

ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

อุเทน สุขทั่วญาติ

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ปริธี พนมยงค์

มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

พ.ศ. 2559

The Legal Problems on the Compulsory Motor Insurance

Uthen Sukthuayat

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements

for the Degree of Master of Laws

Department of Law

Pridi Banomyong Faculty of Law, Dhurakij Pundit University

2016

หัวข้อวิทยานิพนธ์	ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ
ชื่อผู้เขียน	อุเทน สุขทั่วญาติ
อาจารย์ที่ปรึกษา	รองศาสตราจารย์พินิจ ทิพย์มณี
สาขาวิชา	นิติศาสตร์
ปีการศึกษา	2558

บทคัดย่อ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ โดยศึกษาความหมาย หลักการ แนวคิด ทฤษฎี และกฎหมายเกี่ยวกับเบี้ยประกันรถยนต์ภาคบังคับของประเทศไทยและต่างประเทศ ทั้งนี้เพื่อนำผลทางกฎหมายที่ได้จากการศึกษาไปใช้เป็นแนวทางแก้ไขปรับปรุงและจัดทำกฎหมายที่เกี่ยวกับเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ เพื่อให้สมกับเจตนารมณ์ทางกฎหมายในการให้ความเป็นธรรม เป็นสวัสดิสังเคราะห์ ช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากรถ และเพื่อคุ้มครองประโยชน์ให้แก่ประชาชน

จากการศึกษาพบว่า การจัดเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งบังคับใช้มาจนถึงปัจจุบัน เป็นเวลากว่า 20 ปีแล้ว ไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายอย่างแท้จริง และมีปัญหาหลายประการ กล่าวคือ ปัญหาทางกฎหมายในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่ไม่เป็นธรรม มีความซ้ำซ้อนในการเก็บ เพราะอัตราเบี้ยประกันที่เรียกเก็บนั้นยังมีองค์ประกอบของภาษีมูลค่าเพิ่ม ค่าอากร ค่าบำเหน็จ และค่าดำเนินการอยู่เป็นจำนวนมาก ทำให้ส่วนต่าง หรือผลกำไรจากเบี้ยประกันภัยที่บริษัทประกันภัยเรียกเก็บจากประชาชนไม่สอดคล้องกับอัตราเบี้ยประกันภัย ไม่เป็นไปตามหลัก No-loss No-profit (ไม่ขาดทุนและไม่มีกำไร) และเกิดความไม่ยุติธรรมกับผู้ซึ่งชำระเบี้ยประกันตามกฎหมายเพื่อประโยชน์ของผู้ประสบภัยมาโดยตลอด ส่งผลทำให้มีปัญหากจากการไม่เป็นไปตามหลักการของการไม่มุ่งการค้าหรือหากำไรจากการประกันภัยภาคบังคับ และยังพบอีกว่า มีปัญหาทางกฎหมายกับองค์กรกำกับดูแลในเรื่องการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย รวมทั้งการบริหารจัดการกฎหมายของหน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับดูแล และบังคับปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมาย ไม่ได้มีองค์กรโดยชัดเจน ในการกำกับดูแลในเรื่องนี้ไว้ในกฎหมายแต่อย่างใด รวมถึงปัญหาทางกฎหมายขององค์กร และบุคคลซึ่งเกี่ยวข้องกับการคิดอัตราเบี้ยประกันภัยเพื่อกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยก็ไม่ได้บัญญัติไว้ในกฎหมายฉบับนี้ ทั้งที่การเก็บเบี้ยประกันภัยตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ เป็นการระดมทุนอย่างหนึ่งจาก

ประชาชนของบริษัทผู้รับประกันภัยในรูปของเบี้ยประกันภัย ทำให้วิธีคิดเบี้ยประกัน ไม่ถูกต้อง
ชัดเจน ไม่มีมาตรฐานไม่เป็นไปตามหลักการของสวัสดิสงเคราะห์แก่ประชาชน

ดังนั้น วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จึงเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับเบี้ย
ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ โดยเสนอให้จัดทำกฎหมายในการบังคับใช้ในเรื่องของเบี้ยประกันภัย
รถยนต์ภาคบังคับเป็นกรณีพิเศษ เพื่อแก้ปัญหาและอุปสรรคที่มีอยู่ในประเทศไทยได้ต่อไป

PDF

Thesis Title	The Legal Problems on the Compulsory Motor Insurance
Author	Uthen Sukthuayat
Thesis Advisor	Associate Professor Phinit Thipmanee
Department	Law
Academic Year	2015

ABSTRACT

The objective of this research to study The Legal problems about Compulsory Motor Insurance for identification, principle, concept, theory and law about Compulsory Motor Insurance of Thailand and foreign country for using law result from this study for process to solve and make law of Compulsory Motor Insurance to satisfy intention of law that it was fairness to help car victim and to protect benefit of people.

The result of This research found that Storage premiums on compulsory motor by Customer Protection Act, victims of car on 2982 enforcement until present ,it was 20 years ago which it was not followed intention of law and any problems, They ware problems from legal measures about storage premium rate was not fair ,it was complicate storage because premium rates charged had configuration of vat, revenue, commission and lot of cost of operation, it made settlement or benefit from premium where insurance company charged from people wasn't equation for insurance , it was not followed No-loss No-profit rule and not fair for who had paid for insurance law to benefit of victim. it effected to problems didn't follow principle of not bound trade or find benefit from compulsory insurance and found more that it had problem about law measures with organization controlled about premium rate setting included law organization administrator who had controlled and forced the law . It didn't have organization to control this case clearly included p measure problem of organization and people who related about thinking of premium rate to set premium rate, it didn't write in this act. it was a funding from people of insurance company in case of premium that could make thinking process was not correct, didn't have standard and didn't follow principle of public welfare for people.

Therefore, this research would guild to solve process about legal problem about compulsory motor insurance for present to make the law to control about special compulsory motor insurance for solving problems and objections in Thailand.

PDFU

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เสร็จสมบูรณ์ก็ด้วยความกรุณาของรองศาสตราจารย์พินิจ ทิพย์มณี ที่กรุณาได้รับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์และกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ โดยกรุณาสละเวลาให้คำชี้แนะแนวทางในการจัดทำวิทยานิพนธ์แก่ผู้เขียนด้วยดีมาโดยตลอด ผู้เขียนจึงขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้ และผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณท่านศาสตราจารย์ ดร.ธีระ ศรีธรรมรักษ์ ที่กรุณาได้รับเป็นประธานกรรมการสอบ รองศาสตราจารย์ ดร.โกเมศ ขวัญเมือง และรองศาสตราจารย์ ดร.ภูมิ โชคเหมาะ ที่กรุณาได้รับเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ตลอดจนให้ข้อคิดและคำแนะนำชี้แนะแนวทางรวมตลอดถึงข้อคิดเห็นต่าง ๆ อันเป็นประโยชน์ต่อการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จนกระทั่งเสร็จสมบูรณ์ตามความมุ่งหมาย

นอกจากนี้ ผู้เขียนขอขอบคุณ เจ้าหน้าที่บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์ ทุกท่าน ที่คอยช่วยเหลือให้คำแนะนำแก่ผู้เขียนด้วยดี และขอขอบคุณเพื่อน ๆ พี่ ๆ น้อง ๆ รวมถึงกัลยาณมิตรทุก ๆ ท่าน ที่คอยเป็นกำลังใจให้แก่ผู้เขียนในการทำวิจัยวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ด้วยดีตลอดมา

ท้ายนี้ ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณบิดา มารดา และครอบครัวที่ได้อุปการะให้ความช่วยเหลือสนับสนุนในทุก ๆ ด้าน รวมทั้งเป็นกำลังใจที่ดีเสมอมา อนึ่ง คุณค่าของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ หากเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาและการพัฒนากฎหมายต่อไปในอนาคต ผู้เขียนขออุทิศเป็น กตเวทิตาให้แก่ บิดา มารดา ครอบครัว ครู อาจารย์ และผู้มีพระคุณของผู้เขียนทุกท่าน รวมทั้งเจ้าของผลงานที่ผู้เขียนใช้เป็นข้อมูลอ้างอิงในการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ และหากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีข้อผิดพลาดประการใด ผู้เขียนขอน้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

อุเทน สุขทั่วญาติ

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	๗
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	๖
กิตติกรรมประกาศ.....	๗
สารบัญตาราง	๘
สารบัญภาพ	๘
บทที่	
1. บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	7
1.3 สมมติฐานของการศึกษา.....	7
1.4 วิธีดำเนินการศึกษา	7
1.5 ขอบเขตของการศึกษา.....	8
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	8
1.7 นิยามศัพท์.....	8
2. นิยามความหมาย หลักการ แนวคิด ทฤษฎี ของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ	9
2.1 นิยามความหมาย.....	9
2.2 หลักการและแนวคิดทฤษฎีของการประกันภัยทั่วไป.....	17
2.3 หลักการและแนวคิดทฤษฎีของการประกันภัยภาคบังคับ.....	23
2.4 วิธีการคำนวณเบี้ยประกันรถยนต์	36
3. หลักกฎหมายเกี่ยวกับเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศไทยและ ต่างประเทศ	53
3.1 หลักกฎหมายของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ	53
3.2 หลักกฎหมายของต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ	59
3.3 บทสัมภาษณ์ผู้ซึ่งเกี่ยวข้องกับเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ	83
4. ปัญหาและวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ	91
4.1 ปัญหาในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่ไม่เป็นธรรม	91

สารบัญ

บทที่	หน้า
4.2 ปัญหาจากการไม่ปฏิบัติให้เป็นไปตามหลักการของการไม่มุ่งการค้าหรือ หากำไรจากการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ.....	99
4.3 ปัญหาขององค์กรกำกับดูแลในเรื่องการกำหนดอัตรา เบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ	105
4.4 ปัญหาขององค์กรและบุคคลซึ่งเกี่ยวข้องกับการคิดอัตรา เบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ	109
4.5 วิเคราะห์ทัศนภาพผู้ซึ่งเกี่ยวข้องกับเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ.....	111
5. บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	113
5.1 บทสรุป.....	113
5.2 ข้อเสนอแนะ	119
บรรณานุกรม	123
ประวัติผู้เขียน	128

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1.1 สถิติจำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนใหม่ จากกรมการขนส่งทางบก ทั่วประเทศ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และตามกฎหมายว่าด้วย การขนส่งทางบก ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552-2556.....	1
1.2 เปรียบเทียบผลการดำเนินงานของธุรกิจประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ปี 2551 ถึง ปี 2555.....	4
2.1 ยกตัวอย่างจากข้อมูลการรายงานของกรมประกันภัย Loss Ratio ที่เกิดขึ้น จริงตั้งแต่ปี 2540-2543 ของรถประเภทต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น	49
2.2 เปรียบเทียบหาอัตราความเปลี่ยนแปลงจาก Actual Loss Ratio (อัตราส่วน ความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง) กับ Expected Loss Ratio (อัตราส่วนความ เสียหายตาม โครงสร้างที่เกิดขึ้นจริง) ของรถแต่ละประเภท.....	50
2.3 ผลการประมาณค่าเบี้ยประกันที่เหมาะสมปี 2541-2544.....	51
2.4 เมื่อ a คือสัดส่วนของค่าใช้จ่าย ดังนั้นเบี้ยประกันภัย (Gross premium) ของรถประเภทต่าง ๆ ในปี 2540-2544 กำหนดได้.....	52
4.1 สิทธิที่ได้รับจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ.....	93

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
3.1	65
3.2	67
4.1	100
4.2	101
4.3	102
4.4	103

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในปัจจุบันประเทศไทยมีความต้องการที่จะสร้างความเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจและสังคมอย่างมาก ทำให้ความสำคัญและความจำเป็นในใช้ยานพาหนะโดยเฉพาะรถยนต์เพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อธุรกิจ ค้าขาย เดินทาง มีผู้ใช้ปริมาณมากขึ้น

ตารางที่ 1.1 สถิติจำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนใหม่ จากกรมการขนส่งทางบกทั่วประเทศ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552-2556

ปี	รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์			รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก			รวมทั้งประเทศ
	กรุงเทพฯ	ภูมิภาค	รวม	กรุงเทพฯ	ภูมิภาค	รวม	
2552	596,222	1,631,606	2,227,828	10,679	53,534	64,213	2,292,041
2553	760,119	2,041,827	2,801,946	14,470	64,317	78,787	2,880,733
2554	799,444	2,271,805	3,071,249	11,908	79,695	88,603	3,159,852
2555	1,057,190	2,560,640	3,617,830	14,850	90,659	105,509	3,723,339
2556	1,066,448	2,447,043	3,513,491	17,632	102,699	120,331	3,633,822

ที่มา: กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก, 2557.

เมื่อพิจารณาจากสถิติจำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนใหม่จากกรมการขนส่งทางบกทั่วประเทศ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552-พ.ศ. 2556 ดังแสดงในตารางที่ 1.1 จะพบว่าแนวโน้มเพิ่มขึ้นซึ่งแสดงให้เห็นว่าในอนาคตปริมาณรถยนต์ในประเทศไทยมีแนวโน้มเพิ่มปริมาณอย่างต่อเนื่องตามความต้องการของประชาชนและการขยายตัวของเศรษฐกิจของประเทศ จากสถิติดังกล่าวย่อมทำให้เกิดอุบัติเหตุและความเสียหายอันเนื่องมาจากการใช้รถได้ในทุกพื้นที่ของประเทศไทย

ยอมทำให้มีคนตาย บาดเจ็บ ทูพพลภาพ รวมทั้งยังทำให้เกิดความเสียหายและสูญเสียต่อทรัพย์สินอีกด้วย โดยที่บุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายมักไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหาย หรือหากได้รับการชดเชยค่าเสียหาย แต่ก็ไม่คุ้มกับความเสียหายที่ได้รับจริงทำให้ผู้ประสบภัยจากกรณีมีฐานะยากจนซึ่งได้รับบาดเจ็บต้องพิการ สูญเสียอวัยวะ ทูพพลภาพ หรือต้องเสียชีวิต ไปเป็นจำนวนมาก โดยไม่ควรถูกต้องพิการ ทูพพลภาพ หรือต้องเสียชีวิต หากได้รับการรักษาพยาบาลอย่างทันทั่วทั้งที่ แต่เหตุเพราะผู้ประสบภัยเหล่านั้นไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหาย หรือกว่าจะได้รับการชดเชยก็ต้องเสียเวลายาวนานในการพิสูจน์ความผิด จึงทำให้เกิดความเสียหายเกินกว่าที่ควรจะเป็นปัญหาดังกล่าวนับเป็นปัญหาที่สำคัญในปัจจุบัน

แม้ว่าจะมีการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยซึ่งได้รับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย เนื่องจากอุบัติเหตุอันเกิดจากรถยนต์ ซึ่งได้แก่ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด แต่ก็ไม่สามารถเยียวยาความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยตามสิทธิที่พึงจะได้รับ เนื่องจากผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดความเสียหายมักไม่ยอมรับผิด อีกทั้งในกรณีที่รถยนต์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลภายนอกมีประกันภัย บริษัทประกันภัยมักจะทำให้ผู้ขับขี่ปฏิเสธความรับผิดชอบอุบัติเหตุมีลักษณะกำกวมที่จะต่อสู้ได้ ทำให้ต้องฟ้องคดีต่อศาล ซึ่งการดำเนินกระบวนการพิจารณาคดีในศาลมีขั้นตอนที่ค่อนข้างยุ่งยาก ช้าช้อน ค่าใช้จ่ายสูง แม้ว่าฝ่ายผู้เสียหายจะชนะคดี แต่ในบางครั้งผู้เสียหายอาจไม่ได้รับการชดเชยเลย หรือได้รับการชดเชยแต่ไม่คุ้มกับเวลาและค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไป เนื่องจากจำเลยผู้กระทำความผิดอาจไม่มีความสามารถในการชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้เสียหายหรือผู้ประสบภัยจากรถเหล่านั้น รัฐบาลได้พิจารณาแล้วเห็นว่า วิธีการที่จะแก้ไขปัญหาดังกล่าวจำเป็นต้องออกกฎหมายมาบังคับให้เจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถของตน โดยประกันภัยไว้กับบริษัทตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยที่ได้รับใบอนุญาต ให้ประกอบกิจการประเภทการประกันภัยรถ รัฐบาลจึงได้เสนอร่างกฎหมายเพื่อบังคับเจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย เข้าสู่การพิจารณาของรัฐสภาจนได้มีการตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ออกมาบังคับใช้ โดยมีหลักการและเหตุผลที่สำคัญ ดังปรากฏในหมายเหตุท้ายพระราชบัญญัตินี้ว่าคือ “เนื่องจากว่าอุบัติเหตุอันเกิดจากรถได้ทวีจำนวนขึ้นในแต่ละปี เป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก โดยผู้ประสบภัยดังกล่าวไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหาย หรือได้รับการชดเชยค่าเสียหายไม่คุ้มกับความเสียหายที่ได้รับจริง และหากผู้ประสบภัยจะใช้สิทธิทางแพ่งเรียกร้องค่าเสียหายก็ต้องใช้เวลาดำเนินคดียาวนาน ดังนั้นเพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยค่าเสียหาย และได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันทั่วทั้งที่ สมควรกำหนดให้มีกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้” โดยผลแห่งพระราชบัญญัตินี้จึงมี

สภาพบังคับให้ผู้เป็นเจ้าของรถทุกคนจะต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายไว้กับบริษัทประกันภัย ทั้งนี้เพื่อว่าหากมีบุคคลใดประสบภัยจากรถ และเป็นผลให้บุคคลนั้นได้รับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัยแล้ว ก็จะมีบริษัทผู้รับประกันภัยเข้ามารับผิดชอบที่จะช่วยเยียวยาให้ผู้ประสบภัย ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น (Preliminary Compensation) ตามจำนวนที่จำเป็นก่อน โดยไม่ต้องรอการ พิสูจน์ความรับผิด โดยผู้ประสบภัยจะต้องได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันท่วงที ซึ่งหาก ไม่อาจขอรับที่บริษัท ได้ก็ให้ขอรับจากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เพื่อให้เป็นไปตาม เจตนารมณ์ของกฎหมายที่ประสงค์จะให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น ที่แน่นอนและ ทันท่วงที จึงเป็นที่มาของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ เพื่อให้ความคุ้มครองแก่ประชาชน ทุกคนที่อยู่ในราชอาณาจักรที่ได้รับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย จากการใช้รถ ซึ่งในระบบการ ประกันภาคบังคับนี้จะ เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายเกิดประโยชน์สูงสุดและสร้างความเป็นธรรม แก่ประชาชนได้นั้น “รถ” และ “อัตราเบี้ยประกันภัย” ในการบริหารจัดการตามกฎหมายฉบับนี้ ต้องเข้าสู่ระบบการประกันภัยได้ทั้งหมด

จากการศึกษานับแต่มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบันเป็นเวลากว่า 20 ปี แล้ว พบว่าการจัดเก็บเบี้ยประกันภัยตาม พระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายอย่างแท้จริง และมีปัญหาหลาย ประการ กล่าวคือ

1. ปัญหาทางกฎหมายในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่ไม่เป็นธรรม มีความซ้ำซ้อน ในการเก็บเพราะอัตราเบี้ยประกันภัยที่เรียกเก็บนั้นยังมีองค์ประกอบของภาษีมูลค่าเพิ่ม ค่าอากร ค่าบำเหน็จ และค่าดำเนินการอยู่เป็นจำนวนมาก ทำให้ส่วนต่างหรือผลกำไรจากเบี้ยประกันภัย ที่เรียกเก็บจากประชาชนไม่สมดุลกับอัตราเบี้ยประกันภัย ไม่เป็นไปตามหลัก No-loss No-profit และเกิดความไม่ยุติธรรมกับผู้ชำระเบี้ยประกันตามกฎหมายเพื่อประโยชน์ของผู้ประสบภัยมาโดย ตลอด

2. ปัญหาจากการไม่ปฏิบัติให้เป็นไปตามหลักการของการไม่มุ่งการค้าหรือหากำไร จากการประกันภัยภาคบังคับ เป็นที่ทราบคืออยู่ว่า การประกันภัยรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เป็นการที่รัฐตรากฎหมายออกมาบังคับประชาชนให้ต้องทำประกันภัย ในกลุ่มของผู้มีหรือใช้รถ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นสวัสดิสังเคราะห์ช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากรถ การประกันภัยประเภทนี้จึงไม่มุ่งการค้าหรือหากำไรเป็นหลัก อัตราเบี้ยประกันภัยที่เรียกเก็บจาก ผู้ถูกบังคับตามกฎหมายคือ ผู้มีหรือใช้รถจึงต้องมีอัตราที่เหมาะสม สอดคล้องกับปริมาณ ความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต และไม่สร้างกำไรให้กับรัฐหรือเอกชนแต่นับแต่มี

พระราชบัญญัติบังคับใช้ พบว่า มีส่วนต่างของจำนวนเบี้ยที่เรียกเก็บกับค่าสินไหมทดแทนกับผลกำไรของบริษัทประกันภัยสูงมาก ปรากฏตามข้อมูลในตารางที่ 1.2 ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 1.2 เปรียบเทียบผลการดำเนินงานของธุรกิจประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ปี 2551 ถึง ปี 2555

หน่วย : 1,000

รายการ	ปี 2551	ปี 2552	ปี 2553	ปี 2554	ปี 2555
1. เบี้ยประกันภัยรับสุทธิ	10,254,647	10,489,156	10,971,961	11,468,446	12,939,988
2. เงินสำรองเบี้ยประกันภัยที่ยังไม่เป็นรายได้เพิ่มขึ้นหรือลดลงจากปีก่อน	(228,271)	160,445	2,018,326	(262,872)	737,368
3. เบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้ (1-2)	10,482,918	10,328,710	8,953,636	11,731,317	12,202,620
4. ค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้นระหว่างปีหลังหักรับคืนจากคู่กรณี	4,331,117	4,232,880	5,516,683	6,172,875	6,218,981
5. ค่าใช้จ่ายในการจัดการสินไหมทดแทน	234,477	194,536	161,683	186,010	153,474
6. ค่าจ้างและค่าบำเหน็จ	904,504	909,351	912,608	967,127	1,051,028
7. ค่าใช้จ่ายในการรับประกันภัยอื่น	1,106,401	1,308,223	1,420,571	1,294,764	1,510,934
8. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	2,434,082	2,847,717	2,322,334	2,502,851	2,921,818

ตารางที่ 1.2 (ต่อ)

หน่วย : 1,000

รายการ	ปี 2551	ปี 2552	ปี 2553	ปี 2554	ปี 2555
9. รวม (4+5+6+7+8)	9,010,581	9,492,707	10,333,880	11,123,627	11,856,236
10. กำไร (ขาดทุน) จากการรับ ประกันภัย (3-9)	1,472,337	836,004	(1,380,244)	607,690	346,384

ที่มา: ส่วนวิจัยและสถิติ ฝ่ายวางแผน และพัฒนาระบบการตรวจสอบ สำนักงาน คปภ. และ ฝ่ายวิเคราะห์ธุรกิจและสถิติ สำนักงาน คปภ., กรกฎาคม, 2557.

จากตารางที่ 1.2 เห็นได้ว่าจำนวนเบี้ยประกันภัยที่ประชาชนจ่ายกับจำนวนค่าสินไหมที่จ่ายตามพระราชบัญญัติฉบับนี้นั้นค่อนข้างแตกต่างกันมาก จำนวนเบี้ยประกันภัยที่รับมาจะเหลือจ่ายในแต่ละปีเป็นจำนวนมาก แต่จำนวนค่าสินไหมทดแทนที่จ่ายจะน้อย ไม่มีความสัมพันธ์กัน ไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายอย่างแท้จริง ซึ่งก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมในสังคมและเป็นภาระแก่ประชาชนผู้มีหรือใช้รถที่ต้องเสียเบี้ยประกันภัยเกินกว่าอัตราที่ควรต้องเสียในการทำประกันภัยประเภทนี้ที่มีการกำหนดอัตราเบี้ยประกันที่ไม่เป็นไปตามหลักไม่ได้มุ่งการค้าหรือหากำไร ซึ่งไม่ว่ารัฐหรือเอกชนก็ไม่ควรที่จะได้กำไร จากการประกันภัยประเภทนี้

3. ปัญหาทางกฎหมายกับองค์กรกำกับดูแลในเรื่อง การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยรวมทั้งการบริหารจัดการกฎหมายของหน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับดูแลและบังคับปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายไม่ได้มีองค์กรโดยชัดเจนในการกำกับดูแลในเรื่องนี้ไว้ในกฎหมายแต่อย่างใด ทำให้การบังคับใช้ไม่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

4. ปัญหาทางกฎหมายขององค์กรและบุคคลซึ่งเกี่ยวข้องกับการคิดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ เพื่อกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยไม่ได้บัญญัติไว้ในกฎหมายฉบับนี้ ทั้ง ๆ ที่การเก็บเบี้ยประกันภัยตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ เป็นการระดมทุนอย่างหนึ่งจากประชาชนของบริษัทผู้รับประกันภัยในรูปของเบี้ยประกันภัย ทำให้วิถีคิดเบี้ยประกันไม่ถูกต้องชัดเจน ไม่มีมาตรฐาน

จากปัญหาดังกล่าวข้างต้น รัฐจึงมีความจำเป็นที่จะต้องเข้ามาควบคุมดูแลว่าเบี้ยประกันภัยที่บริษัทเก็บมาแล้วได้นำไปใช้ตามเจตนารมณ์ของกฎหมายฉบับนี้หรือไม่ อัตราเท่าไรที่สอดคล้องกับหลักการและเจตนารมณ์ของกฎหมาย การประกันภัยภาคบังคับเกิดขึ้นเพราะกฎหมายบังคับให้ประชาชนต้องปฏิบัติตาม มิฉะนั้นมีความผิดและโทษทางอาญา ดังนั้นการบริหารและการกำหนดมาตรการต่าง ๆ เกี่ยวกับเบี้ยประกันภัยประเภทนี้ จึงต้องมีการบัญญัติกฎหมายให้ถูกต้องชัดเจน และมีมาตรการหรือองค์การในการกำกับดูแลอันจะยังให้เกิดกลไกทางกฎหมายที่ถูกต้องและยุติธรรมกับทุกฝ่าย โดยเฉพาะประชาชนฝ่ายที่ถูกบังคับให้ชำระค่าเบี้ยประกันภัยกับบริษัทผู้รับประกันภัย เพราะหากกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยไว้ต่ำเกินไปก็อาจส่งผลเสียต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท เช่น ทำให้บริษัทมีเงินไม่เพียงพอสำหรับจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันภัย หรือมีเงินไม่เพียงพอต่อการใช้เพื่อการดำเนินงานต่าง ๆ ภายในบริษัทในทางตรงกันข้าม ถ้าอัตราเบี้ยประกันถูกกำหนดไว้สูงเกินไปจะทำให้เป็นภาระแก่ประชาชนที่จะต้องเสียเบี้ยประกันภัยเพิ่มขึ้น และบริษัทก็อาจจะแข่งขันในตลาดที่มีผู้ประกอบธุรกิจรับประกันประเภทนี้จำนวนมาก เช่นในปัจจุบันได้ลำบาก ด้วยเหตุนี้ การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่เหมาะสมจึงมีความสำคัญยิ่งต่อทั้งผู้ประกอบธุรกิจรับประกันและประชาชนผู้บริโภคที่จะทำประกัน

จากปัญหาและข้อบกพร่องดังกล่าวข้างต้น เห็นได้ว่า แม้จะมีพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 บังคับใช้มาเป็นเวลากว่า 20 ปี แล้วก็ตาม แต่การบังคับใช้กฎหมายฉบับนี้ยังไม่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลเพียงพอ โดยเฉพาะเรื่องเบี้ยประกันภัยตามที่ได้กล่าวมาแล้ว ไม่เป็นไปตามหลักการของการบังคับให้เอาประกันภัย สาเหตุเพราะอัตราเบี้ยประกันภัยที่เรียกเก็บนั้นยังมีองค์ประกอบของเรื่องภาษีมูลค่าเพิ่ม ค่าอากร ค่าบำเหน็จ และค่าดำเนินการอยู่เป็นจำนวนมาก ทำให้มีส่วนต่างหรือผลกำไรจากเบี้ยประกันภัยที่เรียกเก็บจากประชาชนไม่สมดุลของอัตราเบี้ยประกันภัย ไม่เป็นไปตามหลัก No-loss No-profit แม้ในปัจจุบันการกำกับดูแลธุรกิจประกันวินาศภัย ซึ่งรวมถึงอัตราเบี้ยประกันภัยของประเทศไทยมีกรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ ทำหน้าที่พิจารณาให้ความเห็นชอบและกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยให้มีความเป็นธรรม แก่ผู้เอาประกันภัยและบริษัทประกันภัย แต่ก็ไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายอย่างแท้จริง และไม่มีความหมายที่ตามกฎหมายที่จะบังคับให้ผู้หลีกเลี่ยงต้องปฏิบัติตาม จึงจำเป็นต้องเสนอระบบ หรือกลไกทางกฎหมายในการควบคุมและส่งเสริมการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยให้เป็นธรรมและมีการบัญญัติตัวบทกฎหมายไว้อย่างชัดเจน เพื่อแก้ไขปัญหาความไม่สอดคล้องของอัตราเบี้ยประกันภัยที่รับกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทน ซึ่งทำให้กฎหมายฉบับนี้จะเป็นกฎหมายที่เอื้อประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชน และสังคมส่วนรวมอย่างแท้จริง ซึ่งจากการศึกษาข้อมูลกฎหมาย การประกันภัยภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น ประเทศนิวซีแลนด์ ประเทศอังกฤษ สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐเกาหลี

และสาธารณรัฐสิงคโปร์ พบว่า มีบทบัญญัติและมาตรการทางกฎหมายที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้ เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวข้างต้นได้ ซึ่งผู้เขียนจะได้ศึกษาวิเคราะห์และนำเสนอในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ โดยละเอียดในบทต่อ ๆ ไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาความหมาย หลักการ แนวคิดและทฤษฎีของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ
2. เพื่อศึกษากฎหมายเกี่ยวกับเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศไทยและต่างประเทศ
3. เพื่อศึกษาปัญหาและวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการกำหนดเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ
4. เพื่อเสนอแนะกฎหมายที่เหมาะสมเกี่ยวกับการกำหนดเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับมาใช้ในประเทศไทย

1.3 สมมติฐานของการศึกษา

เบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เมื่อจัดเก็บเบี้ยประกันภัยไปแล้วแต่ในการบังคับใช้มีปัญหาและอุปสรรคที่ต้องปรับปรุงแก้ไขและผลลัพธ์ที่ได้ไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของกฎหมายที่กำหนดไว้ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีกฎหมายในการบังคับใช้ในเรื่องของเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเป็นกรณีพิเศษ เพื่อแก้ปัญหาและอุปสรรค ที่มีอยู่ในประเทศไทยได้ต่อไป

1.4 วิธีดำเนินการศึกษา

โดยทั่วไปจะเป็นการวิจัยแบบวิจัยเอกสาร (Documentary Research) โดยศึกษาค้นคว้า และวิเคราะห์ข้อมูลจากหนังสือ บทความ วารสาร ข่าวสาร ตั๋วบทความ ทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ รวมถึงเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง และศึกษาจากข้อมูลจากผู้วิจัยได้รับการเข้าร่วมประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการและศึกษาอบรมจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรงและองค์กรอื่น ๆ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 นับแต่พระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว มีผลบังคับจนถึงปัจจุบัน อีกทั้งสัมภาษณ์บุคคลทั่วไปและผู้เชี่ยวชาญในด้านการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเพื่อให้ทราบถึงปัญหาและอุปสรรค ตลอดจนข้อเสนอแนะเพื่อนำมาปรับปรุงแก้ไขต่อไป

1.5 ขอบเขตของการศึกษา

ศึกษาความหมาย หลักการ แนวคิด ทฤษฎี ของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ กฎหมายเกี่ยวกับเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศไทยและต่างประเทศ ศึกษาปัญหา และวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการกำหนดเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ตลอดจน แนวทางในการแก้ไขปรับปรุงมาตรการทางกฎหมายและกระบวนการบังคับใช้กฎหมายที่เหมาะสม เกี่ยวกับการกำหนดเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับมาใช้ในประเทศไทย

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงความหมาย หลักการ แนวคิด ทฤษฎีของการประกันภัยรถยนต์ ภาคบังคับ
2. ทำให้ทราบถึงกฎหมายเกี่ยวกับเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศไทยและ ต่างประเทศ
3. ทำให้ทราบถึงปัญหาทางกฎหมายและวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับ การกำหนด เบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ
4. ทำให้ทราบข้อเสนอแนะที่เหมาะสมเกี่ยวกับการกำหนดเบี้ยประกันภัยรถยนต์ ภาคบังคับ มาใช้กับประเทศไทย

1.7 นิยามศัพท์

1. “รถ” หมายถึง รถยนต์ส่วนบุคคลตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่งได้แก่ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน หรือรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล ซึ่งมีได้ใช้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก
2. “ประกันภัยรถยนต์” หมายถึง การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของรถยนต์ส่วนบุคคลตาม พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่งได้แก่ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์นั่ง ส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน หรือรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลซึ่งมิได้ใช้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

บทที่ 2

นิยามความหมาย หลักการ แนวคิด ทฤษฎี ของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

ในบทนี้จะได้กล่าวถึงสาระสำคัญของหลักการและแนวคิดของเบี้ยประกันภัยในการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ หลักการทฤษฎีของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (Compulsory Insurance) และการประกันภัยทั่วไปตลอดจนถึงสาระสำคัญของเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ รายละเอียดและสาระสำคัญ ๆ จะได้นำเสนอตามลำดับต่อไปนี้

2.1 นิยามความหมาย

การประกันภัยรถได้เข้ามามีบทบาทสำคัญต่อประชาชนส่วนใหญ่ของประเทศและภาครัฐ ได้ตรากฎหมายเกี่ยวกับการประกันวินาศภัยที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยรถออกบังคับใช้ทั่วประเทศ คือ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 20 มาตรา 861 ถึงมาตรา 897 และพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 นอกจากนั้นภาครัฐยังได้ให้ความสำคัญเกี่ยวกับการประกันภัยรถมากขึ้น โดยได้มีการตรากฎหมายออกมาในลักษณะบังคับให้ทำประกันภัยรถ (Compulsory Car-Insurance) คือพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ดังนั้นนับตั้งแต่มีกฎหมายฉบับนี้การประกันภัยรถจึงถูกแบ่งเป็น 2 ลักษณะด้วยกัน กล่าวคือ การประกันภัยรถภาคสมัครใจ และการประกันภัยรถภาคบังคับซึ่งจะได้นำเสนอสาระสำคัญต่าง ๆ ต่อไป

สำหรับความหมายของการประกันภัยนั้น นิยามของคำว่า “ประกันภัย” คำว่า “ภัย” และคำว่า “การเสี่ยงภัย” กล่าวคือ¹ “การประกันภัย” ได้มีการให้ความหมายไว้หลายนัย กล่าวคือ

1. การประกันภัยในความหมายของบุคคลทั่วไป หมายถึง เป็นวิธีการที่มนุษย์เรา ร่วมกันที่จะลดหรือจำกัดภัย หรือความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้ที่มีความเสียหายนั้น ถ้ามีการทำประกันภัยไว้ ผู้ที่มีความเสียหายก็จะได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทน

2. การประกันภัย คือ การกระทำร่วมกันของบุคคลกลุ่มหนึ่ง ทำการรับโอนความเสี่ยงภัยของสมาชิกแต่ละคน เพื่อที่จะกระจายไปยังสมาชิกผู้ที่มีความเสียหายทุกคน

¹ จาก หลักการประกันวินาศภัย (น. 12), โดย สุธรรม พงศ์สารานู และคณะ, 2539, กรุงเทพฯ: โอเดียนสโตร์.

3. การประกันภัย เป็นเครื่องมือของสังคมในการก่อให้เกิดการสะสมทรัพย์ เพื่อเผชิญกับความเสียหายทางการเงินที่เกิดขึ้นเนื่องจากความไม่แน่นอน โดยการโอนความเสี่ยงภัยของสมาชิกที่ตกอยู่ภายใต้การคุกคามของภัยอย่างเดียวกันไปยังบุคคลอื่นหรือคนอีกหมู่หนึ่ง

4. ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 861 บัญญัติว่า “อันว่าสัญญาประกันภัยนั้น คือ สัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่งตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือใช้เงินจำนวนหนึ่งในกรณีวินาศภัยหากมีขึ้นหรือในเหตุอย่างอื่นในอนาคตดังได้ระบุไว้ในสัญญาและในการนี้บุคคลอีกคนหนึ่ง ตกลงจะส่งเงินซึ่งเรียกว่าเบี้ยประกันภัย”

จากนิยามทั้ง 4 ข้างต้น การประกันภัยนั้นมิได้เป็นการประกันมิให้ภัยเกิดขึ้น แต่เป็นการให้คำมั่นสัญญาว่า ถ้าเกิดความเสียหายอย่างใด ๆ ขึ้น ผู้ที่เอาประกันภัยจะไม่ต้องเผชิญต่อความเสียหายนั้นแต่เพียงผู้เดียว คือ เมื่อเกิดความเสียหายขึ้น บริษัทประกันภัยก็จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ตามสัญญาประกันภัยที่ได้ตกลงกันไว้ เช่น รถของเราทำประกันภัยไว้ก็ไม่ได้หมายความว่ารถของเราจะไม่เกิดภัยหรือความเสียหายไม่เกิดอุบัติเหตุ แต่การทำประกันภัยนี้เป็นหลักประกันว่าถ้าเกิดอุบัติเหตุขึ้นเมื่อใด เราจะไม่ต้องรับภาระความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นแต่เพียงผู้เดียว บริษัทประกันภัยจะเข้ามาชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายที่เกิดขึ้น ชดใช้ให้มีสภาพที่ดีเหมือนเดิมหรือชดใช้เป็นเงินให้เท่ากับจำนวนที่เกิดความเสียหายจริง เมื่อเป็นเช่นนี้บทบาทของการประกันภัยจึงเข้ามาเกี่ยวข้องกับชีวิตประจำวันของคนทุกคนมากขึ้น

“ภัย”² (Peril) ในทางวิชาการประกันภัย หมายถึง ภัยที่มาทำให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน เช่น ไฟไหม้ รอดชนกัน ทั้งนี้รวมถึงภัยที่ทำให้มนุษย์ได้รับบาดเจ็บซึ่งอาจมีอันตรายถึงแก่ชีวิต ซึ่งภัยเหล่านี้ อาจเกิดจากภัยธรรมชาติ หรือ ภัยจากมนุษย์เราสร้างขึ้นมาก็ได้

“การเสี่ยงภัย”³ (Risk) หมายถึง โอกาสที่จะก่อให้เกิดความเสียหาย ความเสียหายนี้ขึ้นอยู่กับสภาพของทรัพย์สิน ทรัพย์สินที่ดีเมื่อเกิดภัยก็ได้รับความเสียหายน้อยหากทรัพย์สินไม่ดีก็อาจเกิดความเสียหายมาก ภัยเป็นเรื่องที่ไม่สามารถรู้ล่วงหน้าได้เป็นความไม่แน่นอนที่ไม่มีผู้ใดจะพยากรณ์ได้อย่างล่วงหน้า ความไม่แน่นอนดังกล่าวก่อให้เกิดความเสียหาย ดังนั้น บริษัทประกันภัยจึงให้ความสำคัญกับเรื่องของการเสี่ยงภัยอย่างมาก

² จาก คู่มือวิชาการการประกันภัย (น. 12), โดย สุธรรม พงศ์สำราญ และคณะ, 2529-2530, กรุงเทพฯ: วิศตอริ์เพาเวอร์พอยท์.

³ แหล่งเดิม. (น. 8).

“การประกันภัยรถยนต์”⁴ คือ การประกันความเสียหายอันเกิดจากการใช้รถยนต์โดยผู้รับประกันภัยตกลงเข้ารับการเสี่ยงภัยแทนผู้เอาประกันภัย ซึ่งอาจเป็นเจ้าของผู้ครอบครองหรือผู้มีส่วนได้เสียในรถยนต์คันที่เอาประกันภัย เพื่อความเสียหายหรือสูญเสียของตัวรถยนต์ หรือความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก อันเนื่องมาจากการใช้รถยนต์นั้น นอกจากนี้การประกันภัยรถยนต์เป็นเรื่องที่บัญญัติอยู่ในส่วนของการประกันวินาศภัย และในเรื่องของการประกันภัยค่าจุนด้วย⁵

การประกันภัยรถยนต์โดยบังคับ หมายถึง “การประกันภัยรถยนต์ซึ่งรัฐบาลกำหนดให้เจ้าของรถยนต์ต้องมีประกันภัยเพื่อคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก”⁶ จากความหมายนี้จะเห็นได้ว่าการประกันภัยภาคบังคับมุ่งเน้นเพื่อประโยชน์ของบุคคลที่สาม เป็นลักษณะของกฎหมายที่มีพื้นฐานของหลักความสงบเรียบร้อยของประชาชนและกฎหมายการประกันภัยเป็นเครื่องมือ ที่รัฐใช้ในการบริหารจัดการสังคม เป็นลักษณะของการออกกฎหมายมาใช้บังคับให้ประชาชนในประเทศต้องทำตาม แทนที่จะมีลักษณะแบบเดิมมีความ Classic บังคับให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองรถยนต์เอาประกันภัยไว้ เพื่อคุ้มครองความรับผิดชอบต่อตนเองอันเกิดจากการใช้รถยนต์ เป็นเหตุให้บุคคลภายนอกต้องเสียหายไม่ว่าแก่ชีวิต ร่างกาย หรือแก่ทรัพย์สินบุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายมีสิทธิตามกฎหมายในการเรียกร้อง หรือฟ้องคดีเรียกร้องเงินค่าสินไหมทดแทนอันเนื่องมาจากความเสียหายจากอุบัติเหตุรถยนต์จากบริษัทประกันภัยได้ด้วยเหตุนี้การที่ผู้ทำละเมิดจะสามารถชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้หรือไม่จึงไม่ใช่ปัญหาสำคัญอีกต่อไป เพราะการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับทำให้ผู้ได้รับความเสียหายมีหลักประกันในระดับหนึ่งว่าตนมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายซึ่งต้องได้รับการช่วยเหลือเยียวยาอย่างแน่นอน การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับจึงเป็นการคุ้มครองประชาชนผู้ประสบภัยมากขึ้น กอปรกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับมีผลโดยตรงต่อการดำเนินการภายหลังจากการเกิดอุบัติเหตุในเรื่องดังต่อไปนี้

1. สถานพยาบาลที่รับผู้ประสบภัยจากรถยนต์มีความมั่นใจว่าผู้ประสบภัยจะได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในค่ารักษาพยาบาลอย่างแน่นอน ผู้ประสบภัยจากรถก็จะได้รับการรักษาพยาบาลอย่างรวดเร็วและทันต่ออาการบาดเจ็บที่ได้รับ

⁴ จาก การประกันภัยรถยนต์, โดย อำนวย สุขเวชช์, ม.ป.ป., วารสารสำนักงานประกันภัย, เมษายน-มิถุนายน, น. 2.

⁵ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 887, 888.

⁶ จาก พจนานุกรมศัพท์ประกันภัย อังกฤษ-ไทย ฉบับราชบัณฑิตยสถาน (น. 45), โดย ราชบัณฑิตยสถาน, 2534, กรุงเทพฯ.

2. การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับช่วยลดปริมาณข้อพิพาทที่จะต้องขึ้นสู่ศาลลดขั้นตอนของการที่จะต้องพิสูจน์ความรับผิดชอบทางละเมิด

พระราชบัญญัติฉบับนี้มีการกำหนดบทนิยามความหมายไว้ในมาตรา 4 การที่มีการกำหนดบทนิยามนั้นแสดงว่ามีความประสงค์จะให้ใช้ถ้อยคำที่มีความหมายเป็นพิเศษไปกว่าที่เข้าใจกันธรรมดาทั่วไป บทนิยามของกฎหมายฉบับนี้จะใช้เฉพาะกฎหมายฉบับนั้น ซึ่งในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถได้ให้คำนิยามของคำต่าง ๆ ไว้ 12 คำ ดังนี้

1. รถ

“รถ” หมายความว่า รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร

รถ ตามความหมายนี้ หมายถึง รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ การขนส่งทางบกและรถยนต์ทหาร ซึ่งในกฎหมายดังกล่าวได้ให้ความหมายในกฎหมายแต่ละฉบับแยกพิจารณาได้ดังนี้

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

“รถ” หมายความว่า รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการ และรถยนต์ส่วนบุคคล

“รถยนต์สาธารณะ” หมายความว่า

(1) รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด ซึ่งได้แก่ รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่ใช้รับจ้างระหว่างจังหวัด โดยรับส่งคนโดยสารได้เฉพาะที่นายทะเบียนกำหนด

(2) รถยนต์รับจ้าง ได้แก่ รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนหรือรถยนต์สาธารณะอื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทาง

“รถยนต์บริการ” หมายความว่า รถยนต์บรรทุกคนโดยสารหรือให้เช่าซึ่งบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน ดังต่อไปนี้

(1) รถยนต์บริการธุรกิจ ซึ่งได้แก่ รถยนต์ที่ใช้บรรทุกคนโดยสารระหว่างท่าอากาศยาน ท่าเรือเดินทะเล สถานีขนส่ง หรือสถานีรถไฟกับโรงแรมที่พักอาศัย ที่ทำการของผู้โดยสารหรือที่ทำการของผู้บริการธุรกิจนั้น

(2) รถยนต์บริการทัศนจร ซึ่งได้แก่ รถยนต์ที่ผู้ประกอบการธุรกิจเกี่ยวกับการท่องเที่ยวใช้รับส่งคนโดยสารเพื่อการท่องเที่ยว

(3) รถยนต์บริการให้เช่า ซึ่งได้แก่ รถยนต์ที่จัดไว้ให้เช่าซึ่งมิใช่เป็นการเช่าเพื่อนำไปรับจ้างบรรทุกคนโดยสารหรือสิ่งของ

“รถยนต์ส่วนบุคคล” หมายความว่า รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน หรือรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลซึ่งมิได้ใช้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

“รถจักรยานยนต์” หมายความว่ารถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์หรือกำลังไฟฟ้าและมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อ และให้หมายความรวมถึงรถจักรยานที่ติดเครื่องยนต์ด้วย

“รถพ่วง” หมายความว่า รถที่เคลื่อนที่ไปโดยใช้รถอื่นลากจูง

“รถบดถนน” หมายความว่า รถที่ใช้ในการบดอัดวัสดุบนพื้นให้แน่นและมีเครื่องยนต์ขับเคลื่อนในตัวเอง หรือใช้รถอื่นลากจูง

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

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

มาตรา 4(9) ในพระราชบัญญัตินี้

“รถ” หมายความว่า ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางบกด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น และหมายความรวมถึงรถพ่วงของรถนั้นด้วย ทั้งนี้เว้นแต่รถไฟ

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

ข้อ 1 รถยนต์ทหารแบ่งออกเป็นสองประเภท คือ รถยนต์สงครามและรถยนต์ปกติ

รถยนต์สงครามแบ่งออกเป็นสองประเภท คือ รถรบ และรถยนต์ช่วยรบ

(1) “รถยนต์สงคราม” หมายความว่า รถยนต์ซึ่งทางราชการทหารได้จัดขึ้นเพื่อใช้ในยามสงครามโดยตรง

(2) “รถรบ” หมายความว่ารถยนต์ทั้งสี่ล้อซึ่งมีอาวุธติดหรือตั้งอยู่บนรถนั้นและทำการยิงได้

(3) “รถยนต์ช่วยรบ” หมายความว่า รถยนต์ธรรมดาสำหรับใช้ในการลากบรรทุกหรือลำเลียงอาวุธยุทธภัณฑ์หรือทหาร

(4) “รถยนต์ปกติ” หมายความว่า รถยนต์ซึ่งใช้ราชการธรรมดา และไม่มีวัตถุประสงค์โดยตรงที่จะใช้เพื่อสงคราม

2. เจ้าของรถ

“เจ้าของรถ” หมายความว่า ผู้ซึ่งมีกรรมสิทธิ์ในรถหรือผู้มีสิทธิครอบครองรถตามสัญญาเช่าซื้อและหมายความรวมถึงผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวด้วย

ตามคำนิยามนี้ เจ้าของรถจึงแบ่งออกได้ 3 ประเภท คือ

- (1) ผู้ซึ่งมีกรรมสิทธิ์ในรถ
- (2) ผู้มีสิทธิครอบครองรถตามสัญญาเช่าซื้อและ
- (3) ผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว

3. ผู้ประสบภัย

“ผู้ประสบภัย” หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย เนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งของที่บรรทุกหรือติดตั้งในรถนั้น และหมายความรวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตายด้วย

ผู้ประสบภัยตามนิยามนี้จะเป็นบุคคลใดก็ได้ไม่ว่าเด็ก ผู้ใหญ่ ผู้ชาย ผู้หญิง คนไทย หรือคนต่างประเทศที่ได้รับอันตรายจากรถ ไม่ว่าจะอยู่ในรถหรือนอกรถ และแม้กระทั่งผู้ขับขี่รถนั่นเองซึ่งแยกพิจารณาได้ดังนี้

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

ก. เนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทาง

รถที่ใช้หรืออยู่ในทาง รถที่ใช้ในทาง หมายถึง รถที่กำลังแล่นอยู่บนถนน เช่น ขับรถชนคนบนถนน

รถที่อยู่ในทาง หมายถึง รถที่อยู่ในทางไม่ว่ารถนั้นจะใช้หรือไม่ใช้ก็ตาม เช่น รถพ่วงกับรถอื่น รถเสียจอดอยู่ตรงทางโค้งไม่เปิดไฟสัญญาณ ผู้ขี่รถจักรยานยนต์มาชนถึงแก่ความตาย

คำว่า “ทาง” ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4(2) ซึ่งบัญญัติว่า “ทาง หมายความว่า ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางข้าม ทางร่วมทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพาน และลานที่ประชาชนใช้ในการจราจร และให้หมายความรวมถึงทางส่วนบุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนในการจราจรหรือที่เจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศให้เป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย แต่ไม่รวมไปถึงทางรถไฟ”

ข. เนื่องจากสิ่งที่บรรทุกหรือติดตั้งในรถนั้น

สิ่งที่บรรทุกในรถ หมายถึง สิ่งของที่บรรทุกมาวิ่งหล่นตกลงมา เช่น รถเทรเลอร์ บรรทุกผู้บรรทุกสินค้าไปตามถนนแล้วผู้คอนเทนเนอร์วิ่งหล่นลงมาทับคนตาย

สิ่งที่ติดตั้งในรถนั้น หมายถึง สิ่งที่ติดกับตัวรถก่อให้เกิดความเสียหาย เช่น ล้อรถหลุด กระเด็นไปชนคนตาย เป็นต้น

(2) ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตาย ทายาทที่จะถือว่าเป็นผู้ประสบภัยนี้ต้องเฉพาะทายาทโดยธรรมเท่านั้น ไม่ใช่ทายาทผู้รับพินัยกรรม ทายาทโดยธรรมก็คือ บุคคลตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1629

4. ความเสียหาย

“ความเสียหาย” หมายความว่า ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยอันเกิดจากรถ ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยนี้ต้องเกิดจากรถโดยตรง เช่น รถแล่นมาแล้ว เสียหลักพุ่งมาชนคนเดินเท้าตาย

5. ผู้ซึ่งอยู่ในรถ

“ผู้ซึ่งอยู่ในรถ” หมายความว่า ผู้ซึ่งอยู่ในหรือบนหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถ และ หมายความว่ารวมถึงผู้ซึ่งกำลังขึ้นหรือกำลังลงจากรถนั้นด้วย

(1) ผู้ซึ่งอยู่ในหรือบนหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของรถ หมายถึง บุคคลนั้นอยู่บนรถ เช่น นั่งหรือยืนในรถ หรือเกาะห้อยโหนบันไดรถ และหมายความว่ารวมถึงผู้ขับจี้รถ บุตร ภริยาหรือ บริวารด้วย

(2) ผู้ซึ่งกำลังขึ้นหรือกำลังลงจากรถ เช่น ผู้ที่กำลังก้าวขึ้นรถ แต่รถได้แล่นออกไปทำให้ผู้นั้นกระแทกบันไดล้มลงบาดเจ็บหรือเมื่อรถจอดคนในรถกำลังลงจากรถ แต่รถแล่นออกไปทำให้ผู้นั้นตกลงมาจากรถ บุคคลดังกล่าวแม้จะไม่ได้อยู่ในรถในขณะที่เกิดเหตุ แต่กฎหมายให้รวมถึงว่าเป็นผู้ซึ่งอยู่ในรถด้วย

6. บริษัท

“บริษัท” หมายความว่า บริษัทตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประเภทประกันภัยรถ

บริษัทประกันวินาศภัย เป็นบริษัทที่รับประกันวินาศภัยประเภทต่าง ๆ เช่น อัคคีภัย รถยนต์ ประกันภัยสินค้าสูญหาย ประกันภัยทางทะเล เป็นต้น

7. ค่าเสียหายเบื้องต้น

“ค่าเสียหายเบื้องต้น” ในกรณีความเสียหายต่อร่างกาย หมายความว่า ค่ารักษา พยาบาล และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลของผู้ประสบภัย และในกรณีความเสียหายต่อ

ชีวิต หมายความว่า ค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตาย ทั้งนี้ตามรายการและจำนวนเงินที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 20 วรรคสอง

ค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นเงินจำนวนหนึ่ง ซึ่งจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ โดยไม่คำนึงว่าเป็นความผิดของผู้ขับขี่รถนั้นหรือไม่ ตามจำนวนที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ในกรณีที่ผู้ขับขี่ได้รับบาดเจ็บหรือตาย โดยเจ้าของรถหรือบริษัทประกันภัยหรือกองทุนทดแทนจ่ายให้ตามที่กำหนด ค่าเสียหายเบื้องต้นมี 2 ประเภท คือ

(1) ค่าเสียหายเบื้องต้นในกรณีความเสียหายต่อร่างกาย คือ ค่ารักษาพยาบาล และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลของผู้ประสบภัย

(2) ค่าเสียหายเบื้องต้นในกรณีความเสียหายต่อชีวิต คือ ค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตาย

8. เครื่องหมาย

“เครื่องหมาย” หมายความว่า เครื่องหมายแสดงว่ามีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัตินี้

เครื่องหมายดังกล่าวนี้ นายทะเบียนกรมการประกันภัยจะต้องจัดทำส่งมอบให้แก่บริษัทประกันภัยเพื่อส่งมอบแก่เจ้าของรถที่จัดให้มีการประกันภัยไว้และเจ้าของจะต้องติดไว้ที่รถ

9. คณะกรรมการ

“คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

พระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่งเพื่อทำหน้าที่ต่าง ๆ ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 6 ทวิ

10. นายทะเบียน

“นายทะเบียน” หมายความว่า อธิบดีกรมการประกันภัย หรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการประกันภัยมอบหมายโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ตามกฎหมายนี้ นายทะเบียนคือ

(1) อธิบดีกรมการประกันภัย

(2) ผู้ซึ่งอธิบดีกรมการประกันภัยมอบหมายโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

นายทะเบียนจะเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ เช่น การจัดทำเครื่องหมายสำหรับรถที่ประกันภัยตามมาตรา 12 หรือกรณีบริษัทแจ้งการบอกเลิกกรมธรรม์ ต้องแจ้งต่อนายทะเบียนตามมาตรา 13 การยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายและขายทอดตลาด กรณีที่เจ้าของรถมิได้จัดให้มีการประกันภัย และไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายไม่ครบจำนวน หรือไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และรถนั้นไม่มีการประกันภัยไว้กับบริษัทตามมาตรา 23 (1), (3) มาตรา 28 และมาตรา 29 เป็นต้น

อธิบดีกรมการประกันภัยมีอำนาจออกระเบียบกรมการประกันภัย หรือประกาศตามอำนาจหน้าที่เพื่อให้การปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน เช่น ระเบียบกรมการประกันภัยว่าด้วยวิธีการเปรียบเทียบปรับ ระเบียบกรมการประกันภัยว่าด้วยวิธีการยึดรถ และการขายทอดตลาดรถตามมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เป็นต้น

11. กองทุน

“กองทุน” หมายความว่า กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเป็นโครงการเงินสะสมที่รัฐจัดให้มีขึ้น เพื่อเป็นแหล่งเงินที่นำมาสมทบจ่ายช่วยเหลือเป็นค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย

12. รัฐมนตรี

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ หมายถึง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ จะเห็นได้ว่าบริษัทประกันวินาศภัยจะเป็นผู้จัดเก็บเบี้ยประกันภัยรถภาคบังคับ ซึ่งนิยามความหมายบริษัทให้หมายถึง บริษัทตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัย ที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประเภทประกันภัยรถ และนายทะเบียน หมายความว่า อธิบดีกรมการประกันภัย หรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการประกันภัยมอบหมาย โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาและนายทะเบียนจะเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้

2.2 หลักการและแนวคิดทฤษฎีของการประกันภัยทั่วไป

แนวความคิดเกี่ยวกับการประกันภัยในคัมภีร์ไบเบิล⁷ ในตอนที่เกี่ยวกับคำทำนายของโจเซฟ จากการทำฟารอห์แห่งอียิปต์ทรงสุบินว่ามีวัวอ้วนเจ็ดตัวกำลังถูกวัวผอมเจ็ดตัวกิน โดยโจเซฟทำนายว่าบ้านเมืองจะมีพืชพันธุ์ ธัญญาหาร อุดมสมบูรณ์ดีเป็นเวลาเจ็ดปีและต่อจากนั้นอาณาประชาราษฎร์จะอดอยากขาดแคลนเป็นเวลาเจ็ดปีและโดยเชื่อถือนำคำทำนายในช่วงเจ็ดปีแรกที่ยังคงมีความอุดมสมบูรณ์จึงมีการเสนอให้สะสมธัญญาหารไว้เพื่อเป็นการสำรองในยุคที่ขาดแคลนการเตรียมการสะสมพืชพันธุ์ธัญญาหาร ก็จัดได้ว่าเป็นแนวความคิดของการประกันภัยเพราะเป็นการเตรียมการเพื่อขจัดภัยหรือลดความเสี่ยงภัยที่อาจเกิดมีเกิดขึ้นในอนาคต

แนวความคิดที่เกี่ยวกับพ่อค้าชาวจีนเมื่อประมาณ 3000 ปีก่อนคริสตกษัตริราชที่เรียนรู้หลักการกระจายความเสี่ยงภัยและนำมาใช้เป็นกลุ่มแรก ๆ กล่าวคือในสมัยโบราณการค้าขายของ

⁷ สยามคมประกันวินาศภัย, 2534.

ชาวจีนต้องอาศัยแม่น้ำแยงซีเกียงเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าไปขายยังเมืองต่าง ๆ ซึ่งจะต้องเสี่ยงภัยธรรมชาติ เช่น ฝนตกหนัก น้ำไหลเชี่ยว มีหินและตอไม้ได้กระแสน้ำ รวมทั้งสภาพเรือขนาดเล็กและไม่แข็งแรงเพียงพอที่จะผจญกับภัยอันตรายต่าง ๆ ได้ทุกชนิด พ่อค้าชาวจีนจึงได้นำสินค้าที่จะขนส่งเหล่านั้นแยกใส่เรือแต่ละลำไป หากเรือลำใดเกิดวินาศภัยจมลงเขาก็ยังมีสินค้าที่เหลือในเรือลำอื่นส่งไปยังเมืองปลายทางได้ หลักการนี้เปรียบได้กับการกระจายความเสี่ยงภัย (Separation)⁸

แนวความคิดที่เกี่ยวกับการเรียนรู้เรื่องการประกันภัยในอดีตตั้งแต่ครั้งยุค Babylonian ได้พัฒนาการค้าและเดินทางเพื่อการค้าขายกับต่างเมืองซึ่งได้พัฒนาสู่การมอบหมายให้ผู้อื่นกระทำการแทนตนโดยเกิดอาชีพพ่อค้าเร่ (Traveling Salesman) ที่ทำหน้าที่รับสินค้าจากเจ้าของสินค้าเพื่อเดินทางไปค้าขายต่างเมือง ซึ่งการเดินทางจำเป็นต้องใช้เวลาเพื่อลดความเสี่ยงภัยบรรดาเจ้าของสินค้าได้คิดวิธีให้พ่อค้าเร่จัดทำหลักประกันไว้ (Guarantee) ซึ่งในสมัยนั้นครอบครัวหรือทรัพย์สินของพ่อค้าเร่ที่มีอยู่จะถูกยึดถือไว้ เมื่อทำการค้ากลับมามีผลกำไรก็จะมีกำไรปันกำไรกันตามส่วนที่ตกลงกันหากแต่พ่อค้าเร่เหล่านั้นเกิดต้องประสบภัย พ่อค้าเร่เหล่านั้นกลับต้องรับภาระหนี้เหล่านี้ไว้โดยลำพังถึงแม้ว่าความสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นพ่อค้าเร่จะไม่มีส่วนในการประมาทหรือร่วมทุจริตก็ตาม เมื่อมีความไม่เป็นธรรมเกิดขึ้นก็ต้องมีการเจรจากันระหว่างสองฝ่ายในที่สุดก็ได้มีการนำเอาหลักความรับผิดชอบและความเสี่ยงภัยขึ้นมาใช้และเป็นที่แพร่หลายในเวลาต่อมา⁹

ชาวโฟนิเซียน (Phoenician) ชาวบาบิโลเนียนและชาวไพลีนีเซีย ซึ่งเป็นนักเดินเรือได้แนวความคิดดังกล่าวและพัฒนาวิธีการจนเป็นต้นกำเนิดกิจการเดินเรือซึ่งสัญญาที่เป็นที่รู้จักแพร่หลายและอ้างอิงถึงคือสัญญา里斯พอนเด็นท์ (Respondent) คือการทำผิดเกี่ยวกับหลักทรัพย์ของจำเลยหรือผู้ถูกกล่าวโทษที่มีการกำหนดหลักประกัน (Guarantee) และหลักเกณฑ์ของการชดใช้ (Indemnified) ซึ่งก็คือ การกระจายความเสี่ยงภัยจากคนหนึ่งไปยังบุคคลอื่นอีกหลายคนนั่นเอง การพัฒนาในเรื่องการประกันภัยมีมาโดยตลอด จนประมาณศตวรรษที่ 12 ชาวลอมบาร์ดี (The Lombard) ซึ่งอพยพจากสาธารณรัฐอิตาลีเข้ามาตั้งถิ่นฐานทำมาหากินในกรุงลอนดอนเป็นผู้ริเริ่มระบบการรับประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเลขึ้นโดยพ่อค้าเหล่านั้นต่างพากันรวมตัวและรับโอนความเสี่ยงภัยอย่างเป็นทางการในระหว่างผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเลด้วยกัน และเมื่อเกิดวินาศภัยทางทะเลขึ้นเขาเหล่านั้นก็จะได้ช่วยกันแบ่งเบาภาระการสูญเสีย มีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียม (Premium) จากเจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้า วิธีการกระจายความเสี่ยงภัยไปยังกลุ่มพ่อค้าที่จะเข้ามา

⁸ จาก *ประกันภัยไครว่ายู้ง* (น. 10), โดย สรศักดิ์ ทัศนสุวรรณ, 2548, นนทบุรี, พิมพ์ดี.

⁹ แหล่งเดิม. (น. 10-11).

แบ่งเบาภาระการสูญเสียซึ่งเคยตกอยู่กับบุคคลคนเดียวไปยังบุคคลหลายคนนั้น นับเป็นการเริ่มต้นการประกันภัยทางทะเล¹⁰

การประกันภัยทางทะเลที่แท้จริงและมีกฎเกณฑ์กติกาที่แน่นอนน่าจะเริ่มขึ้นประมาณศตวรรษที่ 15-17 เพราะในยุคนั้นการประกันภัยทางทะเลเริ่มมีกฎเกณฑ์และกติกาที่ชัดเจน ทั้งได้รับการยอมรับและแพร่หลายมากขึ้น จึงถือว่าเป็นการเริ่มต้นของการประกันภัยในปัจจุบัน

การประกันภัยทางทะเลตามแนวทางและหลักเกณฑ์ที่ใกล้เคียงปัจจุบัน เป็นที่ยอมรับกันว่ามีต้นกำเนิดในกรุงลอนดอนประเทศอังกฤษมีการรับประกันภัยโดยพ่อค้า ผู้มีประสบการณ์เข้ามาร่วมรับเสี่ยงภัยในการเดินเรือโดยคิดค่าตอบแทน (Premium) เป็นครั้งแรกโดยกล่าวกันว่ากิจกรรมเหล่านี้เกิดขึ้นจากสภากาแฟในกรุงลอนดอนบนถนน Tower street ริมแม่น้ำเทมส์ ซึ่งเป็นเมืองท่าขนาดใหญ่ในสมัยนั้น โดยพ่อค้าผู้ประกอบการหรือผู้มีความสนใจในการเดินเรือการขนส่งสินค้าจะพากันมาชุมนุมและปรึกษาหารือกัน เรื่องที่หารือก็ไม่พ้นเรื่องการเดินเรือ การเข้าออกของเรือ ความชำนาญของกัปตันเรือและความสม่ำเสมอของเรือในช่วงเวลาที่ผ่านมา จนบางครั้งก็เหมือนกับว่าจะมีการพนันขันต่อกันว่าเรือที่ออกไปจากเมืองท่าจะไปถึงปลายทางตามกำหนดเวลาหรือไม่ จะประสบภัยใดหรือไม่ หรือเรือที่ออกมาจากเมืองท่าปลายทางจะกลับเข้าเมืองท่าตามกำหนดหรือไม่ เป็นต้น ซึ่งในการที่จะคาดเดาเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นและได้เวลาที่ใกล้เคียงความเป็นจริงย่อมต้องอาศัยข้อมูล และในบรรดาร้านกาแฟที่ตั้งอยู่บนถนน Tower street ริมแม่น้ำเทมส์ ก็มีร้านกาแฟร้านหนึ่งซึ่งดำเนินกิจการโดย นายเอ็ดเวิร์ด ลอยด์ (Edward Lloyd) เป็นร้านกาแฟที่มีพ่อค้ามาพบปะเจรจาการค้าในขณะดื่มกาแฟกันเป็นประจำ ซึ่งส่วนมากเป็นเจ้าของเรือ เจ้าของสินค้า นายธนาคาร นายหน้าซื้อขายสินค้าที่จะต้องขนส่งสินค้าทางเดินเรือทะเล ที่มีผลประโยชน์และเกี่ยวข้องกับการผจญภัยทางทะเล เอ็ดเวิร์ด ลอยด์ ให้ความสนใจในธุรกิจนี้มากเป็นพิเศษ จึงได้จัดหาข่าวสารเกี่ยวกับการเดินเรือ สถิติการเดินเรือ ประวัติของเรือแต่ละลำความสามารถของเรือรวมทั้งกัปตันเรือและลูกเรือที่ได้ผ่านการผจญภัยในการเดินทางไกล ๆ ในเส้นทางต่าง ๆ มาเสนอต่อพ่อค้าและผู้รับประกันภัยอยู่เสมอจากเริ่มต้นเพียงการนำข้อมูลเขียนขึ้นกระดานดำภายในร้านสู่การพิมพ์เผยแพร่ ลูกค้าเริ่มให้ความสนใจมากขึ้น นายเอ็ดเวิร์ด ลอยด์ก็ได้ขยายการบริการออกไปสู่การติดต่อและรับประกันภัยสินค้า¹¹

การติดต่อและการรับประกันภัยสินค้า ได้เปลี่ยนสภาพเป็นตลาดประกันภัยทางทะเลที่ขยายวงกว้างออกไปทุกขณะ นายเอ็ดเวิร์ด ลอยด์ จึงย้ายศูนย์กลางของการประกันภัยจากร้านกาแฟ

¹⁰ แหล่งเดิม. (น. 11-12).

¹¹ แหล่งเดิม. (น. 12-13).

แห่งเดิมมาที่ร้านกาแฟแห่งใหม่เรียกว่า New Lloyd's Coffee House ซึ่งตั้งอยู่ที่ Pope's Head Alley จนกระทั่งในปี ค.ศ. 1771 จึงได้มีการก่อตั้งคณะกรรมการบริหารธุรกิจประกันภัยของลอยด์ (Lloyd's Insurance) ขึ้นอย่างจริงจัง ซึ่งการดำเนินธุรกิจของลอยด์ในสมัยนั้นเป็นไปตามกฎหมาย The Bubble Act. และปัจจุบันที่ทำการของ Lloyd's Insurance เป็นศูนย์กลางของธุรกิจประกันภัย บนถนน Lime Street ในกรุงลอนดอน โดยถือว่าเป็นสถาบันที่ทำหน้าที่รับประกันภัยที่เก่าแก่ หรือ อาจกล่าวได้ว่า Edward Lloyd เป็นบิดาแห่งการประกอบธุรกิจการประกันภัย¹²

การประกันภัยในประเทศไทย

การประกันภัยเข้ามาสู่ประเทศไทยครั้งแรกเมื่อใดไม่ปรากฏชัดเจน หากแต่สันนิษฐานกันว่าน่าจะเริ่มเข้ามาตั้งแต่ครั้งสมัยกรุงศรีอยุธยาซึ่งเป็นช่วงระยะเวลาที่ประเทศไทยมีความรุ่งเรือง ทางด้านการค้าขายกับต่างประเทศโดยเฉพาะชาวยุโรป ซึ่งเป็นผลมาจากการที่ขณะนั้นประเทศจีน และประเทศญี่ปุ่นได้ปิดประเทศไม่ยอมค้าขายกับประเทศต่าง ๆ ในภาคพื้นยุโรป กรุงศรีอยุธยาจึง กลายเป็นศูนย์กลางการค้าที่มีความสำคัญอย่างยิ่งในภาคพื้นนี้ บรรดาผู้คนและทางการมีความสัมพันธ์ ต่อกันสูง ทำให้บรรดาพ่อค้าวานิชของกรุงศรีอยุธยาซึ่งก็ต่างมีเรือใบค้าขายโดยตรงกับประเทศจีน และประเทศญี่ปุ่นอยู่แล้วเป็นประจำมีความสัมพันธ์อันดี และใกล้ชิดต่อกันยิ่งขึ้น โดยเฉพาะกับ ประเทศจีน เพราะแม้แต่เงินตราของกรุงสยามกับประเทศจีนก็ใช้แลกเปลี่ยนกันได้สำหรับประเทศ ญี่ปุ่นเองก็ยังเคยอาศัยทัพเรือใบของประเทศสยามไปช่วยรบกับประเทศที่เข้ามารุกรานการค้าสมัย นั้นต้องอาศัยเรือสำเภานในการบรรทุกสินค้าซึ่งต้องรอนแรมผจญภัย ในการเดินทางทะเล เพื่อประกัน ความเสียหายของสินค้าในระหว่างการเดินทางการประกันภัยสำหรับเป็นหลักประกันความเสียหาย ที่อาจเกิดขึ้นได้กับสินค้าสินค้าจึงได้เกิดขึ้นเป็นครั้งแรก โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็น “การประกันภัยทาง ทะเลและการขนส่ง” ซึ่งวงการธุรกิจของชาวต่างประเทศที่เข้ามาทำการค้าขายได้ร่วมมือจัดการ ดำเนินงานกันเอง โดยมิได้มีการจดทะเบียนการค้าหรือแจ้งขออนุญาตต่อรัฐบาลสยามอย่าง เป็นทางการแต่ประการใดเลย¹³

การดำเนินงานประกันภัยในวงธุรกิจของพ่อค้าดังกล่าวได้ดำเนินธุรกิจเรื่อยมา ในสมัย กรุงรัตนโกสินทร์ก็มีหลักฐานว่า พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 3 ทรงสั่งซื้อ เครื่องพิมพ์ดีดจากประเทศอังกฤษและทรงเกรงว่าจะเกิดความเสียหายขึ้นระหว่างทาง จึงทรง ประกันภัยระหว่างการขนส่งไว้ด้วย และในสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 ก็ได้มีหลักฐานว่าห้างที่ประกอบการโดยคนต่างชาติได้เข้ามาเปิดกิจการประกันภัยในฐานะเป็น

¹² แหล่งเดิม. (น. 13-14).

¹³ แหล่งเดิม. (น. 14-15).

ตัวแทนของบริษัทในต่างประเทศ หลังจากที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 ได้เสด็จกลับจากประพาสสาธารณรัฐอินเดียไม่นานนักทางประเทศอังกฤษก็ได้จัดทูตสันถวะไมตรีทางการพาณิชย์มาประเทศสยาม เพื่อขอพระบรมราชานุญาตขยายกิจการค้าขายระหว่างประเทศบางประเทศ และเพื่อเจริญพระราชไมตรีในทางการพาณิชย์ระหว่างสองประเทศให้แน่นแฟ้นยิ่งขึ้น ในขณะนั้นเป็นระยะเวลาเดียวกับที่บริษัทอีสต์เอเชียติก จำกัด ได้เป็นตัวแทนประกันชีวิตของ Equitable Insurance Co., Ltd. แห่งกรุงลอนดอน ได้เป็นผู้เสนอขายกรมธรรม์ประกันชีวิตแบบตลอดชีพที่มีชื่อเรียกว่า “ทอนไต้โปลิซี” และต่อมาผู้จัดการของบริษัทอีสต์เอเชียติก จึงได้นำความไปปรึกษากับกงสุลอังกฤษและได้ขอร้องให้คณะทูตนำเรื่องการขอพระบรมราชานุญาตประกอบธุรกิจประกันชีวิตผนวกเข้าไปกับเรื่องอื่น ๆ ด้วยคณะทูตานุทูตได้เข้าเฝ้าพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 และได้กราบบังคมทูลถึงเรื่องแลกเปลี่ยนทางการพาณิชย์ที่ได้รับมอบหมายจากรัฐบาลอังกฤษ รวมถึงเสนอขอพระบรมราชานุญาตประกอบธุรกิจประกันชีวิต โดยได้กราบทูลชี้แจงรายละเอียดในการดำเนินธุรกิจและอธิบายถึงหลักการประกันชีวิตของ Equitable Insurance Co., Ltd ประกอบต่อหน้าสมเด็จพระเจ้ายาบรมมหาศรีสุริยวงศ์ ซึ่งร่วมปรึกษาข้อราชการอยู่กับคณะทูตานุทูต ในขณะนั้นด้วย พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 ทรงพระราชทาน พระบรมราชานุญาตประวัติศาสตร์การประกันชีวิตในประเทศไทย จึงเริ่มศักราชขึ้น โดยมี “สมเด็จพระยาบรมมหาศรีสุริยวงศ์” เอกอัครเสนาบดีเป็นผู้เอาประกันชีวิตเป็นบุคคลแรกในประเทศไทย หลังสงครามโลกครั้งที่หนึ่งธุรกิจการประกันชีวิตในยุโรปและอเมริกาได้ขยายตัวกว้างขวางมากยิ่งขึ้น โดยได้มีนักธุรกิจประกันชีวิตต่างประเทศเข้ามาดูแลตลาด เพื่อเตรียมการขยายกิจการประกันชีวิตในประเทศไทย ตั้งแต่ปลายรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 ซึ่งพระองค์ได้ทรงมีพระราชดำริเห็นว่าธุรกิจประกันภัยเริ่มเป็นที่นิยมกันแพร่หลายมากขึ้นจึงจำเป็นต้องให้เป็นธุรกิจหนึ่งที่ต้องมีการขออนุญาตในการประกอบกิจการดังนั้นใน “พระราชบัญญัติลักษณะ เข้าหุ้นส่วนและบริษัท ร.ศ. 130” (ประกาศเมื่อ 1 มกราคม พ.ศ. 2454) ซึ่งข้อความในมาตรา 115 บัญญัติห้ามมิให้จัดตั้งบริษัทใด ๆ อันมีวัตถุประสงค์เพื่อการเดินรถไฟ รถราง รับประกันภัยต่าง ๆ กระทำการคลังการเงิน โดยมีได้รับพระบรมราชานุญาตในสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้มีการประกาศใช้ “พระราชกฤษฎีกาให้ใช้บทบัญญัติประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3” (1 มกราคม 2468) และ “พระราชบัญญัติควบคุมกิจการค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณชน พ.ศ. 2471) (31 ตุลาคม 2471) ซึ่งมีบทบัญญัติห้ามมิให้บุคคลใดประกอบกิจการประกันภัยหรือกิจการอื่นที่มีสภาพคล้ายคลึงกัน เว้นแต่ได้ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายเฉพาะและในขณะที่ยังไม่มีกฎหมายเฉพาะการนั้นใช้บังคับจะต้องได้รับอนุญาตจากเสนาบดีเจ้าหน้าที่เสียก่อนจึงประกอบกิจการได้ และภายหลังจากที่พระราชบัญญัติดังกล่าว

มีผลบังคับใช้ กระทรวงพาณิชย์และคมนาคมในสมัยนั้นได้อาศัยอำนาจตามมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าวออกประกาศเงื่อนไขควบคุมธุรกิจประกันชีวิต พ.ศ. 2472 และเงื่อนไขควบคุมธุรกิจประกันอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2472 (31 กรกฎาคม 2472) ซึ่งนับได้ว่าเป็นการเริ่มต้นของการกำกับดูแลธุรกิจประกันภัยโดยมี “กองประกันภัย” เกิดขึ้นเมื่อวันที่ 16 สิงหาคม พ.ศ. 2472¹⁴

กองประกันภัย เมื่อเริ่มครั้งแรกอยู่ภายใต้สังกัดสำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม ทำหน้าที่จดทะเบียนและควบคุมการดำเนินงานของบริษัทที่ประกอบธุรกิจประกันภัยโดยตรง ปี พ.ศ. 2476 ได้เปลี่ยนชื่อเป็น “แผนกควบคุมบริษัทประกันภัย” สังกัดกรมทะเบียนการค้า กระทรวงเศรษฐกิจและในเวลาต่อมา ก็เปลี่ยนกลับมาเป็น “กองประกันภัย” (ปี พ.ศ. 2495) แต่การกำกับดูแลธุรกิจประกันภัยในสมัยนั้นก็ไม่จริงจังเข้มงวดมากนัก ต่อมาในปี พ.ศ. 2510 จึงได้มีการพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2510 และพระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2510¹⁵ และสามารถกล่าวได้ว่าเป็นกฎหมายควบคุมธุรกิจประกันภัยฉบับแรกที่น่าเอาหลักเกณฑ์และแนวทางสากลประเทศมาใช้ ถึงจะเป็นการลงลึกในรายละเอียดการปฏิบัติการก็ตาม หากแต่ยังคงสามารถดำเนินการตามกฎหมายได้ ด้วยสภาพของธุรกิจประกันชีวิตในยุคนั้นไม่มีความซับซ้อนเท่าใดนัก อีกทั้งจำนวนผู้ประกอบการมีจำนวนน้อย แต่พระราชบัญญัติทั้งสองฉบับดังกล่าวยังคงบังคับใช้สืบต่อมาและในปี พ.ศ. 2515 “กองประกันภัย” ได้เปลี่ยนชื่อเป็น “สำนักงานประกันภัย” และเปลี่ยนเป็น “กรมการประกันภัย” ในที่สุดเมื่อปี พ.ศ. 2533 (23 มิถุนายน 2533) ปัจจุบันกรมการประกันภัยเป็นหน่วยงานราชการสังกัดกระทรวงพาณิชย์ตั้งอยู่ที่เลขที่ 44/100 ถนนนนทบุรี ตำบลบางกระสอบ อำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี รหัสไปรษณีย์ 11000

¹⁴ แหล่งเดิม. (น. 15-17).

¹⁵ ประกาศราชกิจจานุเบกษาเล่มที่ 47 ตอนที่ 32 (ฉบับพิเศษ) ลงวันที่ 14 เมษายน 2510 โดยหมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติให้เหตุผลไว้ว่า “ขณะนี้ยังไม่มีกฎหมายควบคุมธุรกิจโดยเฉพาะ การควบคุมกิจการดังกล่าวได้อาศัยเงื่อนไขควบคุมกิจการประกันภัยซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมกิจการค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณชน พุทธศักราช 2471 ซึ่งยังไม่รัดกุมพอเป็นเหตุให้บริษัทประกันชีวิตมีฐานะการเงินไม่มั่นคง ทำให้ผู้เอาประกันชีวิตเสียเปรียบและไม่ได้รับความคุ้มครองเท่าที่ควรจึงจำเป็นต้องบัญญัติกฎหมายควบคุมธุรกิจประกันชีวิตขึ้นโดยเฉพาะ เพื่อควบคุมบริษัทประกันชีวิตให้ดำเนินการโดยถึงถึงผลประโยชน์ของผู้เอาประกันชีวิตมิได้ดำเนินการไปในทางที่เสี่ยงและเพื่อส่งเสริมกิจการประกันชีวิตให้เจริญก้าวหน้ายิ่งขึ้นให้ทันกับความต้องการของประชาชน เพราะการประกันชีวิตนอกจากจะช่วยบรรเทาความเดือดร้อนทางการเงินของผู้เอาประกันชีวิตแล้วยังเป็นสถาบันการเงินที่สำคัญในการช่วยพัฒนาการเศรษฐกิจของประเทศอีกด้วย.”

วิวัฒนาการของการประกันภัยในประเทศไทยก็มีมายาวนานไม่น้อยหน้าประเทศอื่น เช่นกัน กฎหมาย กฎระเบียบที่มีมาในอดีตล้วนมีประวัติความเป็นมาทั้งสิ้น ซึ่งขอรวบรวมไว้ดังนี้

1. พระราชบัญญัติลักษณะเข้าหุ้นส่วนและบริษัท ร.ศ. 130
2. พระราชกฤษฎีกาให้ใช้บทบัญญัติประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 พ.ศ. 2467
3. พระราชบัญญัติควบคุมกิจการค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณสุข พ.ศ. 2471
4. ประกาศกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม เรื่อง เงื่อนไขการรับใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันชีวิตและประกันวินาศภัย ลงวันที่ 31 กรกฎาคม 2472
5. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในส่วนว่าด้วยลักษณะประกันภัย บรรพ 3
6. พระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2510
7. พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2510
8. พระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2535
9. พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535
10. พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

2.3 หลักการและแนวคิดทฤษฎีของการประกันภัยภาคบังคับ

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้มีหมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติระบุไว้ กล่าวคือ

“เนื่องจากปรากฏว่าอุบัติเหตุอันเกิดจากรถได้ทวีจำนวนขึ้นในแต่ละปี เป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก โดยผู้ประสบภัยดังกล่าว ไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหาย หรือได้รับชดเชยค่าเสียหายไม่คุ้มกับความเสียหายที่ได้รับจริง และหากผู้ประสบภัยจะใช้สิทธิทางแพ่งเรียกร้องค่าเสียหายก็จะต้องใช้เวลาดำเนินคดียาวนาน ดังนั้น เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับชดเชยค่าเสียหายและได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น ที่แน่นอนและทันทั่วถึงที่สมควรกำหนดให้มีกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้”

เจตนารมณ์ของการตรากฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามที่ได้มีปรากฏไว้เป็นเหตุผลท้ายพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าว มีสาระสำคัญที่สรุปได้ 2 ประการ คือ

ประการแรก เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยค่าเสียหาย

ประการที่สอง เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันทั่วถึง

จากเหตุผลตามหมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติดังกล่าวนี้ และแนวนโยบายของรัฐบาลในเรื่องนี้อาจสรุปผลและนโยบายในการตราพระราชบัญญัติของรัฐบาลได้ดังนี้¹⁶

1. เพื่อคุ้มครองและให้ความช่วยเหลือแก่ประชาชนผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งได้รับอันตรายความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย ให้อันตรายชดใช้ค่าเสียหายและค่าเสียหายเบื้องต้นอย่างทันทีและแน่นอน จึงต้องตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้นมาใช้บังคับ

2. เพื่อให้พระราชบัญญัตินี้เป็นหลักประกันว่าผู้ประสบภัยจากรถจะได้รับการชดใช้ค่าเสียหายและค่าเสียหายเบื้องต้นอย่างแน่นอนและทันที และเป็นหลักประกันได้ว่าสถานพยาบาลทุกแห่งจะได้รับเงินค่ารักษาพยาบาลอย่างแน่นอนและรวดเร็วในการรักษาพยาบาลแก่ผู้ประสบภัยจากรถดังกล่าว

3. เพื่อเป็นการส่งเสริมสนับสนุนธุรกิจประกันภัยให้มีส่วนร่วมในการแบ่งเบาค่าเสียหายของผู้ประสบภัยอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุจากรถ ซึ่งนอกจากจะเป็นการช่วยบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยและครอบครัวแล้ว ยังเป็นการช่วยแบ่งเบาภาระของรัฐบาลในด้านสวัสดิสงเคราะห์อีกด้วย

กฎหมายฉบับนี้ได้้นำแนวคิด-ปรัชญาของต่างประเทศที่เป็นหลักสากลมาผสมผสานในการบัญญัติกฎหมายในลักษณะกว้าง ๆ ดังต่อไปนี้ คือ

1. หลักการบังคับให้เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือผู้มีรถไว้เพื่อใช้จะต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถ เพื่ออุดช่องว่างของกฎหมายประกันภัยเดิม

2. หลักการไม่แสวงหากำไรจากการรับประกันภัยภาคบังคับ กล่าวคือ อัตราเบี้ยประกันภัยที่บริษัทผู้รับประกันภัยเรียกเก็บจะไม่สร้างกำไรอย่างมากมายให้กับบริษัท แต่ก็จะไม่ก่อให้เกิดการขาดทุนแก่บริษัท ที่เรียกกันโดยทั่วไปว่า No Loss No Profit

3. หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด (No fault) กล่าวคือหลัก No fault นั้นจะมีสองลักษณะคือ Pure No fault และ Modified No fault โดย Pure No fault จะมีลักษณะที่บังคับให้เจ้าของรถทุกคันต้องเอาประกันภัยและยกเลิกหลักกฎหมายละเมิดโดยสิ้นเชิง ส่วน Modified No fault นั้นใช้หลักการของหลักกฎหมายละเมิดต่อไปได้ภายหลังการจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยไปก่อนแล้ว กล่าวโดยรวมของหลัก No fault ก็คือจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยไปโดยไม่คำนึงว่าเป็นความผิดของผู้ใด เพียงแต่ว่า Pure No fault นั้น

¹⁶ จาก สารานุกรมเกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และกฎกระทรวง, โดย กองวิชาการและสถิติ กรมการประกันภัย, 2535, วารสารประกันภัย, 17(68), เล่ม 4, น. 23

จะนำหลักกฎหมายละเมิดไปฟ้องร้องกันอีกไม่ได้ ส่วน modified No fault นั้นยอมให้นำหลักกฎหมายละเมิดไปฟ้องร้องกันต่อได้อีก

4. ให้มีมาตรการเสริมการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัยจากรถ หลักการนี้เกิดขึ้นเนื่องจากในบางกรณีมีช่องว่างของกฎหมายในการเยียวยาผู้ประสบภัย เช่น กรณีขับรถชนแล้วหนี ผู้เสียหายจากรถที่ชนไม่ได้ หรือกรณีรถคันที่ก่อภัยไม่ได้เอาประกันภัยไว้ เป็นต้น มาตรการเสริมที่ประเทศต่าง ๆ ได้สร้างขึ้น เช่น การจัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถหรือการเพิ่มเติมข้อความในกรมธรรม์ประกันภัยให้คุ้มครองผู้เสียหายจากรถในกรณีดังกล่าวด้วย เป็นต้น

หลักการเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับ¹⁷

ในส่วนนี้จะกล่าวถึงหลักการทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับ ซึ่งจะกล่าวเฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายประกันภัยในหลักการหรือทฤษฎีอื่น ๆ ส่วนอื่นนั้น จะไม่กล่าวถึงสำหรับเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายประกันภัยภาคบังคับ ได้แก่

2.3.1 การใช้อำนาจรัฐในการบังคับให้ต้องทำประกันภัย

การประกันภัยภาคบังคับ เป็นการที่รัฐใช้กฎหมายประกันภัยเป็นเครื่องมือในการแก้ไขปัญหาบางประการในสังคม โดยการออกกฎหมายบังคับประชาชนให้ต้องทำประกันภัยนั้น ๆ ถ้าหากประชาชนในรัฐคนใดมีคุณสมบัติหรือเงื่อนไขต่าง ๆ ตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้โดยนโยบายแห่งรัฐและวัตถุประสงค์ในการออกกฎหมายต้องการให้เกิดผลสุดท้ายที่เกิดขึ้นคือประโยชน์ที่จะได้รับแก่ประชาชนในรัฐที่เป็นกลุ่มเป้าหมาย มีลักษณะของการบังคับให้ทำประกันภัย เพื่อให้เกิดสวัสดิสังเคราะห์แก่ประชาชนอื่นเป็นการบรรเทาหรือช่วยเหลือประชาชนที่ได้รับความเสียหาย

ในการใช้อำนาจแห่งรัฐบังคับให้ทำประกันภัยนี้ หากประชาชนที่ถูกบังคับไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจะกำหนดความผิดและกำหนดโทษไว้ด้วย

ในประเทศไทยการออกกฎหมายบังคับให้ทำประกันภัยเริ่มมีในปี พ.ศ. 2535 โดยการออกพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งกฎหมายประกันภัยภาคบังคับนี้ก็ใช้ได้มาจนถึงปัจจุบัน

¹⁷ จาก การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (รายงานผลการวิจัย), โดยธานี วรภัทร์, 2545, กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.

2.3.2 หลักการสวัสดิสงเคราะห์

การประกันภัยรณภาคบังคับมีปรัชญาและแนวคิดที่แตกต่างไปจากการรับประกันภัยโดยทั่วไป รวมทั้งการประกันภัยรณภาคสมัครใจ กล่าวคือ

การประกันภัยรณภาคบังคับเป็นการประกันภัยที่มุ่งคุ้มครองประโยชน์สาธารณะชนโดยภาครัฐเข้ามาบริหารจัดการเองทั้งหมดหรือร่วมกับเอกชน โดยประสงค์ให้เป็นสวัสดิสงเคราะห์แก่ประชาชนในรัฐที่ประสบภัยจากรณีให้ผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายได้รับการช่วยเหลือเยียวยา และสามารถกลับคืนสู่สภาพปกติได้อย่างรวดเร็วในลักษณะของการบรรเทาความเสียหายโดยปราศจากการมุ่งหมายทางการค้าหรือหากำไรใด ๆ

2.3.3 หลักการไม่มุ่งการค้าหรือแสวงหากำไร

หลักการนี้นำมาใช้กับการประกันภัยภาคบังคับโดยเฉพาะ และเป็นหลักสากลที่มีการนำมาใช้ในการประกันภัยภาคบังคับในการที่ไม่มุ่งการค้าหรือแสวงหากำไรจากการรับประกันภัยภาคบังคับ กล่าวคือ อัตราเบี้ยประกันภัยที่รัฐกำหนดให้บริษัทเรียกเก็บจากประชาชน ผู้เอาประกันภัยจะต้องไม่ก่อให้เกิดกำไรให้กับบริษัทประกันภัยและผู้เกี่ยวข้องและไม่ให้บริษัทประกันภัยต้องขาดทุนเรียกโดยทั่วไปว่า “No Loss-No Profit”

การที่ภาครัฐออกกฎหมายบังคับให้ประชาชนต้องปฏิบัติตามเป็นการสร้างภาระหน้าที่เพิ่มขึ้นแก่ประชาชน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยเหลือประชาชนที่อยู่ในเงื่อนไขการจ่ายค่าสินไหมทดแทนในลักษณะเป็นสวัสดิการสังคม ดังนั้นเงินของประชาชนที่ถูกบังคับให้ต้องชำระเบี้ยประกันภัยจะต้องถูกเรียกเก็บไปเพื่อประโยชน์ของประชาชนทั่วไปที่มีสิทธิได้รับความช่วยเหลือตามกฎหมาย เป็นการเฉลี่ยความเสี่ยงภัยตามหลักการและทฤษฎีประกันภัย ดังนั้นการรับประกันภัยภาคบังคับโดยหลักการที่ถูกต้องแล้วจะไม่มีกรให้ค่านายหน้าแก่ตัวแทนขายประกันภัยภาคบังคับ โดยหลักการที่ถูกต้องแล้วจะไม่มีกรให้ค่านายหน้าแก่ตัวแทนขายประกันและจะไม่ถือเอาเบี้ยประกันภัยที่บริษัทรับไว้ในรอบระยะเวลาทำประกันภัยที่เหลือเมื่อครบอายุกรมธรรม์ประกันภัยมาถือเป็นกำไร ในการนำไปปันผลให้กับผู้ถือหุ้นของบริษัทเหมือนกับการรับประกันภัยภาคสมัครใจ อีกประการหนึ่งภาครัฐไม่ควรจัดเก็บภาษีและอากรใด ๆ จากการประกันภัยประเภทนี้ จึงจะเป็นการไม่มุ่งการค้าหรือแสวงหากำไรอย่างแท้จริง

2.3.4 การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด

วิธีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดโดยทั่วไปไม่ว่าจะในประเทศไทยหรือในต่างประเทศมักจะนำวิธีการนี้มาใช้ในการประกันภัยรณภาคบังคับ สาเหตุเนื่องจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับรถเกิดขึ้นมักจะอยู่ในสถานการณ์ที่ยู่ยากซับซ้อน การกระทำละเมิดกับความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นสิ่งที่ยากจะพิสูจน์ได้แม้แต่ในคดีง่าย ๆ ที่เกิดจากรถยนต์ชนกันก็ยิ่งยากที่

จะพิสูจน์โดยอาศัยกฎหมายช่วยคลี่คลายเรื่องราวว่าใครเป็นฝ่ายผิด ด้วยเหตุนี้จึงมีการประกันภัยแบบใหม่ที่เรียกว่า “การประกันภัยความเสียหายระบบไม่มีความผิด” (No-Fault Insurance) อันเป็นการประกันชนิดที่บริษัทผู้รับประกันชดใช้ค่าสินไหมทดแทนซึ่งอาจได้แก่ค่ารักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ คำนวณเป็นราคางานได้ให้แก่ผู้เสียหายที่ประสบภัยจากรถ ไม่ว่าผู้เอาประกันภัยจะเป็นผู้ผิดหรือไม่ก็ตาม ในระบบกฎหมายละเมิด มักพบเสมอว่าการค้นหาความผิดเป็นงานที่ต้องเสียค่าใช้จ่ายสูงและยากลำบากไม่ว่าจะเป็นคดีละเมิดชนิดง่ายหรือซับซ้อนก็ตาม กฎหมายละเมิดเริ่มต้นจากหลักที่ว่าผู้กระทำละเมิดเป็นผู้กระทำผิดซึ่งผู้กระทำละเมิดต่อผู้บริโภคและผู้เสียหาย ไม่เพียงแต่ได้รับการชดใช้ค่าเสียหายชนิดที่เป็นตัวเงิน อันได้แก่ ค่ารักษาพยาบาล ค่าสูญเสียรายได้จากการทำงานเท่านั้น แต่ยังครอบคลุมถึงค่าเสียหายชนิดที่ไม่อาจคำนวณเป็นตัวเงินได้ อันได้แก่มูลค่าของความเจ็บปวด ที่ยากคือต้องพิสูจน์ถึงรายได้ที่แน่นอนซึ่งต้องสูญเสียไปรวมถึงค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลทั้งในปัจจุบันและที่จะต้องเสียต่อไปในอนาคต¹⁸ ซึ่งเป็นการยุ่งยากและเต็มไปด้วยอุปสรรค มีผู้เสียหายเป็นจำนวนมากที่ไม่ได้รับการเยียวยาเพราะไม่สามารถพิสูจน์ถึงความผิดของจำเลยได้ และมีข้อเท็จจริงที่ยืนยันได้ว่ามีผู้เสียหายจำนวนมากมิใช่น้อยที่ได้รับการชดใช้ค่าเสียหายในจำนวนที่ไม่คุ้มกับเวลาซึ่งเสียไปในระหว่างการดำเนินคดีที่ล่าช้า

ความผิดฐานละเมิดอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุรถยนต์ตามระบบกฎหมายละเมิดแท้ ๆ นั้น จะต้องมีการถกเถียงกันถึงชนิดของอุบัติเหตุ ถ้าคนขับรถได้รับบาดเจ็บอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุเขา จะไม่ได้รับการชดใช้ค่าเสียหายจากบริษัทผู้รับประกันภัยของตน โดยอัตโนมัติ แต่จะต้องแสดงต่อศาลว่าคนขับรถอีกคันหนึ่งนั้นเป็นผู้รับผิดชอบต่ออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นถ้าผู้เสียหายเป็นฝ่ายชนะคดี ผู้ละเมิดหรืออีกฝ่ายหนึ่งบริษัทผู้รับประกันภัยของผู้ละเมิดจะเป็นผู้ชดใช้ความเสียหายไม่เพียงแต่ค่ารักษาพยาบาลและค่าสูญเสียรายได้จากการทำงานเท่านั้น แต่จะได้รับค่าชดเชยสำหรับ “ความเจ็บปวดและทุกข์ทรมาน” อันเป็นผลจากความเสียหาย แต่ถ้าเป็นฝ่ายแพ้ก็น่าจะไม่ได้รับอะไรเลย

สาเหตุต่าง ๆ ตามที่กล่าวมาแล้วเป็นที่มาของการชดใช้ค่าสินไหมโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด ผู้ต้องเสียหายอันเกิดจากอุบัติเหตุรถยนต์ไม่ต้องพิสูจน์ว่าบุคคลอื่นเป็นผู้ผิดเสียก่อน จึงจะได้รับการชดใช้ อย่างไรก็ตาม การชดใช้ค่าเสียหายจะจำกัดเฉพาะค่าเสียหายที่อาจคำนวณเป็นตัวเงินได้เท่านั้น ดังนั้นจึงไม่มีการโต้เถียงกันระหว่างคู่ความทั้งสองฝ่ายว่าใครเป็นผู้ผิดและความเจ็บปวดมีราคาเท่าใด วิธีการนี้จะเป็นหลักประกันสำหรับผู้ขับขี่รถยนต์ในความเสียหายแท้จริงที่เกิดขึ้นแก่เขา ซึ่งการบาดเจ็บอาจเกิดจากการกระทำของผู้ขับขี่รถคันอื่น หรืออาจมาจากการขาดความระมัดระวังของผู้เสียหายเอง อันเป็นกรณีที่เรียกร้อยค่าเสียหายตามกฎหมายละเมิด

¹⁸ จาก การประกันความเสียหายระบบไม่มีความผิด, โดย วิชา มหาคุณ, 2530, *บทบัญญัติ*, 43(1-4).

มีให้ยกตัวอย่าง นาย ก. ขับรถยนต์ชนต้นไม้ นาย ก. ไม่อาจเรียกร้องค่าเสียหายได้ ในคดีอุบัติเหตุรถยนต์มีอยู่มากที่ผู้ขับขี่ทั้งสองฝ่ายเป็นผู้ผิด เช่น คดีที่ขับรถตามหลังพยายามเร่งความเร็วเพื่อแซงคันหน้า เพราะรีบร้อนจะต้องไปงานสำคัญ ขณะเดียวกันคันหน้าก็เผลอเผลอมองสาวสวยซึ่งกำลังข้ามถนน กรณีนี้จะเป็นปัญหามาก ว่าใครเป็นฝ่ายที่ผิดมากกว่ากัน แต่ถ้าเป็นรูปแบบไม่มีความผิดหรือไม่ต้องพิสูจน์ความผิดก็หมดปัญหาเช่นนี้

กล่าวโดยสรุปการนำหลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดจะมีผลทำให้ผู้ประสบภัยจากรถหรือผู้รับความเสียหายได้รับชดเชยค่าเสียหายรวดเร็วและเท่าทันกับความเสียหายที่ผู้ประสบภัยได้รับ ไม่ต้องเสียเวลานำคดีขึ้นสู่ศาลเพื่อพิสูจน์ความรับผิดชอบตามกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด

ตัวอย่างของสหรัฐอเมริกา ในการนำวิธีการชดเชยค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดมาใช้ในการประกันภัยรถ กล่าวคือ หลักการประกันการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในประเทศสหรัฐอเมริกานำหลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามหลัก No-Fault มาใช้ ทำให้ผู้ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุรถยนต์ไม่ต้องเสียเวลาพิสูจน์ความผิดก่อนจึงจะได้รับการชดเชยค่าเสียหาย¹⁹ ซึ่งแบ่งเป็น 2 ส่วน ได้แก่

1. ค่าเสียหายอันคำนวณเป็นเงินได้ ได้แก่ ค่ารักษาพยาบาลและค่าสูญเสียรายได้จากการทำงาน รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่น ๆ

2. ค่าเสียหายอันไม่อาจคำนวณเป็นตัวเงินได้ ได้แก่ ค่าความเจ็บปวดและทุกข์ทรมาน การคุ้มครองในกฎหมายของรัฐต่าง ๆ ส่วนใหญ่จะคุ้มครองความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกาย แต่ในมลรัฐ New York และ North Carolina คุ้มครองความเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สินด้วย²⁰

เมื่อรถยนต์เกิดอุบัติเหตุตามหลักกฎหมายละเมิด คู่กรณีมีหน้าที่ต้องพิสูจน์ความผิดว่าเป็นความรับผิดชอบใครกรณีไม่ทราบว่าใครเป็นผู้ก่อเหตุแห่งความเสียหายหรืออุบัติเหตุ จากนั้นผู้ได้รับความเสียหายต้องเป็นฝ่ายพิสูจน์ถึงจำนวนมูลค่าความเสียหายว่ามีอย่างไรบ้าง เป็นจำนวนเงินเท่าไรตามหลัก Fault แต่เมื่อยกเลิกหลักการพิสูจน์ความผิดตามหลักละเมิดดังกล่าว โดยใช้หลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดหลัก No-Fault ในความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุรถยนต์²¹ กล่าวคือ การใช้กฎหมายประกันภัยรถยนต์ตามหลัก No-Fault นี้สิทธิในการ

¹⁹ From *Insurance Law in a nutshell* (pp. 29, 31), from John F. Dobbyn., 1981, Minesota U.S.A.: West Publishing 1981.

²⁰ From *Basic Protection for the Traffic Victim: A Blueprint for Reforming Automobile Insurance*, by Robert E. Keeton and Jeffrey O'connell, 1975, Boston: Little Brown and Company.

²¹ From *No Fault Insurance* (p. 3), by Willis P. Robes., 1971, Santa Monica. California: Insurer Press.

ฟ้องคดีของผู้ได้รับความเสียหายจะถูกยกเลิกไป หลัก No-Fault จะเป็นประโยชน์โดยตรงต่อผู้ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุรถยนต์ซึ่งดีกว่า หลัก Fault ตามกฎหมายลักษณะละเมิดเพราะการชดเชยค่าสินไหมทดแทนจะชดเชยค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิจารณาว่าอุบัติเหตุรถยนต์นั้นเป็นความผิดของฝ่ายใด ไม่ว่าผู้ขับรถจะเป็นฝ่ายผิดหรือไม่ หรือผู้เสียหายมีส่วนผิดอยู่ด้วย หรือว่าเป็นความผิดของบุคคลภายนอก หรืออาจเกิดจากเหตุสุดวิสัยก็ตาม ผู้ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุรถยนต์ก็ยังมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทน นอกจากนั้นผลจากการใช้ No-Fault ทำให้การชดเชยค่าสินไหมทดแทนความเสียหายจากอุบัติเหตุรถยนต์ทำได้อย่างรวดเร็ว มีการพิจารณาข้อเรียกร้องต่าง ๆ ของผู้เสียหายได้เร็วขึ้น ซึ่งสามารถเยียวยาความเสียหายต่าง ๆ ของผู้เสียหายให้ได้รับการช่วยเหลือได้ทันที

ในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามหลัก No-Fault ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุรถยนต์จะได้รับชดเชยค่าเสียหายของตนโดยอัตโนมัติ โดยไม่ต้องพิสูจน์ว่าบุคคลใดเป็นผู้ทำละเมิด อย่างไรก็ตามการชดเชยค่าเสียหายจะชดเชยเฉพาะที่อาจคำนวณเป็นมูลค่าเงินได้เท่านั้น ได้แก่ ค่ารักษาพยาบาล ค่าขาดรายได้ และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ แต่จะไม่รวมถึงค่าเสียหายอันเกิดจากความเจ็บปวดทุกข์ทรมานอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุรถยนต์²²

2.3.5 ความแตกต่างของเบี้ยประกันภัยภาคสมัครใจและภาคบังคับ

เมื่อพิจารณาระบบการประกันภัยรถยนต์อาจแบ่งได้เป็น 2 ระบบ คือ²³

1. การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ (Voluntary)
2. การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (Compulsory)

การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ (Voluntary)

การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ เป็นการประกันภัยประเภทที่กฎหมายไม่ได้บังคับ ขึ้นอยู่กับความพอใจของผู้เอาประกันภัยที่เห็นถึงความเสี่ยงภัยแห่งตนและมีความคิดที่จะกระจายความเสี่ยงภัยออกไปยังบุคคลอื่น ซึ่งก็คือการประกันภัยไว้กับบริษัทผู้รับประกันภัย ซึ่งในปัจจุบันมีบริษัทที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยอยู่หลากหลายบริษัท และในจำนวนดังกล่าว บางบริษัทยังได้รับใบอนุญาตประกอบวินาศภัยประเภทการประกันภัยรถยนต์อีกด้วย ผู้เอาประกันภัยจึงสามารถที่จะเลือกซื้อความคุ้มครองจากบริษัทประกันภัยใดก็ได้ตามประเภทที่ผู้เอาประกันภัยประสงค์และด้วยการประกันภัยรถยนต์เป็นสัญญาประกันภัยที่มีความแพร่หลายและบริษัทประกันภัยจะต้องมีหน้าที่ส่งมอบหลักฐานแห่งสัญญาประกันภัย

²² From *Tort* (p. 26), by Winfield and Jolowicz, 1984, London: Sweet & Maxwell.

²³ *ประกันภัยไครว่ายู่ง* (น. 223). เล่มเดิม.

ที่เรียกว่า “กรรมกรรมประกันภัย” ให้แก่ผู้เอาประกันภัยถือไว้เป็นหลักฐาน อีกทั้งแบบและข้อความแห่งกรรมกรรมประกันภัยดังกล่าวจะต้องได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียนตามนัยมาตรา 29 และมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 กรรมกรรมประกันภัยรถยนต์จึงเป็นหลักฐานแห่งสัญญาประกันภัยซึ่งมีความคุ้มครอง เงื่อนไข และข้อยกเว้น ตามแบบแห่งสัญญาที่ให้ ความเห็นชอบโดยนายทะเบียน²⁴ ซึ่งขอแยกเป็นประเด็นเพื่อความเข้าใจดังนี้

1. การแบ่งประเภทรถยนต์ตามพิกัดอัตราเบี้ยประกันภัย

การแบ่งประเภทรถยนต์ตามพิกัดอัตราเบี้ยประกันภัยที่มีวัตถุประสงค์เป็นการเฉพาะคือ เพื่อนำไปเป็นตัวกำหนดความเสี่ยงภัยและคิดคำนวณค่าเบี้ยประกันภัย ซึ่งตามพิกัดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ได้แบ่งรถยนต์ออกเป็น 8 ประเภทคือ

- 1.1 ประเภทนั่ง
- 1.2 ประเภทโดยสาร
- 1.3 ประเภทยนต์บรรทุก
- 1.4 ประเภทยนต์ลากจูง
- 1.5 ประเภทพ่วง
- 1.6 ประเภทจักรยานยนต์
- 1.7 ประเภทยนต์นั่งรับจ้างสาธารณะ
- 1.8 ประเภทยนต์เบ็ดเตล็ด
2. ลักษณะการใช้รถยนต์

นอกจากจะแบ่งประเภทของรถยนต์แล้วการคิดอัตราเบี้ยประกันภัยก็อาจยังไม่เพียงพอที่จะทำให้ใกล้เคียงความเสี่ยงภัยที่แท้จริงตามพิกัดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ตามพิกัดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ที่ใช้ในปัจจุบันได้กำหนดลักษณะการใช้รถยนต์ไว้เป็น 10 ลักษณะ คือ

- 2.1 การใช้ส่วนบุคคล
- 2.2 การใช้รับจ้างสาธารณะ
- 2.3 การใช้เพื่อการพาณิชย์
- 2.4 การใช้เพื่อการพาณิชย์พิเศษ
- 2.5 รถยนต์ป้ายแดง
- 2.6 รถพยาบาล

²⁴ ตามคำสั่งนายทะเบียน ที่ 30/2542 ลงวันที่ 14 กันยายน 2542 ตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 6/2542 ลงวันที่ 28 มีนาคม 2542 และตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 56/2543 ลงวันที่ 11 กันยายน 2543.

2.7 รถดับเพลิง

2.8 รถใช้ในการเกษตร

2.9 รถใช้ในการก่อสร้าง

2.10 รถอื่น ๆ

3. การแบ่งประเภทการประกันภัยรถยนต์

เมื่อเราได้ทราบถึงการแบ่งประเภทรถยนต์และลักษณะการใช้รถยนต์เพื่อนำไปคิดคำนวณอัตราเบี้ยประกันภัยแล้วก็จะนำไปพิจารณาถึงประเภทของการประกันภัยตามพิสัยอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ที่นายทะเบียน²⁵ ได้อาศัยอำนาจตามมาตรา 29 และมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ให้ความเห็นชอบกรมธรรม์ประกันภัยและอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 30/2542 ลงวันที่ 14 กันยายน 2542 ที่ 6/2542 ลงวันที่ 28 มีนาคม 2542 และที่ 56/2543 ลงวันที่ 11 กันยายน 2543 แบ่งการประกันภัยรถยนต์ออกเป็น 3 ประเภทดังนี้

3.1 การประกันภัยประเภท 1 (Comprehensive)

การประกันภัยประเภท 1 (Comprehensive) เป็นการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองครบทุกความเสียหาย ได้แก่ คุ้มครองความสูญเสียชีวิตหรือความเสียหายอย่างไร ๆ อันเกิดแก่รถยนต์คันเอาประกันภัยและคุ้มครองความรับผิดชอบต่อความเสียหายใด ๆ อันเกิดแก่ทรัพย์สินหรือชีวิตร่างกายของบุคคลภายนอกซึ่งเป็นการเสียหายที่ผู้เอาประกันภัยหรือบุคคลผู้ใช้รถยนต์โดยความยินยอมของผู้เอาประกันภัยในขณะเกิดเหตุจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายไม่ว่าจะเป็นความเสียหายต่อชีวิตร่างกาย หรืออนามัยของบุคคลภายนอก รวมถึงผู้โดยสารในรถยนต์คันประกันภัยขณะเกิดเหตุ

3.2 การประกันภัยประเภท 2 (Third Party Liability Fire and Theft)

การประกันภัยประเภท 2 (Third Party Liability Fire and Theft) เป็นการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครอง ความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยที่มีต่อบุคคล ภายนอกไม่ว่าจะเป็นความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินหรือความรับผิดชอบต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของบุคคลภายนอก รวมถึงผู้โดยสารในรถยนต์คันเอาประกันภัยขณะเกิดเหตุและให้ความคุ้มครองต่อรถยนต์คันเอาประกันภัยเฉพาะกรณีต่อความสูญหายและไฟไหม้ของตัวรถยนต์คันเอาประกันภัยเท่านั้น ไม่รวมถึงความเสียหายอันเกิดแก่รถยนต์คันที่เอาประกันภัยไว้

²⁵ มาตรา 4 แห่ง พ.ร.บ.ประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 “นายทะเบียน” หมายความว่าอธิบดีกรมการประกันภัยหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการประกันภัยมอบหมาย.

3.3 การประกันภัยประเภท 3 (Third Party Liability)

การประกันภัยประเภท 3 (Third Party Liability) เป็นการประกันภัย ที่ให้ความคุ้มครองต่อความรับผิดของผู้เอาประกันภัยที่มีต่อบุคคลภายนอกไม่ว่าจะเป็นความรับผิดต่อทรัพย์สินหรือความรับผิดต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย ของบุคคลภายนอกรวมถึงผู้โดยสาร ในรถยนต์คันเอาประกันภัยขณะเกิดเหตุ เท่านั้น

4. การแบ่งรูปแบบการประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์

ตามพิกัดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ที่นายทะเบียนได้มีคำสั่งไปนั้น การประกันภัยรถยนต์จะแบ่งรูปแบบการรับประกันภัยออกเป็น 2 รูปแบบ ทั้งนี้เพื่อเตรียมที่จะพัฒนาการประกันภัยรถยนต์ให้มีการนำเอาความเสี่ยงภัยของตัวบุคคลผู้ขับขี่รถยนต์เข้ามาเป็นตัวกำหนดความเสี่ยงภัยและการคิดเบี้ยประกันภัยในอนาคตเช่นที่ปฏิบัติในนานาอารยประเทศ กล่าวคือ

4.1 การประกันภัยรถยนต์แบบไม่ระบุชื่อผู้ขับขี่

การประกันภัยรถยนต์แบบไม่ระบุชื่อผู้ขับขี่ ใครก็ตามหากมีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์และปฏิบัติตัวเช่นผู้เอาประกันภัยแล้วก็สามารถขับขี่รถยนต์คันที่เอาประกันภัยได้ โดยบริษัทผู้รับประกันภัยยังคงมีภาระที่จะให้ความคุ้มครอง เช่นเดียวกับผู้เอาประกันภัยขับขี่เองเพราะถือว่าบุคคลดังกล่าวเป็นผู้ได้รับอนุญาตให้ใช้รถยนต์โดยความยินยอมของผู้เอาประกันภัย การคิดเบี้ยประกันภัยจากการประกันภัยรถยนต์แบบนี้จะถูกกำหนดในอัตราเบี้ยประกันภัยในอัตราปกติที่กำหนดในพิกัดอัตราเบี้ยประกันภัยซึ่งคงถือเอาลักษณะรถยนต์ที่เอาประกันภัยเป็นสำคัญถึงแม้จะมีการพิจารณากันว่าไม่เป็นธรรมเท่าที่ควรก็ตาม

4.2 การประกันภัยรถยนต์แบบระบุชื่อผู้ขับขี่

การประกันภัยรถยนต์แบบระบุชื่อผู้ขับขี่ เป็นการพยายามนำเอาหลักเกณฑ์การคิดคำนวณเบี้ยประกันภัยโดยนำเอาความเสี่ยงภัยของผู้ขับขี่เข้ามาเป็นตัวกำหนดราคาเบี้ยประกันภัยด้วย หากแต่ในระยะเริ่มแรกนี้ได้กำหนดโดยวิธีการยินยอมให้มีการลดเบี้ยประกันภัยลงจากราคาเบี้ยประกันภัยปกติโดยมีการนำเอาเรื่องของความแตกต่างกันของผู้ขับขี่รถยนต์คันที่เอาประกันภัยไว้มาเป็นตัวกำหนด ส่วนความคุ้มครองยังคงเป็นเช่นเดียวกับการประกันภัยรถยนต์โดยรวมนั่นเอง อนึ่งการประกันภัยรถยนต์แบบระบุชื่อ มีส่วนสำคัญที่แตกต่างกัน 2 ประการ ดังนี้

4.2.1 มีส่วนลดเบี้ยประกันภัย (ส่วนลดใช้อายุผู้ขับขี่ซึ่งมีส่วนลดน้อยที่สุด)

ผู้ขับขี่อายุ 18-24 ปี	และได้ระบุชื่อผู้ขับขี่ไว้ 2 คน	ลดเบี้ยประกัน	ร้อยละ 5
ผู้ขับขี่อายุ 25-35 ปี	และได้ระบุชื่อผู้ขับขี่ไว้ 2 คน	ลดเบี้ยประกัน	ร้อยละ 10
ผู้ขับขี่อายุ 36-50 ปี	และได้ระบุชื่อผู้ขับขี่ไว้ 2 คน	ลดเบี้ยประกัน	ร้อยละ 20
ผู้ขับขี่อายุ 50 ปีขึ้นไป	และได้ระบุชื่อผู้ขับขี่ไว้ 2 คน	ลดเบี้ยประกัน	ร้อยละ 15

4.2.2 หากขณะเกิดอุบัติเหตุมีผู้ขับขี่ซึ่งไม่มีชื่อระบุไว้ ผู้เอาประกันภัยจะต้องจ่ายค่าเสียหายส่วนแรกดังนี้ ความรับผิดชอบต่อความเสียหายของรถยนต์คันเอาประกันภัย (เว้นแต่เป็นฝ่ายถูกและแจ้งคุ้มครองได้) จำนวน 6,000 บาท ต่อครั้ง ความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินบุคคลภายนอก จำนวน 20,000 บาท ต่อครั้ง การประกันภัยประเภทระบุชื่อผู้ขับขี่ใช้เฉพาะกับรถยนต์ส่วนบุคคลเท่านั้น ในกรณีมีการโอนรถยนต์จะต้องแจ้งรายชื่อผู้ขับขี่คนใหม่ต่อบริษัทประกันภัยด้วย

5. ส่วนลดเบี้ยประวัติดี (Reduction of Premium for Good Experience)

เมื่อได้เอาประกันภัยกับบริษัทประกันภัยในปีแรกผ่านพ้นไปแล้วและผู้เอาประกันภัยมีความประสงค์จะต่ออายุสัญญาประกันภัยกับบริษัทประกันภัยเดิมในปีที่สองขึ้นไปบริษัทประกันภัยจะลดเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัยและเฉพาะข้อตกลงคุ้มครองที่ต่ออายุเท่านั้น โดยมีส่วนลดดังนี้

5.1 ร้อยละ 20 ของเบี้ยประกันภัยในปีที่ต่ออายุสำหรับรถยนต์คันที่ไม่มีการเรียกร้องค่าเสียหายต่อบริษัทประกันภัย หรือมีการเรียกร้องค่าเสียหายกับบริษัทแต่ค่าเสียหายนั้นมิได้เกิดจากความประมาทของรถยนต์คันที่เอาประกันภัยไว้และผู้เอาประกันภัยสามารถแจ้งคุ้มครองอีกฝ่ายหนึ่งให้บริษัททราบได้ในการประกันภัยปีแรก

5.2 ร้อยละ 30 ของเบี้ยประกันภัยในปีที่ต่ออายุสำหรับรถยนต์คันที่ไม่มีการเรียกร้องค่าเสียหายต่อบริษัทประกันภัย หรือมีการเรียกร้องค่าเสียหายกับบริษัท แต่ค่าเสียหายนั้นมิได้เกิดจากความประมาทของรถยนต์คันที่เอาประกันภัยไว้และผู้เอาประกันภัยสามารถแจ้งคุ้มครองอีกฝ่ายหนึ่งให้บริษัททราบได้ในการประกันภัย 2 ปีติดต่อกัน

5.3 ร้อยละ 40 ของเบี้ยประกันภัยในปีที่ต่ออายุสำหรับรถยนต์คันที่ไม่มีการเรียกร้องค่าเสียหายต่อบริษัทประกันภัย หรือมีการเรียกร้องค่าเสียหายกับบริษัทแต่ค่าเสียหายนั้นมิได้เกิดจากความประมาทของรถยนต์คันที่เอาประกันภัยไว้และผู้เอาประกันภัยสามารถแจ้งคุ้มครองอีกฝ่ายหนึ่งให้บริษัททราบได้ในการประกันภัย 3 ปีติดต่อกัน

5.4 ร้อยละ 50 ของเบี้ยประกันภัยในปีที่ต่ออายุสำหรับรถยนต์คันที่ไม่มีการเรียกร้องค่าเสียหายต่อบริษัทประกันภัย หรือมีการเรียกร้องค่าเสียหายกับบริษัทแต่ค่าเสียหายนั้นมิได้เกิดจากความประมาทของรถยนต์คันที่เอาประกันภัยไว้และผู้เอาประกันภัยสามารถแจ้งคุ้มครองอีกฝ่ายหนึ่งให้บริษัททราบได้ในการประกันภัย 4 ปีติดต่อกัน

6. การประกันภัยรถยนต์พิเศษ (ประเภทสี่)

เมื่อประมาณเดือนธันวาคม 2547 ในวงการธุรกิจประกันภัยได้เกิดการประกันภัยรถยนต์ประเภทใหม่ขึ้นซึ่งผู้เขียนขอเรียกว่า “การประกันภัยรถยนต์ประเภทสี่” ซึ่งก็สร้างความอึดใจให้กับวงการประกันภัยรถยนต์ได้พอสมควรแต่กรรมธรรม์ประกันภัยประเภทนี้ไม่ได้รับการยอมรับ

ในทางการค้า ทั้งนี้ก็เพราะเหตุว่าราคาเบี้ยประกันภัยสูงเกินกว่าความคุ้มครองลักษณะเดียวกันที่มีอยู่ในการประกันภัยรถยนต์ประเภทหนึ่งหรือในการประกันภัยรถยนต์ประเภทสอง และในการประกันภัยรถยนต์ประเภทสาม ในส่วนคุ้มครองต่อความรับผิดต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก ซึ่งหากพิจารณาเรื่องค่าใช้จ่ายต้นทุนแน่นอนเบี้ยประกันภัยโดยรวมจึงสูงกว่ามากเพราะเป็นภัยเดียวที่มีความคุ้มครองต่อความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอกที่ต่ำเพียง 100,000 บาท/อุบัติเหตุ แต่ครั้งเท่านั้น หากแต่คงต้องขอชมเชยความตั้งใจของผู้รับประกันภัยที่พยายามจะสร้างนวัตกรรมทางการประกันภัยให้เกิดมีขึ้น เพื่อตอบสนองความต้องการในการแก้ไขปัญหาการจราจรภายใต้โครงการที่เรียกว่า “ชนแล้วแยกแกลบใบเรียกร้อง (Claim)” ที่มีแนวคิดว่าการรถยนต์ได้มีการเอาประกันภัยความคุ้มครองความรับผิดต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอกขั้นต่ำหากเกิดอุบัติเหตุฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดต้องรับผิดชอบและเมื่อรถยนต์ทั้งสองฝ่ายมีประกันภัยความรับผิดต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอกไว้ บริษัทประกันภัยจะเป็นผู้จัดการเรื่องการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนกันเอง โดยคู่กรณีแกลบใบเรียกร้องและเขียนลักษณะการเกิดเหตุไว้เท่านั้น

นอกจากเบี้ยประกันภัยที่สูงกว่าแล้ว การแกลบใบเรียกร้องนี้เองกลับเป็นปัญหาที่ส่งผลให้การประกันภัยรถยนต์ประเภทนี้ไม่ได้รับการยอมรับเพราะประชาชนยังคงขาดความเชื่อถือในระบบการประกันภัยรถยนต์โดยเฉพาะความน่าเชื่อถือ และเท่าเทียมของบริษัทประกันภัยที่ยังมีความแตกต่างกันมากระหว่างบริษัทค่อนข้างสูงแต่อย่างไรก็ตามในตลาดการประกันภัยรถยนต์ก็เกิดการประกันภัยประเภทนี้ขึ้นแล้วและนายทะเบียนอาศัยอำนาจมาตรา 29 และมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ประกาศให้ความเห็นชอบในแบบและข้อความแห่งกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ประเภทนี้ไปแล้ว จึงเพียงบอกให้ทราบว่ามี การประกันภัยรถยนต์ประเภทสี่ในธุรกิจประกันภัยรถยนต์บ้านเราและขอสรุปหลักการสำคัญตามประกาศนายทะเบียนเกี่ยวกับเรื่องการประกันภัยรถยนต์ประเภทสี่ไว้ดังนี้

1. เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2547 นายทะเบียน (อธิบดีกรมการประกันภัย) ได้มีคำสั่งที่ 12/2547 โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 29 และมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ให้ใช้แบบและข้อความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์คุ้มครองความรับผิดต่อทรัพย์สินบุคคลภายนอก

2. โดยมีข้อตกลงคุ้มครองว่า “บริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญเสียหรือความเสียหายอย่างใด ๆ อันเกิดแก่ทรัพย์สินบุคคลภายนอกซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายเนื่องจากอุบัติเหตุอันเกิดจากรถยนต์ที่ใช้หรืออยู่ในทางหรือสิ่งที่บรรทุกหรือติดตั้งนั้น ในระหว่างระยะเวลาประกันภัยในนามผู้เอาประกันภัยและความรับผิดของบริษัทจะมีไม่เกินจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ระบุไว้ในตาราง”

3. เมื่อพิจารณาตารางกรมธรรม์ประกันภัยรายการที่ 4 จำนวนเงินเอาประกันภัยกรมธรรม์ประกันภัยนี้ให้การคุ้มครองเฉพาะข้อตกลงคุ้มครองความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก 100,000 บาท/อุบัติเหตุแต่ละครั้ง (ซึ่งเข้าใจว่าคงมีเจตนาที่จะหมายถึงไม่เกิน 100,000 บาท/อุบัติเหตุแต่ละครั้ง)

4. ให้ใช้อัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์คุ้มครองความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินบุคคลภายนอกตามรหัสประเภทรถสำหรับการใช้ส่วนบุคคลโดยเป็นอัตราเบี้ยประกันภัยคงที่มีอัตราเบี้ยประกันภัยต่อปีดังนี้

รหัส 110	รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน	เบี้ยประกันภัย 1,600 บาท
รหัส 210	รถยนต์โดยสารไม่เกิน 12 ที่นั่ง	เบี้ยประกันภัย 2,600 บาท
รหัส 310	รถยนต์บรรทุก น้ำหนักไม่เกิน 4 ตัน	เบี้ยประกันภัย 2,600 บาท

การประกันภัยรถยนต์ประเภทนี้ จะได้รับการยอมรับหรือไม่ก็ตามแต่ก็เป็นการสร้างสรรค์การกระตุ้นเตือนให้มีความคิดริเริ่มที่ดีต่อวงการประกันภัยรถยนต์หากแต่คงต้องคิดให้ครอบคลุมและมองกว้างขึ้นเท่านั้น แนวความคิดประการหนึ่งที่ทำให้มีการนำไปปฏิบัติได้อย่างแท้จริงคือ ในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัย พ.ศ. 2535 หากจะให้มีการคุ้มครองทรัพย์สินของบุคคลภายนอกในเบื้องต้นด้วย ก็น่าจะสามารรถดำเนินการได้

การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (Compulsory Insurance System)

การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเป็นการประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ บังคับให้รถทุกคันที่ขับเคลื่อนบนท้องถนนทำประกันภัย เพื่อคุ้มครองและให้ความช่วยเหลือแก่ประชาชนผู้ประสบภัยจากรถที่ได้รับบาดเจ็บ/เสียชีวิตเพราะเหตุประสบภัยจากรถ ไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร หรือแม้กระทั่งคนเดินถนนไปมาให้ได้รับการรักษาพยาบาลอย่างทันที่ กรณีบาดเจ็บ หรือช่วยเป็นค่าปลงศพกรณีเสียชีวิต

เบี้ยประกันภัยเป็นอัตราเบี้ยประกันภัยสูงสุด (ขั้นสูง) อัตราเดียว แยกตามประเภทรถ และลักษณะการใช้รถ บริษัทไม่สามารถคิดเบี้ยประกันภัยเกินกว่าที่กำหนดได้

1. ประเภทรถ เช่น รถจักรยานยนต์ รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 ที่นั่ง ฯลฯ
2. ลักษณะการใช้รถ แบ่งเป็น 2 ลักษณะการใช้ คือ ส่วนบุคคล และรับจ้าง/ให้เช่า เช่น รถแท็กซี่ คือประเภท รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน หากการใช้รถเป็นรถส่วนบุคคล เบี้ยประกันภัย 752.21 บาท (รวมภาษีอากร) หากลักษณะการใช้รถเป็นรถรับจ้างหรือให้เช่า เบี้ยประกันภัยเป็น 2,041.56 บาท (ไม่รวมภาษีอากร)

3. หากกรณีใช้รถในเวลาที่เกิดอุบัติเหตุนอกเหนือจากที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ เช่น หากรถที่ใช้เป็นรถรับจ้างหรือให้เช่า ซึ่งมีความเสี่ยงภัยสูงกว่าการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและต้องจ่ายเบี้ยประกันภัยสูงกว่า กรณีผู้เอาประกันภัยต้องชดใช้ค่าเสียหายคืนแก่บริษัทประกันภัยตามจำนวนที่บริษัทได้จ่ายไปแต่ไม่เกิน 2,000 บาท

2.4 วิธีการคำนวณเบี้ยประกันรถยนต์

การคำนวณเบี้ยประกัน (premium) มีความสำคัญต่อผู้เอาประกันและผู้รับประกันมาก คือ เบี้ยประกันเปรียบเสมือนเป็นสายโลหิตใหญ่ที่จะเลี้ยงบริษัทประกันภัยให้ดำรงอยู่ได้ เพราะถ้าบริษัทฯ ไม่มีรายได้อะไรก็ไม่สามารถจะดำรงอยู่ได้

การกำหนดเบี้ยประกันโดยทั่วไปคิดเช่นเดียวกับราคาสินค้า โดยถือหลักเสนอ (demand) และสนอง (supply) ของตลาด บริษัทฯ ควรกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยไม่ต่ำกว่าราคาต้นทุน (cost) ของความเสียหายที่จะเกิดขึ้นแก่บริษัท²⁶ เพื่อคุ้มครองภัยนั้นๆ ภายในระยะเวลาที่กำหนด ซึ่งรวมถึงความเสียหายที่จะเกิดขึ้นตามปกติ และความเสียหายที่เรียกว่ามหัศจรรย์ เมื่อรู้ถึงต้นทุนแล้วก็ต้องนำค่าใช้จ่าย ภาษี ค่านายหน้า รวมกับต้นทุน เมื่อรวมกันแล้ว ถ้าบริษัทฯ ไม่ขาดทุนก็จะรับประกันไว้ บริษัทฯ จะต้องเฉลี่ยความเสียหายนั้นไปยังผู้เอาประกัน โดยทั่วถึงกัน และให้ความยุติธรรมในระหว่างผู้เอาประกันทุกคน โดยคำนึงถึงเหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต จะเห็นว่าการกำหนดอัตราเบี้ยประกันของบริษัทฯ มีความยุ่งยากยิ่งกว่าการกำหนดราคาสินค้าโดยทั่วไป

ในแง่ของการประกันนั้น ทุน (cost) หมายถึง สิ่งที่นักธุรกิจกำหนดราคาต้นทุนของความเสียหายที่เกิดขึ้นในระยะเวลาหนึ่ง²⁷

การที่เราจะกำหนดอัตราเบี้ยประกันได้แม่นยำเพียงใดขึ้นอยู่กับ

1. ประสบการณ์และความสามารถของบริษัทฯ จากการรับประกันประเภทนั้น ๆ ในอดีต
2. จำนวนความเสียหายที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต
3. จำนวนความเสียหายเนื่องจากมหัศจรรย์ที่อาจจะทำความเสียหายเกินกว่าที่คาดไว้
4. จำนวนค่าใช้จ่ายที่คาดว่าจะเกิดขึ้นแก่บริษัท
5. เอาอัตราเบี้ยประกันของประเทศใกล้เคียงมาพิจารณาประกอบ

²⁶ จาก *หลักการประกันวินาศภัย* (น. 20), โดย สุธรรม พงศ์สำราญ และคณะ, 2539, กรุงเทพฯ: โอ.เอส.พรีนติ้งเฮ้าส์.

²⁷ แหล่งเดิม. (น. 20).

6. เอาอัตราเบี้ยประกันของประเทศที่รับประกันทั่วโลกมาพิจารณาประกอบ
ข้อคำนึงในการกำหนดอัตราเบี้ยประกัน

1. อัตราเบี้ยประกันที่ทำเมื่อปีที่แล้ว เช่น เก็บ 75 สตางค์ต่อ 100 บาท ก็ดูว่าเก็บเท่านี้
พอกับความเสียหายที่เกิดขึ้นหรือไม่

2. ในระยะเวลาใดเวลาหนึ่งเท่านั้น เช่น ปีที่แล้วมีความเสียหายเกิดขึ้นบ้างหรือไม่

3. ดูถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นในจังหวัดนั้นว่าเป็นการเสียหายปกติหรือผิดปกติ

4. อัตราเบี้ยประกันจะต้องไม่ต่ำกว่าราคาทุนแห่งการประกันที่เกิดจากจำนวนความ
เสียหายค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ

5. อัตราเบี้ยประกันจะต้องไม่สูงจนเกินไป เพื่อให้บริษัทฯ มีกำไรเกินกว่าที่ควร จะทำ
ให้บริษัทฯ อื่นแย่งลูกค้าไปได้

6. อัตราเบี้ยประกันจะต้องไม่ก่อให้เกิดความไม่ยุติธรรมในหมู่ของผู้เอาประกัน
ด้วยกันคือ ภัยอย่างเดียวกันมีโอกาสแห่งความเสียหายเท่าเทียมกัน ก็ควรเสียเบี้ยประกันเท่ากัน
เบี้ยประกันที่คำนวณ โดยทั่ว ๆ ไป²⁸

กำหนดค่าเสียหาย (loss ratio)

ร้อยละ 51 cost of fulfilling

สำรองสำหรับภัยพิเศษ (increase of reserve funds)

ร้อยละ 2 contract..ร้อยละ 53

ค่าใช้จ่ายในสำนักงาน (office expenses)

ร้อยละ 25 cost of sale &

ค่านายหน้า (commission)

ร้อยละ 17 delivery...ร้อยละ 42

กำไร (profit)

ร้อยละ 5

รวม

ร้อยละ 100

2.4.1 หลักการกำหนดอัตราเบี้ยประกัน (Make-up of the Premium)

วินาศภัยเกี่ยวกับรถยนต์ย่อมเกิดขึ้นได้เสมอ บุคคลย่อมตกอยู่ในความเสี่ยงต่อวินาศภัย
เกี่ยวกับรถยนต์ตลอดเวลา การเสี่ยงภัยจึงเป็นพื้นฐานของความต้องการประกันภัยเกี่ยวกับรถยนต์
และสิ่งที่คุณเอาประกันภัยต้องทราบที่สุดก็คือ เขาจะต้องชำระเงินที่เรียกว่าเบี้ยประกันสักเท่าใดและ
จะคุ้มต่อการเสี่ยงภัยของเขาหรือไม่ หากเบี้ยประกันมีอัตราสูงมากเกินไปก็เป็นธรรมดาที่เขาอาจรับ
การเสี่ยงไว้ด้วยตนเองซึ่งจะประหยัดกว่าจึงต้องพิจารณากันมากสำหรับเบี้ยประกันในจำนวนที่
พอเพียงกับค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจากภัยซึ่งเขาจะต้องจ่ายในอนาคต หากเบี้ยประกันมีอัตราต่ำไปก็อาจ
เกิดความยุ่งยากในเมื่อต้องจ่ายค่าเสียหายมากกว่าเบี้ยประกันที่ได้รับ อีกประการหนึ่งธุรกิจ

²⁸ แหล่งเดิม. (น. 21).

ประกันภัยเป็นธุรกิจเสรีย่อมมีการแข่งขันกันอยู่ในตลาด การคิดเบี้ยประกันสูงเกินไปก็อาจทำให้หาผู้เอาประกันได้ยาก

กล่าวโดยสรุปแล้วจะเห็นว่าปัญหาทางด้านผู้เอาประกันก็อยากเสียเบี้ยประกันในอัตราต่ำ ถ้าเห็นว่าเบี้ยประกันสูงไปก็อยากทราบเหตุผลว่า ทำไมเขาจึงต้องจ่ายในอัตรานั้นและสูงเกินกว่าที่ควรจะเป็นหรือไม่ ส่วนปัญหาทางด้านผู้รับประกันก็คือเบี้ยประกันที่กำหนดอัตราไว้นั้นพอเพียงพอการที่จะชำระค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจากภัยในอนาคตหรือไม่ ทั้งผู้เอาประกันและผู้รับประกันจะมีความสนใจในปัญหาเดียวกัน นั่นก็คือ ความเป็นธรรมในอัตราเบี้ยประกันซึ่งไม่ควรจะมากเกินไปหรือน้อยเกินไปนั่นเอง

เบี้ยประกันในการประกันวินาศภัยเกี่ยวกับรถยนต์ก็เช่นเดียวกัน เบี้ยประกันชนิดอื่น ๆ คือ แบ่งได้เป็น 2 ส่วน ส่วนหนึ่งเป็นค่าชดใช้การเสียหายที่เกิดขึ้นจากภัยโดยแท้ ซึ่งเรียกว่า “เบี้ยประกันบริสุทธิ์” (Pure Premium) และอีกส่วนหนึ่งก็คือ ค่าใช้จ่าย (Loading) ของผู้รับประกัน ซึ่งคลุมถึงค่าใช้จ่ายในการขายกรมธรรม์ ค่าใช้จ่ายในการจัดการหรือบริหารและกำไรที่ควรจะมีเมื่อนำสองส่วนนี้มารวมกันเข้าก็จะเป็นอัตราเบี้ยประกันรวม (Gross Premium) ที่เรียกเก็บจากผู้เอาประกัน สำหรับอัตราเบี้ยประกันบริสุทธิ์นั้นไม่ว่าจะมีปัญหาเพราะเป็นตัวเลขค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจริง ๆ ซึ่งต้องจ่ายให้ผู้เอาประกันไปเมื่อภัยเกิดขึ้นแล้วนำมาเฉลี่ยให้กระจายไปในผู้เอาประกันแต่ละราย แต่สำหรับค่าใช้จ่ายซึ่งจำเป็นในการดำเนินกิจการประกันวินาศภัยนี้จะมีอัตราสูงประมาณ ร้อยละ 40 ถึงร้อยละ 50 (หรืออาจมากกว่าก็ได้) ของเบี้ยประกันรวม จึงทำให้มีการสงสัยเกิดขึ้นได้มากกว่า ทำไมค่าใช้จ่ายจึงสูงมาก และที่สำคัญที่สุดก็คือทำไมต้องให้ผู้เอาประกันรับภาระในค่าใช้จ่ายด้วย สำหรับเหตุผลในการที่ผู้เอาประกันต้องรับชำระค่าใช้จ่ายด้วยก็คือ²⁹

1. ผู้รับประกันมีฐานะเป็นเสมือนหนึ่งผู้ดำเนินงานแทนกลุ่มผู้เอาประกันทั้งหมดในการเฉลี่ยการเสี่ยงภัยร่วมกัน ผู้รับประกันต้องทำหน้าที่รวบรวมผู้เอาประกันเข้ามาเป็นกลุ่ม (ชักชวนให้ทำประกัน) การคิดคำนวณอัตราเบี้ยประกัน การตรวจสอบและสำรวจการเสียหายเมื่อภัยเกิดขึ้น การชดใช้ค่าเสียหายจากภัยที่เกิดขึ้นแก่ผู้เอาประกันตลอดจนต้องเสียภาษีอากรต่าง ๆ ตามกฎหมายอีกด้วย สำหรับกำไรนั้นก็ก็เป็นธรรมดาที่ต้องมีการตอบแทนเงินลงทุนของผู้ถือหุ้นที่มอบเงินมาให้เงินทุนในการจัดตั้งบริษัทในอัตราที่พอสมควร เหตุต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้นจะเห็นได้ว่าต้องมีค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น และเป็นการดำเนินการเพื่อประโยชน์ของผู้เอาประกันในอันที่จะได้รับชดใช้ค่าสูญเสียชีวิตที่เกิดจากภัยโดยตรง ฉะนั้นผู้เอาประกันจึงควรต้องรับภาระในค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ด้วย

²⁹ จาก *หลักการประกันภัย* (น. 216-218), โดย ประเสริฐ ประภาสะ โนบล, 2529, กรุงเทพฯ: บรรณาคม.

2. ถ้าจะเปรียบเทียบกับการซื้อขายสินค้าหรือบริการอื่น ๆ ก็เช่นเดียวกัน ผู้ผลิตสินค้าและบริการต่าง ๆ ขาย ผู้ซื้อเมื่อซื้อสินค้าหรือบริการนั้น ๆ ก็ต้องซื้อค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการผลิตสินค้าหรือบริการซึ่งรวมอยู่ในราคาขายแล้ว จะอ้างว่าต้องการซื้อเฉพาะตัวสินค้าที่นำไปใช้ประโยชน์ส่วนค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ผู้ซื้อสินค้าไม่ต้องการนั้นยอมไม่ได้ เพราะถ้าไม่มีค่าใช้จ่ายสินค้าและบริการนั้นก็ผลิตออกมาไม่ได้ การประกันภัยก็เช่นเดียวกัน หากไม่มีค่าใช้จ่ายการประกันภัยก็มีเงินไม่ได้อีก เมื่อไม่มีการประกันภัยผู้ที่ต้องสูญเสียทรัพย์สินเนื่องจากภัยก็ไม่มีโอกาสจะได้รับเงินชดเชยยอมจะเสียหายหนักกว่าการรับประกันภัยค่าใช้จ่ายเพียงไม่มากนัก แล้วมีโอกาสได้รับการชดเชยซึ่งเท่ากับเป็นประโยชน์แก่ผู้เอาประกันโดยทางอ้อมนั่นเอง

3. การที่ค่าใช้จ่ายของการประกันชีวิตต่ำกว่าการประกันวินาศภัยนั้นก็เพราะการประกันชีวิตเป็นการประกันระยะยาว เบี้ยประกันส่วนใหญ่ที่เก็บมาถูกใช้ไปในการชดเชยการตายในระยะต้นเพียงเล็กน้อย ฉะนั้นจึงมีเงินเหลือไปลงทุนได้ประโยชน์มาชดเชยค่าใช้จ่ายส่วนหนึ่งได้ ทั้งการประกันก็มีระยะยาว ค่าใช้จ่ายบางส่วนสามารถกระจายไปได้ จึงทำให้คิดค่าใช้จ่ายจากผู้เอาประกันได้ต่ำ ส่วนการประกันวินาศภัยนั้นเป็นการประกันระยะสั้น ๆ ต่อปี จึงไม่มีส่วนเหลือมากพอจะไปลงทุนหาประโยชน์ได้มากเช่นการประกันชีวิต ค่าใช้จ่ายจึงต้องเรียกเก็บตามความจริง จึงทำให้เห็นว่าอัตราค่าใช้จ่ายสูงมาก

4. อย่างไรก็ตาม การคิดค่าใช้จ่ายของการประกันวินาศภัยก็ไม่อาจทำได้โดยเสรี ทั้งนี้เพราะนอกจากธุรกิจประกันภัยเป็นธุรกิจที่แข่งขันกันอยู่ หากคิดมากเกินไปก็จะไม่มีใครมาทำประกัน นอกจากนี้แล้ว การคิดค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ยังต้องได้รับอนุมัติจากเจ้าหน้าที่ควบคุมกิจการประกันภัยของรัฐบาลด้วย หากคิดสูงเกินไปก็จะไม่ได้รับอนุมัติ ฉะนั้นอัตราค่าใช้จ่ายที่ผู้รับประกันภัยคิดเอาจากผู้เอาประกันจึงไม่อาจกำหนดให้สูงเกินสมควรไปได้

ทั้งหมดนี้ก็เป็นเหตุผลที่แสดงให้เห็นว่าผู้รับประกันภัยมีสิทธิในการคิดค่าใช้จ่าย ที่สมควรรวมเข้าไปในเบี้ยประกัน

2.4.2 วิธีการกำหนดอัตราเบี้ยประกัน (Rate-Making Methods)

สิ่งที่สำคัญที่สุดของการประกันภัยก็คือ วิธีการพัฒนาอัตราเบี้ยประกันให้เป็นไปตามมาตรฐาน (Criteria) ซึ่งเห็นได้ว่ายังมีปัญหาอยู่มากตามที่ได้กล่าวมาแล้ว แม้จะได้ใช้ความพยายามกันตลอดเวลามากก็ตาม ก็ยังไม่ถึงขนาดพอที่จะเรียกได้ว่าสมบูรณ์จริง ๆ การรับประกันหลายอย่างมักจะไม่ค่อยมีสถิติที่ถูกต้องจริง ๆ สนับสนุน จึงต้องใช้วิธีประมาณการกันไปบ่อย ๆ บางอย่างแม้จะมีสถิติเป็นเครื่องคำนวณแต่เหตุการณ์เกิดกลับตาลปัตรหรือไม่เป็นไปตามสถิติก็มี จึงเป็นสาเหตุให้อัตราเบี้ยประกันที่กำหนดขึ้นผิดพลาดจากความจริงไปได้ ศิลปะในทางวิชาการคำนวณหรือที่เรียกว่า คณิตศาสตร์ประกันภัย แม้จะช่วยได้มากก็จริงแต่ก็ไม่อาจให้ความถูกต้องสมบูรณ์ทั้ง

ร้อยเปอร์เซ็นต์ คงได้เพียงใกล้เคียงความจริงเท่านั้น อย่างไรก็ตาม หลักพื้นฐานในวิธีการกำหนดอัตราเบี้ยประกันที่ใช้กันอยู่แม้จะแยกวิธีออกไปมากมายหลายวิธีก็ตามแต่ก็พอสรุปหลักใหญ่ ๆ ได้เป็น 3 วิธีด้วยกัน คือ³⁰

1. วิธีการจำแนกประเภทและชั้นของวัตถุที่เอาประกันภัย
2. วิธีการพิจารณาการเสี่ยงภัยของบุคคล
3. วิธีการผสมระหว่าง 2 วิธีข้างต้น

วิธีการต่าง ๆ ดังกล่าวมีหลักการ โดยสรุปได้ดังต่อไปนี้

1. วิธีการจำแนกประเภทและชั้นของวัตถุที่เอาประกันภัย (Manual or Class Rating) การกำหนดอัตราเบี้ยประกันโดยวิธีนี้ก็คือ การจำแนกวัตถุหรือสิ่งที่เอาประกันออกเป็นประเภท (Class) ต่าง ๆ และอาจมีการแบ่งชั้น (Sub-Class) ออกไปตามความจำเป็น โดยรวบรวมข้อมูลและสถิติการสูญเสียจากภัยที่เกิดแก่วัตถุหรือสิ่งที่เอาประกันนั้น ๆ มาพิจารณากำหนดเป็นเบี้ยประกันขึ้น หากวัตถุที่เอาประกันตรงกับประเภท หรือชั้นใดที่กำหนดไว้ก็ใช้อัตราเบี้ยประกันที่เรียกเก็บเหมือนกันหมด แม้ว่าสถานะก่อให้เกิดภัยอาจแตกต่างกันก็จะไม่นำมาพิจารณาหรือจะเกี่ยวข้องด้วยก็น้อยที่สุด

วิธีการแบบนี้ถือได้ว่าเป็นวิธีการเบื้องต้น หรือวิธีการแรกที่น่ามาใช้ในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันวินาศภัยและก็ยังใช้อยู่จนทุกวันนี้ มักใช้กับประกันภัยอาคารที่อยู่อาศัย การประกันรถยนต์ การประกันความซื่อสัตย์ การประกันสุขภาพ และการประกันเงินชดเชยลูกจ้าง เป็นต้น

สำหรับวิธีการคิดคำนวณอัตราเบี้ยประกันนั้นก็ทราบอยู่แล้วว่าต้องคิดเบี้ยประกันบริสุทธิ์ (Pure Premium) ก่อน ได้เท่าใดก็เอาค่าใช้จ่ายและกำไรบวกเข้าไปก็จะได้ผลลัพธ์เป็นเบี้ยประกันรวม (Gross Premium) ที่ถือเป็นอัตราเบี้ยประกันที่เรียกเก็บจากผู้เอาประกัน

ก. วิธีหาเบี้ยประกันบริสุทธิ์ (Pure Premium Method) วิธีหาเบี้ยประกันบริสุทธิ์นี้เป็นสิ่งสำคัญในการกำหนดอัตราเบี้ยประกัน ซึ่งหลักเบื้องต้นกระทำโดยการรวบรวมข้อมูลและสถิติเกี่ยวกับการสูญเสีย (Loss-Data) ของวัตถุหรือสิ่งที่เอาประกันแต่ละประเภทแต่ละชั้นที่กำหนดไว้ เมื่อได้ตัวเลขแล้วก็นำจำนวนวัตถุหรือสิ่งที่เอาประกันทั้งหมดมาหาร ผลลัพธ์ที่จะได้ก็จะเท่ากับเบี้ยประกันบริสุทธิ์

ตัวอย่างที่ 1 (โดยไม่คำนึงถึงปัจจัยอื่น ๆ) สมมติว่าในจังหวัดหนึ่งมีรถยนต์ทั้งหมด 1,000 คัน ปรากฏว่าใน 1 ปี เกิดชนกันหรือคว่ำมีการเสียหายเกิดขึ้น คิดเป็นเงินรวม 1,500,000.00 บาท การหาเบี้ยประกันบริสุทธิ์ก็จะทำได้ง่าย ๆ โดยวิธีเอาจำนวนรถยนต์ทั้งหมดไปหารความเสียหาย

³⁰ แหล่งเดิม. (น. 224-237).

$$= \frac{1,500,000}{1,000} = 1,500.00 \text{ บาท} \text{ เบี้ยประกันบริษัทของการประกันรถยนต์ในจังหวัดนั้น}$$

จะเท่ากับคันละ 1,500 บาท

ซึ่งหมายความว่าถ้าเจ้าของรถยนต์ 1,000 คัน จ่ายเงินเป็นจำนวนเฉลี่ยค่าเสียหายที่เกิดขึ้นคันละ 1,500 บาท ก็จะได้เงิน 1,500,000.00 บาท เท่ากับจำนวนค่าเสียหายทั้งปีพอดี คู ๆ ก็ง่ายไม่ยากอะไรเลย แต่ความจริงแล้วถ้าคำนึงถึงหลักความเป็นธรรมด้วยก็จะต้องแยกพิจารณากันต่อไปอีกว่า โดยที่รถยนต์ 1,000 คันนั้นราคาของแต่ละคันไม่เท่ากัน รถขนาดเล็กมีราคาน้อยกว่ารถขนาดใหญ่ จะให้เสียเบี้ยประกันเท่ากันจะเป็นธรรมหรือรถยนต์ที่ใช้เป็นแท็กซี่กับรถใช้ส่วนบุคคล จะเก็บเบี้ยประกันเท่ากันหรือรถส่วนบุคคลกับรถบรรทุกสิบล้อจะเก็บเบี้ยประกันเท่ากันหรือจากเหตุนี้จึงมีความจำเป็นที่จะต้องแบ่งชั้นของรถยนต์ออกไปตามชนิดของการใช้อีกมาก อาจแบ่งเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล รถรับจ้างสาธารณะ รถบรรทุกสินค้า รถที่ใช้สอยอย่างอื่น เช่น รถดับเพลิง รถพยาบาล รถแท็กซี่ รถเกรด และรถอื่น ๆ อีกหลายชนิด และสำหรับชนิดอาจต้องพิจารณาถึงสภาพความเก่าใหม่ซึ่งจะทำให้มีราคาแตกต่างกันไปอีก ดังนี้เป็นต้น จะเห็นว่าเพียงรถยนต์อย่างเดียว ก็มีปัญหาไม่ใช่น้อยในการที่จะพิจารณากำหนดอัตราเบี้ยประกัน จึงเป็นเรื่องที่ละเอียดและซับซ้อนมากมาย ซึ่งเป็นหน้าที่ของผู้รับประกันกับนักคณิตศาสตร์ประกันภัยจะดำเนินการให้การรับประกันเป็นไปได้

ฉะนั้น หลักที่ว่าเบี้ยประกันบริษัทจะเท่ากับจำนวนค่าเสียหายทั้งหมดหารด้วยวัตถุหรือสิ่งที่เอาประกัน จะถูกต้องและใช้ได้ต่อเมื่อวัตถุหรือสิ่งที่เอาประกันนั้นราคาเท่ากันหมด และจะไม่ได้ถูกต้องถ้าราคาเกิดไม่เท่ากันขึ้นมา ฉะนั้นหลักการจึงต้องเปลี่ยนแปลงไปเป็นว่าเบี้ยประกันบริษัทจะเท่ากับจำนวนความเสียหายทั้งหมดหารด้วยราคารวมของวัตถุหรือสิ่งที่เอาประกันหรือหาอัตรา Probability ของค่าเสียหายต่อราคารวมของวัตถุที่เอาประกันให้ได้เสียก่อนแล้วนำไปคิดเป็นเปอร์เซ็นต์ ผลลัพธ์จะเท่ากับความเสียหายที่เกิดขึ้น มีอัตราร้อยละเท่าใดของราคารวม ผู้ประสงค์จะเอาประกันก็ชำระเงินตามอัตราร้อยละของวงเงินที่ตนคิดราคาวัตถุหรือสิ่งที่เอาประกันไว้ และอัตราร้อยละนี้ก็คือเบี้ยประกันบริษัทนั่นเอง

ตัวอย่างที่ 2 ต่อจากตัวอย่างที่ 1 สมมติว่าถ้ารถยนต์ทั้งหมดเป็นรถส่วนบุคคลและรถยนต์ 1,000 คันนั้นมีราคารวมกัน 50,000,000 บาท อัตรา Probability ของค่าเสียหายจะเท่ากับ $1,500,000 : 50,000,000$ คิดออกมาเป็นร้อยละจะได้เท่ากับ $\frac{1,500,000}{50,000,000} = \text{ร้อยละ } 3$ นั่นคือ

ค่าเสียหายแต่ละปีจะเท่ากับ ร้อยละ 3 ของราคารยนต์ทั้งหมดผู้ประสงค์จะเอาประกันรถยนต์ก็จะเสียเบี้ยประกันบริษัท ร้อยละ 3 ของราคารยนต์ของตนหรือร้อยละ 3 ของวงเงินเอาประกัน

ถ้ารถยนต์ของคุณต้องการประกันในวงเงิน 50,000 บาท ก็จะเสียเบี้ยประกันบริสุทธิ = 1,500 บาท ถ้าตีราคารถยนต์ของคุณ 100,000 บาท เบี้ยประกันสุทธิจะเท่ากับ 3,000 บาท ดังนี้เป็นต้น

และเพื่อให้เป็นธรรมจริง ๆ ก็จะต้องแยกประเภทออกไปอีก เช่น ถ้าเป็นรถแท็กซี่ Probability ของค่าเสียหายย่อมจะมีมากกว่ารถส่วนบุคคลก็จะต้องหา probability ของค่าเสียหายเฉพาะของรถแท็กซี่ให้ได้ก่อน แล้วนำมาคำนวณเช่นเดียวกับตัวอย่างข้างบนหรือเป็นรถประเภทอื่นก็คงทำเช่นเดียวกัน

จากตัวอย่างที่กล่าวมาแล้วนี่ก็คือวิธีคำนวณเบี้ยประกันบริสุทธิในการรับประกันวินาศภัย และเป็นหลักที่ใช้ได้กับการประกันวินาศภัยทุกชนิด ซึ่งจะเห็นได้ว่าไม่ว่าจะเป็นการประกันวินาศภัยประเภทใดก็ตามจะต้องมีตัวเลขหรือสถิติค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจากภัยและราคาวัตถุหรือสิ่งที่เขาประกันภัยมาเป็นหลักในการคำนวณทั้งสิ้น หากปราศจากตัวเลขดังกล่าว การคิดหาเบี้ยประกันย่อมกระทำไม่ได้และก็จะไม่สามารถรับประกันได้

ข. เบี้ยประกันรวม (Gross Premium) เมื่อเราได้ทราบแล้วว่าเบี้ยประกัน บริสุทธิที่ผู้เอาประกันจะต้องชำระในการขอทำประกันมีเท่าใดแล้ว การคิดเบี้ยประกันรวมก็ทำได้โดยนำเอาค่าใช้จ่ายกับกำไรที่ต้องการบวกเข้าไป แต่ความยากคงมีเพียงเล็กน้อยเพราะค่าใช้จ่ายและกำไรที่ต้องการนี้จะคิดจากเบี้ยประกันรวมไม่ใช่คิดจากเบี้ยประกันบริสุทธิ นี่ก็เช่นเดียวกับการประกันชีวิตเหมือนกัน เพื่อความสะดวก นักคณิตศาสตร์ประกันภัยจึงพยายามคิดค้นหาสูตรสำหรับการคิดขึ้นซึ่งก็ได้สูตรง่าย ๆ ดังนี้ คือ

$$\text{เบี้ยประกันรวม} = \frac{\text{เบี้ยประกันบริสุทธิ}}{\left(1 - \frac{\text{ร้อยละของค่าใช้จ่ายรวมกำไร}}{100}\right)}$$

จากตัวอย่างที่ 2 เบี้ยประกันบริสุทธิของการประกันรถยนต์ที่คิดได้เท่ากับร้อยละ 3 ของเงินเอาประกันแล้ว และถ้าต้องการค่าใช้จ่ายร้อยละ 35 กำไรร้อยละ 5 รวมเป็นร้อยละ 40 ของเบี้ยประกันรวมการหาเบี้ยประกันรวมจะหาได้โดยใช้สูตรข้างบนนี้

$$\begin{aligned} \text{เบี้ยประกันรวม} &= \frac{3}{1 - \frac{40}{100}} \\ &= \frac{3}{1 - 40} \\ &= \frac{3}{6} \\ &= 5 \end{aligned}$$

นั่นคือเบี้ยประกันรวมของการประกันภัยรถยนต์จะเท่ากับร้อยละ 5 ของวงเงินเอาประกัน ถ้าผู้เอาประกันต้องการประกันรถยนต์ของตนในวงเงิน 50,000 บาท ก็จะต้องเสียเบี้ยประกันในอัตราร้อยละ 5 ซึ่งเท่ากับ 2,500 บาท จากตัวเลขนี้มีค่าใช้จ่ายและกำไรรวมอยู่ร้อยละ 40 ซึ่งเป็นตัวเลขเท่ากับ $\frac{2,500 \times 40}{100} = 1,000$ บาท และเบี้ยประกันบริสุทธิ์จะเท่ากับ $2,500 - 1,000 = 1,500$ บาทพอดี

การคิดหรือการกำหนดอัตราเบี้ยประกันด้วยวิธีดังกล่าวนี้ใช้สำหรับการกำหนดอัตราเบี้ยประกันวินาศภัยทุกอย่าง หากจะใช้วิธี Manual หรือ Class Rating

ค. การปรับปรุงอัตราเบี้ยประกัน (Revision of Rating) อัตราเบี้ยประกันนี้จะต้องปรับปรุงเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานอยู่เสมอ ทั้งนี้เพื่อความเป็นธรรมและมีอัตราเพียงพอสำหรับการจ่ายชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจริง ๆ ฉะนั้นแต่ละปีจะต้องมีการปรับปรุงอัตรากันใหม่ให้เหมาะสมโดยนำเอาเหตุที่เกิดขึ้นจริง ๆ ในระยะเวลาที่ผ่านมาใช้เป็นหลักในการคำนวณเบี้ยประกันขึ้นใหม่ เช่น ตัวอย่างการประกันรถยนต์ที่กล่าวมาแล้วอาจปรากฏว่าในปีต่อมามีค่าเสียหายอาจเพิ่มมากขึ้นหรือลดลงก็ได้และหากปรากฏเช่นนี้ก็ต้อนำตัวเลขมาคำนวณหาเบี้ยประกันกันใหม่ทุกปีไป เช่น สมมติว่าค่าเสียหาย ปีต่อมาสูงขึ้นเป็น 2,000,000 บาท เบี้ยประกันบริสุทธิ์ก็จะต้องกลายเป็นร้อยละ 4 และเบี้ยประกันรวมจะเป็นร้อยละ 6.67

การต้องคิดอัตราใหม่กันทุกปีเพื่อปรับปรุงอัตราเบี้ยประกันให้ใกล้เคียงความจริงที่สุดนี้ บางครั้งอาจมีความยุ่งยากได้มาก เพราะเท่ากับต้องคิดเบี้ยประกันใหม่หมดและถ้าคำนึงถึงว่าวัสดุหรือสิ่งที่เอาประกันมีมากมายหลายพันชนิดการเสียเวลาในการคำนวณก็มีได้มาก นักคณิตศาสตร์ประกันภัยจึงคิดค้นหาวิธีลัดเพื่อประหยัดเวลาและให้รู้ผล โดยเร็วทันต่อการที่จะรับประกันใหม่ ฉะนั้นแทนที่จะคิดเบี้ยประกันใหม่ก็จะคิดเพียงแต่หาอัตราที่เปลี่ยนแปลงว่าควรมีเท่าใดเท่านั้น ซึ่งวิธีนี้เรียกว่า Loss Ratio Method ซึ่งมีวิธีคิดดังนี้

Loss Ratio Method เป็นวิธีการคำนวณหาอัตราการเปลี่ยนแปลงค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจริง ๆ (Actual Loss) กับค่าเสียหายที่ประมาณการไว้ว่าจะเกิดขึ้น (Expected Loss) ค่าเสียหายที่ประมาณการไว้นั้นก็คือค่าเสียหายที่นำมาคำนวณเป็นประกันบริสุทธิ์แล้ว ส่วนค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจริงนั้นเป็นค่าเสียหายที่เกิดขึ้นระหว่างระยะเวลาเอาประกันในรอบปีที่รับประกันไว้ จากการนำค่าเสียหายจริงกับค่าเสียหายตามประมาณการมาเปรียบเทียบกันแล้ว คำนวณหาการเปลี่ยนแปลงเป็นร้อยละ ก็จะพบว่าควรปรับปรุงเบี้ยประกันบริสุทธิ์สักเท่าใด ดังนี้

สมมติว่าค่าเสียหายที่เกิดขึ้น (Actual Loss) = A

ค่าเสียหายตามประมาณการ (Expected Loss) = E

อัตราค่าเปลี่ยนแปลง = $\frac{A}{E}$

สมมติว่าในการประกันรถยนต์ค่าเสียหายที่ประมาณไว้ 1,500,000 บาท ต่อปี แต่ที่เสียหายจริงปรากฏว่าเป็น 2,000,000 บาท

$$\begin{aligned} \text{อัตราค่าเปลี่ยนแปลง} &= \frac{2,000,000}{1,500,000} \\ &= \frac{4}{3} \\ &= 1.33 \end{aligned}$$

นั่นคือค่าเสียหายจริงจะสูงกว่าค่าเสียหายที่ประมาณการไว้ 1.33 : 1 และถ้าคิดเป็นร้อยละของค่าเสียหายจริงจะ $= \frac{1.33 \times 100}{4} =$ ร้อยละ 33.25

และหากจะถือเอาค่าเสียหายจริงเป็นหลักในการประมาณการค่าเสียหายในปีต่อไปแล้วจะต้องเพิ่มอัตราเบี้ยประกันบริษัทจากเดิมขึ้นไปอีกร้อยละ 33.25 ซึ่งเบี้ยประกันเดิมกำหนดเบี้ยประกันบริษัทไว้ร้อยละ 3 ก็จะต้องเพิ่มอีกร้อยละ .9975 หรือ ร้อยละ 1.00 นั่นคือเบี้ยประกันบริษัทใหม่จะเท่ากับร้อยละ 4 และเมื่อคิดค่าใช้จ่ายบวกเข้าไปแล้ว เบี้ยประกันรวมใหม่จะกลายเป็นร้อยละ 6.67 ดังนี้ จะเห็นได้ว่าวิธีนี้เป็นวิธีปรับปรุงเบี้ยประกันให้ขึ้นไปตามค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจริงได้สะดวกกว่าการคิดใหม่ทั้งหมด และเป็นวิธีการที่ใช้กันอยู่ทั่วไป

2. วิธีการพิจารณาการเสี่ยงภัยของแต่ละบุคคล (Individual or Merit or Schedule Method) วิธีคิดเบี้ยประกันแบบนี้แตกต่างกับวิธีจำแนกประเภทและชั้นตามที่กล่าวใน 1. ในข้อที่ว่าวิธีตาม 1. นั้นเมื่อกำหนดอัตราขึ้นแล้ววัตถุประสงค์หรือสิ่งที่เขาประกันภัยจัดอยู่ในประเภทใดชั้นใดก็เก็บเหมือนกันหมดไม่มีการนำปัจจัยอื่นใดมาพิจารณาอีก แต่วิธีการพิจารณาการเสี่ยงภัยของแต่ละบุคคลนี้ใช้วิธีกำหนดอัตรากลางไว้แล้วมีการพิจารณาถึงความเสี่ยงภัยของผู้เอาประกันเป็นรายบุคคลหรือเป็นรายกลุ่มไปว่ามีมากน้อยเพียงใด จะควรเพิ่มหรือลดเบี้ยประกันลงให้ได้เพียงใดบ้าง โดยการนำเอาความสูญเสียที่เกิดขึ้นหรือไม่เกิดขึ้นในระยะที่แล้มาแล้ว (Past Loss Experience) เป็นเครื่องประกอบการพิจารณา วิธีนี้อาจเรียกว่าเป็นวิธียืดหยุ่น (Flexible) ก็ได้ เพราะอาจทำให้เบี้ยประกันที่จะเรียกเก็บสูงหรือต่ำกว่าอัตราที่กำหนดไว้ได้ วิธีการนี้โดยที่เป็นการพิจารณาจากตัวผู้เอาประกันเป็นส่วนใหญ่จึงเรียกว่าเป็น Individual Method ส่วนบางท่านก็พิจารณาว่าการจะลดหรือเพิ่มเบี้ยประกันให้ นั้น มีรายการกำหนดไว้แน่นอน ก็ควรจะเรียกว่า Schedule Method จึงทำให้มีชื่อแตกต่างกันไป แต่วิธีการนั้นก็คงเป็นแบบเดียวกันซึ่งอาจแยกได้ออกเป็น 4 วิธีด้วยกัน คือ

ก. Special Rating Classes วิธีนี้กระทำได้โดยการตั้งอัตราพิเศษให้แก่ผู้เอาประกัน โดยคิดส่วนลดให้จากอัตราเบี้ยประกันที่กำหนดไว้ ซึ่งอาจทำได้เป็น 2 รูป คือ

1. ลดจำนวนเบี้ยประกันให้จากอัตราที่กำหนดไว้โดยตรง ซึ่งอาจคิดเป็น ร้อยละของเบี้ยประกันที่ต้องชำระหรือคิดลดให้เป็นจำนวนเงินที่แน่นอนก็ได้
2. จ่ายคืนเป็นเงินรางวัลหรือปันผลให้เมื่อครบกำหนดเวลาเอาประกันแล้วตาม จำนวนที่มีการคำนวณให้เป็นราย ๆ ไป

การใช้วิธีนี้อาจมีการตกลงกับผู้เอาประกันให้ปฏิบัติกรอย่างหนึ่งอย่างใดตลอด ระยะเวลาเอาประกันก็ได้ เช่น การประกันไฟโรงงานอาจจะระบุให้การจัดเวรยามดูแลรักษาหรือ มีเครื่องมือเครื่องใช้ในการดับไฟไว้อย่างไร หรือให้มีเครื่องสัญญาณแจ้งเหตุเมื่อมีการแสดงว่าไฟ จะไหม้ติดตั้งไว้ในโรงงานก็ได้ หรือบางครั้งตกลงกับผู้เอาประกันว่าตลอดระยะเวลาที่ทำประกัน หากไม่มีการสูญเสียเกิดขึ้นก็จะลดเบี้ยประกันให้ เช่น ประกันรถยนต์ไม่เคยมีการเสียหายเกิดขึ้นเลย ก็อาจคิดลดเบี้ยประกันในระยะต่อไปให้เป็นพิเศษหรือให้รางวัลจำนวนหนึ่งก็ได้ หรือกรณีเงิน ประกันชดเชยอุบัติเหตุคนงาน การตั้งอัตราพิเศษอาจขึ้นกับจำนวนคนงานว่ามีอย่างน้อยเพียงใดก็ได้ ดังนี้ เป็นต้น

ข. Schedule Rating วิธีนี้ใช้วิธีกำหนดอัตราเบี้ยประกันขึ้นไว้เป็นอัตรากลางแล้ว พิจารณาส่วนประกอบอื่น ๆ มาลดหรือเพิ่มตามรายการที่กำหนดไว้ เมื่อบวกลบกัน ได้ส่วนลดเพิ่ม อย่งไรก็นำไปหักหรือเพิ่มจากอัตราเบี้ยประกันที่กำหนดไว้ ผลลัพธ์ก็คือเงินประกันที่เรียกเก็บ เช่น อาคารที่อยู่อาศัยต้องการทำประกันไฟที่กำหนดอัตรากลางไว้ สมมติว่าอัตราเบี้ยประกันรวมคิด ร้อย ละ 2 ของวงเงินเอาประกัน แต่ปรากฏว่าอาคารนั้นเป็นตึกคอนกรีตหลังคากระเบื้อง คิดลดให้ร้อยละ 0.5 สภาพภายในบ้านไม่มีสิ่งไวไฟ ลดให้อีกร้อยละ 0.1 คนอยู่ในบ้านมีเฉพาะเจ้าของบ้านกับ ครอบครัวและคนใช้เพียง 6 คน ลดให้อีกร้อยละ 0.5 แต่บังเอิญสภาพแวดล้อมแออัดต้องเพิ่ม ร้อยละ 0.5 รวมแล้วส่วนเพิ่มมีร้อยละ 0.2 ส่วนลดมีร้อยละ 0.65 คงคิดสุทธิลดให้ร้อยละ 0.45 เบี้ยประกันที่ต้องชำระจึงเท่ากับร้อยละ 1.55 ของวงเงินเอาประกันเช่นนี้ เป็นต้น

รายการต่าง ๆ ซึ่งเป็นปัจจัยสำหรับการคิดลดหรือเพิ่มนี้เรียกว่า “Credibility” และจะมีการ กำหนดไว้อย่างละเอียดและแน่นอนเพื่อสะดวกต่อการคิดเบี้ยประกันที่จะเรียกเก็บเอาจาก ผู้เอาประกัน การกำหนดรายการ Credibility เพิ่มหรือลดไว้อย่างแน่นอนนี้เองจึงเรียกรวี่นี้ว่า เป็น Schedule Method Rating

วิธีคิดเบี้ยประกันแบบ Schedule Rating นี้ส่วนใหญ่ใช้กับการประกันไฟและใช้กับ อาคารสถานที่อยู่อาศัย โรงเรียน โบสถ์ สโมสร และสถานการค้าขนาดเล็ก ๆ ในการประกัน โจกรกรมส่วนมากก็ใช้วิธีนี้ในการคิดเบี้ยประกันเหมือนกัน

ก. Experience Rating วิธีนี้เป็นวิธีที่พิจารณาถึงการสูญเสียของผู้เอาประกันจากภัยที่เอาประกันไว้ในระยะที่ผ่านมาเป็นสำคัญ ถ้าผู้เอาประกันรายใดสามารถควบคุมหรือป้องกันมิให้ภัยเกิดขึ้นได้ดี ทำให้การสูญเสียไม่เกิดขึ้นหรือเกิดขึ้นน้อยกว่าที่กำหนดไว้ก็คิดอัตราเบี้ยประกันให้ต่ำลง แต่ถ้ารายใดมีการสูญเสียเกิดขึ้นเสมอหรือมากกว่าที่กำหนดไว้ก็อาจเพิ่มอัตราเบี้ยประกันให้สูงขึ้นได้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความสามารถหรือความเอาใจใส่ในการป้องกันภัยของผู้เอาประกันเป็นราย ๆ ไป วิธีนี้ผิดกับวิธี ก. ตรงที่ไม่มีการตกลงเป็นพิเศษล่วงหน้าเป็นการพิจารณาของผู้รับประกันเอง

วิธีนี้ใช้กันมากในการประกันชดเช้อุบัติเหตุคนงาน (Workman compensation) การรับประกันความรับผิดชอบ (Liability) ทั่วไป การประกันสุขภาพหมู่ (Group Health) และการประกันการว่างงาน (Unemployment) เป็นต้น

ง. Retrospective Rating วิธีนี้ผิดกับวิธี Experience Rating ดังได้กล่าวข้างต้นตรงที่ว่าวิธี Experience Rating นั้นเป็นวิธีกำหนดเบี้ยประกันใหม่ขึ้นสำหรับใช้กับการเอาประกันในระยะต่อไป (Future Period) แต่วิธี Retrospective Rating เป็นวิธีใช้กับการเอาประกันในระยะเวลาที่สิ้นสุดลง (Period Just ended) เพื่อพิจารณาว่าตลอดระยะเวลาที่เอาประกันนั้นมีการสูญเสียมากน้อยเพียงใด จะลดหรือเพิ่มอัตราเบี้ยประกันที่ได้ชำระไว้แล้วหรือไม่เพียงใด การสูญเสียเกิดขึ้นน้อยควรลดเบี้ยประกันลง ก็คืนเบี้ยประกันให้ตามส่วนถ้าการสูญเสียมากขึ้นก็อาจต้องชำระเบี้ยประกันลงก็คืนเบี้ยประกันให้ตามส่วน ถ้าการสูญเสียน้อยก็อาจต้องชำระเบี้ยประกันเพิ่มขึ้น โดยทำข้อตกลงหรือสัญญาขึ้นเป็นพิเศษตามความประสงค์ของผู้เอาประกัน เช่น เจ้าของบริษัทอุตสาหกรรมประกันอุบัติเหตุหมู่ให้คนงานทั้งหมด โดยมีข้อตกลงว่าถ้าการเสียหายเกิดขึ้นแก่คนงานตลอดปีไม่เกินวงเงินที่กำหนดไว้ก็ชำระเบี้ยประกันไว้จำนวนหนึ่งแต่ถ้าความเสียหายเกิดน้อยกว่าที่กำหนดไว้ผู้รับประกันจะคืนเบี้ยประกันให้ตามส่วน ถ้าอุบัติเหตุเกิดมากกว่าวงเงินที่เอาประกันไว้ผู้รับประกันก็จะจ่ายให้ แต่ผู้เอาประกัน ต้องชำระเบี้ยประกันในส่วนที่ขาดด้วย เช่นนี้เป็นต้น จึงเห็นได้ว่าวิธีนี้เป็นวิธีการปรับปรุงเบี้ยประกันให้หลังจากระยะเวลาเอาประกันผ่านไปแล้ว

วิธีนี้เหมาะสำหรับผู้เอาประกันที่ประสงค์จะจำกัดความรับผิดชอบของตน โดยให้ผู้รับประกันรับผิดชอบในการสูญเสียแทนส่วนหนึ่งแม้ว่าการสูญเสียจะเกินวงเงินที่เอาประกันไว้ผู้รับประกันก็ยอมรับรับผิดชอบให้ด้วย โดยผู้เอาประกันยอมชำระเบี้ยประกันส่วนที่ขาดให้ ใช้กันมากในการประกันอุบัติเหตุคนงานหรือการชดเชยค่าสูญเสียที่เกิดขึ้นแก่คนงาน

3. วิธีการผสม (Combination Method) วิธีนี้เป็นการใช้วิธีจำแนกประเภทของชั้นของผู้เอาประกันตาม 1. กับวิธีการพิจารณาการเสี่ยงภัยของแต่ละบุคคลตาม 2. ร่วมกัน กล่าวง่าย ๆ ก็คือในการพิจารณาการเสี่ยงภัยของแต่ละบุคคลนั้นตาม 2. นั้นต้องกำหนดอัตรากลางขึ้นไว้แล้วมีการ

พิจารณาเพิ่มหรือลดจากอัตรานั้นด้วยวิธีต่าง ๆ การใช้วิธีผสมนี้ก็หมายความว่าไม่ต้องไปกำหนดอัตรากลางขึ้นมาใหม่ให้ยุ่งยาก หากแต่ใช้อัตราของวิธีจำแนกประเภทและชั้นของวัตถุที่เอาประกันภัยตาม 1. นั้นเองมาใช้เป็นอัตรากลางแล้วกำหนดอัตราเพิ่มหรือลดจากอัตรานั้นซึ่งย่อมจะทำให้สะดวกมากขึ้น ทั้งนี้เพราะในการประกันวินาศภัยนั้นก็ต้องใช้วิธีกำหนดอัตราระเบียบประกันทุกวิธีอยู่แล้ว ส่วนวิธีใดจะเหมาะกับการประกันแบบใดหรือผู้เอาประกันรายใดก็พิจารณาเป็นเรื่อง ๆ หรือเป็นราย ๆ ไป การใช้วิธีผสมจึงเป็นการง่ายและสะดวกยิ่งขึ้น

หลักเกณฑ์ทั่ว ๆ ไปในการกำหนดอัตราระเบียบประกันวินาศภัยที่ใช้กันอยู่ในการประกันภัยก็คงมีอยู่เท่าที่กล่าวมานี้ เพราะการที่จะใช้วิธีการใดสำหรับการประกันแบบใดและสำหรับผู้เอาประกันรายใด กลุ่มใด ก็สุดแต่การพิจารณากันเป็นราย ๆ ไป แต่เมื่อตกลงว่าจะใช้วิธีใดแล้วการกำหนดอัตรากลางที่ดี การกำหนดอัตราส่วนลดก็จะต้องมีการคำนวณต่อไปอีกและจะคำนวณโดยใช้ระบบใด แบบใด ก็สุดแต่นโยบายของแต่ละบริษัทจะเห็นสมควร

2.4.3 ปัจจัยในการกำหนดอัตราระเบียบประกันภัยรถยนต์³¹

ปัจจัยในการกำหนดอัตราระเบียบประกันภัยที่ใช้กันอยู่ทั่วไป ได้แก่

1. สภาพของรถยนต์ (Age Group) มีลักษณะอย่างไร เป็นรถเก่าหรือรถใหม่ รุ่นปีของรถ ลักษณะเครื่องและตัวถัง ยิ่งรถมีสภาพดี อัตราระเบียบประกันจะต่ำลง
2. ชนิดการใช้รถยนต์ (Use) รถที่นำมาใช้เป็นรถประเภทไหน เช่น รถบรรทุกส่วนบุคคล รถบรรทุกสาธารณะ รถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสารป้ายดำ รถยนต์สาธารณะ โอกาสจะเกิดความเสียหายมีมากกว่ารถนั่งส่วนบุคคล อัตราระเบียบประกันจะสูง
3. ขอบเขตของการใช้รถยนต์ (Territory) หมายถึงอาณาเขตของการใช้รถยนต์ถ้าต้องการใช้นอกอาณาเขตที่กำหนดไว้ อัตราระเบียบประกันจะสูงขึ้น เช่น การใช้รถยนต์ข้ามเขตไปมาเลเซีย สิงคโปร์ ปีนัง หรือใช้ระยะไกล ๆ หรือใช้ระยะไกล ยิ่งระยะทางไกลความเสี่ยงก็ยิ่งมีมากขึ้น
4. น้ำหนักบรรทุก (Weight) สำหรับทางตรงข้ามในการคิดเบี้ยประกันจะขึ้นอยู่กับประเภทของรถยนต์ที่ใช้ เช่น รถยนต์ส่วนบุคคลคิดค่าเบี้ยประกันตามแรงม้าของเครื่องยนต์ cc ถ้าเป็นรถบรรทุกจะคิดตามน้ำหนักที่บรรทุกเป็นเกณฑ์
5. ทุนประกัน (Sum Insured) ของรถยนต์ จะมีจำนวนมากน้อยเท่าใดขึ้นอยู่กับชนิดและรุ่นของรถนั้น ๆ ราคาที่ประกันจะไม่เกินราคาที่แท้จริงของรถยนต์นั้น

³¹ จาก การกำหนดอัตราระเบียบประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (โครงการานสถิติสาขาประกันภัย ภาควิชาสถิติ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย) (น. 37-38), โดย วรลักษณ์ สุขไทย, 2544, กรุงเทพฯ: ผู้แต่ง.

6. ผู้ขับขี่ รถยนต์ประเภทนั้น ๆ ซึ่งเกี่ยวกับ

- 1) เพศของผู้ขับขี่
- 2) อายุ
- 3) อาชีพ
- 4) สถานะทางครอบครัว เช่น โสด มีบุตร บุตรกี่คน
- 5) อายุใบอนุญาตขับขี่
- 6) ประวัติการใช้รถของผู้ขับขี่ เช่น เคยเกิดอุบัติเหตุหรือไม่ และร้ายแรง หรือเปล่า
- 7) สุขภาพร่างกายโดยเฉพาะ สมอง ตา หู

7. ประเภทของภัยที่คุ้มครอง อัตราเบี้ยประกันจะขึ้นตามจำนวนภัยที่ต้องการให้ความคุ้มครองเพิ่มเติม

8. ปัจจัยอื่น ๆ เช่น

- 1) การเก็บรักษารถยนต์
- 2) สถานที่เก็บรักษารถยนต์
- 3) ภัยทางด้านจิตใจของผู้ขับขี่

2.4.4 วิธีการกำหนดอัตราเบี้ยประกันรถยนต์ของกรมการประกันภัย

ทางกรมการประกันภัยพิจารณาใช้วิธีการกำหนดอัตราเบี้ยประกันรถยนต์โดยวิธี “Loss Ratio” ซึ่งเป็นวิธีทางคณิตศาสตร์ประกันภัยวิธีหนึ่งมาใช้ในการปรับเบี้ยประกันภัย มีรายละเอียดคือ³²

เป็นวิธีที่ใช้ปรับปรุงเบี้ยที่ใช้อยู่ โดยเป็นการเปรียบเทียบระหว่าง

1. Actual Loss Ratio (อัตราส่วนความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง) กับ
2. Expected Loss Ratio (อัตราส่วนความเสียหายที่คาดว่าจะเกิดขึ้น)

ซึ่ง Actual Loss Ratio คือ Incurred-Eamed Loss Ratio (ค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้นจริง ต่อเบี้ยประกันภัยรับที่ถือเป็นรายได้) และ Expected Loss Ratio คือ Loss Ratio (อัตราส่วนความเสียหายตามโครงสร้างอัตราเบี้ยประกันภัย)

หลังจากนั้นนำอัตราส่วนความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงและอัตราส่วนความเสียหายที่คาดว่าจะเกิดขึ้นมาหาความแตกต่างจากการเทียบอัตราความเปลี่ยนแปลงโดย

$$\text{Percentage rate change} = \frac{\text{Actual} - \text{LossRatio} - \text{Expected} - \text{LossRatio}}{\text{Expected} - \text{LossRatio}}$$

³² แหล่งเดิม. (น. 107).

ถ้าเป็นผลบวก แสดงว่า ต้องเพิ่มเบี้ย

ถ้าเป็นผลลบ แสดงว่า ต้องลดเบี้ย

โดยจะคิดเพิ่ม ลด เทียบจากเบี้ยพิกัดสูงสุดที่กรมการประกันภัยกำหนด ดังนี้

เบี้ยประกันที่เหมาะสม = (Percentage Rate Change) (อัตราเบี้ยพิกัดสูงสุด) + อัตราเบี้ย

พิกัดสูงสุด

ขั้นตอนการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยโดยวิธี Loss Ratio

1. กำหนด Expected Loss Ratio (อัตราส่วนความเสียหายตาม โครงสร้างเบี้ยประกันภัย)

Expected Loss Ratio เป็น Loss Ratio ที่ใช้สำหรับการประมาณการกำไรซึ่งได้จาก ร้อยละ 10 หักด้วยค่าใช้จ่าย (Expected Loading) ในกรณีกรมการประกันภัยมีการบวกเพิ่มค่าใช้จ่าย ร้อยละ 30 จึงมี Expected Loss Ratio (อัตราส่วนความเสียหายตาม โครงสร้างเบี้ยประกันภัย) เป็นร้อยละ 70 (ร้อยละ 100-ร้อยละ 30) ของรถยนต์แต่ละประเภท

2. หา Actual Loss Ratio (อัตราส่วนความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง) ของรถยนต์แต่ละประเภท ซึ่งผู้เขียนขอยกตัวอย่างจากข้อมูลการรายงานของกรมประกันภัย Loss Ratio ที่เกิดขึ้นจริงตั้งแต่ปี 2540-2543 ของรถประเภทต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นเป็นดังนี้³³

ตารางที่ 2.1 ยกตัวอย่างจากข้อมูลการรายงานของกรมประกันภัย Loss Ratio ที่เกิดขึ้นจริงตั้งแต่ ปี 2540-2543 ของรถประเภทต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น

ปี	Loss Ratio รถจักรยานยนต์	Loss Ratio รถยนต์	Loss Ratio รถบรรทุก
2539	92.44	23.44	24.96
2540	98.79	21.54	22.41
2541	106.56	25.2	28.35
2542	103.13	22.85	24.77
2543	91.19	18.74	18.68

³³ แหล่งเดิม. (น. 108).

3. เทียบหาอัตราความเปลี่ยนแปลง

ทำการเปรียบเทียบหาอัตราความเปลี่ยนแปลงจาก Actual Loss Ratio (อัตราส่วนความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง) กับ Expected Loss Ratio (อัตราส่วนความเสียหายตามโครงสร้างที่เกิดขึ้นจริง) ของรถแต่ละประเภท ได้ดังนี้³⁴

ตารางที่ 2.2 เปรียบเทียบหาอัตราความเปลี่ยนแปลงจาก Actual Loss Ratio (อัตราส่วนความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง) กับ Expected Loss Ratio (อัตราส่วนความเสียหายตามโครงสร้างที่เกิดขึ้นจริง) ของรถแต่ละประเภท

ปี	Percentage rate change รถจักรยานยนต์	Percentage rate change รถยนต์	Percentage rate change รถบรรทุก
2539	0.32	-0.67	-0.64
2540	0.41	-0.69	-0.68
2541	0.52	-0.64	-0.60
2542	0.47	-0.67	-0.65
2543	0.30	-0.7	-0.73

จะเห็นได้ว่า อัตราความเปลี่ยนแปลงของรถจักรยานยนต์เป็นบวกเพราะฉะนั้นจึงต้องมีการปรับเพิ่มเบี้ยของรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลไม่เกิน 125 ซีซี ส่วนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง และรถบรรทุกส่วนบุคคลหนักเกิน 3 ตัน มีอัตราความเปลี่ยนแปลงเป็นลบจึงต้องมีการปรับลดเบี้ยลง โดยคิดเทียบกับอัตราเบี้ยประกันภัยชั้นสูงสุดที่นายทะเบียนกำหนด

4. ทำการคำนวณหาอัตราเบี้ยประกันที่เหมาะสมของปี 2540-2544

โดยเทียบอัตราความเปลี่ยนแปลงที่คำนวณได้มาปรับกับอัตราเบี้ยประกันภัยชั้นสูงสุดโดยพิกัดเบี้ยประกันภัยสูงสุดของแต่ละประเภทที่กรมการประกันภัยกำหนดคือ

³⁴ แหล่งเดิม. (น. 109.

พิกัดเบี้ยประกันภัยสูงสุดของรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล

ไม่เกิน 125 ซีซี คือ 200 บาทต่อคัน

พิกัดเบี้ยประกันภัยสูงสุดของรถยนต์ส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง

คือ 1,080 บาทต่อคัน

พิกัดเบี้ยประกันภัยสูงสุดของรถบรรทุกหนักไม่เกิน 3 คน

คือ 1,350 บาทต่อคัน

จะได้ผลการประมาณค่าเบี้ยประกันที่เหมาะสมปี 2541-2544 เป็นดังนี้³⁵

ตารางที่ 2.3 ผลการประมาณค่าเบี้ยประกันที่เหมาะสมปี 2541-2544

ปี	รถจักรยานยนต์	รถยนต์	รถบรรทุก
2540	264	357	486
2541	282	335	432
2542	304	388	547
2543	294	352	478
2544	260	280	365

5. กำหนดเบี้ยประกันภัยต่อกรมธรรม์ (Gross Premium)

เนื่องจากการรับประกันมีค่าใช้จ่ายและความเสี่ยงต่าง ๆ เกิดขึ้นพร้อมทั้งต้องมีกำไรจำนวนหนึ่ง จึงต้องมีการบวกเพิ่มจากเบี้ยประกันภัยแท้จริงที่คำนวณได้ให้เป็นเบี้ยประกันภัยรวม (Gross Premium) เท่ากับ 30% ของเบี้ยประกันภัยรวม จึงสามารถหาเบี้ยประกันภัยรวมต่อกรมธรรม์ได้จาก

$$G = P + aG \text{ หรือ}$$

$$G = P/1-a$$

เมื่อ a คือสัดส่วนของค่าใช้จ่าย ดังนั้นเบี้ยประกันภัย (Gross premium) ของรถประเภทต่าง ๆ ในปี 2540-2544 กำหนดได้ ดังนี้³⁶

³⁵ แหล่งเดิม. (น. 110).

³⁶ แหล่งเดิม. (น. 110).

ตารางที่ 2.4 เมื่อ a คือสัดส่วนของค่าใช้จ่าย ดังนั้นเบี้ยประกันภัย (Gross premium) ของรถประเภทต่าง ๆ ในปี 2540-2544 กำหนดได้ ดังนี้

ปี	รถจักรยานยนต์	รถยนต์	รถบรรทุก
2540	377	510	694
2541	403	479	617
2542	435	555	781
2543	421	504	682
2544	371	400	521

เห็นได้ว่า การคำนวณเบี้ยประกันภัยรถยนต์นั้น จะมีหลักการ วิธีการ และปัจจัยในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ และทางการประกันภัยก็มีวิธีการในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยไว้เช่นเดียวกัน ซึ่งเป็นวิธีการหนึ่งทางคณิตศาสตร์ประกันภัย

บทที่ 3

หลักกฎหมายเกี่ยวกับเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศไทย และต่างประเทศ

ในวิทยานิพนธ์นี้จะกล่าวถึงหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศไทย และต่างประเทศ คือ ประเทศญี่ปุ่น ประเทศนิวซีแลนด์ ประเทศอังกฤษ สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐเกาหลี และสาธารณรัฐสิงคโปร์ สำหรับกฎหมายเกี่ยวกับเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศไทยนั้น สามารถสรุปได้โดยสังเขป ดังนี้

3.1 หลักกฎหมายของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

ในประเทศไทยนั้น การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ได้มีกฎหมายที่บังคับใช้มาเป็นเวลากว่า 20 ปีแล้ว โดยได้บัญญัติเป็นพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งจะได้กล่าวต่อไปดังนี้

3.1.1 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ประเทศไทยได้มีพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาบังคับใช้กับระบบการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ซึ่งในเรื่องของอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับการประกันภัยภาคบังคับ กำหนดโดยนายทะเบียนคือ อธิบดีกรมการประกันภัยในรูปแบบของคำสั่งนายทะเบียนในการกำหนดและให้ใช้อัตราเบี้ยประกันภัย โดยนายทะเบียนอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 บัญญัติว่า “อัตราเบี้ยประกันภัยที่บริษัทกำหนดจะต้องได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียนและอัตราเบี้ยประกันที่นายทะเบียนเห็นชอบไว้แล้วเมื่อนายทะเบียนเห็นสมควรหรือเมื่อบริษัทร้องขอ ไม่มีผลกระทบกระเทือนกรมธรรม์ประกันภัยที่ได้กำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่นายทะเบียนได้ให้ความเห็นชอบไว้ก่อนแล้ว”

มาตรการในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยอยู่ในอำนาจของนายทะเบียนตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 แทนที่จะใช้อำนาจตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 นั้นมีสาเหตุมาจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 10 บัญญัติว่า “บริษัทต้องรับประกันความเสียหายตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการประกาศดังกล่าวจะกำหนดให้ข้อความ

ในกรมธรรม์ประกันภัยหรืออัตราเบี้ยประกันภัยแตกต่างกันไปตามชนิด ประเภท หรือขนาดของรถหรือลักษณะของผู้เอาประกันภัยก็ได้” เมื่อบัญญัติไว้เช่นนี้ทำให้ไม่มีความชัดเจนและมีการแปลตามกฎหมายดังกล่าวนี้ว่าการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยไม่จำเป็นต้องกระทำโดยคำแนะนำของคณะกรรมการนายทะเบียนคืออธิบดีกรมการประกันภัยจึงได้ใช้อำนาจตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 แทน โดยอาศัยความมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ประกอบ

องค์ประกอบของเบี้ยประกันภัยรถภาคบังคับ

จากการศึกษาระบบของการประกันภัยรถภาคบังคับของประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 พบข้อสรุปขององค์ประกอบของเบี้ยประกันภัยรถภาคบังคับดังต่อไปนี้

Input → Insurance System → Out put

เบี้ยประกันรวมประกอบด้วย เบี้ยประกันที่แท้จริง ค่าสินไหมทดแทนเมื่อประสบภัย

1. เบี้ยประกันภัย
2. ค่าบำเหน็จ
3. ภาษีมูลค่าเพิ่ม
4. บริหาร
5. ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ

เมื่อรับเบี้ยประกันภัยจากการบังคับประชาชนให้ทำประกันภัยมาทั้งหมดพิจารณาต่อคนส่วนที่เป็นเบี้ยประกันภัยแท้ ๆ ที่นำมาคำนวณค่าสินไหมทดแทนจะเหลือน้อยมาก เพราะมีการหักเงินค่าเบี้ยประกันภัยไปใช้สำหรับเป็นค่าบำเหน็จ ค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม ค่าใช้จ่ายการบริหารการประกันภัย จากการศึกษาพบว่า

1. ค่าบำเหน็จให้ประโยชน์กับพนักงานฝ่ายขายของบริษัทและผู้ประกอบการรับประกันภัย (ร้อยละ 12)
2. ภาษีมูลค่าเพิ่มและอากรให้ประโยชน์กับภาครัฐ
3. ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการให้ประโยชน์กับฝ่ายผู้รับประกันภัย (ปัจจุบันร้อยละ 20 ของเบี้ยประกันภัยที่เรียกเก็บ)
4. เบี้ยประกันภัยที่แท้จริงที่เหลือจากข้อที่ 1-3 เป็นประโยชน์ที่ประชาชนทั่วไปจะได้รับ

กระบวนการทางกฎหมายในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้กำหนดองค์กรเป็นคณะบุคคลขึ้นมากณะหนึ่งเพื่อใช้เป็นมาตรการเพื่อความรอบคอบรัดกุมในการบริหารจัดการก่อนที่จะผ่านไปยังนายทะเบียนหรือรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ ในการกำหนดหลักเกณฑ์ที่จะนำออกไปปฏิบัติเพื่อให้เป็นไปตามเจตนารมณ์และวัตถุประสงค์ของกฎหมายฉบับนี้อย่างแท้จริง โดยได้มีการบัญญัติถึงความหมายคำนิยาม องค์ประกอบ และอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการดังกล่าว ตามความในบทบัญญัติดังนี้ คือ ตามความในมาตรา 14¹ “คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งประกอบด้วยปลัดกระทรวงพาณิชย์เป็นประธาน ผู้แทนกระทรวงกลาโหม ผู้แทนกระทรวงการคลัง ผู้แทนกระทรวงคมนาคม ผู้แทนกระทรวงสาธารณสุข ผู้แทนทบวงมหาวิทยาลัย ผู้แทนกรมการปกครองผู้แทนกรมตำรวจ ผู้ซึ่งคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้บริโภคมอบหมายหนึ่งคน ผู้แทนสมาคมนายหน้าประกันภัย ผู้แทนสมาคมประกันวินาศภัย ผู้แทนสมาคมโรงพยาบาลเอกชน ผู้แทนแพทยสภา และผู้ทรงคุณวุฒิอีกไม่เกินสี่คน ซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งเป็นกรรมการ อธิบดีกรมการประกันภัยเป็นกรรมการและเลขานุการ และผู้อำนวยการสำนักนายทะเบียนคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ² โดยกฎหมายได้กำหนดให้คณะกรรมการมีอำนาจและหน้าที่ดังนี้ คือ “ให้คำแนะนำแก่รัฐมนตรีในการออกกฎกระทรวงตามมาตรา 7 และมาตรา 20 และประกาศมาตรา 10” และได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับหลักเกณฑ์ของการรับประกันภัยและรวมถึงการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยโดยให้กระทำโดยคำแนะนำของคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยตามความในมาตรา 10^{*} “บริษัทต้องรับประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการ ประกาศดังกล่าวจะกำหนดให้ข้อความในกรมธรรม์ประกันภัยหรืออัตราเบี้ยประกันภัยแตกต่างกันตามชนิด ประเภท หรือขนาดของรถ หรือลักษณะของผู้เอาประกันภัยก็ได้”

¹ เพิ่มบทนิยามคำว่า “คณะกรรมการ” โดยมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

² พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 6

^{*} มาตรา 6 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 ให้ยกเลิกข้อความเดิมมาตรา 10 และใช้ข้อความใหม่ที่พิมพ์ไว้แทน.

จากบทบัญญัติของกฎหมาย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่เกี่ยวข้องกับคณะกรรมการดังที่ได้กล่าวข้างต้น เห็นได้ว่าคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งมีองค์ประกอบตามความในมาตรา 6 ได้มีส่วนร่วมครอบคลุมในทุกด้านพร้อมที่จะใช้ความรู้ความสามารถของคณะกรรมการในการเสนอแนะกำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อบริหารจัดการกฎหมายให้เกิดความเป็นธรรมและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนเป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายได้เป็นอย่างดี ประกอบกับอำนาจหน้าที่ตามความในมาตรา 6 ทวิ (1)-(4) ได้ครอบคลุมในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและที่มีผลกระทบต่อประชาชน จึงเป็นหลักประกันและเชื่อได้ว่าหากคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถได้ผ่านการพิจารณาหรือได้ให้คำแนะนำแก่รัฐมนตรีหรือนายทะเบียนแล้ว มาตรการทั้งหลายที่ออกมาใช้จะมีความเป็นธรรมและคุ้มครองสิทธิประโยชน์ของประชาชนได้เป็นอย่างดี

ในส่วนของคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยนั้น ได้กำหนดไว้ตามบทบัญญัติในมาตรา 6 ทวิ ให้คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้ (1) ให้คำแนะนำแก่รัฐมนตรีในการออกกฎ กระทรวงตามมาตรา 7 และมาตรา 20 และประกาศตามมาตรา 10 ซึ่งมาตรา 10 ได้บัญญัติไว้ว่า “บริษัทต้องรับประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการประกาศดังกล่าวจะกำหนดให้ข้อความในกรมธรรม์ประกันภัย หรืออัตราเบี้ยประกันภัยแตกต่างกันตามชนิด ประเภท หรือขนาดของรถหรือลักษณะของผู้เอาประกันภัยก็ได้” ตามความของบทบัญญัติที่ได้กล่าวมาในมาตรา 6 ทวิ และมาตรา 10 นั้น เห็นได้ว่าคณะกรรมการมีอำนาจและหน้าที่ให้คำแนะนำแก่รัฐมนตรีในการประกาศกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการรวมทั้งประกาศกำหนดเรื่องอัตราเบี้ยประกันภัยด้วย แต่เนื่องจากบทบัญญัติตามความในมาตรา 10 ตอนท้ายที่ได้บัญญัติว่า ประกาศดังกล่าวจะกำหนดให้ข้อความในกรมธรรม์ประกันภัยหรืออัตราเบี้ยประกันภัยแตกต่างกันตามชนิด ประเภท หรือขนาดของรถ หรือลักษณะของผู้เอาประกันภัยก็ได้ ซึ่งการที่บทบัญญัติในมาตรา 10 ไปกำหนดเกี่ยวกับเรื่องอัตราเบี้ยประกันภัยในตอนท้ายว่า “ก็ได้” นี้เองที่ทำให้ประกาศกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่ผ่านมาไม่เคยประกาศโดยคำแนะนำของคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยเลยแม้แต่ครั้งเดียวและทำให้การประกาศกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่ใช้อยู่ในปัจจุบันถูกกำหนดโดยนายทะเบียน คือ อธิบดีกรมการประกันภัย ในรูปแบบของคำสั่งนายทะเบียนในการกำหนดและให้ใช้อัตราเบี้ยประกันภัย ซึ่งนายทะเบียนได้อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ที่บัญญัติว่า “อัตราเบี้ยประกันภัยที่นายทะเบียนเห็นชอบไว้แล้วเมื่อนายทะเบียนเห็นสมควรหรือเมื่อบริษัทร้องขอ นายทะเบียนจะสั่งให้เปลี่ยนอัตรานั้นเสียใหม่ก็ได้ การเปลี่ยนอัตราเบี้ยใหม่ไม่มีผลกระทบ

กระเทียมกรมธรรม์ประกันภัยที่ได้กำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่นายทะเบียนได้ให้ความเห็นชอบไว้แล้ว” ปัจจุบันนายทะเบียนได้กำหนดเบี้ยประกันภัยสำหรับการประกันภัยรถภาคบังคับ คือตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 7/2545 ลงวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2545 ให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2545 เป็นต้นไป

องค์กรภาครัฐ

จะเห็นได้ว่าหากผู้ประสบภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถ ผู้ประสบภัยจากรถที่ได้รับประกันภัยไว้ ย่อมเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัยได้ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 20 ถ้าบริษัทประกันภัยไม่จ่ายหรือจ่ายไม่ครบก็สามารถเรียกร้องให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายให้ได้ (มาตรา 20, 23) และมีองค์กรภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ดังนี้

1. สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสังกัดกรมการประกันภัย มีหน้าที่ดำเนินการเกี่ยวกับกองทุน (มาตรา 33, 34) เพื่อจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถ เมื่อไม่มีผู้ใดจ่ายให้ตามมาตรา 23

2. กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม (มาตรา 19) ในการรับจดทะเบียนรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ให้นายทะเบียนตามกฎหมายดังกล่าวตรวจสอบการจัดให้มีประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ตามมาตรา 7) ก่อนจะรับจดทะเบียนด้วย (ไม่รวมถึงการชำระภาษีรถประจำปี)

3. กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ (มาตรา 4) กำหนดให้อธิบดีกรมการประกันภัยเป็นนายทะเบียนตามกฎหมายนี้ และ (มาตรา 6) ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้อำนาจออกกฎกระทรวงและประกาศเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

4. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (มาตรา 37-45) มีบทกำหนดโทษทางอาญา สำหรับผู้ฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว

กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ

ในพระราชบัญญัตินี้กำหนดให้จัดตั้งกองทุนขึ้นเรียกว่า “กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย” โดยมีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งกองทุนและเงื่อนไขการจ่ายค่าสินไหมทดแทน กล่าวคือเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถเมื่อเกิดกรณีใด ๆ ดังต่อไปนี้

1. เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามกฎหมายนี้ และเจ้าของรถดังกล่าวไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

2. ขณะเกิดเหตุ รถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของ เพราะเหตุที่รถนั้นได้ถูกยืมออก น้อ โกง กรรโชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และเจ้าของรถได้ร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน

3. ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และรถนั้นไม่มีการประกันภัยตามกฎหมายนี้

4. มีความเสียหายจากรถเกิดแก่ผู้ประสบภัยและรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้น หลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย

5. บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนหรือ

6. ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยนั้นเกิดจากรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัยตามกฎหมายนี้และไม่ได้ทำประกันภัยไว้ตามกฎหมายนี้

7. เป็นค่าใช้จ่ายอื่นในการดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้

เหตุที่ต้องมีกองทุนทดแทนนี้ก็เพื่อเป็นการปิดช่องว่างของกฎหมายในกรณีที่เกิดความเสียหายแล้วไม่สามารถหาใครมารับผิด หรือมีผู้รับผิดชอบแต่ผู้นั้นไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นเพื่อบรรเทาความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยได้อย่างทันทั่วทั้งที่ ผู้ประสบภัยก็สามารถจะเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนเพื่อมาเยียวยาความเสียหายของตนได้

แหล่งที่มาของเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

1. เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้ซึ่งเป็นเงินที่รัฐบาลได้จัดหางบประมาณมาให้กองทุนเพื่อเป็นทุนสำหรับเป็นค่าใช้จ่าย

2. เงินที่บริษัทประกันภัยจ่ายสมทบให้แก่กองทุนเป็นรายปี ในอัตราไม่เกินร้อยละหนึ่งจุดห้าของเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัยในแต่ละปี เงินสมทบที่บริษัทจ่ายนั้นสามารถนำไปหักเป็นค่าใช้จ่ายในการคำนวณภาษีเงินได้ตามประมวลรัษฎากรได้ตามมาตรา 36

การเรียกเก็บและการจ่ายเงินสมทบจากบริษัทประกันภัยนั้นมีกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการใช้ โดยกฎกระทรวงกำหนดให้บริษัทต้องจ่ายเงินสมทบภายใน 30 วัน นับแต่วันสิ้นรอบสามเดือนในอัตราร้อยละสองของเบี้ยประกันภัย³

3. เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี กล่าวคือเมื่อกฎหมายนี้ใช้บังคับ รัฐบาลจะต้องจัดสรรงบประมาณเพื่อจ่ายให้กับกองทุนนี้ทุกปีเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานต่าง ๆ เพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

³ กฎกระทรวง ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2541).

4. เงินหรือทรัพย์สินที่กองทุนเรียกคืนมาจากผู้ที่มีหน้าที่ต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ตามกฎหมายนี้แต่ผู้นั้นมิได้จ่ายและกองทุนได้จ่ายแทนไป เงินค่าใช้จ่ายในการยึดทรัพย์และขายทอดตลาด เงินที่ได้จากหน่วยงานซึ่งเป็นเจ้าของรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัย และเงินที่เหลือจากการขายทอดตลาดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายแล้วเจ้าของรถมิได้มารับคืนภายใน 5 ปี

5. เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้อุทิสให้ หรือเงิน หรือทรัพย์สินที่มีผู้บริจาคให้

6. ดอกผลของเงินกองทุนในกรณีที่ได้มีการนำเงินกองทุนไปหาประโยชน์ เช่น นำไปฝากธนาคาร ซื้อพันธบัตรรัฐบาล ฯลฯ หากได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง ตามมาตรา 34

7. เงินได้จากการขายทรัพย์สินที่ได้มาตาม (4) และ (5) ซึ่งก็คือเงินที่ได้มาจากการยึดรถหรือขายทอดตลาดหรือขายทรัพย์สินที่มีผู้อุทิสให้

8. เงินรายได้อื่น ๆ เช่น เงินเพิ่ม ค่าปรับ เงินค่าธรรมเนียมต่าง ๆ เป็นต้น

เงินและทรัพย์สินดังกล่าวแล้วนี้ไม่ถือว่าเป็นเงินรายได้ของแผ่นดินอันจะต้องนำส่งกระทรวงการคลัง แต่ให้เป็นของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เพื่อใช้ประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ของกองทุนนี้ต่อไป

ที่ตั้งสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ มาตรา 34 กำหนดให้จัดตั้งสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยขึ้น โดยให้สังกัดอยู่ในกรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ เพื่อดำเนินการเกี่ยวกับเงินกองทุน เช่น เก็บรวบรวมเงินกองทุน ส่วนการเบิกจ่าย การเก็บรักษา การจัดการกองทุนให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์กำหนด โดยได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง

3.2 หลักกฎหมายของต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

หลักกฎหมายของต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับนี้ ผู้เขียนได้แยกเป็น 2 กลุ่มคือ กลุ่มประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษร (Civil Law) คือ ประเทศญี่ปุ่น และสาธารณรัฐเกาหลี กับกลุ่มประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) คือ ประเทศนิวซีแลนด์ ประเทศอังกฤษ สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ และสาธารณรัฐสิงคโปร์ ซึ่งจะได้กล่าวดังต่อไปนี้

3.2.1 กลุ่มประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษร (Civil Law)

3.2.1.1 ประเทศญี่ปุ่น

การประกันรถยนต์ภาคบังคับ

การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในประเทศญี่ปุ่นเกิดขึ้นเป็นครั้งแรก ในปี ค.ศ. 1914 ซึ่งในขณะนั้นมีรถยนต์เพียง 1,066 คัน แต่ภายหลังสงครามโลกครั้งที่สองเป็นต้นมาปริมาณรถยนต์ได้เพิ่มจำนวนมากขึ้นอย่างรวดเร็ว ซึ่งอาจเป็นผลจากการที่ประเทศญี่ปุ่นเป็นประเทศผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ของโลก และมีการพัฒนาเกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มมากขึ้น จนทำให้ปริมาณรถยนต์มีมากเป็นอันดับสองของโลก⁴ และสิ่งที่ตามมาก็คือ เป็นผลก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถยนต์มีจำนวนมากขึ้นเช่นกัน จนเกิดเป็นปัญหาใหญ่ของสังคม ซึ่งแต่เดิมความรับผิดชอบต่อการบาดเจ็บ หรือเสียชีวิตที่เกิดจากอุบัติเหตุจากการใช้รถยนต์นั้นเป็นไปตามหลักเกณฑ์ของความผิดฐานละเมิด (Tort Liability) ตามประมวลกฎหมายแพ่งของประเทศญี่ปุ่น มาตรา 709 (Article 709 of the Civil Code)⁵ กล่าวคือ ผู้ได้รับความเสียหายสามารถเรียกร้องค่าเสียหายได้ก็ต่อเมื่อสามารถพิสูจน์ว่าเป็นความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ใช้รถ ซึ่งในหลายกรณีผู้ประสบภัยจากรถไม่มีหลักฐานพอที่จะพิสูจน์ได้⁶ ซึ่งต่อมารัฐบาลญี่ปุ่นได้แก้ปัญหา โดยการใช้กฎหมายเป็นเครื่องมือในการแก้ปัญหาโดยได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดชอบของผู้ใช้รถยนต์ หรือ Automobile Liability Security Law 1955⁷ โดยในพระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนดให้มี

⁴ From *Automobile Insurance Rating Association of Japan (with Appendix)* (p. 1), by Automobile Insurance Rating Association of Japan, 1994, Tokyo: Miyoshi Inc., จาก *การประกันภัยความรับผิดชอบในการใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น* (Compulsory Automobile Liability Insurance), โดย กมลวรรณ กิริติสมิต, 2535, *วารสารการประกันภัย*, 17, น. 53.

⁵ ตามประมวลกฎหมายแพ่งของญี่ปุ่น มาตรา 709 กำหนดว่าผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อละเมิดสิทธิของผู้อื่น จำต้องใช้สินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการละเมิดนั้น (Article 709 A person who has intentionally or negligently violated the right of another is bound to compensate any damages resulting in consequence).

⁶ From *The Treatment of Motorvehicle Accidents: The Impact of Technological Change on Legal Relations* (pp. 401-403), by Arthur Taylor Von Mehren, 1963, *Law in Japan: the Legal Order in a Changing Society*, Massachusetts: Harvard University Press., จาก *การประกันภัยความรับผิดชอบจากรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น* (พิมพ์ดีด) (น. 2), โดย หาญ อร่ามวิทย์, ม.ป.ป.

⁷ Automobile Liability Security Law 1955 เป็นกฎหมายปีโชวะ 30 เลขที่ 97 เรียกเป็นภาษาญี่ปุ่นและเขียนด้วยอักษรโรมัน JIDOSHA SONGAI BAISHO HOSHO HO นิยมเรียกสั้น ๆ ว่า JIBAIHO ประกาศใช้เป็นกฎหมายตั้งแต่ 1 ธันวาคม ค.ศ. 1955 (พ.ศ. 2498) และเริ่มใช้บังคับในเดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ. 1956. (อ้างถึงใน

การเอาประกันภัยรถยนต์แบบบังคับ คือ Compulsory Automobile Liability Insurance (CALL หรือ Ji-Bai-Seki) โดยมีความมุ่งหมายที่จะคุ้มครองผู้ที่ประสบอุบัติเหตุจากรถจนเป็นผลให้ได้รับบาดเจ็บ ทุพพลภาพ หรือเสียชีวิต แต่อย่างไรก็ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่ได้คุ้มครองความเสียหายที่เกิดกับทรัพย์สินหรือตัวรถ

สาระสำคัญตามบทบัญญัติของกฎหมาย

พระราชบัญญัติฉบับนี้มีสาระสำคัญ 4 ประการ คือ

1. ใช้หลักการหลักการการพิสูจน์ความผิดและความประมาทเลินเล่อในการใช้รถ กล่าวคือ การประกันภัยความรับผิดโดยทั่วไปนั้น ความเสียหายจะต้องเกิดจากความผิด (Fault) หรือความประมาทเลินเล่อ (Negligence) ของผู้เอาประกันภัย ผู้ประสบภัยจะต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าผู้เอาประกันภัยเป็นผู้รับผิดชอบ แต่การประกันภัยรถยนต์ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ ผู้ประสบภัยจากรถสามารถเรียกร้องค่าเสียหายได้ โดยพิสูจน์เพียงว่า การบาดเจ็บหรือเสียชีวิต เกิดจากหรือมีผลมาจากอุบัติเหตุรถยนต์เท่านั้นตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 3⁸ โดยกำหนดให้บุคคลผู้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเอง (person who puts an automobile into operation for his benefit) จะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ซึ่งได้รับอันตรายจากการใช้รถของตน เว้นแต่ว่าผู้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเองนั้นจะสามารถพิสูจน์ได้ทั้ง 3 ประการ ดังนี้

1.1 ผู้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเองและผู้ขับรถ (ในกรณีที่ผู้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเองนั้นไม่ได้เป็นผู้ขับเอง) ไม่ได้ประมาทเลินเล่อในการขับรถ

1.2 อุบัติเหตุเกิดจากความตั้งใจ หรือความประมาทเลินเล่อของผู้ประสบภัยเอง หรือของบุคคลอื่นนอกจากผู้ขับรถและ

กฎหมายการประกันภัยบุคคลที่สาม ของประเทศญี่ปุ่น, โดย ไกรวิน สารวิจิตร, ม.ป.ป., *วารสารนิติศาสตร์*, 21, น.53, *Automobile Insurance Rating Association of Japan. Automobile Insurance in Japan (with Appendix)* (pp. 1-2). และ *การประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น (Compulsory Automobile Liability Insurance)* (น. 55). เล่มเดิม.

⁸ The Automobile Liability Security Law 1955.

Article 3 When a person who makes the automobiles available for operation for his benefit gave an injury to life or body of other person or persons arising out of the operation of the automobiles, he shall be obligated to pay the claims. This shall not apply when it was proved that he and the driver did not neglect to take care of the operation of the automobiles and there was a willful act or negligence on the part of the victim or the third party other than the driver as well as there were no structural defects of functional disorders in the automobiles.

1.3 ไม่มีความบกพร่องหรือความผิดปกติของรถยนต์

การที่กฎหมายใช้คำว่า “บุคคลผู้ขับรถเพื่อประโยชน์ของตนเอง” นั้น หมายถึง ผู้ที่ควบคุมการเคลื่อนที่ของรถและได้รับประโยชน์ใด ๆ จากการที่รถนั้นเคลื่อนที่โดยที่ผู้นั้นไม่จำเป็นต้องเป็นเจ้าของรถและไม่ต้องกำลังขับรถนั่นเอง หรือเป็นผู้ครอบครองรถในขณะที่รถนั้นเกิดอุบัติเหตุ การที่กฎหมายบัญญัติเช่นนี้ เป็นการผลักภาระการพิสูจน์ของผู้ประสบภัยไปยังบุคคลผู้ขับรถเพื่อประโยชน์ของตนเอง ซึ่งภาระการพิสูจน์ทั้ง 3 ประการ ดังที่กล่าวแล้วนั้นสามารถพิสูจน์ได้ยาก ดังนั้นหลักการนี้จึงใกล้เคียงกับหลักความรับผิดโดยปราศจากความผิด (no-fault liability)⁹

2. การประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ตาม Automobile Liability Security Law นี้ บังคับทั้งผู้ครอบครองรถที่จะนำรถออกวิ่งในทางจะต้องทำประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์และบังคับผู้รับประกันภัยจะต้องรับประกันภัยรถทุกคันที่มีผู้นำมาทำประกันภัย โดยจะปฏิเสธการรับประกันภัยตามกฎหมายนี้ไม่ได้ (ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 24)¹⁰ เว้นแต่จะอ้างเหตุตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ซึ่งเหตุผลที่จะปฏิเสธได้มีค่อนข้างจำกัด เช่น การไม่จ่ายเบี้ยประกันภัย เป็นต้น

3. การไม่แสวงหากำไรจากการรับประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 25¹¹ มีหลักการว่า อัตราเบี้ยประกันภัยที่เรียกเก็บสำหรับการรับประกันภัยนี้จะกำหนดขึ้นเพื่อหวังกำไรไม่ได้ จากหลักการนี้ทำให้เกิดระบบอัตราเบี้ยประกันภัยที่เรียกว่า No-Loss No-Profit กล่าวคือ เป็นระบบอัตราเบี้ยประกันภัยที่ไม่ก่อให้เกิดผลกำไร แต่ก็จะไม่ทำให้ผู้รับประกันภัยขาดทุน หากมีกำไรเกิดขึ้นจากการรับประกันภัยนี้ก็จะมีการให้ผล

⁹ Automobile Insurance Rating Association of Japan, *Automobile Insurance In Japan (with Appendix)* (p. 4), & from *The Treatment of Motor vehicle Accidents: The Impact of Technological Change on Legal Relations*, by Arthur Taylor Von Mchren, *Law in Japan the Legal Order in a Changing Society*, p. 407.

¹⁰ The Automobile Liability Security Law 1955.

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

¹¹ The Automobile Liability Security Law 1955.

Article 25. When the Minister of Finance received an application for the following dispositions concerning the liability insurance, he shall not make such dispositions if the premium rates applied do not cover the proper cost under the efficient management or if there is any intention to make profit in the computation of the premium rates....

กำไรดังกล่าวกลับคืนสู่ประชาชน โดยการลดเบี้ยประกันภัยหรือเพิ่มค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ

4. การประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ตาม Automobile Liability Security Law นี้เป็นการประกันภัยส่วนแรกที่ผู้ครอบครองรถจะต้องจัดทำ ส่วนความคุ้มครองที่สูงกว่าการประกันภัยนี้ ผู้ครอบครองรถสามารถซื้อเพิ่มเติมได้จากการประกันภัยภาคสมัครใจ (Voluntary Automobile Insurance)¹² ซึ่งในปี ค.ศ. 1994 มีรถ ร้อยละ 68 ของจำนวนรถที่ทำประกันภัยแบบบังคับได้ทำประกันภัยภาคสมัครใจด้วย และในจำนวนดังกล่าวมีจำนวนร้อยละ 83 ที่ทำประกันภัยประเภทไม่จำกัดความรับผิด¹³

เบี้ยประกันภัยรถ

เนื่องจากการประกันภัยความรับผิดชอบในการใช้รถยนต์ตามพระราชบัญญัตินี้มีลักษณะเป็นสวัสดิการสังคมเพื่อประโยชน์ของสาธารณชน รถทุกคันถูกบังคับให้ต้องมีการประกันภัย ดังนั้นเบี้ยประกันภัยจึงต้องมีการคำนวณอย่างมีหลักการและไม่ได้คำนึงถึงกำไร แต่ก็จะต้องไม่ทำให้บริษัทประกันภัยขาดทุน ทั้งนี้ โดยอาศัยหลักการ “ไม่ขาดทุนและไม่มีกำไร” (No Loss-No Profit) บริษัทประกันภัยจะต้องจัดทำบัญชีแยกออกจากการประกันภัยประเภทอื่น ๆ และกำไรจากการรับประกันภัย บริษัทจะต้องนำไปสะสมเป็นเงินสำรองเพื่อใช้ในการประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น

ในการจัดทำอัตราเบี้ยประกันภัยจะอยู่ในความรับผิดชอบของสมาคมอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์แห่งประเทศไทย (Automobile Insurance Rating Association of Japan) โดยได้รับอนุมัติจากกระทรวงการคลังก่อนจะมีการประกาศใช้ หากเห็นว่ากำไรจากการประกันภัยประเภทนี้มาก ๆ ก็จะทำให้มีการลดอัตราเบี้ยประกันภัยลง หรือให้นำเงินกำไรเข้ามาสมทบจ่ายเบี้ยประกันภัยแทนผู้เอาประกันภัย หรืออาจจะเพิ่มจำนวนเงินค่าทดแทน การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยจะคำนวณตามประเภท ขนาด และการใช้ประโยชน์จากรถ โดยกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ ประเภท ขนาด และการใช้ประโยชน์อย่างเดียวกันจะเท่ากันหมดทุกพื้นที่

¹² Ibid. (p. 1).

¹³ จาก การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น (สรุปการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับประเทศญี่ปุ่น ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี และประเทศไต้หวันและสรุปคำถาม-คำตอบประเทศที่ไปดูงานเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ วันที่ 17-23 มกราคม พ.ศ. 2538) (พิมพ์ดีด) (น. 32), โดย กรมการประกันภัย, 2538, กรุงเทพฯ: ผู้แต่ง.

ไม่ว่ารถนั้นจะจดทะเบียนในเมืองหรือต่างจังหวัด เพราะถือว่ารถทุกคันสามารถนำไปใช้ได้ในพื้นที่¹⁴

สำหรับผู้ทำหน้าที่รับประกันภัยตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 24 วางหลักเกณฑ์ให้บริษัทประกันภัยที่รับประกันภัยรถยนต์ต้องรับประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับและจะปฏิเสธการรับประกันภัยดังกล่าวไม่ได้ เว้นแต่ในกรณีที่มีเหตุผลพิเศษตามที่ถูกต้องกฎหมายกำหนดไว้ เช่น กรณีผู้เอาประกันภัยไม่ชำระเบี้ยประกันภัย หรือกรณีแจ้งข้อมูลอันเป็นเท็จหรือปกปิดข้อเท็จจริง เป็นต้น เจ้าของรถจะเลือกเอาประกันภัยกับบริษัทใดก็ได้โดยเสียเบี้ยประกันภัยในอัตราเดียวกัน การที่กฎหมายวางหลักการให้บริษัทประกันเป็นผู้รับประกันภัย เพราะบริษัทประกันภัยรับประกันภัยรถยนต์อยู่แล้ว และในปัจจุบันมีบริษัทประกันภัยอยู่เป็นจำนวนมาก ซึ่งโดยปกติผู้ซ่อมรถที่ทำการซ่อมรถ และตรวจสภาพรถมักจะเป็นตัวแทนที่สำคัญในการแนะนำการจัดทำประกันภัยให้กับลูกค้า นอกจากนั้นตัวแทนขายรถยนต์ก็เป็นตัวแทนขายกรมธรรม์ที่สำคัญด้วยเช่นกัน¹⁵

เมื่อบริษัทประกันภัยรับประกันภัยภาคบังคับแล้ว บริษัทจะประกันต่อให้กับรัฐในอัตราร้อยละ 60 ของการประกันชั้นแรกของบริษัทประกันภัยรับประกัน¹⁶ หลังจากหักค่าใช้จ่ายแล้ว¹⁷ การที่รัฐเข้ามามีส่วนร่วมในการรับประกันภัยครั้งนี้ก็เพื่อเข้ามามีส่วนร่วมในการกระจายความเสี่ยงของบริษัทประกันภัยและเป็นหลักประกันให้กับระบบ CALI ด้วย

ในระหว่างบริษัทที่รับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับจะมีการรวมตัวกัน และจัดตั้งขึ้นเป็นบริษัทกลางในการดูแลและตรวจสอบ (Pool Arrangement) เพื่อที่บริษัทจะได้ร่วมกันเฉลี่ยความเสี่ยงภัยในการรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ¹⁸ ในส่วนร้อยละ 40 ของการประกันชั้นแรกของบริษัทประกันภัยรับประกัน ซึ่งบริษัทจะส่งต่อให้บริษัทกลางฯ แล้วบริษัทกลางฯ จะกระจายกลับไปให้แก่บริษัทอีกครั้งหนึ่ง โดยอาศัยหลักเกณฑ์การแบ่งส่วนดังนี้

¹⁴ แหล่งเดิม. (น. 14).

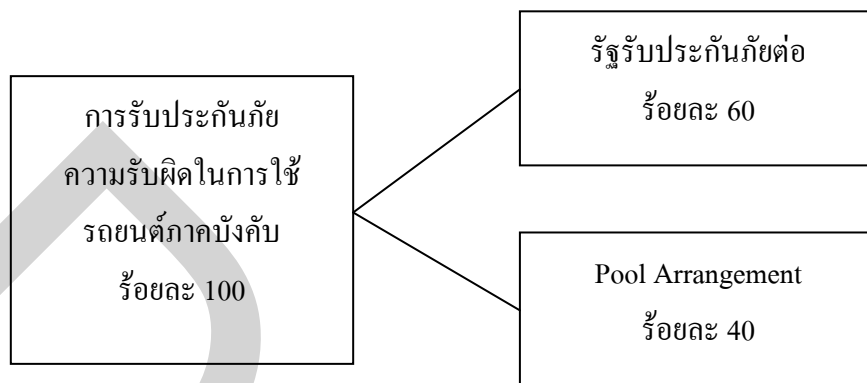
¹⁵ จาก การรับประกันภัยความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น, โดย อาทิจ ตั้งกัลยานนท์, ม.ป.ป., *วารสารสำนักงานประกันภัย*, 63.

¹⁶ The Automobile Liability Security Law 1955 Article 40, Article 42.

¹⁷ *การรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น* (สรุปการรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับประเทศญี่ปุ่น ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี และประเทศไต้หวันและสรุปคำถาม-คำตอบประเทศที่ไปดูงานเกี่ยวกับการรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ) (พิมพ์ดีด) (น. 44). เล่มเดิม.

¹⁸ แหล่งเดิม. (น. 12).

1. ปริมาณเบี้ยประกันภัยรับเฉพาะส่วนการประกันภัยภาคบังคับของปีที่แล้ว
2. สินทรัพย์ของบริษัทตามราคาบัญชีของปีที่แล้ว¹⁹



ภาพที่ 3.1 สัดส่วนการรับประกันภัย²⁰

เนื่องจากการประกันภัยภาคบังคับนั้น บริษัทประกันภัยจะมุ่งแสวงหากำไรไม่ได้ ดังนั้นบริษัทจึงต้องมีบัญชีแสดงการได้มาซึ่งเบี้ยประกันและค่าใช้จ่ายรวมถึงค่าชดเชยต่าง ๆ เป็นส่วนหนึ่งต่างหาก หากเกิดกำไรจากการประกันภัยประเภทนี้ บริษัทจะต้องสะสมเป็นเงินสำรอง แต่หากขาดทุนติดต่อกันหลายปีรัฐก็จะพิจารณาชดเชยให้กับบริษัท ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่าการประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับถือเป็นส่วนหนึ่งของสวัสดิการสงเคราะห์ที่รัฐมอบให้กับประชาชน²¹

ในการออกกรมธรรม์ประกันภัยเพื่อให้สามารถออกกรมธรรม์ได้รวดเร็ว ทันต่อความต้องการของเจ้าของรถในการนำไปจอดหรือต่อทะเบียนรถ กรมธรรม์จะได้รับการออกแบบให้เป็นรูปเล่มกะทัดรัดประกอบด้วยหน้าตารางที่เป็นเงื่อนไขกรมธรรม์ และอัตราเบี้ยประกันภัย ฯลฯ²²

มาตรการในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่าการประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับมีลักษณะเป็นสวัสดิการสังคมเพื่อประโยชน์ของสาธารณชน

¹⁹ การประกันภัยความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น. เล่มเดิม.

²⁰ การประกันภัยตามความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น. เล่มเดิม.

²¹ แหล่งเดิม.

²² การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น (สรุปการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับประเทศญี่ปุ่น ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี และประเทศไต้หวัน และสรุปคำถาม-คำตอบประเทศที่ไปดำเนินงานเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ) (พิมพ์ดีด) (น. 6). เล่มเดิม.

รถทุกคันถูกบังคับให้ต้องมีการประกันภัย ดังนั้นเบี้ยประกันภัยจึงต้องคำนวณหรือกำหนดอย่างมีหลักการและไม่คำนึงถึงกำไร แต่ก็จะต้องไม่ทำให้บริษัทประกันภัยขาดทุน ทั้งนี้โดยอาศัยหลักการ “ไม่ขาดทุนและไม่กำไร” (No Lose-No Profit) บริษัทประกันภัยจะต้องจัดทำบัญชีแยกออกจาก การประกันภัยประเภทอื่น ๆ และหากมีกำไรจากการรับประกันภัย บริษัทจะต้องนำไปสะสมเป็น เงินสำรองเพื่อใช้ในการประกันภัยภาคบังคับเท่านั้น

ประเทศญี่ปุ่น ได้มีการประกาศใช้กฎหมายการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ คือ พระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดชอบของผู้ใช้รถยนต์ (Automobile Liability Security Law 1955 และการประกันภัยความรับผิดชอบจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น Compulsory Automobile Liability Insurance (CALL หรือ Ji-Bai-Seki) และนับตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน ค.ศ.2002 บรรดาบริษัทประกันภัยที่สามารถรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับได้ต้องเป็นบริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์และบริษัทที่ตั้งขึ้นเพื่อซื้อขายหุ้นที่สำนักงานบริการทางการเงิน (Finance Service Agency : FSA) มีอำนาจกำกับดูแลภายใต้กฎหมายธุรกิจประกันภัยตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 6

นอกจากบริษัทประกันภัยแล้ว ผู้รับประกันภัยในระบบประกันภัยภาคบังคับ ได้แก่ สหกรณ์ต่าง ๆ เช่น สหกรณ์การเกษตรที่ก่อตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายสังคมสหกรณ์การเกษตร สหกรณ์ ผู้บริโภคที่ก่อตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายสังคมสหกรณ์การกินอยู่ของผู้บริโภค หรือสหกรณ์ สาธารณูปโภคพื้นฐานที่ก่อตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายว่าด้วยวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ก็สามารถดำเนินธุรกิจประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของผู้ใช้รถในสหกรณ์นั้น ๆ ได้ โดยเรียกระบบ การดำเนินงานของตนว่า “การช่วยเหลือซึ่งกันและกันในความรับผิดชอบรถยนต์ภาคบังคับ” (Compulsory Automobile Liability Mutual Aid : CALMA)²³

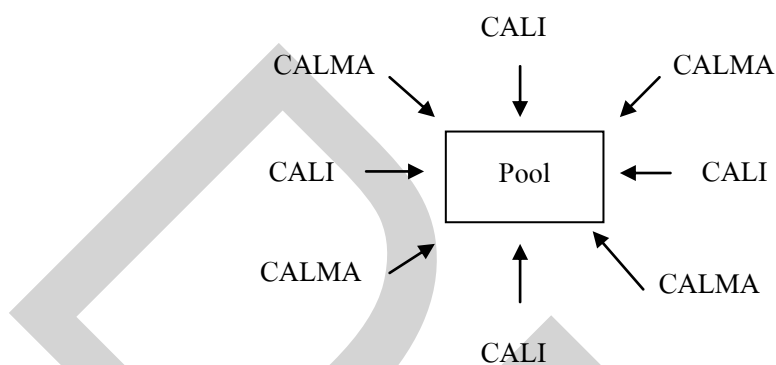
เมื่อบริษัทที่รับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ แบบ CALI และสหกรณ์ต่าง ๆ ที่ รับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ แบบ CALMA ทำการรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับแล้ว ก็จะ ร่วมมือกันเพื่อป้องกันการขาดทุนจากการรับประกันภัยที่ไม่สามารถเลือกผู้เอาประกันภัยได้ภายใต้ ระบบนี้ โดยการนำเอาเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากการรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับทั้งหมด (หลังจาก หักค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานแล้ว) มารวมกันไว้เป็นกองทุนรวม (Pool) และจะจ่ายออกไป ช่วยเหลือผู้รับประกันภัยแต่ละรายเมื่อเกิดภัย

²³ Automobile Insurance Rating Organization of Japan (AIRO) May 2002 Automobile Insurance In Japan (with Appendix) (p. 7).

การรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับประเทศไทย

a. บริษัทผู้รับประกันภัย : CALI

b. สหกรณ์ผู้รับประกันภัย : CALMA



ภาพที่ 3.2 การรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับประเทศไทย

ที่มา: AIRO May 2002 p.11

แต่เดิมก่อนวันที่ 1 เมษายน 2545 การรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของบริษัทประกันภัยนั้น เบี้ยประกันจะถูกนำไปทำประกันภัยต่อให้กับรัฐในอัตราร้อยละ 60 ส่วนที่เหลือร้อยละ 40 นำมาเป็นกองทุนรวมให้บรรดาบริษัทประกันภัยกระจายความรับผิดชอบ

กำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยในระบบประกันภัยภาคบังคับ อัตราเบี้ยประกันภัยจะถูกคำนวณโดยสมาคมอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับแห่งประเทศไทย (AIRO) ซึ่งเรียกว่า อัตรามาตรฐานและในการจัดทำอัตราเบี้ยประกันภัยจะพิจารณาจากประเภทความเสี่ยงภัยโดยกำหนดตามพื้นที่ ตามประเภทของรถยนต์และการใช้รถยนต์ เช่น ธุรกิจหรือส่วนบุคคลและกำหนดตามพื้นที่ ตามประเภทของรถยนต์และการใช้รถยนต์ เช่น ธุรกิจหรือส่วนบุคคลและกำหนดโดยช่วงระยะเวลาประกันภัย และภายใต้ระบบการประกันภัยภาคบังคับนี้ อัตราเบี้ยประกันภัยจะกำหนดไว้ในระดับต่ำที่สุดเท่าที่จะพึงทำได้ โดยจะคำนวณเท่าที่คุ้มค่าใช้จ่ายจากการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 25 ที่บัญญัติเช่นนี้เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้รับประกันภัยแสวงหาประโยชน์และกำไรอย่างเป็นล่ำเป็นสันจากการรับประกันภัยในระบบ CALI โดยยึดถือหลัก No-Loss No-Profit ไม่มีกำไรและไม่ขาดทุน และเมื่อจัดทำเสร็จต้องยื่นขออนุมัติจากหน่วยงาน FSA (Financial Service Agency) ก่อนประกาศใช้ ซึ่งเดิมต้องยื่น

ขออนุมัติต่อกระทรวงการคลัง และหลังจากวันที่ 1 เมษายน ค.ศ. 2002 ได้เปลี่ยนมาเป็น FSA เมื่อ FSA รับเรื่องแล้วจะใช้เวลาตรวจสอบ 90 วัน หรือนานกว่านั้น และเมื่อได้รับอนุมัติแล้ว AIRO จะประกาศให้สาธารณชนทราบในราชกิจจานุเบกษาหรือหนังสือพิมพ์รายวัน โดยระหว่างวันที่ FSA พิจารณาอัตราเบี้ยประกันภัยนั้น ก็จะประสานงานไปยังคณะกรรมการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (Compulsory Automobile Liability Insurance Council) ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 33 และจะขอความเห็นชอบจากกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐานและการขนส่ง (Ministry of land, Infrastructure and Transport) ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 28 วรรค 2 ซึ่งแต่เดิมต้องขอความเห็นชอบจากกระทรวงคมนาคม หลังจากนั้นบริษัทประกันภัยที่เป็นสมาชิกของ AIRO จะนำอัตราเบี้ยประกันภัยภาคบังคับไปใช้²⁴

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศไทยมี 3 หน่วยงาน คือ

1. กระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐานและการขนส่ง (Ministry of Land Inutastrvre and Transport) ทำหน้าที่ควบคุมดูแลการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ซึ่งเดิมหน้าที่ดังกล่าวเป็นของกระทรวงคมนาคม (Ministry of Transportation)

2. สำนักงานบริการทางการเงิน (Finance Service Agency) หรือ FSA ทำหน้าที่กำหนดสาระสำคัญของการประกันภัยภาคบังคับ เช่น กำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย กำหนดทุนประกันภัย เป็นต้น ซึ่งเดิมก่อนวันที่ 1 เมษายน ค.ศ.2002 หน้าที่ดังกล่าวเป็นของกระทรวงการคลัง (Ministry of Finance)

3. คณะกรรมการการประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับ (Compulsory Automobile Liability Insurance Council) หรือ CALI Council จัดตั้งขึ้นตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 31 ทำหน้าที่พิจารณาอนุมัติการประกอบธุรกิจประกันภัยภาคบังคับ พิจารณาอนุมัติตลอดจนแก้ไขปรับปรุงเงื่อนไข ธรรมเนียม การตรวจสอบและแก้ไขอัตราเบี้ยประกันภัย CALI Council ประกอบด้วย กรรมการ 13 คน ในจำนวน 7 คน ได้แก่ ผู้มีประสบการณ์และผู้มีความรู้เป็นกลาง เช่น ศาสตราจารย์มหาวิทยาลัย จำนวน 3 คน เป็นผู้มีความเชี่ยวชาญและมีประสบการณ์ด้านการขนส่งและอุบัติเหตุ และอีก 3 คนสุดท้าย เป็นผู้เชี่ยวชาญในธุรกิจการประกันภัย

²⁴ Automobile Liability Security Law 1955 Article 28, Article 33.

4. คณะกรรมการระบบจัดการการเงิน (Financial System Council) จัดตั้งขึ้นตาม Business Insurance Law มาตรา 6 เพื่อพิจารณาทบทวนแก้ไขตามขอบเขตจำกัดความรับผิดชอบของบริษัทผู้รับประกันซึ่งต้องรายงานและขออนุมัติต่อ ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี

5. สมาคมอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์แห่งประเทศญี่ปุ่น (The Automobile Insurance Rating Organization of Japan) หรือ AIRO ตั้งขึ้นเมื่อปี ค.ศ. 1964 ตาม The Law Concerning Non-Life Insurance Rating Organization ปี ค.ศ. 1948 เป็นผู้จัดทำและคำนวณอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ทั้งภาคบังคับและภาคสมัครใจ โดยอาศัยข้อมูลที่รวบรวมจากสมาชิกบริษัทรับประกันภัยของ AIRO เป็นหน่วยงานที่ไม่มุ่งแสวงหาประโยชน์ในทางธุรกิจ ปี ค.ศ. 1964 จำนวนรถยนต์เพิ่มขึ้นสูงขึ้นมา จึงแยกตัวเป็นอิสระจาก “The Fire & marine Insurance Rating Association of Japan” เมื่อ AIRO จัดทำอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจและภาคบังคับแล้ว จะยื่นเสนอต่อคณะกรรมการ FSA เพื่อพิจารณาโดยอาศัยหลักการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย 3 หลัก คือ หลักความสมดุลสมผล หลักความเหมาะสม และหลักความยุติธรรม ซึ่งบริษัทประกันภัยไม่ผูกพันต้องใช้หลักการเหล่านี้ นอกจากนั้น AIRO ยังเป็นผู้จัดตั้งสำนักงานสำรวจภัย (Claim Survey Office) ทำหน้าที่ประเมินค่าเสียหายกรณีที่เกิดอุบัติเหตุรถยนต์²⁵

เห็นได้ว่าหน่วยงานที่รับผิดชอบในการบริหารจัดการระบบการประกันภัยภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่นจะเป็นการปฏิบัติงานร่วมกัน ซึ่งได้ประสานการปฏิบัติและกำหนดภาระหน้าที่กันอย่างชัดเจนของแต่ละหน่วยงานทำให้มีประสิทธิภาพในการนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับ และมีมาตรการในการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถ การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย การชดเชยค่าสินไหมทดแทนที่ชัดเจน แน่นนอน ทำให้เกิดความเป็นธรรมแก่ประชาชน การบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวจึงมีประสิทธิภาพมาก ไม่เกิดปัญหาการไม่เข้าสู่ระบบของรถหรือสร้างทัศนคติที่ไม่ดีแก่ประชาชนเกี่ยวกับการประกันภัย ทำให้ประชาชนได้รับความเป็นธรรมจึงไม่ฝ่าฝืนกฎหมาย ทำให้การบังคับใช้และการบริหารจัดการกฎหมายการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่นมีประสิทธิภาพเป็นไปตามเจตนารมณ์ ซึ่งผู้เขียนจะได้นำรายละเอียดของมาตรการทางกฎหมายการประกันภัยภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่นในส่วนของมาตรการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยและหลักประกันการชดเชยค่าสินไหมทดแทนที่เป็นธรรมต่อประชาชน โดยจะได้ศึกษาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับมาตรการการประกันภัยภาคบังคับของประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในบทต่อไป

²⁵ *Automobile Insurance Rating Organization of Japan (AIRO) May 2002 Automobile Insurance In Japan (with Appendix).*

3.2.1.2 สาธารณรัฐเกาหลี

การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

สาระสำคัญตามบทบัญญัติของกฎหมาย

มีชื่อและลักษณะของกฎหมายสาธารณรัฐเกาหลี²⁶ว่า รัฐบัญญัติความปลอดภัยจากความรับผิดชอบทางรถ (Auto Liability Security Act) มีลักษณะเป็นรัฐบัญญัติซึ่งบัญญัติถึงความรับผิดชอบในการใช้รถยนต์และการประกันภัยเพื่อความรับผิดชอบในการใช้รถยนต์ประกาศใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 4 เมษายน 1963 และมีการแก้ไขเพิ่มเติม 2 ครั้ง ในปี ค.ศ. 1971 และปี ค.ศ. 1977

บทบังคับของกฎหมายมีลักษณะคล้ายคลึงกับ Automobile Liability Security Law ของญี่ปุ่น กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์ซึ่งได้จดทะเบียนตามรัฐบัญญัติขนส่งทางบกและรถมอเตอร์ไซค์ มีเครื่องยนต์เกินกว่า 50 ซีซี จะต้องมีการประกันภัยเพื่อความรับผิดชอบใด ๆ ในความเสียหายที่เกิดจากรถยนต์นั้น หรือต้องวางเงินตามที่ได้กำหนดจำนวนไว้ในกฎหมายซึ่งอาจเป็นเงินสด หรือหลักทรัพย์เพื่อประโยชน์ในการชำระค่าเสียหายอันเกิดจากรถยนต์

1. การวางเงินดังกล่าวให้เป็นไปตามกฎกระทรวงคมนาคม
 2. บริษัทประกันภัยที่ได้รับประกันภัยรถยนต์ไว้ก็ดี หรือกระทรวงคมนาคมที่ได้รับเงินที่ได้วางไว้ดังกล่าวข้างต้นก็ดีจะต้องออก certificate ให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้วางเงินแล้วแต่กรณี
 3. รถทุกคันจะต้องติด certificate ในขณะใช้งานทุกเวลา
- ข้อยกเว้น
1. รถที่ได้รับการยกเว้นตามกฎหมาย (Presidential Decree) เช่น รถยนต์ที่ใช้ในการกิจการทูตต่างประเทศ เจ้าหน้าที่สหประชาชาติ หรือเจ้าหน้าที่องค์การระหว่างประเทศ
 2. รถที่มีได้เล่นบนถนนหลวง
 3. มีบริษัทใหญ่สามบริษัทได้รับอนุญาตให้ประกันตนเอง Self-insurance จากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ผู้รับประกันภัย ผู้รับประกันภัยรถยนต์ในประเทศเกาหลีมีเพียงบริษัทเดียวคือ Korea Automobile Insurance Company ซึ่งรับประกันภัยทั้งระบบบังคับ Compulsory Voluntary และแบบเลือกได้

²⁶ จาก ชื่อและลักษณะของกฎหมายของเกาหลี (เอกสาร โรเนียว) (น. 1-3), โดย กระทรวงพาณิชย์, ม.ป.ป., กรุงเทพฯ: สำนักงานประกันภัย.

การจ่ายค่าเสียหายในกรณีไม่ทราบผู้ขับขี่

ผู้ได้รับความเสียหายจากรถยนต์ที่ไม่ทราบผู้ขับขี่หรือเจ้าของ ซึ่งอาจเป็นรถที่ชนแล้วหนี หรือรถยนต์ที่ถูกขโมยนั้น สามารถเรียกร้องค่าเสียหายกับบริษัทประกันภัยได้เช่นเดียวกับการเรียกร้องค่าเสียหายในระบบบังคับประกันภัย การจ่ายเงินจำนวนดังกล่าวนี้ถือเป็นการจ่ายค่าสินไหมทดแทนนอกความรับผิดชอบตามกรมธรรม์ประกันภัย ฉะนั้นจึงต้องจ่ายจากเงินกองทุนซึ่งเรียกเก็บ ผู้เอาประกันภัยตนเอง ผู้วางหลักทรัพย์บริษัทประกันภัยต่างประเทศ ซึ่งมีสาขาในประเทศเกาหลี รวมตลอดถึงผู้ที่ใช้รถยนต์โดยได้รับการยกเว้น ไม่ต้องมีประกันภัยเช่น รถยนต์ของคณะทูต เจ้าหน้าที่สหประชาชาติหรือเจ้าหน้าที่องค์การระหว่างประเทศ ผู้ที่ใช้รถยนต์ซึ่งมิได้แล่นบนทางหลวง จะต้องจ่ายเงินตามส่วนของตนตามจำนวนที่บริษัทประกันภัย (KAICO) เรียกเก็บ ไปตามที่บัญญัติไว้ในกฤษฎีกา

1. รัฐบาลอาจจ่ายเงินสนับสนุนกองทุนดังกล่าวนี้ตามที่เห็นสมควร เพื่อให้การบริหารเงินกองทุนดังกล่าวดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของกฎหมาย

2. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมอาจตรวจสอบรายงานการจ่ายค่าสินไหมทดแทนและการบริหารเงินกองทุน การเรียกเก็บเงินกองทุนและการเรียกร้องจากการรับช่วงสิทธิหรือขอร้องให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังตรวจสอบตามกฎหมายได้

การรับช่วงสิทธิ

1. เมื่อบริษัทประกันภัยจ่ายค่าสินไหมทดแทนในกรณีความเสียหายเกิดกับรถยนต์ที่ไม่ทราบผู้ขับขี่หรือเจ้าของแล้ว ย่อมเข้ารับช่วงสิทธิผู้เสียหายเรียกร้องเอาจากผู้กระทำความเสียหายตามจำนวนเงินที่จ่ายไป

2. สิทธิในการรับช่วงสิทธิดังกล่าวนี้ไม่อาจถูกยึดหรือบังคับคดีได้ และมีอายุความ 2 ปี เบี่ยงประกันภัยรถ

1. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังจะหารือกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในการกำหนดเบี้ยประกันภัย หรือเงื่อนไขของสัญญาประกันภัยให้เป็นไปตามกฎหมาย สำหรับการบังคับประกันภัยนี้ มีนโยบายไม่ให้มีกำไรหรือขาดทุน (No Loss – No profit Principle)

2. การกำหนดเบี้ยประกันภัย มีคณะกรรมการเบี้ยประกันภัยซึ่งประกอบด้วยผู้แทนระดับบริหารของบริษัทประกันภัย ศาสตราจารย์ ผู้พิพากษา นักคณิตศาสตร์ และผู้เอาประกันภัยจำนวน 15 คน เป็นผู้เสนอแนะขอความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง

3.2.2 กลุ่มประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law)

3.2.2.1 ประเทศนิวซีแลนด์

การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

ประเทศนิวซีแลนด์ได้มีการออกกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับคือ Accident Compensation Act 1972²⁷ ตามข้อเสนอของ Royal Commission of Inquiry into Compensation for Personal Injury. (1967) ในพระราชบัญญัติฉบับนี้ มีประเด็นที่เป็นสาระสำคัญกล่าวโดยสรุปได้ดังต่อไปนี้

สาระสำคัญตามบทบัญญัติของกฎหมาย

หลักกฎหมายในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนการประกันภัยรถยนต์ ให้กับผู้ประสบภัยจากยานยนต์ของประเทศนิวซีแลนด์นั้นจะยกเลิกหลักกฎหมายอื่น ๆ ทั้งหมด การยกเลิกกฎหมายอื่น ๆ ทั้งหมดหมายความว่า พระราชบัญญัติฉบับนี้ยกเลิกกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อบุคคลที่ประสบอุบัติเหตุ เช่น ยกเลิกหลักการตามกฎหมายลักษณะละเมิด เป็นต้น แล้วเปลี่ยนมาใช้หลักกฎหมายในระบบใหม่ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ กล่าวคือ ในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้ชดเชยโดยไม่คำนึงถึงความผิดเป็นของผู้ใด ใครเป็นผู้ก่อเหตุความเสียหาย ผู้เสียหายที่ได้รับอุบัติเหตุจากยานยนต์ในประเทศนิวซีแลนด์ สามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้ได้²⁸ ยกเลิกหลักความรับผิดชอบทางละเมิดออกไปอย่างสิ้นเชิง

สำหรับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายประเทศนิวซีแลนด์ ค่าสินไหมทดแทนอันเกิดจากอุบัติเหตุรถยนต์แบ่งออกเป็น 2 กรณีคือ ค่าสินไหมทดแทนกรณีผู้ประสบภัยจากยานยนต์ทุพพลภาพ และค่าสินไหมทดแทนกรณีผู้ประสบภัยจากยานยนต์เสียชีวิต²⁹

1. ค่าสินไหมทดแทนกรณีผู้ประสบภัยจากยานยนต์ทุพพลภาพ แยกพิจารณาได้ดังนี้

1.1 ค่าเสียหายกรณีขาดรายได้ของผู้ประสบภัยจากรถ

กรณีผู้ประสบภัยทุพพลภาพชั่วคราว ผู้ประสบภัยจากยานยนต์ที่ทุพพลภาพจะได้รับค่าสินไหมทดแทนเนื่องจากไม่สามารถหารายได้ได้ตามปกติ (Loss of earning capacity) โดยพิจารณาจากรายได้ที่ผู้ประสบภัยจากรถสามารถหาได้ เงินค่าขาดรายได้ในส่วนใหญ่มักจะจ่ายให้เป็น

²⁷ มีการแก้ไขในปี ค.ศ. 1972 มีผลบังคับในปี ค.ศ. 1973.

²⁸ From Compensation for Personal Injury: A Requir for Common Law in New Zeland (p. 1), by Geoffrey W.R.Palmer, *The American Journal of Comparative Law & Accident Compensation in New Aealand: A Comprehensive Insurance System*, by Dr.Harris, n.d., *The Modem Law Review*, pp. 361-362.

²⁹ *Compensation for Personal Injury: A Requir for Common Law in New Zeland* (pp. 19-33), Op.cit & *Accident Compensation in New Aealand: A Comprehensive Insurance System* (pp. 369-376). Op.cit.

งวด ๆ เป็นระยะเวลาหนึ่ง หรือจ่ายเต็มจำนวนคราวเดียวก็ได้ นอกจากนี้ยังอาจมีการเพิ่มจำนวนเงินหรือลดจำนวนเงิน ซึ่งจะเป็นไปตามดุลพินิจของคณะกรรมการยานยนต์กำหนด

กรณีผู้ประสบภัยทุพพลภาพถาวร ในกรณีที่การประสบภัยจากยานยนต์เป็นเหตุให้ผู้ประสบภัยไม่สามารถหารายได้ได้ตลอดไป กองทุนยานยนต์จะจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ได้รับบาดเจ็บประมาณร้อยละ 40 ของการสูญเสียความสามารถในการหารายได้ตลอดชีวิต แต่อาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ตามภาวะของค่าครองชีพในกรณีนี้คณะกรรมการกองทุนยานยนต์มีอำนาจกำหนดค่าสินไหมทดแทนใหม่ได้อีก ถ้าผู้ประสบภัยที่ทุพพลภาพถาวรมีอาการเจ็บป่วยที่มากขึ้น ถ้าต่อมาผู้ประสบภัยที่ทุพพลภาพถาวรสามารถหารายได้ได้บ้างก็จะไม่มีการพิจารณาค่าสินไหมทดแทนลงแต่อย่างใด โดยกองทุนยานยนต์จะจ่ายค่าสินไหมทดแทนไปจนผู้ประสบภัยที่ทุพพลภาพถาวรมีอายุถึง 65 ปี สาเหตุที่จ่ายเพียงอายุ 65 ปี เพราะหลังจากอายุครบ 65 ปีในประเทศนิวซีแลนด์ผู้ประสบภัยจะได้รับประโยชน์จากกองทุนประกันสังคมต่อไป

กรณีที่ผู้ประสบภัยเป็นผู้ซึ่งไม่มีรายได้ ค่าสินไหมทดแทนที่จะจ่ายนั้น จะจ่ายต่างจากผู้ประสบภัยที่มีรายได้ กล่าวคือจะมีการจ่ายค่าสินไหมทดแทนเป็นเงินเต็มจำนวนคราวเดียวเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลและอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งเป็นค่าเสียหายที่ไม่สามารถคำนวณเป็นเงินได้

1.2 ค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจอื่น ๆ ความเสียหายที่เป็นตัวเงิน หรือความสูญเสียทางเศรษฐกิจที่นอกเหนือจากค่าขาดรายได้ที่กล่าวแล้ว ในข้อ 1.1 ของกฎหมายของประเทศนิวซีแลนด์ยังจ่ายค่าสินไหมทดแทนในบางกรณีให้ในจำนวนที่บัญญัติไว้ เช่น ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญเสียบริการที่สมาชิกในครอบครัวผู้ประสบภัยเสียไปเนื่องจากการที่ผู้ประสบภัยเคยบริการทำงานบ้าน รวมทั้งค่าของความสนใจหรือความเอาใจใส่ที่ผู้ประสบภัยเคยให้แก่สมาชิกในครอบครัว เป็นต้น

1.3 ค่าเสียหายที่ไม่เป็นตัวเงิน (Non Economic Losses) กฎหมายประกันภัยยานยนต์ภาคบังคับของประเทศนิวซีแลนด์ กำหนดให้ผู้ประสบภัยมีสิทธิได้ค่าเสียหายที่มีได้เป็นตัวเงิน หรือมิใช่ความสูญเสียในทางเศรษฐกิจ ในกรณีของการสูญเสียอวัยวะของร่างกายตลอดชีวิต การจ่ายค่าสินไหมทดแทนกรณีนี้จะจ่ายเป็นเงินเต็มจำนวนครั้งเดียวโดยมีการกำหนดรายละเอียดการสูญเสียอวัยวะต่าง ๆ เอาไว้ในกฎหมายอย่างชัดเจน เช่น กรณีผู้ประสบภัยจากยานยนต์สูญเสียแขนหนึ่งข้างกฎหมายจะกำหนดให้จ่ายค่าสินไหมเป็นจำนวนเงินจำนวนหนึ่ง กรณีสูญเสียนิ้วชี้จะจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้เท่านั้นดอลลาร์ เป็นต้น

1.4 ค่าเสียหายที่ไม่เป็นตัวแทนในกรณีอื่น ๆ เช่น ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเจ็บปวดทรมานทุกข์ทรมานอันเนื่องมาจากการประสบภัยจากยานยนต์ ความสูญเสียความรื่นรมย์หรือความสนุกสนานในชีวิต การเสียโฉม การซื้อค่างานประสาทหรือประสาท พิกการ การจ่ายค่าสินไหมทดแทนในกรณีนี้ก็จะจ่ายเต็มจำนวนครั้งเดียว ตามจำนวนที่คณะกรรมการยานยนต์เห็นว่าเหมาะสม โดยที่คณะกรรมการยานยนต์จะพิจารณาจากความรุนแรงของข้อเท็จจริงตามเหตุการณ์ ระยะเวลา และพฤติการณ์อื่น ๆ ของความสูญเสียรวมตลอดทั้งการคำนึงถึงความรู้และการรับรู้ของผู้ประสบภัยจากยานยนต์เกี่ยวกับการได้รับบาดเจ็บและการสูญเสียของตนเองด้วย ซึ่งจะมีการจ่ายค่าสินไหมทดแทนในกรณีนี้ภายหลังจากที่สภาพความบาดเจ็บหรือการสูญเสียของผู้เสียหายสามารถสรุปได้อย่างแน่นอนแล้ว หรือหลังจาก 2 ปี นับตั้งแต่เกิดอุบัติเหตุ

2. ค่าสินไหมทดแทนกรณีผู้ประสบภัยจากยานยนต์เสียชีวิต การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจะแบ่งผู้มีสิทธิได้รับออกเป็น 2 กลุ่ม คือ คู่สมรสและทายาทชั้นบุตรและบุคคลอื่น ๆ ที่อยู่ในความดูแลของผู้เสียชีวิต

2.1 คู่สมรสและทายาทชั้นบุตรมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนกรณีขาดรายได้ตามที่ได้อธิบายมาแล้วจะจ่ายให้กับคู่สมรส บุตรและทายาทอื่น ๆ ของผู้เสียชีวิตในกรณีที่คู่สมรสของผู้เสียชีวิตต้องพึ่งพาอาศัยรายได้ของผู้เสียชีวิตแต่เพียงผู้เดียว คู่สมรสนั้นไม่มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนครึ่งหนึ่งของรายได้ที่เคยได้รับจากผู้เสียชีวิตหากเขายังมีชีวิตอยู่ในกรณีทายาทชั้นบุตรถ้าเป็นบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะซึ่งต้องพึ่งพารายได้จากผู้เสียชีวิตแต่เพียงผู้เดียว ทายาทแต่ละคนจะได้รับค่าสินไหมทดแทนคนละ 1 ใน 6 ส่วนของค่าสินไหมทดแทนเพื่อการขาดรายได้ที่ผู้เสียชีวิตจะให้หากมีชีวิตอยู่

2.2 บุคคลอื่น ๆ ที่อยู่ในความดูแลของผู้เสียชีวิต บุคคลอื่นนอกจากตามข้อ 2.1 จะเป็นบุคคลที่ต้องอาศัยรายได้ทั้งหมดหรือบางส่วนจากผู้ประสบภัยจากยานยนต์ที่เสียชีวิต คณะกรรมการยานยนต์มีอำนาจใช้ดุลพินิจจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้ตามอัตราที่กำหนดไว้ตามกฎหมาย

ในกรณีที่ผู้เสียชีวิตเป็นผู้ที่ไม่มีรายได้ กองทุนยานยนต์จะไม่จ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อการขาดรายได้ของผู้เสียชีวิตให้แก่ทายาทของผู้เสียชีวิตเลย

เบี้ยประกันภัยรถ

ตามกฎหมายประกันภัยรถยนต์ของประเทศนิวซีแลนด์จะกำหนดให้มีการก่อตั้งกองทุนขึ้นเรียกชื่อว่า กองทุนยานยนต์ (Motor Vehicle Fund) โดยกองทุนจะมีแหล่งที่มาของเงินเข้ากองทุน 2 ทางด้วยกันคือ

1. บังคับให้เจ้าของยานยนต์ทุกคนจ่ายเป็นภาษีจำนวนหนึ่ง กำหนดให้ชำระเป็นรายปี ส่งให้กับกองทุน เมื่อเจ้าของยานยนต์มาดำเนินการจดทะเบียนยานยนต์

2. บังคับให้ผู้ขับขี่ยานยนต์ทุกคนที่มีใบอนุญาตขับขี่ยานยนต์ต้องจ่ายเงินภาษีจำนวนหนึ่งเป็นรายปีเข้ากองทุน

ผู้ขับขี่ยานยนต์ซึ่งมีประวัติสถิติของการเกิดอุบัติเหตุมากจะเสียภาษีมากกว่าผู้ที่ไม่เคยมีสถิติอุบัติเหตุ บุคคลที่มีหน้าที่จ่ายเงินภาษี ได้แก่

1. บุคคลซึ่งเป็นเจ้าของยานยนต์ที่จดทะเบียนหรือซึ่งควรจดทะเบียน
2. เจ้าของยานยนต์ซึ่งเป็นชาวต่างประเทศซึ่งได้เดินทางเข้ามาอยู่ในประเทศนิวซีแลนด์
3. เจ้าของยานยนต์ซึ่งใช้ยานยนต์ในธุรกิจทางการค้า
4. เจ้าของยานยนต์ซึ่งใช้ยานยนต์ในด้านการเกษตรกรรม
5. เจ้าของยานยนต์ซึ่งถูกฟ่วง
6. เจ้าของยานยนต์ชำระคูปอง

กฎหมายของประเทศนิวซีแลนด์ไม่ได้บังคับให้เจ้าของหรือผู้ขับขี่ยานยนต์ต้องเอาประกันภัยความสูญเสียเพื่อจะได้หาเงินมาใช้จ่ายเป็นค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ได้รับความเสียหายอย่างเช่นกฎหมายของประเทศอื่น ๆ³⁰

ภายใต้กองทุนยานยนต์นี้ บุคคลทุกคนซึ่งได้รับความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากหรือเกี่ยวข้องกับการใช้ยานยนต์ในประเทศนิวซีแลนด์ สามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากกองทุนนี้ได้ ค่าสินไหมทดแทนที่จะจ่ายให้กับผู้ได้รับความเสียหายได้มีการกำหนดไว้เป็นรายการสำหรับผู้เสียหายที่ประสบภัยอย่างชัดเจนแล้ว เพื่อตัดปัญหาต่าง ๆ ที่เคยเกิดขึ้นตามหลักกฎหมายลักษณะละเมิดเดิมเกี่ยวกับจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทนว่าผู้เสียหายบางคนได้มาก บางคนได้น้อย เป็นต้น

องค์กรเกี่ยวกับกระบวนการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ ในการเรียกร้องสินไหมทดแทนของผู้ประสบภัยจากรถ มีคณะกรรมการและองค์กรที่พิจารณา 4 ชั้นตอน ดังนี้

1. คณะกรรมการค่าสินไหมทดแทนจากอุบัติเหตุรถยนต์ ตามพระราชบัญญัติประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับกำหนดให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่ง เรียกว่า “Accident Compensation Commission” ประกอบด้วยสมาชิก 3 คน มีคุณสมบัติตามพระราชบัญญัติกำหนดไว้คือ ต้องเป็น

³⁰ *Compensation for Personal Injury: A Requir for Common Law in New Zealand* (p. 37), Op.cit & *Accident Compensation in New Aealand: A Comprehensive Insurance System* (pp. 366, 373). Op.cit.

เนติบัณฑิตหรือทนายความ มีประสบการณ์ในภาคปฏิบัติทางกฎหมายไม่น้อยกว่า 7 ปี จะอยู่ในตำแหน่งวาระละ 3 ปี หหมดวาระแล้วอาจกลับมาเป็นคณะกรรมการได้อีก การดำเนินการของคณะกรรมการจะเป็นอิสระจากการควบคุมของภาครัฐ เพื่อเป็นการป้องกันรัฐบาลใช้อำนาจแทรกแซงโดยไม่ถูกต้องแต่อาจต้องปฏิบัติตามนโยบายของภาครัฐในส่วนที่เกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการ ซึ่งนโยบายดังกล่าวนี้ต้องเสนอผ่านรัฐสภาของประเทศนิวซีแลนด์ก่อน คณะกรรมการค่าสินไหมทดแทนมีอำนาจตั้งแต่บริษัทประกันภัยเอกชนเป็นตัวแทนในการรวบรวมภาษีและจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัยหรือผู้เสียหายได้³¹ ผู้ประสบภัยหรือผู้ได้รับความเสียหายอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุจากยานยนต์จะต้องดำเนินการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากคณะกรรมการค่าสินไหมทดแทน โดยยื่นภายในระยะเวลา 12 เดือน นับตั้งแต่เกิดอุบัติเหตุ คณะกรรมการค่าสินไหมทดแทนจะพิจารณาวินิจฉัยมูลค่าความเสียหายที่เกิดอุบัติเหตุและกำหนดจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ผู้ประสบอุบัติเหตุจะได้รับ เมื่อมีคำวินิจฉัยแล้ว ถ้าผู้ประสบภัยหรือผู้ได้รับความเสียหายไม่พึงพอใจในคำวินิจฉัยก็อาจร้องขอภายในระยะเวลา 1 เดือนให้คณะกรรมการคณะนี้ทบทวนคำวินิจฉัยใหม่ อย่างไรก็ตามคณะกรรมการอาจแต่งตั้งเจ้าหน้าที่หรืออนุกรรมการทางด้านแพทย์ขึ้นพิจารณาคำร้องต่าง ๆ ได้โดยให้ผู้ร้องเสียค่าใช้จ่ายในการดำเนินการเรื่องนั้น ๆ เอง ในขั้นตอนคณะกรรมการ คณะกรรมการค่าสินไหมทดแทนจากอุบัติเหตุรถยนต์นั้นภายหลังจากคณะกรรมการได้วินิจฉัยแล้ว หากผู้ได้รับความเสียหายไม่พอใจคำวินิจฉัยของคณะกรรมการก็มีสิทธิอุทธรณ์คำวินิจฉัยเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวไปยังองค์กรพิจารณาอุทธรณ์ต่อไป

2. องค์กรพิจารณาอุทธรณ์ องค์กรนี้จะประกอบด้วยผู้พิพากษาหรือนักกฎหมายที่มีประสบการณ์ในการพิจารณากรณีต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นโดยองค์กรอาจจะแต่งตั้งพนักงานประเมินซึ่งมีความรู้ความชำนาญโดยเฉพาะเกี่ยวกับเรื่องการชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากอุบัติเหตุรถยนต์ การพิจารณาจะกระทำโดยเปิดเผย และสามารถรับฟังพยานหลักฐานใหม่ ๆ ได้โดยไม่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายในลักษณะพยานอย่างเคร่งครัด เมื่อองค์กรพิจารณาอุทธรณ์วินิจฉัยแล้ว หากผู้ได้รับความเสียหายไม่พอใจคำวินิจฉัยขององค์กรพิจารณาอุทธรณ์ก็มีสิทธิอุทธรณ์คำวินิจฉัยเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวไปยังศาลสูงแผนกคดีปกครอง

³¹ *Compensation for Personal Injury: A Requir for Common Law in New Zeland* (pp. 17-18), Op.cit & *Accident Compensation in New Aealand: A Comprehensive Insurance System* (pp. 364-365). Op.cit.

3. ศาลสูงแผนกคดีปกครอง เมื่อองค์กรพิจารณาอุทธรณ์วินิจัยแล้ว หากผู้ได้รับความเสียหายไม่พอใจคำวินิจฉัยขององค์กรพิจารณาอุทธรณ์ก็มีสิทธิอุทธรณ์คำวินิจฉัยเกี่ยวกับคำสินไหมทดแทนดังกล่าวไปยังศาลอุทธรณ์ ในปัญหาข้อกฎหมายหรือปัญหาสำคัญที่มีผลเกี่ยวกับสาธารณประโยชน์ของประชาชนทั่วไปหลังจากนั้นก็อุทธรณ์ต่อไปยังศาลอุทธรณ์

4. ศาลอุทธรณ์ กรณีจะอุทธรณ์ได้ต้องเป็นการอุทธรณ์ได้เฉพาะในปัญหาข้อกฎหมาย³² ด้วยความยินยอมของศาลสูงแผนกคดีปกครองหรือศาลอุทธรณ์ก็ได้

การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตาม Accident Compensation Act ของประเทศนิวซีแลนด์ นับว่าเป็นการปรับเปลี่ยนการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ หรืออุบัติเหตุทางยานยนต์ถึงขนาดตัดหลักความรับผิดชอบละเมิดออกไปทั้งหมด ซึ่งเป็นที่น่าสนใจอย่างยิ่งว่า กฎหมายนี้จะประสบความสำเร็จ มากน้อยเพียงใด

3.2.2.2 ประเทศอังกฤษ

การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

ประเทศอังกฤษในปี ค.ศ. 1894 รถยนต์ได้เริ่มใช้กันบ้างแล้ว และในปี ค.ศ. 1898 มีบริษัทประกันภัยรถยนต์ชื่อ Law Accident and Insurance Society Ltd. และหลังจากนั้นจึงเริ่มมีบริษัทประกันภัยอื่น ๆ เกิดขึ้นตามมา เช่น Car and General ค.ศ. 1903 บริษัท Motor Union ค.ศ. 190633 อัตราความต้องการในการใช้รถยนต์ภายหลังสงครามโลก ครั้งที่ 1 เพิ่มขึ้นจากภาวะสงครามและภาวะทางเศรษฐกิจได้มีการสร้างถนนสร้าง โรงงาน ผลิตรถยนต์ วางผังเมืองเพื่อรองรับปัญหาการจราจรต่าง ๆ เมื่อมีการใช้รถยนต์มากยิ่งขึ้น สิ่งที่ตามมาคือมีผู้ได้รับอุบัติเหตุจากรถยนต์ถึงขั้นเสียชีวิต บาดเจ็บ ทุพพลภาพเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก รัฐบาลเห็นความจำเป็นที่จะคุ้มครองประโยชน์ของประชาชนจึงได้มีการตราพระราชบัญญัติประกาศบังคับใช้คือ Road Traffic เพื่อคุ้มครองความเสียหายต่อบุคคลที่สามในกรณีที่ประสบอุบัติเหตุจากรถและเสียชีวิต บาดเจ็บ ทุพพลภาพ ซึ่งกฎหมายฉบับดังกล่าวนี้ได้มีการปรับปรุงแก้ไขให้ดีขึ้นและสามารถคุ้มครองประโยชน์ของผู้ประสบภัยจากรถให้ได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่เหมาะสมกับความเสียหายที่

³² *Accident Compensation in New Zealand: A Comprehensive Insurance System* (pp. 364-365), Op.cit.

³³ จาก *ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย* (น. 64), โดย สิทธิโชค ศรีเจริญ, 2528, กรุงเทพฯ: ประชุมทองการพิมพ์.

ได้รับ³⁴ โดยกฎหมายบัญญัติกำหนดเงื่อนไขที่จะต้องมีในกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ในลักษณะของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ Compulsory Car Insurance รถทุกคันต้องทำประกันภัยรถยนต์เว้นแต่จะเป็นรถที่ขอยกเว้นตามกฎหมายและตามกฎหมายของประเทศอังกฤษถือว่าการใช้หรือว่ายินยอมให้ใช้ยานยนต์โดยปราศจากการเอาประกันภัยหรือมีการวางหลักประกันเป็นความผิดทางอาญา

สาระสำคัญตามบทบัญญัติของกฎหมาย

การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในประเทศอังกฤษจะจำกัดเฉพาะความรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากรถยนต์เท่านั้น

1. ประเภทของรถยนต์ที่ต้องทำประกันภัยภาคบังคับ ใน 1930 (1972) มาตรา 190(1) บัญญัติความหมายของคำว่า “รถยนต์” หมายถึง “ยานที่บังคับด้วยเครื่อง Road Traffic Act จักรกลซึ่งสร้างขึ้นเพื่อใช้บนถนน³⁵ ยกเว้นรถดังต่อไปนี้³⁶

1.1 รถที่มีสภาพไม่สมบูรณ์

1.2 รถของสถาบันพระมหากษัตริย์

1.3 รถที่เจ้าของรถได้มีการวางเงินประกันไว้กับ Accountant General of the Supreme Court.

1.4 รถยนต์ขององค์กรบริหารส่วนท้องถิ่น

1.5 รถขององค์กรตำรวจ

1.6 รถยนต์ที่อยู่ระหว่างการเดินทางไปกู้เรืออับปางตาม Merchant Shipping Act 1894 หรือได้ใช้รถยนต์ตามความมุ่งหมายของ Army of Air Force Act 1955.

1.7 รถยนต์ของ London Transport Executive ซึ่งอยู่ในความควบคุม ดูแลของเจ้าของรถ

1.8 รถราง เฉพาะที่มีกฎหมายอนุญาตให้ใช้ได้

1.9 เครื่องตัดหญ้าที่บังคับโดยคนเดินเท้า

³⁴ The Philippine Insurance Industry, Report of the second meeting of the ASEAN Insurance Commissioners of ASEAN permanent committee on commerce and Industry *Thailand*, 2-4 December 1976 Bangkok Thailand.

³⁵ From *Edward Richard Hardy Fire and Motor Insurance* (p. 3.6), by Ivamy, 1984, London: Butterworths.

³⁶ *Ibid.* (p. 300).

2. บุคคลที่กฎหมายกำหนดให้ต้องทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ บทบัญญัติของกฎหมายใช้คำว่า “บุคคลซึ่งใช้ (Use) หรือยินยอมให้ผู้อื่นใช้รถยนต์” กฎหมายจะคุ้มครองเฉพาะการเสียชีวิตหรือการได้รับบาดเจ็บ ทุพพลภาพ แต่จะไม่คุ้มครองถึงความเสียหายที่เกิดกับทรัพย์สิน³⁷ ในประเทศอังกฤษมองว่ามูลค่าความเสียหายของทรัพย์สินที่เกิดจากอุบัติเหตุรถยนต์มีจำนวนที่น้อย ผู้ขับขี่สามารถรับภาระค่าใช้จ่ายความเสียหายของทรัพย์สินเองได้

3. สิทธิของผู้เสียหายที่มีต่อผู้รับประกันภัย Third Parties (Rights Against Insurance) Act 1930 ให้สิทธิแก่ผู้ประสบภัย (บุคคลที่สาม) ที่ได้รับความเสียหายจากการกระทำของผู้เอาประกันภัยภาคบังคับ สามารถฟ้องผู้รับประกันภัยได้ กรณีถ้าผู้เอาประกันภัยถูกศาลพิพากษาให้เป็นบุคคลล้มละลายก็ให้โอนสิทธิของผู้เอาประกันภัยโอนไปยังผู้ประสบภัย³⁹ และยังจำกัดสิทธิของผู้รับประกันภัย ห้ามผู้รับประกันภัยยกข้อต่อสู้หรือเงื่อนไต่ถามกรรมธรรม์ที่ได้ตกลงกันไว้ระหว่างผู้เอาประกันภัยกับผู้รับประกันภัยขึ้นต่อสู้กับผู้ได้รับความเสียหายเพื่อให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นจากความรับผิดที่มีต่อผู้เสียหายไม่ได้ ใน Road Traffic Act 1930⁴⁰ มีบทบัญญัติที่กำหนดว่าเงื่อนไต่ถามกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์จะไม่มีผลผูกพันหรือกระทบกระเทือนสิทธิของผู้เสียหายในเรื่องของอายุ สภาพร่างกายของคนขับ สภาพของรถยนต์ จำนวนผู้โดยสารในรถน้ำหนักและสภาพของสิ่งของที่อยู่ในรถ เวลา สถานที่ อัตราความเร็ว⁴¹

4. สิทธิของผู้รับประกันภัย หลักการของสัญญาประกันภัยตามกฎหมายของ ประเทศอังกฤษ สัญญาประกันภัยจะสมบูรณ์ต่อเมื่อผู้เอาประกันภัยได้เข้าทำสัญญากับผู้รับประกันภัยที่มีอำนาจและจะมีผลผูกพันตามกฎหมายเมื่อผู้รับประกันภัยได้ส่งมอบกรรมธรรม์ให้กับผู้เอาประกันภัยแล้ว เว้นแต่การประกันภัยนั้นเกิดขึ้นจากการฉ้อฉล ความสำคัญผิด หรือผู้เอาประกันภัยไม่เปิดเผยข้อความจริง

ตาม Road Traffic Act มาตรา 149 ผู้รับประกันภัยจะปฏิเสธความรับผิดของตนที่มีต่อผู้เอาประกันภัยได้ก็ต่อเมื่อได้มีการบอกกล่าวโดยอ้างเหตุแห่งความไม่สมบูรณ์ของสัญญา

³⁷ Road Traffic Act. 1972. Section 143.

³⁸ *Edward Richard Hardy Fire and Motor Insurance* (p. 316). Op.cit.

³⁹ From *Modern Insurance Law* (p. 3.1), by Bird, John, 1982, London: Sweet & Maxwell.

⁴⁰ Amendment 1933, 1934, 1972.

⁴¹ *Edward Richard Hardy Fire and Motor Insurance* (p. 333). Op.cit.

เบี้ยประกันภัยรถยนต์นั้นแล้ว⁴² โดยจะยกขึ้นต่อผู้กับบุคคลที่สามที่ได้รับความเสียหายไม่ได้ แต่ผู้รับประกันภัยสามารถเรียกคืนได้จากผู้เอาประกันภัยในภายหลังได้⁴³

เบี้ยประกันภัยรถ

การประกันภัยรถยนต์ในประเทศอังกฤษมีกองทุนประกันภัยรถยนต์ Motor Vehicle Insurance Fund ทำหน้าที่บริหารจัดการในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนความเสียหายอันเกิดจากรถยนต์และมีการจัดตั้ง Motor Insurers' Bureau. หรือเรียกโดยย่อว่า M.I.B. กรณีถ้าผู้เสียหายไม่ได้รับค่าสินไหมทดแทนจากผู้กระทำความผิดทั้งหมดหรือแต่บางส่วน ซึ่งอาจมีสาเหตุมาจากรถยนต์ไม่ได้มีการทำประกันภัยไว้หรือผู้ขับขี่รถชนผู้ประสบภัยแล้วหลบหนีตามตัวไม่ได้ ไม่ทราบว่าคนขับรถเป็นใครกองทุนจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้โดยพิจารณาเป็นราย ๆ ไป ที่ได้รับความเสียหายต่อชีวิตหรือร่างกายเมื่อกองทุนจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้ผู้ได้รับความเสียหายไปแล้ว กองทุนก็จะเข้ารับช่วงสิทธิของผู้เสียหายไปเรียกจากผู้ที่เกี่ยวข้องกับความเสียหายได้อีกและการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับกระทำโดยมิได้มุ่งการค้าหรือหากำไรจากการประกันภัยประเภทนี้

ด้วยผลจากวิวัฒนาการอย่างต่อเนื่องของการประกันภัยรถยนต์ของประเทศอังกฤษ ทำให้อัตราเบี้ยประกันภัยภาคบังคับที่เรียกเก็บกับประชาชนมีความสัมพันธ์กับจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่จ่ายให้กับผู้ประสบภัยจากรถ ไม่ว่าจะเป็นกรณีการเสียชีวิตบาดเจ็บ ทุพพลภาพ กฎหมายสามารถคุ้มครองประโยชน์ของผู้ประสบภัยให้ได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเป็นจำนวนที่เหมาะสมกับความเสียหายที่ได้รับ

3.2.2.3 สาธารณรัฐฟิลิปปินส์

การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

สาระสำคัญตามบทบัญญัติของกฎหมาย

มีชื่อและลักษณะของกฎหมายสาธารณรัฐฟิลิปปินส์⁴⁴ ว่า The Insurance Code มีลักษณะเป็นประมวลกฎหมายประกันภัยซึ่งบัญญัติถึงสัญญาประกันภัยและธุรกิจประกันภัยรวมการบังคับให้เอาประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ (Compulsory Motor Vehicle Liability

⁴² From *Mac Gillivray & Parkington Insurance Law* (p. 2057), by Parkington. Michael, 1981, London: Sweet & Maxwell.

⁴³ *Modern Insurance Law* (p. 327). Op.cit.

⁴⁴ ชื่อและลักษณะของกฎหมายของเกาหลี (เอกสารโรเนียว) (น. 1-3). เล่มเดิม.

Insurance) ประกาศใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 11 มิถุนายน 1978 และมีการแก้ไขเพิ่มเติมอีกหลายครั้ง โดยเฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบังคับนั้น ได้มีการแก้ไขเมื่อปี ค.ศ. 1961

บทบังคับให้เอาประกันภัยในการใช้รถยนต์ถูกบัญญัติไว้ในหมวดที่ 6 Compulsory Motor Vehicle Liability Insurance ในประมวลกฎหมายประกันภัยมาตรา 373 ถึงมาตรา 389 โดยมีนายทะเบียนประกันภัย (Insurance Commissioner) และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นผู้รักษากฎหมาย โดยมีข้อสาระสำคัญดังนี้

1. ผู้ประกอบกิจการขนส่งหรือเจ้าของรถยนต์ที่แล่นในถนนสาธารณะจะต้องเอาประกันภัยหรือวางหลักประกันเป็นเงินสด หรือหลักทรัพย์เพื่อชดเชยค่าเสียหายเกี่ยวกับการตาย บาดเจ็บ และทรัพย์สินของบุคคลที่สามได้รับความเสียหาย ต่อมาในปี พ.ศ. 2524 ได้มีกฤษฎีกา หมายเลข 1814 แก้ไขการบังคับประกันภัยหรือการวางหลักประกันเฉพาะความเสียหายที่เกิดจากการตายและบาดเจ็บเท่านั้น

2. การวางหลักประกันนั้น ให้วางต่อนายทะเบียนประกันภัยเท่าจำนวนที่จะต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย ในกรณีที่เงินสดนายทะเบียนมีอำนาจนำไปซื้อพันธบัตรหรือหลักทรัพย์ของรัฐบาลได้

3. กรมการขนส่งทางบกจะไม่ตีทะเบียนหรือต่อทะเบียนหากไม่มีกรมธรรม์ประกันภัยหรือหลักฐานแสดงการวางหลักทรัพย์ตามที่กฎหมายกำหนด

4. การบังคับประกันภัยมีระบบ “ไม่ต้องพิสูจน์ความผิด” (No Fault) กล่าวคือการเรียกร้องค่าเสียหายในกรณีตาย หรือบาดเจ็บแก่ผู้โดยสารหรือบุคคลที่สามจะต้องมีการจ่ายค่าสินไหมทดแทนในจำนวนไม่เกิน 5,000 เปโซ⁴⁵ โดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดในการเกิดเหตุ นั้น ค่าสินไหมทดแทนจำนวนมากกว่านั้นจะต้องเรียกร้องโดยการพิสูจน์ความรับผิดชอบและมีเอกสารประกอบดังนี้

- (1) รายงานการเกิดเหตุของเจ้าหน้าที่ตำรวจ
- (2) ใบมรณะบัตรและหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการจ่ายเงิน
- (3) รายงานแพทย์และหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการรักษาพยาบาลและค่าใช้จ่าย ในการนั้น

⁴⁵ สกุลเงินเปโซเป็นสกุลเงินที่ใช้ในสาธารณรัฐฟิลิปปินส์ อัตราแลกเปลี่ยนเงินเปโซของสาธารณรัฐฟิลิปปินส์และบาทไทยปรับปรุลงล่าสุดกับอัตราแลกเปลี่ยนเมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2559 คือ 1 เงินเปโซของฟิลิปปินส์เท่ากับ 0.75 บาทไทย 5,000 เปโซของฟิลิปปินส์เท่ากับ 3,736.27 บาทไทย.

ผู้รับประกันภัยซึ่งได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนไปแล้วมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจากเจ้าของรถผู้ต้องรับผิดชอบในอุบัติเหตุครั้งนั้นได้

เบี้ยประกันภัยรถ

ทุกบริษัทใช้เหมือนกันหมดเป็นอัตราเบี้ยประกันภัยตายตัว (Fixed Rate) กำหนดขึ้นโดย Rating Organization ที่รัฐมนตรีคลังอนุญาตและอัตราเบี้ยประกันภัยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียนประกันภัยรถยนต์ราชการ ร้อยละ 50 ของอัตราเบี้ยประกันภัย การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยใช้หลักไม่ให้บริษัทมีกำไรจากการนี้ (Non Profit System) และมีการคุ้มครองโดยได้รับการชดใช้จากเงินกองทุน (Capital Fund) ซึ่งได้บริษัทประกันภัยแต่ละบริษัทในอัตราส่วนที่เท่า ๆ กัน

3.2.2.4 สาธารณรัฐสิงคโปร์⁴⁶

การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

สาระสำคัญตามบทบัญญัติของกฎหมาย

อยู่ในรัฐบัญญัติว่าด้วยรถยนต์ (Motor Vehicles Act) ในส่วนของความเสียหายของบุคคลที่สามและการชดใช้ความเสียหาย (Third Party Risks and Compensation) เริ่มใช้ในปี 1960 (พ.ศ. 2503) โดยมีตัวแทนทำหน้าที่ตำรวจ (Deputy Commissioner of Police) เป็นผู้รักษาการตามกฎหมายนี้ โดยบังคับให้รถยนต์ทุกคันต้องประกันภัยหรือวางหลักทรัพย์เพื่อคุ้มครองต่อชีวิต และความบาดเจ็บของบุคคลที่สาม ยกเว้นรถยนต์ของราชการและบริษัทประกันภัย ไม่มีปัญหาเรื่องสัญญาประกันภัยและอัตราเบี้ยประกันภัยแต่อย่างใด เพราะรัฐบาลไม่ควบคุมเพียงแต่มีสมาคมประกันภัยทั่วไปหรือ GIA (General Insural Association of Singapore) เป็นผู้แนะนำเท่านั้น

เบี้ยประกันภัยรถ

บริษัทประกันภัยมีอิสระในการใช้อัตราเบี้ยประกันภัย แต่มีอัตราเบี้ยประกันภัยที่กำหนดขึ้นโดยสมาคมประกันภัย (General Insurance Association of Singapore) ให้บริษัทประกันภัยสมาชิกสมาคมใช้เป็นแนวทางและมีการคุ้มครองกรณีไม่มีการประกันภัยหรือกรณีชนแล้วหนีโดยมีสำนักงานช่วยเหลือผู้ประสบภัยรถยนต์

⁴⁶ สรุปรายงานการเดินทางของเจ้าหน้าที่สำนักงานประกันภัย กระทรวงพาณิชย์เพื่อไปศึกษารูปแบบของการประกันภัยสำหรับบุคคลที่สามร่วมกับคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ ณ ประเทศสิงคโปร์ ระหว่างวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2526 ถึง 6 กุมภาพันธ์ 2526, น. 1-3.

3.3 บทสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องกับเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

ผู้ให้สัมภาษณ์ หัวหน้าส่วนใกล้เคียงและประνομข้อพิพาทของศาล

คำถาม 1. ท่านใช้ยานพาหนะโดยเฉพาะรถยนต์ เพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อธุรกิจค้าขาย เดินทางหรือไม่ และได้ทำประกันภัยประเภทใดไว้ เช่น ภาคสมัครใจ ภาคบังคับ

คำตอบ ดิฉันใช้รถยนต์ในการเดินทางมาทำงาน และที่บ้านใช้รถยนต์ในการทำธุรกิจอยู่หลายคันด้วยกัน ซึ่งรถยนต์ที่บ้านส่วนใหญ่จะทำประกันภัยแบบภาคบังคับเท่านั้น

คำถาม 2. ท่านเข้าใจวัตถุประสงค์ของการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับหรือไม่ว่ามีวัตถุประสงค์อย่างไร แตกต่างกันอย่างใด และมีความจำเป็นต้องทำหรือไม่อย่างไร

คำตอบ การทำประกันภัยรถภาคสมัครใจ เรียกว่า ๑ คือ การทำประกันชั้น 1 คือ เจ้าของรถมีสิทธิเลือกที่จะรับความคุ้มครองประเภทนี้หรือไม่ก็ได้ อยู่ที่ความสมัครใจของผู้เอาประกัน ค่าการทำประกันภัยภาคสมัครใจนี้มีค่าเบี้ยประกัน ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องชำระในราคาที่ค่อนข้างสูง ส่วนการทำประกันภัยภาคบังคับหรือการทำ พรบ. ประกันภัย เป็นการทำประกันภัยจากรถที่บังคับให้เจ้าของรถทุกคนต้องทำประกันภัยประเภทนี้ ซึ่งค่าใช้จ่ายในการทำประกันราคาจะค่อนข้างต่ำกว่าประเภทแรก

คำถาม 3. ท่านคิดว่าในปัจจุบัน การจัดเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของบริษัทประกันภัยสูงหรือต่ำเกินไปหรือไม่ และการจัดเก็บเบี้ยประกันภัยภาคบังคับมีผลอย่างไรกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทน

คำตอบ การจัดเก็บในปัจจุบันเบี้ยประกันภัยภาคบังคับอยู่ในอัตราที่สูงเกินไป เนื่องจากจะต้องมีค่าคอมมิชชั่นของแต่ละบริษัทเข้ามารวมในค่าประกันภัยด้วย และการจัดเก็บเบี้ยดังกล่าวมีผลต่อการจ่ายค่าสินไหมเนื่องจากหากเก็บเยอะการคุ้มครองก็น่าจะเยอะตามด้วย

คำถาม 4. ท่านทราบหรือไม่ว่า การจ่ายเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับให้กับบริษัทประกันภัยนั้น บริษัทประกันภัยได้กำไรหรือขาดทุนจากการเก็บเบี้ยประกัน และทราบหรือไม่ว่าบริษัทประกันภัยเมื่อเก็บเบี้ยประกันภัยมาแล้วได้แบ่งเป็นค่าใช้จ่ายอะไรบ้าง

คำตอบ ได้กำไรจากค่าเบี้ยประกันภัยแน่นอน ส่วนค่าใช้จ่ายเมื่อเก็บมาแล้ว ไม่ทราบเหมือนกันว่าทางบริษัทนำไปเป็นค่าใช้จ่ายในส่วนใดบ้าง

คำถาม 5. การเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของบริษัทประกันภัยสมควรมีกำไรหรือขาดทุนหรือไม่ อย่างไร

คำตอบ สมควรที่จะไม่มีค่าไร แต่ควรอยู่ในอัตราส่วนที่เป็นธรรมมากกว่าในปัจจุบัน เนื่องจากการประกอบธุรกิจผลกำไรต้องมาก่อนเสมอ แต่จะอย่างไรให้เหมาะสมและยุติธรรมมากกว่าที่เป็นอยู่

คำถาม 6 การเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามอัตราที่ท่านชำระให้กับบริษัท ประกันภัยในปัจจุบัน ท่านคิดว่าเป็นธรรมหรือไม่ อย่างไร

คำตอบ ไม่เป็นธรรม ทางบริษัทเก็บผลกำไรมากเกินไป ขาดความยุติธรรมในการคืนค่าสินไหม ข้อจำกัดของสัญญาเล็ก ๆ น้อย ๆ บางทีอาจไม่ได้รับค่าสินไหมก็ได้ เนื่องจากไม่เข้าข้อตกลงในสัญญา

คำถาม 7. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร หากมีกฎหมายในการบังคับใช้ในเรื่องของเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเป็นกรณีพิเศษ โดยให้ม็องคักรหรือหน่วยงานทางกฎหมาย ในการคิดอัตราเบี้ยประกันและจัดเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับไว้โดยเฉพาะ

คำตอบ เห็นควรเป็นอย่างยิ่งอย่างน้อย ๆ ในเรื่องของการติดต่อ จะได้เป็นการติดต่อเสร็จจบในที่เดียว (One Stop Service) ลดผลกำไรจากเบี้ยประกันภัยลง จ่ายเบี้ยน้อย และการคุ้มครองสามารถทำให้ไปในแนวทางเดียวกันได้ ลดปัญหาที่จะเกิดจากข้อตกลงที่ไม่เป็นธรรม จุกจิกลงไป

ผู้ให้สัมภาษณ์ อาจารย์ประจำมหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย

คำถาม 1. ท่านใช้ยานพาหนะโดยเฉพาะรถยนต์ เพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อธุรกิจค้าขาย เดินทางหรือไม่ และได้ทำประกันภัยประเภทใดไว้ เช่น ภาคสมัครใจ ภาคบังคับ

คำตอบ ใช้ และได้ทำประกันประเภทภาคบังคับ

คำถาม 2. ท่านเข้าใจวัตถุประสงค์ของการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับหรือไม่ว่ามีวัตถุประสงค์อย่างไร แตกต่างกันอย่างไร และมีความจำเป็นต้องทำหรือไม่อย่างไร

คำตอบ เข้าใจ ภาคสมัครใจจัดเก็บเบี้ยมากและจ่ายให้ทุกกรณี ส่วนภาคบังคับเป็นการทำเพื่อให้ถูกต้องตามกฎหมาย และจ่ายเฉพาะบุคคล

คำถาม 3. ท่านคิดว่าเป็นปัจจุบัน การจัดเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของบริษัท ประกันภัยสูงหรือต่ำเกินไปหรือไม่ และการจัดเก็บเบี้ยประกันภัยภาคบังคับมีผลอย่างไรกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทน

คำตอบ สูงเกินไป และการจัดเก็บเบี้ยประกันภัยไม่ทราบข้อมูล เพราะมีการจัดเก็บตามที่กำหนด และไม่ทราบว่า การจัดเก็บเบี้ยประกันภัยภาคบังคับนี้จะมีผลอย่างไรกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทน

คำถาม 4. ท่านทราบหรือไม่ว่า การจ่ายเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับให้กับบริษัท ประกันภัยนั้น บริษัทประกันภัยได้กำไรหรือขาดทุนจากการเก็บเบี้ยประกัน และทราบหรือไม่ว่า บริษัทประกันภัยเมื่อเก็บเบี้ยประกันภัยมาแล้วได้แบ่งเป็นค่าใช้จ่ายอะไรบ้าง

คำตอบ ไม่ทราบ และไม่ทราบว่าเมื่อเก็บเบี้ยประกันภัยแล้วได้แบ่งเป็นค่าใช้จ่ายอะไร

คำถาม 5. การเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของบริษัทประกันภัยสมควรมีกำไร หรือขาดทุนหรือไม่ อย่างไร

คำตอบ บริษัทประกันภัยไม่น่าจะมีกำไรหรือขาดทุน

คำถาม 6. การเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามอัตราที่ท่านชำระให้กับบริษัท ประกันภัยในปัจจุบัน ท่านคิดว่าเป็นธรรมหรือไม่ อย่างไร

คำตอบ ไม่เป็นธรรม เพราะค่าเบี้ยประกันภัยไม่ใช่ค่าเบี้ยประกันอย่างเดียว แต่มี ค่าคอมมิชชั่นและอื่น ๆ อีกมาก

คำถาม 7. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร หากมีกฎหมายในการบังคับใช้ในเรื่องของ เบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเป็นกรณีพิเศษ โดยให้มืองค์กรหรือหน่วยงานทางกฎหมาย ในการ คิดอัตราเบี้ยประกันและจัดเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับไว้โดยเฉพาะ

คำตอบ เห็นด้วย เพราะจะได้มีการเก็บเบี้ยประกันภัยที่ชัดเจนและถูกต้องตามกฎหมาย และปัจจุบันไม่ทราบว่ามืองค์กร หรือหน่วยงานจัดเก็บเบี้ยประกันภัยภาคบังคับหรือไม่ อย่างไร

ผู้ให้สัมภาษณ์ เกษียรประชาโรงพยาบาล

คำถาม 1. ท่านใช้ยานพาหนะโดยเฉพาะรถยนต์ เพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อ ธุรกิจค้าขาย เดินทางหรือไม่ และได้ทำประกันภัยประเภทใดไว้ เช่น ภาคสมัครใจ ภาคบังคับ

คำตอบ ได้ใช้รถยนต์ในการเดินทางไปทำงาน สมัครต่างจังหวัดตลอด ได้ทำการ ประกันภัยภาคบังคับ

คำถาม 2. ท่านเข้าใจวัตถุประสงค์ของการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจกับการ ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับหรือไม่ว่ามีวัตถุประสงค์อย่างไร แตกต่างกันอย่างไร และมีความ จำเป็นต้องทำหรือไม่อย่างไร

คำตอบ เข้าใจ ประกันภัยภาคสมัครใจมีวัตถุประสงค์เพื่อการคุ้มครองทรัพย์สิน ส่วนภาคบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย มีความจำเป็นในการทำประกันภัย

คำถาม 3. ท่านคิดว่าในปัจจุบัน การจัดเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของบริษัท ประกันภัยสูงหรือต่ำเกินไปหรือไม่ และการจัดเก็บเบี้ยประกันภัยภาคบังคับมีผลอย่างไรกับการจ่าย ค่าสินไหมทดแทน

คำตอบ ในภาคบังคับเบี่ยประกันภัยก่อนข้างสูง เมื่อประสบเหตุขึ้นมา การจ่ายสินไหมทดแทนต่ำ และล่าช้ามาก

คำถาม 4. ท่านทราบหรือไม่ว่า การจ่ายเบี่ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับให้กับบริษัทประกันภัยนั้น บริษัทประกันภัยได้กำไรหรือขาดทุนจากการเก็บเบี่ยประกัน และทราบหรือไม่ว่าบริษัทประกันภัยเมื่อเก็บเบี่ยประกันภัยมาแล้วได้แบ่งเป็นค่าใช้จ่ายอะไรบ้าง

คำตอบ ทราบ ว่าประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ บริษัทประกันภัยได้กำไรมาก

คำถาม 5. การเก็บเบี่ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของบริษัทประกันภัยสมควรมีกำไรหรือขาดทุนหรือไม่ อย่างไร

คำตอบ การเก็บเบี่ยประกันภัยมีกำไรมาก เพราะจ่ายค่าสินไหมก่อนข้างน้อยมาก

คำถาม 6. การเก็บเบี่ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามอัตราที่ท่านชำระให้กับบริษัทประกันภัยในปัจจุบัน ท่านคิดว่าเป็นธรรมหรือไม่ อย่างไร

คำตอบ เห็นว่าไม่ค่อยเป็นธรรม เพราะไม่มีการทดคืนสินไหมให้แก่ผู้ไม่ประสบเหตุ

คำถาม 7. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร หากมีกฎหมายในการบังคับใช้ในเรื่องของเบี่ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเป็นกรณีพิเศษ โดยให้มีองค์กรหรือหน่วยงานทางกฎหมาย ในการคิดอัตราเบี่ยประกันและจัดเก็บเบี่ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับไว้โดยเฉพาะ

คำตอบ เห็นด้วยเป็นอย่างยิ่ง โดยปัจจุบันไม่ทราบว่ามีการคิดอัตราเบี่ยประกันภัย หรือจัดเก็บเบี่ยประกันภัยตามกฎหมายหรือไม่

ผู้ให้สัมภาษณ์ ผู้อำนวยการกองกิจการสภาองค์กรบริหารส่วนจังหวัด

คำถาม 1. ท่านใช้ยานพาหนะโดยเฉพาะรถยนต์ เพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อธุรกิจค้าขาย เดินทางหรือไม่ และได้ทำประกันภัยประเภทใดไว้ เช่น ภาคสมัครใจ ภาคบังคับ

คำตอบ ข้าพเจ้าใช้รถยนต์ในการเดินทาง ได้ทำประกันภัยทั้งประเภทสมัครใจ และประเภทบังคับ

คำถาม 2. ท่านเข้าใจวัตถุประสงค์ของการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับหรือไม่ว่ามีวัตถุประสงค์อย่างไร แตกต่างกันอย่างใด และมีความจำเป็นต้องทำหรือไม่อย่างไร

คำตอบ ข้าพเจ้าเข้าใจวัตถุประสงค์ของการประกันภัยรถว่า ความแตกต่างคือภาคสมัครใจแล้วแต่ผู้เอาประกัน แต่ภาคบังคับกฎหมายกำหนดให้ต้องเอาประกัน

คำถาม 3. ท่านคิดว่าในปัจจุบัน การจัดเก็บเบี่ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของบริษัทประกันภัยสูงหรือต่ำเกินไปหรือไม่ และการจัดเก็บเบี่ยประกันภัยภาคบังคับมีผลอย่างไรกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทน

คำตอบ การกำหนดค่าเบี้ยประกันภัยภาคบังคับ เป็นหน้าที่ของรัฐ ดังนั้นควรมีการทบทวน ปรับปรุงเป็นระยะ ๆ ตามสภาพทางเศรษฐกิจ โดยคำนึงถึงประโยชน์ของประเทศเป็นสำคัญ

คำถาม 4. ท่านทราบหรือไม่ว่า การจ่ายเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับให้กับบริษัทประกันภัยนั้น บริษัทประกันภัยได้กำไรหรือขาดทุนจากการเก็บเบี้ยประกัน และทราบหรือไม่ว่าบริษัทประกันภัยเมื่อเก็บเบี้ยประกันภัยมาแล้วได้แบ่งเป็นค่าใช้จ่ายอะไรบ้าง

คำตอบ ไม่ทราบ

คำถาม 5. การเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของบริษัทประกันภัยสมควรมีกำไรหรือขาดทุนหรือไม่ อย่างไร

คำตอบ ข้าพเจ้าเห็นว่าไม่สมควรมีกำไรหรือขาดทุน เพราะเป็นการบังคับให้ทำประกันไม่ได้ขึ้นอยู่กับความสมัครใจ หากให้มีกำไรก็จะเป็นการหาประโยชน์ให้แก่ภาคธุรกิจบนความเดือดร้อนของประชาชนส่วนมากของประเทศ

คำถาม 6. การเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามอัตราที่ท่านชำระให้กับบริษัทประกันภัยในปัจจุบัน ท่านคิดว่าเป็นธรรมหรือไม่ อย่างไร

คำตอบ สำหรับ โดยส่วนตัวของข้าพเจ้าเห็นว่าไม่เป็นธรรม เพราะไม่ทราบว่าผู้ใดเป็นผู้คิดอัตราเบี้ยประกันภัยภาคบังคับ และประชาชนทั่วไปไม่มีโอกาสได้ทราบเลยว่า การจัดเก็บเบี้ยของการประกันภาคบังคับนี้ แท้จริงเป็นเบี้ยแท้ ๆ หรือไม่ และประชาชนได้รับประโยชน์อย่างไร ในเรื่องค่าสินไหมทดแทน

คำถาม 7. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร หากมีกฎหมายในการบังคับใช้ในเรื่องของเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเป็นกรณีพิเศษ โดยให้มีองค์กรหรือหน่วยงานทางกฎหมาย ในการคิดอัตราเบี้ยประกันและจัดเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับไว้โดยเฉพาะ

คำตอบ ข้าพเจ้าเห็นด้วย ในกรณีที่สมควรให้มีกฎหมายในการบังคับใช้ในเรื่องของเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเป็นกรณีพิเศษ และปัจจุบันไม่ทราบเลยว่ากฎหมายมีการกำหนดในเรื่องขององค์กรหรือหน่วยงานในการเก็บเบี้ยประกันภัยภาคบังคับหรือไม่

ผู้ให้สัมภาษณ์ สมาชิกสภาองค์การบริหารส่วนจังหวัด

คำถาม 1. ท่านใช้ยานพาหนะโดยเฉพาะรถยนต์ เพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อธุรกิจค้าขาย เดินทางหรือไม่ และได้ทำประกันภัยประเภทใดไว้ เช่น ภาคสมัครใจ ภาคบังคับ

คำตอบ ใช้ และได้ทำประกันประเภทภาคบังคับ

คำถาม 2. ท่านเข้าใจวัตถุประสงค์ของการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับหรือไม่ว่ามีวัตถุประสงค์อย่างไร แตกต่างกันอย่างไร และมีความจำเป็นต้องทำหรือไม่อย่างไร

คำตอบ ภาคสมัครใจ มีการจ่ายเบี้ยประกันมากกว่าและให้ความคุ้มครองที่มากกว่าภาคบังคับที่จ่ายเบี้ยประกันน้อยกว่ามาก ในการใช้ยานพาหนะจำเป็นต้องทำประกันภัยรถเพื่อคุ้มครองเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

คำถาม 3. ท่านคิดว่าในปัจจุบัน การจัดเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของบริษัทประกันภัยสูงหรือต่ำเกินไปหรือไม่ และการจัดเก็บเบี้ยประกันภัยภาคบังคับมีผลอย่างไรกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทน

คำตอบ การจัดเบี้ยประกันของภาคบังคับของบริษัทประกันภัย ถ้าพิจารณาตามความเสียหายของการใช้พาหนะและคิดว่าสูงเกินไป การจ่ายค่าสินไหมทดแทนก็จ่ายเฉพาะบุคคลภายนอกเท่านั้น ตามเบี้ยประกัน

คำถาม 4. ท่านทราบหรือไม่ว่า การจ่ายเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับให้กับบริษัทประกันภัยนั้น บริษัทประกันภัยได้กำไรหรือขาดทุนจากการเก็บเบี้ยประกัน และทราบหรือไม่ว่าบริษัทประกันภัยเมื่อเก็บเบี้ยประกันภัยมาแล้วได้แบ่งเป็นค่าใช้จ่ายอะไรบ้าง

คำตอบ ไม่แน่ใจ แต่ในการทำธุรกิจของภาครัฐและเอกชน ก็ต้องหวังผลกำไรเป็นธรรมดา ไม่ทราบว่าบริษัทได้แบ่งค่าใช้จ่ายอะไรบ้าง

คำถาม 5. การเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของบริษัทประกันภัยสมควรมีกำไรหรือขาดทุนหรือไม่ อย่างไร

คำตอบ การเก็บเบี้ยภาคบังคับต่อจำนวนรถ 1 คัน จำนวน 600 บาท 1 คันเกิดอุบัติเหตุบาดเจ็บ 50,000 เสียชีวิต 100,000 บาท บริษัทต้องเก็บเบี้ยประกันจำนวน 84 คัน เพื่อสำรองจ่าย 50,000 บาท และเก็บเบี้ยประกัน 167 คัน เพื่อสำรองจ่าย 100,000 บาท ของผู้เสียชีวิต ควรให้สมดุลกันมีกำไรได้เล็กน้อย

คำถาม 6. การเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามอัตราที่ท่านชำระให้กับบริษัทประกันภัยในปัจจุบัน ท่านคิดว่าเป็นธรรมหรือไม่ อย่างไร

คำตอบ การจ่ายเบี้ยประกันของภาคบังคับ เมื่อพิจารณาตามความเสี่ยงของการใช้รถยนต์บนถนน คิดว่าเป็นธรรมต่อบุคคลอื่น ๆ บนท้องถนน แต่ไม่เป็นธรรมในการจัดเก็บเบี้ย เพราะ ค่าเบี้ยประกันภัยไม่ใช่ค่าเบี้ยประกันอย่างเดียว แต่มีค่าคอมมิชชั่นและค่าดำเนินการอื่น ๆ อีกมาก

คำถาม 7. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร หากมีกฎหมายในการบังคับใช้ในเรื่องของ เบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเป็นกรณีพิเศษ โดยให้เมืองค์กรหรือหน่วยงานทางกฎหมาย ในการ คัดอัตราเบี้ยประกันภัยและจัดเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับไว้โดยเฉพาะ

คำตอบ ปัจจุบันไม่ทราบว่าเมืองค์กรหรือหน่วยงานในการจัดเก็บเบี้ยหรือไม่ หากมี กฎหมายในการบังคับใช้เป็นกรณีพิเศษ ในการคัดอัตราเบี้ยประกันและจัดเก็บประกันภาคบังคับ เพื่อไม่ให้เกิดการเอาเปรียบผู้ใช้บริการก็จะเป็นสิ่งที่ดีและสมควร

ผู้ให้สัมภาษณ์ นายความอาวุโส

คำถาม 1. ท่านใช้ยานพาหนะโดยเฉพาะรถยนต์ เพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อ ธุรกิจค้าขาย เดินทางหรือไม่ และได้ทำประกันภัยประเภทใดไว้ เช่น ภาคสมัครใจ ภาคบังคับ

คำตอบ ใช้เพื่อในการเดินทาง และได้ทำประกันไว้ทั้งภาคสมัครใจ และภาคบังคับ

คำถาม 2. ท่านเข้าใจวัตถุประสงค์ของการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจกับการ ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับหรือไม่ว่ามีวัตถุประสงค์อย่างไร แตกต่างกันอย่างใด และมีความ จำเป็นต้องทำหรือไม่อย่างไร

คำตอบ การประกันภัยภาคสมัครใจคือ แล้วแต่เราจะเลือกและมุ่งคุ้มครองทรัพย์สินตัว รถ ภาคบังคับคือมุ่งบังคับกับทุกคนให้ทำประกันสำหรับคนที่มรดก ถ้าไม่ทำภาคบังคับผิดกฎหมาย คิดว่ามีความจำเป็นต้องทำประกันภัยไว้

คำถาม 3. ท่านคิดว่าในปัจจุบัน การจัดเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของบริษัท ประกันภัยสูงหรือต่ำเกินไปหรือไม่ และการจัดเก็บเบี้ยประกันภัยภาคบังคับมีผลอย่างไรกับการจ่าย ค่าสินไหมทดแทน

คำตอบ สูงเกินไป เพราะมุ่งคุ้มครองกับบุคคลภายนอก ซึ่งมักจะบ่นว่าได้ค่าสินไหม ทดแทนน้อย การเก็บเบี้ยประกันภัยภาคบังคับจะมีผลเกี่ยวกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทน โดยการ เก็บเบี้ยจะมีค่าใช้จ่ายต่าง ๆ รวมด้วย แต่เวลาจ่ายจะได้น้อยไป

คำถาม 4. ท่านทราบหรือไม่ว่า การจ่ายเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับให้กับบริษัท ประกันภัยนั้น บริษัทประกันภัยได้กำไรหรือขาดทุนจากการเก็บเบี้ยประกัน และทราบหรือไม่ว่า บริษัทประกันภัยเมื่อเก็บเบี้ยประกันภัยมาแล้วได้แบ่งเป็นค่าใช้จ่ายอะไรบ้าง

คำตอบ ทราบว่าบริษัทประกันภัยได้กำไรมาก และเมื่อเก็บเบี้ยประกันภัยมาแล้ว จะแบ่งเป็นค่าคอมมิชชั่นและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการดำเนินงานของบริษัทประกันภัย แต่ไม่ทราบว่า เบี้ยที่จ่ายไปแล้วเป็นค่าอะไรบ้าง เพราะไม่มีการชี้แจงจากบริษัทประกัน

คำถาม 5. การเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของบริษัทประกันภัยสมควรมีกำไรหรือขาดทุนหรือไม่ อย่างไร

คำตอบ ไม่สมควรมีกำไร เพราะเป็นสิ่งที่รัฐมุ่งคุ้มครองประชาชน

คำถาม 6. การเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามอัตราที่ท่านชำระให้กับบริษัทประกันภัยในปัจจุบัน ท่านคิดว่าเป็นธรรมหรือไม่ อย่างไร

คำตอบ ไม่เป็นธรรม เพราะไม่มีองค์กรตามกฎหมายมาจัดเก็บอย่างชัดเจน ทำให้ประชาชนไม่ทราบว่าเมื่อจัดเก็บไปแล้วบริษัทประกันนำไปเฉลี่ยจ่ายค่าสินไหมทดแทนเต็มจำนวนหรือไม่

คำถาม 7. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร หากมีกฎหมายในการบังคับใช้ในเรื่องของเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเป็นกรณีพิเศษ โดยให้มีองค์กรหรือหน่วยงานทางกฎหมาย ในการคิดอัตราเบี้ยประกันและจัดเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับไว้โดยเฉพาะ

คำตอบ เห็นควรมีกฎหมายนี้เป็นอย่างยิ่ง และปัจจุบันไม่ทราบว่า มีองค์กรหรือหน่วยงานในการจัดเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับหรือไม่

บทที่ 4

ปัญหาและวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

ในประเด็นปัญหาตามหัวข้อที่จะกล่าวต่อไปนี้ เนื่องจากกฎหมายได้กำหนดมาตรการ และได้กำหนดให้มีผู้บังคับการให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายในเรื่องการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยไว้แล้วแต่เมื่อมีการใช้มาตรการและการบริหารจัดการโดยไม่เหมาะสม และไม่คำนึงถึงความสอดคล้องถูกต้องที่ควรจะเป็น ทำให้ประชาชนเป็นผู้แบกรับภาระทำให้เกิดความไม่เป็นธรรม และรัฐมิได้มีมาตรการรองรับอันเป็นหลักประกันให้กับประชาชนที่เพียงพอ ทำให้ประชาชนมีทัศนคติที่ไม่ดีต่อธุรกิจประกันภัยอย่างต่อเนื่อง จากปัญหาดังกล่าวส่งผลให้ฝ่าฝืนกฎหมายที่บังคับให้ต้องจัดทำประกันภัย ทำให้เกิดปัญหาประชาชนไม่นำรถเข้าสู่ระบบและเป็นปัญหาต่อการนำรถยนต์ เข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับตามมาตรการของกฎหมาย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งได้แยกศึกษาวิเคราะห์ปัญหาของมาตรการ ทางกฎหมาย ในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับโดยละเอียด ดังนี้

4.1 ปัญหาในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่ไม่เป็นธรรม

เนื่องจากการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ จะมีผลกระทบโดยตรงต่อผู้เป็นเจ้าของรถยนต์ทุกคนทั่วประเทศ เพราะบทบัญญัติได้บังคับให้รถยนต์ทุกคันต้องจัดให้มีการประกันภัย และนอกจากจะมีผลกระทบต่อผู้เป็นเจ้าของรถยนต์ดังกล่าวแล้ว การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยสูง-ต่ำนั้น มีผลกระทบต่อผู้ประสบภัยโดยตรงเพราะถ้ากำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยต่ำจนเกินไป ค่าสินไหมทดแทนที่ผู้ประสบภัยจะได้รับก็จะไม่เพียงพอต่อการเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ของบทบัญญัติฉบับนี้ ในทางตรงกันข้าม ถ้ากำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยสูงเกินไปย่อมสร้างความเดือดร้อนให้แก่ผู้เป็นเจ้าของรถยนต์อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ โดยเฉพาะเจ้าของรถยนต์ที่มีฐานะทางเศรษฐกิจที่ไม่ดีแต่จำเป็นต้องใช้รถยนต์

การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้ในปัจจุบันได้กำหนดโดยอาศัยปัจจัยต่าง ๆ เช่น ลักษณะการใช้รถ โดยพิจารณาว่ารถที่ใช้ขึ้นนั้นเป็นการใช้รับจ้างหรือให้เช่า หรือใช้เป็นรถส่วนบุคคล นอกจากพิจารณาจากลักษณะการใช้รถแล้วยังพิจารณาจากประเภทและ

ขนาดของรถยนต์ด้วย¹ ซึ่งในปัจจุบันการประกันภัยภาคบังคับของประเทศไทยนั้น ได้กำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยไว้ในอัตราที่ไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ของรัฐบาลในการบัญญัติกฎหมายออกมาบังคับให้ประชาชนปฏิบัติ แต่กลับมีเงื่อนไข ที่เป็นภาระแก่ประชาชนเพิ่มขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ซึ่งจะเห็นได้ว่าการคิดอัตราเบี้ยประกันภัยนั้น คิดจากอัตราความเสี่ยงภัยของประชาชนทั้งหมดที่จะได้รับภัยแล้วคำนวณออกมาเป็นค่าสินไหมทดแทนที่เต็มจำนวนต่อประชาชนที่จะประสบภัยจากรถหนึ่งคน ซึ่งในสภาพความเป็นจริงการจ่ายค่าสินไหมทดแทนนั้นไม่ได้จ่ายเต็มจำนวนทั้งหมด

เมื่อเกิดอุบัติเหตุทางรถ และผู้ประสบภัยทำเรื่องร้องขอไปที่บริษัทประกันวินาศภัย บริษัทจะดำเนินการจ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัย ค่าเสียหายที่บริษัทประกันวินาศภัยต้องจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัยประกอบด้วยสองส่วน คือ ค่าเสียหายเบื้องต้นและค่าเสียหายที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้น

ในส่วนของค่าเสียหายเบื้องต้น บริษัทประกันวินาศภัยจะต้องจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ว่าผู้ประสบภัยจะเป็นฝ่ายถูกหรือฝ่ายผิดตามกฎหมาย อีกทั้งต้องจ่ายภายใน 7 วัน นับตั้งแต่วันที่ผู้ประสบภัยร้องขอค่าเสียหายเบื้องต้น

ค่าเสียหายเบื้องต้นประกอบด้วย ค่ารักษาพยาบาลไม่เกิน 15,000 บาท และกรณีเสียชีวิตและทุพพลภาพจะได้รับไม่เกิน 35,000 บาท ส่วนค่าเสียหายที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้น บริษัทประกันวินาศภัยจะจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัยฝ่ายถูก หลังจากพิสูจน์ความผิดทางกฎหมาย โดยจ่ายค่าเสียหายในกรณีบาดเจ็บเพิ่มขึ้นอีกไม่เกิน 35,000 บาท ส่วนกรณีเสียชีวิตและทุพพลภาพจะจ่ายเพิ่มขึ้นอีกไม่เกิน 165,000 บาท

โดยสรุป ผู้ประสบภัยซึ่งเป็นฝ่ายถูกจะได้รับค่าเสียหายทั้งสิ้นไม่เกิน 50,000 บาท ต่อรายในกรณีบาดเจ็บ และไม่เกิน 200,000 บาทต่อรายกรณีเสียชีวิตและทุพพลภาพแต่หากผู้ประสบภัยเป็นฝ่ายผิด ก็จะได้รับเพียงค่าเสียหายเบื้องต้น ดังตารางที่ 4.1

¹ คำสั่งนายทะเบียนที่ 7/2545 เรื่อง การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับการประกันภัยรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ตารางที่ 4.1 สิทธิที่ได้รับจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

	บาดเจ็บ	ทุพพลภาพ	เสียชีวิต	บาดเจ็บ-ทุพพลภาพหรือ บาดเจ็บ-เสียชีวิต
ค่าเสียหายเบื้องต้น	15,000 บาท	35,000 บาท		ไม่เกิน 50,000 บาท
วงเงินคุ้มครอง ผู้ประกันภัยเมื่อรวม ค่าเสียหายเบื้องต้น	ไม่เกิน 50,000 บาท	ไม่เกิน 200,000 บาท		

สำหรับผู้ประสบภัยที่ไม่ได้รับค่าเสียหายจากบริษัทประกันวินาศภัย หรือประสบเหตุจากรถที่ไม่ได้ทำประกันภัย หรือไม่สามารถเรียกร้องค่าเสียหายจากที่ใดได้ เช่น ได้รับอุบัติเหตุจากรถที่ชนแล้วหนี หรือเจ้าของรถที่ไม่ได้ทำประกันภัยไม่จ่ายค่าเสียหาย กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะเป็นผู้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย

อย่างไรก็ดี สำหรับผู้ที่ไม่ได้ใช้สิทธิจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ หรือมีค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลเกินวงเงินคุ้มครองจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ผู้ประสบภัยสามารถใช้สิทธิพื้นฐานอื่น ๆ ได้ เช่น กองทุนประกัน สังคมและสำนักงานประกันสุขภาพแห่งชาติ (สปสช.) ซึ่งจะเห็นได้ว่าการจ่ายค่าสินไหมทดแทนนั้นไม่สอดคล้องกับการคิดอัตราเบี้ยประกันภัยและหากมีมาตรการ ที่นำรถเข้าสู่กระบวนการประกันภัยภาคบังคับได้มากขึ้น การคำนวณการเสี่ยงภัยของอัตราเบี้ยประกันภัยทั้งหมดก็จะลดลงอีกด้วย (ตามกฎหมายที่เรียกว่า Law Of Large Number) และนอกจากนี้ยังมีความซับซ้อนในการจัดเก็บเพราะอัตราเบี้ยประกันภัยที่เรียกเก็บนั้นยังมีองค์ประกอบของค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม ค่าอากร ค่าบำเหน็จ และค่าดำเนินการอยู่เป็นจำนวนมาก เพราะหากตัดค่าบริหารจัดการส่วนนี้ออกไปจะทำให้ประชาชนเสียค่าเบี้ยประกันภัยน้อยลง ทำให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายฉบับนี้

จากสถิติจำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนใหม่ จากกรมการขนส่งทางบกทั่วประเทศตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์คือตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 (ตารางที่ 1.1) มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี โดยจะเห็นว่าในปี พ.ศ. 2552 ถึงปี พ.ศ. 2556 นั้น จำนวนรถที่จดทะเบียนใหม่ตามกฎหมายฉบับนี้เพิ่มจาก 2,227,828 คัน เป็นประมาณ 3,600,000 คันขึ้นไป ซึ่งแสดงให้เห็นว่าในอนาคตปริมาณรถยนต์ในประเทศไทยมีแนวโน้มเพิ่มปริมาณอย่างต่อเนื่องตามความต้องการของประชาชนและการขยายตัวของเศรษฐกิจของประเทศ และตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่บังคับให้รถยนต์ทุกคันต้องทำประกันภัย

ทำให้ปริมาณของจำนวนรถยนต์ที่จะเอาประกันภัยตามกฎหมายฉบับนี้มีมากขึ้นมหาศาล ดังนั้น การที่ปริมาณเพิ่มมากขึ้นเช่นนี้ ทำให้อัตราการเสี่ยงภัยของทั้งหมดลดลงได้ ด้วยตามกฎ Law of Large Number และจากการใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาจนถึง ปัจจุบันเป็นเวลากว่า 20 ปีแล้ว จากตารางที่ 1.2 เปรียบเทียบผลการดำเนินงานของธุรกิจประกันภัย รถภาคบังคับ ปี 2551 ถึงปี 2555 พบยอดความสูญเสียทรัพย์สินและชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถของคน ไทยพุ่งสูง เจ้าของรถจ่ายเบี้ยประกันทำเงินกองทุน โตกว่าหมื่นล้านบาท แต่คืนมาเป็นค่า รักษาพยาบาลผู้ประสบภัยจากรถไม่ถึงครึ่งและส่วนใหญ่จ่ายเป็นค่าบริหารจัดการ เช่น ค่านายหน้า ค่าใช้จ่ายในการจัดการสินไหมทดแทน และกำไร อีกทั้งยังมีปัญหาบริการจัดการยุ่งยากซับซ้อน และล่าช้า ผู้ประสบภัยส่วนใหญ่ยังจ่ายเงินเอง และมีเพียงบางส่วนเท่านั้นที่ใช้สิทธิตาม พระราชบัญญัติฉบับนี้ ที่เหลือผลัดภาระค่าใช้จ่ายให้บัตรประกันสุขภาพอื่น ๆ เช่น บัตรทอง ในความเป็นจริงหากเกิดความสูญเสียขึ้น ผู้ประสบภัยจากรถควรได้รับความคุ้มครองตาม พระราชบัญญัติฉบับนี้ ซึ่งเจ้าของรถทุกคนมีหน้าที่ต้องจ่ายเบี้ยประกันตามกฎหมายนี้ โดยบริษัท ประกันวินาศภัยเป็นผู้รวบรวมจัดเก็บเบี้ยนำไปจ่ายเป็นค่ารักษาพยาบาลและชดเชยความเสียหายแก่ ผู้ประสบภัยจากรถ เพื่อให้ได้รับการรักษาพยาบาลทันทั่วถึง ผู้ประสบภัยจากรถไม่ต้องจ่ายค่า รักษาพยาบาลไปก่อนและได้รับการชดเชยความเสียหายจากการทุพพลภาพหรือเสียชีวิต ซึ่งในช่วง ปี 2551 ถึงปี 2555 พบว่า มียอดเงินเบี้ยประกันเพิ่มขึ้นจาก 10,254,647 พันล้านบาท เป็น 12,939,988 พันล้านบาท แต่เมื่อดูข้อมูลสถิติจากการเฝ้าระวัง การบาดเจ็บของกระทรวงสาธารณสุข พบว่า มีผู้ประสบภัยจากรถไม่ถึง 1 ใน 5 ที่ได้รับการคุ้มครองตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ โดย ผู้ประสบภัยส่วนใหญ่ยังคงต้องจ่ายเงินค่ารักษาพยาบาลไปก่อน ส่วนที่เหลือเลือกที่จะใช้สิทธิอื่น ๆ เช่น บัตรทอง สวัสดิการข้าราชการ เป็นต้น นั่นหมายถึง การผลัดภาระคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ในส่วนค่ารักษาพยาบาลไปให้กองทุนตามสิทธิอื่น ๆ นั่นเอง นอกจากนี้ยังพบว่า ในกลุ่มผู้ป่วยที่มี รายได้ต่ำมีสัดส่วนของการใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ค่อนข้างต่ำ ในขณะที่สัดส่วนรายจ่าย ค่ารักษาพยาบาลสูง และอัตราตายของผู้ป่วยรายได้น้อยมีค่าสูงสุด ที่เป็นเช่นนี้ไม่ใช่เพราะเงินเบี้ย ประกันที่เจ้าของรถถูกบังคับให้จ่ายมีจำนวนไม่เพียงพอ แต่เนื่องจากการขาดประสิทธิภาพในการ บริหารจัดการ กล่าวคือ แม้ระบบนี้เป็นภาคบังคับซึ่งรัฐควรดำเนินการเองแต่กลับให้บริษัทประกัน วินาศภัยเป็นผู้ดำเนินการขายประกันและจ่ายสินไหมชดเชย ทำให้ต้องมีการจ่ายค่านายหน้าขาย ประกัน และต้องดำเนินการจ่ายสินไหมทดแทนของ แต่ละบริษัทและมีค่าภาษีมูลค่าเพิ่มอีกด้วย ทำให้บริษัทมีผลกำไรทางธุรกิจมาก เมื่อรัฐไม่มีมาตรการทางกฎหมายในการกำหนดอัตรา เบี้ยประกันภัยตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ จึงเกิดความไม่เป็นธรรมกับประชาชนผู้ต้องถูกบังคับให้ จ่ายเบี้ยประกันตามกฎหมายนี้ และด้วยการบังคับให้รถยนต์ต้องมีประกันตามกฎหมายนั้นทำให้

ความจำเป็นที่จะต้องใช้ตัวแทนหรือนายหน้าในการแนะนำให้ผู้คนมาเอาประกันภัยนั้นหมดไป
 ในการนี้ บริษัทและผู้เอาประกันภัยก็ไม่จำเป็นต้องจ่ายค่าบำเหน็จสำหรับตัวแทนหรือนายหน้า
 อีกต่อไป

ซึ่งจะเห็นได้ว่าระบบประกันภัยภาคบังคับตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ มีปัญหาความ
 ไม่เป็นธรรมตั้งแต่ขั้นตอนแรก (การเก็บเบี้ยประกันภัย) ไปจนถึงขั้นตอนสุดท้าย (การจ่าย
 เบี้ยประกันภัย) ด้วยเหตุนี้ สมควรจะมีมาตรการทางกฎหมายในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย
 ที่เป็นธรรมไว้ ตั้งแต่แรก

การกำหนดเบี้ยประกันภัยที่เหมาะสม พอเพียง และยุติธรรมทั้งฝ่ายผู้รับประกันภัยและ
 ฝ่ายผู้เอาประกันภัย โดยเฉพาะในการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับนั้น เป็นเรื่องที่มีความยากลำบาก
 อย่างยิ่งสำหรับรัฐบาล โดยเฉพาะหน่วยงานของรัฐที่ทำหน้าที่ในเรื่องนี้ เพราะการกำหนดอัตรา
 เบี้ยประกันภัยที่สูงเกินไปก็อาจจะทำให้ประชาชนทั่วไปที่เป็นเจ้าของรถซึ่งมีรายได้ต่ำหรือรายได้
 จำกัดเดือดร้อน และมีกระแสคัดค้าน (เกิดเป็นปัญหาทางการเมือง) ได้ ในขณะที่เดียวกัน การกำหนด
 อัตราเบี้ยประกันภัยที่ต่ำเกินไปโดยมีจำนวนไม่พอเพียงที่จะชดเชยค่าเสียหายที่เกิดขึ้น ก็จะทำให้
 ธุรกิจประกันภัยรถยนต์อยู่ไม่ได้และทำให้ระบบธุรกิจประกันภัยส่วนรวมของประเทศอยู่ในภาวะ
 อันตราย

ในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่เหมาะสม ยุติธรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการ
 ประกันภัยรถยนต์ หลักการก็คือ อัตราเบี้ยประกันภัยนั้นควรจะสะท้อนได้ถึงประสบการณ์ในการ
 จ่ายค่าสินไหมทดแทนที่ถูกต้องแม่นยำ และในขณะที่เดียวกันก็ต้องตระหนักด้วยว่า ในการ
 กำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยนั้น จะต้องไม่นำเอาประเภทของการประกันภัยประเภทอื่น ๆ (เช่น
 การประกันอัคคีภัย หรือการประกันชีวิต เป็นต้น) เข้ามาเกี่ยวข้องด้วยโดยการกำหนดให้อัตรา
 เบี้ยประกันภัยรถยนต์อยู่ในอัตราที่ต่ำไม่เพียงพอ แล้วให้บริษัทประกันภัยไปชดเชยคืนเอาจากธุรกิจ
 การรับประกันภัยประเภทอื่น ๆ เพราะการกระทำเช่นนั้นอาจจะบิดเบือนตลาดในด้านผลผลิตของ
 การประกันภัย และเป็นการผลัดภาระในด้านค่าใช้จ่าย (ค่าเบี้ยประกันภัย) จากกลุ่มของผู้เอา
 ประกันภัยกลุ่มหนึ่งไปสู่ผู้เอาประกันภัยกลุ่มอื่น ๆ โดยผ่านทางกลไกของการประกันภัย ซึ่งในที่นี้
 สิ่งที่ต้องตระหนักก็คือ การเฉลี่ยการแบ่งรับความสูญเสีย (loss sharing) นั้นเป็นหัวใจของทฤษฎี
 การประกันภัย แต่การให้ประเภทของการประกันภัยมาอุดหนุนจนเจือกันนั้นไม่ใช่ เพราะไม่ได้เป็น
 การเฉลี่ยการเสี่ยงภัยในกลุ่มผู้ที่มีความเสี่ยงภัยอย่างเดียวกัน

ในขณะที่เนื่องจากรถที่อยู่ในระบบประกันภัยมีจำนวนมาก สถิติเกี่ยวกับการจ่าย
 ค่าสินไหมทดแทนก็ขาดความสมบูรณ์ สถิติความเสียหาย เช่น ค่ารักษาพยาบาลต่าง ๆ ก็มีน้อยมาก
 การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่เหมาะสมจึงทำได้ยากมาก ดังจะเห็นได้ว่า ร่างอัตราเบี้ยประกันภัย

ที่ได้กำหนดขึ้นในระยะแรกนั้น ได้มีผู้ให้ความสนใจและมีการวิพากษ์วิจารณ์และแสดงความคิดเห็นกันอย่างกว้างขวาง แม้แต่สภาผู้แทนราษฎรเองก็ได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อพิจารณาอัตราเบี้ยประกันภัยที่เหมาะสมขึ้น คณะกรรมการชุดดังกล่าวได้จัดทำสรุปผลการพิจารณาเรียบร้อยแล้วที่กฎหมายจะมีผลบังคับในวันที่ 5 เมษายน 2536 แต่ก็ไม่อาจนำเข้าสู่ที่ประชุมของสภาฯ ในการประชุมสภาผู้แทนราษฎรวิสามัญในช่วงนั้นได้

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากปัญหาความจำเป็นที่รัฐจะต้องปกป้องคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเป็นปัญหาที่รัฐบาลไม่สามารถละเลยไม่ได้ และอัตราเบี้ยประกันภัยก็จำเป็นจะต้องกำหนดออกมาให้ทันสมัยกับวันที่กฎหมายจะมีผลบังคับด้วย จากเหตุผลความจำเป็นดังกล่าว อธิบดีกรมการประกันภัยในฐานะนายทะเบียนตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 จึงได้อาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้ ประกาศอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ขึ้นใช้โดยยึดหลักของคณะกรรมการของสภาฯ

อย่างไรก็ตาม แม้จนขณะนี้ก็ยังมีความวิพากษ์วิจารณ์ในเรื่องของอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับรถบางประเภทอยู่ ทั้งในฝ่ายของเจ้าของรถและฝ่ายธุรกิจประกันภัย โดยทางฝ่ายเจ้าของรถบางประเภทในบางจังหวัดมีการรวมตัวกันก่อกระแสคัดค้านขึ้น โดยมองว่าอัตราเบี้ยประกันภัยที่กำหนดแพงเกินไป หรือทางฝ่ายบริษัทประกันภัยบางบริษัทก็จะขอยกเลิกการประกอบธุรกิจการรับประกันภัยรถยนต์ หรือยังมีการหลบเลี่ยงจ่ายเบี้ยไม่ยอมรับประกันภัยรถบางประเภท โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถจักรยานยนต์หรือรถมอเตอร์ไซด์ เป็นต้น ทางแก้ที่ดีที่สุดขณะนี้จึงอาจจะต้องประชาสัมพันธ์ ประนีประนอมและขอความร่วมมือให้เป็นที่ยอมรับกันได้ ทั้งฝ่ายผู้รับประกันภัยและประชาชนผู้เอาประกันภัย โดยขอใช้เบี้ยประกันภัยดังกล่าวไประยะหนึ่งก่อน พร้อมกับปรับปรุงระบบการจัดเก็บข้อมูลที่จำเป็นสำหรับการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยให้ครบถ้วนสมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ เมื่อมีข้อมูลสถิติมากกว่านี้ จึงปรับปรุงเปลี่ยนแปลงอัตราเบี้ยประกันภัยให้เหมาะสมต่อไปและในเรื่องของอัตราเบี้ยประกันภัยนี้ เป็นภาระหน้าที่และเป็นสิ่งที่จะต้องเข้าไปควบคุมดูแลและปรับเปลี่ยนอัตราให้เหมาะสม เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมทั้งสองฝ่ายคือทั้งต่อผู้เอาประกันภัยและต่อบริษัทประกันภัย อัตราเบี้ยประกันภัยที่กำหนดจึงไม่ใช่เป็นสิ่งที่จะกำหนดขึ้นได้ตามใจชอบ แต่ได้อาศัยหลักวิชาการทางด้านคณิตศาสตร์ประกันภัยในการคำนวณ

เมื่อพิจารณาจากการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ของประเทศญี่ปุ่นแล้ว จะมีกฎหมายที่มีลักษณะที่เบี้ยประกันภัยจะมีการคำนวณอย่างมีหลักการและไม่ได้คำนึงถึงกำไร แต่ก็จะต้องไม่ให้บริการที่ขาดทุน กล่าวคือ ผู้รับประกันภัยตาม Automobile Liability Security Law

มาตรา 24² วางหลักเกณฑ์ให้บริษัทประกันภัยที่รับประกันภัยรถยนต์ต้องรับประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับและจะปฏิเสธการรับประกันภัยดังกล่าวไม่ได้ เว้นแต่กรณีที่มีเหตุผลพิเศษตามกฎหมายกำหนดไว้ เช่น ผู้เอาประกันภัยไม่ชำระเบี้ยประกัน หรือแจ้งข้อมูลอันเป็นเท็จ หรือปกปิดข้อเท็จจริง เป็นต้น

ประเทศญี่ปุ่นก็ได้มีการแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ เพื่อให้ทันกับสภาพของสังคมและจำนวนรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นและนับตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน ค.ศ. 2002 (1 เมษายน พ.ศ. 2545 ของประเทศไทย) บรรดาบริษัทประกันภัยที่สามารถรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับได้ต้องเป็นบริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์และบริษัทที่จัดตั้งขึ้นเพื่อซื้อขายหุ้นที่สำนักงานบริการทางการเงิน (Finance Service Agency : FSA) มีอำนาจกำกับดูแลภายใต้กฎหมายธุรกิจ ประกันภัยตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 6³ โดยในปัจจุบันมีบริษัทผู้รับประกันภัยในประเทศญี่ปุ่นอยู่เป็นจำนวนมาก และในระบบประกันภัยภาคบังคับในประเทศญี่ปุ่นยังมีสหกรณ์ต่าง ๆ เช่น สหกรณ์การเกษตรที่ก่อตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายสังคมสหกรณ์การเกษตร สหกรณ์ผู้บริโภคที่ก่อตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายสังคมสหกรณ์การกินอยู่ของผู้บริโภค หรือสหกรณ์สาธารณูปโภคพื้นฐานที่ก่อตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายว่าด้วยวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมก็สามารถดำเนินธุรกิจประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของผู้ใช้รถในสหกรณ์นั้น ๆ ได้ โดยเรียกกระบวนการดำเนินงานของตนว่า “การช่วยเหลือซึ่งกันและกันในความรับผิดรถยนต์ภาคบังคับ” (Compulsory Automobile Liability Mutual Aid : CALMA) เมื่อบริษัทที่รับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับแบบ CALI และสหกรณ์ต่าง ๆ ที่รับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับแบบ CALMA ทำการรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับแล้วก็จะร่วมมือกันเพื่อป้องกันการขาดทุนจากการรับประกันภัยที่ไม่สามารถเลือกผู้เอาประกันภัยได้ภายใต้ระบบนี้ โดยการนำเอาเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากการรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับทั้งหมด (หลังจากหักค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานแล้ว) มารวมกันไว้เป็นกองทุนรวม (Pool) และจะจ่ายออกไปช่วยเหลือผู้รับประกันภัยแต่ละรายเมื่อเกิดภัย จะเห็นได้ว่าในประเทศญี่ปุ่นนั้น การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยในระบบประกันภัยภาคบังคับ อัตราเบี้ยประกันภัยจะถูกลำดับโดยสมาคมอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับแห่งประเทศไทย (AIRO) ซึ่งเรียกว่าอัตรามาตรฐาน และในการจัดทำอัตราเบี้ยประกันภัยจะพิจารณาจากประเภทความเสี่ยงภัยโดยกำหนดตามพื้นที่ ตามประเภทของรถยนต์และการใช้รถยนต์ เช่น ธุรกิจ หรือ

² The Automobile Liability Security Law 1955.

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

³ The Automobile Liability security Law 1955 Article6.

ส่วนบุคคล และกำหนดโทษช่วงระยะเวลาประกันภัยและรายได้ ระบบการประกันภัยภาคบังคับนี้ อัตราเบี้ยประกันภัยจะกำหนดไว้ในระดับต่ำที่สุดเท่าที่จะพึงทำได้ โดยจะคำนวณเท่าที่คุ้มค่าใช้จ่ายจากการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 25 ที่บัญญัติเช่นนี้ เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้รับประกันภัยแสวงหาประโยชน์และกำไรอย่างเบ็ดเสร็จเป็นต้นจากการรับประกันภัยในระบบ CALI โดยยึดถือหลัก No-Loss No-Profit ไม่มีกำไรและไม่ขาดทุน

ในประเทศนิวซีแลนด์ ตามกฎหมายประกันภัยรถยนต์ของนิวซีแลนด์ จะกำหนดให้มีการก่อตั้งกองทุนขึ้นเรียกชื่อว่า “กองทุนยานยนต์ (Motor Vehicle Fund)” โดยกองทุนจะมีแหล่งที่มาของเงินทุน 2 ทางด้วยกันคือ 1. บังคับให้เจ้าของรถยนต์ทุกคนจ่ายเป็นภาษีจำนวนหนึ่ง กำหนดให้ชำระเป็นรายปีส่งให้กับกองทุน เมื่อเจ้าของรถยนต์มาดำเนินการขอจดทะเบียนยานยนต์ 2. บังคับให้ผู้ขับขี่ยานยนต์ทุกคนที่มีใบอนุญาตขับขี่ยานยนต์ต้องจ่ายเงินภาษีจำนวนหนึ่งเป็นรายปีเป็นกองทุน

ในประเทศอังกฤษมีกองทุนประกันภัยรถยนต์ (Motor Vehicle Insurance Fund) ทำหน้าที่บริหารจัดการในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนความเสียหาย อันเกิดจากรถยนต์และมีการจัดตั้ง Motor Insurers' Bureau หรือเรียกโดยย่อว่า “M.I.B.” และมีวิวัฒนาการอย่างต่อเนื่องของการประกันภัยรถยนต์ของประเทศไทย ทำให้อัตราเบี้ยประกันภัยภาคบังคับที่เรียกเก็บกับประชาชนมีความสัมพันธ์กับจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่จ่ายให้กับผู้ประสบภัยจากรถไม่ว่าจะเป็นกรณีการเสียชีวิตบาดเจ็บ ทูพพลภาพ กฎหมายสามารถคุ้มครองประโยชน์ของผู้ประสบภัยให้ได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนเป็นจำนวนที่เหมาะสมกับความเสียหายที่ได้รับ

สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ เบี้ยประกันภัยรถยนต์ทุกบริษัทใช้เหมือนกันหมดเป็นอัตราเบี้ยประกันภัยตายตัว (Fixed Rate) กำหนดขึ้นโดย Rating Organization ที่รัฐมนตรีคลังอนุญาตและอัตราเบี้ยประกันภัยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียนประกันภัยรถยนต์ราชการร้อยละ 50 ของอัตราเบี้ยประกันภัย

สาธารณรัฐเกาหลี เบี้ยประกันภัยรถจะมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังจะหารือกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในการกำหนดเบี้ยประกันภัยหรือเงื่อนไขของสัญญาประกันภัยให้เป็นไปตามกฎหมาย การกำหนดเบี้ยประกันภัยมีคณะกรรมการเบี้ยประกันภัยซึ่งประกอบด้วยผู้แทนระดับบริหารของบริษัทประกันภัย ศาสตราจารย์ผู้พิพากษา นักคณิตศาสตร์ และผู้เอาประกันภัย จำนวน 15 คน เป็นผู้เสนอแนะขอความเห็นจากกระทรวงการคลัง

สาธารณรัฐสิงคโปร์ เบี้ยประกันภัยรถบริษัทประกันภัยมีอิสระในการใช้อัตราเบี้ยประกันภัย แต่มีอัตราเบี้ยประกันภัยที่กำหนดขึ้นโดยสมาคมประกันภัย (General Insurance

Association of Singapore) ให้บริษัทประกันภัยสมาชิกสมาคมใช้เป็นแนวทางและมีการคุ้มครองกรณีไม่มีการประกันภัยหรือกรณีชนแล้วหนีโดยมีสำนักงานช่วยเหลือผู้ประสบภัยรถยนต์

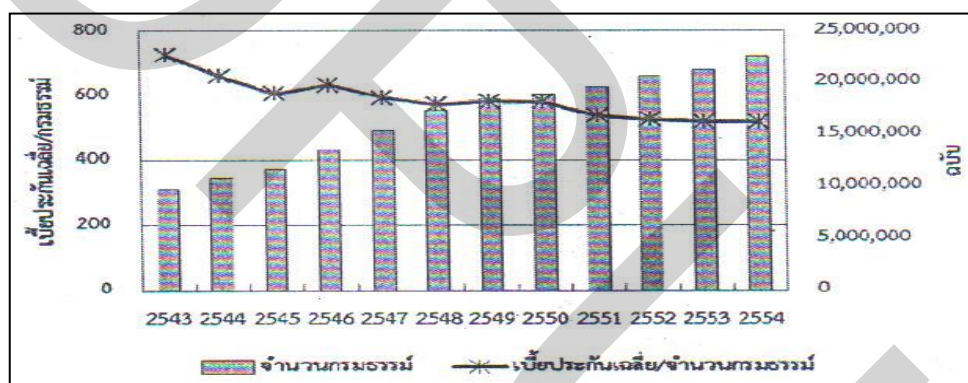
จะเห็นได้ว่า ในเรื่องเกี่ยวกับเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับนี้ ในต่างประเทศไม่ว่า ประเทศญี่ปุ่น ประเทศนิวซีแลนด์ ประเทศอังกฤษ สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐเกาหลี และ สาธารณรัฐสิงคโปร์ ก็ต่างให้ความสำคัญเกี่ยวกับการคิดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ เป็นอย่างมากโดยบัญญัติไว้ในกฎหมายให้มีกระบวนการ องค์กร ในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับและมีความพยายามจนทำให้มีมาตรการทางกฎหมายในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับก่อนที่จะเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับจากประชาชนในประเทศของตน ทำให้เกิดการพิจารณา ถัดกรองอย่างรอบคอบ ส่งผลให้การจัดเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับนี้มีความเป็นธรรมกับทุกฝ่าย

4.2 ปัญหาจากการไม่ปฏิบัติให้เป็นไปตามหลักการของการไม่มุ่งการค้าหรือหากำไรจากการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

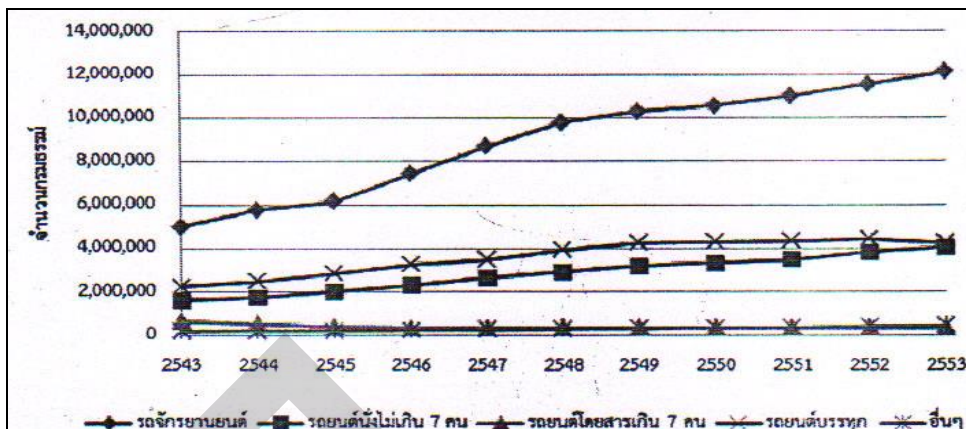
อัตราเบี้ยประกันนั้นจะเป็นที่มารายได้ของบริษัท และเพื่อที่จะได้นำมาใช้ในการจ่ายค่าสินไหมทดแทน ซึ่งเป็นที่ทราบคืออยู่ว่าการประกันภัยรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 นี้ เป็นการที่รัฐตรากฎหมายออกมาบังคับประชาชนให้ต้องทำประกันภัยในกลุ่มของผู้มีหรือใช้รถ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นสวัสดิสงเคราะห์ช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากรถ การประกันภัยประเภทนี้ ในส่วนที่สำคัญที่สุดที่เป็นเกณฑ์สากลในการนำหลักการที่เรียกว่า No Loss – No Profit นำมาปรับใช้ ในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย คือ หลักการที่ไม่ทำให้บริษัทผู้รับประกันภัยเกิดภาวะความเสียหายหรือขาดทุนและในขณะเดียวกันก็จะไม่สร้างกำไรอย่างมากให้กับบริษัทจากการประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมายนี้ จากข้อมูลเปรียบเทียบผลการดำเนินงานของธุรกิจประกันภัยรถภาคบังคับ ปี 2551 ถึง ปี 2555 ตามตารางที่ 1.2 ในบทที่ 1 พบว่า บริษัทประกันภัยได้กำไรจากการดำเนินการอย่างมากมีส่วนต่างของจำนวนเบี้ยที่เรียกเก็บกับค่าสินไหมทดแทนกับผลกำไรของบริษัทประกันภัยสูงมาก จำนวนเบี้ยประกันภัยที่ประชาชนจ่ายกับจำนวนค่าสินไหมที่จ่ายตามพระราชบัญญัติฉบับนั้นแตกต่างกันมาก จำนวนเบี้ยประกันภัยที่รับมาจะเหลือจ่ายในแต่ละปีเป็นจำนวนมาก แต่จำนวนค่าสินไหมทดแทนที่จ่ายจริงจะน้อย ไม่มีความสัมพันธ์กันไม่เกินไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายอย่างแท้จริง ซึ่งก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมกับประชาชนผู้มีหรือใช้รถที่ต้องเสียเบี้ยประกันภัยเกินกว่าอัตราที่ควรต้องเสียในการทำประกันภัยประเภทนี้ ที่มีการกำหนดอัตราเบี้ยประกันที่ไม่เป็นไปตามหลักไม่ได้มุ่งการค้าหรือหากำไร (No Loss- No Profit) ซึ่งไม่ว่ารัฐหรือเอกชนก็ไม่ควรที่จะได้กำไรจากการประกันภัยประเภทนี้

หากพิจารณาด้านการประกอบการของบริษัทประกันภัยภาคบังคับ โดยวิเคราะห์จากข้อมูลของบริษัท ไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด (มหาชน) พบว่าจำนวนกรรมธรรม์มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในช่วงปี 2543-2554 ขณะที่เบี้ยประกันเฉลี่ยต่อจำนวนกรรมธรรม์มีแนวโน้มลดลงในช่วงเวลาเดียวกัน ดังแสดงในภาพที่ 4.1 โดยสาเหตุดังกล่าวอาจมาจากการลดค่าเบี้ยประกันของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) หรือจำนวนรถที่มีค่าเบี้ยประกันต่ำเพิ่มขึ้น

ทั้งนี้เมื่อตรวจสอบกับข้อมูลของจำนวนกรรมธรรม์ในช่วงปี 2543-2553 พบว่ารถจักรยานยนต์ ซึ่งมีเบี้ยประกันต่ำกว่ารถทุกประเภท มีจำนวนการทำประกันภัยภาคบังคับเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และมีจำนวนกรรมธรรม์มากกว่ารถประเภทอื่น ประเภทของรถที่มีจำนวนกรรมธรรม์รองลงมา ได้แก่ รถยนต์บรรทุก รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน รถยนต์โดยสารเกิน 7 คน และรถยนต์ประเภทอื่น ๆ ตามลำดับ ซึ่งแสดงในภาพที่ 4.2



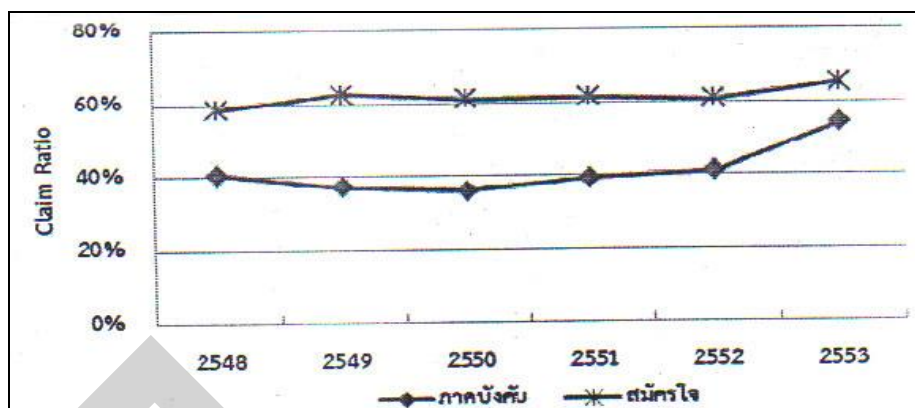
ภาพที่ 4.1 เบี้ยประกันเฉลี่ยต่อกรรมธรรม์และจำนวนกรรมธรรม์ของการประกันภัยภาคบังคับ
ที่มา : คำนวณจากข้อมูลบริษัท ไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด (มหาชน)



ภาพที่ 4.2 จำนวนกรมธรรม์ จำแนกตามประเภทรถที่มีการทำประกันภัยภาคบังคับ
ที่มา : คำนวณจากข้อมูลบริษัท ไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด (มหาชน)

เมื่อพิจารณาอัตราความเสียหายต่อเบี้ยประกันที่ถือเป็นรายได้ (Claim Ratio หรือ Loss Ratio) ดังแสดงในภาพที่ 4.3 ซึ่งคิดจากอัตราส่วนระหว่างค่าเสียหายที่เกิดขึ้นต่อเบี้ยประกันที่ถือเป็นรายได้ พบว่า ค่า Claim Ratio ของการประกันภัยภาคบังคับนั้นค่อนข้างต่ำ คือ ประมาณร้อยละ 40⁴ ในช่วงก่อนปี 2552 และเพิ่มขึ้นในปี 2553 ถึงเกือบร้อยละ 60 ซึ่งสาเหตุของการเพิ่มขึ้นน่าจะเป็นผลมาจากข้อเสนอของคณะกรรมการสิทธิการสาธารณสุขแห่งชาติปี 2550 ที่ให้มีการปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องปรับเพิ่มวงเงินคุ้มครอง ขณะที่ Claim Ratio ของการประกันภัยภาคสมัครใจจะสูงกว่าภาคบังคับ โดยอยู่ที่ประมาณร้อยละ 60 ในช่วงเวลาเดียวกัน

⁴ Claim Ratio เท่ากับร้อยละ 40 หมายถึงเบี้ยประกัน 100 บาท จ่ายเป็นค่าสินไหมทดแทนและค่าเสียหายที่เกิดขึ้น 40 บาท และเป็นค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ รวมถึงกำไรของบริษัทประกันภัย 60 บาท.

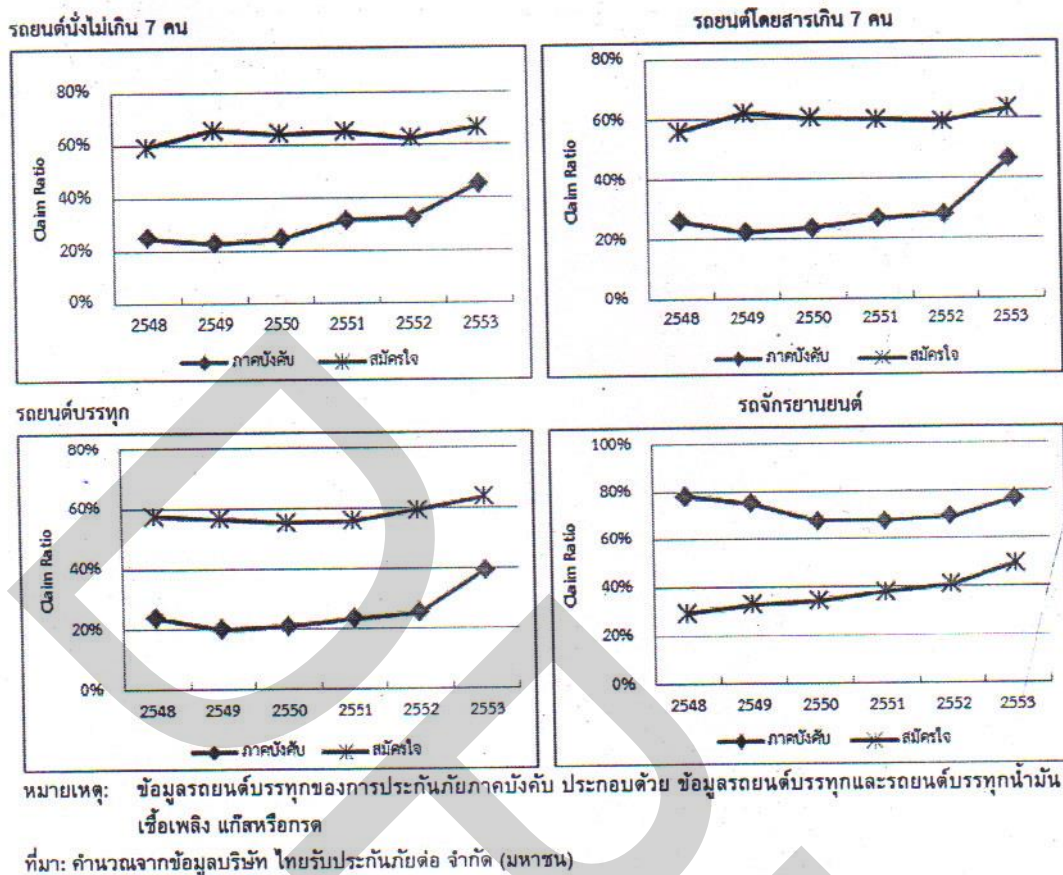


ภาพที่ 4.3 การเปรียบเทียบ Claim Ratio ระหว่างประกันภัยภาคบังคับและภาคสมัครใจรวมทุกประเภทรถยนต์

ที่มา : จำนวนจากข้อมูลบริษัท ไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด (มหาชน)

จากข้อมูล Claim Ratio ดังกล่าว ทำให้เกิดคำถามขึ้นว่า เหตุใดการประกันภัยภาคบังคับที่ทางการกำหนดอัตราเบี้ยประกันจึงมีค่าไ้สูงกว่าภาคสมัครใจ ทั้งนี้สาเหตุอาจมาจากการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยยังไม่ดีเท่าที่ควร หรือมีการจ่ายค่าสินไหมทดแทนน้อยเกินไป

เมื่อพิจารณา Claim Ratio ของการประกันภัยภาคบังคับ จำแนกตามประเภทของรถ เนื่องจากรถแต่ละประเภทมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุและอัตราความเสียหายแตกต่างกัน ดังแสดงในภาพที่ 4.4 พบว่า รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน มี Claim Ratio ต่ำมาก โดยต่ำกว่าร้อยละ 30 ในช่วงก่อนปี 2551 และเพิ่มขึ้นจนสูงกว่าร้อยละ 40 ในปี 2553 สำหรับรถบรรทุกและรถโดยสารเกิน 7 คนนั้นจัดว่ามี Claim Ratio ค่อนข้างต่ำ คือ ต่ำกว่าร้อยละ 30 ในช่วงปี 2548-2552 และสูงกว่าร้อยละ 40 ในปี 2553 ขณะที่รถจักรยานยนต์มี Claim Ratio ของการประกันภัยภาคบังคับสูงกว่าร้อยละ 60 ในช่วงปี 2542-2553 ซึ่งน่าจะมาจากค่าเบี้ยประกันที่ค่อนข้างต่ำ



ภาพที่ 4.4 การเปรียบเทียบ Claim Ratio ระหว่างประกันภัยภาคบังคับและภาคสมัครใจ จำแนกตามประเภทรถยนต์

ข้อสังเกตจากข้อมูลดังกล่าวก็คือความแตกต่างด้านความเสี่ยงของรถแต่ละประเภท ซึ่งมีอัตราการเก็บเบี้ยประกันที่ไม่สะท้อนถึงความเสี่ยง เช่น รถจักรยานยนต์มีความเสี่ยงค่อนข้างสูง แต่มีการเก็บเบี้ยประกันที่ค่อนข้างต่ำอย่างไรก็ตามค่า Claim Ratio ในภาพรวมของการประกันภัยภาคบังคับนั้นค่อนข้างต่ำ และต่ำกว่าภาคสมัครใจในเกือบทุกประเภทรถ ยกเว้นรถจักรยานยนต์

จากข้อสังเกตเรื่องการทำกำไรในการประกันภัยภาคบังคับที่มากกว่าภาคสมัครใจของบริษัทประกันภัย จะเห็นได้ว่าเนื่องจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 นี้ เป็นกฎหมายที่บังคับใช้เพื่อวัตถุประสงค์หลักคือเพื่อมนุษยธรรม นั่นคือ การสงเคราะห์ด้านการรักษาพยาบาลผู้ประสบภัยจากรถยนต์ และมีใช้บังคับอยู่ทั่วโลกกว่า 80 ประเทศและการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับนี้ เป็นลักษณะเพื่อบริการและสงเคราะห์ ผู้ประสบภัยด้านชีวิตและร่างกาย มากกว่าด้านทรัพย์สิน ดังนั้น อัตราเบี้ยประกันภัยของนานาชาติส่วนมากกำหนดในรูปแบบ No Loss – No Profit นั่นคือ ไม่มีส่วนกำไรในโครงสร้างของเบี้ยประกันภัย แต่จากการ

วิเคราะห์มาแล้วในข้อ 4.1 นั้น จะเห็นได้ว่า โครงสร้างของอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ไม่ใช่เป็นการบังคับเบี้ยประกันภัยร้อยละ 100 แต่เบี้ยประกันภัยประกอบไปด้วย ค่าบำเหน็จสำหรับตัวแทนหรือนายหน้า ค่าใช้จ่ายการบริหารงานของบริษัท ค่าสินไหมทดแทน ค่ากำไรของบริษัท หรือค่าบริการซึ่งตามพระราชบัญญัติฉบับนี้นั้นเป็นการบังคับให้เอาประกันภัยจึงไม่มีการจ่ายค่าบำเหน็จสำหรับตัวแทนหรือนายหน้า รวมทั้งหลักการของการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยกรณีเป็นการบังคับให้ต้องเอาประกันภัย เพื่อมนุษยธรรม ที่นานาอารยประเทศได้ปฏิบัติใช้กันอยู่เป็นสากล ในระบบ No Loss - No Profit นั่นคือ บริษัทประกันภัยจะทำหน้าที่เป็นผู้บริการแก่ประชาชนผู้เอาประกันภัยที่ถูกบังคับให้ประกันภัยโดยไม่เอากำไรจากการบริการนั้น ดังนั้นโครงสร้างอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ตามพระราชบัญญัตินี้ ควรจะเป็นเบี้ยประกันภัยร้อยละ 100

ในประเทศญี่ปุ่น มีกฎหมายบัญญัติไว้อย่างชัดเจนของหลักการไม่แสวงหากำไรจากการรับประกันภัย ความรับผิดชอบจากการใช้รถยนต์ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 25 มีหลักการว่า อัตราเบี้ยประกันภัยที่เรียกเก็บสำหรับการประกันภัยนี้ จะกำหนดขึ้นเพื่อหวังกำไรไม่ได้ จากหลักการนี้ทำให้เกิดระบบอัตราเบี้ยประกันภัยที่เรียกว่า No Loss - No Profit กล่าวคือเป็นระบบอัตราเบี้ยประกันภัยที่ไม่ก่อให้เกิดผลกำไร แต่ก็จะไม่ทำให้ผู้รับประกันภัยขาดทุน หากมีกำไรเกิดขึ้นจากการรับประกันภัยนี้ ก็จะมีมาตรการให้ผลกำไรดังกล่าวกลับคืนสู่ประชาชน โดยการลดเบี้ยประกันภัยหรือเพิ่มค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ และเบี้ยประกันภัยจะต้องมีการคำนวณอย่างมีหลักการและไม่ได้คำนึงถึงกำไร แต่ก็จะต้องไม่ทำให้บริษัทประกันภัยขาดทุน ทั้งนี้ โดยอาศัยหลักการ “ไม่ขาดทุนและไม่มีกำไร” (No Loss - No Profit) บริษัทประกันภัยจะต้องจัดทำบัญชีแยกออกจากการประกันภัยประเภทอื่น ๆ และกำไรจากการรับประกันภัย บริษัทจะต้องนำไปสะสมเป็นเงินสำรองเพื่อใช้ในการประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น และเนื่องจากในการประกันภัยภาคบังคับนี้ บริษัทประกันภัยจะมุ่งแสวงหากำไรไม่ได้ ดังนั้นบริษัทจึงต้องมีบัญชีแสดงการได้มา ซึ่งเบี้ยประกันและค่าใช้จ่ายรวมถึงค่าชดเชยต่าง ๆ เป็นส่วนหนึ่งต่างหาก หากเกิดกำไรจากการประกันภัยประเภทนี้ บริษัทจะต้องสะสมเป็นเงินสำรอง แต่หากขาดทุนติดต่อกันหลายปี รัฐก็จะพิจารณาชดเชยให้กับบริษัท โดยการนำเอาเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับทั้งหมด (หลังจากหักค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานแล้ว) มารวมกันไว้เป็นกองทุนรวม (Pool) และจะจ่ายออกไปช่วยเหลือผู้รับประกันภัยแต่ละรายเมื่อเกิดภัย เพื่อป้องกันการขาดทุนของบริษัทผู้รับประกันภัย ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่า การประกันภัยการใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่นนี้ ถือเป็น การสวัสดิการสงเคราะห์ที่รัฐบาลมอบให้กับประชาชนอย่างแท้จริง

ในประเทศอังกฤษ มีกฎหมายการประกันภัยรถยนต์และมีการวิวัฒนาการอย่างต่อเนื่องของการประกันภัยรถยนต์ของประเทศไทย ทำให้อัตราเบี้ยประกันภัยภาคบังคับที่เรียกเก็บกับประชาชนมีความสัมพันธ์กับจำนวนค่าสินไหมทดแทน ที่จ่ายให้กับผู้ประสบภัยจากรถไม่ว่าจะเป็นกรณีการเสียชีวิต บาดเจ็บ ทูพพลภาพ กฎหมายสามารถคุ้มครองประโยชน์ของผู้ประสบภัยให้ได้รับค่าใช้จ่ายค่าสินไหมทดแทนเป็นจำนวนที่เหมาะสมกับความเสียหายที่ได้รับ

สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐเกาหลี และสาธารณรัฐสิงคโปร์ ในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยก็ใช้หลักไม่ให้บริษัทมีกำไร หรือขาดทุน (No Loss-No Profit) เช่นกัน ตามความเหมาะสมของแต่ละประเทศ

สำหรับประเทศไทยนั้น สมควรจะนำหลักการ No Loss-No Profit มาใช้อย่างเคร่งครัด และบัญญัติไว้ในกฎหมายอย่างชัดเจน เพื่อให้เกิดประโยชน์อย่างสูงสุดกับทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

4.3 ปัญหาขององค์กรกำกับดูแลในเรื่องการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

องค์กรผู้กำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยเพื่อใช้กับระบบการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับนี้ ต้องคำนึงถึงความเหมาะสม ความรอบคอบในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยเพื่อให้เกิดความเดือดร้อนและมีผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด และต้องสร้างความเป็นธรรมให้แก่ประชาชนผู้เอาประกันภัยและในฐานะผู้ประสบภัย รวมทั้งบริษัทผู้รับประกันภัยด้วย จึงจำเป็นต้องมีผู้กำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่มีคุณภาพ รอบคอบและข้อมูลที่ใช้เป็นปัจจัยในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย ต้องเป็นข้อมูลที่อยู่บนพื้นฐานของความเป็นจริงและถูกต้อง เพื่อใช้ในการพิจารณาซึ่งจะได้พิจารณาวิเคราะห์ถึงที่มาขององค์กรและความเหมาะสมในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยภาคบังคับในปัจจุบันเนื่องด้วยมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 บังคับให้เจ้าของรถทุกคันที่ใช้หรือมีไว้เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการประกันภัยความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยการประกันภัยกับบริษัท หากแต่ด้วยนิยามศัพท์ของบริษัทประกันภัยหมายความว่าบริษัทตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการประเภทประกันภัยรถ (ตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535) จึงส่งผลให้บริษัทประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ต้องอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ดังนั้น แบบและข้อความกรมธรรม์ประกันภัยตลอดจนอัตราเบี้ยประกันภัยของรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จึงต้องได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียนตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 แม้ว่า ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้กำหนดองค์กรเป็นคณะบุคคลขึ้นมา คณะหนึ่งเพื่อใช้เป็นมาตรการเพื่อความรอบคอบ รัดกุมในการบริหารจัดการ

ก่อนที่จะผ่านไปยัง นายทะเบียนหรือรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ในการกำหนดหลักเกณฑ์ที่จะนำออกไปปฏิบัติเพื่อให้เป็นไปตามเจตนารมณ์และวัตถุประสงค์ของกฎหมายฉบับนี้อย่างแท้จริง โดยได้มีการบัญญัติถึงความหมายคำนิยาม องค์ประกอบ และอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการดังกล่าวตามความในบทบัญญัติดังนี้คือ ตามความในมาตรา 4⁵ “คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคซึ่งประกอบด้วยปลัดกระทรวงพาณิชย์เป็นประธาน ผู้แทนกระทรวงกลาโหม ผู้แทนกระทรวงการคลัง ผู้แทนกระทรวงคมนาคม ผู้แทนกระทรวงสาธารณสุข ผู้แทนทบวงมหาวิทยาลัย ผู้แทนกรมการปกครอง ผู้แทนกรมตำรวจ ผู้ซึ่งคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้บริโภคมอบหมายหนึ่งคน ผู้แทนสมาคมนายหน้าประกันภัย ผู้แทนสมาคมประกันวินาศภัย ผู้แทนสมาคมโรงพยาบาลเอกชน ผู้แทนแพทยสภา และผู้ทรงคุณวุฒิอีกไม่เกินสี่คน ซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งเป็นกรรมการ อธิบดีกรมการประกันภัยเป็นกรรมการและเลขานุการ และผู้อำนวยการสำนักนายทะเบียนคุ้มครองผู้บริโภคจากรถเป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ⁶ โดยกฎหมายได้กำหนดให้คณะกรรมการมีอำนาจและหน้าที่ดังนี้ คือ “ให้คำแนะนำแก่รัฐมนตรีในการออกกฎกระทรวงตามมาตรา 7 และมาตรา 20 และประกาศตามมาตรา 10” และได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับหลักเกณฑ์ของการรับประกันภัยและรวมถึงการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย โดยให้กระทำโดยคำแนะนำของคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคตามความในมาตรา 10⁷ “บริษัทต้องรับประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการ ประกาศดังกล่าวจะกำหนดให้ข้อความในกรมธรรม์ประกันภัยหรืออัตราเบี้ยประกันภัยแตกต่างกันตามชนิด ประเภท หรือขนาดของรถ หรือลักษณะของผู้เอาประกันภัยก็ได้”

จากบทบัญญัติของกฎหมายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2535 ที่เกี่ยวข้องกับคณะกรรมการดังที่ได้กล่าวมาข้างต้น เห็นได้ว่าคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคซึ่งมีองค์ประกอบตามความในมาตรา 6 ได้มีส่วนครอบคลุมในทุกด้าน พร้อมทั้งจะใช้ความรู้ความสามารถของคณะกรรมการในการเสนอแนะกำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อบริหารจัดการกฎหมายให้เกิดความเป็นธรรมและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนเป็นไปตามเจตนารมณ์ของ

⁵ เพิ่มบทนิยามคำว่า “คณะกรรมการ” โดยมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540.

⁶ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2535, มาตรา 6.

⁷ มาตรา 6 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 ให้ยกเลิกข้อความเดิมตามมาตรา 10 และใช้ข้อความใหม่ที่พิมพ์ไว้แทน.

กฎหมายได้เป็นอย่างดีประกอบกับอำนาจหน้าที่ตามความในมาตรา 6 ทวิ(1)-(4) ได้ครอบคลุมในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและที่มีผลกระทบต่อประชาชน จึงเป็นหลักประกันและเชื่อได้ว่า หากคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคได้ผ่านการพิจารณาหรือได้ให้คำแนะนำแก่รัฐมนตรีหรือนายทะเบียนแล้ว มาตรการทั้งหลายที่ออกมาใช้จะมีความเป็นธรรม และคุ้มครองสิทธิประโยชน์ของประชาชนได้เป็นอย่างดี

ในส่วน of คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยนั้น ได้กำหนดไว้ตามบทบัญญัติในมาตรา 6 ทวิ ให้คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้ (1) ให้คำแนะนำแก่รัฐมนตรีในการออกกฎกระทรวงตามมาตรา 7 และมาตรา 20 และประกาศตามมาตรา 10 ซึ่งมาตรา 10 ได้บัญญัติไว้ว่า “บริษัทต้องรับประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 20 และประกาศตามมาตรา 10 หรือมาตรา 9 แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการประกาศดังกล่าวจะกำหนดให้ข้อความในกรมธรรม์ประกันภัย หรืออัตราเบี้ยประกันภัยแตกต่างกันตามชนิด ประเภท หรือขนาดของรถหรือลักษณะของผู้เอาประกันภัยก็ได้” ตามความของบทบัญญัติที่ได้กล่าวมาในมาตรา 6 ทวิ และมาตรา 10 นั้น เห็นได้ว่าคณะกรรมการมีอำนาจและหน้าที่ให้คำแนะนำแก่รัฐมนตรีในการประกาศกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการรวมทั้งการประกาศกำหนดเรื่องอัตราเบี้ยประกันภัยเห็นได้ว่าคณะกรรมการฯ ไม่มีอำนาจกระทำการที่นอกเหนือกว่าที่กฎหมายกำหนด หากแต่เมื่อพิจารณามาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2535 ก็ไม่ส่งผลให้เป็น การยกเว้นอำนาจนายทะเบียนตามมาตรา 29 และมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 แต่อย่างไรทำให้ประกาศกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่ผ่านมาไม่เคยประกาศโดยคำแนะนำของคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคเลยแม้แต่ครั้งเดียวและทำให้การประกาศกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่ใช้อยู่ในปัจจุบันถูกกำหนด โดยนายทะเบียน คือ อธิบดีกรมการประกันภัย ในรูปแบบของคำสั่งนายทะเบียนในการกำหนดและให้ใช้อัตราเบี้ยประกันภัย ซึ่งนายทะเบียนได้อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ที่บัญญัติว่า “อัตราเบี้ยประกันภัยที่บริษัทกำหนดจะต้องได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียนและอัตราเบี้ยประกันภัยที่นายทะเบียนเห็นชอบไว้แล้ว เมื่อนายทะเบียนเห็นสมควรหรือเมื่อบริษัทร้องขอ นายทะเบียนจะสั่งให้เปลี่ยนอัตรานั้นเสียใหม่ก็ได้ การเปลี่ยนอัตราใหม่ไม่มีผลกระทบต่อกรมธรรม์ประกันภัยที่ได้กำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่นายทะเบียนได้ให้ความเห็นชอบไว้แล้ว” ซึ่งนายทะเบียนได้กำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ คือ ตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 7/2545 ลงวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2545 ให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2545 เป็นต้นไป และได้มีคำสั่งนายทะเบียนเกี่ยวกับเรื่องการกำหนดอัตรา

เบี้ยประกันภัยสำหรับการประกันภัยรถภาคบังคับเรื่อยมาจนปัจจุบันนายทะเบียนได้มีคำสั่งนายทะเบียนที่ 1/2551 แล้วโดยได้อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 30 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ในการทำคำสั่งตลอดมา และในอนาคตคาดว่านายทะเบียนจะมีคำสั่งเกี่ยวกับเรื่องกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยรถภาคบังคับ โดยอาศัยมาตราดังกล่าวต่อไป

จากมาตรการในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย โดยอยู่ในอำนาจของนายทะเบียนตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ดังกล่าวนั้นทั้งที่เจตนารมณ์ของกฎหมายต้องการให้กระทำโดยคำแนะนำของคณะกรรมการเพื่อคุ้มครองประชาชน โดยกรมธรรม์ประกันภัยและอัตราเบี้ยประกันภัยรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัย พ.ศ. 2535 ที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันจะต้องได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียน โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 29 และมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 แต่มาตรการดังกล่าวไม่นำมาใช้ในการพิจารณาจึงเห็นได้ว่าขาดความเป็นธรรมที่แท้จริงเพราะขาดองค์การที่เป็นกลางอันจะเข้ามาตรวจสอบดูแลผลประโยชน์แก่ประชาชนผู้บริโภคอย่างแท้จริงทำให้ไม่มีประสิทธิภาพในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยให้เกิดความเหมาะสมได้ และส่งผลให้ประชาชนไม่ได้รับความเป็นธรรมจากมาตรการในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยดังกล่าว เมื่อประชาชนไม่ได้รับความเป็นธรรมจากมาตรการดังกล่าวจึงได้ส่งผลต่อการไม่จัดทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับและเป็นผลให้เกิดปัญหาการไม่เข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับดังกล่าวและที่น่าเป็นห่วงเกี่ยวกับความคุ้มครองสิทธิของประชาชนในการใช้มาตรการทางกฎหมายของคณะกรรมการตามกฎหมายฉบับนี้ในกรณีอื่น ๆ อีก ซึ่งโดยหลักแล้วอยู่ในอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ตามความในมาตรา 6 ทวิ

ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับกรณีมาตรการในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามระบบ CALI ของประเทศญี่ปุ่น ตาม Automobile Liability Security Law นั้น ได้มีมาตรการในการจัดทำและกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ โดยได้คำนึงถึงหลักการที่มีลักษณะเป็นสวัสดิการสังคม เพื่อประโยชน์ของสาธารณชน รถทุกคันถูกบังคับให้ต้องมีการประกันภัยอัตราเบี้ยประกันภัยจึงต้องถูกคำนวณและกำหนดขึ้นอย่างมีหลักการและไม่ได้คำนึงถึงกำไรแต่ก็จะต้องไม่ให้บริษัทประกันภัยขาดทุน ทั้งนี้โดยอาศัยหลักการ “ไม่ขาดทุนและไม่กำไร (No Loss No Profit)” บริษัทประกันภัยจะต้องจัดทำบัญชีสำหรับการประกันภัยภาคบังคับแยกออกจากการประกันภัยประเภทอื่น ๆ อย่างชัดเจน และกำไรจากการรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับนี้บริษัทจะต้องนำไปสะสมเป็นเงินสำรองเพื่อใช้ในการประกันภัยภาคบังคับเท่านั้น และเมื่อสมาคมอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับแห่งประเทศไทย (AIRO) ได้คำนวณและจัดทำอัตราเบี้ยประกันภัยตามหลักการ No-Loss No-Profit คือ

ไม่มีกำไรและไม่มีขาดทุน และเมื่อจัดทำเสร็จก็จะต้องยื่นขออนุมัติจากหน่วยงาน FSA (Financial Service Agency) ก่อนประกาศใช้ เมื่อ FSA รับเรื่องแล้วจะใช้เวลาตรวจสอบ 90 วัน หรือนานกว่านั้น และเมื่อได้รับอนุมัติแล้ว สมาคมอัตราระเบียประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับแห่งประเทศไทย (AIRO) จะประกาศให้สาธารณชนทราบในราชกิจจานุเบกษา หรือหนังสือพิมพ์รายวัน โดยระหว่างวันที่ FSA พิจารณาอัตราระเบียประกันภัยนั้นก็จะประสานงานไปยังคณะกรรมการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (Compulsory Automobile Liability Insurance Council) ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 33 และจะขอความเห็นชอบจากกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐานและการขนส่ง (Ministry of Land Infrastructure and Transport) ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 28 วรรค 2 หลังจากนั้นบริษัทประกันภัยที่เป็นสมาชิกของ AIRO จะนำอัตราระเบียประกันภัยภาคบังคับไปใช้

4.4 ปัญหาขององค์กรและบุคคลซึ่งเกี่ยวข้องกับการคิดอัตราระเบียประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

นับตั้งแต่พระราชบัญญัตินี้ได้รับการประกาศใช้มาตั้งแต่ฉบับแรก ก็ได้มีการปรับแก้ไขพระราชบัญญัติฉบับนี้ให้เหมาะสมมากยิ่งขึ้น ถึงแม้พระราชบัญญัติฉบับนี้ได้รับการแก้ไข แต่เนื้อหาสาระก็ยังคงเดิม โดยยังไม่ได้มีบทบัญญัติของกฎหมายที่บัญญัติถึงการกำหนดอัตราระเบียประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับไว้ ว่าต้องกำหนดโดยหน่วยงานหรือองค์กร หรือบุคคลใดก่อนที่จะประกาศใช้ ซึ่งปัญหานี้เป็นปัญหาที่ถือได้ว่าเกิดขึ้นตั้งแต่ขั้นตอนแรกคือประชาชนผู้ใช้รถต้องจ่ายค่าเบี้ยประกันให้กับบริษัทที่รับทำประกันภัยภาคบังคับ ไปจนถึงขั้นตอนสุดท้ายคือการจ่ายค่าเสียหาย หรืออาจกล่าวได้ว่า ระบบการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับมีปัญหาตั้งแต่ขั้นตอนแรกจนถึงขั้นตอนสุดท้าย ในขั้นตอนแรกหรือขั้นตอนในการทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ กฎหมายได้กำหนดกระบวนการการทำประกันภัยแยกออกจากการจดทะเบียนหรือต่อทะเบียนรถที่เจ้าของรถต้องทำกับกรมการขนส่งทางบก ในการทำประกันภัยนั้น เจ้าของรถต้องเลือกทำกับบริษัทประกันวินาศภัยที่มีอยู่ในปัจจุบัน โดยไม่มีโอกาสทราบได้เลยว่าเบี้ยประกันที่จ่ายไปนั้นเป็นธรรมหรือไม่ พอกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนหรือไม่ หรือแยกเป็นค่าอะไรบ้าง เพราะไม่มีองค์กรหรือบุคคลใด ๆ มาชี้แจงให้ทราบเกี่ยวกับเบี้ยประกัน โดยบริษัทประกันวินาศภัยต้องดำเนินการด้านการตลาดและสร้างเครือข่ายหน้าเพื่อเพิ่มและรักษาส่วนแบ่งการตลาดของตน ค่านายหน้าของบริษัทจัดสรรให้แก่หน้านั้นมีสัดส่วนสูง ตลอดจนถึงค่าใช้จ่ายอื่นที่บริษัทใช้เพื่อดำเนินงานในขั้นตอนต่อมาก็มีสัดส่วนสูงเช่นกัน รวมถึงการได้กำไรซึ่งเป็นเรื่องปกติของบริษัทประกันวินาศภัยก็มีสัดส่วนของกำไรสูงเกินความจำเป็นเช่นเดียวกัน ซึ่งค่าใช้จ่ายทั้งหมด ตลอดจนถึงกำไรที่ได้ก็ล้วนมาจากการเก็บเบี้ยประกันภัยทั้งสิ้น จึงเห็นได้อย่างชัดเจนว่าขั้นตอนของการกำหนดอัตราระเบียประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

เบี้ยประกันภัยจึงมีความสำคัญอย่างยิ่งในการบังคับให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายฉบับนี้ ซึ่งประเทศไทยมีปัญหาอยู่ตามที่ได้วิเคราะห์มาแล้ว เป็นที่ทราบกันดีว่าการเก็บเบี้ยประกันภัยตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ เป็นการระดมทุนจำนวนหนึ่งจากประชาชนของบริษัทผู้รับประกันภัยในรูปแบบของเบี้ยประกันภัย จะต้องมีการคิดเบี้ยประกันที่ถูกต้องชัดเจน เป็นธรรม และมีมาตรฐาน

เห็นได้ว่าในประเทศญี่ปุ่นนั้นจะมีกระบวนการจัดทำอัตราเบี้ยประกันภัยจะอยู่ในความรับผิดชอบของสมาคมอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์แห่งประเทศไทยญี่ปุ่น (The Automobile Insurance Rating Organization of Japan) หรือ AIRO ตั้งขึ้นเมื่อปี ค.ศ.1964 ตาม The Law Concerning Non-Life Insurance Rating Organization ปี ค.ศ.1948 เป็นผู้จัดทำและคำนวณอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ทั้งภาคบังคับและภาคสมัครใจ โดยอาศัยข้อมูลที่รวบรวมจากสมาชิกบริษัทรับประกันภัยของ AIRO เป็นหน่วยงานที่ไม่มุ่งแสวงหาประโยชน์ในทางธุรกิจ เมื่อจำนวนรถยนต์ในประเทศญี่ปุ่นเพิ่มสูงขึ้นมาก จึงแยกตัวเป็นอิสระจาก “The Fire & Marine Insurance Rating Association of Japan” เมื่อ AIRO จัดทำอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจและภาคบังคับแล้ว จะยื่นเสนอต่อคณะกรรมการ FSA เพื่อพิจารณาโดยอาศัยหลักการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย 3 หลักคือ หลักความสมเหตุสมผล หลักความเหมาะสม และหลักความยุติธรรม และยังมีสำนักงานบริการทางการเงิน (Finance Service Agency) หรือ FSA ทำหน้าที่กำหนดสาระสำคัญของการประกันภัย ภาคบังคับ เช่น กำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย กำหนดทุนประกันภัย เป็นต้น นอกจากนี้ในประเทศญี่ปุ่นยังมีคณะกรรมการการประกันภัยความรับผิดชอบจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับ (Compulsory Automobile Liability Insurance Council) หรือ CALI Council จัดตั้งขึ้นตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 31 ทำหน้าที่พิจารณาอนุมัติการประกอบธุรกิจประกันภัยภาคบังคับ พิจารณาอนุมัติตลอดจนแก้ไขปรับปรุงเงื่อนไข ธรรมเนียม การตรวจสอบและแก้ไขอัตราเบี้ยประกันภัย CALI Council ประกอบด้วย กรรมการ 13 คน ในจำนวน 7 คน ได้แก่ ผู้มีประสบการณ์และผู้มีความรู้เป็นกลาง เช่น ศาสตราจารย์มหาวิทยาลัย จำนวน 3 คน เป็นผู้เชี่ยวชาญและมีประสบการณ์ด้านการขนส่งและอุบัติเหตุและอีก 3 คนสุดท้าย เป็นผู้เชี่ยวชาญในธุรกิจการประกันภัย

จากการศึกษาในกรณีของประเทศนิวซีแลนด์จะจัดเก็บเป็นเงินภาษี (Levies) จำนวนหนึ่ง ซึ่งต้องชำระเป็นรายปีให้แก่กองทุนยานยนต์ ผู้ใช้รถยนต์ที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุมากจะเสียเงินภาษีที่เรียกว่า Levies มากกว่าผู้ที่ไม่เคยมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุ หรือมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุน้อยกว่า สำหรับสาธารณรัฐฟิลิปปินส์นั้น อัตราเบี้ยประกันภัยทุกบริษัทใช้เหมือนกันหมด เป็นอัตราเบี้ยประกันภัยตายตัวกำหนดขึ้น โดย Rating Organization ที่รัฐมนตรีคลังอนุญาตและอัตราเบี้ยประกันภัยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียน สำหรับสาธารณรัฐเกาหลีจะใช้

เหมือนกันหมดทุกบริษัท กำหนดขึ้นโดยคณะกรรมการที่แต่งตั้งโดยรัฐมนตรีกระทรวงการคลัง โดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีคมนาคม ส่วนสาธารณรัฐสิงคโปร์บริษัทประกันภัยมีอิสระในการใช้อัตราเบี้ยประกันภัยแต่มีอัตราเบี้ยประกันภัยที่กำหนดขึ้นโดยสมาคมประกันภัยให้บริษัทประกันภัยสมาชิกสมาคมใช้เป็นแนวทาง

ปัญหาดังกล่าวข้างต้น ผู้เขียนเห็นว่ามิมีแนวทางแก้ไขเห็นควรให้มีการจัดตั้งองค์กรกลางเพื่อกำหนดกรรมวิธีประกันภัยและอัตราเบี้ยประกันภัยอย่างเป็นกลาง หรืออย่างน้อยก็สอบทานการดำเนินการของภาครัฐอีกชั้นหนึ่งและเพิ่มอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการฯ ตามมาตรา 6 ทวิ โดยบัญญัติไว้ในกฎหมายอย่างชัดเจน และสมควรกำหนดหน่วยงานของรัฐขึ้นมาเพื่อเป็นผู้รับเบี้ยประกันภัยแทนบริษัทประกันวินาศภัยพร้อมกับการรับค่าจดทะเบียนหรือค่าต่อทะเบียนรถซึ่งจะได้กล่าวในข้อเสนอแนะในบทต่อไป

4.5 วิเคราะห์ทัศนภาพผู้ซึ่งเกี่ยวข้องกับเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

การสัมภาษณ์ผู้ซึ่งเกี่ยวข้องกับเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ เป็นการวิจัยภาคสนาม (Field Research) โดยการสัมภาษณ์เกี่ยวกับปัญหาของเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ซึ่งเป็นปัญหาที่สำคัญของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำข้อมูลดังกล่าวมารวบรวมและวิเคราะห์ให้เป็นระบบเพื่อทำการศึกษา หาข้อสรุปและข้อเสนอแนะในการจัดทำกฎหมายเกี่ยวกับเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ เพื่อแก้ปัญหของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ดังนี้

4.5.1 ประเด็นปัญหาในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่ไม่เป็นธรรม

ในประเด็นนี้ได้ทำการสัมภาษณ์ผู้ซึ่งเกี่ยวข้องกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ โดยเป็นผู้ได้ทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับไว้ ได้ให้ความเห็นในประเด็นนี้ โดยมองว่า การเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับนั้นไม่เป็นธรรม เพราะการเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับได้มีองค์ประกอบในการเก็บอยู่โดยรวมเป็นค่าบำเหน็จ ค่าภาษีอากร และค่าใช้จ่าย ค่าดำเนินการต่าง ๆ ของบริษัทประกันภัย ไม่ใช่เป็นจำนวนเบี้ยประกันภัยร้อยละ 100 และไม่ทราบที่มาของอัตราเบี้ยประกันภัยว่า มาจากที่ใด ใครเป็นคนคิด และประชาชนทั่วไปไม่มีโอกาสได้ทราบเลยว่า การจัดเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับนี้แท้จริงเป็นเบี้ยประกันแท้ ๆ หรือไม่ และมีความเห็นว่าสมควรมีองค์กร หรือหน่วยงานตามกฎหมายมาดูแลในเรื่องนี้

4.5.2 ประเด็นปัญหา จากการไม่ปฏิบัติให้เป็นไปตามหลักการของการไม่มุ่งการค้าหรือหา
กำไรจากการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

ในประเด็นนี้ได้ทำการสัมภาษณ์ผู้ซึ่งเกี่ยวข้องกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับโดย
เป็นผู้ได้ทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับไว้ ได้ให้ความเห็นในประเด็นนี้ โดยมองว่า ไม่ทราบว่ามี
บริษัทประกันภัยจะได้กำไรหรือขาดทุน แต่บริษัทประกันภัยไม่ควรจะมีกำไรหรือขาดทุน เพราะ
เป็นการบังคับให้ทำประกัน ไม่ได้ขึ้นอยู่กับความสมัครใจ เป็นสวัสดิศิงเคราะห์แก่ประชาชน
หากให้มีกำไรก็จะเป็นการหาประโยชน์จากเจ้าของบริษัทประกันภัย ควรให้มีความสมดุลกัน
ระหว่างกำไรขาดทุน ดังนั้นจึงเห็นควรให้มีหลักการนี้ไว้อย่างชัดเจนในกฎหมาย

4.5.3 ประเด็นปัญหากับองค์กรกำกับดูแล ในเรื่องการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์
ภาคบังคับ

ในประเด็นนี้ได้ทำการสัมภาษณ์ผู้ซึ่งเกี่ยวข้องกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ โดย
เป็นผู้ได้ทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับไว้ ได้ให้ความเห็นในประเด็นนี้ โดยมองว่าไม่ทราบว่ามี
องค์กรในการคิดเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับหรือไม่ และเมื่อเก็บเบี้ยมาแล้วแบ่งเป็น
ค่าอะไรบ้าง เห็นควรให้มีองค์กรหรือหน่วยงานทางกฎหมายในการคิดอัตราเบี้ยประกันภัย
ตลอดจนถึงมีองค์กรที่จัดเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับไว้โดยเฉพาะ

4.5.4 ประเด็นปัญหาขององค์กรและบุคคลซึ่งเกี่ยวข้องกับการคิดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์
ภาคบังคับ

ในประเด็นนี้ได้ทำการสัมภาษณ์ผู้ซึ่งเกี่ยวข้องกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับโดย
เป็นผู้ได้ทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับไว้ ได้ให้ความเห็นในประเด็นนี้ โดยมองว่า ไม่ทราบเลยว่า
เมื่อเก็บเบี้ยประกันภัยไปแล้ว บริษัทประกันภัยได้ทำอะไรบ้าง แบ่งเป็นค่าใช้จ่ายอะไรบ้าง
ได้กำไรหรือขาดทุน พอกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนหรือไม่ ไม่มีองค์กรเฉพาะ สมควรที่จะมี
องค์กร หรือหน่วยงานทางกฎหมายในการคิดอัตราเบี้ยประกันภัยและจัดเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์
ภาคบังคับไว้โดยเฉพาะเป็นกรณีพิเศษ ต่อไป

บทที่ 5

บทสรุป และข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

จากการศึกษาข้อมูลเป็นลำดับตั้งแต่บทที่ 1 ถึงบทที่ 4 ในเรื่องปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในบทนี้ผู้เขียนจะทำการสรุปผลการศึกษาและเสนอแนะดังต่อไปนี้

5.1.1 ปัญหาในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่ไม่เป็นธรรม

จากการศึกษาปัญหา ทำให้ผู้เขียนทราบว่าในระบบการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศไทยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่บังคับให้รถยนต์ทุกคันต้องทำประกันภัยนั้น มีขั้นตอนแรกคือขั้นตอนของการชำระเบี้ยประกันและการเก็บเบี้ยประกันภัยของของบริษัทประกันภัย หากขาดขั้นตอนนี้ไประบบการประกันภัยประเภทนี้ก็จะไม่เกิดขึ้นอย่างแน่นอน ขั้นตอนนี้จึงมีความจำเป็นและสำคัญเป็นอย่างยิ่งต่อระบบการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับนี้ เมื่อบริษัทจัดเก็บเบี้ยประกันมาแล้ว และเกิดเหตุการณ์ที่จะต้องชำระค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายก็จะมีขั้นตอนต่อไปเป็นขั้นตอนสุดท้าย คือ การจ่ายเบี้ยประกันเป็นค่าสินไหมทดแทนกลับไปสู่บุคคลผู้ได้รับความเสียหายตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ และพบว่าระบบประกันภัยภาคบังคับตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ มีปัญหาความไม่เป็นธรรมตั้งแต่ขั้นตอนแรกคือการจัดเก็บเบี้ยประกันภัยไปจนถึงขั้นตอนสุดท้าย คือ การจ่ายเบี้ยประกันภัยเป็นค่าสินไหมทดแทนกลับคืนไป ซึ่งการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยสูงหรือต่ำนั้นจะมีผลกระทบต่อผู้ประสบภัยโดยตรง เพราะถ้ากำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยต่ำเกินไป ค่าสินไหมทดแทนที่ผู้ประสบภัยจะได้รับก็จะไม่เพียงพอต่อการเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้น ในทางตรงกันข้ามถ้ากำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยสูงเกินไปย่อมสร้างความเดือดร้อนให้แก่ผู้เป็นเจ้าของรถอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ หากพิจารณาจากสถิติจำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนใหม่จะเห็นได้อย่างชัดเจนว่า มีแนวโน้มพุ่งขึ้นทุกปีแสดงให้เห็นว่าในอนาคตปริมาณรถยนต์ในประเทศไทยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และโดยเหตุที่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้บังคับให้รถยนต์ทุกคันต้องทำประกันภัยเป็นผลทำให้ปริมาณของจำนวนรถยนต์ที่จะเอาประกันภัยตามกฎหมายฉบับนี้มีมากขึ้นมหาศาล การที่ปริมาณเพิ่มมากขึ้นเช่นนี้ ทำให้อัตราการเสี่ยงภัยรถทั้งหมดลดลงได้ด้วยตามกฎหมาย Law of

Large Number และจากการใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาจนถึงปัจจุบันเป็นเวลากว่า 20 ปีแล้ว พบว่า ผลการดำเนินงานของธุรกิจประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ มียอดความสูญเสียชีวิตทรัพย์สินและชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถของคนไทยพุ่งสูงขึ้น เจ้าของรถจ่ายเบี้ยประกัน ทำเงินกองทุนโตกว่าหมื่นล้านบาท แต่คืนมาเป็นค่ารักษาพยาบาลให้กับผู้ประสบภัยจากรถไม่ถึงครึ่ง และยังพบอีกว่า การจ่ายเบี้ยประกันภัยภาคบังคับนี้ ส่วนใหญ่จะจ่ายเป็นค่าบริหารจัดการ เช่น ค่านายหน้า ค่าใช้จ่ายในการจัดการสินไหมทดแทน และมีผลกำไรเป็นอย่างมาก ทำให้เห็นได้อย่างชัดเจนว่า การจ่ายค่าสินไหมทดแทนนั้นไม่สอดคล้องกับการคิดอัตราเบี้ยประกันภัยและยังมีมาตรการตามกฎหมายที่ทำให้ نرخเข้าสู่กระบวนการประกันภัยภาคบังคับได้มากขึ้น การคำนวณการเสี่ยงภัยของอัตราเบี้ยประกันภัยทั้งหมดก็จะลดลงอีกด้วย (ตามกฎที่เรียกว่า Law of Large Number) และผู้เขียนยังพบอีกว่าการจัดทำเบี้ยประกันภัยภาคบังคับนี้ มีความซับซ้อนในการจัดเก็บ เพราะอัตราเบี้ยประกันภัยที่เรียกเก็บนั้นยังมีองค์ประกอบของค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม ค่าอากร ค่าบำเหน็จ และค่าดำเนินการอื่น ๆ ของบริษัทประกันอยู่เป็นจำนวนมาก ซึ่งในส่วนนี้ไม่สมควรจะมีในการประกันภัยในระบบภาคบังคับนี้ หากตัดค่าบริหารจัดการส่วนนี้ออกไปจะทำให้ประชาชนเสียค่าเบี้ยประกันน้อยลงอย่างแน่นอน กรณีดังกล่าวนี้ทำให้เกิดปัญหาความไม่เป็นธรรมและไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย ซึ่งระบบนี้เป็นภาคบังคับ รัฐควรดำเนินการเอง แต่กลับให้บริษัทประกันวินาศภัยเป็นผู้ดำเนินการขายประกัน โดยจัดเก็บเบี้ยประกันและจ่ายค่าสินไหมทดแทนของแต่ละบริษัท ทำให้บริษัทประกันวินาศภัยมีผลกำไรทางธุรกิจมาก เมื่อรัฐไม่มีมาตรการทางกฎหมายในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ จึงเกิดความไม่เป็นธรรมกับประชาชนผู้ต้องถูกบังคับให้จ่ายเบี้ยประกันตามกฎหมายนี้ และด้วยการบังคับให้รถยนต์ต้องมีประกันภาคบังคับตามกฎหมายนี้ทำให้ไม่มีความจำเป็นที่จะต้องใช้ตัวแทนหรือนายหน้าในการแนะนำให้ผู้คนมาเอาประกันภัยภาคบังคับอีก และบริษัทประกันวินาศภัยและผู้เอาประกันภัยก็ไม่จำเป็นต้องจ่ายค่าบำเหน็จสำหรับตัวแทนหรือนายหน้าอีกต่อไป ดังนั้นในเรื่องของอัตราเบี้ยประกันภัยภาคบังคับนี้ ต้องเป็นภาระหน้าที่และเป็นสิ่งที่รัฐจะต้องเข้าไปควบคุมดูแล และปรับเปลี่ยนอัตราให้เหมาะสม โดยต้องบัญญัติไว้ในกฎหมายอย่างชัดเจน เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อทั้งผู้เอาประกันและต่อบริษัทประกันต่อไป ซึ่งจากการศึกษาไม่พบกฎหมายบัญญัติในเรื่องนี้ไว้แต่อย่างใด

5.1.2 ปัญหาจากการไม่ปฏิบัติให้เป็นไปตามหลักการของการไม่มุ่งการค้าหรือหากำไรจากการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

จากการศึกษาปัญหาทำให้ผู้เขียนทราบว่า อัตราเบี้ยประกันและการจัดเก็บเบี้ยประกันภัยนั้นเป็นที่มาของรายได้ของบริษัทประกันภัย ในการบริหารจัดการและเพื่อที่จะได้นำมาใช้ในการจ่ายค่าสินไหมทดแทน ซึ่งเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 นี้ เพื่อเป็นสวัสดิสังเคราะห์ช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากรถ โดยมีหลักเกณฑ์ที่เป็นสากลที่เรียกว่าหลัก No Loss-No Profit นำมาปรับใช้ในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย คือ หลักการที่ไม่ทำให้บริษัทผู้รับประกันภัยเกิดภาวะขาดทุนและในขณะเดียวกันก็จะไม่สร้างกำไรอย่างมากให้กับบริษัท จากการประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมายนี้ แต่จากการศึกษา พบว่า ในประเทศไทยบริษัทประกันภัยได้กำไรจากการดำเนินการอย่างมาก มีส่วนต่างของจำนวนเบี้ยที่เรียกเก็บกับค่าสินไหมทดแทนกับผลกำไรของบริษัทประกันภัยสูงมาก จำนวนเบี้ยประกันภัยที่ประชาชนจ่ายกับจำนวนค่าสินไหมที่จ่ายตามพระราชบัญญัติฉบับนี้แตกต่างกันมาก จำนวนเบี้ยประกันภัยที่รับมาจะเหลือจ่ายในแต่ละปีเป็นจำนวนมาก แต่จำนวนค่าสินไหมทดแทนที่จ่ายจริงจะน้อย ไม่เป็นไปตามหลัก No Loss-No Profit ซึ่งไม่ว่ารัฐหรือเอกชนก็ไม่ควรที่จะได้กำไรจากการประกันภัยประเภทนี้ และเนื่องจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เป็นกฎหมายที่บังคับใช้เพื่อวัตถุประสงค์หลักคือ เพื่อมนุษยธรรม นั่นคือ การสงเคราะห์ด้านการรักษาพยาบาลผู้ประสบภัยจากรถยนต์และมีใช้บังคับอยู่ทั่วโลก และการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับนี้เป็นลักษณะเพื่อสวัสดิสังเคราะห์ ผู้ประสบภัยด้านชีวิตและร่างกาย มากกว่าด้านทรัพย์สิน การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยของนานาชาติส่วนมากกำหนดในรูปของหลักการ No Loss-No Profit นั่นคือไม่มีส่วนกำไรในโครงสร้างของเบี้ยประกันภัยแต่จากการศึกษา พบว่า ในประเทศไทยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 นั้น ไม่ได้บัญญัติหลักการของ No Loss-No Profit (ไม่มีกำไร ไม่มีขาดทุน) ไว้ในกฎหมายแต่อย่างใด และนอกจากนี้ยังพบอีกว่า อัตราเบี้ยประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยจ่ายให้กับบริษัทประกันภัยนั้น มีโครงสร้างของอัตราเบี้ยประกันภัยของรถยนต์ภาคบังคับไม่ใช่เป็นการจ่ายเบี้ยประกันภัยร้อยละ 100 แต่เบี้ยประกันภัยประกอบไปด้วยค่าบำเหน็จสำหรับตัวแทน หรือนายหน้า ค่าใช้จ่ายหรือค่าบริการอื่นซึ่งหากพิจารณาตามเจตนารมณ์ของการประกันภัยภาคบังคับตามพระราชบัญญัติฉบับนี้แล้ว ไม่สมควรจะมีการจ่ายค่าบำเหน็จสำหรับตัวแทนหรือนายหน้าหรือค่าบริการจัดการอื่น ๆ เพราะเป็นกรณีที่เป็นการบังคับให้ต้องเอาประกัน เพื่อมนุษยธรรมที่นานาอารยะประเทศได้บัญญัติใช้กันอยู่เป็นสากล ในระบบ No Loss-No Profit นั่นคือ บริษัทประกันภัยจะทำหน้าที่เป็นผู้บริการแก่ประชาชนผู้เอาประกันภัยที่ถูกบังคับให้เอาประกันภัยโดยไม่เอากำไรจากการบริการนั้น โดยโครงสร้างอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 นี้ ควรจะเป็นเบี้ยประกันภัยร้อยละ 100 ทั้งนี้ตามหลักการของหลัก No Loss-No Profit ซึ่งผู้เขียนพบว่า การกำหนดอัตราเบี้ย

ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศไทย แม้จะมีพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ใช้บังคับอยู่แต่ในเนื้อหาสาระก็ยังไม่มียุทธศาสตร์ของหลัก No Loss-No Profit (ไม่มีกำไร ไม่มีขาดทุน) บัญญัติไว้ในกฎหมายในเรื่องของการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับไว้แต่อย่างใด

5.1.3 ปัญหาที่บ่งชี้การกำกับดูแลในเรื่อง การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

จากการศึกษาปัญหาทำให้ผู้เขียนทราบว่า ในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 นี้ กฎหมายได้กำหนดองค์ประกอบเป็นคณะบุคคลขึ้นมาคณะหนึ่ง ตามความในมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยเรียกว่าคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งตามมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีปลัดกระทรวงพาณิชย์เป็นประธาน และมีบุคคลในส่วนที่เกี่ยวข้องเป็นกรรมการ โดยมีอธิบดีกรมการประกันภัยเป็นกรรมการและเลขานุการ และให้มีอำนาจและหน้าที่ตามมาตรา 6 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 คือ ให้คำแนะนำแก่รัฐมนตรีในการออกกฎกระทรวงตามมาตรา 7 และมาตรา 20 และประกาศตามมาตรา 10 ซึ่งมาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้กำหนดให้บริษัทต้องรับประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการประกาศดังกล่าว จะกำหนดให้ข้อความในกรมธรรม์ประกันภัยหรืออัตราเบี้ยประกันภัยแตกต่างกันตามชนิด ประเภท หรือขนาดของรถ หรือลักษณะของผู้เอาประกันภัยก็ได้

ตามความของบทบัญญัติที่ได้กล่าวมาในมาตรา 6 ทวิ และมาตรา 10 ดังกล่าว เห็นได้ว่า คณะกรรมการมีอำนาจและหน้าที่ให้คำแนะนำแก่รัฐมนตรีในการประกาศกำหนด โดยคำแนะนำของคณะกรรมการรวมทั้งการประกาศกำหนดเรื่องอัตราเบี้ยประกันภัยด้วย โดยคณะกรรมการไม่มีอำนาจกระทำการที่นอกเหนือกว่าที่กฎหมายกำหนด แต่ในความเป็นจริงคณะกรรมการตามมาตรา 6 นี้ แม้จะมีองค์ประกอบมาจากบุคคลหลากหลายอาชีพ ครอบคลุมทุกด้าน และมีอำนาจหน้าที่ตามความในมาตรา 6 ทวิ (1) – (4) ซึ่งครอบคลุมในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและมีผลกระทบต่อประชาชน ประกอบกับมาตรา 10 ก็ตาม ก็ไม่ส่งผลให้เป็นการยกเว้นอำนาจนายทะเบียนซึ่งก็คืออธิบดี กรมการประกันภัย หรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการประกันภัยมอบหมายโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษานายทะเบียนได้อาศัยอำนาจตามมาตรา 29 และมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ทำคำสั่งนายทะเบียนเกี่ยวกับเรื่องของการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาโดยตลอด เพราะมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 บังคับให้เจ้าของรถทุกคันที่ใช้หรือมิใช่

เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยการประกันภัยกับบริษัทและด้วยนิยามศัพท์ของบริษัทประกันภัย หมายความว่า บริษัทตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการประเภทประกันภัยรถ (ตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535) จึงส่งผลให้บริษัทประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ต้องอยู่ภายใต้นิยามความหมายและภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ดังนั้นแบบและข้อความกรมธรรม์ประกันภัยตลอดจนอัตราเบี้ยประกันภัยของรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จึงต้องได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียนตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ประเด็นนี้ผู้เขียนเห็นว่ากฎหมายทั้งสองฉบับมีปัญหาซ้ำซ้อนกันอยู่ และผู้เขียนยังพบอีกว่าการประกาศกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยรถภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่ผ่านมาไม่เคยประกาศโดยคำแนะนำของคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยเลยแม้แต่ครั้งเดียว ทำให้การประกาศกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยรถภาคบังคับที่ใช้อยู่ในปัจจุบันถูกกำหนดโดยนายทะเบียนคืออธิบดีกรมการประกันภัยหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการประกันภัยมอบหมาย ในรูปของคำสั่งนายทะเบียนในการกำหนดและให้ใช้อัตราเบี้ยประกันภัย โดยนายทะเบียนได้อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาอย่างต่อเนื่อง ทำให้การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยไม่ได้ผ่านการกลั่นกรอง หรือการพิจารณาจากคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งในความเป็นจริงบริษัทประกันภัยจะเป็นผู้กำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยภาคบังคับ แล้วเอามาให้นายทะเบียนเห็นชอบและอัตราเบี้ยประกันภัยที่นายทะเบียนเห็นชอบไว้แล้ว เมื่อนายทะเบียนเห็นสมควรหรือเมื่อบริษัทร้องขอ นายทะเบียนจะสั่งให้เปลี่ยนอัตรานั้นเสียใหม่ก็ได้ และการเปลี่ยนอัตราใหม่นี้ไม่มีผลกระทบกระเทือนกรมธรรม์ประกันภัยที่ได้กำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่นายทะเบียนได้ให้ความเห็นชอบไว้แล้ว ดังนั้น กรกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยรถภาคบังคับนี้ เมื่อคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ไม่ปฏิบัติให้เป็นไปตามอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการแสดงว่าอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัตินี้มีปัญหาไม่ถูกนำมาบังคับใช้ ผู้เขียนเห็นว่า สมควรยกเลิกคณะกรรมการนี้เสียและยกเลิกมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ที่ให้อำนาจนายทะเบียนไว้ โดยให้มีองค์กรหรือหน่วยงานที่เป็นกลางขึ้นมาใหม่ แล้วบัญญัติไว้ในกฎหมายอย่างชัดเจน โดยจัดทำกฎหมายขึ้นมาใหม่ ให้มีองค์กรหรือหน่วยงานในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยรถภาคบังคับ จะทำให้มีองค์กรหรือหน่วยงานตามกฎหมายเข้ามาตรวจสอบดูแล ผลประโยชน์แก่ประชาชนและผู้บริโภคอย่างแท้จริง โดยนำระบบกฎหมายของประเทศญี่ปุ่น มาปรับใช้จะทำให้มีประสิทธิภาพใน

การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยภาคบังคับให้มีความเหมาะสมและส่งผลให้ประชาชนได้รับความเป็นธรรม ได้รับสวัสดิสังเคราะห์สมดังเจตนารมณ์ของกฎหมายต่อไป

5.1.4 ปัญหาขององค์กรและบุคคลซึ่งเกี่ยวข้องกับการคิดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

จากการศึกษาปัญหาทำให้ผู้เขียนทราบว่า การชำระเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กฎหมายได้บังคับให้เจ้าของรถต้องทำประกันภัยภาคบังคับและการจ่ายเบี้ยประกันภัยนั้นถือเป็นขั้นตอนแรกที่ประชาชนผู้ใช้รถต้องจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยให้กับบริษัทประกันภัยที่ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับประกันภัยภาคบังคับ โดยกฎหมายได้กำหนดกระบวนการการทำประกันภัยแยกออกจากการจดทะเบียนหรือต่อทะเบียนรถที่เจ้าของรถต้องทำกับกรมการขนส่งทางบก และในการทำประกันภัยภาคบังคับในปัจจุบันนี้ เจ้าของรถต้องเลือกทำกับบริษัทประกันวินาศภัยที่มีอยู่ด้วยตัวเอง โดยไม่มีโอกาสทราบได้เลยว่าเบี้ยประกันที่จ่ายไปนั้นเป็นธรรมหรือไม่ เป็นไปตามวัตถุประสงค์หรือเจตนารมณ์ของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับหรือไม่ โดยผู้เขียนพบว่า สาเหตุดังกล่าวเป็นผลมาจากที่ไม่มีองค์กรหรือบุคคลใด ๆ มาชี้แจงให้ทราบเกี่ยวกับเบี้ยประกัน ประชาชนไม่สามารถตรวจสอบได้ เมื่อไม่มีองค์กรหรือบุคคลใด ๆ ระบุไว้ในกฎหมายที่เกี่ยวกับการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ทำให้บริษัทประกันภัยดำเนินการด้านการตลาดและสร้างเครือข่ายนายหน้าเพื่อเพิ่มและรักษาส่วนแบ่งการตลาดของตน ทำให้มีค่านายหน้า และค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ รวมถึงการคิดกำไรค่อนข้างสูง ซึ่งจะคิดรวมไปกับอัตราเบี้ยประกันภัยที่ประชาชนผู้ใช้รถจ่ายเบี้ยประกันภัยมาในตอนทำประกันภัยเมื่อเป็นเช่นนี้ ทำให้การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์และเจตนารมณ์ของกฎหมาย เพื่อเป็นสวัสดิสังเคราะห์แก่ประชาชนจึงจำเป็นต้องมีองค์กรและบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการคิดอัตราเบี้ยประกันภัยเพื่อกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับได้อย่างชัดเจนในกฎหมาย เพื่อความถูกต้อง เป็นธรรมและมีมาตรฐาน โดยนำระบบกฎหมายของประเทศญี่ปุ่น มาปรับใช้

5.2 ข้อเสนอแนะ

จากการที่ได้ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และกฎหมายต่างประเทศ ทำให้ผู้เขียนมีความเห็นในการแก้ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ โดยผู้เขียนขอเสนอแนะเป็นประเด็นปัญหาดังต่อไปนี้

5.2.1 ปัญหาในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่ไม่เป็นธรรม

ผู้เขียนพบว่า มีปัญหาความไม่เป็นธรรมตั้งแต่ขั้นตอนแรกคือ การจัดเก็บเบี้ยประกันภัยไปจนถึงขั้นตอนสุดท้าย คือ การจ่ายเบี้ยประกันภัยเป็นค่าสินไหมทดแทนกลับคืนไป และพบอีกว่าการจ่ายเบี้ยประกันภัยภาคบังคับนี้ ส่วนใหญ่จะจ่ายเป็นค่าบริหารจัดการ เช่น ค่านายหน้า ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ในการจัดการสินไหมทดแทน และการจัดทำเบี้ยประกันภัยภาคบังคับนี้ มีความซ้ำซ้อนในการจัดเก็บ เพราะอัตราเบี้ยประกันภัยที่เรียกเก็บนี้ ยังมีองค์ประกอบของค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม ค่าอากร ค่าคอมมิชชั่น และค่าดำเนินการอื่น ๆ กรณีดังกล่าวทำให้เกิดปัญหาความไม่เป็นธรรม ผู้เขียนจึงขอเสนอแนะว่า รัฐควรเข้ามาดำเนินการในการจัดเก็บเอง ไม่สมควรให้บริษัทประกันภัยเป็นผู้ดำเนินการในการจัดเก็บและปรับเปลี่ยนอัตราให้เหมาะสม โดยต้องบัญญัติไว้ในกฎหมายอย่างชัดเจน เหมือนกับประเทศญี่ปุ่น โดยจะมีกฎหมายที่มีลักษณะที่เบี้ยประกันภัยจะมีการคำนวณอย่างมีหลักการและไม่ได้คำนึงถึงกำไร แต่ก็จะต้องไม่ให้บริษัทประกันภัยขาดทุนตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 24, 25 และในประเทศอังกฤษมีกองทุนประกันรถยนต์ Motor Vehicle Insurance Fund และจัดตั้ง Motor Insurers' Bureau หรือเรียกโดยย่อว่า M.I.B โดยสาธารณรัฐฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐเกาหลี สาธารณรัฐสิงคโปร์ ต่างก็ให้ความสำคัญเกี่ยวกับการคิดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเป็นอย่างมาก โดยได้บัญญัติไว้เป็นกฎหมายของประเทศตน

5.2.2 ปัญหาจากการไม่ปฏิบัติให้เป็นไปตามหลักการของการไม่มุ่งการค้าหรือหากำไรจากการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

ผู้เขียนพบว่า ในประเทศไทยไม่เป็นไปตามหลัก No Loss-No Profit (ไม่มีกำไร ไม่มีขาดทุน) เพราะบริษัทประกันภัยได้กำไรจากการดำเนินการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเป็นอย่างมาก ซึ่งไม่ว่ารัฐหรือเอกชน ก็ไม่ควรที่จะได้กำไรจากการประกันภัยประเภทนี้ ผู้เขียนจึงขอเสนอแนะว่า สมควรจะบัญญัติหลักการนี้ไว้ในกฎหมายอย่างชัดเจน เหมือนกับประเทศญี่ปุ่น ซึ่งในประเทศญี่ปุ่นนั้น ได้มีกฎหมายบัญญัติไว้อย่างชัดเจนของหลักการไม่แสวงหากำไรจากการรับประกันภัยความรับผิดชอบการใช้รถยนต์ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 25 และในประเทศอังกฤษ สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐเกาหลี และสาธารณรัฐสิงคโปร์ ในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับก็ใช้หลักไม่ให้บริษัทมีกำไรหรือขาดทุน (No Loss-No Profit)

นี้ทั้งสิ้น ตามความเหมาะสมของแต่ละประเทศ สำหรับประเทศไทยสมควรจะนำหลัก No Loss-No Profit มาใช้และบัญญัติไว้ในกฎหมายอย่างชัดเจนเช่นเดียวกัน

5.2.3 ปัญหาที่องค์กรกำกับดูแลในเรื่องการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

ผู้เขียนขอเสนอแนะว่า สมควรยกเลิกคณะกรรมการตามความในมาตรา 4 และยกเลิกมาตรา 6 มาตรา 6 ทวิ มาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 นี้เสีย อีกทั้งยกเลิกมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ที่ให้อำนาจนายทะเบียน คืออธิบดีกรมการประกันภัยหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการประกันภัยมอบหมายในเรื่องของการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย เพราะหากไม่ยกเลิกกฎหมายตามที่ผู้เขียนกล่าวมาข้างต้นแล้ว ก็จะไม่สามารถแก้ปัญหานี้ได้ และผู้เขียนเสนอแนะให้มีองค์กรหรือหน่วยงานที่เป็นกลางขึ้นมาใหม่ แล้วบัญญัติไว้ในกฎหมายอย่างชัดเจน โดยจัดทำกฎหมายขึ้นมาใหม่ ให้มีองค์กรหรือหน่วยงานในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับโดยนำระบบกฎหมายของประเทศญี่ปุ่นมาปรับใช้จะทำให้สามารถแก้ปัญหาในเรื่องนี้ได้

5.2.4 ปัญหาขององค์กรและบุคคลซึ่งเกี่ยวข้องกับการคิดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

ผู้เขียนพบว่า การจ่ายเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับนั้น ถือเป็นขั้นตอนแรก โดยกฎหมายได้กำหนดกระบวนการทำประกันแยกออกจากการจดทะเบียนหรือต่อทะเบียนรถที่เจ้าของรถต้องทำกับกรมการขนส่งทางบก และเจ้าของรถต้องเลือกทำประกันรถภาคบังคับกับบริษัทประกันวินาศภัยที่มีอยู่ด้วยตัวเอง และขั้นตอนการจ่ายเบี้ยประกันภัยนี้ถือเป็นขั้นตอนที่สำคัญ ที่จะส่งผลต่อขั้นตอนการจ่ายค่าสินไหมทดแทนและมีผลต่อหลักการของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ คือ เพื่อเป็นสวัสดิศสงเคราะห์แก่ประชาชน ไม่มุ่งการค้าหรือหากำไร ถูกต้องและเป็นธรรม จึงจำเป็นต้องมีองค์กรและบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการคิดอัตราเบี้ยประกันภัยเพื่อกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยภาคบังคับไว้อย่างชัดเจน เป็นกฎหมาย โดยนำระบบกฎหมายของประเทศญี่ปุ่นมาปรับใช้จึงจะเหมาะสมกับประเทศไทยมากที่สุด

ผู้เขียนมีความเห็นในการแก้ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ไม่ว่าจะเป็นปัญหาในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่ไม่เป็นธรรม ปัญหาจากการไม่เป็นไปตามหลักการของการไม่มุ่งการค้าหรือหากำไร จากการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ปัญหาที่องค์กรกำกับดูแลในเรื่องการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย และปัญหาขององค์กรและบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการคิดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ เพื่อแก้ไขปัญหาทั้งหมดที่ผู้เขียนได้กล่าวมาข้างต้นนี้ ผู้เขียนขอเสนอแนะเพิ่มเติมโดยเห็นว่า พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติมทุกฉบับ มีเจตนารมณ์ที่จะสร้างหลักประกันภัยให้แก่

ผู้ประสบภัยจากรถยนต์ให้สามารถเข้าถึงสถานพยาบาลได้โดยไม่มีอุปสรรคด้านการเงิน และให้ผู้ประสบภัยได้รับค่ารักษาพยาบาลและค่าเสียหายที่แน่นอนและทันเวลาที่ แต่การดำเนินงานของระบบการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ โดยเฉพาะเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับได้กำหนดให้บริษัทประกันวินาศภัย เป็นผู้ดำเนินการในการจัดเก็บเบี้ยประกันภัย และรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับนั้น มีค่าใช้จ่ายดำเนินงานและมีผลกำไรสูงกว่าที่จำเป็น ส่งผลให้ผู้ประสบภัยได้รับความเดือดร้อนด้านค่าใช้จ่ายดำเนินงานที่สูงกว่าที่จำเป็นก็สืบเนื่องมาจากบริษัททั้งหลายต่างต้องดำเนินการด้านการตลาดและสร้างเครือข่ายนายหน้า เพื่อเพิ่มและรักษาส่วนแบ่งการตลาดของตน ทำให้ต้องมีค่าใช้จ่ายดังกล่าวในการดำเนินงาน

ผู้เขียนขอเสนอแนะว่าให้จัดทำกฎหมายใหม่ โดยปรับเปลี่ยนโครงสร้างการบริหารจัดการการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ภาคบังคับ เพื่อให้ระบบประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับมีเอกภาพ โดยให้ภาครัฐเป็นผู้ดำเนินการ ระบบที่มีเอกภาพนี้เปิดโอกาสและอำนวยความสะดวกในการลดขั้นตอนต่าง ๆ ลงได้โดยกำหนดให้กรมการขนส่งทางบกทำหน้าที่รับเบี้ยประกันภัยพร้อมกับการรับ ค่าจดทะเบียน หรือค่าต่อทะเบียนรถยนต์และให้กรมบัญชีกลางซึ่งมีประสบการณ์ในการตรวจสอบและการเบิกจ่ายค่ารักษาพยาบาล บริหารจัดการการจ่ายค่าเสียหายและมีองค์กรตามกฎหมายต่างหากในการจัดทำอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับและจัดทำกฎหมายโดยบัญญัติเรื่องอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับไว้เป็นอัตราเบี้ยประกันภัยจะกำหนดไว้ในระดับต่ำที่สุดเท่าที่จะพึงทำได้ โดยจะคำนวณเท่าที่คุ้มค่าใช้จ่ายจากการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพและที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย เช่นนี้ก็เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้รับประกันภัยแสวงหาประโยชน์และกำไรอย่างเป็นล่ำเป็นสันจากการรับประกันภัย โดยยึดถือหลัก No-Loss No-Profit (ไม่มีกำไรและไม่ขาดทุน) และหากองค์กรนี้จัดทำเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเสร็จแล้ว ต้องยื่นขออนุมัติจากหน่วยงานหรือคณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญอีกชั้นหนึ่งและต้องประกาศให้สาธารณชนทราบใน ราชกิจจานุเบกษาหรือหนังสือพิมพ์รายวัน ถึงจะประกาศใช้อัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับได้ และเห็นควรยกเลิกกฎหมายพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยยกเลิกระบบประกันภัยรถภาคบังคับของบริษัทประกันวินาศภัยและยกเลิกมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ที่ให้อำนาจนายทะเบียนไว้ โดยการยกเลิกระบบประกันภัยรถภาคบังคับของบริษัทประกันวินาศภัยนี้ ผู้เขียนเห็นว่าย่อมส่งผลกระทบต่อบุคคลซึ่งเกี่ยวข้องกับธุรกิจประเภทนี้ อย่างไรก็ตาม คิดว่าผลกระทบต่อกลุ่มคนบางส่วนเท่านั้น หากจัดทำกฎหมายใหม่ ขณะที่ผลประโยชน์ที่จะได้รับภายใต้กฎหมายในระบบใหม่นี้เป็นผลประโยชน์ของประชาชนทั้งประเทศ

ข้อเสนอแนะนี้จะทำให้ความคุ้มครองการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับที่มีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะในเรื่องของเบี้ยประกันภัยมากกว่าระบบปัจจุบันที่ใช้กันอยู่และจะส่งผลที่ดีขึ้นต่อการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องยกเลิกพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม และยกเลิกอำนาจนายทะเบียนในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยตามมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 เสีย และจัดทำร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถภาคบังคับ พ.ศ. แทน

กรม
บรรณานุกรม
ศ

บรรณานุกรม

- กรมการประกันภัย. (2538). *การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น* (สรุปการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับประเทศญี่ปุ่น ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี และประเทศไต้หวันและสรุปคำถาม-คำตอบประเทศที่ไปดำเนินงานเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ) (พิมพ์ดีด). กรุงเทพฯ: ผู้แต่ง.
- การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ. (2522). *รายงานการศึกษาและฝึกอบรมการประกันภัยและการประกันสินเชื่อเพื่อการส่งออก ณ กรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น* (พิมพ์ดีด). กรุงเทพฯ: ผู้แต่ง.
- กมลวรรณ กิริตสมิต. (2535). การประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น (Compulsory Automobile Liability Insurance), *วารสารการประกันภัย*.
- กองวิชาการและสถิติ กรมการประกันภัย. (2535). สารานุกรมเกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และกฎกระทรวง, *วารสารประกันภัย*, 17(68), 4.
- ไกรวิน สารวิจิตร. (ม.ป.ป.), กฎหมายการประกันภัยบุคคลที่สาม ของประเทศญี่ปุ่น, *วารสารนิติศาสตร์*, 21.
- คำสั่งนายทะเบียนที่ 7/2545 เรื่อง การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับการประกันภัยรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.
- คำสั่งนายทะเบียน ที่ 30/2542 ลงวันที่ 14 กันยายน 2542.
- คำสั่งนายทะเบียนที่ 6/2542 ลงวันที่ 28 มีนาคม 2542.
- คำสั่งนายทะเบียนที่ 56/2543 ลงวันที่ 11 กันยายน 2543.
- จิตติ ดิงศัททีย์. (2539). *กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการประกันภัย* (พิมพ์ครั้งที่ 10). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ไฉไล สักดิรพงศ์. (2532). *การใช้มาตรการทางกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากยานยนต์* (รายงานผลการวิจัย). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- ชนะพล มหาวงษ์. (2545). *มาตรการทางกฎหมายกับปัญหาการนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535* (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- ชื่อและลักษณะของกฎหมายของฟิลิปปินส์. (ม.ป.ป.). *เอกสารโรเนียวของสำนักงานประกันภัย*. กรุงเทพฯ: กระทรวงพาณิชย์.

- กระทรวงพาณิชย์. (ม.ป.ป.). *ชื่อและลักษณะของกฎหมายของเกาหลี* (เอกสาร โรเนียว). กรุงเทพฯ: สำนักงานประกันภัย.
- วิชา มหาคุณ. (2530). การประกันความเสียหายระบบไม่มีความผิด, *บทบัญญัติ*, 43(1-4).
- ธานี วรภัทร์. (2545). *การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ* (รายงานผลการวิจัย). กรุงเทพฯ: คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- ประพันธ์ ทรัพย์แสง. (2535). *คำอธิบายพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535*. กรุงเทพฯ: วิญญูชน.
- ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 887, 888.
- ประเสริฐ ประภาสะ โนบล. (2527). *หลักการประกันภัย* (พิมพ์ครั้งที่ 4). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- ประเสริฐ ประภาสะ โนบล. (2529). *หลักการประกันภัย* (พิมพ์ครั้งที่ 5). กรุงเทพฯ: บรรณาคม.
- ปรีชา จำเพชร. (2543). *ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535* (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535. (2534). *ราชกิจจานุเบกษา*, 109(44), 1.
- พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535. (2535). *ราชกิจจานุเบกษา*, 109(111).
- พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535. (2535). *ราชกิจจานุเบกษา*, 109(46).
- ราชกิจจานุเบกษา. (2510). *ประกาศราชกิจจานุเบกษา (ฉบับพิเศษ)*, 47(32).
- ราชบัณฑิตยสถาน. (2534). *พจนานุกรมศัพท์ประกันภัย อังกฤษ-ไทย*. กรุงเทพฯ.
- วรลักษณ์ สุขไทย. (2544). *การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ*. กรุงเทพฯ: โครงการสถิติ สาขาประกันภัย ภาควิชาสถิติ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. (2556). *อุบัติเหตุสุดครุฑโดยสารสาธารณะ: ผลกระทบการประกันภัย และการชดเชยเยียวยา* (รายงานที่ดิอาร์ไอ ฉบับที่ 98).
- สรศักดิ์ ทันทสุวรรณ. (2548). *ประกันภัยใครว่ายุ่ง*. นนทบุรี: พิมพ์ดี.
- สมาคมประกันภัย, คณะกรรมการคั่นคว่ำและวิชาการ. (2529-2530). *คู่มือวิชาการการประกันภัย*. กรุงเทพฯ: วิกตอรีเพาเวอร์พอยท์.
- สิทธิโชค ศรีเจริญ. (2528). *ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย*. กรุงเทพฯ: ประชุมทองการพิมพ์.
- สุธรรม พงศ์ตำราญ. (2539). *หลักการประกันวินาศภัย*. กรุงเทพฯ: โอเดียนสโตร์.
- สุธรรม พงศ์ตำราญ และคณะ. (2539). *หลักการประกันวินาศภัย*. กรุงเทพฯ: โอ.เอส.พรินติ้ง เฮ้าส์.

สุโขทัยธรรมมาธิราช, มหาวิทยาลัย. (2532). *เอกสารชุดวิชาหลักการประกันภัย หน่วยที่ 1-15.*

นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช.

ส่วนวิจัยและสถิติ ฝ่ายวางแผน และพัฒนาระบบการตรวจสอบ สำนักงาน คปภ. และฝ่ายวิเคราะห์ธุรกิจและสถิติ สำนักงาน คปภ., 2557 (กรกฎาคม).

หาญ อร่ามวิทย์. (ม.ป.ป.). *การประกันภัยความรับผิดชอบจากรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น* (พิมพ์ดีด).

อาทิจ ตั้งถวัลยานนท์. (ม.ป.ป.) *การประกันภัยความรับผิดชอบของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น, วารสารสำนักงานประกันภัย.*

อำนาจ สุขเวชย์. (ม.ป.ป., เมษายน-มิถุนายน). *การประกันภัยรถยนต์, วารสารสำนักงานประกันภัย.*

อำนาจ สุขเวชย์. (2542). *รู้ทันประกันรถยนต์. สมาคมประกันวินาศภัย กรุงเทพฯ: ฐานการพิมพ์.*

ภาษาต่างประเทศ

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.

Arthur Taylor Von Mehren. *The Treatment of Motor vehicle Accidents: The Impact of Technological Change on Legal Relations, Law in Japan the Legal Order in a Changing Society.*

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

Automobile Insurance Rating Association of Japan. *Automobile Insurance In Japan* (with Appendix). The officers of the administrative organs concerned.

Automobile Insurance Rating Association of Japan. (Automobile Insurance Rating Association of Japan).

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

Automobile Liability Security Law & Related cabinet ministerial ordinances as of December 1, 2002.

Bird, John. (1982). *Modern Insurance Law.* London: Sweet & Maxwell.

- Crane, Federick G. (1984). *Insurance Principle and Practices, second edition*. New York: John Wiley & Son, Inc.
- Dr.Harris. (n.d.). Accident Compensation in New Aealand: A Comprehensive Insurance System, *The Modem Law Review*.
- Geoffrey W. R. Palmer. Compensation for Personal Injury: A Requir for Common Law in New Zeland, *The American Journal of Comparative Law*, Harris. *The Modem Law Review*.
- John F. Dobbyn. (1981). *Insurance Law in a nutshell*. Minesota U.S.A.: West Publishing.
- Ivamy, Edward Richard Hardy. (1984). *Fire and Motor Insurance* (4th ed.). London: Butterworths.
- Mehr, Robert I. (1986). *Fundamental of Insurance* (2nd ed.). Illinois: Richard D Irwin, Inc.
- Mulholland. RD. (1979). *Introduction to the New Zealand Legal System* (3th ed.). Wellington: Butterworths,
- Parkington. Mic hael. (1981). *Mac Gillivray & Parkington on Insurance Law*. London: Sweet & Maxwell.
- Robert E. Keeton and Jeffrey O'connell. (1975). *Basic Protection for the Traffic Victim: A Blueprint for Reforming Auto mobile Insurance*. Boston: Little Brown and Company.
- Teiji Koike, Tram. (1990). *Japanese Insurance Laws, Ordinances and Regulations*. Japan: Non-Life Insurance Institute of Japan.
- The Automobile Liability Security Law 1955. Article 40. Article 42.
- The Philipplines Insurance Industry, (1976, 2-4 December). *Report of the second meeting of the ASEAN Insurance Commissioners*, ASEAN permanent committee on commerce and Industry Thailand, Bangkok Thailand.
- Willis P. Robes. (1971). *No Fault Insurance*. Santa Monica. California: Insurer Press, Inc.
- Winfiel and Jolowicz. (1984). *Tort* (12th ed.). London: Sweet & Maxwell, p.26
- William, Jr. Arthur C, and Richard M. Heins. (1989). *Risk Management and Insurance* (12th ed.). New York: Mc Graw Hill Book Company.
- W. Friedman. (1972). *Law in a Changing Society* (2nd ed.). London: Steven & Soon.

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ - นามสกุล

อุเทน สุขทั่วญาติ

ประวัติการศึกษา

พ.ศ. 2538 นิติศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับ 1)

มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต

พ.ศ. 2553 รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต

มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรดิตถ์

ตำแหน่งและสถานที่ทำงานปัจจุบัน

พ.ศ. 2540-ปัจจุบัน ทนายความและที่ปรึกษากฎหมาย