

- 1) เพื่อคุ้มครองและให้ความช่วยเหลือแก่ประชาชนผู้ประสบภัยจากรถซึ่งได้รับความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกาย ให้ได้รับการชดเชยค่าเสียหายและค่าเสียหายเบื้องต้นอย่างทันทีและแน่นอน
- 2) เพื่อให้พระราชบัญญัตินี้เป็นหลักประกันว่า ผู้ประสบภัยจากรถจะได้รับการชดเชยค่าเสียหายและค่าเสียหายเบื้องต้นอย่างแน่นอนและทันที และเป็นหลักประกันว่าสถานพยาบาลทุกแห่ง จะได้รับเงินค่ารักษาพยาบาลอย่างแน่นอนและรวดเร็วในการรักษาพยาบาลแก่ผู้ประสบภัยจากรถดังกล่าว
- 3) เพื่อเป็นการส่งเสริมและสนับสนุนธุรกิจประกันภัย ให้มีส่วนร่วมในการแบ่งเบา ค่าเสียหายของผู้ประกันภัยอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุจากรถ ซึ่งนอกจากจะเป็นการช่วยบรรเทาภาระความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยและครอบครัวแล้ว ยังเป็นการช่วยแบ่งเบาภาระของรัฐบาลอีกด้วย

3.1.1.2 มาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2535² เป็นการประกันภัยภาคบังคับที่มีแนวคิด ปรัชญา และจุดประสงค์ในการให้บริการสาธารณะและมีสถานะเป็นกฎหมายมหาชน ในลักษณะกฎหมายสังคม (Social Law) โดยหลักการทั่วไปที่เกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับ ได้แก่

1) อำนาจรัฐในการบังคับให้ต้องทำประกันภัย การประกันภัยภาคบังคับเป็นการที่รัฐใช้กฎหมายเป็นเครื่องมือในการแก้ไขปัญหาวางประการในสังคม โดยการออกกฎหมายบังคับประชาชนให้ต้องทำประกันภัยนั้นๆ ถ้าหากประชาชนในรัฐคนใดมีคุณสมบัติหรือเงื่อนไขต่างๆ ตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้โดยมีนโยบายแห่งรัฐและวัตถุประสงค์ให้เกิดประโยชน์แก่ประชาชนในรัฐที่เป็นกลุ่มเป้าหมาย โดยมีลักษณะของการบังคับให้ทำประกันภัยเพื่อเป็นการเยียวยาแก่ประชาชนอันเป็นการบรรเทาหรือช่วยเหลือประชาชนที่ได้รับความเสียหาย โดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2535 บังคับให้เจ้าของรถซึ่งใช้รถ หรือผู้มรดกไว้เพื่อใช้ ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถ เพื่ออุดช่องว่างของการประกันภัยค้ำจุนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยกำหนดให้ผู้รับประกันภัยต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยโดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความผิดเสร็จสิ้นก่อน และในการใช้อำนาจแห่งรัฐบังคับให้ทำประกันภัยนี้หากประชาชนที่ถูกบังคับไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจะกำหนดความผิดและกำหนดโทษไว้ด้วย

2) หลักการไม่มุ่งการค้าหรือแสวงหากำไร (No-Loss No-Profit) หลักการนี้นำมาใช้กับการประกันภัยภาคบังคับโดยเฉพาะ และเป็นหลักสากลที่มีการนำมาใช้ในการประกันภัยภาคบังคับในการที่ไม่มุ่งการค้าหรือแสวงหากำไรจากการรับประกันภัยภาคบังคับ กล่าวคือ อัตราเบี้ยประกันภัยที่รัฐกำหนดให้บริษัทประกันภัยเรียกเก็บจากประชาชนผู้เอาประกันภัยจะต้องไม่ก่อให้เกิดกำไรให้กับบริษัทประกันภัยและผู้เกี่ยวข้องและไม่ให้บริษัทประกันภัยต้องขาดทุน แต่หลักการนี้ไม่ได้บรรจุไว้ในพระราชบัญญัตินี้ จึงเป็นเพียงนโยบายของภาครัฐเท่านั้น การที่ภาครัฐออกกฎหมายบังคับให้ประชาชนต้องปฏิบัติตามเป็นการสร้างภาระหน้าที่เพิ่มขึ้นแก่ประชาชน โดยมีวัตถุประสงค์ช่วยเหลือประชาชนที่อยู่ในเงื่อนไขการจ่ายค่าสินไหมทดแทนในลักษณะเป็นสวัสดิการสังคม ดังนั้น เงินของประชาชนที่ถูกบังคับให้ต้องชำระเบี้ยประกันภัยจะต้องถูกเรียกเก็บไปเพื่อประโยชน์ของประชาชนทั่วไปที่มีสิทธิได้รับความช่วยเหลือตามกฎหมายเป็นการเฉลี่ยความเสี่ยงภัยตามหลักและทฤษฎีประกันภัย

3) การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน โดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด (No Fault) เป็นการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยผู้ที่ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุรถยนต์จะได้รับชดใช้ค่าเสียหายโดยอัตโนมัติโดยไม่ต้องพิสูจน์ว่าบุคคลใดเป็นผู้ทำละเมิด อย่างไรก็ตาม การชดใช้ค่าเสียหายจะชดใช้เฉพาะที่อาจคำนวณเป็นมูลค่าเงินได้เท่านั้น ได้แก่ ค่ารักษาพยาบาล ค่าขาดรายได้ และค่าใช้จ่ายอื่นๆ แต่จะไม่รวมถึงค่าเสียหาย

² ธานี วรภัทร์ ข (2548). กฎหมายว่าด้วยประกันภัย. หน้า 94-98.

อันเกิดจากความเจ็บปวดทุกข์ทรมานอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุรถยนต์³ โดยหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน โดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดมี 2 ระบบ คือ ระบบการจ่ายค่าสินไหมทดแทน โดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดแบบแท้ (Pure No Fault) และระบบการจ่ายค่าสินไหมทดแทน โดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดแบบเทียม (Modified No Fault)⁴ โดยระบบการจ่ายค่าสินไหมทดแทน โดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดแบบแท้จะมีลักษณะที่บังคับให้เจ้าของรถทุกคันต้องเอาประกันภัยและยกเลิกกฎหมายละเมิดโดยสิ้นเชิง ส่วนระบบการจ่ายค่าสินไหมทดแทน โดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดแบบเทียมนั้นใช้หลักการของกฎหมายละเมิดต่อไปได้ภายหลังการจ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยไปก่อนแล้ว กล่าวโดยรวมคือ หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน โดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด คือ การจ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยโดยไม่คำนึงว่าใครเป็นผู้ผิด ดังนั้น ระบบการจ่ายค่าสินไหมทดแทน โดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดแบบแท้จะนำหลักกฎหมายละเมิดไปฟ้องร้องกันอีกไม่ได้ ส่วนระบบการจ่ายค่าสินไหมทดแทน โดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดแบบเทียมนั้นยอมให้นำหลักกฎหมายละเมิดไปฟ้องร้องกันต่อไปได้อีก⁵ ในส่วนของการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน โดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด โดยทั่วไปไม่ว่าจะเป็นในประเทศไทยหรือในต่างประเทศมักจะนำวิธีการนี้มาใช้กับการประกันภัยภาคบังคับ สาเหตุเนื่องจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับรถที่เกิดขึ้นมักจะอยู่ในสถานการณ์ที่ยุ้งยากซับซ้อน การกระทำละเมิดกับความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นสิ่งที่ยากจะพิสูจน์ได้ ด้วยเหตุนี้ จึงมีการประกันภัยที่เรียกว่า “การประกันภัยความเสียหายระบบไม่มีความผิด” (No-Fault Insurance) เป็นการประกันภัยที่บริษัทผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนซึ่งอาจได้แก่ ค่ารักษาพยาบาล และค่าใช้จ่ายอื่นๆ อันคำนวณเป็นราคาสินค้าให้แก่ผู้เสียหายที่ประสบภัยจากรถ ไม่ว่าจะผู้เอาประกันภัยจะเป็นผู้ผิดหรือไม่ก็ตาม กล่าวโดยสรุปการประกันภัยความเสียหายระบบไม่มีความผิดหรือไม่ต้องพิสูจน์ความผิดจะมีผลทำให้ผู้ประสบภัยจากรถหรือผู้ได้รับความเสียหายได้รับชดใช้ค่าเสียหายรวดเร็วและเท่าทันกับความเสียหายที่ผู้ประสบภัยได้รับไม่ต้องเสียเวลานานาคติขึ้นสู่ศาลเพื่อพิสูจน์ความรับผิดตามหลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด

4) การให้มีมาตรการเสริมเพื่อชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ หลักการนี้เกิดขึ้นเนื่องจากในบางกรณีมีช่องว่างของกฎหมายในการเยียวยาผู้ประสบภัย เช่น กรณีขับรถชนแล้วหนีผู้เสียหายจากรถที่ชนไม่ได้ หรือกรณีรถคันที่ก่อภัยไม่ได้เอาประกันภัยไว้ เป็นต้น ประเทศต่างๆ จึงได้กำหนดมาตรการเสริมขึ้น เช่น การจัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ หรือการเพิ่มเติมข้อความในกรมธรรม์ประกันภัยให้ความคุ้มครองผู้เสียหายจากรถในทุกกรณี แม้จะเข้าข้อยกเว้นของกรมธรรม์

³ Percy H. Winfield and John A. Jolowicz. (1984). *Winfield and Jolowicz on Tort*. p.26.

⁴ ศรีสัญญา งามวงศ์วาน. (2539). *กฎหมายที่เหมาะสมสำหรับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ*. หน้า 59.

⁵ วัลภา นนทธนาภรณ์. (2547). *ปัญหาการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535*. หน้า 15.

ประกันภัย หรือชื่อยกเว้นของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ก็ตาม บริษัทจะไม่มีสิทธิยกขึ้นอ้างเป็นข้อต่อสู้ผู้ประสบภัยได้⁶

3.1.1.3 การจัดให้มีการประกันภัยความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถ

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กำหนดให้เจ้าของรถ ผู้มีรถไว้เพื่อใช้ และรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศแต่ได้นำเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรไทยเป็นการชั่วคราว ต้องจัดให้มีการประกันภัยตามกฎหมาย หากไม่ปฏิบัติตามจะได้รับโทษตามกฎหมาย ทั้งนี้ รถที่ต้องจัดให้มีการประกันภัยและรถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัยมีดังต่อไปนี้

1) ประเภทของรถที่ต้องทำประกันภัย

(1) รถที่ต้องทำประกันภัย

รถที่ต้องทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ ได้แก่ รถทุกชนิดทุกประเภทตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหารและหมายความรวมถึงรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวงที่เจ้าของมีไว้ใช้ หรือมีไว้เพื่อใช้ไม่ว่ารถดังกล่าวจะเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงาน และรวมถึงรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศแต่ได้นำเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรไทยเป็นการชั่วคราว โดยเจ้าของรถไม่มีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร⁷ และให้รวมถึงรถป้ายแดง รถพ่วงของรถชนิดนั้นด้วย ทั้งนี้เนื่องจากกฎหมายมีความประสงค์ที่จะให้รถทุกคันที่ใช้เป็นยานพาหนะซึ่งขับเคลื่อนด้วยกำลังของเครื่องจักรกลบนท้องถนนมีการประกันความเสียหายหากรถนั้นก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย⁸ ดังนั้น รถบางประเภทที่กรมการขนส่งทางบกไม่รับจดทะเบียน แต่หากเข้าข่ายว่ารถนั้นเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น ให้จัดเป็นรถที่ต้องทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ

(2) รถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัยมีดังนี้⁹

ก. รถสำหรับเฉพาะองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี รัชทายาทและผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์

ข. รถของสำนักพระราชวังที่จดทะเบียนและมีเครื่องหมายตามระเบียบที่เลขาธิการพระราชวังกำหนด

ค. รถของกระทรวง ทบวง กรมและส่วนราชการต่างๆ รถยนต์ทหาร

⁶ วัลภา นนทธานภรณ์. เล่มเดิม. หน้า 15-16.

⁷ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535, มาตรา 9.

⁸ นายเกษม มานะสาคร. (2547). ปัญหาการดำเนินงานของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 แก้ไขเพิ่มเติม(ฉบับที่3) พ.ศ.2540. หน้า 24.

⁹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535, มาตรา 8.

ง. รถของหน่วยงานราชการขององค์กรที่จัดตั้งขึ้นตามรัฐธรรมนูญและหน่วยงานราชการที่เป็นอิสระขององค์กรใดๆ ที่ระบุไว้ในรัฐธรรมนูญ

รถที่ได้รับยกเว้นตามพระราชบัญญัตินี้ หากไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย ผู้ประสบภัยสามารถร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นได้จากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามมาตรา 23 (6) หลังจากนั้นหน่วยงานราชการซึ่งเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายต้องนำส่งเงินจำนวนนั้นคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 32¹⁰

2) บุคคลที่เกี่ยวข้องกับการทำประกันภัย

(1) ผู้มีหน้าที่ทำประกันภัย

ก. เจ้าของรถ (ผู้มีกรรมสิทธิ์ในรถ)

ข. ผู้เช่าซื้อรถ (ผู้ครอบครองรถในฐานะผู้เช่าซื้อรถ)

ค. เจ้าของรถซึ่งนำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว

หากฝ่าฝืนไม่จัดให้มีการทำประกันภัยรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท¹¹

(2) ผู้มีหน้าที่รับประกันภัย

ก. บริษัทประกันวินาศภัยที่รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจประกันภัยรถ รวมถึงสาขาของบริษัทนั้นๆ ทั่วประเทศ โดยบริษัทประกันภัยจะต้องรับประกันภัยรถทุกคันจะปฏิเสธไม่ยอมรับประกันภัยไม่ได้

ข. บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด รวมถึงสาขาบริษัททั่วประเทศ ซึ่งกฎหมายกำหนดให้รับประกันภัยเฉพาะรถจักรยานยนต์¹²

บริษัทใดฝ่าฝืนไม่รับประกันภัยรถตามพระราชบัญญัติฯ จะต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 50,000 บาท ถึง 250,000 บาท¹³

3.1.1.4 ความคุ้มครองตามกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

1) ผู้ที่ได้รับความคุ้มครอง

(1) ผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งหมายถึง ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย เนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทาง หรือเนื่องจากสิ่งกีดขวางหรือติดตั้งในรถนั้น ประชาชนทุกคนที่ประสบภัย

¹⁰ นายเกษม มานะสาคร. เล่มเดิม. หน้า 25.

¹¹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535, มาตรา 37.

¹² พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535, มาตรา 10 ทวิ วรรคหนึ่ง (2).

¹³ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535, มาตรา 38.

จากรถ หากได้รับความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย อันเนื่องมาจากอุบัติเหตุที่เกิดจากรถก็จะได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัตินี้ทั้งสิ้น

(2) ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย กรณีผู้ประสบภัยเสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุจากรถ ซึ่งทายาทโดยธรรมนั้นก็คือ บุคคลที่กำหนดไว้ในบรรพ 6 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องมรดกและจะต้องเป็นทายาทโดยธรรมที่มีสิทธิรับมรดกตามกฎหมายดังกล่าว

2) ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครอง

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้ระบุความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยว่า “ความเสียหาย” หมายความว่า ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยอันเกิดจากรถ¹⁴ จากบทบัญญัติดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าความเสียหายที่ผู้ประสบภัยจากรถจะได้รับความคุ้มครองได้แก่ ความเสียหายต่อชีวิต หมายความว่าผู้ประสบภัยจากรถได้รับอันตรายถึงตาย ความเสียหายต่อร่างกาย หมายความว่าผู้ประสบภัยจากรถได้รับอันตรายถึงบาดเจ็บ และความเสียหายต่ออนามัย หมายความว่าทำให้บุคคลอื่นเสียสุขภาพหรือการทำให้เดือดร้อนที่จะอยู่อย่างสงบสุข ความเสียหายต่ออนามัยที่เจ้าของรถก่อให้เกิดขึ้นต่อผู้ประสบภัย อาทิเช่น รถชนต้องถูกตัดแขน ขา นิ้วมือ เป็นต้น

ความเสียหายที่จะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น¹⁵ ดังนี้

(1) ความเสียหายต่อร่างกาย ได้แก่

ก. ค่ายา ค่าอาหารทางเส้นเลือด ค่าออกซิเจน และอื่นๆ ทำนองเดียวกันที่ใช้ในการบำบัดรักษา

ข. ค่าอวัยวะเทียมและอุปกรณ์ในการบำบัดรักษา รวมทั้งค่าซ่อมแซม

ค. ค่าบริหารทางการแพทย์ ค่าตรวจ ค่าวิเคราะห์โรค ทั้งนี้ไม่รวมถึงค่าจ้างพยาบาลพิเศษและค่าบริการทำนองเดียวกัน

ง. ค่าห้องและค่าอาหารตลอดเวลาที่เข้ารับการรักษาพยาบาล

จ. ค่าพาหนะนำผู้ประสบภัยไปโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล

จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นกรณีความเสียหายต่อร่างกายได้กำหนดไว้จำนวนเท่าที่จ่ายจริงแต่ไม่เกิน 15,000 บาท กล่าวคือ จ่ายตามที่เสียหายจริงแต่สูงสุดไม่เกินค่าเสียหายเบื้องต้น คือ 15,000 บาท

(2) ความเสียหายต่อชีวิต ได้แก่

ก. ค่าปลงศพ

ข. ค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพผู้ประสบภัย

¹⁴ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535, มาตรา 4.

¹⁵ กฎกระทรวงฉบับที่ 12, (2540).

จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นกรณีความเสียหายต่อชีวิตจำนวน 15,000 บาท เป็นกรณี ที่จ่ายให้เป็นจำนวนที่แน่นอนโดยไม่ต้องพิสูจน์ และในกรณีที่ได้รับความเสียหายต่อร่างกายก่อนและต่อมา ได้รับความเสียหายต่อชีวิตก็ให้ได้รับทั้งสองอย่างรวมกันแต่ไม่เกิน 30,000 บาท

(3) ความเสียหายต่ออนามัย พระราชบัญญัติฉบับนี้ได้กำหนดค่าเสียหายต่ออนามัย¹⁶ ดังต่อไปนี้

- ก. ตาบอด
- ข. หูหนวก
- ค. เป็นใบ้ หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด
- ง. สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์
- จ. เสียแขน ขา มือ เท้า นิ้ว หรืออวัยวะอื่นใด
- ฉ. จิตพิการอย่างติดตัว
- ช. ทุพพลภาพอย่างถาวร

ในกรณีความเสียหายต่ออนามัยนั้น การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นใช้หลักเดียวกับความเสียหายต่อร่างกาย เนื่องจากความเสียหายต่ออนามัยเป็นส่วนหนึ่งของความเสียหายต่อร่างกาย¹⁷

3) ความคุ้มครองกรณีอุบัติเหตุที่ไม่มีคู่กรณี

(1) กรณีผู้ประสบภัยเป็นผู้ขับขี่และเป็นฝ่ายผิดเอง หรือไม่มีผู้ใดรับผิดชอบตามกฎหมายต่อ ผู้ขับขี่ที่ประสบภัย ผู้ประสบภัยที่ผู้ขับขี่ได้รับความคุ้มครองไม่เกินค่าเสียหายเบื้องต้นกล่าวคือ หาก บาดเจ็บจะได้รับค่ารักษาพยาบาลไม่เกิน 15,000 บาท หรือเสียชีวิตจะได้รับค่าปลงศพจำนวน 35,000 บาท หรือเสียชีวิตภายหลังรักษาพยาบาลจะรับค่าเสียหายเบื้องต้นไม่เกิน 50,000 บาท

(2) กรณีผู้ประสบภัยเป็นผู้โดยสารหรือบุคคลภายนอก และผลคดีเห็นว่าผู้ขับขี่รถคัน ที่โดยสารเป็นผู้กระทำละเมิด (ประมาทเอง) กรณีบาดเจ็บจะได้รับการชดใช้ค่าเสียหายไม่เกิน 50,000 บาท และกรณีเสียชีวิตหรือสูญเสียอวัยวะหรือทุพพลภาพอย่างถาวรจะได้รับการชดใช้จำนวน 100,000 บาท

4) ค่าเสียหายเบื้องต้น คือ เงินจำนวนหนึ่งซึ่งจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถเป็นค่า รักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลของผู้ประสบภัยหรือค่าปลงศพในกรณี เสียชีวิต ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการศพ รวมทั้งค่าเสียหายและค่าใช้จ่ายที่จำเป็นอย่างอื่นเพื่อเป็นการ บรรเทาความเสียหายและความเดือดร้อนของผู้ประสบภัย¹⁸ โดยไม่ต้องรอพิสูจน์ความรับผิด สิทธิเรียก ค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัยหรือจากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้กำหนดขึ้น เพื่อให้

¹⁶ กฎกระทรวงฉบับที่ 11, (2540).

¹⁷ วัลภา นนทชนาภรณ์. เล่มเดิม. หน้า 21-22.

¹⁸ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535, มาตรา 4.

ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยที่มีฐานะยากจนซึ่งอาจไม่มีเงินที่จะจ่ายเป็นค่ารักษาพยาบาลในกรณีบาดเจ็บ หรือไม่มีเงินจะจ่ายเป็นค่าปลงศพ ดังนั้น ค่าเสียหายเบื้องต้นจึงมีลักษณะเป็นเงินทดลงจ่ายไปก่อน¹⁹

(1) ค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น เป็นค่าเสียหายที่บริษัทจะชดใช้ให้ภายหลังจากการพิสูจน์ความรับผิดชอบตามกฎหมายแล้ว โดยบริษัทที่รับประกันภัยรถที่เป็นฝ่ายผิดต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายแก่ผู้ประสบภัยหรือทายาทผู้ประสบภัย เมื่อรวมกับค่าเสียหายเบื้องต้นที่ผู้ประสบภัยหรือทายาทได้รับแล้ว ดังนี้

ก. กรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บแต่ไม่เสียชีวิต ผู้ประสบภัยจะได้รับชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริง แต่ไม่เกิน 50,000 บาท ต่อผู้ประสบภัย 1 คน เท่ากับผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น 15,000 บาท รวมกับค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นตามความเป็นจริงอีกไม่เกิน 35,000 บาท

ข. กรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บแต่ไม่เสียชีวิต แต่ทุพพลภาพหรือเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัยดังนี้

- ก) ตาบอด
- ข) หูหนวก
- ค) เป็นใบ้ หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด
- ง) สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์
- จ) เสียแขน ขา มือ เท้า นิ้ว หรืออวัยวะอื่นใด
- ฉ) จิตพิการอย่างติดตัว
- ช) ทุพพลภาพอย่างถาวร

ได้รับค่าเสียหายรวมเป็นเงิน 80,000 บาท

ค. กรณีที่ผู้ประสบภัยเสียชีวิตทันที ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยจะได้รับชดใช้ค่าเสียหายรวมกันเป็นเงินจำนวน 80,000 บาทต่อผู้ประสบภัย 1 คน เท่ากับได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น 15,000 บาท เป็นค่าปลงศพรวมกับค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นอีก 65,000 บาท

ง. กรณีที่ผู้ประสบภัยถึงแก่ความตาย หลังจากที่มีการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาลหรือในสถานพยาบาล ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยจะได้รับชดใช้ค่าเสียหายรวมกันเป็นเงินจำนวน 80,000 บาทต่อผู้ประสบภัย 1 คน เป็นค่าเสียหายเบื้องต้นสำหรับเป็นค่ารักษาพยาบาลและค่าปลงศพไม่เกิน 30,000 บาท รวมกับค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นอีกจำนวนหนึ่งรวมกันแล้วไม่เกิน 80,000 บาท

¹⁹ นายเกษม มานะสาคร. เล่มเดิม. หน้า 27.

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยเป็นผู้ขับขี่และเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย หรือไม่มีผู้ใดต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ขับขี่ที่เป็นผู้ประสบภัย ผู้ขับขี่จะได้รับชดเชยเฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้นในวงเงินไม่เกิน 15,000 บาทเท่านั้น แต่จะไม่ได้รับค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น การที่ผู้ประสบภัยได้รับชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่ตัดสิทธิผู้ประสบภัยที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์²⁰

(2) การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นกรณีรถตั้งแต่สองคันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหาย

ค่าสินไหมทดแทนกรณีรถตั้งแต่ 2 คันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหาย หากต่างฝ่ายต่างมีประกันตามพระราชบัญญัติฯ และไม่มีผู้ใดยอมรับผิดในเหตุที่เกิด ผู้ประสบภัยที่เป็นผู้โดยสารจะได้รับความคุ้มครองตามหลักการสำรองจ่าย ดังนี้

1) กรณีบาดเจ็บ สูญเสียอวัยวะ หรือทุพพลภาพอย่างถาวร บริษัทที่รับประกันภัยรถคันที่ผู้ประสบภัยโดยสารมาขณะเกิดเหตุจะสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาลตามใบเสร็จ จำนวนเงินไม่เกิน 50,000 บาท ต่อคนแก่ผู้ประสบภัย

2) กรณีเสียชีวิต บริษัทจะสำรองจ่ายทดแทนค่าปลงศพจำนวน 100,000 บาท ต่อคนแก่ทายาทผู้ประสบภัย

(3) การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น

ก. การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัย

กฎหมายฉบับนี้ได้บัญญัติให้มีการร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นสำหรับผู้ประสบภัย โดยให้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง และกฎกระทรวงที่กำหนดไว้ว่า การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นให้ยื่นคำร้องขอตามแบบที่นายทะเบียนกำหนดและต้องมีหลักฐานดังต่อไปนี้

ก) กรณีความเสียหายต่อร่างกาย

(ก) ใบเสร็จรับเงินจากโรงพยาบาล หรือสถานพยาบาล หรือหลักฐานการแจ้งหนี้เกี่ยวกับการรักษาพยาบาล

(ข) สำเนาบัตรประจำตัว หรือสำเนาใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว หรือสำเนาหนังสือเดินทาง หรือหลักฐานอื่นใดที่ทางราชการเป็นผู้ออกให้ที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ที่มีชื่อในหลักฐานนั้นเป็นผู้ประสบภัย แล้วแต่กรณี

ข) กรณีความเสียหายต่อชีวิต

(ก) สำเนามรณบัตร

²⁰ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535, มาตรา 22.

(ข) บัตรประจำตัว หรือสำเนาใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว หรือสำเนาหนังสือเดินทาง หรือหลักฐานอื่นใดที่ทางราชการเป็นผู้ออกให้ที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ที่มีชื่อในหลักฐานนั้นเป็นผู้ประสพภัย แล้วแต่กรณี

(ค) สำเนาบันทึกรายวันในคดีของพนักงานสอบสวน หรือหลักฐานอื่นที่แสดงว่าผู้นั้นถึงแก่ความตายเพราะการประสพภัยจากรถ

กรณีผู้ประสพภัยถึงแก่ความตายหลังจากมีการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาล หรือสถานพยาบาล ให้มีหลักฐานตาม (ก) และ(ข)

ในการร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นให้ผู้ประสพภัยเป็นผู้ร้องขอ หากผู้ประสพภัยไม่สามารถร้องขอได้ ให้โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่รักษาผู้ประสพภัย ญาติ หรือผู้มีส่วนได้เสียของผู้ประสพภัย แล้วแต่กรณี ร้องขอแทนได้ ในกรณีผู้ประสพภัยถึงแก่ความตายให้ทายาทโดยธรรมของผู้ประสพภัยเป็นผู้ขอและต้องมีหลักฐาน (2) หรือ (3) แล้วแต่กรณี พร้อมด้วยหลักฐานที่แสดงการเป็นทายาทโดยธรรม การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทที่รับประกันภัยต้องกระทำภายใน 180 วัน นับแต่วันที่ความเสียหายเกิดขึ้น²¹

ข. การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นโดยบริษัทประกันภัย

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 20 วรรคหนึ่ง ได้บัญญัติให้บริษัทผู้รับประกันภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสพภัย โดยให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง โดยให้ดำเนินการจ่ายดังต่อไปนี้

ก) ให้จ่ายแก่ผู้ประสพภัย โรงพยาบาล หรือสถานพยาบาลที่รักษาพยาบาลผู้ประสพภัย

ข) ให้จ่ายเป็นเงินสด หรือจ่ายเป็นเช็คที่ไม่ได้ลงวันที่ล่วงหน้า

ค) ให้จ่ายให้เสร็จเรียบร้อยภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ได้รับการร้องขอ ทั้งนี้ โดยไม่ต้องรอกการพิสูจน์ความรับผิดชอบ

ในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสพภัย บริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสพภัยจะต้องจ่ายให้เสร็จสิ้นภายใน 7 วัน นับจากวันที่ได้รับการร้องขอจากผู้ประสพภัย โดยไม่ต้องรอกการพิสูจน์ความรับผิดชอบ²² ซึ่งบริษัทประกันภัยจะต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสพภัย ในกรณีต่างๆ ดังต่อไปนี้

²¹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ พ.ศ.2535, มาตรา 27.

²² พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ พ.ศ.2535, มาตรา 25.

(ก) กรมธรรม์ประกันภัย หรือเอกสารประกอบหรือแนบท้ายกรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งมีข้อความระบุถึงความรับผิดชอบของบริษัทแตกต่างจากที่กำหนดไว้ในบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ บริษัทจะยกเป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัยในการชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นมิได้²³

(ข) บริษัทจะยกเอาเหตุแห่งความไม่สมบูรณ์ การฝ่าฝืนเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัยระหว่างบริษัทกับเจ้าของรถ หรือการได้บอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยกับเจ้าของรถ เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัยในการชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นมิได้ เว้นแต่บริษัทได้มีหนังสือแจ้งการบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยให้เจ้าของรถและนายทะเบียนทราบล่วงหน้า²⁴

(ค) บริษัทจะยกเอาความทุจริต หรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัยมาเป็นข้อต่อสู้ เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยมิได้²⁵

ค. การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่บริษัทรับประกันภัยไว้ ให้บริษัทจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยเมื่อได้รับคำร้องจากผู้ประสบภัย²⁶ ในกรณีที่บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนที่ต้องจ่ายให้ผู้ประสบภัย ให้ผู้ประสบภัยแจ้งต่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย²⁷ พร้อมข้อเท็จจริง²⁸ ดังนี้

ก) ชื่อบริษัทประกันภัยและหมายเลขกรมธรรม์ประกันภัย

ข) จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ประสงค์จะได้รับ

ค) วันที่ไปยื่นขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัย

หากผู้ประสบภัยไม่สามารถแจ้งได้ ให้โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่รักษาผู้ประสบภัย ญาติ ผู้มีส่วนได้เสียของผู้ประสบภัย หรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย แล้วแต่กรณี แจ้งแทนได้

เมื่อเกิดกรณีตามมาตรา 23 และผู้ประสบภัยไม่อาจขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายหรือจากบริษัทประกันภัยได้ ผู้ประสบภัยอาจยื่นคำร้องขอรับค่าเสียหาย

²³ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535, มาตรา 15.

²⁴ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535, มาตรา 16.

²⁵ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535, มาตรา 17.

²⁶ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535, มาตรา 20 วรรคหนึ่ง.

²⁷ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535, มาตรา 21.

²⁸ กฎกระทรวง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุน พ.ศ.2545, ข้อ 2.

เบื้องต้นตามแบบที่นายทะเบียนกำหนดต่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยพร้อมทั้งเอกสารหลักฐาน²⁹ ดังนี้

(ก) ใบเสร็จรับเงิน หรือหลักฐานการแจ้งหนี้เกี่ยวกับการรักษาพยาบาล

(ข) สำเนาบัตรประจำตัว สำเนาใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว สำเนาหนังสือเดินทาง หรือหลักฐานอื่นใดที่ทางราชการเป็นผู้ออกให้ที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ที่มีชื่อในหลักฐานนั้นเป็นผู้ประสบภัยแล้วแต่กรณี ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บ

(ค) สำเนารณบัตรและหลักฐานตาม (2) ในกรณีที่ผู้ประสบภัยถึงแก่ความตาย เพราะอุบัติเหตุจากรถ

(ง) บันทึกรายวันในคดีของพนักงานสอบสวน

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยถึงแก่ความตาย ให้ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยยื่นเอกสารตาม (2) พร้อมด้วยหลักฐานที่แสดงการเป็นทายาทโดยธรรม

หากผู้ประสบภัยไม่สามารถร้องขอได้ ให้โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่รักษาผู้ประสบภัย ญาติ ผู้มีส่วนได้เสียของผู้ประสบภัย หรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยแล้วแต่กรณี ร้องขอแทนได้

การยื่นขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนฯ ผู้ประสบภัยหรือทายาทต้องยื่นภายใน 180 วันนับแต่วันที่มีความเสียหายเกิดขึ้น

ง. การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นโดยกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีหน้าที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หากผู้ประสบภัยไม่ได้รับการชดเชยจากบริษัทประกันภัย หรือเจ้าของรถไม่จัดให้มีประกันภัย หรือไม่สามารถเรียกร้องจากบุคคลใดได้ เช่น รถชนแล้วหนี หรือเจ้าของรถที่ไม่จัดให้มีประกันภัยไม่ยอมจ่ายค่าเสียหาย ฯลฯ โดยค่าเสียหายเบื้องต้นที่สามารถจ่ายได้ คือ ค่ารักษาพยาบาลกรณีได้รับบาดเจ็บตามที่รักษาจริงไม่เกิน 15,000 บาท และค่าปลงศพกรณีเสียชีวิตจำนวน 35,000 บาท แต่หากผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บและต่อมาเสียชีวิตในภายหลัง ผู้ประสบภัยที่เสียชีวิตจะได้รับค่ารักษาพยาบาลตามที่รักษาจริงไม่เกิน 15,000 บาท และค่าปลงศพจำนวน 35,000 บาท ซึ่งรวมแล้วไม่เกินจำนวน 50,000 บาท

3.1.1.5 สิทธิของผู้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ

เมื่อกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยเสร็จสิ้นแล้ว กองทุนสามารถเข้ารับช่วงสิทธิจากผู้ประสบภัยไปไต่เบี่ยเอาากับผู้กระทำละเมิดได้ ดังนี้

²⁹ กฎกระทรวง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุน พ.ศ.2545, ข้อ 3.

1) สิทธิในการเรียกเงินคืนพร้อมเงินเพิ่ม³⁰

กรณีที่เจ้าของรถนั้นมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 และเจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน หรือบริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนตามมาตรา 23 (1) หรือมาตรา 23 (5) แล้วแต่กรณี เมื่อกองทุนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยแล้ว นายทะเบียนย่อมมีอำนาจที่จะออกคำสั่งเรียกเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายไปนั้นคืนจากเจ้าของรถหรือบริษัทแล้วแต่กรณี พร้อมเงินเพิ่มดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 26 ว่า “ในกรณีที่เจ้าของรถหรือบริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนตามมาตรา 23 (1) หรือมาตรา 23 (5) แล้วแต่กรณี เมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปตามมาตรา 25 แล้ว ให้นายทะเบียนมีคำสั่งเรียกเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายไปคืนจากเจ้าของรถหรือบริษัทแล้วแต่กรณี รวมทั้งเงินเพิ่มในอัตราร้อยละยี่สิบของจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนส่งเข้าสมทบกองทุนอีกต่างหาก เว้นแต่กรณีที่ความเสียหายเกิดแก่ผู้ประสบภัยเพราะเหตุตามมาตรา 23 (4) และเจ้าของรถหรือบริษัทไม่ทราบถึงเหตุนั้นโดยสุจริต หรือเจ้าของรถที่กรมธรรม์หมดอายุแต่ยังไม่เกินสามสิบวัน โดยเจ้าของรถไม่มีเจตนาหลีกเลี่ยงการทำประกันภัย หรือในกรณีอื่นที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยประกาศกำหนด นายทะเบียนอาจงดหรือลดเงินเพิ่มลงได้ หลักเกณฑ์ในการเรียกเงินคืน การงดและลดเงินเพิ่มให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยประกาศกำหนด ”

คำว่า “นายทะเบียน” ตามคำนิยามในมาตรา 4 หมายความว่า เลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย หรือผู้ซึ่งเลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยมอบหมายโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

เงินเพิ่มที่ต้องเสียตามมาตรา 26 เป็นโทษในทางแพ่ง ทำนองเดียวกับการเสียดอกเบี้ยต่างกันตรงที่ดอกเบี้ยจะเพิ่มขึ้นตามระยะเวลาที่เนิ่นนานออกไป แต่เงินเพิ่มจะเสียในอัตราเดียว คือร้อยละยี่สิบไม่ว่าจะจ่ายล่าช้าสักเท่าใดก็ตาม นอกจากนี้ เจ้าของรถหรือบริษัทยังต้องรับโทษในทางอาญาอีกด้วย ดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 44 ว่า “บริษัทใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 20 หรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 25 หรือเจ้าของรถหรือบริษัทใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 26 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงห้าหมื่นบาท” มาตรา 44 ได้วางบทกำหนดโทษกรณีบริษัทจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นล่าช้ากว่า 7 วัน นับแต่วันที่ได้รับคำร้องจากผู้ประสบภัยต้องระวางโทษปรับตามมาตรา 44 แต่ไม่ต้องเสียเงินเพิ่ม แต่ถ้าพ้นกำหนด 7 วัน ไปแล้วผู้ประสบภัยเพิ่งมาร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุน เมื่อกองทุนได้จ่าย

³⁰ อำนวย สุกเวชย์. เล่มเดิม. หน้า 92-93.

ค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปแล้ว นอกจากบริษัทต้องเสียเงินเพิ่มร้อยละยี่สิบแล้วยังต้องรับโทษปรับตามมาตรา 44 ด้วย

2) สิทธิยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายและสิทธิขอเฉลี่ยทรัพย์สิน³¹

ในกรณีที่เจ้าของรถมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 และเจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 23 (1) ประการหนึ่ง กับในกรณีที่ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายและรถนั้นไม่มีการประกันภัยกับบริษัทตามมาตรา 23 (3) อีกประการหนึ่ง ทั้งสองกรณีนี้ตามมาตรา 28 บัญญัติว่า “ในกรณีตามมาตรา 23 (1) และ (3) ให้นายทะเบียนยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายไว้ได้หากมิได้มีการยึดรถนั้นไว้ตามกฎหมายอื่นอยู่ก่อนแล้ว จนกว่าเจ้าของรถจะได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจนครบจำนวน หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ได้รับคำสั่งจากนายทะเบียน และหากมีการยึดรถนั้นตามกฎหมายอื่นอยู่ก่อนแล้ว ให้สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยมีสิทธิขอเข้าเฉลี่ยในทรัพย์สินนั้นหากมีการขายทอดตลาด” จากบทบัญญัติของกฎหมายดังกล่าวแสดงให้เห็นว่า นอกจากนายทะเบียนจะมีอำนาจเรียกให้เจ้าของรถหรือบริษัทแล้วแต่กรณี จ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนแก่กองทุนได้แล้วยังมีสิทธิตามมาตรา 28 ที่บัญญัติให้นายทะเบียนมีอำนาจยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นไว้ได้ทันที โดยไม่ต้องรอผลการดำเนินการตามมาตรา 26 ว่าเจ้าของรถจะจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นพร้อมเงินเพิ่มคืนแก่กองทุนหรือไม่ ถ้าเจ้าของรถยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจนครบจำนวนแล้ว นายทะเบียนก็ไม่สามารถจะยึดรถนั้นไว้ได้ต่อไป กล่าวคือ นายทะเบียนจะต้องคืนรถที่ยึดไว้แก่เจ้าของรถ

ในกรณีที่กองทุนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปแล้วและได้ใช้สิทธิตามมาตรา 26 เรียกเงินคืนแก่กองทุนพร้อมเงินเพิ่มร้อยละยี่สิบของเงินที่ได้จ่ายไป ถ้าเจ้าของรถได้จ่ายเงินตามจำนวนที่กองทุนเรียกไปคืนแก่กองทุนภายใน 7 วันนับจากวันที่ได้รับคำสั่งจากนายทะเบียน ในกรณีเช่นนี้ นายทะเบียนก็จะต้องคืนรถที่ยึดไว้ให้แก่เจ้าของรถเช่นกัน ถ้ารถนั้นมีการยึดไว้ตามกฎหมายอื่นอยู่ก่อนแล้ว สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยในฐานะที่เป็นนิติบุคคลตามกฎหมายว่าด้วยระเบียบบริหารราชการแผ่นดินมีสิทธิขอเข้าเฉลี่ยทรัพย์สินหากได้มีการขายทอดตลาดรถที่ยึดไว้ นั้น เงินที่ได้จากการขายทอดตลาดย่อมตกเป็นของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 33 วรรคสอง (4) ประกอบกับมาตรา 33 วรรคสาม

3) สิทธิในการขายทอดตลาดรถที่ยึดไว้³²

³¹ อำนวย สุขเวชช์. เล่มเดิม. หน้า 93-94.

³² อำนวย สุขเวชช์. เล่มเดิม. หน้า 94-96.

สิทธิในการขายทอดตลาดรถที่ยึดไว้ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 29 ว่า “รถที่ยึดไว้ตามมาตรา 28 ให้นายทะเบียนมีอำนาจขายทอดตลาดได้ในกรณี ดังต่อไปนี้

(1) กรณีที่เจ้าของรถตามมาตรา 23 (1) ไม่จ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่กองทุนทดแทนได้จ่ายแทน ไปคืนให้แก่กองทุนภายใน 7 วันนับแต่วันที่รับคำสั่งจากนายทะเบียน

(2) กรณีที่ไม่ปรากฏตัวเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายและนายทะเบียนได้ประกาศหาตัวเจ้าของรถโดยปิดประกาศไว้ ณ ที่ทำการของนายทะเบียนซึ่งได้ยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายไว้และประกาศในหนังสือพิมพ์รายวันที่จำหน่ายในท้องถิ่นที่เกิดเหตุอย่างน้อย 2 วันติดต่อกัน แต่เจ้าของรถไม่ปรากฏตัวต่อนายทะเบียนซึ่งได้ยึดรถนั้นไว้ภายใน 30 วันนับแต่วันแรกที่ประกาศในหนังสือพิมพ์ ทั้งนี้ ก่อนที่นายทะเบียนจะมีสิทธิขายทอดตลาดรถที่ยึดไว้ นายทะเบียนจะต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

ก. ประกาศหาตัวเจ้าของรถโดยปิดประกาศไว้ ณ ที่ทำการของนายทะเบียนซึ่งได้ยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และ

ข. ประกาศในหนังสือพิมพ์รายวันที่จำหน่ายในท้องถิ่นที่เกิดเหตุอย่างน้อย 2 วันติดต่อกัน

เมื่อครบกำหนด 30 วันนับแต่วันแรกที่ประกาศหนังสือพิมพ์แล้ว หากเจ้าของรถยังไม่ปรากฏตัวต่อนายทะเบียนที่ยึดรถไว้ สิทธิของนายทะเบียนในการที่จะขายทอดตลาดรถที่ยึดไว้จึงจะบังเกิดขึ้น

4) สิทธิในการไต่เบี่ยหรือเรียกเงินคืนของกองทุน³³

มาตรา 31 บัญญัติว่า “ในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลภายนอกหรือเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของเจ้าของรถ ผู้ขับขี่รถ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสพภัย เมื่อบริษัทได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือค่าสินไหมทดแทน หรือเมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสพภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสพภัย หรือเมื่อหน่วยงานตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) ได้จ่ายเงินคืนกองทุนตามมาตรา 32 ไปแล้วเป็นจำนวนเงินเท่าใด ให้บริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสพภัยหรือหน่วยงานตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) แล้วแต่กรณี มีสิทธิไต่เบี่ยเอาแก่บุคคลดังกล่าวหรือมีสิทธิเรียกให้ผู้ประสพภัยคืนเงินดังกล่าวได้” เมื่อกองทุนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสพภัยไปแล้ว ต่อมาเมื่อพิสูจน์ได้ว่าเป็นความผิดของบุคคลภายนอก หากยังไม่ได้ใช้สิทธิเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นจากเจ้าของรถ ย่อมสามารถเรียกเอาจากบุคคลภายนอกตามมาตรา 31 ได้

3.1.1.6 กองทุนทดแทนผู้ประสพภัย

³³ อำนวย สุกเวชย์. เล่มเดิม. หน้า 96.

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กำหนดให้จัดตั้งกองทุนขึ้นเรียกว่า “กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย” โดยมีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งกองทุน³⁴ และเงื่อนไขในการจ่ายค่าสินไหมทดแทน กล่าวคือ เป็นทุนสำรองสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถเมื่อเกิดกรณีดังต่อไปนี้³⁵

- 1) รถนั้นมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 และเจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน
 - 2) รถนั้นมิได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถในขณะที่เกิดเหตุเพราะถูกขกยก น้อ โกง กรรโชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และได้มีการร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน
 - 3) รถนั้นไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถและมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9
 - 4) ผู้ขับรถนั้นหลบหนีไป หรือไม่อาจทราบได้ว่าความเสียหายเกิดจากรถคันใด
 - 5) บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน หรือ
 - 6) รถตามมาตรา 8 ที่มีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7
- การจัดให้มีกองทุนทดแทนก็เพื่อเป็นการปิดช่องว่างของกฎหมายในกรณีที่เกิดความเสียหายแล้วไม่สามารถหาตัวผู้รับผิดชอบได้ หรือมีผู้รับผิดชอบแต่ผู้นั้นไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นเพื่อบรรเทาความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยได้อย่างทันที่ ผู้ประสบภัยก็สามารถจะเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนเพื่อมาเยียวยาความเสียหายของตนได้

1) แหล่งที่มาของเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย³⁶

(1) เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้ ซึ่งเป็นเงินที่รัฐบาลได้จัดหางบประมาณมาให้กองทุนเพื่อเป็นทุนสำรองเป็นค่าใช้จ่าย

(2) เงินที่บริษัทประกันภัยจ่ายสมทบให้แก่กองทุนในรอบสามเดือนในอัตราไม่เกินร้อยละสิบของเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัยในแต่ละสามเดือน เงินสมทบที่บริษัทจ่ายนั้นให้นำไปหักเป็นค่าใช้จ่ายในการคำนวณภาษีเงินได้ตามประมวลรัษฎากรได้ การเรียกเก็บ และการจ่ายเงิน

³⁴ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535, มาตรา 33.

³⁵ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535, มาตรา 23.

³⁶ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535, มาตรา 33 วรรคสอง.

สมทบจากบริษัท ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง³⁷ และเงินเพิ่มที่ได้รับในอัตราร้อยละสองต่อเดือนของเงินสมทบที่ไม่ได้จ่ายตามมาตรา 36 ทวิ

- (3) เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี
- (4) เงินหรือทรัพย์สินที่ได้ตามมาตรา 28 มาตรา 30 มาตรา 31 หรือมาตรา 32
- (5) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้ทูลเกล้าฯ หรือเงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้บริจาคให้
- (6) ดอกผลของเงินกองทุนในกรณีที่ได้มีการนำเงินของกองทุนไปหาประโยชน์
- (7) เงินที่ได้จากการขายทรัพย์สินที่ได้มาตามข้อ 4 และข้อ 5 ซึ่งก็คือ เงินที่ได้มาจากการยึดหรือขายทอดตลาด หรือขายทรัพย์สินที่มีผู้ทูลเกล้าฯ หรือบริจาคให้
- (8) เงินรายได้อื่นๆ เช่น เงินเพิ่ม ค่าปรับ เงินค่าธรรมเนียมต่างๆ เป็นต้น

เงินและทรัพย์สินดังกล่าวให้เป็นของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยเพื่อใช้ประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ของกองทุนโดยไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลังเป็นรายได้แผ่นดินตามมาตรา 33 วรรคท้าย

2) สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 34 กำหนดให้จัดตั้งสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยขึ้น ปัจจุบันสังกัดอยู่ในสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เพื่อดำเนินการเกี่ยวกับเงินกองทุน เช่น เก็บรวบรวม เบิกจ่าย และเก็บรักษาเงินกองทุน จัดการกองทุนให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยกำหนดโดยความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง

3.2 การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของต่างประเทศ

ประเทศญี่ปุ่นและสาธารณรัฐไต้หวันนอกจากจะเป็นประเทศที่มีความก้าวหน้าทางด้านการคมนาคมและเป็นประเทศที่อยู่ในแถบเอเชียเช่นเดียวกับไทยแล้ว กฎหมายการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของทั้งสองประเทศยังมีความคล้ายคลึงกับของไทย กล่าวคือ มีการแบ่งระบบการประกันภัยรถยนต์ออกเป็น การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจและการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ทั้งการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของทั้งสองประเทศยังมีเจตนารมณ์ในการให้ความคุ้มครองครอบคลุมความรับผิดชอบต่อชีวิตและร่างกายของผู้ประสบภัยทำนองเดียวกับของประเทศไทย โดยการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของทั้งสองประเทศยังได้นำหลักการไม่มุ่งการค้าหรือแสวงหากำไรและหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดมาใช้เช่นเดียวกันกับของประเทศไทย โดยสาระสำคัญของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของทั้งสองประเทศ มีดังนี้

3.2.1 ความเป็นมาของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศไทย³⁸

³⁷ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535, มาตรา 36.

การประกันภัยรถยนต์เกิดขึ้นในญี่ปุ่นเมื่อปี ค.ศ. 1914 ซึ่งในขณะนั้นมีรถยนต์ที่จดทะเบียนในญี่ปุ่นจำนวนทั้งสิ้นเพียง 1,066 คัน นับจากนั้นสองถึงสามทศวรรษ การจราจรทางรถยนต์ของญี่ปุ่นก้าวหน้าไปอย่างช้าๆ จนกระทั่งเมื่อเกิดสงครามโลกครั้งที่สองก็ได้มีการเติบโตอย่างมีนัยสำคัญทางด้านรถยนต์ของญี่ปุ่น โดยมีการเพิ่มขึ้นอย่างมากของจำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนเป็นจำนวนถึง 78,000,000 คัน ซึ่งถือเป็นประเทศที่มีจำนวนรถยนต์มากเป็นอันดับสองของโลก

การประกันภัยรถยนต์ในญี่ปุ่นดำเนินการภายใต้ 2 ระบบ ได้แก่ 1. การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (Compulsory Automobile Liability Insurance หรือเรียกโดยย่อว่า “CALI”) และ 2. การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ทั้งนี้การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับอยู่ภายใต้กฎหมายว่าด้วยการประกันความรับผิดทางรถยนต์ ซึ่งประกาศและมีผลใช้บังคับในปี ค.ศ. 1955 ซึ่งการประกันภัยประเภทนี้ครอบคลุมเฉพาะความรับผิดต่อชีวิตและร่างกายเท่านั้น โดยกฎหมายดังกล่าวจะจำกัดความรับผิดของผู้รับประกันภัยสำหรับกรณีถึงแก่ชีวิตและสำหรับกรณีที่ได้รับบาดเจ็บหรือพิการถาวรในแต่ละระดับไว้ ซึ่งแต่เดิมความรับผิดต่อการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตที่เกิดจากอุบัติเหตุจากการใช้รถนั้นเป็นไปตามหลักเกณฑ์ของความผิดฐานละเมิด (Tort Liability) ตามประมวลกฎหมายแพ่งของญี่ปุ่น มาตรา 709³⁹ กล่าวคือ ผู้ได้รับความเสียหายจะเรียกร้องค่าเสียหายได้ก็ต่อเมื่อสามารถพิสูจน์ได้ว่าเป็นความผิดหรือความประมาทของผู้ใช้รถ ซึ่งในหลายกรณีผู้ประสบภัยไม่มีหลักฐานพอที่จะพิสูจน์จนกระทั่งในปีค.ศ.1955 รัฐบาลญี่ปุ่นได้เล็งเห็นความสำคัญและตระหนักถึงความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินจากการใช้รถของประชาชน จึงได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ (Automobile Liability Security Law 1955) โดยในกฎหมายนี้กำหนดให้มีการประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับ คือ Compulsory Automobile Liability Insurance (CALI หรือ Ji-Bai-Seki)

ส่วนการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจจะมีผลครอบคลุมทั้งสามฝ่าย ทั้งผู้รับประกันภัย ผู้เอาประกันภัย และผู้เสียหาย (ไม่ว่าจะเป็นความรับผิดต่อชีวิตและร่างกาย หรือความรับผิดต่อทรัพย์สิน) ทั้งจากอุบัติเหตุที่ไม่มีคู่กรณี รถยนต์ที่ไม่ทำประกันภัย ความรับผิดต่อผู้โดยสาร ตลอดจนความเสียหายแก่รถยนต์ของผู้เอาประกันภัยเอง สำหรับกรณีที่ต้องรับผิดต่อชีวิตและร่างกายนั้น พระราชบัญญัติว่าด้วยการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจจะมีผลคุ้มครองต่อความเสียหายส่วนที่เกินไปจากที่ได้รับความคุ้มครองจากการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ซึ่งเบี้ยประกันภัยในส่วนของการประกันวินาศภัยในปีงบประมาณ 2004 ที่มีจำนวนทั้งสิ้น 9,125.2 พันล้านเยนนั่น เป็นเบี้ยประกันภัยรถยนต์ (ทั้งภาคบังคับและภาคสมัครใจ)

³⁸ Automobile Insurance in Japan, (May 2006).

³⁹ Civil Code,

Article 709, A person who has intentionally or negligently violated the right of another is bound to compensate any damages resulting in consequence.

จำนวนถึง 4,844.2 พันล้านเยน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 53.1 ซึ่งเป็นข้อมูลจากรายงานขององค์กรจัดระดับการประกันวินาศภัย (Non-Life Insurance Rating Organization of Japan ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกโดยย่อว่า “NLIRO”)

ที่ได้รวบรวมจากบริษัทประกันที่เป็นสมาชิก ทั้งนี้ องค์กรจัดระดับการประกันวินาศภัยเป็นองค์กรที่ประกอบการโดยไม่หวังกำไรซึ่งก่อตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายว่าด้วยองค์กรจัดระดับการประกันวินาศภัย และเริ่มก่อตั้งจากการควบรวมกันระหว่างองค์กรจัดระดับการประกันภัยบุคคลและทรัพย์สิน (Property and Casualty Insurance Rating Organization of Japan (PCIRO)) ซึ่งองค์กรจัดระดับการประกันภัยรถยนต์ (Automobile Insurance Rating Organization of Japan ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกโดยย่อว่า “AIRO”) เริ่มก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม ค.ศ. 2002

องค์กรจัดระดับการประกันวินาศภัยมีหน้าที่ในการคำนวณอัตราต้นทุนความเสียหายอ้างอิง (อัตราเบี้ยประกันภัยที่แท้จริง) เพื่อใช้กับการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ การประกันอสังหาริมทรัพย์ การประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคลและการประกันค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล ตลอดจนทำหน้าที่คำนวณอัตราเบี้ยประกันภัยมาตรฐานสำหรับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับและการประกันแผ่นดินไหว เพื่อเสนอต่อคณะกรรมการของสำนักงานตัวแทนบริการทางการเงิน (Financial Services Agency หรือเรียกโดยย่อว่า FSA) ซึ่งจะเป็นผู้ตรวจสอบให้อัตราเบี้ยประกันภัยดังกล่าวอยู่ภายใต้ 3 หลักการได้แก่ 1. ความสมเหตุสมผล 2. ความเพียงพอ และ 3. ความปราศจากอคติ แต่ทั้งนี้บริษัทรับประกันภัยที่เป็นสมาชิกไม่ถูกผูกพันที่จะต้องใช้อัตราเบี้ยประกันภัยดังกล่าว

3.2.1.1 การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ⁴⁰ (CALI)

การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่นนั้นคุ้มครองเฉพาะความรับผิดจากการบาดเจ็บทางกายและการเสียชีวิต โดยจะระบุลำดับความรับผิดไว้ ซึ่งการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเป็นการประกันความรับผิดขั้นพื้นฐานที่ผู้ครอบครองรถต้องจัดทำเพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยที่บาดเจ็บหรือเสียชีวิต โดยการประกันความรับผิดทางรถยนต์มีจุดเริ่มต้นดังนี้

1) จุดเริ่มต้นของระบบกฎหมายว่าด้วยการประกันความรับผิดทางรถยนต์

การจราจรทางรถยนต์ของญี่ปุ่นเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วในหลายปีที่ผ่านมาหลังสิ้นสุดสงครามโลกครั้งที่สอง จากจำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนในญี่ปุ่นเมื่อปี ค.ศ. 1948 เพียง 238,000 คัน ซึ่งเป็นจำนวนที่สูงกว่าจำนวนที่สูงที่สุดที่ได้ถูกบันทึกไว้ก่อนเกิดสงครามเล็กน้อยเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนเกินกว่าหนึ่งล้านคันในปี ค.ศ. 1954 และกว่าสิบล้านคันในปี ค.ศ. 1967 ซึ่งจากการเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วของจำนวนรถยนต์ดังกล่าวก่อให้เกิดปัญหาสังคมอย่างรุนแรง เนื่องจากสถิติในการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก

⁴⁰ Compulsory Automobile Liability Insurance, 2005.

โดยมีจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางรถยนต์เพิ่มขึ้นจาก 21,450 ราย ในปี ค.ศ. 1948 เป็น 78,764 รายในปี ค.ศ. 1954 คิดเป็นอัตราที่เพิ่มขึ้นถึง 367% ภายในหกปี และมีแนวโน้มเช่นนี้เรื่อยๆ ทั้งนี้ ก่อนการประกาศใช้พระราชบัญญัติประกันความรับผิดทางรถยนต์ ความรับผิดทางละเมิดที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนนจะถูกบังคับตามมาตรา 709 และบทบัญญัติอื่นในประมวลกฎหมายแพ่ง ซึ่งภายใต้บทบัญญัตินี้ผู้ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุสามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้เฉพาะกรณีที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าอุบัติเหตุดังกล่าวเกิดขึ้นจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ซึ่งโดยปกติแล้วเป็นเรื่องที่ยาก และบางครั้งเป็นไปได้เลยที่ผู้เสียหายจะสามารถพิสูจน์ในเรื่องดังกล่าวได้ ยิ่งไปกว่านั้นบ่อยครั้งที่ผู้เสียหายไม่ได้รับค่าสินไหมทดแทนเนื่องจากผู้ที่ต้องรับผิดไม่มีเงินที่จะนำมาชดเชยค่าเสียหาย ดังนั้น เพื่อเป็นการบรรเทาปัญหาให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ดังกล่าว จึงได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติประกันความรับผิดทางรถยนต์ขึ้นในปี ค.ศ. 1955 ซึ่งกฎหมายดังกล่าวมีผลใช้บังคับในเดือนกุมภาพันธ์ของปี ค.ศ.1956 และกำหนดให้ผู้ใช้รถทุกคนต้องรับผิดชอบอย่างเคร่งครัดต่ออุบัติเหตุทางรถยนต์ที่ทำให้บุคคลที่สามถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ ทั้งนี้ กฎหมายดังกล่าวยังกำหนดเป็นพันธะหน้าที่ให้ผู้ใช้รถทุกคนต้องตกอยู่ภายใต้ระบบการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเพื่อเป็นหลักประกันในการชดเชยค่าสินไหมทดแทน โดยกำหนดช้อยกเว้นความรับผิดไว้น้อยมาก

ในระยะแรกของการบังคับใช้พระราชบัญญัติประกันความรับผิดทางรถยนต์ดังกล่าว จำนวนเงินเอาประกันที่กฎหมายกำหนดไว้ในขณะนั้นถือเป็นจำนวนที่ไม่มากนักเมื่อเทียบกับมาตรฐานที่กำหนดไว้ในปัจจุบัน กล่าวคือ กำหนดไว้ในจำนวนเพียง 300,000 เยน⁴¹ สำหรับกรณีเสียชีวิต 100,000 เยน สำหรับกรณีบาดเจ็บสาหัส และ 30,000 เยนสำหรับกรณีบาดเจ็บเล็กน้อย ซึ่งจากผลของการแก้ไขกฎหมายหลายครั้งจนในปัจจุบันข้อจำกัดความรับผิดสูงสุดของผู้รับประกันภัยอยู่ที่ 30,000,000 เยนสำหรับกรณีเสียชีวิต และ 40,000,000 เยนสำหรับกรณีพิการถาวรในแต่ละระดับ

2) ความรับผิดภายใต้กฎหมายว่าด้วยการประกันความรับผิดทางรถยนต์

พระราชบัญญัติว่าด้วยการประกันความรับผิดทางรถยนต์ฯ มาตรา 3 กำหนดไว้ว่า ผู้ใดนำรถยนต์มาใช้เพื่อประโยชน์ของตนจะต้องรับผิดในความเสียหายจากการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บของบุคคลอื่นซึ่งเกิดขึ้นจากการใช้รถยนต์นั้น เว้นแต่จะสามารถพิสูจน์ได้ครบสามประการ ดังต่อไปนี้

- (1) ผู้นั้นและผู้ขับรถไม่สามารถใช้ความระมัดระวังได้ในภาวะวิสัยเช่นนั้น และ
- (2) ความเสียหายเกิดขึ้นจากความจงใจหรือความประมาทเลินเล่อของผู้เสียหายหรือบุคคลอื่นนอกจากผู้ขับรถ และ

⁴¹ http://www.bot.or.th/BOTHomepage/databank/FinMarkets/ExchangeRate/exchange_t.asp.

อัตราแลกเปลี่ยนเงินของประเทศญี่ปุ่น 100 เยน อัตราซื้อถั่วเหลือง (ตัวเงิน 29.1046 บาท, ทางโทรเลข 29.1929 บาท) อัตราขายถั่วเหลือง 29.6421 บาท ณ วันที่ 1 พฤศจิกายน 2550.

(3) รถยนต์นั้นต้องไม่ชำรุดบกพร่องหรือถูกนำมาใช้ผิดหน้าที่

จากบทบัญญัติดังกล่าว แสดงให้เห็นว่าผู้ใช้รถยนต์เพื่อประโยชน์ของตน ซึ่งจะต้องรับผิดชอบตามที่กฎหมายกำหนดไว้ นั้นรวมถึงผู้ที่มีอำนาจในการควบคุมรถและได้รับประโยชน์จากการนั้นด้วย โดยไม่คำนึงว่าผู้ใช้นั้นจะเป็นเจ้าของรถ คนขับรถ หรือผู้ครอบครองรถในลักษณะอื่นๆ ในขณะที่เกิดอุบัติเหตุหรือไม่ ก่อนการประกาศใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยการประกันความรับผิดทางรถยนต์ ผู้ที่ต้องรับผิดชอบใน ความเสียหายจะจำกัดเฉพาะกรณีละเมิดสิทธิของบุคคลอื่นโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อเท่านั้น⁴² ทั้งนี้ แม้ ความเสียหายจะเกิดขึ้นจากการกระทำของลูกจ้าง นายจ้างก็ต้องร่วมรับผิดชอบกับลูกจ้างในผลแห่งละเมิดจาก การกระทำในทางกรที่จ้างด้วย⁴³ นอกจากนี้ บทบัญญัติดังกล่าวยังเป็นการโอนภาระการพิสูจน์จากเดิมที่ ผู้เสียหายต้องเป็นผู้พิสูจน์เป็นให้ผู้ที่ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเป็นผู้มีภาระการพิสูจน์แทน ซึ่งการกำหนด ภาระการพิสูจน์ไว้เช่นนี้แสดงว่ากฎหมายสันนิษฐานให้ผู้ที่ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนจะต้องรับผิดไว้ก่อน เพราะการพิสูจน์เงื่อนไขทั้งสามประการข้างต้นมิใช่เรื่องง่าย ทั้งนี้ หลักความรับผิดดังกล่าวถือได้ว่า ใกล้เคียงกับหลักความรับผิดโดยไม่มี ความผิด ซึ่งจะเป็นการแก้ไขปัญหาค่าสินไหมทดแทนแก่ ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ได้

3) โครงสร้างของการประกันภัยความรับผิดทางรถยนต์ภาคบังคับของญี่ปุ่น (CALI)

การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของญี่ปุ่นกำหนดให้รถทุกคันต้องจัดให้มีการ ประกันภัยความรับผิดทางรถยนต์ เพื่อคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ โดยกำหนด หน้าที่ในการทำประกันภัย และหน้าที่ของผู้รับประกันภัยตลอดจนความรับผิดของผู้รับประกันภัยไว้ ดังต่อไปนี้

(1) หน้าที่ในการทำประกันภัยความรับผิดทางรถยนต์

ภายใต้ระบบการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ รถยนต์คันใดที่ไม่ได้จัดให้มีการ ประกันภัยความรับผิดทางรถยนต์ตามกฎหมายจะถูกห้ามมิให้นำรถยนต์ออกมาใช้งาน⁴⁴ ซึ่งรถจักรยานยนต์ รวมอยู่ในความหมายของรถที่จะต้องทำประกันภัยในระบบการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับนี้ด้วย แต่โดยที่ รถจักรยานยนต์ได้รับการยกเว้นให้ไม่ต้องทำการตรวจสภาพรถประจำปี กฎหมายจึงกำหนดให้ รถจักรยานยนต์จะต้องติดสติ๊กเกอร์ที่ผู้รับประกันภัยออกให้ เพื่อเป็นการรับรองว่ารถจักรยานยนต์คันนั้นได้ ทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับแล้ว พร้อมกับกำหนดวันหมดอายุไว้ด้วย ทั้งนี้ก็เพื่อจะสามารถสังเกตเห็น รถจักรยานยนต์ที่มีได้ทำประกันได้โดยง่ายและสะดวกแก่การสกัดกั้นออกจากถนนสาธารณะ

⁴² ประมวลกฎหมายแพ่ง, มาตรา 709.

⁴³ ประมวลกฎหมายแพ่ง, มาตรา 715.

⁴⁴ Compulsory Automobile Liability Insurance, Article 5.

วัตถุประสงค์ของกฎหมายดังกล่าวเพื่อคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ด้วยการบังคับให้ผู้กระทำความผิดจะต้องจัดให้มีทุนประกันในการชดเชยค่าเสียหาย ดังนั้นรถยนต์ทุกคัน เว้นแต่รถที่ใช้โดยกองกำลังป้องกันตนเองของญี่ปุ่น รถที่ใช้โดยทหารของสหรัฐอเมริกาหรือขององค์การสหประชาชาติ หรือรถที่ใช้เฉพาะในถนนที่เปิดสู่ทางสาธารณะ⁴⁵ จึงถูกบังคับให้ต้องทำประกันในระบบการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับหรือในระบบสหกรณ์การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษคุมประพฤติไม่เกิน 1 ปี หรือปรับไม่เกิน 5,000,000 เยน⁴⁶

เจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองจะออกใบรับประกันการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับให้ทั้งเมื่อจดทะเบียนรถครั้งแรกและเมื่อต้องตรวจสอบสภาพรถประจำปีหลังจดทะเบียนแล้ว (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่าการตรวจสอบสภาพรถ โดยความแตกต่างของการตรวจสอบสภาพรถขึ้นอยู่กับประเภทของรถยนต์ ตัวอย่างเช่น ในกรณีของรถโดยสารส่วนบุคคลจะต้องจัดให้มีการตรวจสอบสภาพรถครั้งแรกภายในสามปีนับแต่วันจดทะเบียนและต้องตรวจสอบสภาพประจำปีทุกๆ สองปีหลังจากนั้น หากผู้ใดไม่จัดให้รถมีใบรับประกันการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับดังกล่าวก็จะไม่ได้รับอนุญาตให้จดทะเบียนและตรวจสอบสภาพรถและรถคันดังกล่าวจะถูกห้ามมิให้นำออกใช้งานด้วย) ทั้งนี้ ใบรับประกันจะต้องมีอายุคุ้มครองอยู่ตลอดจนกว่าจะถึงกำหนดตรวจสอบสภาพรถครั้งต่อไป⁴⁷ ซึ่งระบบนี้ถือว่าเป็นวิธีการที่ทำให้มั่นใจได้ว่าจะสามารถสกัดกั้นรถที่ไม่ได้ทำประกันภัยออกจากถนนสาธารณะได้ทั้งหมดและทำให้มั่นใจได้ว่ารถทุกคันซึ่งมีหน้าที่ที่จะต้องตรวจสอบสภาพรถเป็นประจำจะต้องทำประกันภัยในระบบการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับหรือในระบบสหกรณ์การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

(2) หน้าที่ของผู้รับประกันภัย

โดยทั่วไป ผู้รับประกันภัยจะมีดุลพินิจในการตัดสินใจรับหรือไม่รับคำขอทำสัญญาประกันภัยได้ตามความพึงพอใจ แต่ในระบบของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับแล้ว เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของระบบการประกันภัยภาคบังคับที่ต้องการทำให้มั่นใจว่ารถทุกคันต้องทำประกันภัยภาคบังคับ นอกจากกฎหมายจะกำหนดบังคับให้เจ้าของรถจะต้องไปทำประกันแล้ว จำเป็นจะต้องกำหนดห้ามมิให้ผู้รับประกันภัยซึ่งเป็นคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งบอกปิดไม่รับทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับด้วย ด้วยเหตุนี้ผู้รับประกันจึงถูกห้ามมิให้ปฏิเสธคำขอทำสัญญาประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ เว้นแต่จะมีเหตุอันสมควรตามที่กฎหมายกำหนด เช่น ผู้เอาประกันภัยไม่จ่ายเบี้ยประกัน หรือฝ่าฝืนหน้าที่ในการเปิดเผยข้อมูล⁴⁸ ทั้งนี้

⁴⁵ Compulsory Automobile Liability Insurance, Article 10. Enforcement Order, Article 1.

⁴⁶ Compulsory Automobile Liability Insurance, Article 86.

⁴⁷ Compulsory Automobile Liability Insurance, Article 9.

⁴⁸ Compulsory Automobile Liability Insurance, Article 24. Enforcement Order, Article 11.

คู่สัญญาประกันภัยความรับผิดชอบทางรถยนต์ภาคบังคับทั้งสองฝ่ายจะไม่สามารถยกเลิกหรือบอกเลิกสัญญาได้ ยกเว้นเฉพาะบางกรณีเท่านั้น⁴⁹ กล่าวคือ สัญญาอาจถูกบอกเลิกได้เฉพาะกรณีดังต่อไปนี้

ก. กรณีที่ไม่ใช้บังคับพระราชบัญญัติว่าด้วยการประกันความรับผิดชอบทางรถยนต์แก่ รถที่ทำการกันได้

ข. ผู้ถือกรมธรรม์ฝ่าฝืนหน้าที่ในการเปิดเผยข้อเท็จจริง

ค. รถที่จะทำการกันนั้นได้รับความคุ้มครองตามสัญญาประกันภัยรถยนต์ภาค บังคับอีกฉบับหนึ่งอยู่แล้ว

(3) ผู้รับประกันภัย

บริษัทรับประกันภัยที่สามารถรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับจะต้องเป็นบริษัทซึ่ง ได้รับอนุญาตจากสำนักงานตัวแทนบริการทางการเงินตามกฎหมายว่าด้วยธุรกิจประกันภัย⁵⁰ ทั้งนี้ ณ วันที่ 1 เมษายน ค.ศ. 2006 มีบริษัทรับประกันภัยภายในประเทศญี่ปุ่นที่ได้รับใบอนุญาตจำนวน 21 บริษัท และบริษัทรับประกันภัยต่างประเทศที่ได้รับใบอนุญาตจำนวน 7 บริษัท นอกจากนี้ ผลจากการแก้ไข กฎหมายเมื่อปี ค.ศ. 1966 ได้อนุญาตให้สหกรณ์การเกษตรหรือสหพันธ์การเกษตรซึ่งก่อตั้งขึ้นตามกฎหมาย ว่าด้วยการรวมกลุ่มทางการเกษตรสามารถประกอบธุรกิจประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับได้ และเมื่อมีการ แก้ไขอีกครั้งเมื่อปี ค.ศ. 1955 ก็ได้อนุญาตให้สหกรณ์ผู้บริโภครถหรือสหพันธ์ผู้บริโภครถซึ่งก่อตั้งขึ้นบนพื้นฐาน ของกฎหมายว่าด้วยการรวมกลุ่มอาชีพของผู้บริโภค โดยการประกอบธุรกรรมโดยองค์กรต่างๆ ข้างต้นจะ เหมือนกับบริษัทรับประกันภัย แต่การประกันภัยในระบบนี้จะเรียกว่า “สหกรณ์การประกันภัยรถยนต์ภาค บังคับ” (Compulsory Automobile Liability Mutual Aid หรือเรียกโดยย่อว่า CALMA)

(4) ผู้เอาประกัน

ภายใต้ระบบการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ผู้เอาประกันภัย ได้แก่ เจ้าของหรือ คนขับรถ⁵¹ ทั้งนี้ เจ้าของ หมายความว่า บุคคลซึ่งมีกรรมสิทธิ์ในรถหรือบุคคลซึ่งมีสิทธิอื่นๆ ที่ทำให้ สามารถใช้และเดินรถเพื่อประโยชน์ของตน⁵² ดังนั้น บุคคลซึ่งใช้รถโดยมิได้รับอนุญาตจากผู้มีสิทธิใช้รถ (เช่น โจร) นั้นย่อมไม่อยู่ในความหมายของคำว่า “เจ้าของ” และไม่ได้รับความคุ้มครองจากกรมธรรม์ ประกันภัย⁵³

⁴⁹ Compulsory Automobile Liability Insurance, Article 20-22.

⁵⁰ Compulsory Automobile Liability Insurance, Article 6.

⁵¹ Compulsory Automobile Liability Insurance, Article 11.

⁵² Compulsory Automobile Liability Insurance, Article 2. (Paragraph 3)

⁵³ Arthur Taylor Von Mehren. (1963). **The treatment of Motorvehicle Accidents : The Impact of**

“คนขับรถ” หมายความว่า บุคคลซึ่งขับหรือมีส่วนช่วยเหลือในการขับรถเพื่อประโยชน์ของตนหรือบุคคลอื่น แต่ไม่ใช่เจ้าของรถ⁵⁴ ทั้งนี้ มาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการประกันความรับผิดทางรถยนต์ฯ ได้กำหนดว่า บุคคลซึ่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายต้องเป็นเจ้าของรถ อย่างไรก็ตาม มาตรา 11 ให้ถือรวมคนขับรถเป็นผู้เอาประกันด้วยเมื่อเจ้าของรถต้องรับผิดชอบตามตรา 3 ซึ่งเมื่อได้กำหนดให้คนขับรถมีฐานะเสมือนเป็นผู้เอาประกันแล้ว คนขับรถยนต์ย่อมจะได้รับความคุ้มครองจากการเข้ารับช่วงสิทธิจากเจ้าของรถซึ่งได้จ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้เสียหายไปแล้ว หรือจากการเข้ารับช่วงสิทธิของบริษัทรับประกันภัยจากเจ้าของ (ตัวอย่างเช่น ในกรณีที่เป็นคนขับรถของบริษัท เป็นต้น)

(5) ความรับผิดของผู้รับประกันภัย

ก. ขอบเขตความรับผิด

ตามเงื่อนไขในกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับจะให้ความคุ้มครองสำหรับการใช้รถที่เอาประกันภายในดินแดนของประเทศญี่ปุ่น รวมทั้งรถจดทะเบียนในญี่ปุ่นที่อยู่นอกประเทศญี่ปุ่นด้วย (ข้อ 1 ของเงื่อนไขในกรมธรรม์ ดังนั้น สัญชาติหรือภูมิลำเนาของผู้เอาประกัน หรือผู้ได้รับความเสียหายย่อมไม่มีผลต่อความคุ้มครอง)

ข. ข้อจำกัดความรับผิดของผู้รับประกันภัย

ในระบบการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ข้อจำกัดความรับผิดของผู้รับประกันภัยจะปรากฏอยู่ในคำบังคับ (Enforcement Order) ซึ่งมีทั้งกรณีเสียชีวิต พิกัดถาวร หรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกายอื่นๆ ในกรณีที่การเสียชีวิตหรือพิการถาวรเป็นผลมาจากการได้รับบาดเจ็บทางร่างกายจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากการได้รับบาดเจ็บทางร่างกายก่อนเสียชีวิตหรือพิการถาวรเป็นอีกส่วนหนึ่งต่างหากจากค่าสินไหมทดแทนสำหรับการสูญเสียชีวิตหรือพิการถาวรด้วย ทั้งนี้ ความเสียหายที่ต้องชดใช้ภายใต้ระบบการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับจะขึ้นอยู่กับข้อจำกัดความรับผิดของผู้รับประกันภัยในแต่ละลำดับ โดยข้อจำกัดความรับผิดของผู้รับประกันภัยจะใช้กับผู้เสียหายแต่ละคนโดยไม่จำกัดจำนวนครั้งและค่าใช้จ่ายใดๆ ที่เกิดขึ้นจากการเรียกร้องให้ชดใช้ความเสียหายไม่อาจมีผลเป็นการลดข้อจำกัดความรับผิดของผู้รับประกันภัยโดยอัตโนมัติ และโดยที่การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับถูกก่อตั้งขึ้นมาโดยกฎหมายที่มีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองผู้ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุทางรถ ดังนั้นข้อจำกัดความรับผิดของผู้รับประกันภัยนั้น โดยสภาพจึงเป็นจำนวนค่าสินไหมทดแทนเบื้องต้นหรือเป็นจำนวนความรับผิดทางการเงินขั้นต่ำที่ผู้กระทำความผิดจะต้องทำประกันไว้ดังต่อไปนี้

กรณีเสียชีวิต 30,000,000 เยน

กรณีพิการถาวร

(1)กรณีพิการถาวรและต้องมีพยาบาลดูแลตลอดเวลาหรือตามกำหนดเวลา

⁵⁴ Compulsory Automobile Liability Insurance, Article 2. (Paragraph 4)

ระดับ 1	40,000,000	เยน (ตลอดเวลา)
ระดับ 2	30,000,000	เยน (ตามกำหนดเวลา)
(2) พิจารณาร (นอกจากกรณีข้างต้น)		
ระดับ 1	30,000,000	เยน
ระดับ 2	25,900,000	เยน
ระดับ 3	22,190,000	เยน
ระดับ 4	18,890,000	เยน
ระดับ 5	15,740,000	เยน
ระดับ 6	12,960,000	เยน
ระดับ 7	10,510,000	เยน
ระดับ 8	8,190,000	เยน
ระดับ 9	6,160,000	เยน
ระดับ 10	4,610,000	เยน
ระดับ 11	3,310,000	เยน
ระดับ 12	2,240,000	เยน
ระดับ 13	1,390,000	เยน
ระดับ 14	750,000	เยน
กรณีบาดเจ็บอื่น	1,200,000	เยน

(6) ข้อยกเว้นความคุ้มครอง

ในระบบการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ บริษัทรับประกันภัยได้รับอนุญาตให้ไม่ต้องชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากความจงใจของผู้ถือกรมธรรม์หรือผู้เอาประกันเอง⁵⁵ แม้ผู้รับประกันภัยจะไม่ต้องชดใช้ความเสียหายดังกล่าว แต่ผู้ได้รับความเสียหายก็ยังได้รับความคุ้มครอง โดยผู้เสียหายมีสิทธิที่จะเรียกร้องค่าเสียหายในจำนวนที่ไม่ได้รับความคุ้มครองนั้นได้โดยตรงจากบริษัทรับประกันภัย และเมื่อผู้เสียหายได้รับค่าเสียหายดังกล่าวจากบริษัทรับประกันภัยแล้ว บริษัทรับประกันภัยก็จะสามารถเรียกร้องให้รัฐชดเชยจำนวนค่าเสียหายที่บริษัทจ่ายให้แก่ผู้เสียหายดังกล่าวได้ตามโครงการเงินทดแทนของรัฐบาล⁵⁶ ในทางกลับกัน รัฐก็อาจรับช่วงสิทธิจากผู้เสียหายไปเรียกร้องจากผู้ที่ต้องรับผิดชอบใน

⁵⁵ Compulsory Automobile Liability Insurance, Article 14.

⁵⁶ Compulsory Automobile Liability Insurance, Article 16. Article 72. (Paragraph 2)

ความเสียหายตัวจริงได้ (ผู้ถือกรรมกรรมหรือผู้เอาประกัน) ตามจำนวนค่าเสียหายที่จ่ายให้กับบริษัทรับประกันภัยไป⁵⁷

(7) การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

ก. การจ่ายเงินประกัน

ตามกฎหมายว่าด้วยการประกันความรับผิดทางรถยนต์ เมื่อผู้เอาประกันได้ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้เสียหายไปแล้ว ผู้เอาประกันจึงจะมีสิทธิเรียกร้องต่อบริษัทรับประกันภัยสำหรับค่าเสียหายตามความเป็นจริงที่ได้ชดใช้ให้แก่ผู้เสียหายไปแล้วได้⁵⁸ เนื่องจากหากยอมให้ผู้เอาประกันภัยสามารถเรียกร้องจากบริษัทรับประกันภัยได้ก่อนที่จะจ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้เสียหายแล้วอาจเกิดปัญหาที่ผู้เอาประกันภัยเก็บเงินนั้นไว้เป็นประโยชน์ส่วนตัวโดยไม่ยอมจ่ายให้แก่ผู้เสียหาย

ข. การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนต่อบริษัทรับประกันภัยโดยตรง

ในกรณีที่เจ้าของรถต้องรับผิดชอบในความเสียหายตามมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการประกันความรับผิดทางรถยนต์ ผู้เสียหายมีสิทธิที่จะเรียกร้องค่าเสียหายจากบริษัทรับประกันภัยซึ่งรับประกันรถที่เป็นเหตุให้เกิดความเสียหายได้โดยตรง แต่ไม่เกินจำนวนที่กำหนดไว้ในข้อจำกัดความรับผิดของผู้รับประกันภัย⁵⁹

ค. การจ่ายเงินล่วงหน้า

ผู้เสียหายมีสิทธิร้องขอต่อบริษัทรับประกันภัยให้จ่ายเงินล่วงหน้า ก่อนที่ค่าเสียหายจะได้กำหนดจำนวนแน่นอนก็ได้⁶⁰ เนื่องจากบ่อยครั้งที่การกำหนดจำนวนค่าเสียหายต้องใช้เวลาาน ระบบการจ่ายเงินล่วงหน้าจึงมีขึ้นเพื่อเป็นมาตรการบรรเทาภาระทางการเงินให้แก่ผู้เสียหาย ซึ่งกฎหมายกำหนดจำนวนเงินไว้ที่ระหว่าง 50,000 เยน ถึง 2,900,000 เยน ขึ้นอยู่กับระดับของอาการบาดเจ็บ⁶¹ (ข้อสังเกต ยังมีระบบการจ่ายเงินล่วงหน้าอีกประเภทหนึ่งซึ่งเกิดขึ้นจากการให้บริการโดยบริษัทผู้รับประกันภัยเอง โดยผู้เสียหายสามารถเรียกร้องให้บริษัทรับประกันภัยจ่ายเงินล่วงหน้าเมื่อใดก็ตามที่จำนวนค่าเสียหายเป็นจำนวนถึง 100,000 เยน หรือสูงกว่า)

(8) อัตราเบี้ยประกันภัย

ก. บทบาทขององค์การจัดระดับการประกันวินาศภัย

⁵⁷ Compulsory Automobile Liability Insurance, Article 76.

⁵⁸ Compulsory Automobile Liability Insurance, Article 15.

⁵⁹ Compulsory Automobile Liability Insurance, Article 16. (Paragraph 3)

⁶⁰ Compulsory Automobile Liability Insurance, Article 17.

⁶¹ Enforcement Order, Article 5.

อัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับที่คำนวณออกมาโดยองค์การจัดระดับการประกันวินาศภัยเรียกว่า อัตรามาตรฐาน จะถูกเสนอต่อคณะกรรมการของสำนักงานตัวแทนบริการทางการเงิน ซึ่งสำนักงานตัวแทนบริการทางการเงินจะต้องพิจารณาอนุมัติภายในเก้าสิบวันนับแต่ที่สำนักงานตัวแทนบริการทางการเงินได้รับจากองค์การจัดระดับการประกันวินาศภัย (ระยะเวลานี้อาจเปลี่ยนแปลงได้ตามดุลพินิจของสำนักงานตัวแทนบริการทางการเงิน) ในการเสนออัตรามาตรฐานดังกล่าว องค์การจัดระดับการประกันวินาศภัยจะต้องทำการประกาศให้สาธารณชนทราบในราชกิจจานุเบกษาหรือในหนังสือพิมพ์รายวันที่แพร่หลาย สำนักงานตัวแทนบริการทางการเงินจะต้องปรึกษาหารือคณะกรรมการการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ⁶² และต้องได้รับความยินยอมจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน และการขนส่ง⁶³ หลังจากนั้นสมาชิกขององค์การจัดระดับการประกันวินาศภัยจึงจะสามารถใช้อัตราเบี้ยประกันภัยดังกล่าวได้

ข. การจัดลำดับความเสี่ยง

การจัดประเภทของรถยนต์เพื่อใช้ในการคำนวณอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับจะพิจารณาจากชนิดรถ ขนาด และลักษณะการใช้งาน ส่วนระบบของการให้รางวัลเป็นส่วนลดเบี้ยประกันภัยนั้นจะไม่นำมาใช้กับอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

ค. กฎการไร้ซึ่งผลขาดทุนและกำไร (No-loss No-profit)

มาตรา 28 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการประกันความรับผิดชอบรถยนต์ฯ ได้วางหลักเรื่องการไร้ซึ่งผลขาดทุนและกำไร (No-loss No-profit) โดยกำหนดให้อัตราเบี้ยประกันภัยควรเป็นจำนวนที่ต่ำที่สุดที่ครอบคลุมต้นทุนค่าใช้จ่ายในการประกันภัยที่เกิดขึ้นจริง แต่ต้องไม่ทำให้เกิดกำไรแก่ผู้รับประกันภัยจากการดำเนินการรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับและเนื่องจากการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับอยู่บนหลักการของการไร้ซึ่งผลขาดทุนและกำไรดังกล่าว เงินส่วนเกินที่ได้จากการประกันภัยภาคบังคับหรือรายได้ที่ได้รับจากการประกอบการรับประกันภัยภาคบังคับจะต้องกันไว้เป็นอีกส่วนหนึ่งและห้ามสะสม ทั้งนี้ จำนวนส่วนเกินหรือรายได้ดังกล่าวจะถูกนำมาใช้ประโยชน์ได้เฉพาะเพื่อการพัฒนาความสมดุลของการประกันภัย หรือเพื่อวัตถุประสงค์พิเศษอื่นๆ เช่น การพัฒนามาตรการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร การคุ้มครองชีวิตของผู้ประสบอุบัติเหตุ การพัฒนาการให้บริการทางการแพทย์ฉุกเฉินและอื่นๆ นอกจากนี้หากเกิดการขาดทุนหรือกำไรจากการประกอบการรับประกันภัยภาคบังคับขึ้นก็จะมีผลให้ต้องมีการปรับแก้ไขอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในอนาคต

(9) เงินกองทุน (Mutual Pool)

⁶² Compulsory Automobile Liability Insurance, Article 33.

⁶³ Compulsory Automobile Liability Insurance, Article 28. (Paragraph 2)

ระบบเงินกองทุนถูกก่อตั้งขึ้นโดยบรรดาผู้รับประกันภัยภาคบังคับทั้งในระบบการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับและระบบสหกรณ์การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ เพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองผู้รับประกันภัยจากการล้มละลาย ซึ่งสืบเนื่องมาจากการที่กฎหมายกำหนดให้ผู้รับประกันภัยต้องรับทำสัญญาประกันความรับผิดทางรถยนต์ภาคบังคับทุกรายโดยไม่คำนึงถึงระดับความเสี่ยงภัย ภายใต้ระบบเงินกองทุนนี้เบี้ยประกันภัยทั้งหมดที่ผู้รับประกันภัยภาคบังคับทั้งในระบบการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับและระบบสหกรณ์การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับได้รับ หลังหักค่าใช้จ่ายต่างๆ ในการดำเนินธุรกิจแล้วจะถูกนำมารวมไว้เป็นเงินกองกลางและกระจายให้ผู้รับประกันภัยแต่ละราย อย่างไรก็ตาม ในช่วงระยะเวลาสิบปี ที่สหกรณ์การเกษตรได้รับอนุญาตให้สามารถรับประกันภัยภาคบังคับได้ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม ค.ศ. 1996 นั้น สหกรณ์การเกษตรได้รับอนุญาตให้ไม่ต้องนำเบี้ยประกันภัยเข้ามาสมทบกับเงินกองทุนได้ แต่ก็เพียงมาตรการชั่วคราวเท่านั้น

(10) การจัดการข้อเรียกร้อง

โดยปกติแล้ว ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นบริษัทรับประกันภัยจะทำการตรวจสอบรายละเอียดทั้งหมดเกี่ยวกับการเรียกร้องค่าเสียหาย ซึ่งรวมถึงใบแจ้งหนี้อุบัติเหตุ การยืนยันสัญญาประกันภัย การสอบสวนเหตุการณ์ ขอบเขตความเสียหายและจำนวนค่าใช้จ่ายที่เรียกร้องได้ อย่างไรก็ตาม ด้วยคุณสมบัติของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับที่เป็นระบบการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเบื้องต้นเพื่อบรรเทาความเสียหายให้กับผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน ในการจัดการข้อเรียกร้องจึงต้องกำหนดระดับความยุติธรรมขั้นสูง วัตถุประสงค์และรูปแบบของการเรียกร้องไว้ด้วย และตามข้อกำหนดดังกล่าว กระบวนการสำคัญในการจัดการข้อเรียกร้องซึ่งรวมถึงการประเมินความถูกต้องแท้จริงของข้อเรียกร้องและการกำหนดความเสียหาย ได้กำหนดให้สำนักงานตรวจสอบข้อเรียกร้องขององค์การจตุระดับการประกันวินาศภัยเป็นผู้ดำเนินการ ซึ่งผลการตรวจสอบที่ได้จากการดำเนินการขององค์การจตุระดับการประกันวินาศภัยดังกล่าวจะถูกส่งให้กับบริษัทรับประกันภัยที่เกี่ยวข้องต่อไป

4) การกำหนดจำนวนค่าเสียหายที่เรียกร้องได้หรือค่าสินไหมทดแทน

ภายใต้ระบบการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ จำนวนความเสียหายของผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนนจะถูกกำหนดโดยวิธีการมาตรฐานตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน และการขนส่งกำหนด มาตรฐานดังกล่าวจะกำหนดรูปแบบและวิธีการคำนวณจำนวนค่าเสียหายไว้อย่างตายตัวเพื่อให้สามารถจัดการกับข้อเรียกร้องที่มีจำนวนมากกว่า 1,300,000 เรื่องต่อปีได้อย่างรวดเร็วและเป็นธรรม รายการของความเสียหายปรากฏตามมาตรฐานดังที่ระบุต่อไปนี้ (ทั้งนี้ จำนวนค่าเสียหายในแต่ละกรณีซึ่งแสดงไว้ในมาตรฐานดังต่อไปนี้ อาจเปลี่ยนแปลงได้ขึ้นอยู่กับระดับเงินเดือน คุณค่า และเงินชดเชย)

(1) กรณีได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย

ก. จ่ายตามจริง

ก) ค่ารักษาพยาบาล (ค่าตรวจ ค่าธรรมเนียมโรงพยาบาล ค่าธรรมเนียมผู้ป่วย นอก ค่าจ้างนางพยาบาล หรือค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด)

ข) ค่าใช้จ่ายอื่น

ข. ค่าขาดการงาน

ค. ค่าชดเชยความเจ็บปวดทุกข์ทรมาน

(2) กรณีพิการถาวร

ก. ค่าขาดรายได้

ข. ค่าชดเชยความเจ็บปวดทุกข์ทรมานและอื่นๆ

(3) กรณีเสียชีวิต

ก. ค่าทำศพ

ข. ค่าขาดรายได้

ค. ค่าชดเชยความเจ็บปวดทุกข์ทรมานในระหว่างที่ผู้เสียหายยังไม่เสียชีวิต

(4) กรณีที่ได้รับบาดเจ็บทางร่างกายก่อนเสียชีวิต (หรือพิการถาวร)

จ่ายตามความเสียหายจริง โดยค่าขาดการงานและค่าชดเชยความเจ็บปวดทุกข์ทรมานให้รวมอยู่ในความเสียหายประเภทนี้ด้วยและให้นำมาตรฐานที่ใช้บังคับในกรณีที่ได้รับบาดเจ็บทางร่างกายตาม (1) มาใช้บังคับกับกรณีนี้ด้วย ทั้งนี้เพื่อเป็นการส่งเสริมหลักการในการคุ้มครองผู้เสียหาย การกำหนดจำนวนค่าสินไหมทดแทนจึงต้องกระทำด้วยความระมัดระวัง โดยเฉพาะในกรณีที่ผู้เสียหายโต้แย้งว่าการกำหนดจำนวนค่าสินไหมทดแทนเป็นไปอย่างประมาทเลินเล่อหรือในกรณีที่ความเสียหายถูกกำหนดให้อยู่ในระดับพิการถาวร โดยข้อพิพาทนี้จะต้องนำเข้าสู่การพิจารณาโดยผู้เชี่ยวชาญ เช่น นักกฎหมาย แพทย์ หรืออื่นๆ ในการวินิจฉัยการจัดระดับการประกันวินาศภัยได้ก่อตั้งคณะกรรมการขึ้นคณะหนึ่ง ได้แก่ คณะกรรมการกำหนดสิทธิเรียกร้องสำหรับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับและสหกรณ์การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ซึ่งประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญซึ่งเป็นบุคคลภายนอก เพื่อทำหน้าที่ในการพิจารณา กำหนดค่าสินไหมทดแทนสำหรับกรณีที่ต้องการความช่วยเหลือในระดับสูงหรือกรณีที่มีข้อพิพาท

(1) การลดจำนวนค่าสินไหมทดแทน

แม้การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับออกแบบขึ้นมาเพื่อบรรเทาความเสียหายของผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน แต่อย่างไรก็ตามผู้ประสบอุบัติเหตุอาจไม่ได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเต็มจำนวนที่ประเมินไว้เสมอไป ในทางตรงกันข้ามจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ชดใช้จะถูกลดลงไปในกรณีดังต่อไปนี้

ก. การลดค่าสินไหมทดแทนอันเนื่องมาจากผู้เสียหายมีส่วนกระทำให้เกิดความเสียหายขึ้น

ในคดีละเมิดต่างๆ ไป หลักของการเปรียบเทียบความประมาทเลินเล่อจะถูกนำมาบังคับใช้ แต่สำหรับการประกันภัยความรับผิดชอบภาคบังคับ จำนวนค่าสินไหมทดแทนที่จะชดใช้นั้นไม่ได้ลดลงเพียงเพราะพบว่าผู้เสียหายมีส่วนกระทำให้เกิดความเสียหายขึ้นเท่านั้น แต่จะต้องมีส่วนในการกระทำให้เกิดความเสียหายขึ้นในสัดส่วนร้อยละเจ็ดสิบหรือมากกว่าของอุบัติเหตุครั้งนั้น โดยในกรณีเสียชีวิตหรือพิการถาวรจะจำกัดส่วนลดอยู่ที่ร้อยละยี่สิบ ร้อยละสามสิบ หรือร้อยละห้าสิบขึ้นอยู่กับระดับความประมาทเลินเล่อของผู้เสียหาย แต่ในกรณีที่ได้รับบาดเจ็บทางร่างกายจะลดค่าสินไหมทดแทนได้เพียงร้อยละยี่สิบเท่านั้น

ข. การลดค่าสินไหมทดแทนอันเนื่องมาจากความไม่แน่นอนในความพร้อมอยู่ของเหตุความสัมพัทธ์ที่ใกล้ชิด

ในบางกรณีเป็นการยากที่จะพิสูจน์ความพร้อมอยู่ของความสัมพัทธ์ที่ใกล้ชิดระหว่างการกระทำโดยประมาทเลินเล่อและการจงใจสร้างความเสียหาย อย่างไรก็ตามจากมุมมองของการประกันภัยความรับผิดชอบภาคบังคับซึ่งออกแบบมาเพื่อบรรเทาความเสียหายให้แก่ผู้ประสบอุบัติเหตุแล้ว หากเป็นกรณีที่ผู้เสียหายยังไม่อาจได้รับชดเชยค่าเสียหายอันเนื่องมาจากความไม่แน่นอนในความพร้อมอยู่ของเหตุความสัมพัทธ์ที่ใกล้ชิดแล้ว ให้ผู้รับประกันภัยจ่ายให้แก่ผู้เสียหายในอัตราร้อยละห้าสิบกรณีถึงแก่ความตายหรือพิการถาวร

(2) การปรับใช้กับการประกันสังคม

ในกรณีที่ผู้ประสบอุบัติเหตุทางรถยนต์ซึ่งได้รับบาดเจ็บทางร่างกายเป็นผู้ที่อยู่ในโครงการประกันสังคมอยู่แล้ว ให้นุคคลนั้นสามารถได้รับการชดเชยจากประกันสังคม เช่น การประกันสุขภาพ ค่าชดเชยในการทำงาน เป็นต้น และการชดเชยจากการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่บุคคลนั้นมีสิทธิจะได้รับการชดเชยทั้งจากการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับและการประกันสังคมในความเสียหายอย่างเดียวกันแล้ว เมื่อผู้รับประกันสังคมได้จ่ายค่าชดเชยให้กับผู้เสียหายไปแล้ว ให้ผู้รับประกันสังคมรับช่วงสิทธิของบุคคลนั้นในการเรียกร้องค่าชดเชยจากผู้รับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับหรือจากบุคคลที่ต้องรับผิดชอบได้เท่าจำนวนที่ได้จ่ายให้แก่ผู้เสียหาย ดังนั้น จำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ผู้เสียหายมีสิทธิได้รับจากผู้รับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับจึงต้องลดลงตามจำนวนที่ผู้รับประกันสังคมรับช่วงสิทธิดังกล่าว

5) โครงการการจัดการข้อพิพาทเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

ภายใต้กฎหมายแก้ไขเพิ่มเติมซึ่งมีผลใช้บังคับเมื่อเมษายน ค.ศ. 2002 โครงการการจัดการข้อพิพาทเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับได้ถูกกำหนดไว้เป็นครั้งแรก เพื่อส่งเสริมให้การจัดการข้อพิพาทมีความเหมาะสมและเป็นธรรมยิ่งขึ้น โดยในกรณีที่มีผู้เสียหายหรือผู้เอาประกันภัยได้แจ้งการจัดการข้อเรียกร้องของผู้รับประกันภัย ผู้เสียหายหรือผู้เอาประกันภัยนั้นอาจเสนอข้อพิพาทเพื่อให้มี

การใกล้เคียงโดยองค์การจัดการข้อพิพาทเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ซึ่งเป็นองค์กรที่ก่อตั้งขึ้นเพื่อประโยชน์สาธารณะและแต่งตั้งโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน และการขนส่ง

6) โครงการเงินทดแทนของรัฐบาล

ในกรณีที่ผู้ใดเสียชีวิตหรือบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุจากรถที่ไม่ทำประกันภัยหรือไม่สามารถระบุรถที่ทำให้เกิดเหตุได้ (ตัวอย่างเช่น กรณีชนแล้วหนี) ผู้เสียหายอาจขอรับเงินทดแทนจากโครงการเงินทดแทนของรัฐบาลได้⁶⁴ หรือในกรณีที่เหตุเกิดจากรถที่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับไว้แต่บุคคลอื่นนอกจากผู้เอาประกันเป็นผู้กระทำเพียงผู้เดียวและจะต้องรับผิดชอบตามมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการประกันความรับผิดทางรถยนต์ฯ ซึ่งเป็นผลให้ผู้เสียหายไม่อาจเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทประกันภัยได้ ในกรณีเช่นนี้ผู้เสียหายก็สามารถขอรับเงินทดแทนจากโครงการเงินทดแทนของรัฐบาลได้เช่นกัน ตัวอย่างเช่น กรณีที่อุบัติเหตุเกิดจากรถที่หายไปโดยมิใช่ความประมาทเลินเล่อของผู้เอาประกันภัยในการเก็บรักษารถคันนั้นซึ่งผู้ทิ้งโมยรถคันนั้นไปต้องรับผิดชอบในความเสียหายแต่เพียงผู้เดียว

รายการที่รัฐบาลชดใช้ให้ตามโครงการเงินทดแทนจากรัฐบาลจะยึดเกณฑ์ตามการชดเชยในระบบการประกันทางรถยนต์ภาคบังคับ แต่หากผู้เสียหายมีสิทธิได้รับค่าทดแทนจากประกันสังคมหรือโครงการเงินทดแทนจากภาครัฐในลักษณะอื่นๆ ตามบทบัญญัติหรือคำบังคับตามกฎหมายอื่นอยู่แล้ว เช่น ประกันสุขภาพ ประกันค่าจ้าง เป็นต้น ให้นำจำนวนที่จะได้รับชดเชยดังกล่าวมาหักออกจากจำนวนค่าทดแทนที่จะได้รับชดเชยตามโครงการเงินทดแทนของรัฐบาลในกรณีนี้ด้วย⁶⁵

โครงการดังกล่าวจะได้รับเงินไปดำเนินการจากภาษีซึ่งคิดจากเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับและเบี้ยประกันภัยรถยนต์ของสหกรณ์การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามสัดส่วนที่รัฐบาลกำหนด ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวตกอยู่ภายใต้การกำกับดูแลและความรับผิดชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน และขนส่ง⁶⁶ อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับหรือผู้ประกอบการสหกรณ์การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับอาจจ่ายเงินทดแทนตามโครงการเงินทดแทนของรัฐบาลแทนรัฐบาลก็ได้ ทั้งนี้ ตามที่ได้รับมอบหมายจากรัฐบาล⁶⁷ ซึ่งผู้เสียหายสามารถเรียกร้องค่าทดแทนดังกล่าวจากผู้ประกอบการได้โดยตรง โดยองค์การจตุรระดับการประกันวินาศภัยจะมีหน้าที่ในการตรวจสอบความเสียหายตามคำร้องขอของผู้เสียหายที่ยื่นต่อผู้ประกอบการดังกล่าวและหลังจากที่รัฐบาลได้

⁶⁴ Compulsory Automobile Liability Insurance, Article 71.

⁶⁵ Compulsory Automobile Liability Insurance, Article 73. Enforcement Order, Article 21.

⁶⁶ Compulsory Automobile Liability Insurance, Article 83.

⁶⁷ Compulsory Automobile Liability Insurance, Article 77. Enforcement Order, Article 22.

ชดใช้เงินตามโครงการเงินทดแทนจากรัฐบาลแล้ว โครงการเงินทดแทนจากรัฐบาลจะเข้ารับช่วงสิทธิของผู้เสียหายในการเรียกร้องต่อผู้ที่กระทำความผิดตามจำนวนเงินที่ได้ชดใช้ไปแล้วต่อไป⁶⁸

อนึ่ง ภายใต้โครงการเงินทดแทนของรัฐบาลนี้จะนำหลักเปรียบเทียบความประมาท เลินเล่อมาใช้ด้วย

7) คณะกรรมการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับและคณะกรรมการระบบการเงิน

ด้วยระบบการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเป็นเรื่องของนโยบายสาธารณะที่ต้องการ บรรเทาความเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ จึงต้องมีระดับการจัดการที่เหมาะสมในระดับสูงกว่า การจัดการธุรกิจประกันภัยทั่วไป เพื่อให้มั่นใจว่าจะมีการบริหารจัดการที่เป็นประชาธิปไตย ยุติธรรม และ สมเหตุสมผล ดังนั้นเงื่อนไขและข้อตกลงในการประกันภัยตลอดจนเบี้ยประกันภัย จึงต้องกำหนดโดย คณะกรรมการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ โดยคณะกรรมการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับประกอบด้วย สมาชิกจำนวน 13 คน ได้แก่ ผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์ ซึ่งโดยปกติจะเป็นอาจารย์หรือบุคคลที่ดำรง ตำแหน่งสูงจำนวน 7 คน ผู้ที่มีความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ในการขนส่งและอุบัติเหตุทางถนนจำนวน 3 คน และผู้ที่มีความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ในธุรกิจประกันภัยซึ่งแต่งตั้งโดยคณะกรรมการของ สำนักงานตัวแทนบริการทางการเงินจำนวน 3 คน⁶⁹ ทั้งนี้ คณะกรรมการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับมี อำนาจหน้าที่ในการจัดการควบคุมเรื่องต่างๆ เกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ เช่น การออก ใบอนุญาตประกอบการ การอนุมัติข้อตกลงและเงื่อนไขของสัญญาประกันภัย การตรวจสอบอัตราเบี้ย ประกันภัยและสิ่งแก้ไขอัตราเบี้ยประกันภัยดังกล่าว⁷⁰

3.2.2 กฎหมายว่าด้วยการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของสาธารณรัฐไต้หวัน

กฎหมายที่สำคัญเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของสาธารณรัฐไต้หวัน ได้แก่ Compulsory Automobile Liability Insurance Act⁷¹ และ Enforcement Rules for the Compulsory Automobile Liability Insurance Act⁷² โดยผลของกฎหมายจะคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ แต่ในบางเรื่อง หากข้อบังคับในเรื่องใดที่กฎหมายนี้มีได้กำหนดไว้ก็ให้ใช้บังคับตามรัฐบัญญัติว่าด้วยการประกันภัย (Insurance Act)⁷³

3.2.2.1 บทบัญญัติทั่วไป

⁶⁸ Compulsory Automobile Liability Insurance, Article 76.

⁶⁹ Compulsory Automobile Liability Insurance, Article 31.

⁷⁰ Compulsory Automobile Liability Insurance, Article 33.

⁷¹ <http://law.tii.org.tw/Eng/FLAWDAT0201.asp>.

⁷² แหล่งเดิม.

⁷³ Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article 2.

เพื่อเป็นหลักประกันให้มีความคุ้มครองเบื้องต้นให้กับผู้ประสบภัยจากรถซึ่งได้รับอันตรายแก่ชีวิตและร่างกาย และเพื่อเป็นการรักษาความปลอดภัยทางถนน จึงได้มีการตราบัญญัติว่าด้วยการประกันความรับผิดทางรถยนต์ภาคบังคับ (Compulsory Automobile Liability Insurance Act) ขึ้น⁷⁴ กำหนดให้การประกันภัยความรับผิดทางรถยนต์ภาคบังคับเป็นไปตามกฎหมายนี้ ทั้งนี้ข้อบังคับในเรื่องใดที่กฎหมายนี้มิได้กำหนดไว้ ให้ใช้บังคับตามรัฐบัญญัติว่าด้วยการประกันภัย (Insurance Act)⁷⁵ โดยมีคณะกรรมการกำกับการเงิน (Financial Supervisory Commission) เป็นผู้รักษาการตามกฎหมายนี้⁷⁶ และเพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบการแก้ไขข้อเรียกร้อง สถิติที่เกิดขึ้นจริงและค่าสินไหมทดแทนในการคุ้มครองอุบัติเหตุทางถนนตามกฎหมายนี้ ให้ผู้รักษาการตามกฎหมายมีอำนาจเรียกให้ผู้รับประกันภัย ตำรวจ ผู้ควบคุมการจราจรและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องจัดส่งข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องได้⁷⁷

ในกฎหมายนี้ “รถ” หมายความว่า รถที่กำหนดในมาตรา 2 (8) แห่งรัฐบัญญัติว่าด้วยถนนหลวง (Highway Act) หรือเครื่องขนถ่ายที่ใช้ขับเคลื่อนบนถนน และหมายความรวมถึงยานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยแรงกลบนพื้นแบบพิเศษที่ไม่ได้วิ่งบนถนนหรือบนรางโดยตรงซึ่งมีขึ้นเพื่อการขนส่ง ทั้งนี้ตามที่คณะกรรมการกำกับการเงินและหน่วยงานที่มีอำนาจกลางในการขนส่งและการสื่อสารร่วมกันประกาศกำหนด⁷⁸

“ผู้รับประกันภัย” หมายความว่า บริษัทรับประกันภัยซึ่งได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประกันภัยตามกฎหมายนี้⁷⁹

“ผู้เสนอขอทำสัญญาประกันภัย” หมายความว่า ผู้ที่อื่นคำเสนอทำสัญญาประกันภัยต่อผู้รับประกันภัยตามมาตรา 6 และผูกพันที่จะชำระเบี้ยประกันภัยให้ผู้รับประกันภัย⁸⁰

“ผู้เอาประกันภัย” หมายความว่า ผู้เสนอขอทำสัญญาประกันภัยซึ่งได้รับความคุ้มครองตามสัญญาประกันภัย และหมายความรวมถึงผู้ซึ่งใช้รถหรือจัดการในการใช้รถที่เอาประกันด้วยความยินยอมของผู้เสนอขอทำสัญญาประกันภัย⁸¹

⁷⁴ Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article 1.

⁷⁵ Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article 2.

⁷⁶ Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article 3.

⁷⁷ Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article 4.

⁷⁸ Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article 5.

⁷⁹ Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article 8.

⁸⁰ Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article 9.

⁸¹ Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article 9.

“ผู้ก่อภัย” หมายความว่า ผู้ซึ่งใช้รถหรือจัดการในการใช้รถที่เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน⁸²

“ผู้ประสบภัย” หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย เนื่องจากอุบัติเหตุทางถนน⁸³

เจ้าของรถเป็นผู้มีหน้าที่ต้องทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามกฎหมายนี้ ทั้งนี้ ให้ใช้บังคับกฎหมายนี้กับการใช้รถทหารนอกเวลาสงครามด้วย ในกรณีที่เจ้าของรถไม่ทำประกันภัยตามกฎหมายนี้ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ที่มีชื่อในทะเบียนรถของกองกำกับดูแลถนนหลวงเป็นผู้มีหน้าที่ทำประกัน และผู้ใช้รถหรือผู้จัดการในการใช้รถก็มีหน้าที่ในการทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามกฎหมายนี้ได้⁸⁴ ในกรณีดังต่อไปนี้

- 1) เครื่องหมายในการประกันภัยถูกริบหรือถูกเรียกคืนเพื่อเลิกสัญญาประกันภัย
- 2) ไม่ปรากฏเจ้าของรถ
- 3) เจ้าของรถไม่สามารถขับหรือใช้รถได้ อันเนื่องมาจากผู้ใช้หรือผู้จัดการในการใช้รถ

เป็นผู้มีหน้าที่รักษาไว้ซึ่งความถูกต้องของการทำสัญญาประกันภัย หรือเป็นผู้มีหน้าที่ทำประกันอีกฉบับหนึ่งตามกฎหมายนี้ก่อนสิ้นสุดสัญญาหรือก่อนผู้รับประกันภัยปฏิเสธที่จะทำประกันภัย⁸⁵

ในกรณีที่มิผู้ได้รับอันตรายแก่ชีวิตหรือร่างกายจากอุบัติเหตุทางถนน โดยไม่คำนึงว่าผู้ที่ได้รับอันตรายผิดหรือไม่ ให้ผู้มีสิทธิรับประโยชน์มีสิทธิเรียกร้องผลประโยชน์ตามสัญญาประกันภัยจากผู้รับประกันภัยหรือจากกองทุนเงินทดแทนในอุบัติเหตุจากรถ (Motor Vehicle Accident Compensation Fund หรือเรียกโดยย่อว่า กองทุนเงินทดแทน)⁸⁶ ทั้งนี้ผู้มีสิทธิรับประโยชน์ หมายความว่า ผู้ซึ่งมีสิทธิเรียกร้องผลประโยชน์ตามสัญญาประกันภัยจากผู้รับประกันภัยและกองทุนเงินทดแทนดังต่อไปนี้

- 1) ผู้ซึ่งได้รับอันตรายแก่ร่างกายหรืออนามัย
- 2) ทายาทของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนตามลำดับดังนี้
 - (1) บิดา มารดา บุตร และคู่สมรส
 - (2) ปู่ ย่า ตา ยาย
 - (3) หลาน
 - (4) พี่ชาย น้องชาย หรือพี่สาว น้องสาว

⁸² Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article 10.

⁸³ Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article 10.

⁸⁴ Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article 6.

⁸⁵ Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article 18. (Paragraph 1)

⁸⁶ Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article 7.

ทั้งนี้ในกรณีที่มีทายาทในลำดับเดียวกันหลายคนให้แบ่งค่าสินไหมทดแทนหรือผลประโยชน์ตามสัญญาประกันภัยให้ทายาทแต่ละคนเป็นส่วนเท่ากัน⁸⁷ สิทธิในการเรียกผลประโยชน์ตามสัญญาประกันภัยจากผู้รับประกันภัยจะสิ้นสุดลง หากไม่เรียกร้องภายในกำหนดสองปีนับแต่รู้ว่ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้นและรู้ตัวผู้รับประกันภัย หรือภายในสิบปีนับแต่เกิดอุบัติเหตุ⁸⁸

3.2.2.2 สัญญาประกันภัย

ในการทำสัญญาประกันภัยผู้เสนอขอทำสัญญาประกันภัยต้องเปิดเผยข้อมูลที่แท้จริงในการขอทำสัญญาประกันภัย และเมื่อได้ทำสัญญาประกันภัยแล้วทั้งฝ่ายผู้รับประกันภัยและผู้เสนอขอทำสัญญาประกันภัยจะบอกเลิกสัญญาประกันภัยหรือทำให้สัญญาประกันภัยสิ้นสุดลงมิได้ เว้นแต่กรณีเข้าข้อยกเว้น และเมื่อเกิดอุบัติเหตุกับรถที่เอาประกันภัยขึ้นให้ผู้รับประกันภัยจ่ายผลประโยชน์ตามสัญญาประกันภัยให้แก่ผู้มีสิทธิรับประโยชน์ตามที่กำหนดในกฎหมายนี้

1) การจัดการกับสัญญาประกันภัย

ผู้เสนอขอทำสัญญาประกันภัยต้องเปิดเผยข้อมูลที่แท้จริงในเรื่องดังต่อไปนี้เพื่อประกอบการขอทำสัญญาประกันภัย⁸⁹

- (1) ประเภทรถ
- (2) ลักษณะการใช้งาน
- (3) เลขทะเบียนรถ หมายเลขเครื่องยนต์ หรือตัวเลขที่ตัวถังรถ
- (4) ชื่อ อายุ วันเกิด ภูมิลำเนา หมายเลขประจำตัวประชาชนของผู้ที่มีหน้าที่ตาม

สัญญาประกันภัย ในกรณีที่เจ้าของรถเป็นบริษัท ห้างหุ้นส่วน หรือสำนักงานตัวแทน ให้ระบุชื่อบริษัท ชื่อห้างหุ้นส่วน หรือชื่อของสำนักงานตัวแทนนั้น หมายเลขจดทะเบียนธุรกิจหรือหมายเลขประจำตัวผู้เสียภาษี สถานที่ตั้งสำนักงาน และชื่อผู้แทนด้วย

ผู้รับประกันภัยไม่อาจปฏิเสธข้อเสนอลบความคุ้มครองของการประกันภัย เว้นแต่ในกรณีที่ผู้เสนอขอทำสัญญาประกันภัยไม่ชำระเบี้ยประกันภัยหรือฝ่าฝืนหน้าที่ในการเปิดเผยข้อมูลที่แท้จริงตามที่กฎหมายกำหนดไว้ และหากผู้รับประกันภัยต้องการปฏิเสธความคุ้มครองตามความดังกล่าว ผู้รับประกันภัยจะต้องแสดงเจตนาเป็นลายลักษณ์อักษรภายในสิบวันนับแต่ได้รับข้อเสนอ ถ้าผู้รับประกันภัยไม่แสดงเจตนาภายในกำหนดเวลาดังกล่าว ให้ถือว่าผู้รับประกันภัยยอมรับข้อเสนอลบความคุ้มครองนั้น⁹⁰

⁸⁷ Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article 11.

⁸⁸ Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article 14.

⁸⁹ Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article 17.

⁹⁰ Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article 18.

ห้ามผู้รับประกันภัยบอกเลิกสัญญาประกันภัยหรือทำให้สัญญาประกันภัยสิ้นสุดลง เว้นแต่กรณีใดกรณีหนึ่งดังต่อไปนี้⁹¹

(1) ผู้เสนอขอทำสัญญาประกันภัยผิดหน้าที่ในการเปิดเผยข้อมูลตามที่กำหนดในมาตรา 17

(2) ผู้เสนอขอทำสัญญาประกันภัยไม่ชำระเบี้ยประกันภัยก่อนสัญญาประกันภัยสิ้นสุดลงตามกำหนดเวลาที่กำหนดไว้และผู้รับประกันภัยได้แจ้งเตือนเป็นหนังสือให้ผู้เสนอขอทำสัญญาประกันภัยชำระ โดยให้เวลาสิบวันนับแต่ได้รับใบแจ้งเตือนแล้ว แต่ถ้าผู้เสนอขอทำสัญญาประกันภัยได้ชำระเบี้ยประกันภัยแล้วในเวลาใดๆ ก่อนได้รับใบแจ้งเตือนดังกล่าว ผู้รับประกันภัยจะเลิกสัญญาประกันภัยไม่ได้ ทั้งนี้ ภายในกำหนดสามวันนับแต่สัญญาประกันภัยสิ้นสุดลง ให้ผู้รับประกันภัยแจ้งไปที่องค์กรควบคุมทางหลวง (Highway Supervisory Authority) ที่มีเขตอำนาจเหนือรถที่เอาประกันภัย องค์กรที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการกำกับการเงิน และหน่วยงานที่มีอำนาจกลางในการขนส่งและการสื่อสารตามลำดับ และให้ผู้รับประกันภัยคืนเบี้ยประกันภัยตามส่วนเวลาที่สัญญาประกันภัยสิ้นสุดลง และให้ถือว่าสัญญาประกันภัยยังคงมีผลจนกว่าจะมีการคืนเบี้ยประกันภัยดังกล่าวแล้ว

ทางด้านผู้เสนอขอทำสัญญาประกันภัยก็ถูกห้ามบอกเลิกสัญญาประกันภัยหรือทำให้สัญญาประกันภัยสิ้นสุดลงเหมือนกัน เว้นแต่กรณีใดกรณีหนึ่งดังต่อไปนี้⁹²

(1) เครื่องหมายในการประกันภัยถูกริบหรือถูกเรียกคืนเพื่อเลิกสัญญาประกันภัย หรือรถถูกระงับการใช้

(2) เป็นรถที่อยู่ในรายงานว่าถูกยกเลิกสัญญาประกันภัย

(3) เจ้าของรถโอนรถที่เอาประกันภัยและโอนหน้าที่ในการทำสัญญาประกันภัยให้ผู้อื่นแล้ว ทั้งนี้ ในกรณีที่สัญญาประกันภัยสิ้นสุดลงหากได้มีการชำระเบี้ยประกันภัยแล้ว ให้ผู้รับประกันภัยคืนเบี้ยประกันภัยตามส่วนเวลาที่สัญญาประกันภัยสิ้นสุดลง และให้ถือว่าสัญญาประกันภัยยังคงมีผลจนกว่าจะมีการคืนเบี้ยประกันภัยดังกล่าว

2) ความคุ้มครองของการประกันภัย

เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถที่เอาประกันภัยขึ้น ให้ผู้รับประกันภัยจ่ายผลประโยชน์ตามสัญญาประกันภัยให้แก่ผู้มีสิทธิรับประโยชน์ตามที่กำหนดในกฎหมายนี้ภายใน 15 วัน นับแต่ได้รับเอกสารหลักฐานที่เกี่ยวข้องทั้งหมดจากผู้เอาประกันภัยหรือผู้มีสิทธิรับประโยชน์ โดยเอกสารหลักฐานดังกล่าวให้เป็นไปตามที่ผู้รักษาการตามกฎหมายนี้กำหนดโดยคำแนะนำของหน่วยงานหรือองค์กรที่เกี่ยวข้อง ถ้าผู้รับประกันภัยไม่จ่ายผลประโยชน์ตามสัญญาประกันภัยภายในกำหนดเวลาดังกล่าว ผู้รับประกันภัยต้องจ่าย

⁹¹ Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article 20.

⁹² Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article 21.

ดอกเบี้ยผิดนัดในอัตรา 10% ต่อปีนับแต่กำหนดเวลา 15 วันนับสิ้นสุดลง ทั้งนี้ หากผู้มีสิทธิรับประโยชน์ ยังไม่ได้ใช้สิทธิในการเรียกร้องผลประโยชน์ตามสัญญาประกันภัยตามที่กล่าวนี้ สิทธิดังกล่าวห้ามมิให้อายัด จำหน่ายจ่ายโอน หรือนำไปเป็นหลักประกันใดๆ⁹³ ซึ่งผลประโยชน์ที่ต้องจ่ายตามสัญญาประกันภัย⁹⁴ ได้แก่

- (1) ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล
- (2) ค่าทดแทนความพิการ
- (3) ค่าทดแทนกรณีเสียชีวิต

ข้อกำหนดเกี่ยวกับลำดับชั้น จำนวน ตลอดจนกระบวนการในการอนุมัติจ่ายผลประโยชน์ดังกล่าวให้เป็นไปตามที่ผู้รักษาการตามกฎหมายนี้และหน่วยงานที่มีอำนาจกลางในการขนส่งและการสื่อสารร่วมกันกำหนด โดยให้คำนึงถึงสภาพสังคมและเศรษฐกิจด้วย ในกรณีที่มีการแก้ไขข้อกำหนด และได้เกิดอุบัติเหตุขึ้นภายหลังจากวันที่มีการแก้ไขข้อกำหนดดังกล่าว ให้ผู้รับประกันภัยจ่ายผลประโยชน์ตามข้อกำหนดที่แก้ไขแล้ว

ในกรณีที่อุบัติเหตุจากรถที่เอาประกันภัยเกิดจากการกระทำของผู้ประสบภัยหรือผู้มีสิทธิรับประโยชน์ ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบจ่ายผลประโยชน์ตามสัญญาประกันภัยในกรณีดังต่อไปนี้

- (1) อุบัติเหตุนั้นเกิดจากการกระทำโดยเจตนา
- (2) อุบัติเหตุนั้นเกิดจากการกระทำ ความผิดอาญา

หากอุบัติเหตุเกิดขึ้นจากผลของการกระทำโดยเจตนาของผู้มีสิทธิรับประโยชน์มากกว่าหนึ่งคน ให้ผู้รับประกันภัยลดจำนวนผลประโยชน์ที่จะต้องจ่ายลงตามส่วนการกระทำของแต่ละคน โดยส่วนที่เหลือให้ชำระให้แก่ผู้มีสิทธิรับประโยชน์คนอื่นแทน⁹⁵ ให้ผู้รับประกันภัยยังคงต้องรับผิดชอบจ่ายผลประโยชน์ตามสัญญาประกันภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุกับรถที่เอาประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยมีส่วนก่อให้เกิดอุบัติเหตุในกรณีดังต่อไปนี้⁹⁶

- (1) เมาแล้วขับ หรือมีระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจหรือในเลือดในขณะขับรถสูงกว่ามาตรฐานที่กำหนดไว้สำหรับการขับรถ
- (2) ขับรถหลังเสพของมีนเมาหรือยาที่ทำให้มีอาการเพ้อคลั่ง ผื่น หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตประสาทอื่นๆ
- (3) อุบัติเหตุที่เกิดจากการกระทำโดยเจตนา

⁹³ Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article 25.

⁹⁴ Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article 27.

⁹⁵ Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article 28.

⁹⁶ Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article 29.

(4) นำรถไปใช้ในการกระทำผิดอาญา หรือหลีกเลี่ยงการจับกุมจากการทำผิดกฎหมาย

(5) ขับรถฝ่าฝืนมาตรา 21 ของรัฐบัญญัติว่าด้วยการจัดการจราจรทางถนนและมาตรการ

ลงโทษทางปกครอง

ทั้งนี้ ให้ผู้รับประกันภัยเข้ารับช่วงสิทธิของผู้มีสิทธิรับประกันภัยต่อผู้เอาประกันภัยได้เท่าจำนวนผลประโยชน์ที่ได้จ่ายไป แต่หากผู้มีสิทธิรับประกันภัยไม่เข้ารับช่วงสิทธิภายใน 2 ปีนับแต่วันที่จ่ายผลประโยชน์ตามสัญญาประกันภัยไป ให้สิทธิในการเข้ารับช่วงสิทธิดังกล่าวสิ้นสุดลง

ผู้รับประกันภัยย่อมไม่ถูกผูกพันในข้อตกลงประนีประนอมยอมความ ข้อตกลงสละสิทธิ หรือข้อตกลงอื่นใดระหว่างผู้มีสิทธิรับประกันภัยกับผู้เอาประกันภัย ซึ่งทำขึ้นโดยปราศจากความยินยอมของผู้รับประกันภัย อันจะเป็นอุปสรรคขัดขวางการเข้ารับช่วงสิทธิของผู้รับประกันภัยต่อผู้เอาประกันภัย⁹⁷

3) การเรียกร้องผลประโยชน์ตามสัญญาประกันภัย

เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถที่เอาประกันภัยและผู้เอาประกันภัยได้ชดใช้ค่าเสียหายบางส่วนให้แก่ผู้มีสิทธิรับประกันภัยไปแล้ว ให้ผู้รับประกันภัยยังคงมีหน้าที่ต้องจ่ายผลประโยชน์ตามสัญญาประกันภัยในค่าเสียหายส่วนที่เหลือด้วย เว้นแต่ผู้มีสิทธิรับประกันภัยและผู้เอาประกันภัยจะตกลงกันเป็นอย่างอื่น ทั้งนี้ หากผู้เอาประกันภัยได้จ่ายค่าเสียหายล่วงหน้าไปโดยไตร่ตรองแล้ว ให้ผู้รับประกันภัยชดใช้จำนวนค่าเสียหายเท่าจำนวนที่ผู้เอาประกันภัยจ่ายล่วงหน้าดังกล่าวให้แก่ผู้เอาประกันภัย⁹⁸ อย่างไรก็ตาม ผลประโยชน์ตามสัญญาประกันภัยที่ผู้รับประกันภัยจ่ายไปตามความข้างต้น ให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าเสียหายที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องจ่ายเมื่อถูกฟ้องร้อง⁹⁹

ในกรณีที่อุบัติเหตุเกิดขึ้นจากบุคคลอื่นนอกจากผู้เอาประกันภัย ผู้รับประกันภัยอาจเข้ารับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยต่อบุคคลนั้นได้เมื่อผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ผลประโยชน์ตามสัญญาประกันภัยไปแล้ว ทั้งนี้ จำนวนที่เข้ารับช่วงสิทธิต้องไม่เกินจำนวนที่ผู้รับประกันภัยชดใช้ไป อย่างไรก็ตาม หากบุคคลนั้นเป็นคู่สมรส หัวหน้าครอบครัว หรือสมาชิกอื่นในครอบครัวซึ่งมีความเกี่ยวพันทางสายเลือดใน 4 ชั้น หรือเกี่ยวพันโดยการแต่งงานใน 3 ชั้น ของผู้เอาประกันภัยหรือผู้มีสิทธิรับประกันภัย ห้ามมิให้ผู้รับประกันภัยเข้ารับช่วงสิทธิ ทั้งนี้ ข้อจำกัดนี้มีให้ใช้บังคับในกรณีที่อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกิดจากการกระทำโดยเจตนาของบุคคลนั้น¹⁰⁰

⁹⁷ Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article 30.

⁹⁸ Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article 31.

⁹⁹ Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article 30.

¹⁰⁰ Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article 33.

เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถที่เอาประกันภัยให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้¹⁰¹

(1) ให้ผู้เอาประกันภัยนำผู้ประสบภัยส่งโรงพยาบาลในท้องที่หรือที่ใกล้เคียงในทันทีทันใด หรือร้องขอให้บุคคลอื่นช่วยจัดการในเรื่องดังกล่าว เว้นแต่ในกรณีอุบัติเหตุที่จะช่วยชีวิตได้ในภาวะเช่นนั้น

(2) ผู้เอาประกันภัยหรือผู้ประสบภัยจะต้องแจ้งถึงอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นหรือเจ้าหน้าที่ตำรวจเข้าดำเนินการในทันทีทันใด และต้องแจ้งผู้รับประกันภัยเป็นลายลักษณ์อักษรภายใน 5 วัน ทั้งนี้ ผู้มีสิทธิรับประโยชน์อาจแจ้งเป็นหนังสือโดยตรงไปยังผู้รับประกันภัยก็ได้

(3) ผู้รับประกันภัย ผู้ประสบภัย และผู้มีสิทธิรับประโยชน์จะต้องให้ความร่วมมือกับผู้รับประกันภัยในการจัดหาพยานหลักฐานและเอกสารหรือข้อมูลที่เกี่ยวข้อง

ทั้งนี้ ผู้รับประกันภัยยังคงต้องจ่ายผลประโยชน์ตามสัญญาประกันภัย แม้ว่าผู้เอาประกันภัย ผู้ประสบภัย หรือผู้มีสิทธิรับประโยชน์จะฝ่าฝืนหน้าที่ดังกล่าว แต่บุคคลที่ฝ่าฝืนหน้าที่ดังกล่าวจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายใดๆ ที่เกิดขึ้นโดยเจตนาหรือประมาทเลินเล่อแก่ผู้รับประกันภัย

ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนอันเป็นผลให้มีผู้เสียชีวิต ให้ผู้มีสิทธิรับประโยชน์มีสิทธิเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นจำนวนครั้งหนึ่งของผลประโยชน์ทั้งหมดที่จะได้รับตามสัญญาประกันภัย โดยการแสดงเอกสารหลักฐานที่เกี่ยวข้อง และในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนอันเป็นผลให้มีผู้พิการ ให้ผู้มีสิทธิรับประโยชน์มีสิทธิเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามจำนวนที่ผู้รับประกันภัยกำหนดไว้ โดยการแสดงเอกสารหลักฐานที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ผู้รับประกันภัยจะต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นทั้งสองกรณีดังกล่าวภายใน 15 วันนับแต่ได้รับเอกสารหลักฐานจากผู้มีสิทธิรับประโยชน์ แต่หากผู้รับประกันภัยไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นภายในกำหนดเวลาดังกล่าวอันเนื่องมาจากเหตุผลของผู้รับประกันภัยเอง ผู้รับประกันภัยจะต้องเสียดอกเบี้ยในระหว่างพินัดในอัตรา 10% ต่อปีนับแต่กำหนดเวลา 15 วันดังกล่าวสิ้นสุดลง อย่างไรก็ตามหากค่าเสียหายเบื้องต้นที่ผู้รับประกันภัยจ่ายไปแล้วเกินกว่าจำนวนผลประโยชน์ตามสัญญาประกันภัยที่ต้องจ่ายจริง ผู้รับประกันภัยมีสิทธิเรียกคืนส่วนที่เกินดังกล่าวจากผู้มีสิทธิรับประโยชน์ได้¹⁰²

ในกรณีที่อุบัติเหตุเกิดขึ้นจากรถหลายคันให้จัดการดังต่อไปนี้¹⁰³

(1) ในกรณีที่รถทั้งหมดเป็นรถที่เอาประกันภัยไว้แล้ว ผู้มีสิทธิรับประโยชน์อาจเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยทั้งหมดร่วมกันรับผิดชอบใช้ผลประโยชน์ตามสัญญาประกันภัย หรือเรียกให้ผู้รับประกันภัยแต่ละคนรับผิดชอบเฉพาะส่วนของตนก็ได้

¹⁰¹ Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article 34.

¹⁰² Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article 35.

¹⁰³ Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article 36.

(2) ในกรณีที่รถทั้งหมดเป็นรถที่กำหนดไว้ตามมาตรา 40 วรรคหนึ่ง ให้ผู้มีสิทธิรับประโยชน์มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจากกองทุนเงินทดแทนได้

(3) ในกรณีที่รถบางคันเป็นรถที่เอาประกันภัย แต่รถบางคันไม่ได้ทำประกันตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 40 วรรคหนึ่ง ผู้มีสิทธิรับประโยชน์อาจเรียกร้องผลประโยชน์ตามสัญญาประกันภัย โดยให้ผู้รับประกันภัยทั้งหมดร่วมกันรับผิดชอบ หรือเรียกให้ผู้รับประกันภัยแต่ละคนรับผิดชอบตามส่วนของตนก็ได้ และมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจากกองทุนเงินทดแทนด้วย

ทั้งนี้ สัดส่วนความรับผิดชอบระหว่างผู้รับประกันภัยด้วยกัน หรือระหว่างผู้รับประกันภัยกับกองทุนเงินทดแทนตามความในวรรคก่อนให้คำนวณตามสัดส่วนจำนวนรถที่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหาย

ในกรณีที่ผู้มีสิทธิรับประโยชน์เรียกร้องผลประโยชน์ตามกฎหมายนี้จากผู้รับประกันภัย ห้ามมิให้ผู้รับประกันภัยปฏิเสธหรือลดจำนวนผลประโยชน์ที่ต้องจ่ายลงเพียงเพราะเหตุว่าผู้มีสิทธิรับประโยชน์มีสิทธิเรียกร้องผลประโยชน์จากการประกันภัยอื่นนอกจากการประกันภัยตามกฎหมายนี้¹⁰⁴

3.2.2.3 กองทุนเงินทดแทนอุบัติเหตุจากรถ (Motor Vehicle Accident Compensation Fund)

กองทุนเงินทดแทนมีสถานะเป็นนิติบุคคลจัดตั้งขึ้นโดยไม่หวังผลกำไร เพื่อเป็นหลักประกันในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนและให้ความคุ้มครองเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุที่เกิดจากรถ เมื่อกองทุนเงินทดแทนได้ชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้มีสิทธิรับประโยชน์ไปแล้ว กองทุนสามารถเข้ารับช่วงสิทธิจากผู้มีสิทธิรับประโยชน์ต่อผู้ที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายได้

1) ข้อกำหนดตามรัฐบัญญัติว่าด้วยการประกันความรับผิดชอบทางรถยนต์ภาคบังคับ

ให้จัดตั้งกองทุนเงินทดแทนขึ้นเพื่อเป็นหลักประกันความพร้อมในการชดเชยและให้ความคุ้มครองเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุจากรถตามกฎหมายนี้ และเพื่อเป็นการประกันความน่าเชื่อถือของระบบการประกันความรับผิดชอบทางรถยนต์ภาคบังคับให้กองทุนเงินทดแทนดำรงไว้ซึ่งการแยกบัญชีในการคำนวณค่าธรรมเนียมสำหรับรถยนต์และรถจักรยานยนต์ออกจากกัน ทั้งนี้ให้กองทุนเงินทดแทนมีสถานะเป็นนิติบุคคล โดยมีข้อบังคับในการจัดการกองทุนเป็นไปตามที่ผู้รักษาการตามกฎหมายนี้และหน่วยงานที่มีอำนาจกลางในการขนส่งและการสื่อสารร่วมกันกำหนด¹⁰⁵

โดยแหล่งที่มากองทุนเงินทดแทน ประกอบขึ้นด้วย¹⁰⁶

- (1) เงินบริจาคให้กองทุนและรวมถึงเบี้ยประกันภัยตามกฎหมายนี้
- (2) รายได้ที่ได้รับจากการเข้ารับช่วงสิทธิตามมาตรา 42 วรรคสอง

¹⁰⁴ Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article 37.

¹⁰⁵ Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article 38.

¹⁰⁶ Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article 39.

(3) ผลประโยชน์ที่กองทุนก่อขึ้น

(4) รายได้ที่ได้รับตามมาตรา 11

(5) รายได้อื่น

เมื่อเกิดอุบัติเหตุทางถนนขึ้นแต่ผู้มีสิทธิรับประโยชน์ไม่สามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยตามกฎหมายนี้อันเนื่องจากเหตุผลดังต่อไปนี้

(1) ไม่สามารถติดตามหารรถที่ก่อเหตุได้

(2) รถที่ก่อเหตุไม่ได้ทำประกันภัยไว้

(3) เหตุเกิดจากรถที่เอาประกันภัยไว้แต่ถูกนำไปใช้โดยไม่ได้รับความยินยอมของผู้เอาประกันภัย

(4) รถที่ก่อเหตุทั้งหมดหรือเฉพาะบางคันไม่ได้ทำประกันภัยไว้

ให้ผู้มีสิทธิรับประโยชน์มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากกองทุนเงินทดแทนได้ไม่เกินจำนวนเงินเอาประกันภัยที่กำหนดไว้ในกฎหมายนี้¹⁰⁷ ทั้งนี้ในกรณีที่มีเหตุสงสัยเกี่ยวกับความยินยอมของผู้เอาประกันภัยตาม (3) ให้มีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นไปก่อนดำเนินการทำสัญญาประกันภัยกับผู้รับประกันภัย ส่วนในกรณีที่รถที่ก่อเหตุแต่ละคันล้วนเป็นรถที่กฎหมายไม่ได้บังคับให้ทำประกัน คนขับรถคันดังกล่าว ไม่มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากกองทุนเงินทดแทน สำหรับในกรณีที่กองทุนเงินทดแทนได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไปแล้ว แต่เพิ่งพบภายหลังว่ารถที่ก่อเหตุเป็นรถที่เอาประกันภัยในระบบการประกันภัยความรับผิดชอบทางรถยนต์ภาคบังคับไว้แล้ว ในกรณีดังกล่าวกองทุนเงินทดแทนอาจเรียกร้องเงินค่าสินไหมทดแทนที่ได้ชดใช้ไปแล้วคืนจากผู้รับประกันภัยได้และเมื่อผู้รับประกันภัยได้คืนเงินดังกล่าวให้แก่กองทุนเงินทดแทนแล้ว ให้ถือเสมือนว่าเป็นการจ่ายผลประโยชน์ตามสัญญาประกันภัยให้แก่ผู้มีสิทธิรับประโยชน์ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายนี้แล้ว นอกจากนี้ในกรณีที่ผู้มีสิทธิรับประโยชน์ใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากกองทุนเงินทดแทนแล้ว ให้นำความในมาตรา 25 วรรคสอง วรรคสามและวรรคสี่ มาตรา 27 มาตรา 28 มาตรา 35 และมาตรา 37 มาใช้บังคับโดยอนุโลม แต่ทั้งนี้สำหรับการชดใช้ค่ารักษาพยาบาลจากการบาดเจ็บซึ่งอนุโลมตามมาตรา 27 นั้น มิให้รวมผลประโยชน์ที่ได้รับจากการประกันสุขภาพแห่งชาติและให้นำบทบัญญัติมาตรา 34 ใช้บังคับแก่กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากรถที่ไม่ได้ทำประกันภัยหรือรถที่กฎหมายนี้มิได้บังคับให้ทำประกันภัย¹⁰⁸

เงินค่าสินไหมทดแทนที่จ่ายโดยกองทุนเงินทดแทนตามมาตรา 40 ให้ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของค่าเสียหายที่ผู้ก่อเหตุต้องรับผิดชอบ และผู้ก่อเหตุอาจนำเงินจำนวนดังกล่าวมาหักออกจากค่าเสียหายที่ต้องจ่ายเมื่อถูกเรียกร้องได้ ทั้งนี้เมื่อกองทุนเงินทดแทนได้จ่ายสินไหมทดแทนให้แก่ผู้มีสิทธิรับประโยชน์

¹⁰⁷ Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article 40.

¹⁰⁸ Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article 41.

ไปแล้ว กองทุนอาจเข้ารับช่วงสิทธิจากผู้มีสิทธิรับประโยชน์ต่อผู้ที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายได้ โดยจำนวนที่กองทุนเข้ารับช่วงสิทธิต้องไม่เกินจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่กองทุนได้จ่ายไป แต่ในกรณีที่ผู้ต้องรับผิดชอบเป็นสามีหรือภรรยา หัวหน้าครอบครัว สมาชิกอื่นในครอบครัวที่มีความเกี่ยวพันทางสายเลือดใน 4 ชั้น หรือเกี่ยวพันโดยการแต่งงานใน 3 ชั้น ของผู้มีสิทธิรับประโยชน์ ห้ามมิให้กองทุนเข้ารับช่วงสิทธิ แต่ทั้งนี้ข้อจำกัดนี้ไม่ใช่บังคับกับกรณีที่กำหนดให้นำมาตรา 29 อนุมาตรา 1 ใช้บังคับกับผู้ที่ต้องรับผิดชอบ¹⁰⁹

กองทุนเงินทดแทนไม่ถูกผูกพันตามข้อตกลงประนีประนอมยอมความ ข้อตกลงสละสิทธิ หรือข้อตกลงอื่นใดระหว่างผู้มีสิทธิรับประโยชน์กับผู้ที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายซึ่งไม่ได้รับความยินยอมจากกองทุนเงินทดแทนและเป็นอุปสรรคขัดขวางให้กองทุนไม่สามารถเข้ารับช่วงสิทธิจากผู้มีสิทธิรับประโยชน์ต่อผู้ที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหาย แต่ในกรณีที่ผู้มีสิทธิรับประโยชน์ได้รับชดเชยค่าเสียหายจากผู้ที่ต้องรับผิดชอบแล้ว ให้กองทุนหักจำนวนเงินค่าเสียหายที่ผู้มีสิทธิรับประโยชน์ได้รับชดเชยจากผู้ที่ต้องรับผิดชอบแล้วออกจากจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่กองทุนต้องจ่าย แต่ถ้ากองทุนได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนไปแล้ว โดยไม่ได้หักจำนวนเงินดังกล่าวออก ให้กองทุนเรียกคืนจากผู้มีสิทธิรับประโยชน์ได้ตามจำนวนที่หักได้ดังกล่าว

2) ข้อกำหนดตามระเบียบว่าด้วยการจัดการกองทุนเงินทดแทนอุบัติเหตุจากรถ¹¹⁰ (The Rules of Management for Motor Vehicle Accident Compensation Fund)

(1) ระเบียบนี้ออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 38 วรรคสอง แห่งรัฐธรรมนูญที่ว่าด้วยการประกันความรับผิดทางรถยนต์ภาคบังคับ¹¹¹

(2) การบริหารจัดการกองทุนเงินทดแทนอุบัติเหตุจากรถโดยไม่หวังกำไรให้เป็นไปตามระเบียบนี้ เว้นแต่กฎหมายจะกำหนดเป็นอย่างอื่น¹¹²

(3) เมื่อกองทุนได้รับคำร้องขอให้ชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากผู้มีสิทธิรับประโยชน์ตามมาตรา 11 วรรคสาม และมาตรา 36 หรือมาตรา 40 ให้กองทุนดำเนินการสอบสวน และพิสูจน์ความรับผิดชอบ และจ่ายค่าเสียหายเมื่อกรณีเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด¹¹³

¹⁰⁹ Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article 42.

¹¹⁰ <http://law.tii.org.tw/Eng/FLAWDAT0202.asp>.

¹¹¹ The Rules of Management for Motor Vehicle Accident Compensation Fund, Article 1, These regulations are stipulated in accordance with the provision of Paragraph 2 of Article 38 of the Compulsory Automobile Liability Insurance Act.

¹¹² The Rules of Management for Motor Vehicle Accident Compensation Fund, Article 2, The administration of the Non-Profit Motor Vehicle Accident Compensation Fund (hereinafter referred to as "this Fund") shall be subject to the provisions of these regulations, except for otherwise provided by laws.

¹¹³ The Rules of Management for Motor Vehicle Accident Compensation Fund,

(4) กองทุนต้องจัดให้มีผู้เชี่ยวชาญเข้ามาจัดการในการพิจารณาตามคำร้องขอ การได้ สว่น การพิสูจน์หลักฐาน การจ่ายเงิน รวมทั้งการจัดการกับข้อเรียกร้องโดยการประนีประนอมยอมความ การมอบข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการ การไกล่เกลี่ย การฟ้องร้องดำเนินคดีและการดำเนินการอื่นที่ เกี่ยวข้อง ในกรณีจำเป็นกองทุนอาจมอบหมายให้ผู้รับประกันภัยซึ่งเข้าร่วมรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ หรือสถาบันอื่นที่เหมาะสมให้ดำเนินการดังกล่าวแทนก็ได้¹¹⁴

(5) กองทุนไม่อาจเข้าไปมีส่วนในการดำเนินธุรกิจใดๆ นอกขอบเขตที่กำหนดไว้ใน กฎหมายนี้หรือบทบัญญัติที่ว่าด้วยการจัดตั้งกองทุน¹¹⁵

(6) เมื่อกองทุนได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนตามมาตรา 11 วรรคสาม มาตรา 36 หรือ มาตรา 40 ให้แก่ผู้มีสิทธิรับประโยชน์แล้ว ให้ผู้มีสิทธิรับประโยชน์ทำหนังสือยื่นต่อกองทุนเพื่อแสดงการ ยอมรับและยืนยันผลการได้สว่นอุบัติเหตุ และเพื่อโอนสิทธิเรียกร้องของตนต่อผู้ที่ต้องรับผิดชอบ¹¹⁶

(7) ให้จัดการกับเงินของกองทุนได้เฉพาะกรณีดังต่อไปนี้ เว้นแต่เพื่อความจำเป็นใน การดำรงไว้ซึ่งองค์กร

ก. ฝากไว้ที่ธนาคารภายในประเทศ

ข. ลงทุนในพันธบัตรรัฐบาล หรือตัวเงินคลัง พันธบัตรออมทรัพย์ที่ออกโดย ธนาคารกลาง ใบรับรองเงินฝากจากธนาคาร หรือตัวสัญญาใช้เงินซึ่งธนาคารค้ำประกัน

Article 3, When this Fund accepts a compensation claim by the claimant of an automobile traffic accident pursuant to Paragraph 3 of Article 11, Article 36 or Article 40, it shall make a detailed investigation and verification and pay the compensation if it meets the legal requirements.

¹¹⁴ The Rules of Management for Motor Vehicle Accident Compensation Fund,

Article 4, In cases of acceptance of compensation claim, investigation, verification and payment, as well as claim settlement, compromise, conciliation, arbitration, litigation and any other relevant operation, this Fund shall find competent persons with profession to deal with it; if necessary, this Fund may entrust the insurer engaging the compulsory auto- mobile liability insurance or any other appropriate institutions.

¹¹⁵ The Rules of Management for Motor Vehicle Accident Compensation Fund,

Article 5, This Fund can not engage in the business beyond the business scope provided in this Act and the Donation Article of this Fund.

¹¹⁶ The Rules of Management for Motor Vehicle Accident Compensation Fund,

Article 6, When this Fund pays a compensation claim pursuant to Paragraph 3 of Article 11, Article 36 or Article 40, in addition to a legitimate receipt, the claimant shall submit a written consent in promise to assist in investigation of the automobile traffic accident and to transfer the claimant's right against the one liable for the damages.

ค. ลงทุนในหุ้นของบริษัทมหาชน ทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่ผู้รักษาการตามกฎหมายกำหนด

ง. ซื้อทรัพย์สินส่วนบุคคล หรืออสังหาริมทรัพย์เพื่อใช้ในการดำเนินงาน
 จ. ดำเนินการอื่นตามที่ได้รับมอบอำนาจจากคณะกรรมการกำกับการเงิน
 ในกรณีที่มีการลงทุนตาม ข. เป็นการลงทุนในพันธบัตรแปลงสภาพ จะต้องเป็นการแปลงสภาพเป็นหุ้นของบริษัทมหาชนเท่านั้น และหลังแปลงสภาพแล้วจะต้องมีมูลค่าหุ้นเป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดตาม ค.¹¹⁷

(8) ทุกๆ สิ้นปีงบประมาณให้นำส่วนต่างจากการนำรายได้หักค่าใช้จ่ายในการดำเนินการและค่าใช้จ่ายที่จำเป็น โอนเข้าบัญชีกำไรสะสมของกองทุน¹¹⁸

(9) กองทุนต้องปฏิบัติตามระเบียบที่คณะกรรมการกำกับการเงินกำหนด และต้องรายงานฐานะทางการเงินและสถานะของธุรกิจ ต่อคณะกรรมการกำกับการเงินหรือหน่วยงานอื่นที่คณะกรรมการกำกับการเงินแต่งตั้งขึ้น เพื่อทราบเป็นประจำทุกปี¹¹⁹

¹¹⁷ The Rules of Management for Motor Vehicle Accident Compensation Fund, Article 7, Except for the needs in business operation, this Fund may utilize its funds only for the following:

1. Deposit in a domestic bank.
2. Government bonds and notes, savings bonds issued by the Central Bank, financial bonds, negotiable certificates of deposit, draft with banker's acceptances, commercial promissory notes guaranteed by a bank.
3. Publicly listed corporate stocks; the limits and requirements shall be approved by the competent authority.
4. Purchase of personal property and real estate for business operation.
5. Any items authorized by the Financial Supervisory Commission, Executive Yuan (hereinafter referred to as "the FSC").

If the bond invested subject to subparagraph 2 of the preceding paragraph is a convertible bond, the subject to convert into shall be only in publicly listed corporate stocks. After conversion, the value shall be counted in the limit of subparagraph 3 of the preceding paragraph.

¹¹⁸ The Rules of Management for Motor Vehicle Accident Compensation Fund, Article 8, In the end of each fiscal year, the balance of the collected income required by law, deducted by operation expenditure and necessary operation fund of the same year, shall be completely transferred into the account of aggregate revenue and deficit of the fund.

¹¹⁹ The Rules of Management for Motor Vehicle Accident Compensation Fund, Article 9, This Fund shall follow the rule required by the FSC and periodically report its financial and operation condition to the FSC or its appointed institutions.

(10) กองทุนต้องจัดเตรียมทำรายงานงบประมาณประจำปีและแผนการดำเนินงานให้แล้วเสร็จภายในสองเดือนนับแต่เริ่มต้นปีงบประมาณนั้น พร้อมกับเสนอรายงานฉบับล่าสุดและรายงานการดำเนินการของปีที่แล้วภายในสามเดือนนับจากสิ้นปีงบประมาณต่อคณะกรรมการกำกับการเงิน ทั้งนี้ รายงานงบประมาณประจำปีและรายงานฉบับล่าสุดตามความในมาตรานี้ หมายความว่าถึง งบดุล งบกำไรขาดทุน งบเงินสด รายการทรัพย์สินหลักและทรัพย์สินอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง¹²⁰

(11) รายงานประจำปีฉบับล่าสุดของกองทุนต้องได้รับการตรวจสอบและรับรองโดยผู้ตรวจสอบบัญชีสาธารณะซึ่งอนุมัติโดยคณะกรรมการกำกับการเงิน โดยรายงานที่ผ่านการตรวจสอบแล้วนี้ ให้เสนอต่อคณะกรรมการกำกับการเงินเพื่อเห็นชอบด้วย¹²¹

(12) ไม่ว่าเวลาใดๆ คณะกรรมการกำกับการเงินอาจส่งเจ้าหน้าที่ของตน หรือร่วมกับเจ้าหน้าที่ที่ได้รับแต่งตั้งจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและการสื่อสาร หรืออาจแต่งตั้งผู้สอบบัญชีสาธารณะเข้าไปทำการตรวจสอบการดำเนินงานและสถานะทางการเงินของกองทุนได้¹²²

(13) คณะกรรมการกำกับการเงินมีอำนาจสั่งแก้ไขหรือสั่งให้กองทุนเยียวยาความเสียหายภายในระยะเวลาที่กำหนดจากผลของการฝ่าฝืนใดๆ ดังต่อไปนี้ได้

- ก. ไม่ปฏิบัติตามแผนการดำเนินงาน หรือฝ่าฝืนมาตรา 5
- ข. มติของคณะกรรมการบริหารกองทุนขัดต่อกฎหมาย
- ค. ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายหรือระเบียบใดๆ ในการดำเนินกิจการ
- ง. จดบันทึกรายการทางบัญชีโดยขาดหลักฐานทางกฎหมาย
- จ. บิดเบือนรายงานหรือบัญชี

¹²⁰ The Rules of Management for Motor Vehicle Accident Compensation Fund, Article, 10 This Fund shall prepare an annual budget report and business plan within two months after the commencement of each fiscal year; submit a final report and business report of the previous fiscal year within three months after the end of each fiscal year to the FSC.

The budget report and final report referred to in the preceding Paragraph shall include balance sheet, statement of balance in income and expenditure, statement of cash flow, list of major property and any other relevant addendum.

¹²¹ The Rules of Management for Motor Vehicle Accident Compensation Fund, Article 11, The annual final report of this Fund shall be audited and certified by a certified public accountant approved by the FSC and the audit report shall be sent to the FSC for approval.

¹²² The Rules of Management for Motor Vehicle Accident Compensation Fund, Article 12, The FSC may at all times send its staffs along or together with the staffs assigned by the Ministry of Transportation and Communications, or may assign a certified public accountant to audit the operation and financial condition of this Fund.

จ. ฝ่าฝืนบทบัญญัติที่ว่าด้วยการจัดตั้งกองทุน หรือกฎหมายอื่น
คณะกรรมการกำกับการเงินอาจสั่งให้กองทุนเยียวยาผลแห่งการฝ่าฝืน และให้ตก
อยู่ภายใต้มาตรการตามมาตรา 33 และมาตรา 64 ของประมวลกฎหมายแพ่ง และกฎหมายอื่นได้โดยต่อเนื่อง
ไปตลอดจนกว่าการฝ่าฝืนนั้นจะได้รับการแก้ไข¹²³

(14)ระเบียบนี้ให้ใช้บังคับนับแต่วันประกาศ¹²⁴

¹²³ The Rules of Management for Motor Vehicle Accident Compensation Fund,
Article 13, The FSC may make a correction and order this Fund to remedy any violation of the following within a
designated period:

1. Non compliance with the business plan in operation or violation of Article 5.
2. Illegal and inappropriate resolution of its Board of Directors.
3. Non compliance with laws and regulations in business operation.
4. Lack of legitimate certificates or complete accounting record for income and expenditure.
5. Misrepresentation in the financial or operation reports.
6. Violation of these Regulations, the Donation Article of this Fund or any other laws or regulations.

The FSC may continuously order the Fund to remedy the violation and undertake the measures subject to
Articles 33 and 64 of the Civil Code and any other laws and regulations if this Fund receives the order as provided in the
preceding subparagraph but the violation not been remedied.

¹²⁴ The Rules of Management for Motor Vehicle Accident Compensation Fund,
Article 14, These Regulations shall be implemented from the day of announcement.

บทที่ 4

วิเคราะห์ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตาม พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เป็นกฎหมายที่บังคับให้เจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยกับบริษัทตามกฎหมายว่าด้วยประกันวินาศภัยที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประกันภัยประเภทการประกันภัยรถ แต่การประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายอันเกิดจากรถซึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เรียกว่า “ประกันภัยค่าจุน” ต้องมีการพิสูจน์ความรับผิดของผู้เอาประกันภัยให้ได้ความจริงว่าผู้เอาประกันภัยเป็นฝ่ายต้องรับผิดตามกฎหมาย บริษัทจึงจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยในนามของผู้เอาประกันภัย ทว่าการพิสูจน์ความรับผิดต้องใช้ระยะเวลายาวนาน ผู้ประสบภัยบางรายไม่สามารถรับภาระค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลได้ ซึ่งอาจทำให้ผู้ประสบภัยบางรายอาจเสียชีวิตหรือทุพพลภาพ ด้วยเหตุนี้เองพระราชบัญญัติดังกล่าวจึงได้บัญญัติให้บริษัทต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยเพื่อเป็นค่ารักษาพยาบาลหรือค่าปลงศพตามจำนวนที่จำเป็นเพื่อเป็นการเยียวยาผู้ประสบภัยไว้มาก่อนในระหว่างรอการพิสูจน์ความรับผิด โดยให้ถือว่าค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นส่วนหนึ่งของค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

นอกจากนั้น พระราชบัญญัตินี้ยังมิเจตนารมณ์ที่จะให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันทั่วถึง เพราะชีวิตคนเรามีค่าควรแก่การหวงแหน ด้วยเหตุนี้เองพระราชบัญญัตินี้จึงได้มีมาตรการเสริมโดยได้บัญญัติให้จัดตั้งกองทุนขึ้นกองทุนหนึ่งเรียกว่า “กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยและเพื่อจ่ายค่าใช้จ่ายอื่นของกองทุนในการดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งเงินกองทุนส่วนใหญ่ได้มาจากเจ้าของรถที่จ่ายค่าเบี้ยประกันภัยให้แก่บริษัท และบริษัทได้นำเอาเบี้ยประกันภัยนั้นจ่ายสมทบเข้ากองทุนจำนวนหนึ่ง

กรณีที่กองทุนจะต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย ได้แก่ กรณีที่รถนั้นเจ้าของรถมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ และเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือไม่มีผู้

แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่มีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายนั้น หรือเป็นรถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย หรือแม้จะมีการจัดให้มีการประกันความเสียหาย แต่บริษัทไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือเจ้าของรถหรือบริษัทไม่ต้องรับผิดชอบในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยเพราะเหตุที่รถนั้นถูกยกยอก ถ้อ โกง กรรโชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และเจ้าของรถได้ร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวนแล้ว หรือรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นหลบหนีไป ซึ่งเมื่อกองทุนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นในกรณีดังกล่าวแล้ว กองทุนยอมได้ไปซึ่งสิทธิของผู้ประสบภัยในอันที่จะไล่เบี้ยหรือเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนแก่กองทุนได้ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติดังกล่าวหรือตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ดังนั้น ในบทนี้จะได้ศึกษาถึงปัญหาข้อกฎหมายเกี่ยวกับการรับช่วงสิทธิของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในการเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ปัญหาการเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนในกรณีที่ไม่ทราบว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย และปัญหาเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายอื่นนอกจากค่าเสียหายเบื้องต้นและค่าใช้จ่ายในการบริหารงานของกองทุน รวมทั้งปัญหาเกี่ยวกับความซ้ำซ้อนของสิทธิของผู้ประสบภัยในการขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กับพระราชบัญญัติว่าด้วยค่าตอบแทนผู้เสียหายและค่าทดแทนและค่าใช้จ่ายแก่จำเลยในคดีอาญา พ.ศ. 2544 ซึ่งตามประเด็นปัญหาดังกล่าวข้างต้น ผู้เขียนจะได้ศึกษาวิเคราะห์ถึงปัญหาในทางกฎหมายของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในแต่ละหัวข้อโดยละเอียด ดังจะได้กล่าวต่อไปนี้

4.1 ปัญหาเกี่ยวกับการรับช่วงสิทธิของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในการเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

การที่สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยในกรณีตามมาตรา 23 (1) - (6)¹ ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.

¹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535,
“มาตรา 23 ในกรณีดังต่อไปนี้ ให้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุน

(1) เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือ มาตรา 9 และเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

2535 นั้น ก็เนื่องจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีเจตนารมณ์ที่จะให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันท่วงที หากบุคคลที่มีหน้าที่ต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ยอมจ่ายหรือจ่ายให้ไม่ครบจำนวนที่ต้องจ่าย หรือยังไม่ทราบถึงบุคคลที่ต้องรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัย หรือยังอยู่ในระหว่างการพิสูจน์ความรับผิดชอบ ต่อมาเมื่อการพิสูจน์ความรับผิดชอบเสร็จสิ้นและทราบถึงบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัยแล้ว สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยในฐานะที่เป็นเจ้าของเงินกองทุนย่อมสามารถรับช่วงสิทธิของผู้ประสบภัยไปได้โดยเทียบเท่ากับบุคคลที่ต้องรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัยได้ โดยอาศัยบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 226 วรรคหนึ่ง² และมาตรา 229 (3)³ ประกอบด้วยมาตรา 227⁴

อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการเรียกเงินที่จ่ายจากกองทุนคืนแก่กองทุนตามมาตรา 23 (1) (3) (4) และ (5) ไว้เป็นการ

(2) ขณะเกิดเหตุ รถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถเพราะเหตุที่รถนั้นได้ถูกขยอก น๊อโง กรรโชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และเจ้าของรถได้ร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน

(3) ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายและรถนั้นไม่มีการประกันภัยกับบริษัท

(4) มีความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย และรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นหลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย

(5) บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนหรือ

(6) ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยนั้นเกิดจากรถตามมาตรา 8 ที่ไม่ได้เอาประกันตามมาตรา 7”.

² ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2549,
“มาตรา 226 วรรคหนึ่ง บุคคลผู้รับช่วงสิทธิของเจ้าหนี้ ชอบที่จะใช้สิทธิทั้งหลายบรรดาที่เจ้าหนี้มีอยู่โดยมูลหนี้ รวมทั้งประกันแห่งหนี้นั้นได้ในนามของตนเอง”.

³ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2549,
“มาตรา 229 การรับช่วงสิทธิย่อมมีขึ้นด้วยอำนาจกฎหมายและย่อมสำเร็จเป็นประโยชน์แก่บุคคลดังกล่าวต่อไปนี้คือ

(3) บุคคลผู้มีความผูกพันร่วมกับผู้อื่น หรือเพื่อผู้อื่นในอันจะต้องใช้หนี้มีส่วนได้เสียด้วยในการใช้หนี้ นั้น และเจ้าใช้หนี้นั้น”.

⁴ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2549,
“มาตรา 227 เมื่อเจ้าหนี้ได้รับค่าสินไหมทดแทนความเสียหายเต็มตามราคาทรัพย์สินหรือสิทธิซึ่งเป็นวัตถุแห่งหนี้ นั้นแล้ว ท่านว่าลูกหนี้ย่อมเข้าสู่ฐานะเป็นผู้เข้ารับช่วงสิทธิของเจ้าหนี้อันเกี่ยวกับทรัพย์สินหรือสิทธินั้นๆ ด้วยอำนาจกฎหมาย”.

เฉพาะในมาตรา 26⁵ ว่า ถ้าเจ้าของรถหรือบริษัทไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน หรือกรณีที่เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยเพราะไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายและรถนั้นไม่มีการประกันภัยกับบริษัทหรือมีความเสียหายเกิดแก่ผู้ประสบภัย หรือรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้น หลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย เมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปตามมาตรา 25⁶ แล้ว ให้นายทะเบียนมีคำสั่งเรียกเงินตามจำนวนที่จ่ายไปนั้นคืนจากเจ้าของรถหรือบริษัทแล้วแต่กรณี และเจ้าของรถหรือบริษัทต้องจ่ายเงินเพิ่มในอัตราร้อยละสิบของจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนเข้าสมทบกองทุนอีกต่างหาก เว้นแต่กรณีที่ความเสียหายเกิดแก่ผู้ประสบภัยเพราะเหตุตามมาตรา 23 (4) และเจ้าของรถหรือบริษัทไม่ทราบถึงเหตุนั้นโดยสุจริต หรือเจ้าของรถที่กรมธรรม์หมดอายุแต่ยังไม่เกินสามสิบวัน โดยเจ้าของรถไม่มีเจตนาหลีกเลี่ยงการทำประกันภัย หรือในกรณีอื่นที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยประกาศกำหนด นายทะเบียนอาจลดหรือลดเงินเพิ่มลงได้ โดยหลักเกณฑ์ในการเรียกเงินคืน การงดและลดเงินเพิ่ม ให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยประกาศกำหนด

⁵ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535,

“มาตรา 26 ในกรณีที่เจ้าของรถหรือบริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนตามมาตรา 23 (1) หรือมาตรา 23 (5) แล้วแต่กรณีหรือกรณีที่เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยเพราะเหตุตามมาตรา 23 (3) หรือ (4) เมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปตามมาตรา 25 แล้วให้นายทะเบียนเรียกเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายไปนั้นคืนจากเจ้าของรถหรือบริษัทแล้วแต่กรณี รวมทั้งเงินเพิ่มในอัตราร้อยละสิบของจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนส่งเข้าสมทบอีกต่างหาก เว้นแต่กรณีที่ความเสียหายเกิดแก่ผู้ประสบภัยเพราะเหตุตามมาตรา 23 (4) และเจ้าของรถหรือบริษัทไม่ทราบถึงเหตุนั้นโดยสุจริตหรือเจ้าของรถที่กรมธรรม์หมดอายุแต่ยังไม่เกินสามสิบวัน โดยเจ้าของรถไม่มีเจตนาหลีกเลี่ยงการทำประกันภัย หรือในกรณีอื่นที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยประกาศกำหนด นายทะเบียนอาจลดหรือลดเงินเพิ่มลงได้

หลักเกณฑ์ในการเรียกเงินคืน การงด และลดเงินเพิ่ม ให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยประกาศกำหนด”.

⁶ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535,

“มาตรา 25 ให้บริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 มาตรา 23 หรือมาตรา 24 ให้แก่ผู้ประสบภัยให้เสร็จสิ้นภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับคำร้องขอ ทั้งนี้โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิดชอบ

ให้ถือว่าค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นส่วนหนึ่งของค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์”.

นอกจากนั้นแล้ว พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 28⁷ ยังได้บัญญัติไว้ดีกว่า ในกรณีตามมาตรา 23 (1) และ (3) ให้นายทะเบียนยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายไว้ได้หากมิได้มีการยึดรถนั้นไว้ตามกฎหมายอื่นอยู่แล้ว จนกว่าเจ้าของรถจะได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจนครบจำนวน หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นคืนให้แก่กองทุนภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่งจากนายทะเบียน และหากมีการยึดรถนั้นไว้ตามกฎหมายอื่นอยู่ก่อนแล้ว ให้สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมธุรกิจประกันภัยมีสิทธิขอเข้าเฉลี่ยในทรัพย์สินหากมีการขายทอดตลาด ซึ่งเมื่อได้ดำเนินการตามมาตรา 28 จนรับเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนแก่กองทุนจนครบจำนวนแล้ว ก็ไม่จำเป็นต้องส่งเรื่องให้พนักงานอัยการฟ้องคดีต่อศาล

ต่อมาเมื่อได้มีการประกาศใช้บังคับพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539 แล้ว คำสั่งของนายทะเบียนตามมาตรา 26 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ดังกล่าวก็เข้าลักษณะเป็นคำสั่งทางปกครองตามมาตรา 5⁸ แห่งพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539 ดังนั้นการฟ้องคดีเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนพร้อมเงินเพิ่มตามมาตรา 26 จึงต้องฟ้องคดีต่อศาลปกครอง ต่อมาในปี 2547 ได้มีมติที่ประชุมครั้งที่ 10/2547 ของคณะกรรมการพิจารณาชี้ขาดการยุติในการดำเนินคดีแพ่งของส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยอัยการสูงสุดได้มีคำสั่งคดีชี้ขาดให้นำมาตรการบังคับทางปกครองตามมาตรา 57⁹

⁷ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, “มาตรา 28 ในกรณีตามมาตรา 23 (1) และ (3) ให้นายทะเบียนยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายไว้ได้ หากมิได้มีการยึดรถนั้นไว้ตามกฎหมายอื่นอยู่ก่อนแล้วจนกว่าเจ้าของรถจะได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจนครบจำนวนหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่งจากนายทะเบียน และหากมีการยึดรถนั้นตามกฎหมายอื่นอยู่ก่อนแล้วให้สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยมีสิทธิขอเข้าเฉลี่ยในทรัพย์สินหากมีการขายทอดตลาด”.

⁸ พระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539, “มาตรา 5 “คำสั่งทางปกครอง” หมายความว่า

(1) การใช้อำนาจตามกฎหมายของเจ้าหน้าที่ที่มีผลเป็นการสร้างนิติสัมพันธ์ขึ้นระหว่างบุคคลในอันที่จะก่อ เปลี่ยนแปลง โอน สงวน ระงับ หรือมีผลกระทบต่อสถานภาพของสิทธิหรือหน้าที่ของบุคคล ไม่ว่าจะเป็นการถาวร หรือชั่วคราว เช่น การสั่งการ การอนุญาต การอนุมัติ การวินิจฉัยอุทธรณ์ การรับรอง และการรับจดทะเบียน แต่ไม่หมายความรวมถึงการออกกฎ

(2) การอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวง”.

⁹ พระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539, “มาตรา 57 คำสั่งทางปกครองที่กำหนดให้ผู้ชำระเงิน ถ้าถึงกำหนดแล้วไม่มีการชำระโดยถูกต้องครบถ้วน ให้เจ้าหน้าที่มีหนังสือเตือนให้ผู้นั้นชำระภายในระยะเวลาที่กำหนดแต่ต้องไม่น้อยกว่าเจ็ดวันถ้าไม่มีการปฏิบัติตาม

แห่งพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539 มาใช้ ซึ่งในมาตรา 57 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539 บัญญัติให้คำสั่งทางปกครองที่กำหนดให้ผู้ชำระเงินถ้าถึงกำหนดชำระแล้วไม่มีการชำระโดยถูกต้องครบถ้วนให้เจ้าหน้าที่มีหนังสือเตือนให้ผู้ชำระภายในระยะเวลาที่กำหนดแต่ต้องไม่น้อยกว่าเจ็ดวัน ถ้าไม่มีการปฏิบัติตามคำเตือน เจ้าหน้าที่อาจใช้มาตรการบังคับทางปกครองโดยยึดหรืออายัดทรัพย์สินของผู้ชำระและขายทอดตลาดเพื่อชำระเงินให้ครบถ้วน¹⁰ ทั้งมีมติคณะรัฐมนตรีที่ นร 0504/15227 เมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2548 เห็นชอบตามมติที่ประชุมครั้งที่ 10/2547 และอธิบดีกรมการประกันภัยได้ออกระเบียบกรมการประกันภัยว่าด้วยการใช้มาตรการบังคับทางปกครองโดยการยึดหรืออายัดและขายทอดตลาดทรัพย์สินตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในปี พ.ศ. 2549 ดังนั้น นายทะเบียนสามารถเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นตามจำนวนที่จ่ายไปคืนพร้อมเงินเพิ่ม ตามมาตรา 26 โดยกรมการประกันภัยสามารถนำการดำเนินการบังคับทางปกครองตามมาตรา 57 แห่งพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539 มาใช้ได้โดยไม่ต้องฟ้องคดีต่อศาล

ต่อมาได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550 เมื่อมีกรณีตามมาตรา 23 (1) (3) (4) และ (5) สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยจะต้องนำวิธีการทางปกครองตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539 มาตรา 57 มาใช้ โดยไม่อาจส่งเรื่องให้พนักงานอัยการดำเนินการฟ้องคดีต่อศาลยุติธรรมเพื่อเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนเงินแก่กองทุนได้อีกต่อไป¹¹

คำเตือน เจ้าหน้าที่อาจใช้มาตรการบังคับทางปกครอง โดยยึดหรืออายัดทรัพย์สินของผู้ชำระและขายทอดตลาดเพื่อชำระเงินให้ครบถ้วน

วิธีการยึด การอายัด และการขายทอดตลาดทรัพย์สินให้ปฏิบัติตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งโดยอนุโลม ส่วนผู้มีอำนาจสั่งยึดหรืออายัดหรือขายทอดตลาดให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง”.

¹⁰ พระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ.2539,

“มาตรา 57 คำสั่งทางปกครองที่กำหนดให้ผู้ชำระเงิน ถ้าถึงกำหนดแล้วไม่มีการชำระ โดยถูกต้องครบถ้วน ให้เจ้าหน้าที่มีหนังสือเตือนให้ผู้ชำระภายในระยะเวลาที่กำหนดแต่ต้องไม่น้อยกว่าเจ็ดวันถ้าไม่มีการปฏิบัติตามคำเตือน เจ้าหน้าที่อาจใช้มาตรการบังคับทางปกครอง โดยยึดหรืออายัดทรัพย์สินของผู้ชำระและขายทอดตลาดเพื่อชำระเงินให้ครบถ้วน

วิธีการยึด การอายัด และการขายทอดตลาดทรัพย์สินให้ปฏิบัติตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งโดยอนุโลม ส่วนผู้มีอำนาจสั่งยึดหรืออายัดหรือขายทอดตลาดให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง”.

¹¹ รายงานการประชุมคณะกรรมการพิเศษชี้ขาดการยุติในการดำเนินคดีแพ่งของส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ครั้งที่ 10/2547.

จะเห็นว่ากรณียึดและการขายทอดตลาดรถตามมาตรา 28 มาตรา 29¹² และมาตรา 30¹³ แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เป็นคำสั่งทางปกครอง พนักงานอัยการเห็นว่าเมื่อเป็นคำสั่งทางปกครองก็ต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539 มาตรา 57 โดยไม่ต้องพึ่งอำนาจศาล กล่าวคือ ให้เจ้าหน้าที่ใช้มาตรการทางปกครองยึดและอายัดทรัพย์สินของลูกหนี้ตามคำสั่งทางปกครองได้ด้วยตัวเจ้าหน้าที่เองซึ่งในกรณีนี้ก็คือนายทะเบียน เท่ากับว่าตัดกระบวนการพิจารณาพิพากษาคดีและการบังคับคดีโดยเจ้าพนักงานบังคับคดีออกไป เพราะตามกฎหมายปกครองถือว่ารัฐมีอำนาจเหนือกว่าเอกชน การที่กฎหมายให้อำนาจรัฐก็เพื่อประโยชน์สาธารณะ ซึ่งการใช้สิทธิทางแพ่งเป้าหมายสุดท้ายก็เป็นการไปยึดทรัพย์เช่นกัน ดังนั้นแม้หากจะใช้การรับช่วงสิทธิเหมือนเอกชนแต่เป็นการทำหน้าที่คล้ายกับการดำเนินคดีแบบเดิมที่ต้องส่งเรื่องให้พนักงานอัยการฟ้องคดีต่อศาลส่วนแพ่ง จึงควรจะได้แก้ไขปรับปรุงเสียใหม่โดยการฟ้องบังคับชำระหนี้เหมือนเดิม ซึ่งจะเป็นผลดีแก่กองทุนที่สามารถยึดทรัพย์ได้ในอายุความ 10 ปีเช่นเดียวกัน ส่วนการเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนแก่กองทุนในกรณีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 23 (2) ยังต้องใช้วิธีการฟ้องคดีต่อศาลยุติธรรมเช่นเดิม

สำหรับการเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนแก่กองทุนในกรณีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 23 (6) กรณีความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยนั้นเกิดจากรถตามมาตรา 8 ที่ไม่ได้เอา

¹² พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, “มาตรา 29 รถที่ยึดไว้ตามมาตรา 28 ให้นายทะเบียนมีอำนาจขายทอดตลาดได้ในกรณีดังต่อไปนี้

(1) กรณีที่เจ้าของรถตามมาตรา 23 (1) ไม่จ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนแทนตนคืนให้แก่กองทุนภายในเจ็ดวันนับแต่วันได้รับคำสั่งจากนายทะเบียน

(2) กรณีที่ไม่ปรากฏตัวเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และนายทะเบียนได้ประกาศหาตัวเจ้าของรถโดยปิดประกาศไว้ ณ ที่ทำการของนายทะเบียนซึ่งได้ยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายไว้และประกาศในหนังสือพิมพ์รายวันที่จำหน่ายในท้องถิ่นที่เกิดเหตุอย่างน้อยสองวันติดต่อกัน แต่เจ้าของรถไม่ปรากฏตัวต่อนายทะเบียนซึ่งได้ยึดรถนั้นไว้ภายในสามสิบวันนับแต่วันแรกที่ประกาศในหนังสือพิมพ์”.

¹³ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, “มาตรา 30 วิธีการยึดรถตามมาตรา 28 และการขายทอดตลาดรถตามมาตรา 29 ให้ปฏิบัติตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งโดยอนุโลม

เงินที่ได้จากการขายทอดตลาดรถตามมาตรา 29 ให้หักเป็นค่าใช้จ่ายในการยึดและการขายทอดตลาด และจ่ายเป็นค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายคืนให้แก่กองทุนแล้วแต่กรณี ถ้ามีเงินเหลือเท่าใดให้คืนแก่เจ้าของรถ ในกรณีที่ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายให้สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยเกี่ยวกับรักษาเงินนั้นไว้ตามระเบียบที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาและถ้าเจ้าของรถไม่เรียกเงินนั้นคืนภายในห้าปี นับจากวันที่ขายทอดตลาดให้เงินนั้นตกเป็นของกองทุน”.

ประกันตามมาตรา 7 ในปี 2542 ได้มีประกาศใช้บังคับพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542 ดังนั้นถ้าเป็นกรณีฟ้องคดีเพื่อเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นจากเจ้าของรถที่เป็นหน่วยงานทางปกครองต้องฟ้องคดีต่อศาลปกครอง¹⁴ แต่ถ้าเจ้าของรถเป็นเอกชนยังคงต้องฟ้องคดีต่อศาลยุติธรรมเช่นเดิม

จากที่กล่าวมาแล้วข้างต้น จะเห็นได้ว่าการดำเนินการเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนคืนแก่กองทุนนั้น นับตั้งแต่ได้มีการประกาศใช้บังคับพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539 และพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542 เป็นต้นมา การดำเนินการเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นผิดแผกแตกต่างกันไปตามแต่กรณี อันทำให้เกิดความเหลื่อมล้ำกัน กล่าวคือ ถ้าเป็นกรณีที่เป็นรถที่เจ้าของรถมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7¹⁵ หรือมาตรา 9¹⁶ ต้องใช้มาตรการทางปกครอง คือ การยึด อายัด และขายทอดตลาดรถ และถ้าเป็นกรณีที่ต้องฟ้องคดีต่อศาลมีทั้งกรณีที่ต้องฟ้องคดีต่อศาลยุติธรรมและกรณีที่ต้องฟ้องคดีต่อศาลปกครอง ซึ่งถ้าเป็นการฟ้องคดีต่อศาลยุติธรรมจะมีอายุความ 10 ปี ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/30¹⁷ แต่ถ้าเป็นกรณีที่ต้องฟ้องคดีต่อศาลปกครองตามมาตรา 49¹⁸ แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542 กำหนดอายุความฟ้องร้องไว้สั้นมากคือ 90 วันนับแต่วันรู้หรือควรรู้ถึงเหตุแห่งการฟ้องคดี

¹⁴ พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542, “มาตรา 9 ศาลปกครองมีอำนาจพิจารณาพิพากษาหรือมีคำสั่งในเรื่องดังต่อไปนี้

(5) คดีที่กฎหมายกำหนดให้หน่วยงานทางปกครอง หรือเจ้าหน้าที่ของรัฐฟ้องคดีต่อศาลเพื่อบังคับให้บุคคลต้องกระทำ หรือละเว้นกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด”.

¹⁵ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, “มาตรา 7 ภายใต้บังคับมาตรา 8 เจ้าของรถซึ่งใช้รถ หรือมีรถไว้เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยกับบริษัท จำนวนเงินเอาประกันภัยให้กำหนดตามชนิด ประเภท และขนาดของรถ แต่ต้องไม่น้อยกว่าจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง”.

¹⁶ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, “มาตรา 9 รถที่จดทะเบียนในต่างประเทศและนำเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว โดยเจ้าของรถไม่มีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักรเจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย ทั้งนี้ตามจำนวนเงิน หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง”.

¹⁷ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2549, “มาตรา 193/30 อายุความนั้นถ้าประมวลกฎหมายนี้หรือกฎหมายอื่นมิได้บัญญัติไว้โดยเฉพาะให้มีกำหนด 10 ปี”.

¹⁸ พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542,

นอกจากปัญหาในเรื่องของอายุความแล้ว ยังมีปัญหาในเรื่องของภาระการพิสูจน์และหน้าที่นำสืบอีกประการหนึ่ง ทั้งนี้ เนื่องจากศาลแต่ละประเภทมีกฎหมายวิธีพิจารณาความคดีคนละฉบับกัน

เมื่อได้พิเคราะห์แล้วจะเห็นว่า เงินกองทุนแทบทั้งหมดเป็นเงินที่ได้มาจากเจ้าของรถซึ่งเป็นเอกชน มีเพียงเงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้ในครั้งแรกขณะที่ยังไม่มีเงินสมทบจากบริษัทเข้ากองทุน ซึ่งหลังจากนั้นรัฐบาลก็ไม่ได้จัดสรรเงินอุดหนุนจากเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปีแต่อย่างใด เพราะกองทุนมีเงินที่จ่ายสมทบจากบริษัทเข้ามาเป็นจำนวนมาก จึงสมควรที่จะได้แก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยให้ยกเลิกวิธีการยึด आयัดและขายทอดตลาดรถนำเอาเงินที่ได้จากการขายทอดตลาดใช้คืนกองทุน เพื่อให้การเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นใช้คืนกองทุนจะต้องดำเนินคดีทางศาลเท่านั้น

4.2 ปัญหาการเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนในกรณีที่ไม่ทราบว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เป็นกฎหมายที่บังคับให้เจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยไว้กับบริษัทตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยประเภทการประกันภัยรถ ทั้งนี้ เนื่องจากอุบัติเหตุจากรถได้ทวีจำนวนมากขึ้นในแต่ละปีตามจำนวนของรถที่เพิ่มมากขึ้น ทว่าผู้ประสบภัยที่ได้รับอันตรายอันเกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่รถมักไม่ได้รับชดเชยค่าเสียหาย หรือได้รับชดเชยค่าเสียหายแต่มักไม่คุ้มกับความเสียหายที่แท้จริง และกว่าจะได้รับชดเชยก็ต้องใช้ระยะเวลาานาน เพราะการพิสูจน์ความรับผิดชอบเป็นเรื่องยากลำบาก ทำให้ผู้ประสบภัยที่ไม่สามารถเยียวยาตนเองได้บางรายต้องเสียชีวิตหรือต้องพิการหรือทุพพลภาพอย่างไม่ควรจะเป็นเช่นนั้น ด้วยเหตุดังกล่าวพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จำต้องมีบทบัญญัติให้มีการจัดตั้งสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยขึ้นในสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยเมื่อเกิดกรณีตามมาตรา 23 แก่ผู้ประสบภัย ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ประสบภัย

“มาตรา 49 การฟ้องคดีปกครองจะต้องยื่นฟ้องภายใน 90 วันนับแต่วันที่รู้หรือควรรู้ถึงเหตุแห่งการฟ้องคดี หรือนับแต่วันที่พ้นกำหนด 90 วันนับแต่วันที่ผู้ฟ้องคดีได้มีหนังสือร้องขอต่อหน่วยงานทางปกครอง หรือเจ้าหน้าที่ของรัฐ เพื่อให้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนด และไม่ได้รับหนังสือชี้แจงจากหน่วยงานทางปกครอง หรือเจ้าหน้าที่ของรัฐ หรือได้รับแต่เป็นคำชี้แจงที่ผู้ฟ้องคดีเห็นว่าไม่มีเหตุผลแล้วแต่กรณี เว้นแต่จะมิบทกฎหมายเฉพาะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น”.

ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันทั่วๆไปตามจำนวนที่จำเป็นก่อน และเมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประกันภัยได้ดำเนินการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยเสร็จสิ้นแล้ว สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยในฐานะที่เป็นเจ้าของเงินกองทุนย่อมจะสามารถรับช่วงสิทธิของผู้ประสบภัยไปได้เบียดเบียนผู้ที่จะต้องรับผิดชอบผู้ประสบภัยได้ด้วยอำนาจของกฎหมาย

อย่างไรก็ตาม ในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยในกรณีตามมาตรา 23 (4) แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 คือในกรณีที่ไม่ว่าทราบว่าจะเกิดอันตรายก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย ในกรณีนี้สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยจะไม่สามารถไปเบียดเบียนหรือเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่กองทุนได้จ่ายไปคืนแก่กองทุนได้ ทำให้กองทุนได้รับความเสียหาย

จากการศึกษากฎหมายการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่นและสาธารณรัฐไต้หวัน ทั้งสองประเทศนอกจากจะเป็นประเทศที่มีความก้าวหน้าทางด้านกรคมนาคมและเป็นประเทศที่อยู่ในแถบเอเชียเช่นเดียวกับไทยแล้ว ยังมีระบบการประกันภัยที่คล้ายคลึงกับของไทยคือ มีการแบ่งระบบการประกันภัยรถยนต์ออกเป็นการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจและการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ทั้งการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของทั้งสองประเทศยังมีเจตนารมณ์ในการให้ความคุ้มครองครอบคลุมความรับผิดชอบต่อชีวิตและร่างกายของผู้ประสบภัยทำนองเดียวกับของประเทศไทย โดยการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของทั้งสองประเทศยังได้นำหลักการไม่มุ่งการค้าหรือแสวงหากำไรและหลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทน โดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดมาใช้เช่นเดียวกับของไทย

โดยในประเทศญี่ปุ่น เมื่อผู้ประสบภัยถึงแก่ความตายหรือบาดเจ็บจากอุบัติเหตุที่เกิดจากรถที่มีได้ทำประกันภัย หรือกรณีชนแล้วหนี ผู้ประสบภัยสามารถขอรับค่าสินไหมทดแทนภายใต้โครงการเงินทดแทนของรัฐบาล (Government Compensation Plan) ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 71 หรือรถคันที่ชนมีประกันภัยภาคบังคับแต่ผู้เอาประกันภัยไม่มีความผิด กล่าวคือผู้เอาประกันภัยสามารถพิสูจน์ได้ว่าตนไม่ได้ประมาทเลินเล่อในการใช้รถ แต่อุบัติเหตุเกิดจากความตั้งใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ประสบภัยเอง และไม่มี ความบกพร่องหรือความผิดปกติของรถตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 3 ผู้ประสบภัยไม่สามารถเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้รับประกันภัยได้ แต่สามารถเรียกค่าเสียหายได้ภายใต้โครงการเงินทดแทนของรัฐบาล หรือในกรณีที่รถถูกขโมยไปแล้วไปก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ผู้เอาประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น รัฐบาลจะเป็นผู้รับผิดชอบจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้น ดังนั้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายต่อชีวิตและร่างกายจากรถดังกล่าวสามารถ

เรียกรอให้บริษัทที่รับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับจ่ายค่าเสียหาย โดยมีสิทธิได้รับค่าเสียหายตามหลักเกณฑ์เดียวกับผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายจากรถที่มีการประกันภัยภาคบังคับ เมื่อบริษัทได้จ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยแล้วก็สามารถเรียกเงินคืนจากรัฐได้ตามโครงการเงินทดแทนของรัฐบาล โดยโครงการเงินทดแทนของรัฐบาล ตั้งขึ้นเพื่ออุดช่องว่างของกฎหมายกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากรถ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนให้แก่ผู้ประสบภัยให้ได้รับการเยียวยาความเสียหาย ซึ่งตามกฎหมายกำหนดให้บริษัทที่รับประกันภัยภาคบังคับ องค์กรและบุคคลที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมายจะต้องจัดส่งเงินจำนวนหนึ่งเข้าสู่โครงการเงินทดแทนของรัฐบาล ตามอัตราที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในโครงการตามมาตรา 73 ของ Automobile Liability Security Law โดยหลังจากที่รัฐบาลได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยตามโครงการดังกล่าวแล้ว รัฐบาลสามารถที่จะเข้ารับช่วงสิทธิของผู้ประสบภัยที่จะเรียกรอเอาจากผู้กระทำผิดได้ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 76

ส่วนในสาธารณรัฐไต้หวันนั้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางถนนขึ้นแต่ผู้มีสิทธิรับประโยชน์ไม่สามารถเรียกรอค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยตามกฎหมายนี้ หากเข้าข้อยกเว้นกรณีอันเนื่องจาก¹⁹

- 1) ไม่สามารถติดตามหารรถที่ก่อเหตุได้
- 2) รถที่ก่อเหตุไม่ได้ทำประกันภัยไว้
- 3) เหตุเกิดจากรถที่เอาประกันภัยไว้แต่ถูกนำไปใช้โดยไม่ได้รับความยินยอมของผู้เอาประกันภัย
- 4) รถที่ก่อเหตุทั้งหมดหรือเฉพาะบางคันไม่ได้ทำประกันภัยไว้

จากเหตุดังกล่าวทำให้ผู้มีสิทธิรับประโยชน์มีสิทธิเรียกรอค่าสินไหมทดแทนจากกองทุนเงินทดแทนได้ไม่เกินจำนวนเงินเอาประกันภัยที่กำหนดไว้ในกฎหมาย ส่วนในกรณีที่รถที่ก่อเหตุเป็นรถที่กฎหมายไม่ได้บังคับให้ทำประกัน คนขับรถคันดังกล่าวไม่มีสิทธิเรียกรอค่าสินไหมทดแทนจากกองทุนเงินทดแทน ในกรณีที่กองทุนเงินทดแทนได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไปแล้ว แต่หากทราบในภายหลังว่ารถที่ก่อเหตุเป็นรถที่เอาประกันภัยในระบบการประกันภัยความรับผิดชอบทางรถยนต์ภาคบังคับไว้แล้ว ในกรณีดังกล่าวกองทุนเงินทดแทนอาจเรียกรอเงินสินไหมทดแทนที่ได้ชดใช้ไปแล้วคืนจากผู้รับประกันภัยได้ เมื่อผู้รับประกันภัยได้คืนเงินดังกล่าวให้แก่กองทุนเงินทดแทนแล้ว ให้ถือเสมือนว่าเป็นการจ่ายผลประโยชน์ตามสัญญาประกันภัยให้แก่ผู้มีสิทธิรับประโยชน์ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายนี้แล้ว โดยมาตรา 42 แห่งรัฐบัญญัติว่าด้วยการ

¹⁹ Compulsory Automobile Liability Insurance Act, มาตรา 40.

ประกันความรับผิดทางรถยนต์ภาคบังคับ (Compulsory Automobile Liability Insurance Act) กำหนดไว้ว่า เมื่อกองทุนเงินทดแทนได้จ่ายสินไหมทดแทนให้แก่ผู้มีสิทธิรับประโยชน์ไปแล้ว กองทุนอาจเข้ารับช่วงสิทธิจากผู้มีสิทธิรับประโยชน์ต่อผู้ที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายได้ โดยจำนวนที่กองทุนเข้ารับช่วงสิทธิต้องไม่เกินจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่กองทุนได้จ่ายไป แต่สิทธิในการเข้ารับช่วงสิทธิดังกล่าวจะระงับลงหากกองทุนไม่ใช่สิทธิเรียกร้องต่อผู้ที่ต้องรับผิดชอบภายในระยะเวลา 2 ปี นับแต่วันที่กองทุนได้خذใช้ค่าสินไหมทดแทนไป แต่หากไม่เจอผู้กระทำผิดหรือเป็นกรณีที่เข้าข้อยกเว้น กองทุนจะต้องรับภาระในส่วนที่จ่ายให้แก่ผู้เสียหายไปแล้วเอง เว้นแต่ในกรณีที่ผู้ต้องรับผิดชอบเป็นสามีหรือภรรยา หัวหน้าครอบครัว สมาชิกอื่นในครอบครัวที่มีความเกี่ยวพันทางสายเลือดใน 4 ชั้น หรือเกี่ยวพันโดยการแต่งงานใน 3 ชั้น ของผู้มีสิทธิรับประโยชน์ ห้ามมิให้กองทุนเข้ารับช่วงสิทธิ

จะเห็นได้ว่าในประเทศญี่ปุ่นกรณีอุบัติเหตุที่เกิดจากรถที่ไม่ได้ทำประกันภัย กรณีชนแล้วหนี และกรณีรถที่ถูกขโมยไปก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ผู้ประสบภัยสามารถขอรับค่าสินไหมทดแทนภายใต้โครงการเงินทดแทนของรัฐบาลได้ ดังนั้นหากเกิดกรณีรถชนแล้วหนีและผู้ประสบภัยไม่สามารถเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นจากผู้ใดได้จึงมาเรียกร้องจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย และเมื่อกองทุนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยเสร็จสิ้นแล้ว เพื่อมิให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้รับความเสียหาย เนื่องจากกองทุนไม่สามารถใช้สิทธิไล่เบี้ยเอาแก่ผู้ใดได้ จึงควรมีกฎหมายกำหนดเรื่องการใช้สิทธิไล่เบี้ยของกองทุนในมาตรา 23 (4) ต่อไป โดยผู้เขียนเห็นว่าสมควรที่จะให้สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยไล่เบี้ยเอากับรัฐได้

4.3 ปัญหาเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายอื่นนอกจากค่าเสียหายเบื้องต้นและค่าใช้จ่ายในการบริหารงานของกองทุน

วัตถุประสงค์ประการสำคัญในการจัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยขึ้นในสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ก็เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยที่ได้รับอันตรายอันเกิดจากรถทำให้ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อชีวิตหรือร่างกายในกรณีใดกรณีหนึ่งตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 23 (1) - (6) แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 วัตถุประสงค์รองลงมาก็คือ เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายอื่นในการดำเนินการตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และค่าใช้จ่ายในการบริหารงานของสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย²⁰ โดยในมาตรา 34 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติ

²⁰ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535,

คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้บัญญัติให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยอาจจัดสรรเงินกองทุนไม่เกินร้อยละสามสิบห้าของดอกผลของเงินกองทุนต่อปี เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการบริหารงานและค่าใช้จ่ายอื่นของสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย การที่ภาครัฐใช้อำนาจออกกฎหมายบังคับให้เจ้าของรถซึ่งใช้รถ หรือผู้มีรถไว้เพื่อใช้ ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย หากมีผู้ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามจะได้รับโทษตามกฎหมายนั้น เป็นการสร้างภาระหน้าที่เพิ่มขึ้นให้แก่เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือผู้มีรถไว้เพื่อใช้ เพื่อช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากรถ ดังนั้น เงินของเจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือผู้มีรถไว้เพื่อใช้ที่ถูกบังคับให้ต้องชำระค่าเบี้ยประกันภัยถูกเรียกเก็บไปเพื่อประโยชน์ของประชาชนทั่วไปที่มีสิทธิได้รับความช่วยเหลือตามกฎหมายเป็นการเฉลี่ยความเสียหายตามหลักและทฤษฎีประกันภัย โดยแหล่งที่มาของเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยส่วนใหญ่มาจากเงินที่บริษัทประกันภัยจ่ายสมทบให้แก่กองทุน ซึ่งเงินดังกล่าวเป็นเงินค่าเบี้ยประกันของเจ้าของรถที่ถูกภาครัฐบังคับให้จัดให้มีการประกันภัย ซึ่งบริษัทประกันภัยได้จ่ายเงินสมทบให้แก่กองทุนตั้งแต่ปี พ.ศ. 2536 - 2548 มาแล้วทั้งสิ้นเป็นเงินจำนวน 1,462.41 ล้านบาท โดยภาครัฐได้มีการจ่ายเงินอุดหนุนให้แก่กองทุนเพียง 2 ครั้ง คือในปี 2536 และ 2538 เป็นเงินทั้งสิ้นจำนวน 300 ล้านบาท และไม่เคยมีการจ่ายเงินทุนประเดิมให้แก่กองทุนแต่อย่างใด

“มาตรา 33 ให้จัดตั้งกองทุนขึ้นเรียกว่า “กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย” มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย เมื่อมีกรณีตามมาตรา 23 และเป็นค่าใช้จ่ายอื่นในการดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้

กองทุนประกอบด้วย

- (1) เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้
- (2) เงินที่บริษัทจ่ายสมทบตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดตามมาตรา 36²⁰ และเงินเพิ่มที่ได้รับตามมาตรา 36

ทวิ

- (3) เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี
- (4) เงินหรือทรัพย์สินที่ได้ตามมาตรา 28 มาตรา 30 มาตรา 31 หรือมาตรา 32
- (5) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้
- (6) ดอกผลของเงินกองทุน
- (7) เงินที่ได้จากการขายทรัพย์สินที่ได้มาตาม (4) และ (5)
- (8) เงินรายได้อื่นๆ

เงินและทรัพย์สินดังกล่าวให้เป็นของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เพื่อใช้ประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ของกองทุน โดยไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลังเป็นรายได้แผ่นดิน”.

ตารางที่ 4.1 สถิติรายได้ของกองทุน ตั้งแต่ปี 2536-2548

หน่วย : ล้านบาท

ปี พ.ศ.	รายได้	เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	เงินสมทบ-บริษัทประกันภัย
2536	105.77	100.00	1.42
2537	395.98	-	152.26
2538	508.80	200.00	121.75
2539	205.80	-	157.54
2540	274.22	-	161.98
2541	281.89	-	146.40
2542	192.35	-	105.18
2543	193.44	-	108.28
2544	224.08	-	93.70
2545	158.20	-	106.69
2546	160.04	-	106.69
2547	142.41	-	92.41
2548	143.03	-	99.42

ที่มา : รายงานประจำปี กองทุนหมุนเวียน กระทรวงพาณิชย์

เมื่อเริ่มก่อตั้งกองทุนในปี 2536 กองทุนมีเงินรายได้ทั้งสิ้น 105.77 ล้านบาท โดยในปี 2548 กองทุนมีเงินรายได้ทั้งสิ้น 143.03 ล้านบาท แต่ในปี พ.ศ. 2547-2548 รายจ่ายของกองทุนมากกว่ารายได้ ทำให้กองทุนประสบปัญหาการขาดทุน ซึ่งการเบิกจ่าย การเก็บรักษา การจัดการกองทุน ค่าใช้จ่ายการดำเนินงานและอัตราเบี้ยประชุมของคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการและค่าใช้จ่ายอื่นของสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยกำหนดโดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง²¹

²¹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535,

“มาตรา 34 วรรคสาม การเบิกจ่าย การเก็บรักษา การจัดการกองทุน ค่าใช้จ่ายการดำเนินงานและอัตราเบี้ยประชุมของคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการและค่าใช้จ่ายอื่นของสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยกำหนดโดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง”.

ตารางที่ 4.2 รายจ่ายของกองทุน ตั้งแต่ปี 2536 - 2548

หน่วย : ล้านบาท

ปี พ.ศ.	รายได้	รายจ่าย	จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 23
2536	105.77	0.04	0.04
2537	395.98	19.66	19.66
2538	508.80	25.07	26.06
2539	205.80	24.50	24.50
2540	274.22	23.23	23.03
2541	281.89	43.19	29.82
2542	192.35	78.50	31.52
2543	193.44	85.47	32.02
2544	224.08	95.48	32.50
2545	158.20	118.69	34.54
2546	160.04	152.86	36.85
2547	142.41	167.53	61.63
2548	143.03	149.53	45.42

ที่มา : รายงานประจำปี กองทุนหมุนเวียน กระทรวงพาณิชย์

จากการศึกษาพบว่าสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยเป็นหน่วยงานที่นอกจากจะมีหน้าที่ปฏิบัติการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 แล้ว ยังมีหน้าที่กำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยของบริษัทประกันภัยและคนกลางประกันภัยตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ด้วย ดังนั้นในการนำเงินกองทุนไปจ่ายค่าใช้จ่ายในการบริหารงานและค่าใช้จ่ายอื่นของสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย จึงอาจมีการนำเงินกองทุนไปใช้จ่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 รวมอยู่ด้วย เช่น ค่าจัดซื้อยานพาหนะและค่าจ้างบุคลากร ค่าตอบแทนพิเศษ ค่าใช้จ่ายในการสัมมนาศึกษาดูงานในต่างประเทศ เป็นต้น ซึ่งค่าใช้จ่ายดังกล่าวเป็นเงินของเจ้าของรถที่จ่ายเป็นเบี้ยประกันภัยในการจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ตามมาตรา 7 และมาตรา 9 และบริษัทได้จ่ายสมทบเข้ากองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามอัตราที่กำหนดใน

กฎกระทรวง จะเห็นได้ว่าค่าใช้จ่ายดังกล่าวเป็นการจัดกับวัตถุประสงค์ของกฎหมายที่ใช้เพื่อประโยชน์ของกองทุนเท่านั้นดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 33 วรรคสุดท้าย

ตารางที่ 4.3 งบดุลของกองทุน ตั้งแต่ปี 2536 - 2548

หน่วย : ล้านบาท

ค่าใช้จ่าย	2544	2545
ค่าเสียหายเบื้องต้น	32.50	34.05
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ		
ค่าจ้างลูกจ้างชั่วคราวและเงินสมทบประกันสังคม	4.45	6.93
ค่าพิมพ์เครื่องหมายแสดงว่ามีการประกันภัย	43.14	44.15
ค่าพิมพ์สมุดบัญชีและแบบพิมพ์ต่างๆ	0.25	1.71
ค่าใช้จ่ายในการติดตามไล่เบี้ยเรียกคืนกองทุนฯ	0.12	0.14
ค่าใช้จ่ายในการรณรงค์และส่งเสริมพ.ร.บ.	-	29.31
ค่าจัดพิมพ์คู่มือปฏิบัติงาน	0.04	-
ค่าเสียหายเบื้องต้นเรียกเก็บไม่ได้	-	0.49
รวม	48.00	82.73
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร		
ค่าตอบแทนที่ปรึกษา	0.24	0.24
ค่าใช้จ่ายในการเดินทางในประเทศ	0.19	0.12
ค่าวัสดุสำนักงาน	0.03	0.004
ค่าจ้างชั่วคราวและเงินสมทบประกันสังคม	0.44	-
ค่าเผยแพร่ประชาสัมพันธ์	13.40	-
ค่าใช้จ่ายในการจัดอบรมสัมมนา	0.36	-
ค่าเสื่อมราคา	0.31	1.55
รวม	14.97	1.91

ตารางที่ 4.3 (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

ค่าใช้จ่าย	2546	2547
ค่าเสียหายเบื้องต้น	36.85	61.63
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ		
ค่าจ้างลูกจ้างชั่วคราวและเงินสมทบประกันสังคม	6.85	8.16
ค่าพิมพ์เครื่องหมายแสดงว่ามีการประกันภัย	65.40	51.79
ค่าพิมพ์สมุดบัญชีและแบบพิมพ์ต่างๆ	0.73	0.99
ค่าใช้จ่ายในการติดตามไล่เบี้ยเรียกคืนกองทุนฯ	0.84	0.04
ค่าใช้จ่ายในการรณรงค์และส่งเสริมพ.ร.บ.	20.22	24.41
ครุภัณฑ์	19.93	19.32
ค่าเบี้ยประชุม	0.06	0.13
ค่าใช้จ่ายในการจัดทำสื่อเผยแพร่อัตราการศึกษาฯ	-	0.49
รวม	114.03	105.33
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร		
ค่าใช้จ่ายในการเดินทางในประเทศ	-	0.01
ค่าวัสดุสำนักงาน	0.005	0.001
ค่าใช้จ่ายในการอบรมพัฒนาบุคลากร		
ค่าใช้จ่ายในการจัดอบรมสัมมนา	-	0.14
ค่าใช้สอยและอื่นๆ		
ค่าซ่อมแซม	0.03	0.02
ค่ารับรอง	0.001	0.01
ค่าอาหารทำการนอกเวลา	0.001	0.02
ค่าตอบแทนพิเศษ	0.003	0.02
ค่าเสื่อมราคา	1.94	0.34
รวม	1.98	0.57

ตารางที่ 4.3 (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

ค่าใช้จ่าย	2548
ค่าเสียหายเบื้องต้น	45.42
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ	
ค่าจ้างลูกจ้างชั่วคราว เงินสมทบประกันสังคม และเงินช่วยค่าครองชีพ	10.34
ค่าพิมพ์เครื่องหมายแสดงว่ามีการประกันภัย	50.57
ค่าพิมพ์สมุดบัญชีและแบบพิมพ์ต่างๆ	1.57
ค่าใช้จ่ายในการติดตามไล่เบี้ยเรียกคืนกองทุนฯ	0.05
ค่าใช้จ่ายในการรณรงค์และส่งเสริมพ.ร.บ.(รวมถึงค่าโฆษณา ประชาสัมพันธ์,ค่าใช้จ่ายโครงการพ.ร.บ.,ค่าพิมพ์เอกสารเผยแพร่, ค่าใช้จ่ายในการสัมมนาศึกษาดูงานต่างประเทศ)	32.66
ค่าใช้จ่ายโครงการยุวชนประกันภัย	1.30
ครุภัณฑ์	4.67
ค่าเบี้ยประชุม , ค่าใช้จ่ายในการจัดทำสื่อเผยแพร่อัตราค่ารักษาฯ	-
รวม	101.16
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	
ค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปราชการ	-
ค่าวัสดุสำนักงาน	0.12
ค่าใช้จ่ายเพื่อพัฒนาฐานข้อมูลและระบบฯ	0.08
ค่าใช้จ่ายในการอบรมพัฒนาบุคลากร	2.05
ค่าใช้จ่ายในการจัดอบรมสัมมนา	-
ค่าใช้จ่ายสอยและอื่นๆ	
ค่าซ่อมแซม , ค่ารับรอง	-
ค่าอาหารทำการนอกเวลา	0.02
ค่าตอบแทนพิเศษ	0.07
ค่าเสื่อมราคา	0.61
รวม	2.95

ที่มา : รายงานประจำปี กองทุนหมุนเวียน กระทรวงพาณิชย์

จึงสมควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 34 โดยกำหนดให้คณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่กำกับดูแลการใช้เงินกองทุนเป็นค่าใช้จ่ายในการบริหารงานและค่าใช้จ่ายอื่นของสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย อีกทั้งสมควรกำหนดให้มืองค์กรเอกชนที่มีสมาชิกเป็นเจ้าของรถในฐานะที่เป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในเงินนั้นได้เข้าร่วมเป็นคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถด้วย เพื่อจะได้กำกับดูแลการใช้เงินกองทุนให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกฎหมายอย่างแท้จริง

4.4 ปัญหาความซ้ำซ้อนเกี่ยวกับสิทธิของผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และตามพระราชบัญญัติว่าด้วยค่าตอบแทนผู้เสียหายและค่าทดแทนและค่าใช้จ่ายแก่จำเลยในคดีอาญา พ.ศ. 2544

จากหลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยก็ดี กรณีผิดสัญญาที่ดี หรือกรณีละเมิดก็ดี มีหลักการชดเชยค่าเสียหายตามความเป็นจริง เว้นแต่ในกรณีที่เป็นการเสียหายอันมิใช่ตัวเงิน ซึ่งไม่อาจประมาณราคาเป็นเงินได้ ในกรณีเช่นนี้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้วางหลักว่าให้ศาลวินิจฉัยตามควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด ทั้งนี้ เพื่อป้องกันมิให้เกิดแรงจูงใจให้มีการกระทำโดยมุ่งหมายที่จะให้ได้รับประโยชน์จากการกระทำนั้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งสัญญาประกันภัยเป็นสัญญาเสี่ยงโชค กล่าวคือ หนี้ค่าเบี้ยประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยต้องชำระให้แก่ผู้รับประกันภัยมีจำนวนน้อยกว่าค่าสินไหมทดแทนที่ผู้รับประกันภัยจะต้องใช้ให้เป็นจำนวนมาก ด้วยเหตุดังกล่าวประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จึงต้องบัญญัติให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยที่มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนเท่าที่เสียหายจริงเท่านั้น และผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ใช้ค่าสินไหมทดแทนเท่ากับจำนวนวินาศภัยอันแท้จริงเท่านั้น²²

กรณีที่ผู้ประสบภัยจากรถที่ผู้ขับหลบหนีไป หรือไม่อาจทราบได้ว่าความเสียหายเกิดจากรถคันใดตามมาตรา 23 (4) นั้น ผู้ประสบภัยจากรถดังกล่าวสามารถขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 หากบาดเจ็บผู้ประสบภัยจะได้รับค่ารักษาพยาบาลกรณีได้รับบาดเจ็บตามที่รักษาจริงไม่เกิน 15,000 บาท หากผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บและต่อมาเสียชีวิตในภายหลัง ผู้ประสบภัยที่เสียชีวิตจะได้รับค่ารักษาพยาบาลตามที่รักษาจริงไม่เกิน 15,000 บาท และค่าปลงศพจำนวน 35,000 บาท ซึ่งรวมแล้วไม่เกินจำนวน 50,000 บาท หากเสียชีวิตทายาทของผู้ประสบภัยจะได้รับค่าปลงศพกรณีเสียชีวิตจำนวน 35,000 บาท

²² ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2549, มาตรา 877 (1).

ต่อมาเมื่อได้มีการประกาศใช้รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540 ได้มีบทบัญญัติให้สิทธิและเสรีภาพแก่ประชาชนเป็นอย่างมาก โดยสิทธิและเสรีภาพที่เพิ่มขึ้นใหม่ประการหนึ่ง คือ สิทธิของบุคคลที่ได้รับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรือจิตใจอันเนื่องมาจากการกระทำความผิดในทางอาญาของผู้อื่น โดยที่ตนมิได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดนั้น และไม่มีโอกาสได้รับการบรรเทาความเสียหายโดยทางอื่นให้ได้รับความช่วยเหลือเยียวยาจากรัฐ ดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 245 วรรคสอง²³ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540 ซึ่งตรงกับรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550 มาตรา 40 อนุ 5 ซึ่งบัญญัติว่า บุคคลย่อมมีสิทธิในกระบวนการยุติธรรมดังต่อไปนี้ ผู้เสียหาย ผู้ต้องหา จำเลย และพยานในคดีอาญามีสิทธิได้รับความคุ้มครองและความช่วยเหลือที่จำเป็นและเหมาะสมจากรัฐ ส่วนค่าตอบแทน ค่าทดแทน และค่าใช้จ่ายที่จำเป็นให้เป็นไปตามที่กฎหมายบัญญัติ เหตุผลของรัฐธรรมนูญที่ได้บัญญัติไว้ดังกล่าวก็เนื่องจากถือเป็นความบกพร่องของรัฐที่ไม่สามารถให้ความคุ้มครองแก่ประชาชนได้ ทำให้ผู้เคราะห์ร้ายต้องตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม แต่รัฐธรรมนูญได้กำหนดเงื่อนไขไว้ว่าเฉพาะแต่ผู้ที่ไม่ได้รับการบรรเทาความเสียหายโดยทางอื่นเท่านั้น เพื่อให้เป็นไปตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยดังกล่าว รัฐสภาจึงได้ออกพระราชบัญญัติค่าตอบแทนผู้เสียหายและค่าทดแทนและค่าใช้จ่ายแก่จำเลยในคดีอาญา พ.ศ. 2544 ขึ้นใช้บังคับ โดยในมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าวได้บัญญัติว่า “การเรียกร้องหรือการได้มาซึ่งสิทธิหรือประโยชน์ตามพระราชบัญญัตินี้ ไม่เป็นการตัดสิทธิหรือประโยชน์ของผู้เสียหายหรือจำเลยพึงได้ตามกฎหมายอื่น” และตามมาตรา 18 วรรคหนึ่งแห่งพระราชบัญญัติฯ ได้กำหนดประเภทของความเสียหายที่จะได้รับค่าตอบแทน²⁴ ไว้เป็น 4 ประเภท คือ

(1) ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลให้จ่ายเท่าที่จ่ายจริงแต่ไม่เกิน 30,000 บาท รวมทั้งค่าฟื้นฟูสมรรถภาพทางร่างกายและจิตใจให้จ่ายเท่าที่จ่ายจริงแต่ไม่เกิน 20,000 บาท

²³ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย,

“มาตรา 245 วรรคสอง บุคคลใดได้รับความเสียหายถึงแก่ชีวิต หรือแก่ร่างกาย หรือจิตใจเนื่องจากการกระทำความผิดอาญาของผู้อื่นโดยตนมิได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดนั้น และไม่มีโอกาสได้รับการบรรเทาความเสียหายโดยทางอื่น บุคคลนั้นหรือทายาทย่อมมีสิทธิได้รับความช่วยเหลือจากรัฐ ทั้งนี้ตามเงื่อนไขและวิธีการที่กฎหมายบัญญัติ”.

²⁴ พระราชบัญญัติค่าตอบแทนผู้เสียหายและค่าทดแทนและค่าใช้จ่ายแก่จำเลยในคดีอาญา พ.ศ.2544, “มาตรา 3 ค่าตอบแทน หมายความว่า เงิน ทรัพย์สิน หรือประโยชน์อื่นใดที่ผู้เสียหายมีสิทธิได้รับเพื่อตอบแทนความเสียหายที่เกิดขึ้นจากหรือเนื่องจากการกระทำความผิดอาญาของผู้อื่น”.

(2) ค่าตอบแทนในกรณีและผู้เสียหายถึงแก่ความตายให้จ่ายเป็นเงินจำนวนตั้งแต่ 30,000 บาท แต่ไม่เกิน 100,000 บาท ค่าจัดการศพให้จ่ายเป็นเงินจำนวน 20,000 บาท ค่าขาดอุปการะเลี้ยงดูให้จ่ายเป็นเงินจำนวนไม่เกิน 30,000 บาท ค่าเสียหายอื่นนอกจากค่าตอบแทน ค่าจัดการศพ และค่าขาดอุปการะเลี้ยงดู ให้เป็นเงินตามจำนวนที่คณะกรรมการเห็นสมควร แต่ไม่เกิน 30,000 บาท

(3) ค่าขาดประโยชน์ทำมาหาได้ในระหว่างที่ไม่สามารถประกอบการทำงานได้ตามปกติให้จ่ายในอัตราวันละไม่เกิน 200 บาท เป็นระยะเวลาไม่เกิน 1 ปีนับแต่วันที่ไม่สามารถประกอบการทำงานได้ตามปกติ

(4) ค่าตอบแทนความเสียหายอื่นตามที่คณะกรรมการเห็นสมควรแต่ไม่เกิน 30,000 บาท^{25 26}

เมื่อได้พิเคราะห์แล้วเห็นว่ากรณีดังกล่าวข้างต้นมีปัญหาข้อกฎหมายที่จะต้องหยิบยกขึ้นพิจารณา 3 ประการด้วยกัน คือ

ประการแรก ความในมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติค่าตอบแทนผู้เสียหายและค่าทดแทนและค่าใช้จ่ายแก่จำเลยในคดีอาญา พ.ศ. 2544 ที่ได้บัญญัติให้สิทธิแก่ผู้เสียหายที่ได้รับค่าตอบแทนความเสียหายตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวแล้วยังสามารถใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายตามกฎหมายอื่นได้อีก ทำให้ผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายต่อชีวิตและหรือร่างกายอันเกิดจากรถที่ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นจากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามมาตรา 23 (4) แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีสิทธิได้รับค่าทดแทนความเสียหายจากกฎหมายสองฉบับในมูลหนี้เดียวกัน ทำให้ผู้เสียหายบางรายมีสิทธิได้รับค่าเสียหายเกินกว่าที่เสียหายจริงอันเป็นการขัดกับหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามความเป็นจริง

ประการที่สอง หากให้สิทธิแก่ผู้เสียหายให้มีสิทธิได้รับค่าเสียหายตามกฎหมายทั้งสองฉบับในมูลหนี้อันเดียวกันได้แล้ว จะทำให้เกิดปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการรับช่วงสิทธิระหว่างรัฐกับสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยว่า ใครจะมีสิทธิดีกว่ากัน ยกตัวอย่างเช่น นายแดงได้รับความเสียหายต่อร่างกายอันเกิดจากรถขณะกำลังเดินข้ามถนนบนทางม้าลายโดยไม่ทราบว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหายต้องเสียค่ารักษาพยาบาลเป็นเงิน 15,000 บาท นายแดงได้รับค่าตอบแทนตามกฎหมายทั้งสองฉบับแล้ว หลังจากนั้นเจ้าหน้าที่ตำรวจ

²⁵ กฎกระทรวง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และอัตราในการจ่ายค่าตอบแทนผู้เสียหายและค่าทดแทน และค่าใช้จ่ายแก่จำเลยในคดีอาญา พ.ศ. 2546, ข้อ 3.

²⁶ กฎกระทรวง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และอัตราในการจ่ายค่าตอบแทนผู้เสียหายและค่าทดแทน และค่าใช้จ่ายแก่จำเลยในคดีอาญา พ.ศ. 2546, ข้อ 4.

สามารถติดตามผู้ซบเซ่รดคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายได้ ผู้ซบเซ่รดคันดังกล่าวมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายค่าสินไหมทดแทนเป็นค่ารักษาพยาบาลเป็นจำนวนเงิน 15,000 บาท ตามมูลละเมิด ปัญหาที่ว่าเขาจะต้องชดเชยให้กับรัฐ หรือว่าใช้ให้กับสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย หรือว่าใช้ให้กับทั้งสองฝ่ายๆ ละ 75,000 บาท ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 290²⁷

ประการที่สาม รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540 มาตรา 245 วรรคสอง ได้บัญญัติให้เฉพาะแต่บุคคลที่ได้รับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรือจิตใจ อันเนื่องมาจากการกระทำความผิดในทางอาญาของผู้อื่นที่ไม่ได้รับการบรรเทาความเสียหายโดยทางอื่นเท่านั้นที่จะมีสิทธิได้รับการเยียวยาความเสียหายจากรัฐ ดังนั้น การที่บุคคลใดได้รับความเสียหายต่อชีวิตหรือร่างกายอันเกิดจากกรณ ซึ่งได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นจากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจนคุ้มกับจำนวนที่เสียหายจริงแล้ว ยังมีสิทธิได้รับค่าเสียหายจากกรมคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพตามพระราชบัญญัติค่าตอบแทนผู้เสียหายและค่าทดแทนและค่าใช้จ่ายแก่จำเลยในคดีอาญา พ.ศ. 2544 อีก ย่อมถือได้ว่าบทบัญญัติของกฎหมายดังกล่าวขัดกับบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540 มาตรา 245 วรรคสอง

ดังนั้น ในกรณีที่ผู้เสียหายที่ได้รับความเสียหายอันเกิดจากกรณตามมาตรา 23 (4) มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยค่าตอบแทนผู้เสียหายและค่าทดแทนและค่าใช้จ่ายแก่จำเลยในคดีอาญา พ.ศ. 2544 และมีสิทธิได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 นั้น จึงควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เพื่อผู้เสียหายที่ได้รับความเสียหายอันเกิดจากกรณตามมาตรา 23 (4) แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ให้มีสิทธิได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ก่อน หากยังไม่คุ้มกับที่เสียหายจริง จึงจะมีสิทธิได้รับค่าทดแทนความเสียหายตามพระราชบัญญัติว่าด้วยค่าตอบแทนผู้เสียหายและค่าทดแทนและค่าใช้จ่ายแก่จำเลยในคดีอาญา พ.ศ. 2544 ได้อีก แต่ให้ได้รับเฉพาะในส่วนที่ยังขาดอยู่เท่านั้น

²⁷ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2549,

“มาตรา 290 ถ้าการชำระหนี้เป็นการอันจะแบ่งกันชำระได้และมีบุคคลหลายคนเป็นลูกหนี้ก็ดี มีบุคคลหลายคนเป็นเจ้าของหนี้ก็ดี เมื่อกรณีเป็นที่สงสัย ท่านว่าลูกหนี้แต่ละคนจะต้องรับผิดชอบเพียงเป็นส่วนเท่าๆ กันและเจ้าหนี้แต่ละคนก็ชอบที่จะได้รับแต่เพียงเป็นส่วนเท่าๆ กัน”.

ตารางที่ 4.4 เปรียบเทียบพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติ
ค่าตอบแทนผู้เสียหายและค่าทดแทนและค่าใช้จ่ายแก่จำเลยในคดีอาญา พ.ศ. 2544

ความเสียหายที่ ผู้ประสบภัยได้รับ	พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ	พ.ร.บ. ค่าตอบแทนผู้เสียหายและค่าทดแทนและ ค่าใช้จ่ายแก่จำเลยในคดีอาญา
บาดเจ็บ	<ul style="list-style-type: none"> - ค่ารักษาพยาบาลกรณีได้รับบาดเจ็บตามที่รักษาจริงไม่เกิน 15,000 บาท - หากผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บและต่อมาเสียชีวิตในภายหลัง ผู้ประสบภัยที่เสียชีวิตจะได้รับค่ารักษาพยาบาลตามที่รักษาจริงไม่เกิน 15,000 บาท และค่าปลงศพ จำนวน 35,000 บาท ซึ่งรวมแล้วไม่เกินจำนวน 50,000 บาท 	<ul style="list-style-type: none"> - ค่าใช้จ่ายที่จำเป็นในการรักษาพยาบาลให้จ่ายเท่าที่จ่ายจริง แต่ไม่เกิน 30,000 บาท - ค่าฟื้นฟูสมรรถภาพทางร่างกายและจิตใจให้จ่ายเท่าที่จ่ายจริง แต่ไม่เกิน 20,000 บาท - ค่าขาดประโยชน์ทำมาหาได้ในระหว่างที่ไม่สามารถประกอบกิจการงานได้ตามปกติให้จ่ายในอัตราวันละไม่เกิน 20 บาท เป็นระยะเวลาไม่เกิน 1 ปีนับแต่วันที่ไม่สามารถประกอบกิจการงานได้ตามปกติ - ค่าตอบแทนความเสียหายอื่นตามที่คณะกรรมการเห็นสมควรแต่ไม่เกิน 30,000 บาท
เสียชีวิต	<ul style="list-style-type: none"> - ค่าปลงศพกรณีเสียชีวิต จำนวน 35,000 บาท 	<ul style="list-style-type: none"> - ค่าตอบแทนให้จ่ายเป็นเงินจำนวนตั้งแต่ 30,000 บาท แต่ไม่เกิน 100,000 บาท - ค่าจัดการศพให้จ่ายเป็นเงินจำนวน 20,000 บาท - ค่าขาดอุปการะเลี้ยงดูให้จ่ายเป็นเงินจำนวนไม่เกิน 30,000 บาท - ค่าเสียหายอื่นให้จ่ายเป็นเงินตามจำนวนที่คณะกรรมการเห็นสมควร แต่ไม่เกิน 30,000 บาท

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

เนื่องจากปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปี จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุจากรถเพิ่มสูงขึ้น ทว่าผู้ประสบภัยที่ได้รับอันตรายอันเกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่มักไม่ได้รับชดเชยค่าเสียหาย หรือได้รับชดเชยค่าเสียหายแต่ไม่คุ้มกับความเสียหายที่ได้รับ และกว่าจะได้รับชดเชยก็ต้องใช้ระยะเวลาในการพิสูจน์ความรับผิดชอบ ทำให้ผู้ประสบภัยที่ไม่สามารถเยียวยาตนเองได้บางรายต้องเสียชีวิตหรือทุพพลภาพ จึงได้เกิดพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งพระราชบัญญัตินี้มีเจตนารมณ์ที่จะให้ผู้ประสบภัยจากรถทุกคนได้รับการชดเชยค่าเสียหาย และได้มีการจัดตั้งสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยขึ้นในสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เพื่อเป็นมาตรการเสริมในจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย เพื่อให้ผู้ประสบภัยจากรถได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันเวลาที่ โดยกองทุนจะต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามมาตรา 23 (1)-(6) เพื่อเป็นการเยียวยาผู้ประสบภัยในระหว่างรอการพิสูจน์ความผิด และเมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปแล้ว ย่อมสามารถรับช่วงสิทธิของผู้ประสบภัยไปเรียกร้องเอาจากผู้ที่ต้องรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัยได้ เมื่อการพิสูจน์ความรับผิดชอบเสร็จสิ้นและทราบถึงบุคคลผู้ที่ต้องรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัย

จากการศึกษาพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ในส่วนของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยยังมีปัญหาข้อบกพร่อง กล่าวคือ ปัญหาข้อกฎหมายเกี่ยวกับการรับช่วงสิทธิของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในการเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย โดยนับตั้งแต่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีผลใช้บังคับเป็นต้นมา กรณีที่กองทุนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยเมื่อเกิดกรณีตามมาตรา 23 (1) กรณีเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายไม่จัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยและเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายให้ไม่ครบจำนวน มาตรา 23 (3) กรณีความเสียหายเกิดแก่ผู้ประสบภัยเนื่องจากไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายและรถดังกล่าวมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 มาตรา 23 (4) กรณีที่ผู้ขับขี่รถดังกล่าวหลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่าความเสียหายเกิดจากรถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย

และมาตรา 23 (5) กรณีบริษัทประกันภัยไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายให้ไม่ครบจำนวน แล้วแต่กรณี ไปแล้วนั้น สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยจะต้องนำการดำเนินการทางปกครองโดยยึดหรืออายัดทรัพย์สินของผู้นั้น และขายทอดตลาดเพื่อชำระเงินให้ครบถ้วนตามมาตรา 57 แห่งพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539 มาใช้ในการเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุน ส่วนการเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนแก่กองทุนในกรณีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 23 (2) อันได้แก่กรณีรถนั้นมิได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถในขณะที่เกิดเหตุเพราะถูกยักยอก น้อ โกง กรรโชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และได้มีการร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวนแล้ว และมาตรา 23 (6) กรณีรถที่ได้รับยกเว้นตามมาตรา 8 ที่มีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยตามมาตรา 7 หากเจ้าของรถเป็นเอกชน การเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนแก่กองทุนนั้นต้องใช้วิธีการฟ้องคดีต่อศาลยุติธรรม แต่เมื่อมีการประกาศใช้บังคับพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542 หากเจ้าของรถเป็นหน่วยงานของราชการฟ้องคดีเรียกเงินคืนกองทุนจะต้องฟ้องคดีต่อศาลปกครอง จะเห็นได้ว่า การดำเนินการเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนนั้นมีความผิดแผกแตกต่างกันกันไปตามแต่กรณี ซึ่งนอกจากปัญหาในเรื่องของอายุความแล้ว ยังมีปัญหาในเรื่องของภาระการพิสูจน์และหน้าที่นำสืบอีกประการหนึ่ง ทั้งนี้เนื่องจากศาลแต่ละประเภทมีกฎหมายวิธีพิจารณาคดีที่แตกต่างกัน ดังนั้นจากสภาพปัญหาดังกล่าวจึงสมควรแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยยกเลิกความในมาตรา 26 (การเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนพร้อมเงินเพิ่ม) มาตรา 28 (การยึดรถตามมาตรา 23 (1) และ (3)) มาตรา 29 (การขายทอดตลาดรถ) และมาตรา 30 (วิธีการยึดและขายทอดตลาดรถ) ทั้งควรยกเลิกความในมาตรา 44 ซึ่งเป็นโทษปรับกรณีที่บริษัทประกันภัยหรือเจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายแทนไปคืนกองทุน ทั้งนี้ เหตุที่ยกเลิกบทบัญญัติดังกล่าวก็เพื่อให้กองทุนสามารถฟ้องเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนกรณีตามมาตรา 23 (1) - (6) ต่อศาลยุติธรรม แต่เฉพาะกรณีมาตรา 23 (6) ที่เจ้าของรถเป็นหน่วยงานของรัฐ ยังคงต้องฟ้องคดีต่อศาลปกครองเช่นเดิม ทั้งควรเพิ่มเติมบทบัญญัติในเรื่องอายุความการใช้สิทธิไล่เบี้ยหรือเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนแก่กองทุนหรือแก่บริษัทไว้เป็นการเฉพาะในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยกำหนดให้มีอายุความหนึ่งปีนับแต่วันที่รู้ตัวผู้ซึ่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัย แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกินห้าปีนับแต่วันที่ได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย ไม่ว่าจะเป็นการฟ้องคดีต่อศาลยุติธรรมหรือศาลปกครอง เพราะแม้ว่าจะเป็นการฟ้องคดีต่อศาลปกครองแต่คดีดังกล่าวไม่มีลักษณะเป็นคดี

ทางปกครอง หากแต่เป็นคดีที่เจ้าหน้าที่ฟ้องลูกหนี้ให้ชำระหนี้อันเกิดจากมูลละเมิด อันเป็นการใช้สิทธิในทางแพ่ง จึงควรใช้อายุความที่เท่ากัน

นอกจากนั้นการเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนในกรณีที่ไม่ทราบว่ารอดคันใดก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย เมื่อกองทุนจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยในกรณีตามมาตรา 23 (4) คือในกรณีที่ไม่ทราบว่ารอดคันใดก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยไปแล้ว กองทุนไม่สามารถไล่เบี้ยหรือเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่กองทุนได้จ่ายไปคืนจากผู้ใดได้ ทำให้กองทุนได้รับความเสียหาย จากการศึกษากฎหมายการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่นและสาธารณรัฐไต้หวัน โดยในประเทศญี่ปุ่น เมื่อเกิดกรณีชนแล้วหนี ผู้ประสบภัยสามารถขอรับค่าสินไหมทดแทนภายใต้โครงการเงินทดแทนของรัฐบาลได้ ด้วยเหตุนี้ในประเทศไทยเมื่อเกิดกรณีชนแล้วหนีและผู้ประสบภัยไม่สามารถเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นจากผู้ใดได้จึงมาเรียกร้องจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย และเมื่อกองทุนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยเสร็จสิ้นแล้ว เพื่อมิให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้รับความเสียหาย เนื่องจากกองทุนไม่สามารถไล่เบี้ยเอาแก่ผู้ใดได้ จึงควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถโดยควรเพิ่มบทบัญญัติให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีสิทธิเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายให้แก่ผู้ประสบภัยในกรณีตามมาตรา 23 (4) คือกรณีชนแล้วหนีที่ไม่สามารถทราบได้ว่ารอดคันใดก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้ประสบภัย ให้สามารถเรียกเงินคืนจากรัฐได้ เพราะเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนเป็นเงินที่ได้มาจากเอกชนเจ้าของรถมิใช่เงินงบประมาณของรัฐ เพราะเมื่อรัฐไม่สามารถปกป้องและคุ้มครองประชาชนได้ จึงควรเป็นหน้าที่ของรัฐที่จะให้การเยียวยาประชาชนที่ได้รับเคราะห์กรรม เพราะเป็นความบกพร่องของรัฐ

อีกทั้งยังพบว่า การจ่ายค่าใช้จ่ายอื่นนอกจากค่าเสียหายเบื้องต้นและค่าใช้จ่ายในการบริหารงานของกองทุนขัดกับวัตถุประสงค์ของกองทุน ทั้งนี้วัตถุประสงค์ในการจัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยก็เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยที่ได้รับอันตรายอันเกิดจากรถทำให้ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อชีวิตและ/หรือร่างกายในกรณีใดกรณีหนึ่งตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 23 (1)-(6) แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 วัตถุประสงค์รองลงมาก็คือ เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายอื่นในการดำเนินการตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 และค่าใช้จ่ายในการบริหารงานของสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย โดยแหล่งที่มาของเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยส่วนใหญ่มาจากเงินค่าเบี้ยประกันของเจ้าของรถที่ถูกภาครัฐบังคับให้จัดให้มีการประกันภัย โดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยเป็นหน่วยงานที่นอกจากจะมีหน้าที่ปฏิบัติการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 แล้ว ยังมีหน้าที่กำกับและส่งเสริมการ

ประกอบธุรกิจประกันภัยของบริษัทประกันภัยและคนกลางประกันภัยตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ด้วย ดังนั้นในการนำเงินกองทุนไปจ่ายค่าใช้จ่ายในการบริหารงานและค่าใช้จ่ายอื่นของสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย จึงอาจมีการนำเงินกองทุนไปใช้จ่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 รวมอยู่ด้วย ซึ่งค่าใช้จ่ายดังกล่าวเป็นการขัดกับวัตถุประสงค์ของกฎหมายที่ให้ใช้เพื่อประโยชน์ของกองทุนเท่านั้น ดังนั้นจากสภาพปัญหาดังกล่าวจึงสมควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในมาตรา 34 โดยกำหนดให้มีคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่กำกับดูแลการใช้เงินกองทุนเป็นค่าใช้จ่ายในการบริหารงานและค่าใช้จ่ายอื่นของสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ และแก้ไขเพิ่มเติมองค์ประกอบของคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถให้มีองค์ประกอบคนที่สมาชิกเป็นเจ้าของรถในฐานะที่เป็นผู้มีส่วนได้เสียในเงินนั้นเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถด้วย เพื่อจะได้กำกับดูแลการใช้จ่ายเงินกองทุนให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกฎหมายอย่างแท้จริง

นอกจากนี้ยังมีปัญหาความซ้ำซ้อนของสิทธิของผู้ประสบภัยในการขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กับพระราชบัญญัติว่าด้วยค่าตอบแทนผู้เสียหายและค่าทดแทนและค่าใช้จ่ายแก่จำเลยในคดีอาญา พ.ศ. 2544 โดยกรณีที่ผู้ประสบภัยจากรถในกรณีที่ผู้ขับขี่หลบหนีไป หรือไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหายตามมาตรา 23 (4) ผู้ประสบภัยจากรถดังกล่าวสามารถขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ต่อมาเมื่อได้มีการประกาศใช้รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540 ได้มีบทบัญญัติให้สิทธิและเสรีภาพแก่ประชาชน โดยสิทธิของบุคคลที่ได้รับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรือจิตใจอันเนื่องมาจากการกระทำความผิดในทางอาญาของผู้อื่น โดยที่ตนมิได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับกระทำความผิดนั้น และไม่มีโอกาสได้รับการบรรเทาความเสียหายโดยทางอื่นให้ได้รับความช่วยเหลือเยียวยาจากรัฐ ดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 245 วรรคสอง ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540 ซึ่งตรงกับรัฐธรรมนูญพุทธศักราช 2550 มาตรา 40 (5) บุคคลย่อมมีสิทธิในกระบวนการยุติธรรมดังต่อไปนี้ ผู้เสียหาย ผู้ต้องหา จำเลย และพยานในคดีอาญามีสิทธิได้รับความคุ้มครองและความช่วยเหลือที่จำเป็นและเหมาะสมจากรัฐ ส่วนค่าตอบแทน ค่าทดแทน และค่าใช้จ่ายที่จำเป็นให้เป็นไปตามที่กฎหมายบัญญัติ จากความในมาตรา 245 วรรคสอง รัฐสภาจึงได้ออกพระราชบัญญัติค่าตอบแทนผู้เสียหายและค่าทดแทนและค่าใช้จ่ายแก่จำเลยในคดีอาญา พ.ศ. 2544 ขึ้นใช้บังคับ โดยในมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวได้

บัญญัติว่า “การเรียกร้องหรือการได้มาซึ่งสิทธิหรือประโยชน์ตามพระราชบัญญัตินี้ ไม่เป็นการตัดสิทธิหรือประโยชน์ของผู้เสียหายหรือจำเลยพึงได้ตามกฎหมายอื่น” และผู้ประสบภัยยังสามารถขอรับค่าตอบแทนตามมาตรา 18 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าวได้อีก ดังนั้น เมื่อได้พิจารณาแล้วจะเห็นว่ากรณีดังกล่าวข้างต้นมีปัญหาข้อกฎหมาย คือ ความในมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติค่าตอบแทนผู้เสียหายและค่าทดแทนและค่าใช้จ่ายแก่จำเลยในคดีอาญา พ.ศ. 2544 ที่ได้บัญญัติให้สิทธิแก่ผู้เสียหายที่ได้รับค่าตอบแทนความเสียหายตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวแล้วยังสามารถใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายตามกฎหมายอื่นได้อีก ทำให้ผู้ประสบภัยมีสิทธิขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามมาตรา 23 (4) แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ทำให้ผู้ประสบภัยมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนจากกฎหมายสองฉบับในมูลหนี้เดียวกัน ทำให้ผู้เสียหายบางรายมีสิทธิได้รับค่าเสียหายเกินกว่าที่เสียหายจริงอันเป็นการขัดกับหลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามความเป็นจริง อีกทั้งหากให้สิทธิแก่ผู้เสียหายให้มีสิทธิได้รับค่าเสียหายตามกฎหมายทั้งสองฉบับในมูลหนี้อันเดียวกันได้แล้ว จะเกิดปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการรับช่วงสิทธิระหว่างรัฐกับสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยว่าใครจะมีสิทธิดีกว่ากัน นอกจากนั้นจากความในมาตรา 245 วรรคสอง ที่ได้บัญญัติให้เฉพาะแต่บุคคลที่ได้รับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรือจิตใจ อันเนื่องมาจากการกระทำความผิดในทางอาญาของผู้อื่นที่ไม่ได้รับการบรรเทาความเสียหายโดยทางอื่นเท่านั้นที่จะมีสิทธิได้รับการเยียวยาความเสียหายจากรัฐ ดังนั้น การที่บุคคลใดได้รับความเสียหายต่อชีวิตหรือร่างกายอันเกิดจากรถ ซึ่งได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นจากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจนคุ้มกับจำนวนที่เสียหายจริงแล้ว ยังมีสิทธิได้รับค่าเสียหายจากกรมคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพตามพระราชบัญญัติค่าตอบแทนผู้เสียหายและค่าทดแทนและค่าใช้จ่ายแก่จำเลยในคดีอาญา พ.ศ. 2544 อีก ย่อมถือได้ว่าบทบัญญัติของกฎหมายดังกล่าวขัดกับบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540 มาตรา 245 วรรคสอง ดังนั้นจากสภาพปัญหาดังกล่าวจึงควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมในกรณีที่ผู้เสียหายที่ได้รับความเสียหายอันเกิดจากผู้ขับขี่หลบหนีไป หรือไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย ตามมาตรา 23 (4) ที่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยค่าตอบแทนผู้เสียหายและค่าทดแทนและค่าใช้จ่ายแก่จำเลยในคดีอาญา พ.ศ. 2544 และมีสิทธิได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ให้มีสิทธิได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ก่อน หากยังไม่คุ้มกับที่เสียหายจริง จึงจะมีสิทธิได้รับค่าทดแทนความเสียหายตามพระราชบัญญัติว่าด้วยค่าตอบแทนผู้เสียหายและค่าทดแทนและค่าใช้จ่ายแก่จำเลยในคดีอาญา พ.ศ. 2544 ได้อีก แต่ให้ได้รับเฉพาะในส่วนที่ยังขาดอยู่เท่านั้น

5.2 ข้อเสนอแนะ

5.2.1 ให้ยกเลิกความในมาตรา 26 มาตรา 28 มาตรา 29 และมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เพราะผลจากการประกาศใช้พระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539 ทำให้ต้องใช้มาตรการทางปกครองตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 57 แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าว อันได้แก่การยึด อายัดรถ และการขายทอดตลาดรถ ทำให้ไม่สามารถฟ้องคดีเพื่อเรียกเงินคืนกองทุนได้ ในกรณีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 23 (1) (3) (4) และ (5) แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และให้ยกเลิกมาตรา 44 ซึ่งเป็นโทษปรับกรณีที่บริษัทประกันภัยหรือเจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายแทนไปคืนกองทุน จึงจำเป็นต้องยกเลิกบทบัญญัติดังกล่าว เพื่อให้กองทุนสามารถใช้สิทธิทางแพ่งในการฟ้องคดีต่อศาลได้

5.2.2 กำหนดให้มีบทบัญญัติในเรื่องอายุความการใช้สิทธิไล่เบียดหรือเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนแก่กองทุนหรือแก่บริษัทไว้เป็นการเฉพาะในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยกำหนดอายุความเกี่ยวกับการไล่เบียดหรือเรียกเงินค่าเสียหายคืนไว้เป็นการเฉพาะคือ ให้มีอายุความหนึ่งปีนับแต่วันที่รู้ตัวผู้ซึ่งต้องรับผิดชอบ แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกินห้าปีนับแต่วันที่ได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย ไม่ว่าจะเป็นการฟ้องคดีต่อศาลยุติธรรมหรือศาลปกครอง โดยมีพักต้องคำนึงถึงว่าจะเป็นการฟ้องคดีต่อศาลยุติธรรมหรือศาลปกครอง เพราะแม้ว่าจะเป็นการฟ้องคดีต่อศาลปกครองก็ตาม แต่คดีดังกล่าวไม่มีลักษณะเป็นคดีทางปกครอง หากแต่เป็นคดีที่เจ้าหน้าที่ฟ้องลูกหนี้ให้ชำระหนี้อันเป็นการใช้สิทธิในทางแพ่ง จึงต้องใช้อายุความที่เท่ากัน

5.2.3 เพิ่มบทบัญญัติให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีสิทธิเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายให้แก่ผู้ประสบภัยในกรณีตามมาตรา 23 (4) คือกรณีชนแล้วหนีที่ไม่สามารถทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้ประสบภัย ให้สามารถเรียกเงินคืนจากรัฐได้ เพราะเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนเป็นเงินที่ได้มาจากเจ้าของรถมิใช่เงินของรัฐ เพราะเมื่อรัฐไม่สามารถปกป้องและคุ้มครองประชาชนได้ จึงควรเป็นหน้าที่ของรัฐที่จะให้การเยียวยาประชาชนที่ได้รับเคราะห์กรรมเพราะความบกพร่องของรัฐ

5.2.4 แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ให้การจ่ายค่าใช้จ่ายในการบริหารงานและค่าใช้จ่ายอื่นของสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และแก้ไขเพิ่มเติมองค์ประกอบของคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถให้มีผู้แทนจากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ ผู้แทน

บริษัทขนส่ง จำกัด และผู้แทนราชยานยนต์สมาคมแห่งประเทศไทยเป็นคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถด้วย

5.2.5 แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เพื่อให้ผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายอันเกิดจากรถตามมาตรา 23 (4) แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยค่าตอบแทนผู้เสียหายและค่าทดแทนและค่าใช้จ่ายแก่จำเลยในคดีอาญา พ.ศ. 2544 ด้วย หากใช้สิทธิทั้งสองพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวแล้วจะทำให้ค่าเสียหายที่ได้รับรวมกันมีจำนวนเกินกว่าที่เสียหายจริง อันเป็นการขัดต่อหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามที่เสียหายจริง ให้มีสิทธิได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ก่อน หากยังไม่คุ้มกับที่เสียหายจริง จึงจะมีสิทธิได้รับค่าทดแทนความเสียหายตามพระราชบัญญัติว่าด้วยค่าตอบแทนผู้เสียหายและค่าทดแทนและค่าใช้จ่ายแก่จำเลยในคดีอาญา พ.ศ. 2544 ได้อีก แต่ให้ได้รับเฉพาะในส่วนที่ยังขาดอยู่เท่านั้น



บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

หนังสือ

- จิต เศรษฐบุตร. (2522). **หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด** (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ชูศักดิ์ ศิรินิล. (2526). **กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จัดการงานนอกสั่งและลามิควรได้**. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ประเสริฐ ประภาสะโนบล. (2539). **หลักการประกันภัย** (พิมพ์ครั้งที่ 5). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- พจน์ ปุษปาคม. (2525). **คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด** (พิมพ์ครั้งที่ 5). พระนคร: นิติบรรณาการ.
- สิทธิโชค ศรีเจริญ. (2528). **ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย**. กรุงเทพฯ: ประชุมของการพิมพ์.
- สุธรรม พงศ์สำราญและคณะ. (2539). **หลักการประกันวินาศภัย**. กรุงเทพฯ: โอเดียนสโตร์.
- อำนาจ สุขเวชช์. (2542). **รู้ทันประกันภัยรถยนต์**. สมาคมประกันวินาศภัย. กรุงเทพฯ: ฐานการพิมพ์.

บทความ

- อนันต์ จันทรโอภากร. (2531). “โครงสร้างพื้นฐานกฎหมายลักษณะละเมิด”, **รวมบทความในโอกาสครบรอบ 60 ปี ดร.ปรีดี เภษมทรัพย์**. หน้า 86.

วิทยานิพนธ์

- เกษม มานะสาคร. (2547). **ปัญหาการดำเนินงานของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชานิติศาสตร์. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.

- วัลภา นนทร์นกรณ. (2547). ปัญหาการให้ความคุ้มครองผู้ประกอบการตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประกอบการ พ.ศ.2535. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชานิติศาสตร์. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- ศรีัญญา งามวงศ์วาน. (2539). กฎหมายที่เหมาะสมสำหรับการคุ้มครองผู้ประกอบการ. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชานิติศาสตร์. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

รายงานการวิจัย

- ธานี วรภัทร์. (2545). รายงานผลการวิจัย เรื่อง การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (รายงานการวิจัย). กรุงเทพฯ: คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.

สารสนเทศจากสื่ออิเล็กทรอนิกส์

- <http://www.doi.go.th/opmv/index.html>.
- <http://law.tii.org.tw/Eng/FLAWDAT0201.asp>.
- <http://www.cabinet.soc.go.th>.
- http://www.bot.or.th/BOTHomepage/databank/FinMarkets/ExchangeRate/exchange_t.asp.

กฎหมายภายใน

- ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์
พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประกอบการ พ.ศ. 2535 (ฉบับที่ 4)
พระราชบัญญัติค่าตอบแทนผู้เสียหายและค่าทดแทนและค่าใช้จ่ายแก่จำเลยในคดีอาญา พ.ศ. 2544

ภาษาต่างประเทศ

BOOKS

Arthur Taylor Von Mehren. (1963). **The treatment of Motorvehicle Accidents : The Impact of Technological Change on Legal Relations Law in Japan : the Legal Order in a Changing Society.** Massachusetts : Harvard University Press.

Winfield, Percy H. and Jolowicz, John A. (1984). **Winfield and Jolowicz on Tort**(12th ed.). London : Sweet & Maxwell.

LAWS

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

Automobile Insurance in Japan Non-Life Insurance Rating Organization of Japan (NLIRO) (May 2006).

Automobile Liability Security Law & Related Cabinet Ordinance, Ministerial Ordinance and Notification As of July 1, 2005.

Compulsory Automobile Liability Insurance Act (2005 . 02 . 05 Amended).

Enforcement Rules for the Compulsory Automobile Liability Insurance Act (2005 . 09 . 08 Amended).

The Rules of Management for Motor Vehicle Accident Compensation Fund (2005 . 11 . 11 Amended).



ภาคผนวก





ภาคผนวก ก.



พระราชบัญญัติ

คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

พ.ศ. 2535

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ 2 เมษายน พ.ศ. 2535

เป็นปีที่ 47 ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการ โปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ทำหน้าที่รัฐสภา ดังต่อไปนี้

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535”

มาตรา 2¹ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดสามร้อยหกสิบวันนับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา 3 บรรดาบทกฎหมาย กฎ และข้อบังคับอื่นที่มีบัญญัติไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้แทน

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

“รถ”² หมายความว่า รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก รถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร และหมายความรวมถึงรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง”

“เจ้าของรถ” หมายความว่า ผู้ซึ่งมีกรรมสิทธิ์ในรถหรือผู้มีสิทธิครอบครองรถตามสัญญาเช่าซื้อ และหมายความรวมถึงผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวด้วย

“ผู้ประสบภัย” หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัย เนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งกีดขวางหรือติดขัดในรถนั้นและหมายความรวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตายด้วย

“ความเสียหาย” หมายความว่า ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยอันเกิดจากรถ

¹ แก้ไขโดยมาตรา 2 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550.

² แก้ไขโดยมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550.

“ผู้ซึ่งอยู่ในรถ” หมายความว่า ผู้ซึ่งอยู่ในหรือบนหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถ และ หมายความว่ารวมถึงผู้ซึ่งกำลังขึ้นหรือกำลังลงจากรถนั้นด้วย

“บริษัท” หมายความว่า บริษัทตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยที่ได้รับ ใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประเภทประกันภัยรถ

“ค่าเสียหายเบื้องต้น”³ หมายความว่า ค่ารักษาพยาบาล ค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการ รักษาพยาบาล ค่าปลงศพ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการศพ รวมทั้งค่าเสียหายและค่าใช้จ่ายที่จำเป็น อย่างอื่นเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยในเบื้องต้น ทั้งนี้ ตามรายการและจำนวนเงินที่ กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 20 วรรคสอง

“เครื่องหมาย”⁴ (ยกเลิก)

“คณะกรรมการ”⁵ หมายความว่า คณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

“นายทะเบียน” หมายความว่า เลขานุการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบ ธุรกิจประกันภัยหรือผู้ซึ่งเลขานุการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย มอบหมายโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

“กองทุน” หมายความว่า กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 5⁶ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้และให้มี อำนาจออกกฎกระทรวง และประกาศเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวงและประกาศนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

มาตรา 6⁷ ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่ง เรียกว่า “คณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัย จากรถ” ประกอบด้วย ปลัดกระทรวงการคลังเป็นประธาน ผู้แทนกระทรวงกลาโหม ผู้แทน กระทรวงพาณิชย์ ผู้แทนกระทรวงคมนาคม ผู้แทนกระทรวงสาธารณสุข ผู้แทนทบวงมหาวิทยาลัย ผู้แทนกรมการปกครอง ผู้แทนกรมตำรวจ ผู้ซึ่งคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคมอบหมายว่าด้วย การคุ้มครองผู้บริโภคมอบหมายหนึ่งคน ผู้แทนสมาคมนายหน้าประกันภัย ผู้แทนสมาคมประกัน วินาศภัย ผู้แทนสมาคมโรงพยาบาลเอกชน ผู้แทนแพทยสภา และผู้ทรงคุณวุฒิอื่นไม่เกินสี่คนซึ่ง

³ แก้ไขโดยมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550.

⁴ ให้ยกเลิกบทนิยามคำว่า “เครื่องหมาย” ในมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 โดยมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550.

⁵ เพิ่มโดยมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2540.

⁶ แก้ไขโดยมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

⁷ เพิ่มโดยมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งเป็นกรรมการ เลขานุการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจ ประกันภัยเป็นกรรมการและเลขานุการ และผู้อำนวยการสำนักนายทะเบียนคุ้มครองผู้ประสบภัย จาครถเป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

การแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามวรรคหนึ่งให้พิจารณาจากบุคคลซึ่งมีความรู้ความ เชี่ยวชาญทางด้าน การประกันภัย เศรษฐศาสตร์ การแพทย์หรือกฎหมาย

มาตรา 6 ทวิ⁸ ให้คณะกรรมการมีอำนาจและหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(1) ให้คำแนะนำแก่รัฐมนตรีในการออกกฎกระทรวงตามมาตรา 7 และมาตรา 20 และ ประกาศตาม มาตรา 10

(2) กำหนดมาตรฐานกลางของรายการและจำนวนเงินค่ารักษาพยาบาล และค่าใช้จ่าย อันจำเป็น เกี่ยวกับการรักษาพยาบาลที่บริษัทหรือกองทุนต้องจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัย

(3) พิจารณาปัญหาเกี่ยวกับการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นและหรือเงินอื่นตาม พระราชบัญญัตินี้หรือ เกี่ยวกับการรักษาพยาบาลและจำนวนเงินค่ารักษาพยาบาล และค่าใช้จ่ายอันจำเป็น เกี่ยวกับการรักษาพยาบาลตามที่นายทะเบียนขอความเห็นหรือตามจากผู้ประสบภัยร้องขอ

(4) ปฏิบัติการอื่นตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือตามที่รัฐมนตรีมอบหมาย มาตรา 6 ตริ⁹ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิมีวาระอยู่ในตำแหน่งคราวละสองปี กรรมการ ผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้

นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่ง เมื่อ

(1) ตาย

(2) ลาออก

(3) คณะรัฐมนตรีให้ออก

(4) เป็นบุคคลล้มละลาย

(5) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ

(6) ได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ ได้กระทำโดย ประมาทหรือความผิดลหุโทษ

มาตรา 6 จัตวา¹⁰ ในกรณีที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่งก่อนครบวาระให้ คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งบุคคลในประเภทเดียวกันตาม มาตรา 6 เป็นกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิแทนและให้ ผู้ซึ่งได้รับแต่งตั้งอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งตนแทน

⁸ เพิ่มโดยมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

⁹ เพิ่มโดยมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

¹⁰ เพิ่ม โดยมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

ในกรณีที่มีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิเพิ่มขึ้นในระหว่างที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งแต่งตั้งไว้แล้วยังมีวาระอยู่ในตำแหน่ง ให้ผู้ซึ่งได้รับแต่งตั้งเพิ่มขึ้นนั้นอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งแต่งตั้งไว้แล้วนั้น

มาตรา 6 เบญจ¹¹ ในกรณีที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิดำรงตำแหน่งครบวาระแล้วแต่ยังมีได้มีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิขึ้นใหม่ ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระปฏิบัติหน้าที่ไปพลางก่อนจนกว่ากรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งได้รับแต่งตั้งใหม่จะเข้ารับหน้าที่

มาตรา 6 ฉ¹² การประชุมคณะกรรมการต้องมีกรรมการมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด จึงเป็นองค์ประชุม

ในการประชุมคราวใด ถ้าประธานกรรมการไม่มาประชุมหรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้กรรมการซึ่งมาประชุมเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานในที่ประชุม

มติในที่ประชุมให้ถือเสียงข้างมาก กรรมการคนหนึ่งมีเสียงหนึ่งในการลงคะแนน ถ้าคะแนนเสียงเท่ากัน ให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด

มาตรา 6 สัตต¹³ ให้คณะกรรมการมีอำนาจแต่งตั้งคณะอนุกรรมการคณะหนึ่งหรือหลายคณะเพื่อพิจารณาหรือปฏิบัติการตามที่คณะกรรมการมอบหมาย

การประชุมของคณะอนุกรรมการให้นำความในมาตรา 6 ฉ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา 6 อัฐ¹⁴ ในการดำเนินงานตามพระราชบัญญัตินี้ ให้คณะกรรมการและคณะอนุกรรมการมีอำนาจเรียกให้บริษัท สถานพยาบาล หรือบุคคลใดที่เกี่ยวข้องมาให้ถ้อยคำ หรือส่งเอกสารหลักฐานเพื่อประกอบการพิจารณาได้

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการให้ใช้จ่ายจากกองทุน

หมวด 1

การประกันความเสียหาย

มาตรา 7 ภายใต้บังคับมาตรา 8 เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยกับบริษัท

¹¹ เพิ่ม โดยมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

¹² เพิ่ม โดยมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

¹³ เพิ่ม โดยมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

¹⁴ เพิ่ม โดยมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

จำนวนเงินเอาประกันภัยให้กำหนดตามชนิด ประเภท และขนาดของรถแต่ต้องไม่น้อยกว่าจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง

มาตรา 8 รถดังต่อไปนี้ไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7

(1) รถสำหรับเฉพาะองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท และรถสำหรับผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์

(2) รถของสำนักพระราชวังที่จดทะเบียนและมีเครื่องหมายตามระเบียบที่เลขาธิการพระราชวังกำหนด

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

(4) รถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 9 รถที่จดทะเบียนในต่างประเทศและนำเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวโดยเจ้าของ รถไม่มีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร เจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย ทั้งนี้ ตามจำนวนเงินหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 10¹⁵ บริษัทต้องรับประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด โดยคำแนะนำของคณะกรรมการประกาศดังกล่าวจะกำหนดให้ข้อความในกรมธรรม์ประกันภัยหรืออัตราเบี้ยประกันภัยแตกต่างกันตามชนิด ประเภทหรือขนาดของรถ หรือลักษณะของผู้เอาประกันภัยก็ได้

ให้บริษัทรายงานการรับประกันความเสียหายตามวรรคหนึ่งต่อนายทะเบียนตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่นายทะเบียนประกาศกำหนด¹⁶

มาตรา 10 ทวิ¹⁷ ให้จัดตั้ง “บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด” ขึ้นมีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

(1) ให้บริการเกี่ยวกับการรับคำร้องขอและการจ่ายค่าสินไหมทดแทนหรือเงินต่างๆ ตาม พระราชบัญญัตินี้ และดำเนินกิจการตามที่บริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะได้อบรมหมาย

¹⁵ แก้ไขโดยมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

¹⁶ เพิ่ม โดยมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2540.

¹⁷ เพิ่ม โดยมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

(2) ประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยเฉพาะการประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้ตามที่ได้รับอนุมัติจาก คณะรัฐมนตรี

(3) ดำเนินกิจการอื่นตามที่กำหนดในหนังสือบริคณห์สนธิ

บริษัททุกบริษัทต้องเข้าชื่อชื้อหุ้นในการจัดตั้ง การเพิ่มทุน และดำเนินการใด ๆ ตามหลักเกณฑ์ที่ รัฐมนตรีประกาศกำหนด เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ในการจัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ให้รัฐมนตรีกำหนดระยะเวลาให้บริษัทเข้าชื่อชื้อหุ้น และเมื่อครบกำหนดระยะเวลาดังกล่าวแล้ว ให้เลขานุการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยรวบรวมหุ้นที่มีผู้เข้าชื่อชื้อหุ้นไว้แล้ว เพื่อกำหนดจำนวนหุ้นจัดทำหนังสือบริคณห์สนธิและข้อบังคับ และกำหนดรายชื่อผู้เป็นกรรมการ และพนักงานสอบบัญชีชุดแรกของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ตลอดจนข้อความและขั้นตอนอื่นที่จำเป็นต้องมีในการจดทะเบียนบริษัทส่งไปจดทะเบียนบริษัท และให้ผู้มีอำนาจดำเนินการเกี่ยวกับการจดทะเบียนบริษัทตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ดำเนินการต่อไป ตามบทกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และให้ถือว่าบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เป็นบริษัท จำกัดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และบริษัทประกันวินาศภัยตามกฎหมายว่าด้วยประกันวินาศภัยนับแต่ได้จดทะเบียนดังกล่าว

ในระหว่างที่บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ยังมิได้มีการรับประกันวินาศภัยมิให้นำบทบัญญัติเกี่ยวกับการต้องมีหลักทรัพย์ และเงินสำรองวางไว้กับนายทะเบียน และการต้องดำรงไว้ซึ่งเงินกองทุนตามกฎหมายว่าด้วยประกันวินาศภัยมาใช้บังคับ

การแก้ไขเปลี่ยนแปลงหนังสือบริคณห์สนธิและข้อบังคับของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จะต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีก่อน

การแต่งตั้งกรรมการผู้จัดการของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยก่อน และในกรณีที่ปรากฏหลักฐานต่อคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยว่า กรรมการผู้จัดการมีพฤติการณ์ที่ไม่สุจริตในการปฏิบัติหน้าที่ให้คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยโดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีมีอำนาจถอดถอนกรรมการผู้จัดการออกจากตำแหน่งได้ และให้คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยมีอำนาจแต่งตั้งกรรมการผู้จัดการชั่วคราวจนกว่าบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จะแต่งตั้งกรรมการผู้จัดการคนใหม่

ถูกรอบสามเดือนบริษัทต้องออกเงินสมทบเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ตามสัดส่วนของเบี้ยประกันภัยที่บริษัทได้รับจากการรับประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้ในแต่ละสามเดือนที่ผ่านมาในอัตราและวิธีการที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

เงินสมทบที่บริษัทจ่ายนั้นให้นำไปหักเป็นค่าใช้จ่ายในการคำนวณภาษีเงินได้ตามประมวลรัษฎากรได้

บริษัทต้องมอบหมายการรับคำร้องขอและการจ่ายค่าสินไหมทดแทนหรือเงินต่างๆตามพระราชบัญญัตินี้ให้แก่บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ดำเนินการแทนบริษัทด้วย และให้บริษัททุกบริษัทปฏิบัติเกี่ยวกับการมอบอำนาจและการจัดสรรเงินเพื่อสำรองจ่ายค่าสินไหมทดแทนแทนบริษัทตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด กำหนด

มาตรา 10 ตรี¹⁸ บริษัทใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 10 มาตรา 10 ทวิ ให้รัฐมนตรีมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการประกันรถยนต์ของบริษัทนั้นได้

ให้บริษัทที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตตามวรรคหนึ่งต้องผูกพันตามกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ที่บริษัทได้ออกให้แก่ผู้เอาประกันภัยต่อไปจนกว่ากรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ดังกล่าวจะหมดอายุ

มาตรา 11 ภายใต้บังคับมาตรา 8 ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถที่ไม่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 8

มาตรา 12¹⁹ เจ้าของรถหรือผู้ใช้รถต้องเก็บรักษาหลักฐานแสดงการมีประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 ไว้ให้พร้อมที่จะแสดงต่อเจ้าพนักงานได้ตลอดเวลาที่ใช้รถ เว้นแต่กรณีรถคันดังกล่าวได้จดทะเบียนหรือชำระภาษีประจำปีสำหรับรถตามมาตรา 19 แล้ว

มาตรา 13²⁰ ในกรณีที่บริษัทหรือเจ้าของรถบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยก่อนครบกำหนดการคุ้มครองไม่ว่าด้วยเหตุใด บริษัทต้องแจ้งการบอกเลิกนั้นให้นายทะเบียนทราบ

¹⁸ เพิ่มโดยมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

หมายเหตุ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 มาตรา 19 ให้บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จัดให้มีสถานที่ดำเนินการเพื่อให้บริการครบทุกจังหวัดรวมทั้งกรุงเทพมหานครให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ส่วนการจัดให้มีสถานที่ดำเนินการเพิ่มเติมต่อไปให้สอดคล้องกับปริมาณความต้องการของการให้บริการแก่ผู้ประสบภัยจากรถ ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกรมการประกันภัยกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการ

¹⁹ เพิ่มโดยมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2540.

การแจ้งการบอกเลิก ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่นายทะเบียนประกาศกำหนด

มาตรา 14 การประกันภัยตามมาตรา 7 และมาตรา 9 ต้องมีข้อกำหนดให้มีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย

เมื่อมีการกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยตามมาตรา 7 วรรคสองแล้ว หลักเกณฑ์ วิธีจ่ายและระยะเวลาการจ่ายค่าสินไหมทดแทนนอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้น ให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยประกาศกำหนด²¹

มาตรา 15 กรมธรรม์ประกันภัยหรือเอกสารประกอบหรือแนบทำยกรมธรรม์ประกันภัยซึ่งมีข้อความระบุถึงความรับผิดชอบของบริษัทแตกต่างไปจากที่กำหนดไว้ในบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ บริษัทจะยกเป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบต่อการชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นมิได้

มาตรา 16 บริษัทจะยกเอาเหตุแห่งความไม่สมบูรณ์ หรือการฝ่าฝืนเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัยระหว่างบริษัทกับเจ้าของรถ หรือการได้บอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยกับเจ้าของรถ เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบต่อการชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นมิได้ เว้นแต่บริษัทได้มีหนังสือแจ้งการบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยให้เจ้าของรถและนายทะเบียนทราบล่วงหน้า

การบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยให้มีผลเมื่อครบกำหนดสามสิบวันนับแต่วันที่บริษัทได้มีหนังสือแจ้งการเลิกกรมธรรม์ประกันภัยไปยังผู้เอาประกันภัยตามกฎหมายว่าที่ทราบครั้งสุดท้ายโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับ

มาตรา 17 บริษัทจะยกเอาความทุจริตหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัยมาเป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประกันภัยมิได้

มาตรา 18 ในกรณีที่รถซึ่งเจ้าของรถได้เอาประกันภัยไว้กับบริษัทได้โอนไปยังบุคคลอื่น โดยผลของกฎหมายว่าด้วยมรดกหรือโดยบทบัญญัติแห่งกฎหมายอื่น ให้ผู้ได้มาซึ่งรถดังกล่าวมีฐานะเสมือนเป็นผู้เอาประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยนั้น และบริษัทต้องรับผิดชอบตามกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวต่อไปตลอดอายุของกรมธรรม์ประกันภัยที่ยังเหลืออยู่

มาตรา 19²² ในการรับจดทะเบียนรถยนต์หรือการรับชำระภาษีรถยนต์ประจำปีตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ให้นายทะเบียนตามกฎหมายดังกล่าว

²⁰ เพิ่ม โดยมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550.

²¹ เพิ่ม โดยมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

²² แก้ไข โดยมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550.

มีอำนาจหน้าที่ในการตรวจสอบว่ามีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 แล้ว จึงจะรับจดทะเบียนรถยนต์หรือรับชำระภาษีรถยนต์ประจำปีได้

ในกรณีที่ไม่ปรากฏว่ามีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 ให้นายทะเบียนตามกฎหมายดังกล่าวจัดให้มีการทำประกันความเสียหายตามมาตรา 7 โดยให้นายทะเบียนตามกฎหมายดังกล่าวมีสิทธิเรียกค่าตอบแทนได้ไม่เกินร้อยละห้าแล้วให้เจ้าของรถได้รับส่วนลดร้อยละเจ็ดจากค่าตอบแทนที่นายทะเบียนตามกฎหมายนั้นได้รับจากบริษัทในอัตราร้อยละสิบสองหรือตามอัตราที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยประกาศกำหนด ทั้งนี้ ตามระเบียบที่คณะกรรมการกำหนด

เงินค่าตอบแทนร้อยละห้าที่นายทะเบียนตามกฎหมายดังกล่าวได้รับ ไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลังเป็นรายได้ของแผ่นดิน และสามารถนำไปใช้จ่ายได้ตามระเบียบที่กระทรวงการคลังได้ให้ความเห็นชอบ

หมวด 2

ค่าสินไหมทดแทน²³

มาตรา 20 เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่บริษัทได้รับประกันภัยไว้ ให้บริษัทจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยเมื่อได้รับคำร้องขอจากผู้ประสบภัย

ความเสียหายที่จะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นการร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์วิธีการ และอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 21 ในกรณีที่บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนที่ต้องจ่ายให้ผู้ประสบภัยแจ้งการไม่ได้รับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นหรือการได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นไม่ครบจำนวนจากบริษัทต่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 22 การได้รับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ไม่ตัดสิทธิผู้ประสบภัยที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา 23²⁴ ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยจากรถในกรณีดังต่อไปนี้ให้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุน

²³ แก้ไข โดยมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

²⁴ แก้ไข โดยมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550.

(1) รถนั้นมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 และเจ้าของรถไม่จ่าย ค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

(2) รถนั้นมิได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถในขณะที่เกิดเหตุเพราะถูกขังยกออกนอกระบบ กรรโชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และได้มีการร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน

(3) รถนั้นไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถและมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือ มาตรา 9

(4) รถนั้นมิได้มีผู้ขับหลบหนีไป หรือไม่อาจทราบได้ว่าความเสียหายเกิดจากรถคันใด

(5) บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน หรือ

(6) รถตามมาตรา 8 ที่มีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7

มาตรา 24 ในกรณีที่รถตั้งแต่สองคันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถ ให้บริษัทที่รับประกันภัยรถแต่ละคันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถคันที่เอาประกันภัยไว้กับบริษัท

ในกรณีตามวรรคหนึ่ง แต่ผู้ประสบภัยมิใช่เป็นผู้ซึ่งอยู่ในรถ ให้บริษัทดังกล่าวร่วมกันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยทุกคน โดยเฉลี่ยจ่ายในอัตราส่วนที่เท่ากัน

สำหรับกรณีตามมาตรา 23 ให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายหรือร่วมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามวรรคหนึ่ง หรือวรรคสอง แล้วแต่กรณี

มาตรา 25 ให้บริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 มาตรา 23 หรือมาตรา 24 ให้แก่ผู้ประสบภัยให้เสร็จสิ้นภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับการร้องขอ ทั้งนี้โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิดชอบ

ให้ถือว่าค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นส่วนหนึ่งของเงินค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา 26²⁵ ในกรณีที่เจ้าของรถหรือบริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนตามมาตรา 23 (1) หรือ (5) แล้วแต่กรณี หรือกรณีที่เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยเพราะเหตุตามมาตรา 23 (3) หรือ (4) เมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามมาตรา 25 แล้ว ให้นายทะเบียนเรียกเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายไปคืนจากเจ้าของรถหรือบริษัทแล้วแต่กรณี รวมทั้งเงินเพิ่มใน

²⁵ แก้ไขโดยมาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550.

อัตราร้อยละสิบของจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนส่งเข้าสมทบกองทุนอีกต่างหาก เว้นแต่กรณีที่มีความเสียหายเกิดแก่ผู้ประสบภัยเพราะเหตุตามมาตรา 23 (4) และเจ้าของรถหรือบริษัทไม่ทราบถึงเหตุนั้นโดยสุจริตหรือเจ้าของรถที่กรมธรรม์หมดอายุแต่ยังไม่เกินสามสิบวันโดยเจ้าของรถไม่มีเจตนาหลีกเลี่ยงการทำประกันภัย หรือในกรณีอื่นที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยประกาศกำหนด นายทะเบียนอาจลดหรือลดเงินเพิ่มลงได้

หลักเกณฑ์ในการเรียกเงินคืน การงดและลดเงินเพิ่ม ให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยประกาศกำหนด

มาตรา 27 การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัตินี้ ผู้ประสบภัยต้องร้องขอภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่ที่มีความเสียหายเกิดขึ้น

มาตรา 28 ในกรณีตามมาตรา 23 (1) และ (3) ให้นายทะเบียนยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายไว้ได้หากมิได้มีการยึดรถนั้นไว้ตามกฎหมายอื่นอยู่ก่อนแล้ว จนกว่าเจ้าของรถจะได้อำนาจค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยครบจำนวน หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่รับคำสั่งจากนายทะเบียน และหากมีการยึดรถนั้นตามกฎหมายอื่นอยู่แล้ว ให้สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยมีสิทธิขอเข้าเฉลี่ยในทรัพย์สินนั้นหากมีการขายทอดตลาด

มาตรา 29 รถที่ยึดไว้ตามมาตรา 28 ให้นายทะเบียนมีอำนาจขายทอดตลาดได้ในกรณีดังต่อไปนี้

(1) กรณีที่เจ้าของรถตามมาตรา 23 (1) ไม่จ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนแทนตน คืนให้แก่กองทุนภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่งจากนายทะเบียน

(2) กรณีที่ไม่ปรากฏตัวเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และนายทะเบียนได้ประกาศหาตัวเจ้าของรถโดยปิดประกาศไว้ ณ ที่ทำการของนายทะเบียนซึ่งได้ยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายไว้ และประกาศในหนังสือพิมพ์รายวันที่จำหน่ายในท้องถิ่นที่เกิดเหตุอย่างน้อยสองวันติดต่อกัน แต่เจ้าของรถไม่ปรากฏตัวต่อนายทะเบียน ซึ่งได้ยึดรถนั้นไว้ภายในสามสิบวันนับแต่วันแรกที่ประกาศในหนังสือพิมพ์

มาตรา 30 วิธีการยึดรถตามมาตรา 28 และการขายทอดตลาดรถตามมาตรา 29 ให้ปฏิบัติตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งโดยอนุโลม

เงินที่ได้จากการขายทอดตลาดรถตามมาตรา 29 ให้หักเป็นค่าใช้จ่ายในการยึดและการขายทอดตลาดและจ่ายเป็นค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายคืนให้แก่กองทุนแล้วแต่กรณี ถ้ามีเงินเหลือเท่าใดให้คืนแก่เจ้าของรถ ในกรณีที่ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ให้สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยเก็บรักษา

เงินนั้นไว้ตามระเบียบที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา และถ้าเจ้าของรถไม่เรียกเงินนั้นคืน ภายในห้าปีนับจากวันที่ขายทอดตลาดให้เงินนั้นตกเป็นของกองทุน

มาตรา 31 ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลภายนอก หรือเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของเจ้าของรถ ผู้ขับขี่รถ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสบภัย เมื่อบริษัทได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือค่าสินไหมทดแทนหรือเมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือเมื่อหน่วยงานตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) ได้จ่ายเงินคืนกองทุนตามมาตรา 32 ไปแล้วเป็นจำนวนเงินเท่าใดให้บริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยหรือหน่วยงานตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) แล้วแต่กรณี มีสิทธิไต่เบี่ยเอาแก่บุคคลดังกล่าวหรือมีสิทธิเรียกให้ผู้ประสบภัยคืนเงินดังกล่าวได้²⁶

มาตรา 32²⁷ ในกรณีที่นายทะเบียนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดจากรถตามมาตรา 8 ซึ่งไม่ได้เอาประกันความเสียหายตามมาตรา 7 ให้หน่วยงานผู้เป็นเจ้าของรถตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) แล้วแต่กรณี ส่งเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายจากเงินกองทุนคืนให้แก่กองทุน

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

หมวด 3

กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

มาตรา 33 ให้จัดตั้งกองทุนขึ้นเรียกว่า “กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย” มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย เมื่อมีกรณีตามมาตรา 23 และเป็นค่าใช้จ่ายอื่นในการดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้

กองทุนประกอบด้วย

- (1) เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้

²⁶ แก้ไขโดยมาตรา 11 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2540 (ให้ยกเลิกวรรคสองของมาตรา 31 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2540)

²⁷ แก้ไขโดยมาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

(2) เงินที่บริษัทจ่ายสมทบตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดตามมาตรา 36²⁸ และเงินเพิ่มที่ได้รับตามมาตรา 36 ทวิ

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

เงินและทรัพย์สินดังกล่าวให้เป็นของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยเพื่อใช้ประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ของกองทุนโดยไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลังเป็นรายได้แผ่นดิน

มาตรา 34²⁹ ให้มีสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยขึ้นในสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับกองทุน

สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยอาจจัดสรรเงินกองทุนไม่เกินร้อยละสามสิบห้าของดอกผลของเงินกองทุนต่อปีเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการบริหารงานและค่าใช้จ่ายอื่นของสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย³⁰

การเบิกจ่าย การเก็บรักษา การจัดการกองทุน ค่าใช้จ่ายการดำเนินงานและอัตราเบี้ยประชุมของคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการ และค่าใช้จ่ายอื่นของสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยกำหนดโดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง

มาตรา 35³¹ เมื่อมีกรณีตามมาตรา 23 เกิดขึ้นและผู้ประสบภัยไม่อาจขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากเจ้าของรถที่มีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายหรือบริษัทได้ ให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากกองทุนเมื่อผู้ประสบภัยได้นำหลักฐานสำเนาบันทึกประจำวันของพนักงานสอบสวนมาแสดงพร้อมกับการยื่นคำขอ

การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุน และการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุน ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

²⁸ เพิ่มโดยมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

²⁹ แก้ไขโดยมาตรา 14 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

³⁰ แก้ไขโดยมาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550.

³¹ แก้ไขโดยมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550.

มาตรา 36³² ให้บริษัทจ่ายเงินสมทบให้แก่กองทุนในรอบสามเดือนในอัตราไม่เกินร้อยละสิบของเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัยในแต่ละสามเดือน เงินสมทบที่บริษัทจ่ายนั้นให้นำไปหักเป็นค่าใช้จ่ายในการคำนวณภาษีเงินได้ตามประมวลรัษฎากรได้

การเรียกเก็บและการจ่ายเงินสมทบจากบริษัทให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 36 ทวิ³³ บริษัทใดไม่จ่ายเงินสมทบให้แก่กองทุนให้ถูกต้องและครบถ้วนตามมาตรา 36 ต้องเสียเงินเพิ่มในอัตราร้อยละสองต่อเดือนของเงินสมทบที่ไม่ได้จ่าย

หมวด 4

บทกำหนดโทษ

มาตรา 37³⁴ เจ้าของรถผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

มาตรา 38³⁵ บริษัทใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 10 มาตรา 10 ทวิ หรือมาตรา 36 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงสองแสนห้าหมื่นบาท

มาตรา 39³⁶ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 11 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

มาตรา 40³⁷ เจ้าของรถหรือผู้เช่ารถผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 12 หรือบริษัทใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 13 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

มาตรา 41³⁸ บริษัทใดไม่ปฏิบัติตามหรือฝ่าฝืนประกาศที่ออกตามความในมาตรา 14 วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงห้าหมื่นบาท

มาตรา 42³⁹ (ยกเลิก)

มาตรา 43⁴⁰ (ยกเลิก)

³² แก้ไขโดยมาตรา 15 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ(ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

³³ เพิ่มโดยมาตรา 16 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ(ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

³⁴ แก้ไขโดยมาตรา 17 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ(ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

³⁵ แก้ไขโดยมาตรา 14 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ(ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550.

³⁶ แก้ไขโดยมาตรา 17 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ(ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

³⁷ แก้ไขโดยมาตรา 15 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ(ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550.

³⁸ แก้ไขโดยมาตรา 16 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ(ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550.

³⁹ ยกเลิกโดยมาตรา 17 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ(ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550.

⁴⁰ ยกเลิกโดยมาตรา 17 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ(ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550.

มาตรา 44⁴¹ บริษัทใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 20 หรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 25 หรือเจ้าของรถหรือบริษัทใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 26 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงห้าหมื่นบาท

มาตรา 45⁴² ผู้ใดยื่นคำขอรับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นหรือค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้โดยทุจริต หรือแสดงหลักฐานอันเป็นเท็จเพื่อขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นหรือค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปีหรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 46 บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ที่มีโทษปรับสถานเดียวให้นายทะเบียนมีอำนาจเปรียบเทียบปรับได้ และเมื่อได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่เปรียบเทียบภายในสามสิบวันแล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

บทเฉพาะกาล

มาตรา 47 ให้เจ้าของรถซึ่งใช้รถ หรือมีรถไว้เพื่อใช้อยู่ในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับดำเนินการจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัตินี้ให้เสร็จสิ้นภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ และก่อนพ้นระยะเวลาดังกล่าวมิให้ถือว่าเจ้าของรถนั้น ไม่ปฏิบัติตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9

ให้บทบัญญัติมาตรา 23(5) มีผลใช้บังคับกับรถที่เจ้าของรถได้จัดให้มีการประกันความเสียหายไว้แล้วตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9

ภายใต้บังคับวรรคสองบทบัญญัติมาตรา 23 ยังมีให้ใช้บังคับจนกว่าจะพ้นกำหนดสามร้อยหกสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

ผู้รับสนองพระราชโองการ

อานันท์ ปันยารชุน

นายกรัฐมนตรี

⁴¹ แก้ไขโดยมาตรา 18 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ(ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550.

⁴² แก้ไขโดยมาตรา 19 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ(ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550.

หมายเหตุ

1. พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 109 ตอนที่ 44 วันที่ 9 เมษายน 2535
2. พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ(ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 109 ตอนที่ 111 วันที่ 4 พฤศจิกายน 2535
3. พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่มที่ 114 ตอนที่ 72 วันที่ 16 พฤศจิกายน 2540
4. พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 124 ตอนที่ 19 ก วันที่ 5 เมษายน 2550



ภาคผนวก ข.



พระราชบัญญัติ

ค่าตอบแทนผู้เสียหายและค่าทดแทนและค่าใช้จ่ายแก่จำเลยในคดีอาญา

พ.ศ. 2544

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2544

เป็นปีที่ 56 ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการ โปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า โดยที่เป็นการสมควรให้มีกฎหมายว่าด้วยค่าตอบแทนผู้เสียหายและค่าทดแทนและค่าใช้จ่ายแก่จำเลยในคดีอาญา พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา 29 ประกอบกับมาตรา 31 มาตรา 34 มาตรา 37 และมาตรา 39 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของรัฐสภา ดังต่อไปนี้

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติค่าตอบแทนผู้เสียหายและค่าทดแทนและค่าใช้จ่ายแก่จำเลยในคดีอาญา พ.ศ. 2544”

มาตรา 2 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

มาตรา 3 ในพระราชบัญญัตินี้

“ผู้เสียหาย” หมายความว่า บุคคลซึ่งได้รับความเสียหายถึงแก่ชีวิตหรือร่างกายหรือจิตใจเนื่องจากการทำความผิดอาญาของผู้อื่น โดยตนมิได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดนั้น “จำเลย” หมายความว่า บุคคลซึ่งถูกฟ้องต่อศาลว่าได้กระทำความผิดอาญา

“ค่าตอบแทน” หมายความว่า เงิน ทรัพย์สิน หรือประโยชน์อื่นใดที่ผู้เสียหายมีสิทธิได้รับ เพื่อตอบแทนความเสียหายที่เกิดขึ้นจากหรือเนื่องจากการทำความผิดอาญาของผู้อื่น

“ค่าทดแทน” หมายความว่า เงิน ทรัพย์สิน หรือประโยชน์อื่นใดที่จำเลยมีสิทธิได้รับ เนื่องจากการตกเป็นจำเลยในคดีอาญาและถูกคุมขังระหว่างการพิจารณาคดี และปรากฏว่าคำพิพากษาถึงที่สุดนั้นฟังเป็นยุติว่าจำเลยมิได้เป็นผู้กระทำความผิดหรือการกระทำของจำเลยไม่มีความผิด

“สำนักงาน” หมายความว่า สำนักงานช่วยเหลือทางการเงินแก่ผู้เสียหายและจำเลยในคดีอาญา

“คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนผู้เสียหายและค่าทดแทนและค่าใช้จ่ายแก่จำเลยในคดีอาญา

“กรรมการ” หมายความว่า กรรมการพิจารณาค่าตอบแทนผู้เสียหายและค่าทดแทนและค่าใช้จ่ายในคดีอาญา

“พนักงานอัยการ” หมายความว่า พนักงานอัยการตามกฎหมายว่าด้วยพนักงานอัยการหรืออัยการทหารตามกฎหมายว่าด้วยธรรมนูญศาลทหาร

“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้ปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้
มาตรา 4 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวง ระเบียบ และประกาศแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวง ระเบียบ และประกาศนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

หมวด 1

บททั่วไป

มาตรา 5 การเรียกร้องหรือการได้มาซึ่งสิทธิหรือประโยชน์ตามพระราชบัญญัตินี้ ไม่เป็นการตัดสิทธิหรือประโยชน์ที่ผู้เสียหายหรือจำเลยพึงได้ตามกฎหมายอื่น

มาตรา 6 ในกรณีที่ผู้เสียหายหรือจำเลยถึงแก่ความตายก่อนที่จะได้รับค่าตอบแทน ค่าทดแทน หรือค่าใช้จ่าย แล้วแต่กรณี ให้สิทธิในการเรียกร้องและการรับค่าตอบแทน ค่าทดแทน หรือค่าใช้จ่ายตกแก่ทายาทซึ่งได้รับความเสียหายของผู้เสียหายหรือจำเลยนั้น ทั้งนี้ตามระเบียบที่คณะกรรมการกำหนด

หมวด 2

คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนผู้เสียหาย และค่าทดแทน
และค่าใช้จ่ายแก่จำเลยในคดีอาญา

มาตรา 7 ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่งเรียกว่า “คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนผู้เสียหาย และค่าทดแทนและค่าใช้จ่ายแก่จำเลยในคดีอาญา” ประกอบด้วย ปลัดกระทรวงยุติธรรม เป็นประธานกรรมการ ผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ผู้แทนสำนักงานศาลยุติธรรม ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด ผู้แทนกระทรวงการคลัง ผู้แทนกรมการปกครอง ผู้แทนกรมคุมประพฤติ ผู้แทนกรมพระธรรมนูญ ผู้แทนกรมราชทัณฑ์ ผู้แทนกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน ผู้แทนสภาพนาความ และผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้ง โดยคำแนะนำของรัฐมนตรีอีกห้าคน เป็นกรรมการ ในจำนวนนี้ต้องเป็นผู้ทรงคุณวุฒิด้านการแพทย์ ด้านสังคมสงเคราะห์ และด้านการคุ้มครองสิทธิเสรีภาพของประชาชนเป็นที่ประจักษ์อย่างน้อยด้านละหนึ่งคน

ให้ประธานกรรมการแต่งตั้งข้าราชการในสังกัดกระทรวงยุติธรรมเป็นเลขานุการ และอาจแต่งตั้งผู้ช่วยเลขานุการจำนวนไม่เกินสองคนก็ได้

มาตรา 8 คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

- (1) พิจารณาอนุมัติคำตอบแทน ค่าทดแทน หรือค่าใช้จ่ายตามพระราชบัญญัตินี้
 - (2) เสนอความเห็นต่อรัฐมนตรีเกี่ยวกับมาตรการในการคุ้มครองสิทธิของผู้เสียหาย และจำเลยในคดีอาญา ตลอดจนการออกกฎกระทรวง ระเบียบ และประกาศต่างๆ เพื่อดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้
 - (3) มีหนังสือสอบถามหรือเรียกบุคคลใดมาให้ถ้อยคำ หรือให้ส่งเอกสารหลักฐานที่เกี่ยวข้องหรือข้อมูลหรือสิ่งอื่นที่จำเป็นมาเพื่อประกอบการพิจารณา
 - (4) ปฏิบัติการอื่นใดเพื่อบรรล่วัตถุประสงค์ตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้
- ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรานี้ คณะกรรมการอาจมอบหมายให้สำนักงานเป็นผู้ปฏิบัติแทนได้

มาตรา 9 กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิมีวาระอยู่ในตำแหน่งคราวละสองปี กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้

มาตรา 10 นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระตามมาตรา 9 กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่ง เมื่อ

- (1) ตาย

(2) ลาออก

(3) คณะรัฐมนตรีให้ออกโดยคำแนะนำของรัฐมนตรีเพราะบกพร่องหรือไม่สุจริตต่อหน้าที่ มีความประพฤติเสื่อมเสียหรือหย่อนความสามารถ

(4) เป็นบุคคลล้มละลาย

(5) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ

(6) ได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ

มาตรา 11 ในกรณีที่มีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในระหว่างที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งแต่งตั้งไว้แล้วยังมีวาระอยู่ในตำแหน่ง ให้ผู้ได้รับการแต่งตั้งนั้นอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งแต่งตั้งไว้แล้วนั้น

มาตรา 12 ในกรณีที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิดำรงตำแหน่งครบวาระแล้ว แต่ยังมีได้มีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิขึ้นใหม่ ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระปฏิบัติหน้าที่ไปพลางก่อนจนกว่าจะมีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิขึ้นใหม่

มาตรา 13 การประชุมของคณะกรรมการต้องมีกรรมการมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด จึงจะเป็นองค์ประชุม

ในการประชุมนคราใด ถ้าประธานกรรมการไม่อยู่ในที่ประชุมหรือไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้กรรมการที่มาประชุมเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานในที่ประชุม

มติในที่ประชุมให้ถือเสียงข้างมากของผู้เข้าร่วมประชุม กรรมการคนหนึ่งมีเสียงหนึ่งในการลงคะแนน ถ้าคะแนนเสียงเท่ากัน ให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด

มาตรา 14 คณะกรรมการจะแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อพิจารณาหรือปฏิบัติการอย่างใดอย่างหนึ่งตามที่คณะกรรมการมอบหมายก็ได้

ในการประชุมของคณะกรรมการให้นำมาตรา 13 มาใช้บังคับโดยอนุโลม

หมวด 3

สำนักงานช่วยเหลือทางการเงินแก่ผู้เสียหายและจำเลยในคดี

มาตรา 15 ให้จัดตั้งสำนักงานช่วยเหลือทางการเงินแก่ผู้เสียหายและจำเลยในคดีอาญา ขึ้นในกระทรวงยุติธรรม และให้มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- (1) ปฏิบัติงานธุรการของคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการตามพระราชบัญญัตินี้
- (2) รับคำขอรับค่าตอบแทน ค่าทดแทน หรือค่าใช้จ่าย พร้อมทั้งความเห็นเสนอต่อ คณะกรรมการหรือคณะอนุกรรมการ
- (3) ประสานงานกับหน่วยงานราชการอื่นหรือบุคคลใดๆ เพื่อขอทราบข้อเท็จจริงหรือ ความเห็นเกี่ยวกับการขอรับค่าตอบแทน ค่าทดแทน หรือค่าใช้จ่าย
- (4) เก็บ รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการจ่ายค่าตอบแทน ค่าทดแทน หรือ ค่าใช้จ่าย
- (5) กระทำกิจการตามที่รัฐมนตรี คณะกรรมการ หรือคณะอนุกรรมการมอบหมาย

มาตรา 16 ในกรณีที่สำนักงานเห็นว่ามีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินคดีตาม พระราชบัญญัตินี้ กระทรวงยุติธรรมอาจแต่งตั้งข้าราชการในสังกัดกระทรวงยุติธรรมซึ่งมีคุณวุฒิไม่ ต่ำกว่าปริญญาตรีทางนิติศาสตร์เพื่อให้มีอำนาจดำเนินคดีหรือดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับการ คดี ตามที่กระทรวงยุติธรรมมอบหมายก็ได้ และให้แจ้งศาลทราบ

การดำเนินคดีตามมาตรา 15 ให้ได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียมศาล

หมวด 4

การจ่ายค่าตอบแทนผู้เสียหายในคดีอาญา

มาตรา 17 ความผิดที่กระทำต่อผู้เสียหายอันอาจขอรับค่าตอบแทนได้ต้องเป็นความผิด ตามรายการที่ระบุไว้ท้ายพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 18 ค่าตอบแทนตามมาตรา 17 ได้แก่

- (1) ค่าใช้จ่ายที่จำเป็นในการรักษาพยาบาล รวมทั้งค่าฟื้นฟูสมรรถภาพทางร่างกายและ จิตใจ

(2) ค่าตอบแทนในกรณีที่ผู้เสียหายถึงแก่ความตาย จำนวนไม่เกินที่กำหนดใน กฎกระทรวง

- (3) ค่าขาดประโยชน์ทำมาหาได้ในระหว่างที่ไม่สามารถประกอบการทำงานได้ตามปกติ

- (4) ค่าตอบแทนความเสียหายอื่นตามที่คณะกรรมการเห็นสมควร

ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

คณะกรรมการจะกำหนดให้ผู้เสียหายได้รับค่าตอบแทนเพียงใดหรือไม่ก็ได้ โดย

คำนึงถึงพฤติการณ์และความร้ายแรงของการกระทำความผิด และสภาพความเสียหายที่ผู้เสียหายได้รับ รวมทั้งโอกาสที่ผู้เสียหายจะได้รับการบรรเทาความเสียหายโดยทางอื่นด้วย

มาตรา 19 หากปรากฏในภายหลังว่าการกระทำที่ผู้เสียหายอาศัยเป็นเหตุในการขอรับค่าตอบแทนนั้น ไม่เป็นความผิดอาญาหรือ ไม่มีการกระทำเช่นนั้น ให้คณะกรรมการมีหนังสือแจ้งให้ผู้เสียหายคืนค่าตอบแทนที่ได้รับไปแก่กระทรวงยุติธรรมภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้ง

หมวด 5

การจ่ายค่าทดแทนและค่าใช้จ่ายแก่จำเลยในคดีอาญา

มาตรา 20 จำเลยที่มีสิทธิได้รับค่าทดแทนและค่าใช้จ่ายตามพระราชบัญญัตินี้ ต้อง

- (1) เป็นจำเลยที่ถูกดำเนินคดีโดยพนักงานอัยการ
- (2) ถูกคุมขังในระหว่างการพิจารณาคดี และ
- (3) ปรากฏหลักฐานชัดเจนว่าจำเลยมิได้เป็นผู้กระทำความผิดและมีการถอนฟ้องใน

ระหว่างดำเนินคดี หรือปรากฏตามคำพิพากษาอันถึงที่สุดโดยคดีนั้นว่าข้อเท็จจริงฟังเป็นยุติว่าจำเลยมิได้เป็นผู้กระทำความผิดหรือการกระทำของจำเลยไม่เป็นความผิด

ในคดีที่มีจำเลยหลายคน จำเลยคนใดถึงแก่ความตายก่อนมีคำพิพากษาถึงที่สุด และคณะกรรมการเห็นสมควรจ่ายค่าทดแทนและค่าใช้จ่ายให้แก่จำเลยอื่นที่ยังมีชีวิตอยู่ถ้าเป็นเหตุอยู่ในลักษณะคดี จำเลยที่ถึงแก่ความตายนั้นมีสิทธิได้รับค่าทดแทนและค่าใช้จ่ายตามพระราชบัญญัตินี้ได้ด้วย

มาตรา 21 การกำหนดค่าทดแทนและค่าใช้จ่ายตามมาตรา 20 ให้กำหนดตามหลักเกณฑ์ ดังนี้

- (1) ค่าทดแทนการถูกคุมขัง ให้คำนวณจากจำนวนวันที่ถูกคุมขังในอัตราที่กำหนดไว้สำหรับการกักขังแทนค่าปรับตามประมวลกฎหมายอาญา
 - (2) ค่าใช้จ่ายที่จำเป็นในการรักษาพยาบาล รวมทั้งค่าฟื้นฟูสมรรถภาพทางร่างกายและจิตใจ หากความเจ็บป่วยของจำเลยเป็นผลโดยตรงจากการถูกดำเนินคดี
 - (3) ค่าทดแทนในกรณีที่จำเลยถึงแก่ความตาย และความตายนั้นเป็นผลโดยตรงจากการถูกดำเนินคดี จำนวนไม่เกินที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง
 - (4) ค่าขาดประโยชน์ทำมาหาได้ในระหว่างถูกดำเนินคดี
 - (5) ค่าใช้จ่ายที่จำเป็นในการดำเนินคดี
- ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง เว้นแต่ที่มีกฎหมาย

กำหนดไว้เป็นอย่างอื่นแล้ว

ในกรณีที่มีคำขอให้ได้รับสิทธิที่เสียไปอันเป็นผลโดยตรงจากคำพิพากษานั้นคืน การตั้งให้ได้รับสิทธิคืนตามคำขอดังกล่าว ถ้าไม่สามารถคืนสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดเช่นนั้นได้ ให้คณะกรรมการกำหนดค่าทดแทนเพื่อสิทธินั้นให้ตามที่เห็นสมควร

คณะกรรมการอาจกำหนดให้จำเลยได้รับค่าทดแทนและค่าใช้จ่ายเพียงใดหรือไม่ก็ได้ โดยคำนึงถึงพฤติการณ์แห่งคดี ความเดือดร้อนที่จำเลยได้รับและโอกาสที่จำเลยจะได้รับการชดเชยความเสียหายจากทางอื่นด้วย

หมวด 6

การยื่นคำขอ การพิจารณาคำขอ และการอุทธรณ์

มาตรา 22 ให้ผู้เสียหาย จำเลย หรือทายาทซึ่งได้รับความเสียหายที่มีสิทธิขอรับค่าตอบแทน ค่าทดแทน หรือค่าใช้จ่ายตามพระราชบัญญัตินี้ ยื่นคำขอต่อคณะกรรมการ ณ สำนักงาน ตามแบบที่สำนักงานกำหนดภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่ผู้เสียหายได้รู้ถึงการกระทำ ความผิด หรือวันที่ศาลมีคำสั่งอนุญาตให้ถอนฟ้องเพราะปรากฏหลักฐานชัดเจนว่าจำเลยมิได้เป็นผู้กระทำความผิด หรือวันที่มีคำพิพากษาอันถึงที่สุดโดยคดีนั้นว่าข้อเท็จจริงฟังเป็นยุติว่าจำเลยมิได้เป็นผู้กระทำความผิด หรือการกระทำของจำเลยไม่เป็นความผิด แล้วแต่กรณี

มาตรา 23 ในกรณีที่ผู้เสียหาย จำเลย หรือทายาทซึ่งได้รับความเสียหายเป็นผู้ไร้ความสามารถ หรือไม่สามารถยื่นคำขอด้วยตนเองได้ ผู้แทนโดยชอบธรรมหรือผู้อนุบาล ผู้บุพการี ผู้สืบสันดาน สามีหรือภริยา หรือบุคคลหนึ่งบุคคลใดซึ่งได้รับการแต่งตั้งเป็นหนังสือจากผู้เสียหาย จำเลย หรือทายาทซึ่งได้รับความเสียหาย แล้วแต่กรณี อาจยื่นคำขอรับค่าตอบแทน ค่าทดแทน หรือค่าใช้จ่ายแทนได้ ทั้งนี้ ตามระเบียบที่คณะกรรมการกำหนด

มาตรา 24 หลักเกณฑ์ วิธีการยื่นคำขอและวิธีพิจารณาคำขอให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการกำหนดโดยความเห็นชอบของรัฐมนตรี

มาตรา 25 ในกรณีที่ผู้ยื่นคำขอไม่เห็นด้วยกับคำวินิจฉัยของคณะกรรมการให้มีสิทธิอุทธรณ์ต่อศาลอุทธรณ์ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งคำวินิจฉัย คำวินิจฉัยของศาลอุทธรณ์ให้เป็นที่ยุติ

การยื่นอุทธรณ์ตามวรรคหนึ่ง ผู้อุทธรณ์จะยื่นต่อสำนักงานหรือศาลจังหวัดที่ผู้นั้นมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตเพื่อส่งให้แก่ ศาลอุทธรณ์ก็ได้ และให้ถือว่าเป็นการยื่นอุทธรณ์ต่อศาลอุทธรณ์ตามวรรคหนึ่งแล้ว

ในการวินิจฉัยอุทธรณ์ตามวรรคหนึ่ง ศาลอุทธรณ์มีอำนาจไต่สวนหลักฐานเพิ่มเติมโดยสืบพยานเอง หรืออาจแต่งตั้งให้ศาลชั้นต้นตามที่เห็นสมควรทำแทนก็ได้

หมวด 7

พนักงานเจ้าหน้าที่

มาตรา 26 ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจดังต่อไปนี้

- (1) สอบปากคำผู้ยื่นคำขอเกี่ยวกับข้อเท็จจริงต่างๆ ตามคำขอ
- (2) มีหนังสือสอบถามหรือเรียกบุคคลใดมาให้ถ้อยคำ หรือให้ส่งเอกสารหลักฐานที่เกี่ยวข้องหรือข้อมูลหรือสิ่งอื่นที่จำเป็นมาเพื่อประกอบการพิจารณา

มาตรา 27 ในการปฏิบัติกรตามพระราชบัญญัตินี้ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่เป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา

หมวด 8

บทกำหนดโทษ

มาตรา 28 ผู้ใดยื่นคำขอรับค่าตอบแทน ค่าทดแทน หรือค่าใช้จ่าย โดยแสดงข้อความอันเป็นเท็จ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 29 ผู้ใดให้ถ้อยคำหรือแสดงพยานหลักฐานอันเป็นเท็จเกี่ยวกับการขอรับค่าตอบแทน ค่าทดแทน หรือค่าใช้จ่ายตามพระราชบัญญัตินี้ต่อคณะกรรมการ คณะอนุกรรมการ หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 30 ผู้ใดไม่ให้ถ้อยคำหรือไม่ส่งหนังสือตอบหนังสือสอบถาม เอกสาร หลักฐาน หรือข้อมูลหรือสิ่งอื่นที่จำเป็นตามคำสั่งของคณะกรรมการ คณะอนุกรรมการ หรือพนักงานเจ้าหน้าที่โดยไม่มีเหตุอันสมควร ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

บทเฉพาะกาล

มาตรา 31 ในวาระเริ่มแรกให้กระทรวงยุติธรรมกำหนดให้หน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งในสังกัดกระทรวงยุติธรรมดำเนินการในอำนาจหน้าที่ของสำนักงานจนกว่าจะตั้งสำนักงานแล้วเสร็จ ทั้งนี้ ภายในกำหนดหนึ่งปีนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ
พันตำรวจโท ทักษิณ ชินวัตร
นายกรัฐมนตรี

หมายเหตุ:- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่บทบัญญัติมาตรา 245 และมาตรา 246 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติรับรองสิทธิในการได้รับความช่วยเหลือจากรัฐของบุคคล ซึ่งได้รับความเสียหายเนื่องจากการกระทำความผิดอาญาของผู้อื่น โดยตนมิได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดนั้น และไม่มีโอกาสได้รับการบรรเทาความเสียหายโดยทางอื่น รวมทั้งการรับรองสิทธิในการได้รับค่าทดแทนในกรณีของบุคคลซึ่งตกเป็นจำเลยในคดีอาญาและถูกคุมขังระหว่างการพิจารณาคดี หากปรากฏตามคำพิพากษาอันถึงที่สุดในคดีนั้นว่าข้อเท็จจริงฟังเป็นที่ยุติว่าจำเลยมิได้เป็นผู้กระทำความผิดหรือการกระทำของจำเลยไม่เป็นความผิด ดังนั้น เพื่อให้การรับรองสิทธิดังกล่าวเป็นไปตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

รายการท้ายพระราชบัญญัติค่าตอบแทนผู้เสียหาย
และค่าทดแทนและค่าใช้จ่ายแก่จำเลยในคดีอาญา พ.ศ. 2544

ความผิดที่กระทำต่อผู้เสียหายซึ่งทำให้ผู้เสียหายอาจขอรับค่าตอบแทนได้ตามมาตรา 17
ได้แก่ ความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา ภาค 2 ความผิด

ลักษณะ 9 ความผิดเกี่ยวกับเพศ	มาตรา 276 ถึงมาตรา 287
ลักษณะ 10 ความผิดเกี่ยวกับชีวิตและร่างกาย	
หมวด 1 ความผิดต่อชีวิต	มาตรา 288 ถึงมาตรา 294
หมวด 2 ความผิดต่อร่างกาย	มาตรา 295 ถึงมาตรา 300
หมวด 3 ความผิดฐานทำให้แท้งลูก	มาตรา 301 ถึงมาตรา 305
หมวด 4 ความผิดฐานทอดทิ้งเด็ก คนป่วยเจ็บ หรือคนชรา	มาตรา 306 ถึงมาตรา 308



ภาคผนวก ค.



Compulsory Automobile Liability Insurance Act 2005

Chapter 1 General Rules

Article 1 This Act is specially adopted in order to ensure prompt basic coverage for the injured parties in automobile traffic accidents that result in injury or loss of life and to maintain roadway traffic safety.

Article 2 Compulsory automobile liability insurance ("this insurance") shall be subject to the provisions of this Act; the Insurance Act will govern with respect to any matters not provided for herein.

Article 3 The competent authority under this Act is the Financial Supervisory Commission, Executive Yuan.

Article 4 In order to investigate claim adjustments, actuarial statistics, and compensation in relation to automobile traffic accidents covered by this insurance, the competent authority may request insurers, the police, traffic supervisory and other agencies or organizations connected with this insurance to provide relevant information.

Article 5 In this Act, "automobile" means an automobile as provided in Article 2, subparagraph 8 of the Highway Act, or any other motorized machinery driven on a road.

"Motorcycle," as used in Articles 38 and 49, is also an automobile as defined in Article 2, subparagraph 8 of the Highway Act.

In addition to the vehicles given in the two preceding paragraphs, "automobile" also includes specified overland motorized vehicles that do not run on rails and have a transport function; the range of vehicles to be included in this category and the automobile categories for which the establishment of a contract for this insurance is required will be prescribed and announced by the competent authority in conjunction with the central competent authority for transportation and communications.

Article 6 Owners of automobiles for which the establishment of a contract for this insurance is required shall do so in accordance with this Act; the same shall apply to military-use automobiles during non-wartime periods.

Where the owner of an automobile as given in the preceding paragraph has not established a contract for this insurance, the owner registered with a highway supervisory

authority shall be presumed the party with the duty to insure.

For an automobile as given in paragraph 1 to which any of the following applies, its user or manager will be treated as the party with the duty to insure:

1. The license plate has been returned, surrendered for cancellation, or rescinded.
2. The owner is unknown.
3. The owner is unable to manage or use the automobile for reasons attributable to the automobile's user or manager.

With respect to this insurance, the party with the duty to insure shall maintain the validity of the insurance contract, and prior to the termination of that contract or when an insurer refuses to insure pursuant to the provisions of Article 18, paragraph 1 shall establish another contract for this insurance in accordance with the provisions of this Act.

Article 7 Where an injured party suffers injury or loss of life as the result of an automobile traffic accident, regardless of whether the injuring party is at fault, a claimant may claim insurance benefits from an insurer or compensation from the Motor Vehicle Accident Compensation Fund ("the Compensation Fund") in accordance with the provisions of this Act.

Article 8 In this Act, "insurer" refers to an insurance enterprise to which the competent authority has granted permission to provide this insurance.

With respect to applications by insurance enterprises for permission as referenced in the preceding paragraph, regulations governing qualification requirements, required documentation, conditions for revocation of permission, and other matters for compliance shall be adopted by the competent authority in conjunction with the central competent authority for transportation and communications.

Article 9 In this Act, "proposer" means a party that applies to an insurer to establish a contract for this insurance pursuant to Article 6 and bears an obligation to pay insurance premiums.

In this Act, "insured" means a proposer to whom an insurer extends coverage and any person using or managing the insured automobile with the proposer's consent.

Article 10 In this Act, "injuring party" means any person who, through the use or management of an automobile, causes an automobile traffic accident.

In this Act, "injured party" means a person who suffers injury or loss of life as the result of an automobile traffic accident.

Article 11 In this Act, "claimant" means any of the following persons that may claim insurance benefits from an insurer or compensation from the Compensation Fund:

1. In the case of a person who has suffered injury as the result of an automobile traffic accident, it shall be the injured party himself.

2. In the case of a person who has suffered loss of life as the result of an automobile traffic accident, it shall be the survivors of the injured party, in the following order:

- (1) parents, children, and spouse;
- (2) grandparents;
- (3) grandchildren;
- (4) siblings.

When there are several persons at the same position in the order, insurance benefits or compensation will be distributed equally among them according to their number.

When, upon the death of an injured party, there are no claimants as provided in paragraph 1, subparagraph 2, persons paying the funeral and interment expenses of the deceased may, within the limit of [actual] funeral and interment expenses, claim benefits from an insurer or compensation from the Compensation Fund. Any sum remaining after deduction of the funeral and interment expenses from the insurance benefits shall belong to the Compensation Fund.

When, upon the death of an injured party, there are neither claimants as provided in paragraph 1, subparagraph 2 nor persons paying for the funeral and interment expenses, insurance benefits shall be returned to the ownership of the Compensation Fund.

Items included under funeral and interment expenses under the preceding paragraph, and their amounts, will be prescribed and announced by the competent authority.

Article 12 In this Act, "insured automobile" means an automobile for which the establishment of a contract for this insurance in accordance with the provisions of this Act is required. After ten days from the insurer's receipt of an insurance proposal, if the insurer has not expressed any intention of either commitment or refusal to provide insurance, the automobile indicated in the proposal shall be deemed an insured automobile.

The automobile recorded on the insurance card for this insurance ("insurance card") shall be presumed to be the insured automobile.

In this Act, "uninsured automobile" means an automobile for which establishment of

a contract for this insurance in accordance with the provisions of this Act is required but for which none has been established.

Article 13 In this Act, "automobile traffic accident" means an accident in which an automobile is used or managed in such a manner as to cause injury or loss of life to a passenger or to a third party outside the vehicle.

Article 14 A claimant's right to claim insurance benefits from an insurer shall be extinguished if not exercised within two years of the time when he learns of the occurrence of damage and the existence of the insurer, or within ten years of the date of the occurrence of the automobile traffic accident.

When a claimant has claimed against an insurer for insurance benefits prior to the end of the period of prescription referenced in the preceding paragraph, the period from the time the claim becomes effective until the notice of the insurer's decision on insurance benefits is received shall not be counted against the period of prescription.

When there is an interruption in the period of prescription for a claimant's right to claim insurance benefits from an insurer, or when the period has not ended, or when a given time period is not counted against the period of extinctive prescription as referenced in the preceding paragraph, such event shall, within the limit of the insured amount, have the same effect with regard to the claimant's right to claim damages from the insured. When there is an interruption in the period of prescription for a claimant's right to claim damages from an insured, or when the period has not ended, such event shall have the same effect with regard to the claimant's right to claim insurance benefits from the insurer.

The provisions of the preceding three paragraphs apply mutatis mutandis to all matters relating to the right to claim compensation from the Compensation Fund arising out of this Act, with the exception that the beginning of the period of extinctive prescription for the right of claim is governed by the following provisions:

1. In cases where an accident vehicle cannot be traced, the period is counted from the time it is known that there is damage and it is confirmed that the at-fault automobile cannot be traced.

2. In cases where an accident vehicle is an uninsured automobile, the period is counted from the time it is known that there is damage and it is confirmed that the at-fault

automobile is uninsured.

3. In cases where an accident vehicle is an insured automobile that was used or managed without the consent of the insured, the period is counted from the time it is known that damage has occurred and it is confirmed that the insured automobile was used or managed without consent.

4. In cases where an accident vehicle is one for which establishment of a contract for this insurance is not required, the period is counted from the time it is confirmed that damage has occurred and that the injuring automobile is one for which establishment of a contract for this insurance is not required.

Article 15 An insurer shall notify a proposer to renew the insurance 30 days prior to the expiry of the policy period. When an insurer fails to provide such notification and an insured peril occurs within 30 days after the expiry of the original policy period, the insurer shall still be liable for payment of insurance benefits if the proposer completes renewal procedures and extends the beginning of the policy period retroactively to the expiry of the original policy period.

Chapter 2 Insurance Contract

Section 1 Execution of the Contract

Article 16 When applying for issuance of a license plate or a temporary pass, or prior to the expiry of the policy period for this insurance, the owner of any automobile for which establishment of a contract for this insurance is required shall, for each such automobile, apply to an insurer to establish a contract for this insurance.

A highway supervisory authority may not issue a license plate or temporary pass, reissue a license plate, register an alteration [of registered particulars], or inspect an automobile to which either of the following applies:

1. Establishment of a contract for this insurance is required, but none has been established.

2. This insurance became effective less than 30 days earlier, provided that this does not apply with respect to an application for a temporary license plate or a temporary pass.

Article 17 A proposer shall make truthful representations in regard to the following matters when applying to establish a contract for this insurance:

1. The automobile category;
2. The nature of its use;
3. The automobile license plate number, engine serial number, or vehicle body number;
4. The name, sex, date of birth, domicile, and national ID number of the party with the duty to insure. For an automobile owner that is an incorporated or unincorporated body or agency: its name, the government uniform invoice number on the profit-seeking enterprise registration certificate or the uniform invoice number issued by the tax authority, the locations of its places of business or offices, and the name of its representative.

Article 18 An insurer may not refuse to extend insurance coverage, except when a proposer has failed to make premium payments or has violated the duty of truthful representation under the preceding article.

When an insurer intends to refuse coverage as provided in the preceding paragraph it shall make a written expression of intention within 10 days of receiving the insurance proposal; when it has provided no such written expression by the end of that period, it will be deemed to have agreed to extend insurance coverage.

Article 19 After establishing a contract for this insurance, an insurer shall issue a document containing the policy provisions, an insurance card, and an insurance sticker to the proposer. Within five days after establishing a contract for this insurance, the approved particulars shall be transmitted by the insurer to the agencies (organizations) designated by the competent authority and the central competent authority for transportation and communications, respectively.

When the insured, the policy period, the insured automobile, or the insurance card number listed on the insurance card is changed, the proposer shall notify the insurer to update such information.

Article 20 An insurer may not rescind an insurance contract.

An insurer may not terminate an insurance contract, except under one of the following conditions:

1. The proposer has violated the duty of truthful representation under Article 17.
2. The proposer has not made premium payments as stipulated.

Prior to terminating an insurance contract as provided in the preceding paragraph, an

insurer shall notify the proposer in writing to make rectification within 10 days after its receipt of the notice; if the proposer makes rectification at any time prior to receipt of a notice of termination of the contract, the insurer may not terminate the contract.

When an insurance contract is terminated, the insurer shall give notice within three days to the highway supervisory authority with jurisdiction over the insured automobile, and to the agencies or organizations designated by the competent authority and the central competent authority for transportation and communications, respectively.

The insurer shall return to the proposer any unearned premium for the period after termination of the contract; the insurance contract shall be deemed to be in effect prior to return of the premium.

Article 21 A proposer may not rescind an insurance contract.

A proposer may not terminate an insurance contract, except under one of the following conditions:

1. The license plate of the insured automobile has been surrendered for cancellation, revoked (rescinded), or surrendered for suspension of use of vehicle.
2. The insured automobile is reported as scrapped.
3. Ownership of the insured automobile is transferred and the party with the duty to insure after transfer has already established a contract for this insurance, resulting in duplication of insurance.

After an insurance contract has been terminated as provided in the preceding paragraph, where premiums have already been paid the insurer shall return the unearned premium for the period after termination; where premiums have not been paid the proposer shall pay any premium earned prior to termination.

Article 22 When a proposer establishes a duplicate contract for this insurance either the proposer, or the insurer that issued the insurance contract with the later date of effect, may revoke the contract with the later date of effect; the same shall be true after the occurrence of an automobile traffic accident.

The right of revocation referenced in the preceding paragraph shall be exercised, at earliest, at the time duplication of insurance occurs, and prior to the expiry of the policy period of the insurance contract with the earlier date of effect.

When an insurance contract is revoked, the insurer shall return the premium (less the insurer's business expenses and any expenses needed to ensure the soundness of this insurance) to the proposer.

Article 23 When ownership of an insured automobile is transferred, procedures for establishing a contract for this insurance or for modification thereof shall first be completed; prior to completion thereof, a highway supervisory authority may not process title transfer registration.

Article 24 Any notice given to an insurer by a proposer, insured, or claimant, and any application by a proposer for modification of an insurance contract, shall be made in writing; the same applies to any notice given by an insurer to a proposer, insured, or claimant, and to any agreement by an insurer to modification of an insurance contract.

Section 2 Coverage of Insurance

Article 25 Upon the occurrence of an automobile traffic accident involving an insured automobile, an insurer shall be liable for payment of insurance benefits to claimants as provided herein.

An insurer shall pay insurance benefits within 15 days of the day after all relevant evidentiary documents have been submitted by the insured or a claimant; the content of those evidentiary documents shall be prescribed and announced by the competent authority in consultation with related agencies or organizations.

If, for reasons attributable to itself, the insurer fails to make payment within the time limit given in the preceding paragraph, it shall pay default interest at the rate of 10 percent per annum from the day after the time limit for payment has ended.

A claimant's right to claim insurance benefits as provided in paragraph 1 and insurance benefits not yet collected by a claimant may not be attached, assigned, or provided as security.

Article 26 The policy period of this insurance shall be determined by the competent authority in conjunction with the central competent authority for transportation and communications on the basis of practical need.

Article 27 Benefits payable under this insurance are:

1. personal injury medical expense benefits;

2. disability benefits;

3. death benefits.

Standards for the tiers, amounts, and approval procedures for the benefits referenced in the preceding paragraph shall be determined by the competent authority in conjunction with the central competent authority for transportation and communications based on actual social and economic conditions.

When the standards under the preceding paragraph are amended and an automobile traffic accident occurs after the date the amendment takes effect, the insurer shall handle insurance benefits in accordance with the amended provisions.

Article 28 When an automobile traffic accident involving an insured automobile occurs as a result of either of the following behaviors on the part of an injured party or other claimant, an insurer is not liable for payment of insurance benefits:

1. Caused it through a deliberate act.

2. Caused it through a criminal act.

When there is more than one other claimant and a deliberate or criminal act has been committed, as referenced in the preceding paragraph, by one or more persons among them, the insurer shall deduct the portion payable to such person or persons and pay the remainder to other claimants.

Article 29 When an automobile traffic accident involving an insured automobile occurs as a result of any of the following behaviors on the part of an insured, the insurer shall still bear liability for payment of insurance benefits as provided herein, provided that the insurer may be subrogated to the claimant's right of claim against the insured, within the amount of benefits paid:

1. Was driving the automobile after ingesting alcohol or another similar substance and had a breath or blood alcohol concentration exceeding the standard set by any act or regulation governing road traffic.

2. Was driving after having taken intoxicants, hallucinogens, narcotics, or other similar controlled substances, as verified through a test.

3. Caused it through a deliberate act.

4. Was engaging in a criminal act or evading lawful arrest.

5. Was driving an automobile in violation of Article 21 or 21-1 of the Act Governing

Management of Roadway Traffic and Administration of Sanctions.

An insurer's right of subrogation as referenced in the preceding paragraph shall be extinguished if not exercised within two years of the date on which the insurer pays insurance benefits.

Article 30 An insurer shall not be bound by any settlement, waiver of rights, or other agreement between a claimant and an insured that was made without the consent of the insurer and would impede exercise of the insurer's right of subrogation to a claim by the claimant against the insured as referenced in the preceding article.

Section 3 Claim of Insurance Benefits

Article 31 When an automobile traffic accident involving an insured automobile occurs and the insured has already paid partial damages, the insurer bears liability for payment of insurance benefits only within the balance of the insured amount provided for herein after deduction of the compensation already made, provided that where the claimant and the insured have agreed that no such deduction may be made, such agreement shall govern.

Where an insured pays damages in advance as contemplated under the preceding paragraph, the insurer shall make payment of such amount to the insured within the limit of the insured amount as provided herein, provided that this provision shall not apply under the circumstances given in the proviso of the preceding paragraph.

Article 32 Insurance benefits paid by an insurer as provided herein will be deemed part of the damages payable by the insured and may be deducted by the insured when subject to a claim for damages.

Article 33 When the occurrence of an automobile traffic accident is attributable to a third party other than the insured, the insurer may, after payment of insurance benefits, be subrogated to the insured's right of claim against such third party, provided that the amount claimable thereby may not exceed the amount of insurance benefits paid.

When the third party given in the preceding paragraph is an insured's or claimant's spouse, head of family, other family member, blood relative within the fourth degree, or relative by marriage within the third degree, the insurer shall have no right of subrogation, provided that

this restriction shall not apply when the accident resulted from the deliberate intent of such a third party.

Article 34 When an automobile traffic accident involving an insured automobile occurs, it shall be handled in accordance with the following provisions:

1. The insured or the injuring party shall immediately escort the injured party to a local or nearby medical facility for emergency treatment, or shall request another person to do so, provided that this shall not apply when it is obviously impossible to carry out a rescue under the conditions at the time of the accident.

2. The insured or injuring party shall immediately report the accident to the local civilian or military police authorities for handling, and shall notify the insurer in writing within five days. A claimant may also give written notification directly to the insurer.

3. The insured, the injuring party, and claimants shall cooperate with the insurer in providing witness, physical evidence, and other related information and documentation. The insurer shall still bear liability for payment of insurance benefits should the insured, an injuring party, or a claimant violate its obligations under the provisions of the preceding paragraph, provided that any of those parties shall bear liability for damages if the insurer incurs damages as a result of their deliberate intent or negligence.

Article 35 When an automobile traffic accident results in loss of life, a claimant may make a claim against the insurer for provisional payment in an amount equivalent to one-half of the insurance benefits by presenting evidentiary documents.

When an automobile traffic accident results in disability, a claimant may make a claim against the insurer for provisional payment of the insurance proceeds based on a disability tier already determined by the insurer, by submitting evidentiary documents.

The insurer shall make payment within 15 days of the day after a claimant presents evidentiary documents as provided in either of the preceding two paragraphs. If, for reasons attributable to itself, the insurer fails to make payment within the prescribed time limit, it shall pay default interest at the rate of 10 percent per annum beginning from when the prescribed time limit expires.

When a provisional payment of insurance proceeds by an insurer exceeds the amount

of insurance benefits actually payable, the insurer may claim for return of the excess portion by the claimant.

Article 36 When a single automobile traffic accident involves multiple automobiles, the matter shall be handled in accordance with the following provisions:

1. When each accident vehicle is an insured automobile, a claimant may claim for payment of insurance benefits jointly and severally by each insurer that is required to bear the obligation to pay benefits.
2. When each accident vehicle is an automobile as set forth in Article 40, paragraph 1, the claimant may claim for compensation from the Compensation Fund.
3. When some of the accident vehicles are insured automobiles and some are automobiles as set forth in Article 40, paragraph 1, a claimant may claim for payment of insurance benefits or compensation jointly and severally by each insurer that is required to bear the obligation to pay benefits and by the Compensation Fund;

Apportionment of liability among the insurers or among the insurers and the Compensation Fund as referenced in the preceding paragraph shall be proportional to the number of accident vehicles for which each is required to bear liability for insurance benefits or compensation payments.

Article 37 When a claimant claims insurance benefits in accordance with the provisions of this Act, the insurer may not reject or reduce payment of benefits on the grounds that the claimant holds another type of insurance in addition to this insurance.

Chapter 3 Motor Vehicle Accident Compensation Fund

Article 38 The Compensation Fund shall be established in order to ensure prompt basic coverage for all the injured parties in automobile traffic accidents under this Act, and to ensure the soundness of this insurance system. The Compensation Fund shall maintain separate accounts for automobiles and for motorcycles as a basis for calculation of fees.

The Compensation Fund shall be an incorporated foundation; its articles of incorporation and regulations governing management of the fund shall be adopted by the competent authority in conjunction with the central competent authority for transportation and communications.

Article 39 Sources of the Compensation Fund are as follows:

1. Contributions to the Compensation Fund included in premiums for this insurance;
2. Income obtained through subrogation to claims as provided in Article 42, paragraph 2;
3. Interest generated by the Fund;
4. Income obtained as provided in Article 11, paragraph 3;
5. Other revenues.

Article 40 When an automobile traffic accident occurs and a claimant is unable, for one of the following reasons, to claim insurance benefits from an insurer in accordance with this Act, the claimant may claim for compensation from the Compensation Fund within the limit of the insured amount provided for herein:

1. An accident vehicle cannot be traced;
2. An accident vehicle is an uninsured automobile;
3. An accident vehicle is an insured automobile that was used or managed without the consent of the insured;
4. All or some of the accident vehicles are ones for which establishment of a contract for this insurance is not required.

When doubt exists regarding a determination on use or management of the automobile without the consent of the insured as set forth under subparagraph 3 of the preceding paragraph, a provisional payment of insurance proceeds prior to the establishment of such fact shall be made by the insurer of the insured automobile.

When each of the accident vehicles is an automobile for which establishment of a contract for this insurance is not required as given in paragraph 1, subparagraph 4, the drivers of such vehicles may not apply to the Compensation Fund for compensation.

When, after payment of compensation by the Compensation Fund as provided in paragraph 1, subparagraph 1, it is found that the accident vehicle is an insured automobile under this insurance, the Compensation Fund may claim against its insurer for return of the compensation.

When an insurer returns compensation to the Compensation Fund in accordance with the preceding paragraph, it will be deemed to have paid insurance benefits to the claimant as provided herein.

When a claimant in respect of an automobile traffic accident applies for compensation from the Compensation Fund as provided in paragraph 1, then the provisions of Article 25, paragraphs 2 through 4, and Articles 27, 28, 35, and 37 shall apply mutatis mutandis, provided that the payment of compensation for personal injury medical expense benefits through the mutatis mutandis application of Article 27 shall not include the amount of benefits paid by National Health Insurance.

Article 41 The provisions of Article 34 shall apply mutatis mutandis when an automobile traffic accident occurs involving an uninsured automobile or an automobile for which establishment of a contract for this insurance is not required.

Article 42 Compensation paid by the Compensation Fund as provided in Article 40 will be deemed part of the damages payable by the party liable for damages, and may be deducted by that party when subject to a claim for damages.

After paying compensation, the Compensation Fund may be subrogated to the claimant's right of claim against the party liable for damages, provided that the amount claimable thereby may not exceed the amount of compensation paid.

The right of claim under the preceding paragraph shall be extinguished if not exercised within two years of the date on which compensation is paid by the Compensation Fund.

When the party liable for damages is a claimant's spouse, head of family, other family member, blood relative within the fourth degree, or relative by marriage within the third degree, the Compensation Fund shall have no right of subrogation, provided that this restriction shall not apply when the circumstances set forth under any of the subparagraphs listed under Article 29, subparagraph 1 apply to the party liable for damages.

Article 43 The Compensation Fund shall not be bound by any settlement, waiver of rights, or other agreement between a claimant and a party liable for damages when such agreement was made without the consent of the Compensation Fund and would impede exercise of the Compensation Fund's right of subrogation to a claim by the claimant against the party liable for damages.

When a claimant has received damages from a party liable for damages, the Compensation Fund shall deduct the amount of such damages when making its own

compensation payment. When a deductible amount is not deducted, the Compensation Fund may claim for return of compensation within the limit of the deductible amount.

Chapter 4 Supervision of the Insurance Companies

Article 44 The premium structure of this insurance shall be based on the following:

1. expected losses;
2. the business expenses of the insurer;
3. contributions to] the Stabilization Fund;
4. contributions to the Compensation Fund;
5. overhead associated with actuarial calculation of rates, research and development, public information services, information transmission, and other expenses necessary to ensure the soundness of this insurance.

The proportions, amounts, and content of the items set forth in the preceding subparagraphs shall be prescribed and announced by the competent authority in conjunction with the central competent authority for transportation and communications.

Article 45 Premium rates for this insurance shall be formulated by the competent authority in conjunction with the central competent authority for transportation and communications and submitted to a premium rate review board composed of fair and impartial members of society for passage, after which they are issued.

The formulation of premium rates under the preceding paragraph may be entrusted to an appropriate professional institution.

In setting insurance premiums, consideration shall in principle be given to both personal and vehicular factors, provided that one or the other may be selected for use in view of actual societal circumstances.

Insurers shall calculate and collect premiums on the basis of the premium rates issued by the competent authority in conjunction with the central competent authority for transportation and communications as provided in paragraph 1.

The competent authority may engage a professional institution to provide public information services on premiums and other relevant matters.

Article 46 An insurer that provides this insurance shall keep accurate records on the insurance coverage it extends and shall correctly handle claims adjustment; regulations governing required particulars of information on insurance coverage, claim adjustment procedures, the method for notification under Article 15, and other matters for compliance shall be adopted by the competent authority.

Article 47 An insurer shall establish independent accounting to record the operational and financial status of this insurance.

Where actual losses are lower than the expected losses referenced in Article 44, paragraph 1, subparagraph 1, collected premium corresponding to the difference between the two shall be set aside by the insurer as reserve, and may not be withdrawn and treated as "revenues and gains" except to adjust premium rates, raise insured amounts, or cover a net premium loss.

Regulations governing accounting treatment, the method of provisioning of reserves, the reporting of managerial, operational, and financial information, and other matters for compliance by an insurer when handling this insurance shall be adopted by the competent authority in consultation with the central competent authority for transportation and communications.

Chapter 5 Penalty

Article 48 An administrative fine of not less than NT\$3 million and not more than NT\$15 million shall be imposed by the competent authority for violation of Article 8, paragraph 1 by an insurance enterprise.

An administrative fine of not less than NT\$200,000 and not more than NT\$1 million shall be imposed by the competent authority for violation of Article 18, paragraph 1 or Article 20 by an insurer.

An administrative fine of not less than NT\$600,000 and not more than NT\$3 million shall be imposed by the competent authority for violation by an insurer of Article 45, paragraph 4, violation of paragraph 1 or 2 of the preceding article, or violation of the regulations and/or directions to be adopted pursuant to paragraph 3 of the preceding article governing the following matters as they relate to this insurance: accounting treatment; the method of provision of reserves; and the reporting of managerial, operational, and financial information.

An administrative fine of not less than NT\$60,000 and not more than NT\$300,000 shall be imposed by the competent authority for violation by an insurer of Article 15; violation of Article 19, paragraph 1 or 2; violation of the regulations and/or directions to be adopted pursuant to Article 46 governing accurate keeping of records on insurance coverage and handling of claims adjustment; or violation of the Article 15 provisions regarding notification.

When issuing a disposition pursuant to the preceding four paragraphs, the competent authority may order the violator to make rectification within a specified period; when the insurer fails to make rectification by the end of the period, the competent authority may continue to issue an administrative fine for each successive instance [of repetition of the order and failure to comply], and may also render the following dispositions based on the severity of the violation:

1. Order the violator to dismiss managers or staffers from their positions.
2. Dismiss directors or supervisors from their positions or suspend them from execution of the duties of those positions for a specified period.
3. Suspend the writing of new business for this insurance for a specified period.
4. Void or revoke the insurer's permission to provide this insurance.

Article 49 The penalty for a party with the duty to insure who fails to establish a contract for this insurance as provided herein, or fails to establish another such contract prior to the expiry of the policy period for this insurance, shall be as below:

1. When discovered at a roadside check and reported by a highway supervisory or police authority, an administrative fine will be imposed by the highway authority. For an automobile, an administrative fine of not less than NT\$3,000 and not more than NT\$15,000 shall be imposed; for a motorcycle, an administrative fine of not less than NT\$1,500 and not more than NT\$ 3,000 shall be imposed.

2. When an uninsured automobile causes an accident, a highway supervisory authority will impose an administrative fine of not less than NT\$6,000 and not more than NT\$30,000, and will impound the automobile license plate and return it after the automobile is insured as required.

A highway supervisory authority may as necessary establish an adjudicative organ for violations of this insurance; regulations governing its establishment shall be adopted by the

central competent authority for transportation and communications in conjunction with the competent authority.

Article 50 Certificates for this insurance shall be inspected by highway supervisory authorities during roadside checks and by the police when engaged in traffic duties; instances where this insurance has not been taken out as required shall be reported.

Upon receipt of a notice of a violation of this insurance, a party with the duty to insure shall within 15 days appear at the designated location to receive a decision; when said party has failed to appear by the end of that period, the highway supervisory authority may issue a default decision, provided that when the party with the duty to insure acknowledges that the facts of the violation are as stated in the notice, said party may directly pay the administrative fine imposed by the highway supervisory authority at the designated site without waiting for a decision, and the case will then be closed.

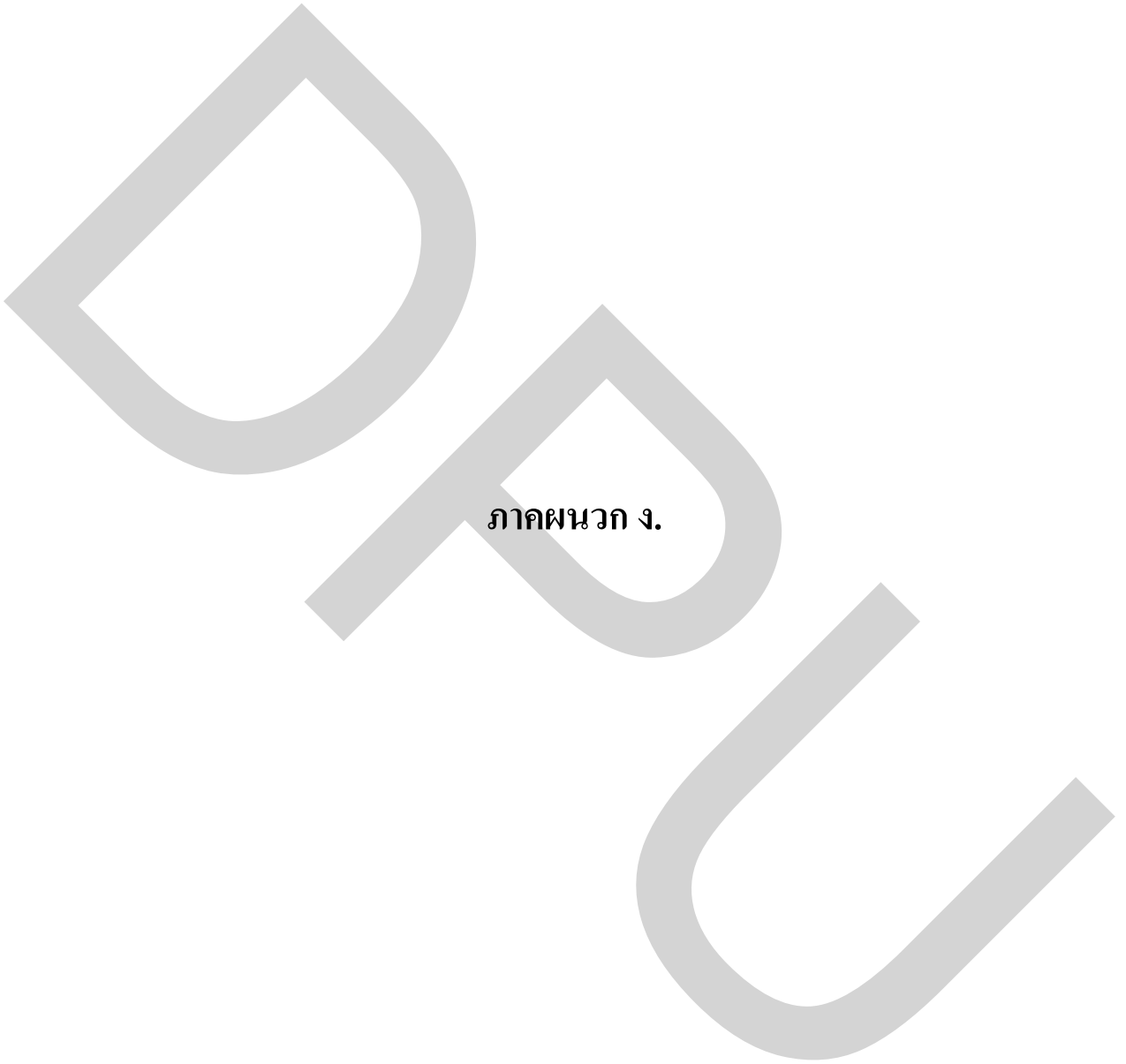
Article 51 Prior to the payment of an administrative fine issued pursuant to this Act, a highway supervisory authority will not process any license re-issuance, register an alteration [of registered particulars], or handle inspection for an automobile for which establishment of a contract of this insurance is required.

Compulsory execution procedures will be initiated in accordance with the law for failure to pay the administrative fine referenced in the preceding paragraph within the prescribed period.

Chapter 6 Addendum

Article 52 Enforcement rules for this Act will be adopted by the competent authority in conjunction with the central competent authority for transportation and communications.

Article 53 This Act shall be implemented from the date of promulgation.



ภาคผนวก ง.

(สำเนา)

รายงานการประชุม

คณะกรรมการพิจารณาชี้ขาดการยุติในการดำเนินคดีแพ่ง

ของส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ครั้งที่ 10/2547

วันศุกร์ที่ 12 พฤศจิกายน 2547

เวลา 13.30น.

ณ ห้องประชุมชั้น 28 กระทรวงยุติธรรม

.....

ฯลฯ

4.6 เรื่องชี้ขาดความเห็นแย้งคดีแพ่งกรณีกรรมการประกันภัยขอให้ฟ้อง นายศักดิ์ สิงห์พัฒน์ เรียกค่าเสียหายเบื้องต้นพร้อมเงินเพิ่มตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ให้แก่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เป็นเงินจำนวน 7,916.40 บาท

คดีนี้กรรมการประกันภัยได้มีหนังสือที่ พณ 0501/ปท/825 ลงวันที่ 7 มีนาคม 2545 ถึง อัยการจังหวัดประจำศาลจังหวัดชัยบุรี ขอให้จัดพนักงานอัยการว่าต่างฟ้องนายศักดิ์ สิงห์พัฒน์ ให้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นพร้อมเงินเพิ่มตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ให้แก่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย รวมเป็นเงิน 7,916.40 บาท

ข้อเท็จจริงได้ความว่า เมื่อวันที่ 6 มีนาคม 2538 เวลาประมาณ 12.00 น. นายศักดิ์ สิงห์พัฒน์ ได้ขับจักรยานยนต์คันหมายเลขทะเบียน 4 พ – 8140 กรุงเทพมหานคร เชี่ยวขนนางสาว ประครอง นนท์โตพันธ์ ซึ่งกำลังเดินข้ามถนนพลโยธิน กิโลเมตรที่ 45-46 ตำบลคลองหนึ่ง อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี ได้รับบาดเจ็บ และเข้ารับการรักษาพยาบาลที่โรงพยาบาลนวนคร จากการตรวจสอบพบว่ารถจักรยานยนต์คันดังกล่าว นายศักดิ์ สิงห์พัฒน์ เป็นผู้ครอบครองตามสัญญาเช่าซื้อจากบริษัท ลูดิกร จำกัด แต่มีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายไว้ โรงพยาบาลนวนครได้ขอให้สำนักงานประกันภัยจังหวัดปทุมธานีจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจากเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ซึ่งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจังหวัดปทุมธานีได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นไปแล้ว โดยก่อนจ่ายได้มีหนังสือให้นายศักดิ์ สิงห์พัฒน์ จ่ายค่ารักษาพยาบาลให้แก่โรงพยาบาลนวนคร แต่ นายศักดิ์ สิงห์พัฒน์ เพิกเฉย ต่อมากองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจังหวัดปทุมธานีได้มีหนังสือที่ พณ 0501/ปท/713 ลงวันที่ 12 กันยายน 2538 และหนังสือที่ พณ 0501/ปท/781 ลงวันที่ 20 ตุลาคม 2538 แจ้งให้นายศักดิ์ สิงห์พัฒน์ คืนเงินจำนวน 6,537 บาท ที่ได้จ่ายไปพร้อมเงินเพิ่มร้อยละสิบ จำนวน

1,319.46 บาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 7,916.40 บาท แก่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย แต่นายศักดิ์ สิงห์พัฒน์ เพิกเฉย กรมการประกันภัยจึงส่งเอกสารหลักฐานมายังพนักงานอัยการขอให้ฟ้องเรียกเงินจำนวนดังกล่าวจากนายศักดิ์ สิงห์พัฒน์

พนักงานอัยการสำนักงานอัยการพิเศษฝ่ายคดีแพ่งเขต 1 พิจารณาแล้วมีความเห็นว่า คดีดังกล่าวอยู่ในอำนาจพิจารณาของสำนักงานคดีปกครอง จึงส่งสำนวนไปให้สำนักงานคดีปกครองดำเนินการ

สำนักงานคดีปกครองเห็นว่าคำสั่งของนายทะเบียนตามมาตรา 26 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ที่สั่งให้นายศักดิ์ สิงห์พัฒน์ ชำระเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเป็นคำสั่งทางปกครอง กรมการประกันภัยจะต้องดำเนินการบังคับ ตามมาตรา 57 แห่งพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ.2539 ควรส่งสำนวนคืนกรมการประกันภัยดำเนินการตามกฎหมายดังกล่าวและต่อมา สำนักงานอัยการจังหวัดชัยภูมิ ได้มีหนังสือที่ อส(ปท) 0032/03489 ลงวันที่ 13 พฤศจิกายน 2546 ถึงอธิบดีกรมการประกันภัย แจ้งการไม่รับว่าต่างและส่งเรื่องคืน

ต่อมากรมการประกันภัยได้มีหนังสือที่ พณ 0501/ปท/2754 ลงวันที่ 28 กรกฎาคม 2547 ยืนยันขอให้พนักงานอัยการดำเนินคดีแพ่งกับนายศักดิ์ สิงห์พัฒน์ โดยเห็นว่า การฟ้องคดีเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้เคยมีการฟ้องคดีต่อศาลยุติธรรมและศาลกึ่งรับฟ้องมาโดยตลอดอีกทั้งยังไม่เคยมีข้อโต้แย้งหรือข้ออุทธรณ์โดยศาล หรือคณะกรรมการวินิจฉัยชี้ขาดอำนาจหน้าที่ระหว่างศาลตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการวินิจฉัยชี้ขาดอำนาจหน้าที่ระหว่างศาล พ.ศ.2542 ดังนั้น กรมการประกันภัยจึงขอยืนยันให้ดำเนินคดีแพ่งกับนายศักดิ์ สิงห์พัฒน์ เพื่อเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นพร้อมเงินเพิ่มรวมจำนวนทั้งสิ้น 7,916,040 บาท พร้อมดอกเบี้ยคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจังหวัดปทุมธานีต่อไป

อัยการสูงสุดพิจารณาแล้วเห็นว่า คำสั่งของนายทะเบียนที่เรียกเงินตามจำนวนที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายไปเป็นค่าเสียหายเบื้องต้นคืนจากเจ้าของรถ ตามมาตรา 26 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 เป็นคำสั่งทางปกครอง กรมการประกันภัยสามารถดำเนินการบังคับทางปกครองได้ตามมาตรา 57 แห่งพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ.2539 โดยไม่ต้องฟ้องคดีต่อศาล จึงชี้ขาดไม่รับว่าต่างฟ้องคดีนี้ให้กรมการประกันภัยและให้คืนเรื่องแก่กรมการประกันภัยเพื่อดำเนินการบังคับทางปกครองต่อไป

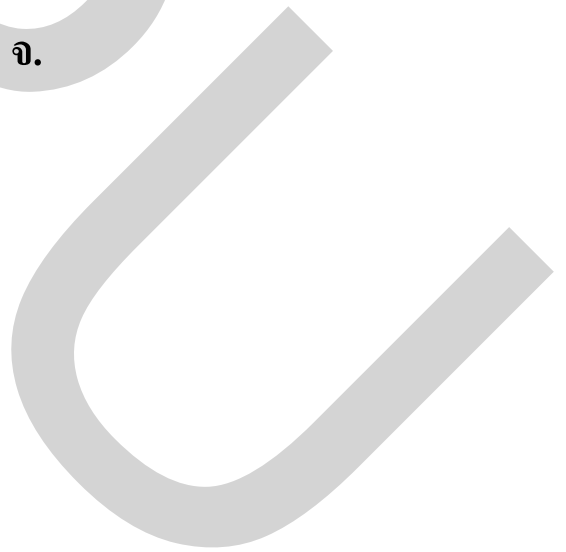
เนื่องจากเป็นกรณีคำวินิจฉัยของอัยการสูงสุดขัดหรือแย้งกับความเห็นของส่วนราชการเจ้าของเรื่อง จึงเสนอคณะกรรมการพิจารณาชี้ขาดการยุติในการดำเนินคดีแพ่งของส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณาตัดสินชี้ขาด

มติที่ประชุม : ที่ประชุมพิจารณาแล้วตัดสินใจว่า คำชี้ขาดของอัยการสูงสุดที่ไม่รับว่าต่างฟ้องคดีนี้ให้กรรมการประกันภัยและส่งเรื่องคืนเพื่อให้ดำเนินการใช้มาตรการบังคับทางปกครอง ตามมาตรา 57 แห่งพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ.2535 ต่อไป ชอบด้วยเหตุผลและข้อกฎหมายแล้ว





ภาคผนวก จ.



(สำเนา)
มติคณะรัฐมนตรี

ที่ นร 0504/15227

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กทม. 10300

18 ตุลาคม 2548

เรื่อง การยุติการดำเนินคดีแพ่งของส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (จำนวน 39 เรื่อง)
เรียน ประธานกรรมการพิจารณาชี้ขาดการยุติในการดำเนินคดีแพ่งของส่วนราชการและ
หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
อ้างถึง หนังสือสำนักงานอัยการสูงสุด ที่ อส (สฝยพ.) 0015/16440 ลงวันที่ 3 ตุลาคม 2548

ตามที่ได้ขอให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีรับทราบผลการประชุมและพิจารณาให้ความ
เห็นชอบข้อสังเกตของคณะกรรมการพิจารณาชี้ขาดการยุติในการดำเนินคดีแพ่งของส่วนราชการ
และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องความละเอียดแจ้งแล้วนั้น

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2548 รับทราบและเห็นชอบตามที่ประธาน
กรรมการพิจารณาชี้ขาดการยุติในการดำเนินคดีแพ่งของส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
เสนอ

จึงเรียนยืนยันมา ได้แจ้งให้ผู้ที่เกี่ยวข้องตามบัญชีแนบท้ายทราบด้วยแล้ว

ขอแสดงความนับถือ

(นางสาวสิบพันธ์ วนวิสุทธิ)

ผู้อำนวยการสำนักบริหารการประชุมคณะรัฐมนตรี
ปฏิบัติราชการแทนเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สำนักบริหารการประชุมคณะรัฐมนตรี

โทร 02-280-9000 ต่อ 324-325

โทรสาร 02-280-9064

รายชื่อผู้ที่เกี่ยวข้องซึ่งได้แจ้งเรื่อง การยุติการดำเนินคดีแพ่งของส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (จำนวน 39 เรื่อง) ให้ทราบ ดังนี้

-
1. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์
 2. เลขาธิการศาลปกครอง
 3. เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา
 4. อัยการสูงสุด

(สำเนา)

สรุปมติคณะรัฐมนตรี

คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบและเห็นชอบตามที่ประธานกรรมการพิจารณาชี้ขาดในการดำเนินคดีแพ่งของส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเสนอผลการประชุมและพิจารณาคณะกรรมการพิจารณาชี้ขาด ฯ ครั้งที่ 2/2548 เมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2548 ที่ประชุมได้พิจารณา

ตัดสินชี้ขาดกรณีพิพาทระหว่างส่วนราชการกับเอกชน ส่วนราชการกับส่วนราชการ ส่วนราชการกับรัฐวิสาหกิจและรัฐวิสาหกิจกับรัฐวิสาหกิจ รวม 39 เรื่องเป็นกรณีพิพาทระหว่างส่วนราชการกับเอกชนจำนวน 38 เรื่อง และกรณีพิพาทระหว่างส่วนราชการกับรัฐวิสาหกิจ และรัฐวิสาหกิจกับรัฐวิสาหกิจจำนวน 1 เรื่อง ในการพิจารณาตัดสินชี้ขาดการดำเนินคดีดังกล่าว คณะกรรมการพิจารณาชี้ขาดฯ มีข้อสังเกตรวม 2 ประการ คือ เรื่องชี้ขาดความเห็นแย้งกรณีกรมการประกันภัยขอให้ฟ้องเรียกค่าเสียหายเบื้องต้น พร้อมเงินเพิ่มตามกฎหมายคืนแก่กองทุนทดแทนผู้ประกันภัย เนื่องจากคดีลักษณะเดียวกันนี้ที่ประชุมได้มีมติตัดสินชี้ขาดไปแล้วจำนวนหลายเรื่องและคณะรัฐมนตรีได้รับทราบแล้ว หากมีคดีอย่างเดียวกันนี้อีก ให้กรมการประกันภัยถือปฏิบัติโดยดำเนินการใช้มาตรการบังคับทางปกครองตามบทบัญญัติในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครองพ.ศ. 2539 มาตรา 57 ไม่ต้องส่งเรื่องให้พนักงานอัยการฟ้องคดี และกำหนดเวลาฟ้องคดีเกี่ยวกับสัญญาทางปกครองเห็นควรมอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาศึกษาเพื่อแก้ไขบทบัญญัติมาตรา 51 แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542 ซึ่งกำหนดไว้หนึ่งปีนับแต่วันที่รู้หรือควรจะรู้ถึงเหตุแห่งการฟ้องคดีแต่ไม่เกินสิบปีนับแต่วันที่มิเหตุแห่งการฟ้องคดีนั้นเมื่อคำนึงถึงระยะเวลาที่เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องจะต้องสอบสวนรวบรวมพยานหลักฐาน รวมทั้งขั้นตอนต่างๆ ที่จะต้องดำเนินการตามระเบียบราชการแล้ว กำหนดเวลาหนึ่งปีดังกล่าวน่าจะสั้นเกินไป ทำให้หน่วยงานของรัฐไม่สามารถฟ้องคดีได้ทันเป็นเหตุให้รัฐเสียประโยชน์

ที่มา : <http://www.cabinet.soc.go.th/soc/Program2->

3.jsp?top_serl=205369&key_word=%A1%C3%C1%A1%D2%C3%BB%C3%D0%A1%D1%B9%C0%D1%C2&owner_dep=&meet_date_dd=&meet_date_mm=&meet_date_yyyy=&doc_id1=&doc_id2=&meet_date_dd2=&meet_date_mm2=&meet_date_yyyy2=

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ- นามสกุล

นางสาวนนทพัทธ์ ตรีณรงค์

ประวัติการศึกษา

ปริญญาตรีนิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยกรุงเทพ พ.ศ.
2545ประกาศนียบัตรอบรมวิชาว่าความ สภานายความ พ.ศ.
2546

ตำแหน่งและสถานที่ทำงานปัจจุบัน

พ.ศ. 2549-ปัจจุบัน เป็นทนายความ ของบริษัท ลอว์ แอนด์
แฟคตอริง กรุ๊ป จำกัด