

ปัญหาการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ตามพระราชบัญญัติ  
คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

วัลภา นนทชนาภรณ์

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต  
สาขาวิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์  
พ.ศ. 2547  
ISBN 974-9745-62-0

**Problems relating to the protection of victims of road accidents under the  
Protection of Victims of Road Accident Act , B.E. 2535.**

**WALAPHA NONTANAPORN**

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

**for the Degree of Master of Laws**

**Department of Law**

**Graduate School Dhurakijpundit University**

**2004**

**ISBN 974-9745-62-0**

## กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จะไม่สามารถสำเร็จลุล่วง หากไม่ได้รับความกรุณาจาก ท่านอาจารย์ กมลมิตร วุฒิจำนงค์ ที่กรุณาได้รับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์และ สละเวลาอันมีค่ายิ่งให้คำแนะนำ ให้คำชี้แจงอธิบาย เขียนบทคัดย่อภาษาอังกฤษ ตลอดจนตรวจร่างวิทยานิพนธ์ของผู้เขียน ซึ่งผู้เขียนกราบขอบพระคุณอย่างสูงมา ณ. ที่นี้

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์ อำนวย สุภเวชย์ อดีตนิติกร 9 กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ ที่ได้ให้ความเมตตาได้รับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษา วิทยานิพนธ์ร่วมและได้กรุณาสละเวลาอันมีค่าให้คำชี้แจงแนะนำ จัดวางเนื้อหา โครงสร้าง ให้แนวความคิดในทางวิชาการรวมทั้งด้านตำรา บทความ และแหล่งข้อมูล ในการศึกษา ตลอดจนตรวจแก้ไขวิทยานิพนธ์ฉบับนี้และเพิ่มเติมข้อมูลอันเป็น ประโยชน์ต่อผู้เขียน ทำให้ผู้เขียนสามารถเขียนเรียบเรียงวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จนสำเร็จ

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์ ดร.ธีระ ศรีธรรมรักษ์ ประธาน คณะกรรมการวิทยานิพนธ์ ท่านรองศาสตราจารย์ ชูศักดิ์ ศิรินิล และ ท่านอาจารย์ ประเทือง ศรีรอดบาง ซึ่งได้สละเวลาอันมีค่า ในการเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ตลอดจนให้คำวิจารณ์ และข้อเสนอแนะในการปรับปรุงเนื้อหาของวิทยานิพนธ์ให้ สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์ ดร.พีรพันธุ์ พาลุสุข คณบดี บัณฑิตวิทยาลัย ซึ่งท่านได้พยายามเร่งรัดผู้เขียนและเพื่อนๆ นักศึกษาทุกคน ให้รีบทำ วิทยานิพนธ์ตั้งแต่หาหัวข้อ ค้นคว้าและลงมือทำ ซึ่งถ้าทำจริงแล้วก็จะประสบความสำเร็จได้

ผู้เขียนขอขอบคุณ คุณเกษม มานะสาคร ที่ได้ช่วยค้นคว้าและแปลเอกสาร บทความต่างประเทศเพื่อประกอบการทำวิทยานิพนธ์

สุดท้ายนี้ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณบิดามารดาของผู้เขียน ที่ได้ให้การ สนับสนุนและให้กำลังใจในทุก ๆ เรื่อง แก่ผู้เขียนด้วยดีตลอดมา

อนึ่ง หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีคุณค่าและมีประโยชน์อยู่บ้าง ผู้เขียนขออุทิศ  
ให้แก่บุพการี ท่านอาจารย์ และบุคคลทุก ๆ ท่านที่ได้กล่าวนามมาข้างต้น หากมีความ  
ผิดพลาดและบกพร่องใด ๆ ผู้เขียนขอน้อมรับไว้แต่ผู้เดียว

วัลภา นนทร์นาภรณ์

D  
P  
U

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ฅ
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ฉ
สารบัญภาพ.....	ฐ
<b>บทที่</b>	
<b>1. บทนำ.....</b>	<b>1</b>
1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
2. สมมติฐานการวิจัย.....	11
3. วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	11
4. ขอบเขตของการศึกษา.....	12
5. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	12
<b>2. ความเป็นมา แนวคิดและลักษณะการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ.....</b>	<b>13</b>
1. ความเป็นมาและแนวคิด.....	13
1.1 ความเป็นมาการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ.....	13
1.2 แนวคิดการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ.....	15
2. ลักษณะการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ.....	16
2.1 ความหมายของการประกันภัย.....	16
2.2 หลักพื้นฐานเกี่ยวกับการประกันภัย.....	19
2.3 ประเภทของการประกันภัยรถยนต์.....	27
(1) การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ.....	27
(2) การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ.....	28

สารบัญ ( ต่อ )

หน้า

3. มาตรการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามกฎหมายประเทศไทย	31
1. ประเทศญี่ปุ่น	31
1.1 ความเป็นมาของการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามกฎหมายประเทศไทย	31
1.2 มาตรการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามกฎหมายญี่ปุ่น	34
1.2.1 พระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดชอบของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับ	34
1.2.2 การประกันภัยความรับผิดชอบในการใช้รถยนต์ภาคบังคับประเทศไทย	36
1.2.3 ความคุ้มครองตามกฎหมายประกันภัยความรับผิดชอบในการใช้รถยนต์ภาคบังคับประเทศไทย	44
2. ประเทศไทย	64
2.1 ความคุ้มครองตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์	64
2.1.1 กฎหมายละเมิด	64
2.1.2 กฎหมายประกันภัย	69
2.2 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535	70
2.2.1 หลักการเหตุผลและแนวนโยบาย	70
2.2.2 การประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถ	72
2.2.3 ความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535	76
2.2.4 ค่าสินไหมทดแทน	81
2.2.5 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับค่าสินไหมทดแทน	90

สารบัญ ( ต่อ )

	หน้า
<b>4. วิเคราะห์ปัญหาการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.....</b>	94
1. ปัญหาความไม่ชัดเจนของกฎหมาย.....	95
1.1 ปัญหาการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นของสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย.....	95
1.2 ปัญหาความไม่ชัดเจนของกรมธรรม์ประกันภัย.....	110
2. ปัญหาในวิธีปฏิบัติ ได้แก่ โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลเรียกค่ารักษาพยาบาลเกินความเป็นจริง.....	113
	118
<b>5. บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....</b>	118
1. ปัญหาความไม่ชัดเจนของกฎหมาย.....	118
1.1 ปัญหาการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นของสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย.....	118
1.2 ปัญหาความไม่ชัดเจนของกรมธรรม์ประกันภัย.....	120
2. ปัญหาในวิธีปฏิบัติ ได้แก่ โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลเรียกค่ารักษาพยาบาลเกินความเป็นจริง.....	122
บรรณานุกรม.....	124
ภาคผนวก.....	130
ภาคผนวก ก. พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.....	131
ภาคผนวก ข. ตัวอย่างกรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ.....	153
ภาคผนวก ค. กฎกระทรวงกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยตามชนิด ประเภท และขนาดของรถ พ.ศ. 2547.....	163

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่

1. สถิติอุบัติเหตุจากรถทั่วประเทศที่ก่อให้เกิดความเสียหาย แก่ชีวิตและทรัพย์สิน.....	2
2. จำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนทั่วประเทศกับจำนวนรถยนต์ที่ทำประกันภัย รถยนต์ภาคบังคับ.....	4
3. จำนวนรถยนต์และอุบัติเหตุรถยนต์ทั่วประเทศญี่ปุ่น.....	33
4. ลักษณะคุณภาพถาวรแบ่งตามลักษณะชั้น.....	47
5. จำนวนผู้ขอรับค่าเสียหายภายใต้แผนชดเชยค่าสินไหมทดแทน จากรัฐบาล.....	60
6. ความแตกต่างระหว่างการรับประกันภัยรถยนต์ ภาคสมัครใจและภาคบังคับ.....	62
7. เปรียบเทียบการรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับประเทศไทยและญี่ปุ่น.....	91



## สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1. การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในประเทศไทยญี่ปุ่น.....	41
2. สัดส่วนการรับประกันภัย.....	44
3. กระบวนการจัดการสินไหมในประเทศไทยญี่ปุ่น.....	54

DPU

ชื่อวิทยานิพนธ์	ปัญหาการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535
ชื่อนักศึกษา	วัลภา นนธ์ธนาภรณ์
อาจารย์ที่ปรึกษา	อาจารย์กมลมิตร วุฒิจำนงค์
อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม	อาจารย์อำนาจ สุขเวชัย
สาขาวิชา	นิติศาสตร์
ปีการศึกษา	2547

### บทคัดย่อ

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้บัญญัติขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อให้ความคุ้มครองและช่วยเหลือแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่ได้รับอันตรายแก่ชีวิต ร่างกายหรืออนามัย เนื่องจากอุบัติเหตุอันเกิดจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทางหรือ เนื่องจากสิ่งที่บรรทุกหรือติดตั้งในรถนั้น ให้ได้รับการเยียวยาโดยการชดเชยค่าเสียหายและได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันท่วงที โดยไม่ต้องรอกการพิสูจน์ความผิดเสร็จสิ้นก่อน อันเป็นการแบ่งเบาภาระของผู้ประสบภัยและครอบครัว แม้ว่ากฎหมายฉบับนี้จะมีผลบังคับใช้มาเป็นระยะเวลาานกว่า 12 ปีแล้ว แต่พบว่ามีปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญหลายประการในการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยเกี่ยวกับ ค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติฉบับนี้

จากการศึกษาเกี่ยวกับค่าเสียหายเบื้องต้น พบว่ามีปัญหาดังนี้  
ประการที่หนึ่ง ปัญหาความไม่ชัดเจนของกฎหมายเกี่ยวกับสิทธิของผู้ประสบภัยที่เป็นผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตนเอง ในการขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากสำนัก งานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

ประการที่สอง ปัญหาความไม่ชัดเจนของกรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัย จากรถ ข้อ 2 การคุ้มครองผู้ประสบภัย เกี่ยวกับการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นของบริษัท ประกันภัย

ประการที่สาม ปัญหาในวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการประเมินความเสียหาย ซึ่งมีสาเหตุมาจากไม่มีองค์กรหรือหน่วยงานใดทำหน้าที่สำรวจตรวจสอบหรือประเมินความเสียหายที่เกิดขึ้น

วิทยานิพนธ์นี้ จึงขอเสนอแนะโดยการแก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 4 คำนิยาม “ผู้ประสบภัย” ว่า ไม่หมายความรวมถึง เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตนเอง ผู้ขับขี่รถที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตนเอง บุคคลในครอบครัวของเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตนเอง ลูกจ้างของเจ้าของรถดังกล่าวขณะอยู่ในทางการที่จ้าง และควรแก้ไขเพิ่มเติมข้อความในกรรมกรรมคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ข้อ 2 การคุ้มครองผู้ประสบภัย ให้บริษัทประกันภัยไม่ต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนไม่เกินค่าเสียหาย เบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยที่เป็นผู้ขับขี่รถคันที่เอาประกัน และเป็นฝ่ายต้องรับผิดชอบอุบัติเหตุ หรือไม่มีผู้ใดต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ขับขี่ที่ประสบภัย ตลอดจนควรให้มีการจัดตั้งหน่วยงานทำหน้าที่ตรวจสอบและประเมินความเสียหายของผู้ประสบภัยขึ้นโดยเฉพาะ โดยให้เป็นหน่วยงานหนึ่งของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

Thesis Title Problems relating to the Protection of Victims of road accident  
under the Protection of Victims of Road Accident  
Act , B.E. 2535  
Name Walpa Nonthanaporn  
Thesis Advisor Archarn Kamolmitr Wutijamnong  
Co-Thesis Advisor Archarn Amnuay Supawet  
Department Law  
Academic Year 2004

### **ABSTRACT**

The Protection for Motor Vehicle Accident Victims Act , B.E. 2535 was enacted with the aim of providing protection and assistance to victims who suffer injuries to life, body and health due to accidents caused by the use of motor vehicles on the road or by anything loaded or installed in such vehicles. The protection and assistance include treatment of injuries and preliminary certain and prompt compensation, without waiting for proof of liability. This helps

reduce the burden of victims and their families. Although this Act has been in force for more than 12 years, there have been many substantial problems and obstacles relating parties such as law-drafters, law-practitioners and those who are charged with the enforcement of this Act regarding the provision of the protection to motor vehicle accident victims.

From the study, it was found that with respect to the preliminary compensation, there are following problems (i) the provisions of law on the right of the victim of the accident using motor vehicle and causing his own injuries to receive preliminary compensation from the Office of the compensation Fine for Victims of Motor Accidents one ambiguous (ii) the ambiguity of clause 2 of the Compulsory Insurance Policy relating to the payment of preliminary compensation of the insurance company (iii) the practice in assessing the damage and injuries as there is no organization or body with specific duty of making such assessment

It is therefore recommended that definition of the word "Victim" in Section 4 of the Act be amended to exclude the owner or the driver of the motor vehicle which cause their own injuries, the members of such owner's family, the employers in the ordinary course of employment of such owner, and to amend clause 2 of the Policy to the effect that the insurance company is not required to pay compensation which is not more than the preliminary compensation to the victim of the accident who is the driver of the vehicle or in the case where no one is liable to the victim the additional adjustment of Clause 2 is suggested and that special units for examining and estimating the victim's injuries should be established. These units should be deemed to be a part of the Central Protection for Motor Vehicle Accident Victims Company Limited.

## บทที่ 1

### บทนำ

#### 1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันรถยนต์ได้เข้ามามีบทบาทในการขนส่งสินค้าและคนโดยสารมากกว่ายานพาหนะประเภทเรือและรถไฟ รัฐบาลจึงได้สร้างถนนหนทางให้มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นเพื่อรองรับรถยนต์ที่มีจำนวนมากขึ้นดังกล่าว รถยนต์ที่ทวีจำนวนมากขึ้นย่อมเป็นเหตุให้มีอุบัติเหตุจากรถยนต์เพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนอกจากจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้ใช้รถแล้ว ยังก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยรวมทั้งทรัพย์สินของบุคคลภายนอกด้วย โดยที่บุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายมักไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหายหรือหากได้รับการชดเชยค่าเสียหายแต่ก็ไม่คุ้มกับความเสียหายที่ได้รับจริง ทำให้ผู้ประสบภัยจากรถที่มีฐานะยากจนที่ได้รับบาดเจ็บต้องพิการ สูญเสียอวัยวะ ทูพพลภาพ หรือต้องเสียชีวิตไปเป็นจำนวนมากโดยไม่ควรที่จะต้องพิการ ทูพพลภาพหรือต้องเสียชีวิตหากได้รับการรักษาพยาบาลอย่างทันที่ทันที่ แต่เพราะเหตุที่ผู้ประสบภัยเหล่านั้นไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหายหรือว่าจะได้รับการชดเชยก็ต้องเสียเวลายาวนานในการพิสูจน์ความผิดจึงทำให้เกิดความเสียหายเกินกว่าที่ควรจะเป็นดังกล่าว

แม้ว่าจะมีการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยเนื่องมาจากอุบัติเหตุอันเกิดจากรถยนต์ ซึ่งได้แก่ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด แต่ผู้ประสบภัยจากรถก็ยังไม่ได้รับความคุ้มครองตามสิทธิที่จะพึงได้รับ เนื่องจากผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดความเสียหายมักไม่ยอมรับผิด อีกทั้งในกรณีที่รถยนต์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลภายนอกมีประกันภัย บริษัทประกันภัยมักจะให้ผู้ขับขี่ปฏิเสธความรับผิดชอบหากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมีลักษณะกำลังพอที่จะยกขึ้นเป็นข้อต่อสู้ได้ ทำให้ต้องมีการฟ้องคดีต่อศาลซึ่งการดำเนินกระบวนการพิจารณาในศาลมีขั้นตอนที่ยุ่งยาก ซับซ้อน ค่าใช้จ่ายสูงและแม้ว่าฝ่ายผู้เสียหายจะชนะคดี แต่

ในบางครั้งผู้เสียหายอาจไม่ได้รับการชดเชยหรือได้รับการชดเชยแต่ไม่คุ้มกับเวลาและค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปเนื่องจากจำเลยผู้กระทำความผิดอาจไม่มีความสามารถในการชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้เสียหายหรือผู้ประสบภัยจากรถเหล่านั้น

จำนวนรถยนต์ที่ได้ทวีจำนวนเพิ่มมากขึ้นทำให้อุบัติเหตุจากรถยนต์มีสถิติเพิ่มมากขึ้นด้วย ดังจะเห็นได้จากตารางสถิติที่ได้แสดงความสูญเสียไว้ดังนี้

ตารางที่ 1 สถิติอุบัติเหตุจากรถทั่วประเทศที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน

พ.ศ.	อุบัติเหตุ (ครั้ง)	บาดเจ็บ (คน)	ตาย (คน)	ทรัพย์สินเสียหาย (บาท)
2536	84,982	25,330	9,960	1,021,464,000
2537	102,610	43,541	15,176	1,408,219,000
2538	94,362	50,718	16,777	1,631,117,000
2539	88,556	50,034	14,405	1,561,708,000

ที่มา : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ความเสียหายจากอุบัติเหตุอันเกิดจากรถยนต์เป็นความเสียหายที่ค่อนข้างสูงเนื่องจากรถยนต์เป็นยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังของเครื่องจักรกล ซึ่งกำลังแรงของเครื่องจักรกลทำให้เกิดอันตรายถึงแก่ชีวิตหรือบาดเจ็บทั้งต่อผู้ใช้รถและหรือบุคคลภายนอก รัฐได้เล็งเห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องหาทางเยียวยาแก้ไขในการให้ความคุ้มครอง ผู้เสียหายหรือผู้ประสบภัยจากรถ โดยการตรากฎหมายบังคับให้เจ้าของรถยนต์ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย

การคุ้มครองเยียวยาความเสียหายที่ผู้เสียหายได้รับอันตรายจากอุบัติเหตุอันเกิดจากรถยนต์ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420<sup>1</sup> บัญญัติให้ผู้ทำละเมิดจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน แต่โดยที่รถยนต์เป็นยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล การที่จะให้ฝ่ายผู้เสียหายเป็นฝ่ายพิสูจน์ความผิดของผู้ควบคุมหรือครอบครองรถยนต์อันเป็นยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลเป็นเรื่องที่กระทำได้ยาก ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 437<sup>2</sup> จึงได้บัญญัติให้ผู้ครอบครองหรือควบคุมยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังของเครื่องจักรกลต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้อื่น โดยไม่ต้องคำนึงถึงความจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัยหรือเกิดจากความผิดของผู้เสียหายเอง แต่การที่มีบทบัญญัติของกฎหมายในการหาตัวผู้ต้องรับผิดชอบได้ง่ายขึ้น เป็นคนละเรื่องกับความสามารถในการชดเชยค่าเสียหายของผู้ต้องรับผิดชอบ เพราะหากศาลมีคำพิพากษาให้โจทก์ชนะคดีและให้จำเลยชดเชยค่าสินไหมทดแทน แต่จำเลยหรือผู้ต้องรับผิดชอบไม่มีความสามารถปฏิบัติตามคำพิพากษาได้ คำพิพากษาก็หาไม่ประโยชน์แก่ผู้เสียหายไม่ แต่กลับมีผลเสียต่อผู้เสียหายทำให้ผู้เสียหายต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการฟ้องร้องคดีโดยเปล่าประโยชน์

เจ้าของรถบางคนอาจได้เอาประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกไว้กับบริษัทประกันภัยหรือที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เรียกว่า “ประกันภัยค่าจูน” แต่บริษัทประกันภัยอาจยกข้อต่อสู้ต่างๆ ตามกฎหมายและตามกรมธรรม์ประกันภัย เช่น

<sup>1</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

“มาตรา 420 ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี แก่อนามก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิดจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น”

<sup>2</sup> เรื่องเดียวกัน.

“มาตรา 437 บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอย่างใด อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเอง”

ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์หรือเพราะเมาสุราหรือเพราะความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง เป็นต้น นอกจากนี้จำนวนรถยนต์ที่ได้เอาประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกด้วยความสมัครใจ ยังมีจำนวนไม่มากนักเมื่อเทียบกับจำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนไว้กับกรมการขนส่งทางบกเพราะคนไทยส่วนใหญ่ไม่นิยมทำประกันภัย

ตารางที่ 2 จำนวนรถที่จดทะเบียนทั่วประเทศกับจำนวนรถที่ทำประกันภัยภาคบังคับ

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

ที่มา: บริษัทไทยอินชัวร์รันส์จำกัด (TID) ณ. วันที่ 3 พฤษภาคม 2544

ส่วนคณิตศาสตร์ประกันภัย ณ. วันที่ 25 พฤษภาคม 2544

หมายเหตุ จำนวนรถจดทะเบียนปี 2543 เป็นตัวเลขประมาณการ



อย่างไรก็ตาม แม้ว่าการประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกอันเกิดจากการใช้รถยนต์จะสามารถช่วยให้ผู้ถูกระทำละเมิดเนื่องจากอุบัติเหตุอันเกิดจากการใช้รถยนต์ได้รับการชดเชยค่าเสียหายโดยบริษัทผู้รับประกันภัยก็ตาม แต่โดยที่การประกันภัยดังกล่าวจัดเป็นการประกันภัยค่าจูน ซึ่งผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกต่อเมื่อผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอกผู้ต้องเสียหาย (legal liability)<sup>3</sup> ซึ่งจะต้องมีการพิสูจน์ความรับผิดของผู้เอาประกันภัยเสียก่อน ในการพิสูจน์ความรับผิด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีรถยนต์สองคันขึ้นไปชนกัน จำเป็นต้องใช้บทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 มาใช้บังคับ ซึ่งฝ่ายที่ได้รับความเสียหายต้องเป็นฝ่ายพิสูจน์ให้ได้ว่าอีกฝ่ายหนึ่งเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิด เพราะในกรณีเช่นนี้ไม่สามารถจะนำเอาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 437 มาใช้บังคับได้ ด้วยเหตุที่ว่าข้อสันนิษฐานของกฎหมายที่ใช้ยืนยันยอมถูกทำลายไปด้วยกันทั้งสองฝ่าย<sup>4</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 ต้องเป็นกรณีที่ฝ่ายผู้เสียหายไม่ใช่ฝ่ายที่ใช้รถยนต์ที่เดินด้วยกำลังของเครื่องจักรกล ซึ่งการพิสูจน์ความรับผิดในกรณีรถยนต์ตั้งแต่สองคันขึ้นไปต้องใช้ระยะเวลายาวนาน ทำให้ฝ่ายผู้ต้องเสียหายไม่ได้รับการเยียวยาอย่างทันที่ อีกทั้งในระหว่างการฟ้องคดีต่อศาล ผู้ต้องเสียหายต้องรับภาระค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลไปก่อน กว่าจะได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทผู้รับประกันภัยต่อเมื่อมีคำพิพากษาถึงที่สุดแล้วว่าฝ่ายผู้เอาประกันภัยเป็นฝ่ายผิด ต่างกับการประกันวินาศภัยทั่วไปที่วัตถุที่เอาประกันภัยเป็นทรัพย์สิน สิทธิ ประโยชน์หรือตัวบุคคลเป็นวัตถุที่เอาประกันภัย ซึ่งการประกันภัยดังกล่าวนี้ไม่จำเป็นต้องมีการพิสูจน์ความรับผิด การชดเชยค่าสินไหมทดแทนจึงไม่ล่าช้าเหมือนกับการประกันภัยที่มีวัตถุที่เอาประกันภัยเป็นความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก

<sup>3</sup> เรื่องเดียวกัน.

“มาตรา 887 อันว่าประกันภัยค่าจูนนั้น คือสัญญาประกันภัยซึ่งผู้รับประกันภัยตกลงว่าจะใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัย เพื่อความวินาศภัยอันเกิดขึ้นแก่บุคคลอีกคนหนึ่ง และซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบ”

<sup>4</sup> จี๊ด เศรษฐบุตร. หลักกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2522, หน้า 262.

รัฐบาลได้พิจารณาแล้วเห็นว่า วิธีการที่จะแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ จำเป็นต้อง ออกกฎหมายบังคับให้เจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถของตน โดยประกันภัยไว้กับบริษัทตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประเภทการประกันภัยรถ รัฐบาลจึงได้ เสนอร่างกฎหมายเพื่อบังคับเจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยเข้าสู่การพิจารณาของรัฐสภา จนได้มีการประกาศใช้บังคับเป็นพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2535 ซึ่ง ในมาตรา<sup>2</sup> ของพระราชบัญญัตินี้ได้บัญญัติให้พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป เมื่อใกล้จะถึงกำหนดวันที่พระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับ ได้มีประชาชนในหลายจังหวัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งเจ้าของรถจักรยานยนต์ซึ่งเป็นผู้มีรายได้น้อยที่ต้องการเข้ากินค่าได้ออกมาชุมนุมคัดค้านพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เพราะเห็นว่าตนเองต้องแบกรับภาระเพิ่มขึ้นในการที่จะต้องเจียดเงินที่หามาได้ด้วยความยากลำบากมาจ่ายเป็นค่าเบี้ยประกันภัย รัฐสภาจึงได้ตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535 แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา 2 เสียใหม่ ให้พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดสามร้อยหกสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป ดังนั้น วันที่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีผลใช้บังคับเป็นกฎหมาย คือ วันที่ 5 เมษายน 2536

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จัดเป็นการประกันภัยค่าจุนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เช่นเดียวกับการประกันภัยความรับผิดชอบบุคคลภายนอกอันเกิดจากการใช้รถยนต์ แต่พระราชบัญญัตินี้ได้มีการกำหนดมาตรการทางกฎหมายที่จะช่วยเหลือเยียวยาให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น (preliminary compensation) ตามจำนวนที่จำเป็นก่อนโดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิดชอบ โดยผู้ประสบภัยจะต้องได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันทั่วถึง ซึ่งหากไม่

<sup>2</sup> ประพันธ์ ทรัพย์แสง. คำอธิบายพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 . กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2539, หน้า 23.

อาจขอรับจากบริษัทได้ ก็ให้ขอรับจากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เพื่อให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายที่ประสงค์จะให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันที่ ในระยะเริ่มแรกกฎกระทรวง (พ.ศ. 2535) ออกตามในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้ให้ความคุ้มครองในกรณีความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัย ในจำนวนเงินเอาประกันภัย 50,000 บาทต่อหนึ่งคน<sup>6</sup> ต่อมาในปี พ.ศ. 2540 ได้มีการออกกฎกระทรวงเพิ่มจำนวนเอาประกันภัยในกรณีความเสียหายต่อชีวิตจากเดิม 50,000 บาทต่อคน เป็น 80,000 บาทต่อหนึ่งคน รวมทั้งได้เพิ่มความคุ้มครองในกรณีในกรณีสูญเสียชีวิต จิตพิการ และทุพพลภาพถาวร โดยมีจำนวนเงินเอาประกันภัย 80,000 บาทต่อหนึ่งคนเช่นเดียวกับความเสียหายต่อชีวิต ซึ่งแต่เดิมไม่ได้มีการให้ความคุ้มครองถึงการสูญเสียชีวิตดังกล่าวนี้ แต่ความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัยไม่มีการปรับเพิ่มจำนวนเงินเอาประกันภัยให้สูงขึ้นแต่อย่างใด<sup>7</sup> กระทั่ง ปี พ.ศ. 2547 ได้มีการพิจารณาปรับเพิ่มจำนวนเงินเอาประกันภัยอีกครั้งหนึ่ง โดยความเสียหายต่อชีวิตปรับเพิ่มเป็น 100,000 บาทต่อหนึ่งคน และกรณีสูญเสียชีวิต จิตพิการและทุพพลภาพถาวร ได้มีการปรับเพิ่มเป็น 100,000 บาทต่อหนึ่งคนด้วยเช่นเดียวกับความเสียหายต่อชีวิต<sup>8</sup> แต่ในกรณีความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัย ซึ่งผู้ประสบภัยที่ได้รับบาดเจ็บต้องได้รับการรักษาพยาบาลยังคงได้รับความคุ้มครองในจำนวนเงินเอาประกันภัย 50,000 บาทต่อหนึ่งคนเท่าเดิม ไม่มีการปรับเปลี่ยนให้เหมาะสมกับสภาวะทางเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงไปแต่อย่างใด ซึ่งจำนวนดังกล่าวถือได้ว่าเป็นจำนวนที่ต่ำมากเพราะการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยในกรณีความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัยอย่างต่ำควรจะเป็นจำนวน 100,000 บาทต่อหนึ่งคน เท่ากับความคุ้มครองในกรณีความเสียหายต่อชีวิต สูญเสียชีวิต จิตพิการ และทุพพลภาพถาวร

<sup>6</sup> กฎกระทรวงเรื่องกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยตามชนิด ประเภท และขนาดของรถ พ.ศ. 2535

<sup>7</sup> กฎกระทรวงเรื่องกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยตามชนิด ขนาด และประเภทของรถ พ.ศ. 2540

<sup>8</sup> กฎกระทรวงเรื่องกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยตามชนิด ประเภท และขนาดของรถ พ.ศ. 2547

นับแต่วันที่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เริ่มต้นมีผลบังคับใช้เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบัน พบว่ามีปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญหลายประการด้วยกัน อันเป็นผลให้ระบบประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามพระราชบัญญัตินี้ไม่สามารถดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพและไม่บรรลุผลตามวัตถุประสงค์ตามที่ระบุไว้ในเจตนารมณ์ของกฎหมายฉบับนี้ ซึ่งปัญหาและอุปสรรคดังกล่าวมีทั้งปัญหาความไม่ชัดเจนของกฎหมายและปัญหาในวิธีปฏิบัติ ดังต่อไปนี้

### 1. ปัญหาความไม่ชัดเจนของกฎหมาย

บทบัญญัติของพระราชบัญญัตินี้ไม่มีความชัดเจนเพียงพอซึ่งก่อให้เกิดปัญหาและอุปสรรคในการตีความซึ่งมีหลายเรื่องหลายประเด็นที่อาจตีความได้หลายนัยหลายแนวทางก่อให้เกิดปัญหาในการบังคับเพื่อให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัย ดังนี้

#### 1.1 ปัญหาการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นของสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

กล่าวคือ คำว่า “ผู้ประสบภัย” ตามคำนิยามในมาตรา 4<sup>9</sup> หมายความว่า ผู้ประสบภัยจากรถทุกคนรวมถึงผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตนเองด้วย ทำให้เกิดปัญหาในการตีความว่าผู้ขับขี่ดังกล่าวจะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นจากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยหรือไม่ หากผู้ขับขี่ดังกล่าวประสบภัยจากรถที่เจ้าของรถไม่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7<sup>10</sup> หรือมาตรา 9<sup>11</sup> หรือเกิดจากรถที่ได้รับ

<sup>9</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.

“มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้ “ผู้ประสบภัย” หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย เนื่องจากรถที่ขี่หรืออยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งของที่บรรทุกหรือติดตั้งในรถนั้นและหมายความรวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตายด้วย”

<sup>10</sup> เรื่องเดียวกัน .

“มาตรา 7 ภายใต้อำนาจมาตรา 8 เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยกับบริษัท”

<sup>11</sup> เรื่องเดียวกัน .

ยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 8<sup>12</sup> ปัญหาดังกล่าวนี้ทำให้หน่วยงานของรัฐที่สำคัญสองหน่วยงาน คือ สำนักงานอัยการสูงสุดและสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาอันเป็นหน่วยงานที่มีผู้เชี่ยวชาญทางกฎหมายทั้งสองหน่วยงานตีความการบังคับใช้พระราชบัญญัตินี้ในทางที่ขัดแย้งกัน

**ตัวอย่าง** นายแดงขับรถยนต์ของตนเองชนต้นไม้ข้างทางได้รับอันตรายบาดเจ็บสาหัสโดยความประมาทของนายแดงเอง รถยนต์ของนายแดงเป็นรถที่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 7 แต่นายแดงไม่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหาย นายแดงเห็นว่าตนเองเป็นผู้ประสบภัยตามคำนิยาม “ผู้ประสบภัย” ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 4 นายแดงจึงไปขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

เป็นปัญหาว่าในกรณีดังกล่าวนี้ นายแดงมีสิทธิขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยหรือไม่ และหากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้นายแดงไป สำนักงานกองทุนทดแทน

---

“มาตรา 9 รถที่จดทะเบียนในต่างประเทศและนำเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว โดยเจ้าของรถไม่มีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร เจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย ทั้งนี้ ตามจำนวนเงิน หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง”

<sup>12</sup> เรื่องเดียวกัน.

“มาตรา 8 รถดังต่อไปนี้ไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7

- (1) รถสำหรับเฉพาะองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาทและรถสำหรับผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์
- (2) รถของสำนักพระราชวังที่จดทะเบียนและมีเครื่องหมายตามระเบียบที่เลขาธิการพระราชวังกำหนด
- (3) รถของกระทรวง ทบวง กรม เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สุขาภิบาล กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา และราชการส่วนท้องถิ่นที่เรียกชื่ออย่างอื่นและรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร
- (4) รถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง”

ผู้ประสบภัยจะสามารถไล่เบี้ยหรือเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายไปได้หรือไม่  
อย่างไร

## 1.2 ปัญหาประเภทของการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัย

เนื่องจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 7 และมาตรา 9 บัญญัติไว้แต่เพียงว่าเจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยกับบริษัท ถ้าพระราชบัญญัตินี้ให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยเฉพาะบุคคลภายนอก ย่อมเป็นที่เห็นได้โดยชัดเจนว่า การประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยที่เป็นบุคคลภายนอกได้แก่ การประกันภัยค่าจูน แต่เมื่อได้มีการเปลี่ยนนิยามคำว่า “ผู้ประสบภัย” ให้หมายความรวมถึงผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุรถยนต์ทุกคนซึ่งย่อมหมายความรวมถึงผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตัวเองด้วยแล้ว บทบัญญัติในมาตรา 7 และมาตรา 9 จึงสมควรต้องระบุให้มีความชัดเจนเกี่ยวกับประเภทของการประกันภัยที่เจ้าของรถต้องจัดให้มีเพื่อให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัตินี้ เพื่อมิให้เกิดความสับสนในการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัตินี้ เนื่องจากไม่สามารถจะนำเอาประกันภัยค่าจูนมาใช้กับผู้ประสบภัยที่มีใช้บุคคลภายนอกได้

## 1.3 ปัญหาความไม่ชัดเจนของกรมธรรม์ประกันภัย

กรมธรรม์ประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีชื่อเรียกว่า “กรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ” ซึ่งตามข้อตกลงคุ้มครองกำหนดกรณีที่บริษัทจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนไว้กรณีเดียว คือ กรณีที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ประสบภัย แต่ตามกฎหมายกระทรวงกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยตามชนิด ประเภทและขนาดของรถ ได้กำหนดให้ ผู้ประสบภัยที่เป็นผู้ขับขี่และเป็นฝ่ายต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย หรือไม่มีผู้ใดต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ขับขี่ที่ผู้ประสบภัย ได้รับความคุ้มครองด้วย ในจำนวนเงินเอาประกันภัยที่เท่ากับจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น จึงทำให้เกิดปัญหา

ความไม่ชัดเจนว่า ผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตนเองโดยไม่มีบุคคลในรถหรือนอกรถได้รับความเสียหายอันเกิดจากการกระทำผิดของผู้ขับขี่ด้วย หากผู้ขับขี่ที่ต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกไม่ ผู้ขับขี่ดังกล่าวจะได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัตินี้หรือไม่ เพื่อให้เกิดความชัดเจนในการให้ความคุ้มครอง ผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัตินี้จึงสมควรแก้ไขเพิ่มเติมข้อความคุ้มครองผู้ประสบภัยของกรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถให้มีความชัดเจน

## 2. ปัญหาในวิธีปฏิบัติ ได้แก่ ปัญหาโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลเรียกเก็บค่ารักษาพยาบาลเกินความเป็นจริง

ประเด็นปัญหานี้เกิดจากกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บต้องทำการรักษาพยาบาล โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่รับรักษาพยาบาลผู้ประสบภัยมักคิดค่ารักษาพยาบาลเกินกว่าจำนวนค่ารักษาพยาบาลจริงที่ต้องจ่าย เพราะตามบทบัญญัติของพระราชบัญญัตินี้ไม่ได้กำหนดให้มืองค์กรหรือหน่วยงานใดเป็นผู้รับผิดชอบตรวจสอบและประเมินความเสียหายที่เกิดขึ้น ทำให้โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลมีโอกาสเรียกเก็บค่ารักษาพยาบาลได้ตามอำเภอใจ

## 2. สมมติฐานการวิจัย

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบันนี้ยังมีข้อบกพร่องอันเป็นปัญหาและอุปสรรคสำคัญหลายประการที่ต้องแก้ไขทั้งในปัญหาความไม่ชัดเจนของข้อกำหนดและปัญหาในวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับค่าเสียหายเบื้องต้น ซึ่งเป็นไปด้วยความล่าช้าไม่สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของกฎหมายที่ต้องการให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันท่วงที จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งจะต้องทำการศึกษาถึงสาเหตุแห่งปัญหาและแนวทางในการแก้ปัญหาให้ชัดเจน เพื่อปรับปรุงแก้ไขให้มีความถูกต้องเหมาะสมกับความมุ่งหมายของการประกันภัยรถยนต์

ภาคบังคับตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ ซึ่งจากการศึกษาการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ประเทศญี่ปุ่นพบว่ามีการบัญญัติกฎหมาย มาตรการและกลไกทางกฎหมายหลาย ประการที่มีประโยชน์ก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการบังคับใช้ จึงขอตั้งสมมติฐานว่า หากนำรูปแบบและแนวทางอันเป็นมาตรการและกลไกของประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ของประเทศญี่ปุ่นมาประยุกต์และปรับใช้ในประเทศไทย น่าจะเป็นแนวทางในการ แก้ปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ที่มีอยู่และทำให้การประกันภัยภาคบังคับของประเทศไทย มีประสิทธิภาพมากขึ้น

### 3. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- 3.1 เพื่อศึกษาการใช้กฎหมาย การตีความ และรายละเอียดของกฎหมาย คຸ້ມครองผู้ประสบภัยจากรถที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน
- 3.2 เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัญหาการเรียกเก็บค่ารักษาพยาบาลผู้ประสบภัยของ โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลเกิดความไม่เป็นจริง เพื่อหาแนวทางมิให้มีการกระทำ การดังกล่าว
- 3.3 ศึกษาวิเคราะห์แนวทางในการปรับปรุงบทบัญญัติของกฎหมาย และ การแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นเพื่อให้กฎหมายดังกล่าวสามารถสร้างประโยชน์สูงสุดแก่ ประชาชน

### 4. ขอบเขตของการศึกษา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จะศึกษาวิเคราะห์พระราชบัญญัติคຸ້ມครองผู้ประสบภัย จากรถ พ.ศ. 2535 ทั้งในปัญหาความไม่ชัดเจนของข้อความและปัญหาในวิธีการ ปฏิบัติเกี่ยวกับค่าเสียหายและค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ ในขอบเขต เนื้อหาสาระที่มีผลกระทบต่อประชาชน โดยตรงซึ่งพิจารณาจากเจตนารมณ์ที่จะให้ ประชาชนได้รับค่าเสียหายและค่าเสียหายเบื้องต้นอย่างแน่นอนและทันทั่วทั้ง



## วิธีดำเนินการศึกษา

เป็นการวิจัยแบบวิจัยเอกสาร ( DOCUMENTARY RESEARCH ) โดยศึกษา ค้นคว้าและวิเคราะห์ข้อมูลจากหนังสือ บทความ วารสาร ข่าวสาร ตั๋วบทความ ทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ รวมถึงเอกสารอื่นๆที่เกี่ยวข้อง สัมภาษณ์ความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญทางด้านกฎหมายประกันภัยรวมทั้งผู้บริหารของบริษัทประกันภัยที่มีความรู้และความเชี่ยวชาญทางการประกันภัย

### 5. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

5.1 ให้ได้ทราบถึงรายละเอียดเกี่ยวกับค่าเสียหายและค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และการใช้การตีความบทบัญญัติดังกล่าว.

5.2 ทำให้ได้ทราบวิธีการแก้ไขปัญหาดังกล่าวที่เกิดขึ้นและแนวทางปฏิบัติของบทบัญญัติที่เหมาะสมสำหรับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ.

5.3 เพื่อจักได้นำผลของการศึกษาวิเคราะห์ไปปรับเปลี่ยนพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ดังกล่าว ให้สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของกฎหมายและเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัย.

DRU

## บทที่ 2

### ความเป็นมา แนวคิด ลักษณะการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

ในบทนี้จะได้กล่าวถึงความเป็นมา แนวคิด ลักษณะการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ โดยกล่าวถึงความหมายของการประกันภัย หลักพื้นฐานของการประกันภัย ประเภทของการประกันภัยรถยนต์ รายละเอียดและสาระสำคัญต่างๆ จะได้นำเสนอตามลำดับต่อไปนี้

#### 1. ความเป็นมาและแนวคิด

##### 1.1 ความเป็นมาการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

การประกันภัยรถยนต์ได้เริ่มต้นขึ้นจากอุตสาหกรรมรถยนต์ คือ รถเบนซ์ และเดมเลอร์ ในปี ค.ศ.1883-1884 และเจริญรุ่งเรืองในศตวรรษต่อมา ในปี ค.ศ.1894 ได้มีรถยนต์วิ่งบนถนนของประเทศอังกฤษ และในปี ค.ศ.1898 ได้มีการก่อตั้งบริษัท Law Accident and Insurance Society Ltd. ขึ้น ทำการรับประกันภัยรถยนต์เป็นบริษัทแรกในประเทศอังกฤษ ต่อมาจึงมีบริษัทรับประกันภัยรถยนต์อื่นๆ เช่น Carand General ก่อตั้งในปี ค.ศ. 1903 และบริษัท Motor Union ก่อตั้งในปี ค.ศ. 1906 เปิดรับประกันภัยรถยนต์ขึ้นในประเทศอังกฤษ

เมื่อสงครามโลกครั้งที่ 1 เกิดขึ้น ความจำเป็นในการใช้รถยนต์มีมากขึ้นอย่างรวดเร็วทั้งในด้านการทหารและกิจการพลเรือน มีการผลิตรถยนต์จำนวนมากระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 1 และหลังสงครามโลกสิ้นสุดลงได้มีการสร้างถนนและขยายเส้นทางรถขนส่งโดยรถยนต์ อุบัติเหตุรถยนต์เกิดขึ้นอยู่เสมอและเพิ่มจำนวนมากขึ้น ผู้ได้รับความเสียหายบางรายเป็นบุคคลภายนอก ซึ่งไม่มีหลักประกันคุ้มครองความบาดเจ็บเสียหายอันเกิดจากอุบัติเหตุรถยนต์นั้นแต่อย่างใด รัฐบาลอังกฤษจึงมีแนวความคิดที่จะบังคับให้เอาประกันภัยรถยนต์เพื่อคุ้มครองความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับบุคคลที่สาม โดยออกพระราชบัญญัติ Road Traffic ปี ค.ศ. 1903 ออกใช้บังคับ

ให้ ผู้ใช้รถยนต์เอาประกันภัย เพื่อคุ้มครองความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับบุคคลที่สาม ในกรณีที่เขาได้รับความเสียหายถึงแก่ความตายหรือบาดเจ็บต่อร่างกายอันเนื่องจากการใช้ รถยนต์นั้น ต่อมาในปี ค.ศ. 1933-1934 และปี ค.ศ. 1972 ได้มีการแก้ไขเพื่อให้ความ คุ้มครองความเสียหายอันเกิดจากการใช้รถยนต์ที่จะเกิดขึ้นกับบุคคลที่สามมีความสมบูรณ์ดียิ่งขึ้น เช่น มีบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการจ่ายเงินเพื่อการรักษาฉุกเฉินให้กับแพทย์และโรงพยาบาล การบังคับให้เอาประกันภัยรถยนต์เพื่อคุ้มครองความเสียหายที่จะเกิดกับบุคคลที่สามดังกล่าว ยังไม่ครอบคลุมไปถึงความเสียหายแก่ทรัพย์สินของบุคคลที่สาม และตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ค.ศ.1974 เป็นต้นมา กรมธรรม์ประกันภัย รถยนต์ที่ออกในประเทศอังกฤษ ได้ขยายความคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลที่สามภายใต้กฎหมายของประเทศที่เป็นสมาชิกกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจยุโรปด้วย

สำหรับประเทศไทย ธุรกิจประกันภัยได้เกิดขึ้นมาเป็นเวลานานแล้ว เนื่องจากการติดต่อค้าขายกับต่างประเทศโดยมีการประกันภัยทางทะเลและการขนส่ง คำนินการโดยชาวต่างประเทศและยังไม่มีกฎหมายควบคุมแต่อย่างใด ส่วนใหญ่เป็นตัวแทนบริษัทประกันภัยของชาวต่างประเทศเข้ามาดำเนินกิจการในประเทศไทย เช่น บริษัทอีสเอเชียติก ห้างบอเนียว เป็นต้น กิจการประกันภัยเริ่มปรากฏชัดเมื่อปีพ.ศ. 2476 โดยรัฐบาลได้ตราพระราชบัญญัติควบคุมการค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัยและความผาสุกแห่งสาธารณชนขึ้น กำหนดให้ผู้ที่จะประกอบธุรกิจประกันภัยต้องได้รับพระบรมราชานุญาตก่อน ต่อมาในปี พ.ศ. 2510 รัฐบาลได้ตราพระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2510 และพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2510 ออกใช้บังคับเพื่อควบคุมและส่งเสริมให้ธุรกิจประกันภัยมีความมั่นคงและเป็นที่ยอมรับมากยิ่งขึ้น พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2510 ประกาศใช้บังคับมาเป็นเวลานานกระทั่งในปี พ.ศ. 2534 จึงได้ยกเลิก โดยมีการประกาศใช้บังคับพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 แทน ซึ่งได้มีการแก้ไขปรับปรุงให้มีความเหมาะสมและ รัดกุมยิ่งขึ้น นอกจากนั้นยังได้มีการตราพระราชบัญญัติ

คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ขึ้นบังคับใช้ เพื่อให้สอดคล้องกับ  
 สถานการณ์ทางเศรษฐกิจและสังคมที่มีความเจริญขึ้น

## 1.2 แนวคิดการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้นำแนวคิดปรัชญา  
 สากของต่างประเทศ มาผสมผสานในการบัญญัติกฎหมายในลักษณะกว้างๆ  
 ดังต่อไปนี้ คือ

1) หลักการบังคับให้เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือผู้มีรถไว้เพื่อใช้ ต้องจัดให้มี  
 การประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถ เพื่ออุดช่องว่างของการประกันภัย  
 ค่าจุนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยกำหนดให้ผู้รับประกันภัยต้องจ่าย  
 ค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย โดยไม่ต้องรอให้การพิสูจน์ความรับผิดชอบเสร็จสิ้น  
 ก่อน

2) หลักการไม่แสวงหากำไรจากการรับประกันภัยภาคบังคับ กล่าวคือ อัตรา  
 เบี้ยประกันภัยที่บริษัทผู้รับประกันภัยเรียกเก็บจะไม่สร้างกำไร แต่ก็จะไม่ทำให้บริษัท  
 ขาดทุน เรียกว่า No-Loss No-Profit แต่หลักการนี้ไม่ได้บรรจุไว้ในพระราชบัญญัตินี้  
 จึงเป็นเพียงนโยบายของภาครัฐเท่านั้น

3) หลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด (No fault)  
 กล่าวคือ หลัก No fault มีสองลักษณะ คือ Pure No fault และ Modified No fault โดย  
 Pure No fault จะมีลักษณะที่บังคับให้เจ้าของรถทุกคนต้องเอาประกันภัย และยกเลิก  
 หลักกฎหมายละเมิดโดยสิ้นเชิง ส่วน Modified No fault นั้น ใช้หลักการของกฎหมาย  
 ละเมิดต่อไปได้ ภายหลังจากจ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยไปก่อนแล้ว

กล่าวโดยรวมก็คือ หลัก No fault คือ การจ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัย  
 โดยไม่คำนึงถึงว่าใครเป็นผู้ผิด ดังนั้น Pure No fault จะนำหลักกฎหมายละเมิดไป  
 ฟ้องร้องกันอีกไม่ได้ ส่วน Modified No fault นั้น ยอมให้นำหลักกฎหมายละเมิดไป  
 ฟ้องร้องกันต่อไปได้อีก

4) หลักการให้มีมาตรการเสริมการชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ  
 หลักการนี้เกิดขึ้นเนื่องจากในบางกรณีมีช่องว่างของกฎหมายในการเยียวยาผู้ประสบภัย  
 เช่น กรณีขับรถชนแล้วหนี ผู้เสียหายจดจำรถที่ชนไม่ได้ หรือกรณีรถคันที่ก่อภัยไม่ได้

เอาประกันภัยไว้ เป็นต้น ประเทศต่าง ๆ จึงได้กำหนดมาตรการเสริมขึ้น เช่น การจัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ หรือการเพิ่มเติมข้อความในกรมธรรม์ประกันภัยให้ความคุ้มครองผู้เสียหายจากรถในทุกกรณี แม้จะเข้าข้อยกเว้นของกรมธรรม์ประกันภัย หรือข้อยกเว้นของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ก็ตาม บริษัทจะไม่มีสิทธิยกขึ้นอ้างเป็นข้อต่อสู้ผู้ประสบภัยได้

## 2. ลักษณะการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

โดยที่การให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เจ้าของรถต้องเอาประกันภัยกับบริษัทประกันภัย วิทยานិพนธ์ฉบับนี้จึงจะขอกล่าวถึงความหมายของการประกันภัย และหลักพื้นฐานของการประกันภัยพอเป็นสังเขป ดังนี้

**2.1 ความหมายของการประกันภัย** ได้มีการให้ความหมายไว้หลายนัย กล่าวคือ

(1) การประกันภัยในความหมายของคนทั่วไป หมายถึง วิธีการที่มนุษย์เรา ร่วมกันที่จะลดหรือจำกัดภัย หรือความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับผู้ที่มีความเสียหายนั้น ถ้ามีการทำประกันภัยไว้ ผู้ที่มีความเสียหายก็จะได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

(2) การประกันภัย คือ การกระทำร่วมกันของบุคคลกลุ่มหนึ่ง ทำการรับโอนความเสี่ยงภัยของสมาชิกแต่ละคน เพื่อที่จะกระจายไปยังสมาชิกผู้ที่มีความเสียหายทุกคน

(3) การประกันภัย เป็นเครื่องมือของสังคมในการก่อให้เกิดการสะสมทรัพย์ เพื่อเผชิญกับความเสียหายทางการเงินที่เกิดขึ้นเนื่องจากความไม่แน่นอน โดยการโอนความเสี่ยงภัยของสมาชิกที่ตกอยู่ภายใต้การคุกคามของภัยอย่างเดียวกันไปยังบุคคลอื่น หรือคนอีกหมู่หนึ่ง

เห็นได้ว่าจากนิยามข้างต้น การประกันภัยนั้นมิได้เป็นการประกันมิให้ภัยเกิดขึ้น แต่เป็นการให้คำมั่นสัญญาว่า ถ้าเกิดความเสียหายอย่างใด ๆ ขึ้น ผู้ที่เอาประกันภัยจะไม่ต้องเผชิญความเสียหายนั้นแต่เพียงผู้เดียว โดยบริษัทประกันภัยจะชดใช้

ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายที่เกิดขึ้นให้ตามสัญญาประกันภัยที่ได้ตกลงไว้ ให้มีสภาพที่ดีเหมือนเดิม หรือชดใช้เป็นเงินให้เท่ากับจำนวนที่เกิดความเสียหายจริงแต่ไม่เกินกว่าจำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัยไว้

“ภัย”<sup>1</sup> (Peril) ในทางวิชาการการประกันภัย หมายถึง ภัยที่มาทำให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน เช่น ไฟไหม้ รถชนกัน เป็นต้น ทั้งนี้ยังรวมถึงภัยที่ทำให้มนุษย์ได้รับบาดเจ็บซึ่งอาจมีอันตรายถึงชีวิต ซึ่งภัยเหล่านี้อาจเกิดจากธรรมชาติหรือภัยที่มนุษย์เราสร้างขึ้นมาก็ได้

“การเสี่ยงภัย”<sup>2</sup> (Risk) หมายถึง โอกาสที่จะก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น ความเสียหายนี้ขึ้นอยู่กับสภาพของทรัพย์สิน ทรัพย์สินที่ดีเมื่อเกิดภัยจะมักได้รับความเสียหายน้อย แต่ทรัพย์สินที่ไม่ดีมักได้รับความเสียหายมาก ภัยเป็นเรื่องที่ไม่สามารถรู้ล่วงหน้าได้ เป็นความไม่แน่นอนที่ไม่มีผู้ใดพยากรณ์ได้ล่วงหน้า ความไม่แน่นอนดังกล่าวอาจก่อให้เกิดความเสียหาย ดังนั้น บริษัทประกันภัยจึงให้ความสำคัญกับเรื่องของการเสี่ยงภัยอย่างมาก

“การประกันภัยรถยนต์”<sup>3</sup> คือ การประกันความเสียหายอันเกิดจากการใช้รถยนต์ โดยผู้รับประกันภัยตกลงเข้ารับการเสี่ยงภัยแทนผู้เอาประกันภัย ซึ่งอาจเป็นเจ้าของ ผู้ครอบครอง หรือผู้มีส่วนได้เสียในรถยนต์คันที่เอาประกันภัย เช่น ผู้รับจำนำ ผู้รับฝากรถยนต์ เป็นต้น ความเสียหายอันเกิดจากการใช้รถยนต์ ได้แก่ ความเสียหายหรือสูญหายของรถยนต์ที่เอาประกันภัย รวมทั้งความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกอันเนื่องมาจากรถยนต์นั้นได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของ

<sup>1</sup> สมาคมประกันภัย. คณะอนุกรรมการค้นคว้าและวิชาการ,คู่มือวิชาการประกันภัย. กรุงเทพฯ : บริษัท วิกตอรีเพาเวอร์พอยท์ จำกัด , 2529-2530 , หน้า 12.

<sup>2</sup> เรื่องเดียวกัน , หน้า 8.

<sup>3</sup> อำนวย สุภเวชย์. “การประกันภัยรถยนต์” วารสารสำนักงานประกันภัย. เมษายน-มิถุนายน 2526, หน้า 2.

บุคคลภายนอก ซึ่งการประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบบุคคลภายนอกนั้น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เรียกว่า “ประกันภัยจำนอง”<sup>4</sup>

ปัจจัยที่ทำให้เกิดภัยเกี่ยวกับรถยนต์ ภัยหรือความเสียหายที่เกิดจากรถยนต์ อาจเกิดจากปัจจัยต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

(1) ผู้ขับขี่รถยนต์ ซึ่งอาจจะเกิดจากความประมาท การไม่เคารพกฎจราจร ความเห็นแก่ตัวหรือไร้มารยาทในการขับรถ การขับรถในขณะที่เมาสุรา การกินยาบ้าเพื่อแก้แค้นขณะขับรถ หรืออาจเกิดจากความมั่งงายของผู้ขับเอง เช่น ไม่ติดสัญญาณไฟที่รถพ่วงหรือไม่เปิดไฟหรือในขณะที่จอดรถเข้าข้างทางในเวลากลางคืน เป็นต้น

(2) จากตัวรถยนต์ เนื่องจากรถยนต์ในประเทศไทยมีราคาแพง ดังนั้นแม้รถจะเก่ามากหรือหมดสภาพที่จะนำมาใช้แล้วก็ยังนำมาใช้ ภาครัฐเองก็ยังอะลุ่มอล่วยให้มีการต่อทะเบียนรถยนต์ ทำให้เป็นสาเหตุหรือเหตุปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น เช่น เบรคแตกเพราะไม่เคยเช็คสภาพรถ คันส่งหลุด หรือยางเก่ามากจนดอกยางสึกหมดสภาพที่จะนำมาใช้ เหล่านี้เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ทั้งสิ้น

(3) จากคนเดินถนน คนเดินถนนไม่เคารพกฎจราจร ข้ามถนนตามอำเภอใจ ไม่ข้ามตามทางม้าลาย หรือสะพานคนข้ามเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น

<sup>4</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 887 “อันว่าประกันภัยจำนองนั้น คือสัญญาประกันภัย ซึ่งผู้รับประกันตกลงว่าจะใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัย เพื่อความวินาศอันเกิดขึ้นแก่บุคคลอีกคนหนึ่ง และซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบ

บุคคลผู้ต้องเสียหายชอบที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนตามที่ควรจะได้ นั้นจากผู้รับประกันภัยโดยตรง แต่ค่าสินไหมทดแทนเช่นว่านี้หาอาจจะคิดเกินไปกว่าจำนวนอันผู้รับประกันภัยจะพึงต้องใช้ตามสัญญานั้นได้ไม่ ในคดีระหว่างผู้ต้องเสียหายกับผู้รับประกันภัยนั้น ท่านให้ผู้ต้องเสียหายเรียกตัวผู้เอาประกันภัยเข้ามาในคดีด้วย

อนึ่งผู้รับประกันภัยนั้นแม้จะได้ส่งค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยแล้ว ก็ยังหาหลุดพ้นจากความรับผิดชอบต่อบุคคลผู้ต้องเสียหายนั้นไม่ เว้นแต่ตนจะพิสูจน์ได้ว่าค่าสินไหมทดแทนนั้น ผู้เอาประกันภัยได้ใช้ให้แก่ผู้ต้องเสียหายแล้ว.

<sup>5</sup> อำนวย สุภเวชช์. *รู้ทันประกันภัยรถยนต์*. กรุงเทพฯ : บริษัทฐานการพิมพ์ จำกัด, 2542, หน้า 106.



(4) เกิดจากปัจจัยอื่น ๆ เช่น ถนนลื่น เป็นหลุม ไม่ติดไฟฟ้าเพื่อให้แสงสว่างตามบริเวณสี่แยก หรือไม่มีสัญญาณไฟจราจร ไม่มีเครื่องปิดกั้นถนนในบริเวณที่มีรถไฟตัดผ่าน เป็นต้น

## 2.2 หลักพื้นฐานเกี่ยวกับการประกันภัย<sup>6</sup>

โดยที่การประกันภัยรถยนต์จัดเป็นการประกันวินาศภัยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จึงขอกล่าวถึงหลักพื้นฐานของการประกันวินาศภัยพอสังเขป ดังนี้

### 2.2.1 หลักส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัย(Principle of Insurable Interest)

ผู้มีสิทธิเอาประกันภัย ไม่ว่าจะเป็นการประกันชีวิตหรือการประกันวินาศภัย จะต้องเป็นผู้มีส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัยเท่านั้น เพราะจะทำให้ผู้นั้นเกิดความระมัดระวังในทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไม่ให้เกิดความเสียหายได้ง่าย นอกจากนั้นเป็นการป้องกันมิให้ใช้การประกันภัยเป็นเครื่องมือการพนัน เพื่อแสวงหากำไรในความเสียหายที่ตนไม่มีส่วนได้เสีย หมายถึง การที่ผู้เอาประกันภัยมีความเกี่ยวพันโดยชอบธรรมในทรัพย์สินที่เอาประกันนั้น คือมีกรรมสิทธิ์ สิทธิ ประโยชน์หรือมีความรับผิดชอบตามกฎหมายในเหตุที่เอาประกันภัยนั้น โดยพิจารณาว่าผู้เอาประกันภัยจะได้รับ ความเสียหายหรือเสียประโยชน์ถ้าเกิดภัยกับทรัพย์สินที่เอาประกันภัยนั้น หรือในทางตรงกันข้าม ผู้เอาประกันภัยจะได้รับประโยชน์ถ้าภัยนั้นไม่เกิดกับทรัพย์สินดังกล่าว ถือได้ว่ามีส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัยนั้น ทั้งนี้ ผู้นั้นไม่จำเป็นต้องเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่เอาประกันภัยเสมอไป โดยผู้มีส่วนได้เสียอาจเป็นเจ้าของ เจ้าหนี้ ผู้มีส่วนได้เสียอันเกิดจากสัญญา ผู้มีส่วนได้เสียอันเกิดจากความรับผิดชอบตามกฎหมายและผู้มีส่วนได้เสียในฐานะตัวแทนก็ได้ หลักส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัย จึงเป็นหลักการอันสำคัญเพื่อป้องกันมิให้มีการทุจริตเพื่อหวังที่จะได้รับประโยชน์จากการประกันภัย (Moral Hazard)

<sup>6</sup> สมาคมประกันวินาศภัย. คณะอนุกรรมการค้นคว้าและวิชาการ, คู่มือวิชาการประกันภัย. กรุงเทพฯ : บริษัท วิกตอรีเพาเวอร์พอยท์ จำกัด, 2529-2530, หน้า 33-37.

ขนาดของจำนวนเงินเอาประกันภัยและกำหนดเวลาของส่วนได้เสียอันสามารถเอาประกันภัยได้

- ขนาดของจำนวนเงินเอาประกันภัยของส่วนได้เสียอันสามารถประกันภัยได้ในทางปฏิบัติไม่เกินราคาส่วนได้เสียที่จะเกิดขึ้นเมื่อมีเหตุเสียหายต่อทรัพย์สินนั้น เช่น เจ้าหนี้ให้ลูกหนี้กู้ยืมเงิน โดยมีหลักประกันวงเงิน 100,000 บาท ย่อมมีสิทธิเอาประกันภัยทรัพย์สินที่เป็นหลักประกันได้ในวงเงิน 100,000 บาท บวกดอกเบี้ยที่จะได้รับจากเงินกู้ยืมดังกล่าวเท่านั้น

- กำหนดเวลาของส่วนได้เสียอันสามารถประกันภัยได้ ไม่ว่าจะในกรณีประกันวินาศภัยหรือประกันชีวิต ผู้เอาประกันจำเป็นต้องมีส่วนได้เสียในขณะที่ทำสัญญาประกันภัย ยกเว้นการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง ผู้เอาประกันภัยไม่จำเป็นต้องมีส่วนได้เสียในขณะที่ทำสัญญาประกันภัยก็ได้ แต่ต้องมีส่วนได้เสียในขณะที่เกิดเหตุเสียหายต่อทรัพย์สินที่เอาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยจึงมีสิทธิได้รับชดเชยค่าเสียหายตามสัญญาประกันภัย

**2.2.2 หลักสุจริตอย่างยิ่ง (Principle of Utmost Good Faith)** หมายถึง การที่ผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยมีความสุจริตใจในการทำสัญญาต่อกัน กล่าวคือ ผู้เสนอขอเอาประกันต้องเปิดเผยข้อความจริงอันเป็นสาระสำคัญให้ผู้รับประกันภัยทราบ เพื่อเป็นองค์ประกอบในการตัดสินใจของผู้รับประกันภัยว่าจะรับประกันภัยหรือไม่ และหากรับประกันภัยควรมีเงื่อนไขอย่างไร หลักนี้มีรากฐานมาจากการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง ซึ่งผู้เอาประกันภัยไม่สามารถทราบสภาพลักษณะและจำนวนที่แท้จริงของสินค้าที่ขนส่งทางทะเล เพราะสินค้าอาจอยู่ต่างประเทศต่างเมือง หรืออยู่ในระหว่างการขนส่งทางทะเล ผู้รับประกันภัยจึงพิจารณาจากข้อมูลต่างๆ จากการแจ้งหรือรายงานของผู้เอาประกันภัย ดังนั้น ผู้เอาประกันภัยจะต้องเปิดเผยความจริงให้ผู้รับประกันภัยทราบโดยสุจริต

เมื่อผู้เอาประกันภัยไม่ปฏิบัติตามหลักสุจริตอย่างยิ่ง มีผลทำให้สัญญาประกันภัยเป็นโมฆียะ ผู้รับประกันภัยอาจบอกล้างสัญญาได้ สารระสำคัญที่ถือว่าปฏิบัติตามหลักสุจริตอย่างยิ่งมี 3 ประการ คือ

1. การเปิดเผยข้อความจริง ( Disclosure ) หมายถึง การที่ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ต้องเปิดเผยข้อความจริงเกี่ยวกับความเสี่ยงภัยซึ่งอยู่ในความรู้เห็นของตนให้ผู้รับประกันภัยทราบโดยละเอียด ซึ่งผู้รับประกันภัยจะใช้ข้อมูลเหล่านั้น พิจารณาตัดสินใจในการเข้ารับการเสี่ยงภัยและกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย การปกปิดข้อความจริง ซึ่งหมายถึงการไม่เปิดเผยความจริงที่เป็นสารระสำคัญให้ผู้รับประกันภัยทราบ โดยที่ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ต้องเปิดเผยความจริงโดยไม่ต้องรอให้ผู้รับประกันภัยถาม แม้ว่าความจริงนั้นจะมีผลทำให้ผู้รับประกันภัยปฏิเสธการทำสัญญาประกันภัยก็ตาม

2. การไม่แถลงข้อความเท็จ ( Non-Misrepresentation ) ในการทำสัญญาประกันภัย ผู้รับประกันภัยย่อมต้องทราบข้อมูลต่างๆ เกี่ยวกับผู้เอาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยต้องตอบข้อซักถามของผู้รับประกันภัยตามความเป็นจริง ซึ่งอาจกระทำโดยวาจาหรือลายลักษณ์อักษร การแถลงข้อความอันเป็นเท็จที่มีผลทำให้สัญญานั้นตกเป็นโมฆียะ แต่ต้องเป็นข้อความเท็จที่มีสารระสำคัญเช่นเดียวกับการไม่เปิดเผยข้อความจริง

3. การปฏิบัติตามคำรับรอง ( Warrant ) หมายถึง ข้อความในสัญญาประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยตกลงว่าจะทำอย่างใดอย่างหนึ่งหรือไม่ทำการอย่างใดอย่างหนึ่งอันกระทบความเสี่ยงภัยของผู้รับประกันภัย คำรับรองดังกล่าวนี้เป็นส่วนหนึ่งของสัญญาประกันภัย หากผู้เอาประกันภัยปฏิบัติผิดไปจากคำรับรองมีผลเท่ากับการปฏิบัติผิดเงื่อนไขอันเป็นสารระสำคัญของสัญญาประกันภัย ผู้รับประกันภัยมีสิทธิปฏิเสธความรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัยได้ เช่น รับรองว่าผู้เอาประกันภัยจะตรวจดูอุปกรณ์ดับเพลิงให้ใช้การได้ดีอยู่ตลอดเวลา เป็นต้น ถ้าปรากฏว่าขณะเกิดเพลิงไหม้ อุปกรณ์ดับเพลิงใช้การไม่ได้ เช่นนี้ ผู้รับประกันภัยสามารถปฏิเสธความรับผิดชอบได้

### 2.2.3 หลักการชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริง ( Principle of Indemnity )

หมายถึง เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นอันเป็นผลโดยตรงจากภัยที่ได้รับประกันภัยไว้ ผู้รับประกันภัยจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนตาม

ความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง ฉะนั้น ผู้มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนจะเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยชดใช้เกินกว่าความเสียหายที่ตนได้รับไม่ได้ แม้ว่าจำนวนเงินเอาประกันภัยจะมีจำนวนมากเพียงไรก็ตาม หลักนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันมิให้ผู้เอาประกันภัยแสวงหากำไรจากการประกันภัย นอกจากนี้ยังเป็นการป้องกันมิให้ความเสียหายเพิ่มสูงขึ้นอันเนื่องมาจากความไม่ซื่อสัตย์ของผู้เอาประกันภัยหรือผู้มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทน ซึ่งอาจจงใจสร้างความเสียหายเพื่อเรียกร้องในจำนวนเงินที่สูงกว่าความเสียหายที่แท้จริง

หลักเกณฑ์และจำนวนของความเสียหายตามหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ผู้รับประกันภัยจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นเข้าหลักเกณฑ์ 3 ประการ ดังต่อไปนี้

- 1) ต้องเป็นค่าเสียหาย ณ สถานที่และในเวลาที่เกิดภัยขึ้น
- 2) ต้องไม่เกินความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง
- 3) ต้องไม่เกินจำนวนเงินที่ได้เอาประกันภัยไว้

สำหรับจำนวนค่าสินไหมทดแทนนั้น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 877 ได้บัญญัติไว้ว่า “ผู้รับประกันภัยจำต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ดังนี้

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

การชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริงนี้ เป็นหลักที่มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้เอาประกันภัยกลับคืนสู่สถานะเดิมก่อนเกิดวินาศภัยโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะกระทำได้ด้วยวิธีการต่อไปนี้

1. การจ่ายเป็นตัวเงิน ( cash payment ) เป็นวิธีการจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่เป็นที่นิยมใช้แพร่หลาย เพราะความเสียหายที่แท้จริงส่วนมากถูกประมาณราคาเป็นตัวเงิน การชำระค่าเสียหายด้วยวิธีนี้จึงเป็นวิธีที่ง่ายที่สุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสัญญาประกันภัยค้ำจุน ซึ่งผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนให้บุคคลภายนอกผู้เสียหายอันเนื่องจากการกระทำผิดของผู้เอาประกันภัยนั้น ผู้รับประกันภัยก็จะใช้วิธีการจ่ายเป็นตัวเงินเพื่อทดแทนความเสียหายที่บุคคลภายนอกได้รับเนื่องมาจากวินาศภัยอันเกิดขึ้น

2. การซ่อมแซม ( repair ) เป็นวิธีที่ใช้สำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สินที่เอาประกันภัยเพียงบางส่วนและอยู่ในวิสัยที่จะซ่อมแซมให้กลับคืนสภาพเดิมได้ เช่น ในการประกันอุบัติเหตุเกี่ยวกับรถยนต์ ผู้รับประกันภัยอาจซ่อมแซมรถยนต์ที่เสียหายหรือจ้างบุคคลอื่นให้ซ่อมแซมรถยนต์ให้กลับคืนสภาพเดิม เมื่อผู้เอาประกันภัยหรือบุคคลภายนอกผู้ต้องเสียหายเนื่องมาจากวินาศภัยนั้น ได้รับรถยนต์ในสภาพที่ซ่อมแซมเรียบร้อยแล้ว ก็ถือว่าผู้รับประกันภัยได้จ่ายค่าสินไหมให้ตามสัญญาประกันภัยแล้ว

3. การหาของแทน ( replacement ) เป็นวิธีที่ทำในกรณีที่มีการตกลงกันไว้เป็นพิเศษ เป็นเงื่อนไขในสัญญาประกันภัย เรียกว่า Replacement Clause เมื่อเกิดวินาศภัยกับทรัพย์สินที่เอาประกันภัยแล้ว ผู้รับประกันภัยจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ด้วยวิธีการหาสิ่งที่เป็นชนิด ประเภท และคุณภาพเดียวกับทรัพย์สินที่เอาประกันทดแทนให้ โดยจะไม่จ่ายเป็นตัวเงิน ให้ผู้เอาประกันภัยไปซื้อเอง หรือจะไม่ซ่อมแซมให้เพราะทรัพย์สินที่เอาประกันภัยชนิดนั้น อาจเป็นทรัพย์สินที่โดยสภาพและปกติในการใช้สอยไม่สามารถซ่อมแซมให้กลับคืนสภาพเดิมได้ หรืออาจมีการตกลงกันหลังจากเกิดวินาศภัยแล้วระหว่างผู้รับประกันภัยกับผู้เอาประกันภัย ให้ผู้รับประกันภัยหาสิ่งที่มีสภาพอย่างเดียวกับทรัพย์สินที่เอาประกันภัยมาเปลี่ยนของเดิมที่เสียหายได้ เช่น รถยนต์ที่ใหม่มากได้รับอุบัติเหตุเสียหายหมดทั้งคัน กรณีนี้ผู้รับประกันภัยอาจหารถที่มีชนิด ประเภท ขนาดและคุณภาพเดียวกันมาชดใช้ให้

4. การกลับคืนสภาพเดิม ( reinstatement ) เป็นวิธีที่ทำให้ทรัพย์สินที่เอาประกันกลับคืนสู่สภาพเดิมเหมือนก่อนการเกิดวินาศภัย ซึ่งไม่สามารถกระทำได้โดยวิธี

ซ่อมแซมหรือหาของแทน และเป็นกรณีที่ผู้รับประกันภัยมีความรับผิดชอบตามเงื่อนไขของสัญญาประกันภัยเป็นพิเศษให้ดำเนินการให้ผู้เอาประกันภัยได้กลับคืนสู่สภาพเดิมก่อนเกิดวินาศภัย เช่น โรงงานถูกไฟไหม้หรือระเบิดเสียหายไปทั้งหมด ผู้รับประกันภัยต้องก่อสร้างโรงงานนั้นขึ้นใหม่ เพื่อให้โรงงานนั้นสามารถใช้ประโยชน์ได้เหมือนเดิม

กรมธรรม์ประกันภัยบางชนิด เช่น กรมธรรม์การขนส่งทางทะเล ซึ่งมีผลคุ้มครองวินาศภัยทุกชนิดอันจะเกิดขึ้นระหว่างการขนส่งสินค้าจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่งนั้น ส่วนมากจะเป็นกรมธรรม์ชนิดที่กำหนดมูลค่าการชดใช้ ( Valued Policies ) กรมธรรม์ชนิดนี้มีเงื่อนไขในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนไว้เป็นจำนวนเงินที่แน่นอนตามราคาสินค้าที่เอาประกันภัย ซึ่งรวมค่าระวางขนส่งและค่าใช้จ่ายในการขนส่งอื่นๆ เช่น ค่าหีบห่อหรือค่าเบี่ยงประกันภัย เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นกับสินค้าที่เอาประกันภัยนั้นทั้งหมด ไม่ว่าความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นในประเทศใดในระหว่างการขนส่งทางทะเลนั้น ผู้รับประกันภัยต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามมูลค่าของสินค้าที่ได้กำหนดไว้ในกรมธรรม์กำหนดมูลค่านั้น แต่ถ้ามีความเสียหายแต่เพียงบางส่วน ผู้รับประกันภัยก็มีหน้าที่จ่ายค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่แท้จริง เฉพาะในส่วนที่ได้รับ ความเสียหายเช่นเดียวกับกรมธรรม์ทั่วไปที่ไม่กำหนดมูลค่า

**2.2.4 หลักการรับช่วงสิทธิ ( Principle of Subrogation )** หมายถึง หลักที่กำหนดว่าผู้รับประกันภัยสามารถรับช่วงสิทธิที่พึงปวงของผู้เอาประกันภัยที่จะเรียกร้องจากบุคคลภายนอกผู้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่วัตถุที่เอาประกันภัย เมื่อผู้รับประกันภัยได้จ่ายค่าสินไหมตามความเป็นจริงให้แก่ผู้เอาประกันภัย และความเสียหายที่เกิดขึ้นต้องเป็นการกระทำของบุคคลภายนอก ส่วนความเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องจากความประมาทเลินเล่อของผู้เอาประกันภัย ผู้รับประกันภัยไม่สามารถรับช่วงสิทธิได้นอกจากนี้ภัยที่เกิดขึ้นนอกเหนือจากการกระทำของมนุษย์ เช่น อุทกภัย วัตภัย เป็นต้น ผู้รับประกันภัยก็ไม่สามารถรับช่วงสิทธิได้เช่นกัน

หลักการรับช่วงสิทธิ มีความสัมพันธ์โดยตรงกับหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน กล่าวคือ เมื่อบุคคลภายนอกได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่วัตถุที่เอาประกันภัย บุคคลนั้นย่อมต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นตามกฎหมาย และเมื่อผู้รับประกันภัยได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยตามหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแล้ว ผู้รับประกันภัยย่อมสวมสิทธิจากผู้เอาประกันภัย ในอันที่จะเรียกร้องค่าเสียหายจากบุคคลภายนอกผู้ก่อความเสียหายนั้น โดยการรับช่วงสิทธิหรือการสวมสิทธินั้นจะเรียกร้องเกินกว่าจำนวนที่ผู้รับประกันภัยได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนไม่ได้ ดังนั้น หลักการรับช่วงสิทธิจะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อมีการปฏิบัติตามหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนก่อน

การที่ผู้รับประกันภัยจะรับช่วงสิทธิการจ่ายค่าสินไหมทดแทนของตนเองได้ การจ่ายค่าสินไหมทดแทนนั้น ต้องเป็นการจ่ายเนื่องมาจากวินาศภัยที่อยู่ในความรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัยเท่านั้น การจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยสำคัญผิดว่าตนมีความผิดตามสัญญาประกันภัย แต่ความจริงตนไม่มีความรับผิดชอบเช่นนั้นตามกฎหมาย เช่น สำคัญผิดว่าผู้เอาประกันภัยมีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัยในขณะที่เกิดวินาศภัย หรือโดยสำคัญผิดว่ากรรมกรรมประกันภัยมีผลใช้บังคับในขณะที่เกิดวินาศภัยก็ดี ผู้รับประกันภัยไม่มีสิทธิรับช่วงสิทธิจากผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยตามกฎหมาย นอกจากนี้ การจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่มีความผิดตามสัญญาประกันภัย ซึ่งหมายถึง การเกิดวินาศภัยนั้นไม่อยู่ในความรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัย แต่ผู้รับประกันภัยมีความเห็นใจในความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้เอาประกันภัย จึงได้จ่ายเงินจำนวนหนึ่งเรียกว่า “สินไหมกรุณา” ( ex gratia payment ) ให้ผู้เอาประกันภัยรับไปเพื่อบรรเทาความเสียหายนั้น ผู้รับประกันภัยย่อมไม่ได้รับช่วงสิทธิตามกฎหมาย

**2.2.5 หลักการเฉลี่ย ( Principle of Contribution ) หรือ หลักการร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทน** เป็นหลักที่มีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน กล่าวคือ เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นแม้ว่าผู้เอาประกันภัยจะประกันภัยเกินมูลค่าส่วนได้เสีย หรือเอาประกันภัยจากผู้รับประกันภัยหลายราย ทำให้จำนวนเงินที่เอา

ประกันภัยเกินมูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้น แต่ผู้เอาประกันภัยจะได้รับการชดใช้ตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง โดยผู้รับประกันภัยจะเฉลี่ยชดใช้ค่าเสียหายดังกล่าว

หลักการเฉลี่ย หมายถึง หลักที่กำหนดให้ผู้รับประกันภัยตั้งแต่ 2 รายขึ้นไป ร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทนค่าเสียหายตามความเป็นจริง เมื่อเกิดความเสียหายต่อวัตถุที่เอาประกันภัยอันเดียวกัน ในส่วนได้เสียอันเดียวกันของผู้เอาประกันภัย และทุกกรมธรรม์ต้องมีผลบังคับใช้ในขณะเกิดความเสียหายขึ้น โดยผู้รับประกันภัยจะแบ่งส่วนความเสียหายหรือความรับผิดชอบตามอัตราส่วนที่รับเสี่ยงภัยไว้

สิทธิแห่งการแบ่งส่วนความเสียหายตามอัตราส่วน จะเกิดขึ้นเมื่อมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

1. มีกรมธรรม์ประกันภัยตั้งแต่ 2 ฉบับขึ้นไป นั่นคือ มีผู้รับประกันภัยตั้งแต่ 2 รายขึ้นไป
2. กรมธรรม์นั้นต้องคุ้มครองภัยชนิดเดียวกัน
3. กรมธรรม์นั้นต้องคุ้มครองส่วนได้เสียอันเดียวกันของผู้เอาประกันภัย
4. วัตถุที่เอาประกันภัยของแต่ละกรมธรรม์ต้องเป็นวัตถุเดียวกัน
5. ทุกกรมธรรม์ต้องมีผลบังคับในเวลาที่เกิดความเสียหาย

**2.2.6 หลักสาเหตุใกล้ชิด ( Principle of Proximate Cause )** หมายถึง หลักซึ่งกำหนดให้ผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอันเนื่องมาจากความเสียหายเกิดขึ้นจาก สาเหตุใกล้ชิด กับภัยที่ทำประกันไว้

สาเหตุใกล้ชิด คือ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนั้นต่อเนื่องไม่ขาดตอนและเป็นผลโดยตรงจากภัยที่ได้ระบุในสัญญาประกันภัยแล้ว จากความหมายดังกล่าวจึงสรุปสาระสำคัญของหลักสาเหตุใกล้ชิดซึ่งผู้รับประกันภัยจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนดังนี้

1. ภัยที่ได้รับประกันไว้ต้องเกิดขึ้นจริง



2. ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับวัตถุที่เอาประกันภัยเป็นผลโดยตรงจากภัยที่ระบุไว้ในสัญญาประกันภัย

3. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนั้นต่อเนื่องไม่ขาดตอน

4. กรณีที่เกิดภัยหลายชนิดขึ้นไม่พร้อมกัน ภัยชนิดแรกไม่ว่าจะก่อให้เกิดความเสียหายมากหรือน้อยจะต้องเป็นสาเหตุใกล้ชิด แม้ภัยที่มาทีหลังจะทำให้เกิดความเสียหายกับวัตถุที่เอาประกันภัยมากกว่าก็ตาม

หลักสาเหตุใกล้ชิดมักจะใช้กับการประกันวินาศภัย แต่จะไม่สามารถใช้ได้กับการประกันชีวิต เพราะเมื่อผู้เอาประกันภัยเสียชีวิตด้วยสาเหตุปกติ ไม่ว่าจะสาเหตุนั้นจะมีความใกล้ชิดกับสาเหตุอื่นหรือไม่ก็ตาม ผู้รับประกันภัยต้องชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้เอาประกันภัยตามสัญญา มีคดีเรื่องหนึ่งโรงเรือนของผู้เอาประกันภัยเสียหายจากระเบิด ในโรงเก็บดินปืนซึ่งอยู่ห่างครึ่งไมล์ แม้การระเบิดนั้นจะเกิดจากไฟก็ไม่ถือว่าเป็นสาเหตุใกล้ชิดอันผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบ คดีนี้มีเหตุการณ์เกิดขึ้นตามสัญญา คือไฟทำให้เกิดระเบิดขึ้น และผลปกติคือความเสียหาย แต่โดยเหตุที่โรงเรือนอยู่ห่างไกลจึงไม่น่าเป็นผลธรรมดาที่ความเสียหายจะไปถึงในระยะที่ไกลเช่นนั้น<sup>7</sup>

### 2.3 ประเภทของการประกันภัยรถยนต์

การประกันภัยแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ การประกันชีวิตและการประกันวินาศภัย สำหรับการประกันภัยรถยนต์นั้นจัดเป็นการประกันวินาศภัยแขนงหนึ่งแบ่งออกได้เป็น การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจและการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

(1) การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ( Voluntary car-insurance ) หมายถึง การประกันภัยรถยนต์ที่กฎหมายมิได้บังคับให้เจ้าของรถยนต์หรือผู้มีส่วนได้เสียในรถยนต์ต้องจัดให้มีการประกันภัย แต่เป็นการประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยสมัครใจเอาประกันภัยเอง เพราะเห็นว่าการใช้รถยนต์มีความเสี่ยงภัยสูง ความเสี่ยงภัยของรถนอกจากความเสี่ยงจากความสูญหายและเสียหายของรถยนต์แล้ว ยังมีความเสี่ยงต่อ

<sup>7</sup> จิตติ ดิงศภัทย์, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการประกันภัย, พิมพ์ครั้งที่ 10, กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2539.

การที่รถยนต์ได้ก่อให้เกิดความสูญเสียหรือความเสียหายต่อบุคคลภายนอกอันเกิดจากการใช้รถยนต์ของผู้เอาประกันภัย และซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหาย

การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ได้รวมเอาความเสี่ยงภัยของรถยนต์ในทุกรณณิดังกล่าวมารวมไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยฉบับเดียวกัน แล้วเปิดโอกาสให้ผู้เอาประกันภัยเลือกซื้อความคุ้มครองตามลักษณะของความเสี่ยงภัยที่แต่ละคนอาจมีความเสี่ยงภัยมากน้อยแตกต่างกัน ดังนั้น กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจจึงแบ่งออกเป็นสามประเภท ดังนี้

1) ประเภทหนึ่ง คือ การประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก อันได้แก่ ความรับผิดชอบต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยของบุคคลภายนอก รวมทั้งความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก เนื่องจากอุบัติเหตุอันเกิดจากรถยนต์ที่ใช้หรืออยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งที่ยกบรรทุกหรือติดตั้งในรถยนต์นั้น นอกจากนั้นแล้ว การประกันภัยรถยนต์ประเภทหนึ่ง ยังให้ความคุ้มครองความสูญหายและความเสียหายที่เกิดแก่รถยนต์คันเอาประกันภัยในทุกสาเหตุ เช่น ชน พลิกคว่ำ การถลันแกล้งหรือประทุษร้ายต่อรถยนต์ ภัยธรรมชาติ เช่น น้ำท่วม เป็นต้น

2) ประเภทสอง คือ การประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองทั้งความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก ความสูญหายและความเสียหายต่อรถยนต์คันเอาประกันภัยเช่นเดียวกับการประกันภัยประเภทหนึ่ง แต่ความเสียหายที่เกิดแก่รถยนต์คันเอาประกันภัยจะให้ความคุ้มครองเฉพาะความเสียหายที่เกิดจากสาเหตุไฟไหม้เท่านั้น

3) ประเภทสาม คือ การประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองเฉพาะความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกเช่นเดียวกับการประกันภัยประเภทหนึ่งและประเภทสอง ส่วนความสูญหายและความเสียหายต่อรถยนต์คันเอาประกันภัยไม่ได้รับความคุ้มครอง

(2) การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ( Compulsory Car-Insurance ) หมายถึง การประกันภัยรถยนต์ซึ่งรัฐกำหนดให้เจ้าของรถต้องมีการประกันความคุ้มครอง

ความรับผิดชอบบุคคลภายนอก”<sup>8</sup> จากความหมายดังกล่าวเห็นได้ว่าการประกันภัยภาคบังคับมีลักษณะเป็นกฎหมายในยุคใหม่ที่มีหลักพื้นฐานมาจากหลักความสงบเรียบร้อยของประชาชน และมุ่งเน้นคุ้มครองประโยชน์ของบุคคลที่สาม นอกจากนั้นเครื่องมืออันหนึ่งที่รัฐใช้ในการบริหารจัดการสังคม คือ กฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัย กล่าวคือ เป็นลักษณะการออกกฎหมายมาบังคับใช้ให้ประชาชนในประเทศต้องปฏิบัติตามแทนที่จะมีลักษณะแบบดั้งเดิม Classic บังคับให้เจ้าของรถหรือผู้เช่ารถเอาประกันภัยไว้เพื่อคุ้มครองความรับผิดชอบทางละเมิดอันเกิดจากการใช้รถยนต์ของตน เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรือแก่ทรัพย์สิน ผู้ที่ได้รับความเสียหายมีสิทธิเรียกร้องตามกฎหมายหรือฟ้องศาลเรียกค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหาย อันเนื่องมาจากอุบัติเหตุในการใช้รถยนต์จากบริษัทประกันภัยได้ จากสาเหตุนี้ ผู้ทำละเมิดจะมีความสามารถในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนหรือไม่ จึงไม่ปัญหาสำคัญอีกต่อไป เพราะการประกันภัยภาคบังคับทำให้ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุอันเกิดจากรยนต์มีหลักประกันในระดับหนึ่งว่า ตนมีสิทธิได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายอย่างแน่นอน การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับจึงให้ความคุ้มครองประชาชนผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุอันเกิดจากการใช้รถยนต์มากขึ้น ปริมาณข้อพิพาทที่จะขึ้นสู่ศาลจะลดลง อีกทั้งเป็นการลดขั้นตอนของการที่จะต้องพิสูจน์ความรับผิดชอบทางละเมิดได้ในระดับหนึ่ง

หลักการสำคัญของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับมีดังนี้

1. รัฐออกกฎหมายบังคับให้บุคคลที่เกี่ยวข้องกับรถต้องทำประกันภัยภาคบังคับ เป็นการใช้อำนาจรัฐเป็นเครื่องมือบังคับ มีลักษณะเป็นกฎหมายมหาชน หากมีผู้ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามจะได้รับโทษตามกฎหมาย

<sup>8</sup> พจนานุกรมศัพท์ประกันภัย อังกฤษ-ไทย ฉบับราชบัณฑิตยสถาน 2534 , หน้า 45.

2. มุ่งคุ้มครองประโยชน์สาธารณชน กล่าวคือ คุ้มครองประชาชนทั่วไป ที่ได้รับความเสียหายอันเกิดจากรถหรือที่เรียกว่าบุคคลที่สามที่ได้รับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย บางประเทศคุ้มครองถึงความเสียหายต่อทรัพย์สินด้วย

3. รัฐบริหารการจัดการประกันภัยเองหรือมอบให้ภาคเอกชนทำ ซึ่งหมายถึง บริษัทประกันภัยเป็นผู้บริหารจัดการหรือภาครัฐและภาคเอกชนร่วมกันบริหารจัดการ การประกันภัย

4. ใช้หลักการบริหารการประกันภัยที่มีได้มุ่งทางด้านการค้าหรือหากำไร No Loss No Profit แต่มุ่งที่จะช่วยเหลือหรือบริการประโยชน์สาธารณชน ดังนั้น การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับจะมีลักษณะเป็นการช่วยเหลือหรือให้บริการสังคมในระดับหนึ่ง

5. นำหลักกฎว่าด้วยจำนวนมาก ( Law of Large Numbers ) และกฎของการเฉลี่ย ( Law of Average ) มาใช้ เช่นเดียวกับการประกันภัยประเภทอื่นๆ ซึ่งในบางประเทศยกเลิกหลักกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด ( Fault ) ที่ต้องพิสูจน์ ความรับผิดและใช้หลักไม่ต้องพิสูจน์ความรับผิด ( No-Fault ) แทน

กฎหมายที่บังคับให้เจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันภัยเพื่อให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัย ได้แก่ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.

### บทที่ 3

## มาตรการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามกฎหมาย ประเทศญี่ปุ่นเปรียบเทียบกับประเทศไทย

ในต่างประเทศการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถมีวิวัฒนาการมาเป็นเวลายาวนาน ในบทนี้จะกล่าวถึงกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ และมาตรการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของประเทศญี่ปุ่นเปรียบเทียบกับประเทศไทย

### 1. ประเทศญี่ปุ่น

#### 1.1 ความเป็นมาของการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามกฎหมายประเทศญี่ปุ่น

การประกันภัยรถยนต์ในประเทศญี่ปุ่นเริ่มครั้งแรกในปี ค.ศ. 1914 ซึ่งในขณะนั้นมีรถยนต์เพียง 1,066 คัน หลังจากสงครามโลกครั้งที่สองเป็นต้นมาปริมาณรถยนต์มีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ซึ่งอาจเป็นเพราะประเทศญี่ปุ่นเป็นผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ของโลก อีกทั้งมีการพัฒนาเกี่ยวกับอุตสาหกรรมเพิ่มมากขึ้น ทำให้ปริมาณรถยนต์มีมากขึ้นเป็นอันดับที่สองของโลก<sup>1</sup> ในช่วงปีค.ศ.1948-1954 มีจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถยนต์สูงจากเดิม 21,450 ราย เป็น 78,764 ราย คิดเป็นร้อยละ 350 และมีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจนเป็นปัญหาใหญ่ของญี่ปุ่น ซึ่งเดิมความรับผิดชอบการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตที่เกิดจากอุบัติเหตุรถยนต์นั้นเป็นไปตามหลักเกณฑ์ของความรับผิดฐานละเมิด (Tort Liability) ตามประมวลกฎหมายแพ่งของ

---

<sup>1</sup>Automobile Insurance Rating Organization of Japan , (AIRO) May 2002 Japan (with Appendix) , p.1. และกมลวรรณ กิรติสมิต. “การประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศไทย” (Compulsory Automobile Liability Insurance) วารสารประกันภัย. 17 เมษายน-มิถุนายน 2535 , หน้า 53.

ประเทศญี่ปุ่น มาตรา 709 ( Article 709 of the Civil Code )<sup>2</sup> กล่าวคือ ผู้ได้รับความเสียหายจะเรียกร้องค่าเสียหายได้ต่อเมื่อสามารถพิสูจน์ได้ว่าเป็นความผิดหรือความประมาทของผู้ใช้รถ ซึ่งในหลายกรณีผู้ประสบภัยไม่มีหลักฐานเพียงพอที่จะพิสูจน์<sup>3</sup> จนกระทั่งในปี ค.ศ. 1955 รัฐบาลญี่ปุ่นจึงได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ Automobile Liability Security Law 1955<sup>4</sup> กฎหมายนี้กำหนดให้มี การประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับ คือ Compulsory Automobile Liability Insurance (CALL หรือ Ji-Bai-Seki) โดยมีความมุ่งหมายที่จะคุ้มครองผู้ที่ประสบอุบัติเหตุจากรถยนต์จนเป็นเหตุให้ได้รับบาดเจ็บ ทุพพลภาพ หรือเสียชีวิต แต่จะไม่คุ้มครองความเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สินหรือตัวรถ

จากการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของจำนวนรถยนต์นับจากปี ค.ศ. 1948-1970 ทำให้อุบัติเหตุรถยนต์เพิ่มจำนวนมากขึ้นตามไปด้วย<sup>5</sup>

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

<sup>3</sup> Arthur Taylor Von Mehren “The Treatment of Motorvehicle Accidents : The Impact of Technological Change on Law in Japan:the Legal order in a Changing Society Legal Relations” (Massachusetts : Harvard University Press,1963) , p.401- 403.

<sup>4</sup> Automobile Liability Security Law 1955 เป็นกฎหมายปีโชวะ30 เลขที่ 97 เรียกเป็นภาษาญี่ปุ่นและเขียนด้วยอักษรโรมันว่า JIDOSHA SONGAI BAISHOHOS HOHO นิยมเรียกสั้นๆว่า JIBAIHO ประกาศใช้เป็นกฎหมายตั้งแต่ 1 ธันวาคม ค.ศ.1955 (พ.ศ.2498) และเริ่มใช้บังคับในเดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ.1956 : คูโนไกรวิน สารวิจิตร. “กฎหมายการประกันภัยบุคคลที่สามของประเทศญี่ปุ่น” วารสารนิติศาสตร์. 21, หน้า 53. Automobile Insurance Rating Organization of Japan ,(AIRO) May 2002 Automobile Insurance in Japan (with Appendix) , p.3 และกมลวรรณ กิริตสมิต “การประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น” (Compulsory Automobile Liability Insurance) วารสารประกันภัย. หน้า 55.

<sup>5</sup> Automobile Insurance Rating organization Association of Japan ,( AIRO) May 2002 Automobile Insurance in Japan ( with Appendix) , p.4.

### ตารางที่ 3 จำนวนรถยนต์และอุบัติเหตุรถยนต์ในประเทศญี่ปุ่น

ปี ค.ศ.	จำนวนรถจดทะเบียน ( พันคัน )	อุบัติเหตุจราจรบนถนน			เบี้ยประกันรถยนต์ ( ล้านเยน )	อัตราร้อยเบีย ประกันภัยต่อ เบี้ยประกันที่ ไม่ใช่ประกัน ชีวิต
		จำนวน อุบัติเหตุ ( ครั้ง )	จำนวน ผู้ตาย	จำนวน ผู้บาดเจ็บ		
1948	238	21,341	3,831	17,609	360	
1954	1,311	93,869	6,374	72,390	3,870	7.1%
1960	3,302	449,912	12,055	289,156	20,864	200%
1965	7,897	567,286	12,484	425,666	112,796	41.1%
1970	18,587	718,080	16,765	981,096	575,103	57.1%

ที่มา : Automobile Insurance Rating Organization of Japan,( AIRO ) May 2002 p.3.

การประกันภัยรถยนต์ในประเทศญี่ปุ่นมีอยู่ 2 ประเภทเช่นเดียวกับประเทศไทย กล่าวคือ

1) การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ( Volantaly Insurance ) เป็นการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองตลอดไปถึงบุคคลที่สาม ( ความรับผิดชอบต่อการบาดเจ็บเสียชีวิต และทรัพย์สินหาย ) และรวมตลอดถึงอุบัติเหตุที่บุคคลนั้นเองเป็นผู้ก่อขึ้นเป็นการประกันภัยในส่วนที่เพิ่มเติมจากการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ และ

2) การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ( Compulsory Insurance ) การประกันภัยภาคบังคับ ( Call ) นั้น คุ้มครองเฉพาะความรับผิดชอบจากการบาดเจ็บทางกายและเสียชีวิตโดยระบุลำดับความรับผิดชอบ ( Grade ) ไว้

จึงอาจกล่าวได้ว่า การประกันภัยภาคบังคับเป็นการประกันความรับผิดชอบพื้นฐานที่ผู้ครอบครองรถต้องจัดทำเพื่อคุ้มครองผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิต ส่วนการ

ประกันภัยภาคสมัครใจเป็นการประกันภัยเกินจากขั้นพื้นฐาน โดยคุ้มครองความรับผิดต่อทรัพย์สินของบุคคลอื่นด้วย<sup>6</sup>

## 1.2 มาตรการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามกฎหมายญี่ปุ่น

เดิมการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยตามกฎหมายประเทศญี่ปุ่นนั้นได้รับความคุ้มครองตามประมวลกฎหมายแพ่ง มาตรา 709 เช่นเดียวกับประเทศไทย ผู้ประสบภัยจากรถสามารถได้รับความคุ้มครองตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่เนื่องจากการเรียกร้องค่าเสียหายต้องใช้เวลายาวนาน เสียค่าใช้จ่ายสูง และผู้ประสบภัยจากรถต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าเป็นความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ใช้รถ ซึ่งส่วนมากผู้ประสบภัยไม่มีพยานหลักฐานเพียงพอพิสูจน์ความผิดได้ ต่อมาจึงได้มีการประกาศใช้กฎหมายการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ คือ พระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ Automobile Liability Security Law 1955 และการประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น Compulsory Automobile Liability Insurance (CALI หรือ Ji-Bai-Seki)

### 1.2.1 พระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับ

หลักการสำคัญของการประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับประเทศญี่ปุ่น หรือ CALI มีหลักการสำคัญ 3 ประการ

(1) หลักการไม่แสวงหากำไรจากการประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับ ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 25 มีหลักการว่า อัตราเบี้ยประกันภัยที่เรียกเก็บสำหรับการประกันภัยภาคบังคับนี้จะกำหนดขึ้นเพื่อหวังผลกำไรไม่ได้ จากหลักการนี้ทำให้เกิดระบบอัตราเบี้ยประกันที่เรียกว่า No-Loss No-Profit กล่าวคือ เป็นระบบอัตราเบี้ยประกันภัยที่ไม่ก่อให้เกิดผลกำไร แต่ก็ไม่ทำให้ผู้รับประกันภัยขาดทุน หากมีกำไรเกิดขึ้นจากการรับประกันภัยภาคบังคับนี้จะมี

<sup>6</sup> Ibid , p.3.



มาตรการให้ผลกำไรดังกล่าวกลับคืนสู่ประชาชน โดยการลดเบี้ยประกันภัยหรือเพิ่มค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ

(2) หลักการบังคับให้รถทุกคนต้องทำประกันภัย การประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับนี้ มีการบังคับทั้งผู้ครอบครองรถที่จะนำรถออกวิ่งในทาง จะต้องทำประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ และผู้รับประกันภัยรถยนต์จะต้องรับประกันภัยรถทุกคนที่มีผู้นำมาทำประกันภัย โดยจะปฏิเสธการรับประกันภัยตามกฎหมายนี้ไม่ได้ ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 24 เว้นแต่จะมีเหตุการณืต่อไปนี้

- 1) เป็นรถยนต์ที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องมีการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ
- 2) มีการแถลงข้อความเท็จ หรือปิดบังข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสัญญาประกันภัยอย่างชัดเจน
- 3) ระยะเวลาของการประกันภัยนับจากวันที่ขอเอาประกันภัยจนถึงวันสิ้นสุดเกินกว่าระยะเวลาที่ระบุไว้
- 4) มีการทำประกันภัยซ้ำไม่ว่าจะทำประกันภัยภาคบังคับ ( CALL ) หรือสัญญา CALMA
- 5) พ้นสภาพจากการใช้รถยนต์

(3) หลักการหลักการการพิสูจน์ในเรื่องความผิดและความประมาทเลินเล่อในการใช้รถ การประกันภัยความรับผิดโดยทั่วไป ความเสียหายจะต้องเกิดจากความผิด ( Fault ) หรือความประมาทเลินเล่อ ( Negligence ) ของผู้เอาประกันภัย ผู้รับประกันภัยต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าผู้เอาประกันภัยเป็นฝ่ายผิด แต่การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามกฎหมายนี้ ผู้ประสบภัยสามารถเรียกร้องค่าเสียหายได้โดยพิสูจน์แต่เพียงว่าการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตเกิดจากหรือมีผลมาจากอุบัติเหตุรถยนต์เท่านั้น ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 3 กำหนดให้บุคคลผู้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเอง ( person who put an automobile into operation for his benefit ) จะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน

แก่ผู้ซึ่งได้รับอันตรายทางกายจากการใช้รถของตนเอง เว้นแต่ผู้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเองนั้นจะสามารถพิสูจน์ได้ทั้งสามประการนี้

1) ผู้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเองและผู้ขับรถ ( ในกรณีที่ผู้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเองนั้นไม่ได้เป็นผู้ขับเอง ) ไม่ได้ประมาทเลินเล่อในการขับรถ

2) อุบัติเหตุเกิดจากความตั้งใจหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ประสบภัยเองหรือของบุคคลอื่นนอกจากผู้ขับรถ และ

3) ไม่มีความบกพร่องหรือความผิดปกติของรถยนต์

การที่กฎหมายใช้คำว่า “บุคคลผู้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเอง” นั้นหมายถึง ผู้ที่ควบคุมการเคลื่อนที่ของรถและได้รับประโยชน์ใดๆ จากการที่รถนั้นเคลื่อนที่ โดยที่ผู้นั้นไม่จำเป็นต้องเป็นเจ้าของรถและไม่ต้องขับรถนั้นเองหรือเป็นผู้ครอบครองรถในขณะที่รถนั้นเกิดอุบัติเหตุ การที่กฎหมายบัญญัติเช่นนี้เป็นการลดภาระการพิสูจน์ของผู้ประสบภัยไปยังบุคคลผู้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเอง ซึ่งภาระการพิสูจน์ทั้ง 3 ประการดังกล่าวสามารถพิสูจน์ได้ยาก ดังนั้น หลักการนี้จึงใกล้เคียงกับหลักความรับผิดโดยปราศจากความผิด ( no-fault liability)<sup>7</sup>

### 1.2.2 การประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับประเทศไทย

(1) รถที่ต้องทำประกันภัยภาคบังคับ ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 5 กำหนดว่า รถคันใดที่ไม่ได้จัดทำประกันภัยภาคบังคับจะออกวิ่งในทางไม่ได้ เว้นแต่จะเป็นรถที่ได้รับยกเว้นตามกฎหมาย ซึ่งรถที่ได้รับยกเว้นนั้น ได้แก่ รถที่ใช้ในกิจการกองกำลังป้องกันตนเองหรือรถในกองทัพญี่ปุ่น รถของกองทหารสหรัฐที่ใช้ในญี่ปุ่นในกิจการเกี่ยวกับสนธิสัญญาความร่วมมือและป้องกันร่วมกัน

<sup>7</sup>Automobile Insurance Rating organization Association of Japan.( AIRO) May 2002 Automobile Insurance In Japan (with Appendix) p.4 ; Arthur Taylor Von Mehren “The Treatment of Motor-vehicle Accidents : The Impact of Techonological Change on Legal Relations” Law in Japan:the Legal Order in a Changing Society p.407.

ระหว่างสหรัฐและญี่ปุ่น และรถที่ใช้ในกิจการของกองกำลังสหประชาชาติ รถของกลุ่ม เกษตรกรที่ต้งขึ้นตามกฎหมายว่าด้วยการเกษตร<sup>8</sup> ซึ่งเท่ากับรถที่ได้รับการยกเว้นดังกล่าว แล้วนั้น รถทุกคันที่จะนำออกวิ่งในทางต้องทำประกันภัยภาคบังคับ รวมถึงรถยนต์ที่ใช้ ในสถาบันพระมหากษัตริย์ ราชการ โดยให้หน่วยงานที่เป็นต้นสังกัดของส่วน ราชการนั้นๆเป็นผู้ตั้งงบประมาณสำหรับจัดให้มีการประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมาย<sup>9</sup> นอกจากนั้นรถจักรยานยนต์ก็ต้องทำประกันภัยภาคบังคับนี้ด้วย<sup>10</sup>

การทำประกันภัยภาคบังคับต้องกระทำเมื่อมีการจดทะเบียนรถครั้งแรกและ ต้องจัดให้มีทุกครั้งที่มีการตรวจสภาพรถ โดยกรมธรรม์จะต้องมีความคุ้มครอง ครอบคลุมตลอดถึงการตรวจสภาพรถครั้งต่อไป โดยระยะเวลาในการนำรถไปตรวจ สภาพนั้นจะแตกต่างกันตามประเภทของรถ เช่น รถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มีอายุการใช้งาน ตั้งแต่ 3 ปีแต่ไม่เกิน 10 ปี จะต้องได้รับการตรวจสภาพทุกๆ 2 ปี ส่วนรถที่มีอายุ การใช้งานเกิน 10 ปีจะต้องได้รับการตรวจสภาพทุกปี โดยอยู่ที่ขึ้นทะเบียนไว้กับ กระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐานและขนส่งซึ่งแต่เดิมขึ้นทะเบียนกับกระทรวงคมนาคม ถ้าไม่จัดให้มีการประกันภัยดังกล่าวแล้วก็จะไม่สามารถจดทะเบียนรถ อีกทั้งรถคันนั้นก็ จะไม่ผ่านการตรวจสภาพและจะไม่ได้รับอนุญาตให้วิ่งบนท้องถนน ซึ่งวิธีการนี้จะทำ ให้แน่ใจได้ว่าจะไม่มีรถที่ไม่ได้ทำประกันภัยภาคบังคับมาวิ่งอยู่บนท้องถนน แต่ในทาง กลับกันวิธีการทำประกันภัยเช่นนี้ ผู้เอาประกันภัยจะต้องชำระเบี้ยประกันภัยตาม

<sup>8</sup> ไกรวิน สารวิจิตร. “กฎหมายการประกันภัยบุคคลที่สามของประเทศญี่ปุ่น” วารสารนิติศาสตร์. 21, หน้า 54.

<sup>9</sup> ศรีัญญา งามวงษ์วาน. “กฎหมายที่เหมาะสมสำหรับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ” วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2528, หน้า 38.

<sup>10</sup> เมื่อเริ่มประกาศใช้ Automobile Liability Security Law 1955 นั้น กฎหมายบังคับให้ รถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 125 ซีซี ต้องทำประกันภัยภาคบังคับนี้ ต่อมาในปีค.ศ.1966 รถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์เท่ากับ 125 ซีซี หรือน้อยกว่าก็อยู่ภายใต้บังคับบทบัญญัตินี้ด้วย คูใน กมลวรรณ กิรติสมิต. “การประกันภัยความรับผิดชอบในการใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น” (Compulsory Automobile Liability Insurance) วารสารประกันภัย. หน้า 55.

จำนวนที่กำหนดไว้สำหรับความคุ้มครองจนถึงการตรวจสภาพรถในคราวต่อไป ซึ่งในระหว่างนั้นอาจมีการเปลี่ยนแปลงที่มีผลกับความเสียหาย นอกจากนั้นการประกันภัยนี้ยังคิดตามตัวรถ ไปจนถึงการตรวจสภาพรถครั้งต่อไป แม้ว่าในช่วงเวลาระหว่างนั้นรถคันดังกล่าวจะถูกโอนไปยังบุคคลอื่นแล้วก็ตาม<sup>11</sup> สำหรับรถจักรยานยนต์ กฎหมายไม่ได้บังคับให้ต้องได้รับการตรวจสภาพรถ แต่เจ้าของรถจะต้องติดเครื่องหมายที่แสดงว่าได้มีการประกันภัยภาคบังคับซึ่งออกโดยผู้รับประกันภัยและแสดงระยะเวลาเอาประกันภัยไว้ด้วยเพื่อสะดวกในการตรวจสอบว่ามีรถคันใดที่ไม่ทำประกันภัยภาคบังคับนี้<sup>12</sup> ผู้ที่ฝ่าฝืนไม่ทำประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมายนี้ จะได้รับโทษจำคุกเกินกว่า 1 ปี หรือปรับไม่เกิน 500,000 เยน<sup>13</sup> (เดิมได้รับโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือนหรือปรับไม่เกิน 50,000 เยน )

(2) ผู้เอาประกันภัย คือ บุคคลที่จะได้รับการคุ้มครองจากกรมธรรม์ประกันภัย โดยผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่าเสียหายในนามผู้เอาประกันภัยในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ซึ่งได้รับอันตรายจากการใช้รถของตน ผู้เอาประกันภัยในการประกันภัยภาคบังคับนี้มีดังนี้

1) ผู้ครอบครองรถ<sup>14</sup> ได้แก่ เจ้าของรถ หรือบุคคลใดๆซึ่งมีสิทธิใช้รถ และได้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเอง ดังนั้น บุคคลใดที่ขับรถโดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าของรถ เช่น ขโมย ไม่ถือว่าเป็นผู้ครอบครองและไม่ได้รับความคุ้มครองจากกรมธรรม์ประกันภัย<sup>15</sup> โดยกรมธรรม์ประกันภัยภาคบังคับนี้จะคุ้มครองความรับผิดของ

<sup>11</sup> Automobile Insurance Rating Organization of Japan ( AIRO) May 2002 Automobile Insurance In Japan (with Appendix) p.6.

<sup>12</sup> Ibid. p.6.

<sup>13</sup> Ibid. p.6.

<sup>14</sup> Automobile Liability Security Law 1955 Article 2.( paragraph 3 )

<sup>15</sup> Automobile Insurance Rating Organization of Japan ( AIRO) Automobile Insurance In Japan (with Appendix), p.7 ; Arthur Taylor Von Mehren “The Treatment of Motorvehicle Accidents : The Impact of Technological Change on Legal Relations” **Law in Japan** : the Legal Order in a Changing Society , p. 407.

ผู้ครอบครองรถที่เกิดจากการใช้รถตามที่กำหนดใน Automobile Liability Security LAW มาตรา 3

2) ผู้ขับรถ<sup>16</sup> ได้แก่ ผู้ที่ไม่ใช่ผู้ครอบครองรถตาม (1) แต่มีหน้าที่ขับรถหรือช่วยเหลือในการขับรถนั้นเพื่อประโยชน์ของบุคคลอื่น โดยกรมธรรม์ประกันภัยภาคบังคับนี้คุ้มครองความรับผิดของผู้ขับรถ สำหรับความเสียหายต่อร่างกายของบุคคลภายนอกที่เกิดจากการขับรถ จำกัดเฉพาะความรับผิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เท่านั้น ทั้งนี้ เนื่องจากผู้ขับรถไม่ใช่บุคคลผู้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเอง และมีความรับผิดตามที่กำหนดไว้ใน Automobile Liability Security Law มาตรา 3 โดยกฎหมายถือว่าผู้ขับรถเป็นผู้เอาประกันภัยด้วย ผู้ขับรถจึงได้รับความคุ้มครองจากการเรียกร้องรับช่วงสิทธิจากเจ้าของรถ ซึ่งได้จ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจากการเรียกร้องของบริษัทประกันภัยผู้รับช่วงสิทธิติดตามทวงถาม เช่น กรณีคนขับรถของบริษัท<sup>17</sup>

(3) ผู้รับประกันภัย ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 24 วางหลักเกณฑ์ให้บริษัทประกันภัยที่รับประกันภัยรถยนต์ ต้องรับประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับและจะปฏิเสธการรับประกันภัยดังกล่าวไม่ได้ เว้นแต่กรณีที่มีเหตุผลพิเศษตามกฎหมายกำหนดไว้ เช่น ผู้เอาประกันภัยไม่ชำระเบี้ยประกัน หรือแจ้งข้อมูลอันเป็นเท็จหรือปกปิดข้อเท็จจริง เป็นต้น และนับตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน ค.ศ. 2002 บรรดาบริษัทประกันภัยที่สามารถรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับได้ต้องเป็นบริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์และบริษัทที่ตั้งขึ้นเพื่อซื้อขายหุ้นที่สำนักงานบริการทางการเงิน (Finance Service Agency : FAS ) มีอำนาจกำกับดูแลภายใต้กฎหมายธุรกิจประกันภัยตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 6 และปัจจุบันมีบริษัทผู้รับประกันภัยในประเทศญี่ปุ่นทั้งหมด 38 บริษัท เป็นบริษัทของประเทศญี่ปุ่น

<sup>16</sup> Automobile Liability Security Law 1955 Article 2.( paragraph 4 )

<sup>17</sup>Automobile Insurance Rating Organization of Japan ( AIRO) Automobile Insurance In Japan (with Appendix), p.8.

เอง 27 บริษัท นอกนั้นเป็นบริษัทประกันภัยของต่างชาติที่ได้รับใบอนุญาตจากทางการของประเทศญี่ปุ่นอีก 11 บริษัท

นอกจากบริษัทประกันภัยแล้ว ผู้รับประกันภัยในระบบประกันภัยภาคบังคับ ได้แก่ สหกรณ์ต่างๆ เช่น สหกรณ์การเกษตรที่ก่อตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายสังคมสหกรณ์การเกษตร สหกรณ์ผู้บริโภครที่ก่อตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายสังคมสหกรณ์การกินอยู่ของผู้บริโภค หรือสหกรณ์สาธารณูปโภคพื้นฐานที่ก่อตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายว่าด้วยวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ก็สามารถดำเนินธุรกิจประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของผู้ใช้รถในสหกรณ์นั้นๆ ได้ โดยเรียกระบบการดำเนินงานของตนว่า “การช่วยเหลือซึ่งกันและกันในความรับผิดชอบภาคบังคับ” COMPULSORY AUTOMOBILE LIABILITY MUTUAL AID : CALMA<sup>18</sup>

เมื่อบริษัทที่รับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ แบบ CALI และสหกรณ์ต่างๆ ที่รับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ แบบ CALMA ทำการรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับแล้ว ก็จะร่วมมือกันเพื่อป้องกันการขาดทุนจากการรับประกันภัยที่ไม่สามารถเลือกผู้เอาประกันภัยได้ภายใต้ระบบนี้ โดยการนำเอาเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากการรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับทั้งหมด ( หลังจากหักค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานแล้ว ) มารวมกันไว้เป็นกองทุนรวม ( pool ) และจะจ่ายออกไปช่วยเหลือผู้รับประกันภัยแต่ละรายเมื่อเกิดภัย

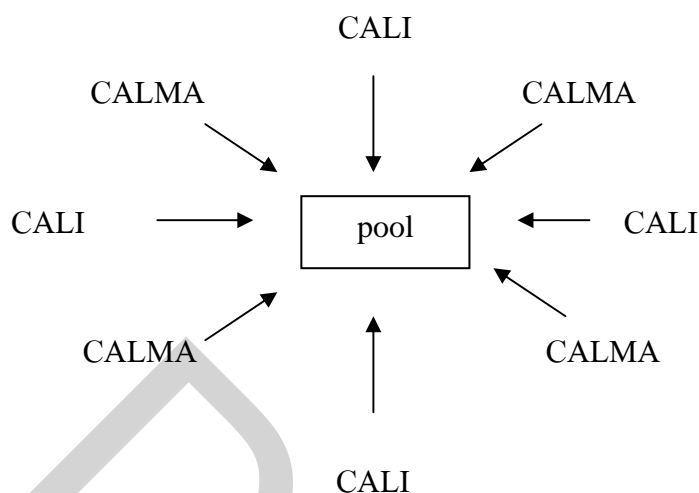
#### การรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับประเทศญี่ปุ่น

- a. บริษัทผู้รับประกันภัย : CALI
- b. สหกรณ์ผู้รับประกันภัย : CALMA

---

<sup>18</sup> Automobile Insurance Rating Organization of Japan (AIRO) May 2002 Automobile Insurance In Japan (with Appendix), p.7.

### ภาพที่ 1 การรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับประเทศไทย



ที่มา : AIRO May 2002 p.11 .

แต่เดิมก่อนวันที่ 1 เมษายน 2545 การรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของบริษัทประกันภัยนั้น เบี้ยประกันจะถูกนำไปทำประกันภัยต่อให้กับรัฐในอัตราร้อยละ 60 ส่วนที่เหลือร้อยละ 40 นำมาเป็นกองทุนรวมให้บรรดาบริษัทประกันภัยกระจายความรับผิดชอบ

กำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยในระบบประกันภัยภาคบังคับ อัตราเบี้ยประกันภัยจะถูกคำนวณโดยสมาคมอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับแห่งประเทศไทย (AIRO) ซึ่งเรียกว่า อัตรามาตรฐาน และในการจัดทำอัตราเบี้ยประกันภัยจะพิจารณาจากประเภทความเสี่ยงภัยโดยกำหนดตามพื้นที่ ตามประเภทของรถยนต์และการใช้รถยนต์ เช่น ธุรกิจหรือส่วนบุคคลและกำหนดโดยช่วงระยะเวลาประกันภัย และภายใต้ระบบการประกันภัยภาคบังคับนี้ อัตราเบี้ยประกันภัยจะกำหนดไว้ในระดับต่ำที่สุดเท่าที่จะพึงทำได้ โดยจะคำนวณเท่าที่คุ้มค่าใช้จ่ายจากการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 25 ที่บัญญัติเช่นนี้เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้รับประกันภัยแสวงหาประโยชน์และกำไรอย่างเป็นการค้านั้นเป็นการรับประกันภัยในระบบ CALI โดยยึดถือหลัก No-Loss No-Profit ไม่มีกำไรและ

ไม่ขาดทุน และเมื่อจัดทำเสร็จต้องยื่นขออนุมัติจากหน่วยงาน FSA ( Financial Service Agency) ก่อนประกาศใช้ ซึ่งเดิมต้องยื่นขออนุมัติต่อกระทรวงการคลัง และหลังจากวันที่ 1 เมษายน ค.ศ. 2002 ได้เปลี่ยนมาเป็น FAS เมื่อ FAS รับเรื่องแล้วจะใช้เวลาตรวจสอบ 90 วันหรือนานกว่านั้น และเมื่อได้รับอนุมัติแล้ว AIRO จะประกาศให้สาธารณชนทราบในราชกิจจานุเบกษาหรือหนังสือพิมพ์รายวัน โดยระหว่างวันที่ FSA พิจารณาอัตราเบี้ยประกันภัยนั้น ก็จะประสานงานไปยังคณะกรรมการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (Compulsory Automobile Liability Insurance Council) ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 33 และจะขอความเห็นชอบจากกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน และการขนส่ง ( Ministry of land,Infrastructure and Transport ) ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 28 วรรค 2 ซึ่งแต่เดิมต้องขอความเห็นชอบจากกระทรวงคมนาคม หลังจากนั้นบริษัทประกันภัยที่เป็นสมาชิกของ AIRO จะนำอัตราเบี้ยประกันภัยภาคบังคับไปใช้

(5) บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถประเทศญี่ปุ่น พระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ประเทศญี่ปุ่น (Automobile Liability Security Law 1955) หาได้บัญญัติเรื่องบริษัทกลางไว้ไม่ ทั้งนี้ เนื่องจากประเทศญี่ปุ่นการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยของบริษัทประกันภัยไม่ประสบปัญหาเหมือนประเทศไทย ในระบบประกันภัยภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยใช้หลักความยุติธรรม ความเสมอภาค และคุณธรรม เนื่องจากจะดำเนินการโดยบุคคลภายนอก กล่าวคือ เป็นภาระหน้าที่ของสำนักงานสำรวจภัย (Claim Survey office) ทำการประเมินว่าความเสียหายที่เรียกร้องนั้นมีความเหมาะสมและถูกต้องตามกฎหมายหรือไม่<sup>19</sup> และเมื่อสำนักงานสำรวจภัยดำเนินการประเมินความเสียหายแล้วเสร็จ ก็จะแจ้งจำนวนค่าเสียหายไปยังบริษัทประกันภัย เมื่อบริษัทประกันภัยได้รับใบประเมินจำนวนค่าเสียหายจากสำนักงาน

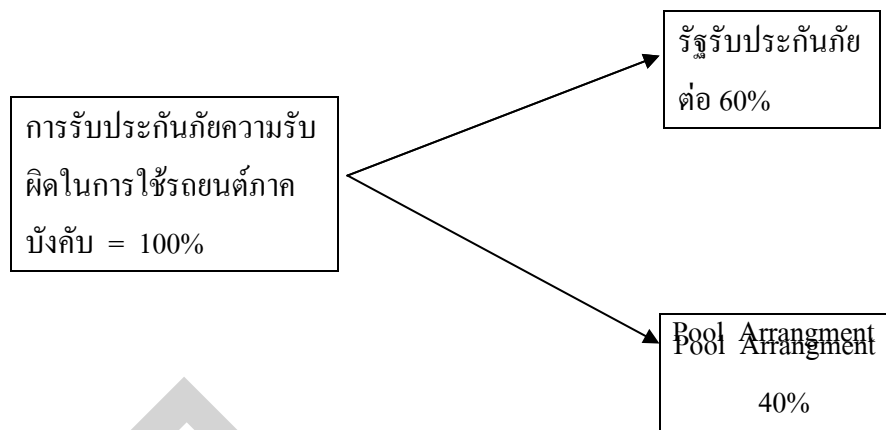
<sup>19</sup>Automobile Insurance Rating Organization of Japan ( AIRO) may 2002 , Automobile Insurance In Japan ( with Appendix) p. 12.



สำรวจภัยแล้ว ก็จะทำการจ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัย ซึ่งแตกต่างกับประเทศไทยที่บริษัท ประกันภัยจะประเมินค่าเสียหายเอง ผู้ประสบภัยจากรถต้องไปใช้สิทธิขอรับค่าสินไหมทดแทนความเสียหาย ณ. ที่ตั้งของสำนักงานหรือสาขาของบริษัทประกันภัย ซึ่งในทางข้อเท็จจริงบริษัทประกันภัยส่วนใหญ่ไม่มีสาขาครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ จะมีเฉพาะสาขาในกรุงเทพและจังหวัดใหญ่ๆ เท่านั้น ซึ่งบางบริษัทมีเพียงสำนักงานใหญ่ในกรุงเทพเพียงแห่งเดียว ทำให้ผู้ประสบภัยที่ได้รับบาดเจ็บในพื้นที่ที่ไม่มีสาขาของบริษัทประกันภัยได้รับความไม่สะดวกและความเดือดร้อน จึงเป็นสาเหตุให้กรม การประกันภัยต้องส่งเจ้าหน้าที่ไปดูงานต่างประเทศที่มีกฎหมายในลักษณะเดียวกัน เช่น ประเทศญี่ปุ่น เกาหลี และไต้หวัน เป็นต้น และจากการที่ได้ศึกษาดูงานระบบ ประกันภัยภาคบังคับในประเทศญี่ปุ่น ทำให้เห็นรูปแบบระหว่างบริษัทประกันภัย ด้วยกันจะมีการจัดตั้ง Pool ขึ้น โดยบริษัทประกันภัยใดที่รับประกันภัยไว้ก็จะ ประกันภัยต่อไป Pool 40% และ Pool จะกระจายกลับไปให้บริษัทอีกครึ่งหนึ่ง กรมการประกันภัยจึงได้นำรูปแบบในการจัดตั้ง Pool ระหว่างบริษัทประกันภัยหรือ การรวมกันเพื่อช่วยเหลือซึ่งกันและกันในประเทศญี่ปุ่นมาเป็นรูปแบบการจัดตั้งบริษัทกลางในประเทศไทย โดยให้บริษัทประกันภัยร่วมกันถือหุ้นในบริษัทกลางๆ เพื่อเป็นองค์กรกลางในการทำหน้าที่จ่ายค่าสินไหมทดแทนความเสียหายจากรถแทนบริษัท ประกันภัยต่างๆ<sup>20</sup>

<sup>20</sup> ศรีัญญา งามวงษ์วาน. “กฎหมายที่เหมาะสมสำหรับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ” วิทยานพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2528, หน้า 41-42.

ภาพที่ 2 สัดส่วนการรับประกันภัย



ที่มา : อาทิจ ตั้งกัลยานนท์ “ การรับประกันภัยความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับของญี่ปุ่น”

วารสารประกันภัย : 63

### 1.2.3 ความคุ้มครองตามกฎหมายประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับประเทศญี่ปุ่น

(1) ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครอง ความคุ้มครองในระบบ CALI คือ การชดเชยความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิตหรือร่างกายของบุคคลอื่น อันเนื่องมาจากอุบัติเหตุรถยนต์ เป็นการคุ้มครองความเสียหายที่เกิดแก่บุคคลเท่านั้น ไม่รวมความเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สินด้วย โดยความเสียหายที่จะได้รับการชดเชย ได้แก่ การเสียชีวิต การทุพพลภาพ และการบาดเจ็บต่อร่างกาย หากการบาดเจ็บนั้นมีผลให้เสียชีวิตหรือทุพพลภาพถาวร การชดเชยสำหรับความบาดเจ็บและเสียชีวิตหรือทุพพลภาพถาวรจะแยกจากกัน โดยจำกัดจำนวนความรับผิดของแต่ละระดับ (เกรด)

ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครองภายใต้การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภท คือ

- 1) ความเสียหายทางการเงิน เช่น ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการรักษาพยาบาล ค่าใช้จ่ายในการฌาปนกิจ เป็นต้น
- 2) ความเสียหายของการสูญเสียรายได้
- 3) ความเสียหายทางด้านจิตใจ เช่น ค่าทำขวัญ และค่าชดเชย เป็นต้น

ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครองตามมาตรฐานจะแบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ ความบาดเจ็บทางร่างกาย ทูพพลภาพ และเสียชีวิต จำนวนจำกัดความรับผิดชอบ ผู้รับประกันภัยตามกฎหมายกำหนดไว้ต่อคน คือ 1.2 ล้านบาทสำหรับความบาดเจ็บทางร่างกาย 750,000 บาทสำหรับทูพพลภาพขั้นต่ำสุด แต่อย่างไรก็ตามจะขึ้นอยู่กับระดับความรุนแรง และ 30 ล้านบาทสำหรับการสูญเสียชีวิต

#### 1) ความบาดเจ็บทางร่างกาย

ความเสียหายหลักที่เกิดขึ้นจากความบาดเจ็บทางร่างกาย ได้แก่

- ก) ค่าใช้จ่ายสำหรับการค้นหาและการช่วยเหลือชีวิต
- ข) ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล เช่น การปฐมพยาบาลเบื้องต้น การขนย้ายผู้บาดเจ็บไปโรงพยาบาล ค่าผ่าตัด ค่านางพยาบาล เป็นต้น
- ค) ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ในระหว่างพักรักษาตัวอยู่ในโรงพยาบาลหรือรักษาเป็นคนไข้นอก
- ง) การสูญเสียรายได้ จะมีการกำหนดไว้เป็นจำนวนเงินที่แน่นอน คือ 5,500 บาทต่อวัน สำหรับผู้ประสบภัยที่ไม่สามารถไปทำงานได้และทำให้สูญเสียรายได้จากการที่ไม่ได้ไปทำงาน แต่ในกรณีที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าการสูญเสียรายได้มากกว่า 5,500 บาทต่อวัน บริษัทประกันภัยจะชดเชยรายได้ให้ตามความเป็นจริงแต่ไม่เกิน 19,000 บาทต่อวัน
- จ) ค่าทำขวัญ จะเป็นการกำหนดจำนวนเงินชดเชยค่าสินไหมทดแทนที่แน่นอน คือ 4,000 บาทต่อวัน ในระหว่างระยะเวลาที่เข้ารับการรักษาพยาบาล

#### 2) การทูพพลภาพ

ในกรณีของการทูพพลภาพที่สืบเนื่องมาจากการบาดเจ็บทางร่างกายนั้น การชดเชยในส่วนที่เกินดังกล่าวข้างต้นจะเป็นการชดเชยการสูญเสียรายได้ในอนาคตซึ่งจะมีสูตรในการคำนวณ และค่าชดเชยกรณีทูพพลภาพถาวร ซึ่งจำนวนเงินเพื่อการชดเชยจะอยู่ที่ช่วงระหว่าง 320,000 -1,050,000 บาท ในกรณีที่ผู้ประสบภัยมีผู้ที่ต้องรับเลี้ยงดู เช่น บิดามารดา คู่สมรส หรือบุตร หากผู้ประสบภัยเสียสมรรถภาพ ระดับที่ 1,2 หรือ 3 การชดเชยจะเป็น 12,500,00 บาท 10,880,000 บาท และ 9,410,000 บาท

ตามลำดับ อย่างไรก็ตามจำนวนเงินที่ชดใช้เป็นค่าสินไหมทดแทนจะรวมกันแล้วไม่เกินวงเงินที่จำกัดตามแต่ละระดับการสูญเสียสมรรถภาพ จนกระทั่งระดับสูงสุด จำนวน 40,000,000 เยน

### 3) การสูญเสียชีวิต

ในกรณีสูญเสียชีวิตเนื่องจากร่างกายบาดเจ็บ นอกเหนือจากการชดใช้ตามที่กล่าวข้างต้นใน ข้อ ก) ( ยกเว้นการเสียชีวิตโดยฉับพลัน ) จะมีการชดใช้เพื่อค่าใช้จ่ายในการฌาปนกิจ รายได้อันสูญเสียไปในอนาคต ค่าทำขวัญแก่ผู้เสียชีวิต และค่าทำขวัญแก่ญาติพี่น้อง

ก) ค่าใช้จ่ายเพื่อการฌาปนกิจ โดยทั่วไปจะชดใช้เป็นจำนวนเงิน 550,000 เยน เว้นแต่ผู้เสียชีวิตจะมีสภาพในสังคม จำนวนเงินค่าใช้จ่ายอาจสูงขึ้นแต่ทั้งนี้ต้องเหมาะสมด้วยเหตุและผล ค่าใช้จ่ายในการฌาปนกิจจะอยู่ในราว 900,000 เยน

ข) การสูญเสียรายได้อันพึงมีในอนาคต จำนวนเงินที่ชดใช้เพื่อการสูญเสียรายได้ในอนาคตจะคำนวณจากสูตร

ค) ค่าชดเชยแก่ผู้เสียชีวิต 3,500,000 เยน

ง) ค่าชดเชยแก่ญาติผู้เสียชีวิต ได้แก่ บิดามารดา คู่สมรส และบุตร บริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเป็นจำนวนเงิน 5,000,000 เยน ( ถ้ามีผู้เรียกร้องสองราย ) และจำนวน 7,000,000 เยน ( ถ้ามีผู้เรียกร้องสามรายหรือมากกว่า )

(2) จำนวนค่าเสียหาย ค่าเสียหายที่ผู้ประสบภัยจากรถจะได้รับ คือ ค่าเสียหายที่ชดใช้ให้เนื่องจากการบาดเจ็บ ทูพพลภาพ และเสียชีวิต การกำหนดจำนวนค่าเสียหายในการประกันภัยภาคบังคับนั้น จะออกเป็นกฎกระทรวงซึ่งสามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามสภาพเศรษฐกิจ จำนวนค่าเสียหายที่ประกาศใช้ครั้งแรกเมื่อบัญญัติกฎหมาย ปี ค.ศ. 1955 กรณีเสียชีวิตได้รับ 300,000 เยน บาดเจ็บสาหัสได้รับ 100,000 เยน บาดเจ็บเล็กน้อยได้รับ 30,000 เยน และได้มีการปรับปรุงเรื่อยมาเป็นลำดับ

ครั้งสุดท้ายปรับปรุงเมื่อวันที่ 1 เมษายน ค.ศ. 2002 มีรายละเอียดดังนี้<sup>21</sup>

#	กรณีเสียชีวิต	30,000,000 เยน
#	กรณีทุพพลภาพถาวร	
	1. ทุพพลภาพถาวรที่ต้องการดูแลตลอดเวลา	40,000,000 เยน
	2. ทุพพลภาพถาวรที่ต้องการดูแลรักษาเป็นประจำ	30,000,000 เยน
#	กรณีบาดเจ็บทุพพลภาพนอกจากที่กล่าวแล้วข้างต้น	

ตารางที่ 4 ลักษณะทุพพลภาพถาวรแบ่งตามลักษณะขั้น

เกรด	ประเภททุพพลภาพถาวร	จำนวนเอาประกัน
1.	- สูญเสียสายตาทั้งสองข้าง - สูญเสียระบบการทำงานของประสาท - สภาวะทางจิตรุนแรงจนต้องมีผู้ดูแลตลอด - สูญเสียแขนส่วนบนทั้งสองข้าง ตั้งแต่ข้อศอกขึ้นไป	30,000,000 เยน
2.	- สูญเสียสายตาหนึ่งข้างและสายตาสองข้างอีกข้างเพียงอย่างเดียว สามารถมองเห็นได้ชัดเจนอยู่ที่ระดับ 0.02 หรือต่ำกว่า	25,900,000 เยน

<sup>21</sup> Automobile Insurance Rating Organization of Japan, (AIRO) May 2002 Japan (with Appendix)

ตารางที่ 4 (ต่อ)

เกรด	ประเภททุพพลภาพถาวร	จำนวนเอา ประกัน
3.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- สูญเสียสายตาหนึ่งข้างและสายตาอีกข้างเอียงจนไม่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนอยู่ที่ระดับ 0.06 หรือต่ำกว่า</li> <li>- สูญเสียระบบการทำงานของประสาทหรือสภาวะทางจิตรุนแรงจนเป็นเหตุให้ไม่สามารถทำงานที่ใช้แรงงานได้ตลอดชีวิต</li> <li>- สูญเสียนิ้วหัวแม่มือทั้งสองข้างและนิ้วทุกนิ้วของมือทั้งสองข้าง</li> </ul>	22,190,000เยน
4.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- สายตาทั้งสองข้างเอียงจนไม่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนอยู่ที่ระดับ 0.06 หรือต่ำกว่า</li> <li>- สูญเสียแขนส่วนบนหนึ่งข้าง ตั้งแต่ข้อศอกขึ้นไป</li> </ul>	18,890,000เยน
5.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- สูญเสียสายตาหนึ่งข้างและสายตาอีกข้างเอียงจนไม่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนอยู่ที่ระดับ 0.1 หรือต่ำกว่า</li> </ul>	15,740,000เยน
6.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- สายตาทั้งสองข้างเอียงจนไม่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนอยู่ที่ระดับ 0.1 หรือต่ำกว่า</li> </ul>	12,960,000เยน
7.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- สูญเสียขาหนึ่งข้าง และสายตาอีกข้างเอียงจนไม่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนอยู่ที่ระดับ 0.6 หรือต่ำกว่า</li> <li>- สูญเสียนิ้วโป้งและนิ้วชี้ของมือข้างเดียวกัน หรือสูญเสียตั้งแต่สามนิ้วขึ้นไป หรือมากกว่ารวมทั้งนิ้วโป้งและนิ้วชี้ของมือข้างเดียวกัน</li> </ul>	10,510,000เยน
8.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- สูญเสียสายตาหนึ่งข้างหรือสายตาอีกข้างเอียงจนไม่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนอยู่ที่ระดับ 0.02 หรือต่ำกว่า</li> <li>- สูญเสียนิ้วหัวแม่มือและนิ้วใดนิ้วหนึ่งของมือข้างเดียวกัน</li> </ul>	8,190,000 เยน

## ตารางที่ 4 (ต่อ)

เกรด	ประเภททุพพลภาพถาวร	จำนวนเอา ประกัน
9.	<p>-สายตาทั้งสองข้างจนไม่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนอยู่ที่ระดับ 0.6 หรือต่ำกว่า</p> <p>-สูญเสียระบบการทำงานของประสาทหรือสภาวะทางจิตถึงขั้นที่ถูกจำกัดระดับขั้นและประเภทงานที่สามารถทำงานได้</p> <p>-สูญเสียนิ้วหัวแม่มือข้างหนึ่ง, สูญเสียนิ้วสองนิ้วรวมทั้งนิ้วชี้ของมือข้างเดียวกัน หรือสูญเสียนิ้วตั้งแต่สามนิ้วขึ้นไปนอกเหนือจากการ สูญเสียนิ้วหัวแม่มือและนิ้วชี้ของมือข้างเดียวกัน</p>	6,160,000 เยน
10.	<p>-สายตาข้างหนึ่งข้างจนไม่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนอยู่ที่ระดับ 0.1 หรือต่ำกว่า</p> <p>-สูญเสียนิ้วชี้ของมือข้างหนึ่ง หรือสูญเสียนิ้วสองนิ้ว นอกเหนือจากการสูญเสียนิ้วโป้งและนิ้วชี้ของมือข้างเดียว กัน 4,610,000 เยน</p>	4,610,000 เยน
11.	<p>-สูญเสียระบบการทำงานที่ประสานกัน หรือการกำหนดระยะเวลาการเคลื่อนไหวของตาตำแหน่งสองข้าง</p> <p>-สูญเสียนิ้วกลางหรือนิ้วนางของมือข้างเดียวกัน</p>	3,310,000 เยน
12.	<p>-สูญเสียระบบการทำงานที่ประสานกัน หรือการกำหนดระยะเวลาการเคลื่อนไหวของตาหนึ่งข้าง</p> <p>-สูญเสียการทำงานของนิ้วกลางหรือนิ้วนางของมือข้างเดียว</p> <p>-การบาดเจ็บหรือพิการผิดปกติจนเห็นได้ชัดเจน เป็นสาเหตุให้สุขภาพบุรุษเสียโฉม</p>	2,240,000 เยน

## ตารางที่ 4 ( ต่อ )

เกรด	ประเภททุพพลภาพถาวร	จำนวนเอาประกัน
13.	- สูญเสียสายตาข้างหนึ่งจนไม่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน อยู่ที่ระดับ 0.6 หรือต่ำกว่า - สูญเสียนิ้วก้อยของมือข้างเดียวกัน	1,390,000 เยน
14.	- การผิดปกติเสียหายบางส่วนของเปลือกตาหรือขนตา หลุดหมดของตาข้างหนึ่ง - สูญเสียการทำงานของนิ้วก้อยของมือข้างหนึ่ง	750,000 เยน

ที่มา : การอบรม ISJ ณ. ประเทศญี่ปุ่น ครั้งที่ 28 พ.ศ. 2542 , หน้า 15 -17.

นอกจากนี้เมื่อผู้ประสบภัยได้รับอุบัติเหตุจากรถยนต์ หากความเสียหายที่ได้รับมีขอบเขตความรับผิดชอบสูงกว่าการประกันภัยภาคบังคับ ค่าเสียหายส่วนที่เกินนี้ผู้ประสบภัยสามารถเรียกร้องได้จากประกันภัยภาคสมัครใจในกรณีที่ผู้ก่อให้เกิดความเสียหายได้ทำประกันภัยภาคสมัครใจไว้ด้วย

การกำหนดจำนวนเงินค่าเสียหายจำกัดเฉพาะค่าเสียหายสูงสุดต่อผู้ประสบภัยหนึ่งคนเท่านั้น ไม่ได้จำกัดจำนวนความรับผิดชอบต่อครั้งเหมือนของประเทศไทย ซึ่งการไม่จำกัดจำนวนความรับผิดชอบต่อครั้งเหมือนของประเทศไทย ทำให้กรณีที่เกิดอุบัติเหตุร้ายแรง ผู้ประสบภัยทุกคนจะสามารถได้รับการชดใช้เยียวยาจนเต็มจำนวนสูงสุดของแต่ละคน การชดใช้แต่ละครั้งความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยยังคงเดิมตลอดระยะเวลาที่เอาประกันภัยโดยไม่ได้อลดลงตามจำนวนที่ได้ชดใช้ไป และคำนวณจากสิทธิของผู้ประสบภัยที่จะได้รับค่าเสียหายเนื่องจากการสูญเสียรายได้ของเขาในอนาคต ( โดยหักค่าใช้จ่ายส่วนตัว ) ค่าบาดเจ็บและค่าทุนทุกซ์ทรमानของผู้ประสบภัย รวมถึงค่าเจ็บปวดและทุกซ์ทรमानของผู้อยู่ในอุปการะของผู้ตายด้วย โดยหลักการคำนวณเช่นนี้นำมาจาก



บรรทัดฐานค่าพิพาทของศาลสูง นับแต่นั้นมาบรรทัดฐานนั้นก็นำมาใช้กับข้อเรียกร้องที่มีขึ้นในปัจจุบัน

(3) การประเมินค่าเสียหาย เดิมการคำนวณความเสียหายในระบบประกันภัยภาคบังคับประเทศญี่ปุ่น จะใช้คู่มือของกระทรวงการคลัง แต่ต่อมาหลังจากวันที่ 1 เมษายน ค.ศ. 2002 เป็นต้นมา พนักงานประเมินต้องใช้คู่มือการระงับข้อพิพาทของกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐานและการขนส่ง และโดยแบบคู่มือมาตรฐานนั้น รูปแบบและจำนวนค่าเสียหายที่ตายตัวเพื่อให้ข้อเรียกร้องของผู้ประสบภัยที่มีมากปีละ 1,000,000 ราย ทำได้รวดเร็วและยุติธรรม ซึ่งแบบคู่มือมาตรฐานดังกล่าวได้กำหนดความเสียหายที่ได้รับชดเชยดังนี้<sup>22</sup>

- 1) กรณีบาดเจ็บทางกาย ได้แก่
  1. ความเสียหายที่แท้จริง
    - ก. ค่าใช้จ่ายเพื่อการรักษาพยาบาล ค่าแพทย์ตรวจรักษา ค่าโรงพยาบาล ค่ารักษาแบบคนไข้นอก ค่าพยาบาลเฝ้าพิเศษ ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด
    - ข. ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ดอื่นๆ
  2. ความเสียหายเนื่องจากขาดรายได้
  3. ความเสียหายเนื่องจากความทุกข์ทรมานจากการบาดเจ็บ
- 2) กรณีทุพพลภาพถาวร
  1. การสูญเสียรายได้
  2. ความสูญเสียเนื่องจากความทุกข์ทรมาน บาดเจ็บ เป็นต้น
- 3) กรณีเสียชีวิต ได้แก่
  1. ปลงศพ
  2. ค่าสูญเสียรายได้

---

<sup>22</sup> Automobile Insurance Rating Organization of Japan,( AIRO) May 2002 Automobile Insurance in Japan ( with Appendix) p. 13.

3. ค่าเสียหายเนื่องจากบาดเจ็บ ทุกข์ทรมานที่ตัวผู้เคราะห์ร้ายเอง และผู้รอดชีวิต

4) กรณีได้รับบาดเจ็บและต่อมาเสียชีวิต

ความเสียหายที่แท้จริงหรือความเสียหายเนื่องจากการขาดรายได้และความเสียหายเนื่องจากบาดเจ็บความทุกข์ทรมาน ถูกจัดรวมอยู่ในประเภทของอาการสูญเสีย และใช้มาตรฐานการคำนวณค่าชดเชยเช่นเดียวกับการใช้กับการสูญเสียเนื่องจากการบาดเจ็บทางกายเพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัย จึงจำเป็นต้องประเมินค่าเสียหายอย่างรอบคอบ โดยเฉพาะถ้าผู้ประสบภัยโต้แย้งการประเมินค่าเสียหายกรณีที่ดินถูกกล่าวหาว่า มีส่วนกระทำประมาทร่วมด้วย หรือโต้แย้งว่าระดับของการทุพพลภาพที่ได้รับชดเชย ไม่เพียงพอ การโต้แย้งนั้นต้องมีความเห็นจากทนายความหรือแพทย์ อย่างไรก็ดี ความเสียหายที่ได้รับอาจไม่ได้รับค่าชดเชยตามที่กำหนดไว้เสมอไป บางกรณีจำนวน ค่าสินไหมทดแทนอาจถูกลดหย่อนลงได้ คือ

1) ลดหย่อนลงเนื่องจากความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้ประสบภัย ในกรณีความรับผิดชอบทางละเมิดทั่วไปจะใช้หลักความประมาทเลินเล่อมาปรับใช้ โดยจำนวนค่าสินไหมทดแทนจะลดลงตามส่วน หากผู้ประสบภัยมีความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงการลดลงอาจมีมากถึงร้อยละ 70 ในกรณีอุบัติเหตุอัตราส่วนของการลดหย่อนจำกัดอยู่ที่ร้อยละ 20 , 30 หรือ 50 ขึ้นอยู่กับระดับขนาดของความประมาทเลินเล่อของผู้ประสบภัย อย่างไรก็ดีกรณีเป็นการบาดเจ็บทางกายอัตราการลดหย่อนลดได้เพียงร้อยละ 20

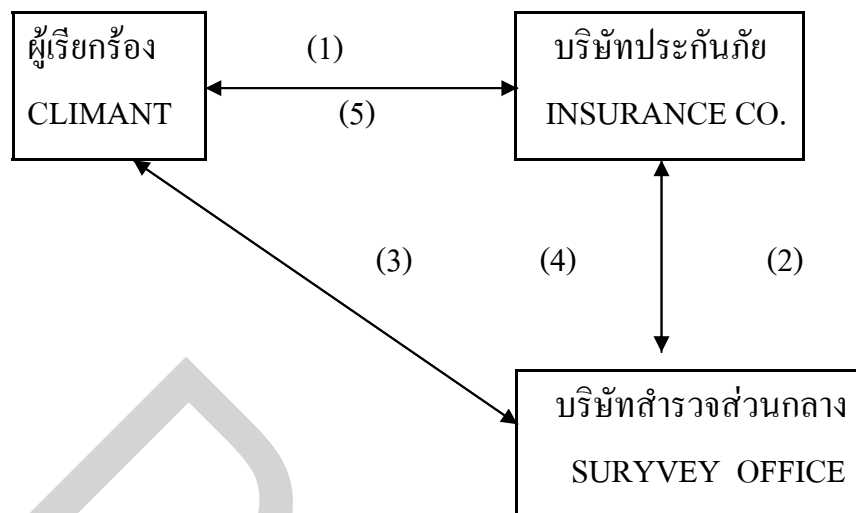
2) ลดหย่อนลงเนื่องจากผู้เรียกร้องมาสามารถพิสูจน์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่ทำให้ผู้ประสบภัยเสียชีวิตหรือทุพพลภาพ ในกรณีที่ผู้ประสบภัยไม่สามารถเรียกค่าสินไหมทดแทนความเสียหายเพราะเหตุความไม่แน่นอนว่าการกระทำของผู้ประสบภัยมีความสัมพันธ์กับมูลเหตุใกล้ชิดแห่งความเสียหายนั้น ในกรณีเช่นนี้ ให้ผู้รับประกันภัยจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ทายาทร้อยละ 50 ของจำนวนความสูญเสียอันเนื่องจากการตายหรือทุพพลภาพถาวร

กรณีที่ผู้ประสบภัยเป็นผู้รับประโยชน์จากการคุ้มครองในสัญญาประกันสังคมรูปแบบอื่นอยู่ด้วย ผู้ประสบภัยสามารถรับค่าเสียหายจากการประกันสังคม เช่น การประกันสุขภาพ หรือการประกันชดเชยคนทำงาน หรือยื่นขอรับตามระบบ ประกันภัยภาคบังคับได้อย่างหนึ่งก็ได้ อย่างไรก็ตาม บุคคลผู้นั้นไม่สามารถขอรับ ค่าเสียหายซ้ำซ้อนทั้งจากระบบประกันภัยและจากการประกันสังคมในการสูญเสียอย่างเดียวกัน ในกรณีนี้ผู้ประสบภัยที่ได้รับเงินค่ารักษาพยาบาลจากการประกันสังคมใด เช่น การประกันสุขภาพ การประกันค่าทดแทนแรงงาน ผู้รับประกันสังคมที่ได้จ่ายเงินดังกล่าวสามารถรับช่วงสิทธิของผู้ประสบภัยไปเรียกร้องเงินที่ได้จ่ายนั้นคืนจากบริษัทประกันภัยได้

ภายใต้กฎหมายใหม่ที่แก้ไขที่เริ่มบังคับใช้ในเดือนเมษายน ค.ศ. 2002 โครงการระงับข้อพิพาทถูกนำมาใช้เพื่อเรียกร้องอย่างยุติธรรมและเหมาะสม มีหลายกรณีที่ผู้ประสบภัยและผู้เอาประกันภัยไม่เห็นพ้องต้องกันกับข้อระงับการเรียกร้องที่ผู้รับประกันภัยเสนอ ผู้ประสบภัยอาจยื่นขอไกล่เกลี่ยโดยผ่านทางหน่วยงานระงับข้อพิพาท โดยบริษัทประกันภัยที่จัดตั้งเพื่อประโยชน์สาธารณะตามที่กำหนดโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง

การประเมินค่าเสียหายในการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ บริษัทประกันภัยทุกบริษัทจะใช้สำนักงานสำรวจภัย (Claim Survey office) ของสมาคมประกันภัยของประเทศญี่ปุ่น (Automobile Insurance Rating Organization of Japan : AIRO) ทำการประเมินค่าเสียหายที่เกิดขึ้น ปัจจุบันสำนักงานสำรวจภัยทั่วประเทศญี่ปุ่นมีจำนวนทั้งสิ้น 62 แห่ง ซึ่งความเสียหายที่เกิดขึ้นจำนวนมากได้ถูกจัดการได้อย่างรวดเร็ว บริษัทประกันภัยมีหน้าที่ในการรับบันทึกความเสียหาย หลังจากนั้นต้องทำการตัดสินใจที่จะจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่ได้ถูกประเมินไว้โดยเจ้าหน้าที่สำรวจภัย (Survey Office) และทำการจ่ายค่าเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ที่เรียกร้องค่าเสียหายนั้น ดังนั้นต่อไปนี้

ภาพที่ 3 กระบวนการจัดการสินไหมในประเทศญี่ปุ่น



ที่มา : รายงานการอบรมวิชาการประกันภัย เรื่องการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ  
จัดอบรมโดย The Insurance of Japan ( ISJ) ณ.ประเทศญี่ปุ่น ครั้งที่ 28  
ระหว่างวันที่ 20 กันยายน – 7 ตุลาคม 2542 พ.ศ. 2542 หน้า 25-26

- 1) ผู้เรียกร้องส่งเอกสารการเรียกร้องต่อบริษัทประกันภัย
- 2) บริษัทประกันภัยให้ค่าบำเหน็จต่อบริษัทสำรวจส่วนกลางที่ทำการสำรวจความเสียหาย
- 3) บริษัทสำรวจฯขอให้ผู้เรียกร้องค่าเสียหายจัดส่งเอกสารเพิ่มเติมเพื่อทำการสำรวจฯ
- 4) บริษัทสำรวจฯทำการคำนวณจำนวนความเสียหายและรายงานต่อบริษัทประกันภัย
- 5) บริษัทประกันภัยแจ้งต่อผู้เรียกร้องถึงจำนวนเงินค่าชดใช้และทำการจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เรียกร้องนั้น

เอกสารที่ผู้ประสบภัยต้องใช้ในการเรียกร้องความเสียหาย

- 1) บันทึกเกี่ยวกับการเรียกร้อง
- 2) รายงานบันทึกประจำวันของตำรวจ
- 3) รายงานเกี่ยวกับรายละเอียดของอุบัติเหตุ
- 4) ใบรับรองการรักษาพยาบาล
- 5) รายละเอียดเกี่ยวกับค่ารักษาพยาบาล
- 6) บัตรประจำตัวประชาชนหรือสำเนารับรองถูกต้อง
- 7) ใบรับชดใช้เงินค่าสินไหมทดแทนจากผู้ที่ทำละเมิด ( สำหรับผู้เอาประกันภัย)
- 8) เอกสารการตกลงส่วนตัวในการกำหนดค่าสินไหมทดแทน ( ถ้ามี )

ผู้เอาประกันภัยต้องรวบรวมหลักฐานดังกล่าวข้างต้น ยื่นต่อบริษัทประกันภัยเพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนภายใต้การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับภายใน 30 วัน นับแต่วันที่ตกลงกันได้

(4) การชดใช้ค่าเสียหาย ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 3 กำหนดให้บุคคลที่ขับรถเพื่อประโยชน์ของตนเอง จะต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ซึ่งได้รับอันตรายทางกายจากการใช้รถยนต์ของตน เว้นแต่ผู้ใช้รถยนต์เพื่อประโยชน์ของตนนั้นสามารถพิสูจน์ได้ทั้ง 3 ประการ ดังต่อไปนี้

- 1) ผู้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเองและผู้ขับรถไม่ได้ประมาทเลินเล่อในการขับรถ
- 2) อุบัติเหตุเกิดจากความตั้งใจหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ประสบภัยเองหรือของบุคคลอื่นนอกจากผู้ขับรถ และ
- 3) รถยนต์ไม่มีความบกพร่องหรือความผิดปกติ

หากบุคคลผู้ขับรถเพื่อประโยชน์ของตนเองไม่สามารถพิสูจน์ได้ทั้ง 3 ประการดังกล่าวข้างต้น ก็จะต้องมีความรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายแก่ผู้ประสบภัย

นอกจากผู้ประสบภัยจะมีสิทธิเรียกร้องให้ผู้ชำระเพื่อประโยชน์ของตนเอง ซึ่งอยู่ในฐานะผู้เอาประกันภัยตามกฎหมายนี้ชดใช้ค่าเสียหายได้แล้ว ตามกฎหมายประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับประเทศญี่ปุ่นนี้ ผู้ประสบภัยยังสามารถเรียกร้องค่าเสียหายได้จากบริษัทผู้รับประกันภัยโดยตรงหากความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นเพราะความผิดของผู้ครอบครองรถตามที่กฎหมายนี้กำหนด ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 16 วรรค 1 และเมื่อบริษัทที่รับประกันภัยจ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยไปแล้วถือว่าบริษัทที่รับประกันภัยนั้นได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นตามสัญญาประกันภัยความรับผิดแก่ผู้เอาประกันภัยแล้ว ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 16 วรรค 3

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้ใช้สิทธิเรียกร้องให้ผู้เอาประกันภัยชดใช้ค่าเสียหาย และผู้เอาประกันภัยได้ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยแล้ว ผู้เอาประกันภัยสามารถเรียกร้องจำนวนเงินที่ตนเองจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัยคืนจากผู้รับประกันภัยได้ตามจำนวนที่ตนได้จ่ายไปจริง ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 15 ซึ่งถ้าบริษัทรับประกันภัยได้จ่ายเงินจำนวนดังกล่าวคืนแก่ผู้เอาประกันภัยแล้ว บริษัทประกันภัยก็จะหลุดพ้นจากความรับผิดในการจ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัย ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 16 วรรค 2

สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายมีอายุความ 2 ปีนับแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุ ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 19 ในทางปฏิบัติแล้วการจ่ายค่าสินไหมทดแทนความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุรถยนต์ จะจ่ายจากการประกันภัยภาคบังคับก่อน ค่าเสียหายส่วนที่เกินความรับผิดของผู้รับประกันภัยภาคบังคับจึงจะเรียกจากการประกันภัยอื่นๆ

(5) ค่าเสียหายชั่วคราว ผู้ประสบภัยสามารถเรียกร้องค่าเสียหายชั่วคราว (provisional payment of damages) จากบริษัทผู้รับประกันภัยก่อนที่การประเมินค่าเสียหายจากการประกันภัยภาคบังคับจะเป็นที่ยุติได้ ตาม Automobile Liability

Security Law มาตรา 17 เนื่องจากบ่อยครั้งที่การกำหนดค่าเสียหายที่ผู้ประสบภัยจะได้รับอาจต้องใช้เวลายาวนาน การจ่ายค่าเสียหายชั่วคราวจึงเป็นมาตรการเพื่อบรรเทาความเดือดร้อน เสียหายของผู้ประสบภัยในคำรักษาพยาบาลหรือค่าปลงศพ เป็นต้น และบริษัท ประกันภัยต้องชดใช้โดยไม่ชักช้า เงินส่วนนี้ถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าชดเชยความเสียหาย ดังนั้น เมื่อรู้จำนวนค่าเสียหายที่จะได้รับที่แน่นอนแล้ว ผู้ประสบภัยสามารถเรียกร้องให้ชำระเงินส่วนที่ยังขาดอยู่ได้<sup>23</sup> แต่ถ้าค่าเสียหายชั่วคราวที่จ่ายไปนั้นมีจำนวนมากกว่า ค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทผู้รับประกันภัยจะต้องจ่าย บริษัทสามารถเรียกคืนเงินส่วนที่เกินนั้นจากผู้ประสบภัยได้ นอกจากนั้นถ้าบริษัทประกันภัยจ่ายค่าเสียหายชั่วคราวไปโดยที่ผู้ครอบครองรถไม่มีความรับผิดชอบที่จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมาย บริษัทก็สามารถเรียกร้องเงินค่าเสียหายชั่วคราวที่ได้จ่ายไปนั้นคืนจากรัฐบาล

จำนวนค่าเสียหายชั่วคราว<sup>24</sup> (provisional payment of damages) ตามที่กำหนดในกฎกระทรวงมีจำนวนเงินตั้งแต่ 50,000 เยน ถึง 2,900,000 เยน แล้วแต่ประมาณความเสียหาย นอกจากนั้น ยังมีระบบจ่ายเงินช่วยเหลือชั่วคราวที่บริษัทประกันภัยก่อตั้งและเสนอบริการ ผู้ประสบภัยสามารถเรียกร้องเอาจากบริษัทประกันภัยได้เมื่อจำนวนค่าเสียหายมากถึง 100,000 เยนหรือมากกว่านั้น

สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายชั่วคราวมีอายุความ 2 ปีนับแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุ

ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 19

(6) ข้อยกเว้นความคุ้มครองของผู้รับประกันภัย หากผู้เอาประกันภัยเป็นผู้ต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัยจากรถ (เนื่องจากไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าตนไม่ได้ประมาทเลินเล่อในการใช้รถ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกิดจากความตั้งใจหรือ

<sup>23</sup> ไกรวิน สารวิจิตร. “กฎหมายการประกันภัยบุคคลที่สามของประเทศญี่ปุ่น” วารสารนิติศาสตร์. หน้า 5.

<sup>24</sup> Automobile Liability Security Law of Japan (AIRO) p. 10.

ความประมาทเลินเล่อของผู้ประสบภัยหรือบุคคลอื่นนอกจากผู้ขับรถ และรถคันที่เกิดอุบัติเหตุ นั้นไม่มีความบกพร่องหรือความผิดปกติ ) บริษัทที่รับประกันภัยรถคันที่เกิดอุบัติเหตุ มีหน้าที่ตามกรมธรรม์ที่จะต้องเข้ามาชดใช้ค่าเสียหายแทนผู้เอาประกันภัยโดยบริษัทรับประกันภัยปฏิเสธความรับผิดชอบไม่ได้ เว้นแต่ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นกรณีที่ผู้ทำสัญญาประกันภัยหรือผู้เอาประกันภัยก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นเองด้วยเจตนาทุจริต ผู้รับประกันภัยไม่ต้องจ่ายเงินประกันภัย ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 14 แต่อย่างไรก็ดี แม้จะเข้าข้อยกเว้นดังกล่าวนี้ผู้ประสบภัยก็ยังมีสิทธิเรียกร้องค่าชดเชยจากบริษัทผู้รับประกันภัยได้โดยตรง เมื่อบริษัทผู้รับประกันภัยได้จ่ายเงินค่าชดเชยความเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยแล้ว ก็สามารถเรียกร้องจำนวนเงินดังกล่าวคืนจากรัฐได้ ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 16 วรรค 4 และ มาตรา 72 วรรค 2 และโดยนัยกลับกัน รัฐบาลสามารถรับช่วงสิทธิของผู้ประสบภัยไปเรียกร้องจากผู้เอาประกันภัยได้ตามจำนวนค่าเสียหายที่บริษัทประกันภัยได้จ่ายไป ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 72 วรรค 2

(7) การชดใช้ค่าเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถยนต์ที่ไม่ได้จัดให้มีการประกันภัย เมื่อผู้ประสบภัยถึงแก่ความตายหรือบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถยนต์ที่เกิดจากรถที่มีได้ทำประกันภัยหรือกรณีชนแล้วหนี ผู้ประสบภัยสามารถขอรับค่าสินไหมทดแทนความเสียหายนั้นได้ภายใต้แผนชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากรัฐบาล ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 71 หรือถ้ารถคันที่ชนมีประกันภัยภาคบังคับแต่ผู้เอาประกันภัยไม่มีความผิด กล่าวคือ ผู้เอาประกันภัยสามารถพิสูจน์ได้ว่าตนไม่ได้ประมาทเลินเล่อในการใช้รถ แต่อุบัติเหตุเกิดจากความตั้งใจหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ประสบภัยเองและไม่มีความบกพร่องหรือความผิดปกติของรถ ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 3 ผู้ประสบภัยไม่สามารถเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้รับประกันภัยได้ แต่สามารถเรียกร้องค่าเสียหายได้ภายใต้แผนการจ่ายค่าสินไหมทดแทนจากรัฐบาล (Government Compensation Plan) ในกรณีที่รถถูกขโมยและไปก่ออุบัติเหตุ ผู้เอาประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นในขณะที่รถถูก



ขโมย แผนการจ่ายค่าสินไหมทดแทนจากรัฐบาลจะเป็นผู้รับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น<sup>25</sup>

เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายต่อชีวิตและร่างกาย จากรถดิ่งที่กล่าวมาแล้ว สามารถเรียกร้องให้บริษัทที่รับประกันภัยภาคบังคับจ่ายค่าเสียหายได้ โดยมีสิทธิจะได้รับค่าเสียหายตามจำนวนภายใต้หลักเกณฑ์เดียวกันกับผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายจากรถที่มีการทำประกันภัยภาคบังคับที่กล่าวมาข้างต้น เมื่อบริษัทประกันภัยจ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยแล้ว ก็สามารถเรียกคืนจากรัฐได้ตามโครงการ Government Compensation Plan เดิมโครงการนี้จัดตั้งขึ้นภายใต้การดูแลของกระทรวงคมนาคม ต่อมาวันที่ 1 เมษายน ค.ศ. 2002 ได้มีการเปลี่ยนแปลงให้โครงการนี้อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐานและการขนส่ง แผนการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตั้งขึ้นเพื่ออุดช่องว่างของกฎหมายในกรณีที่มีอุบัติเหตุรถยนต์เกิดขึ้นจากรถประเภทดังกล่าวมาแล้ว โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเยียวยาบรรเทาความเดือดร้อนเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ

ตามกฎหมายกำหนดให้บริษัทประกันภัยที่รับประกันภัยภาคบังคับ องค์กร และบุคคลที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมายจะต้องส่งเงินจำนวนหนึ่งเข้าโครงการ Government Compensation Plan ตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในโครงการ Automobile Liability Security Law มาตรา 73

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยความเสียหายตามกฎหมายว่าด้วยการประกันสุขภาพและกฎหมายว่าด้วยการชดเชยค่าเสียหายแก่คนงานแล้ว จำนวนค่าเสียหายที่จะได้รับตามแผนชดใช้ค่าสินไหมทดแทนนี้จะลดลงตามส่วน ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 73

---

<sup>25</sup> Ibid. p.16.

หลังจากรัฐบาลได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัย ตามGovernment Compensation Plan แล้ว รัฐบาลจะเข้ารับช่วงสิทธิของผู้ประสบภัยเรียกร้องเอาค่าผู้กระทำผิด ตาม Automobile Liability Security Law ตามมาตรา 76

ตารางที่ 5 จำนวนผู้ขอรับค่าเสียหายภายใต้แผนชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากรัฐบาล  
ญี่ปุ่น

ประเภท	ปี ค.ศ. *1	จำนวนเสียหาย ( ราย )	คิดเป็น %	เปรียบเทียบกับ ปีที่แล้ว %
ไม่มีคู่กรณี	1996	3,336	85.4	2.4
	1997	3,582	84.4	7.4
	1998	3,736	82.8	4.3
	1999	3,929	82.6	5.2
	2000	4,068	82.5	3.5
ไม่มีประกัน	1996	3,336	85.4	2.4
	1997	3,582	84.4	7.4
	1998	3,736	82.8	4.3
	1999	3,929	82.6	5.2
	2000	4,068	82.5	3.5
จำนวนรวม	1996	3,908	100.0	1.5
	1997	4,243	100.0	8.6
	1998	4,512	100.0	6.3
	1999	4,758	100.0	5.5
	2000	4,932	100.0	3.7
จำนวนผู้ขอรับ ค่าเสียหายทั้งหมด ภายใต้ระบบ ประกันภัยภาค บังคับและแผน ชดเชยภาครัฐ	1996	1,167,639 (0.33)*2	100.0	1.5
	1997	1,197,266 (0.35)	100.0	8.6
	1998	1,210,179 (0.37)	100.0	6.3
	1999	1,261,916 (0.38)	100.0	5.5
	2000	1,315,046 (0.38)	100.0	3.7

\*1 นับถึงวันที่ 1 เมษายน ของปี

\*2 ( ) = จำนวนผู้รับค่าเสียหายตาม (1) หารด้วย จำนวนผู้รับค่าเสียหายตาม (2) หน่วย : %  
ที่มา : AIRO May 2002 p. 40.

(8) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับของญี่ปุ่น

1. กระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน และการขนส่ง ( Ministry of Land , Inutastvrvre 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 พิจารณาอนุมัติตลอดจนแก้ไขปรับปรุงเงื่อนไขกรรมธรรม์ การตรวจสอบและแก้ไขอัตราเบี้ยประกันภัย CALI Council ประกอบด้วยกรรมการ 13 คน ในจำนวน 7 คน ได้แก่ ผู้มีประสบการณ์และผู้มีความรู้เป็นกลาง เช่น ศาสตราจารย์มหาวิทยาลัยจำนวน 3 คน เป็นผู้มีความเชี่ยวชาญและมีประสบการณ์ด้านการขนส่งและอุบัติเหตุ และอีก 3 คนสุดท้าย เป็นผู้เชี่ยวชาญในธุรกิจการประกันภัย

4. คณะกรรมการระบบจัดการเงิน ( Financial System Council ) จัดตั้งขึ้นตาม Business Insurance Law มาตรา 6 เพื่อพิจารณาทบทวนแก้ไขตามขอบเขตจำกัดความรับผิดของบริษัทผู้รับประกัน ซึ่งต้องรายงานและขออนุมัติต่อ ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี

5. สมาคมอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์แห่งประเทศไทยญี่ปุ่น(The Automobile Insurance Rating Organization of Japan)หรือ AIRO ตั้งขึ้นเมื่อปีค.ศ.1964 ตาม The

Law Concerning Non-Life Insurance Rating Organization ปี ค.ศ.1948 เป็นผู้จัดทำและ  
 คำนวณอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ทั้งภาคบังคับและภาคสมัครใจ โดยอาศัยข้อมูลที่  
 รวบรวมจากสมาชิกบริษัทรับประกันภัยของ AIRO เป็นหน่วยงานที่ไม่มุ่งแสวงหา  
 ประโยชน์ในทางธุรกิจ ปี ค.ศ. 1964 จำนวนรถยนต์เพิ่มสูงขึ้นมาก จึงแยกตัวเป็นอิสระ  
 จาก “The Fire & marine Insurance Rating Association of Japan” เมื่อ AIRO จัดทำ  
 อัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจและภาคบังคับแล้ว จะยื่นเสนอต่อ  
 คณะกรรมการ FSA เพื่อพิจารณาโดยอาศัยหลักการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย 3 หลัก  
 คือ หลักความสมเหตุสมผล หลักความเหมาะสม และหลักความยุติธรรม ซึ่งบริษัท  
 ประกันภัยไม่ผูกพันต้องใช้หลักการเหล่านี้ นอกจากนี้ AIRO ยังเป็นผู้จัดตั้งสำนักงาน  
 สำรวจภัย (Claim Survey Office) ทำหน้าที่ประเมินค่าเสียหายกรณีที่เกิดอุบัติเหตุรถยนต์

**ตารางที่ 6 ความแตกต่างระหว่างการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจและภาคบังคับ  
 ประเทศญี่ปุ่น**

หัวข้อ	การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ	การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ (ความรับผิดชอบความบาดเจ็บหรือมรณะ)
ผู้เอาประกัน	ผู้เอาประกันภัยและผู้ขับขี่	- ผู้เอาประกันภัยที่ระบุชื่อ - คู่สมรสและญาติของผู้เอาประกันภัย - บุคคลที่ขับขี่รถยนต์หรือผู้ที่ได้รับ อนุญาตให้ขับขี่รถยนต์ - นายจ้างของผู้เอาประกันภัย
ความคุ้มครอง	บริษัทจะชดใช้ความเสียหายต่อความ บาดเจ็บหรือมรณะ กรณีที่ผู้เอา ประกันภัยมีความรับผิดชอบตามกฎหมาย อันเกิดจากอุบัติเหตุการใช้รถยนต์คัน ที่เอาประกัน	บริษัทจะชดใช้ค่าเสียหายต่อความบาดเจ็บ หรือมรณะ กรณีที่ผู้เอาประกันภัยมีความรับ ผิดตามกฎหมายอันเกิดจากอุบัติเหตุการใช้ รถยนต์ ครอบครอง หรือระหว่างการดูแล รักษารถยนต์คันที่เอาประกันภัย

ตารางที่ 6 ( ต่อ )

หัวข้อ	การประกันภัยภาคสมัครใจ	การประกันภัยภาคบังคับ ( ความรับผิดชอบต่อความบาดเจ็บหรือมรณะ)
ข้อยกเว้น	การกระทำมั่วร้ายโดยเจตนาของผู้เอาประกันภัย	- การกระทำโดยจงใจของผู้เอาประกันภัย - ภัยสงคราม - แผ่นดินไหว - มลภาวะของกัมมันตรังสี, ระเบิด , ปรมาณู , นิวเคลียร์
กรมธรรม์ประกันภัย ชำช้า่อน	กรมธรรม์ฉบับที่ทำสัญญาก่อนมี ผลบังคับ	ภายใต้เงื่อนไขกรมธรรม์จะไม่คุ้มครอง กรมธรรม์ช้อนกัน การชดใช้ค่าสินไหม จะต้องเฉลี่ยการชดใช้ความรับผิดชอบ
คุ้มครองความ บาดเจ็บหรือมรณะ ของ ผู้ก่อภัย	ไม่คุ้มครอง	คุ้มครอง
การจัดการค่า สินไหมทดแทน	การชดใช้ค่าสินไหมเป็นแบบฐาน เพื่อการจัดการที่ง่ายและไม่ทำให้ เบี้ยประกันภัยเพิ่ม	กรมธรรม์แบบ SAP และ PAP จะมีเงื่อนไข การชดใช้ค่าสินไหมระบุในกรมธรรม์ บริษัทประกันภัยสามารถชดใช้หรือฟ้องร้อง ในนามของผู้เอาประกัน โดยความเห็นชอบ ของผู้เอาประกัน
ส่วนลดและการเพิ่ม เบี้ยประกัน	ไม่มี	ผู้เอาประกันสามารถขอส่วนลดหรือ ถูกเพิ่มเบี้ยประกันเพื่อป้องกันความ เสียหายที่เพิ่มขึ้น อัตราส่วนลดสูงสุด 75%ในกรณีกรมธรรม์กลุ่ม และ 65% กรณีไม่ใช่กรมธรรม์กลุ่ม

## ตารางที่ 6 ( ต่อ )

หัวข้อ	การประกันภัยภาคสมัครใจ	การประกันภัยภาคบังคับ (ความรับผิดชอบต่อความบาดเจ็บหรือมรณะ)
กฎเกณฑ์และการพิจารณารับประกันภัย	<p>ข้อบังคับของการประกันภัยภาคบังคับ จะมีกฎเกณฑ์ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-เงื่อนไขของกรมธรรม์จะต้องคุ้มครองตลอดระยะเวลาที่ตรวจสภาพรถยนต์</li> <li>-รถยนต์ทุกคันต้องแสดงเครื่องหมายซึ่งแสดงว่าการกระทำ ประกันภัยภาคบังคับ</li> <li>-การยกเลิกกรมธรรม์ต้องปฏิบัติโดยเคร่งครัด</li> <li>-มีการแต่งตั้งตัวแทนที่เหมาะสมทั่ว ประเทศญี่ปุ่น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-จะต้องต่ออายุกรมธรรม์ภายใน 7 วัน นับแต่วันหมดอายุ เพื่อสอดคล้องกับการให้ส่วน ลด ธรรมเนียมธรรม์ที่ไม่ใช่การประกันภัย กลุ่ม</li> <li>-บริษัทประกันภัยทุกแห่งจะมีระบบการพิจารณารับประกันภัยรายเดียว</li> </ul>

ที่มา : การอบรม ISJ ณ. ประเทศญี่ปุ่น ครั้งที่ 28 พ.ศ. 2542 , หน้า 12-13.

## 2. ประเทศไทย

ประเทศไทยมีการบัญญัติกฎหมายที่ให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถหลายฉบับ ซึ่งกฎหมายแต่ละฉบับนั้นมีมาตรการในการให้ความคุ้มครองแตกต่างกันไปตามความมุ่งหมายของกฎหมายนั้นๆ ดังจะกล่าวต่อไปนี้

### 2.1 ความคุ้มครองตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

#### 2.1.1 กฎหมายละเมิด มีบทบัญญัติที่คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ 2 มาตรา คือ

(1) ตามมาตรา 420 เป็นบทบัญญัติว่าด้วยการทำละเมิดทั่วไป ถือเป็นมาตราแม่บทของกฎหมายลักษณะละเมิดของประเทศไทยมีหลักการพื้นฐานของความรับผิดชอบอยู่บนพื้นฐานของความผิด (Liability base on fault) หมายความว่าผู้กระทำความผิดจะต้องรับผิดชอบเมื่อได้กระทำความเสียหายแก่ผู้อื่น โดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อเท่านั้น หรืออาจกล่าวได้ว่าไม่มีความรับผิดโดยปราศจากความผิด

มีหลักเกณฑ์ดังนี้

- 1) กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อต่อบุคคลอื่น
- 2) กระทำโดยผิดกฎหมาย
- 3) ทำให้ผู้อื่นเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สิน หรือ

สิทธิ<sup>26</sup>

1) กระทำโดยจงใจ หมายถึง การกระทำโดยรู้สำนึกถึงผลหรือความเสียหายที่จะเกิดขึ้นจากการกระทำของตน ถ้าผู้กระทำรู้ว่าจะเกิดผลหรือความเสียหายนั้นก็เป็นการจงใจ<sup>27</sup> เมื่อผู้กระทำมีความรู้สำนึกว่าการกระทำของตนสามารถก่อให้เกิดผลคือความเสียหายนั้นได้ กล่าวคือ เมื่อผู้กระทำได้ยอมรับเอาผลซึ่งอาจเกิดขึ้นได้นั้นไว้ล่วงหน้า คือ มีเจตน์จำนงต่อผลที่อาจเกิดขึ้นนั้นด้วย เทียบได้กับเจตนาโดยย่อเมเล็งเห็นผล แต่ผู้กระทำไม่จำเป็นต้องมีเจตน์จำนงที่จะก่อให้เกิดความเสียหายนั้นๆ<sup>28</sup>

ประมาทเลินเล่อ หมายถึง การไม่จงใจที่จะกระทำการเช่นนั้น แต่ไม่ได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรที่บุคคลธรรมดาทั่วไปจะพึงใช้<sup>29</sup>

2) โดยผิดกฎหมาย (Unlawful) โดยหลักแล้วความผิดฐานละเมิดจะเกิดจากการกระทำที่เรียกว่า “ผิดหน้าที่” (Breach of Duty) หน้าที่ดังกล่าวจะเป็นหน้าที่

<sup>26</sup> ประสิทธิ จงวิจิต. “การพิสูจน์ในคดีละเมิดโดยประมาทเลินเล่อ” วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2527, หน้า 4.

<sup>27</sup> คำพิพากษาฎีกาที่ 1275/2493 , 1050/2495 , 865/2496.

<sup>28</sup> ประสิทธิ จงวิจิต. เรื่องเดียวกัน, หน้า 17.

<sup>29</sup> ไพจิตร บุญญพันธ์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด. กรุงเทพฯ : นิติบรรณการ, 2525, หน้า 40.

ที่เกิดจากสัญญาหรือหน้าที่ที่เกิดจากความสัมพันธ์ในทางข้อเท็จจริงก็ได้ ซึ่งมีความหมายตรงกับคำว่า “มิชอบด้วยกฎหมาย” หมายถึง การกระทำที่ไม่มีสิทธิตามกฎหมายให้กระทำได้ ถือเป็น การกระทำผิดกฎหมายทั้งสิ้น รวมตลอดถึงการล่วงสิทธิโดยผิดหน้าที่ที่ต้องเคารพต่อสิทธินั้นก็ถือว่าเป็นการกระทำผิดกฎหมายอยู่ในตัวโดยไม่ต้องมีกฎหมายบัญญัติว่าการกระทำเช่นนั้นเป็นการกระทำความผิดกฎหมายอีกชั้นหนึ่ง<sup>30</sup> ซึ่งศาลฎีกาได้มีคำพิพากษาไว้เป็นบรรทัดฐานว่าถ้าจำเลยรู้แล้วยังฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ก็ถือว่าเป็นการกระทำผิดกฎหมายอยู่ในตัว<sup>31</sup> นอกจากนั้นคำว่า “ผิดกฎหมาย” ที่จะเป็นละเมิดนั้น ยังหมายถึงการกระทำที่เป็น การล่วงสิทธิของผู้อื่นทำให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่นนั้นและผู้กระทำไม่มีสิทธิที่จะทำได้หรือไม่มีข้อแก้ตัวตามกฎหมายได้ทั้งได้กระทำโดยปราศจากความยินยอมของผู้เสียหาย<sup>32</sup>

3) ทำให้ผู้อื่นเสียหายแก่สิทธิต่างๆที่ระบุไว้ กล่าวคือ ชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สิน หรือสิทธิ<sup>33</sup>

(2) ตามมาตรา 437 เป็นบทบัญญัติของความรับผิดของผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล มีพื้นฐานความรับผิดชอบบนทฤษฎีรับภัย หมายความว่า ความรับผิดทางละเมิดนั้นไม่จำเป็นที่ผู้ทำละเมิดจะต้องกระทำความผิดด้วย กล่าวคือ เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นและรู้ว่าบุคคลใดเป็นผู้กระทำ ความเสียหายนั้นก็ควรถือว่าผู้นั้นเป็นผู้ทำละเมิด โดยไม่ต้องคำนึงถึงว่าการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นจะผิดหรือถูก เพราะถือว่ามนุษย์เราทุกคนเมื่อได้กระทำการใดขึ้นแล้ว ย่อมเป็นการเสี่ยงภัยอย่างหนึ่ง อาจเกิดผลดีหรือผลร้ายก็ได้ ผู้กระทำต้องรับ

<sup>30</sup> พจน์ ปุษปาคม. เรื่องเดียวกัน , หน้า 43.

<sup>31</sup> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 502/2497.

<sup>32</sup> วารี่ นาสกุล. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยจัดการงานนอกสั่งลามิควรรได้. กรุงเทพฯ : 2518, หน้า 69.

<sup>33</sup> อนันต์ จันทโรภากร. เรื่องเดียวกัน , หน้า 86.



ผลแห่งบาปเคราะห์นั้นเอง<sup>34</sup> หรือถือว่าเป็นการเสี่ยงภัยอย่างหนึ่งและต้องเสี่ยงภัยที่เกิดขึ้นด้วยตนเอง<sup>35</sup>

มาตรา 437 มีหลักเกณฑ์ ดังนี้

1) บุคคลที่ต้องรับผิดชอบตามมาตรานี้ คือ ผู้ที่ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอย่างใด ๆ อันเคลื่อนด้วยกำลังเครื่องจักรกล

“ผู้ครอบครอง” หมายถึง ผู้ที่มีสิทธิครอบครอง เช่น ผู้เช่า ผู้ยืม ส่วนเจ้าของซึ่งมีกรรมสิทธิ์มิใช่ผู้ครอบครองก็ไม่ต้องรับผิดชอบตามมาตรานี้<sup>36</sup> สาระสำคัญของความรับผิดชอบตามมาตรา 437 จึงอยู่ที่การยึดถือครอบครองยานพาหนะนั้นอยู่ ซึ่งไม่จำเป็นต้องเป็นผู้ขับขี่<sup>37</sup>

“ผู้ควบคุมดูแล” หมายถึง ผู้มีหน้าที่ปฏิบัติการเพื่อมิให้ทรัพย์สินนั้นไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น<sup>38</sup> หรือหมายถึงผู้บังคับยานพาหนะให้แล่นไปตามที่ผู้นั้นต้องการ<sup>39</sup>

2) ทรัพย์สินที่ก่อให้เกิดความผิดตามมาตรานี้ คือ ยานพาหนะอันเคลื่อนด้วยกำลังเครื่องจักรกล “ยานพาหนะ” หมายถึง เครื่องขับเคลื่อนที่นำคนหรือสิ่งของไปยังที่ต่างๆ ด้วยทางใดๆ ไม่ว่าทางบก ทางน้ำหรือทางอากาศ ซึ่งนอกจากจะมีลักษณะเป็นยานพาหนะแล้วยังต้องถูกใช้งานอย่างพาหนะด้วย จึงอยู่ในความหมายของมาตรา 437

<sup>34</sup> จี๊ด เศรษฐบุตร. หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2522, หน้า 89.

<sup>35</sup> ชูศักดิ์ ศิรินิล. กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลากมิควรรได้. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2526, หน้า 89.

<sup>36</sup> จี๊ด เศรษฐบุตร. เรื่องเดียวกัน, หน้า 261.

<sup>37</sup> ชูศักดิ์ ศิรินิล. เรื่องเดียวกัน, หน้า 177.

<sup>38</sup> ชูศักดิ์ ศิรินิล. เรื่องเดียวกัน, หน้า 177.

<sup>39</sup> ชูศักดิ์ ศิรินิล. เรื่องเดียวกัน, หน้า 178.

ฉะนั้น ถ้ามีรูปร่างอย่างยานพาหนะแต่มิได้ใช้อย่างยานพาหนะ เช่น รถยนต์สำหรับเด็กเล่นในสวนสนุก แม้ว่าเป็นรถยนต์ก็ไม่ถือว่าเป็นยานพาหนะ<sup>40</sup>

“เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล” หมายถึง ยานพาหนะนั้นต้องกำลังเคลื่อนที่ด้วยกำลังเครื่องจักรกล หรือเคลื่อนที่ด้วยแรงขับเคลื่อนของเครื่องจักรกล หมายถึง เครื่องจักรที่ใช้พลังงานกลมิใช่พลังงานธรรมชาติ พลังงานของคนหรือพลังงานของสัตว์ ดังนั้น เวย์น จักรยาน รถม้า เรือใบ จึงมิใช่ยานพาหนะอย่างใด ๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล เครื่องจักรกลนี้จะเป็นเครื่องจักรกลที่ติดตั้งภายนอกหรือภายในยานพาหนะก็ได้ จากความหมายของคำว่า ยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ทำให้เห็นได้ว่า รถยนต์เป็นยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลตามความหมายของมาตรา 437 ผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุรถยนต์จึงได้รับความคุ้มครองโดยได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐานตามมาตรานี้ด้วย แต่อย่างไรก็ดี ผู้ได้รับความเสียหายจะได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐานตามกฎหมายตามมาตรานี้ เฉพาะต่อเมื่อกรณีฝ่ายหนึ่งเป็นยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลเพียงฝ่ายเดียวเท่านั้น<sup>41</sup> อีกฝ่ายหนึ่งต้องมีใช้ยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล มาตรา 437 นี้ เป็นกฎหมายพิเศษจึงควรจำกัดขอบเขตให้แน่นอน ซึ่งในแต่ละประเทศมีการปรับใช้แตกต่างกัน แต่โดยหลักการแล้วมาตรา 437 เป็นหลักความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strick Liability) ที่ไม่คำนึงถึงความตั้งใจหรือประมาทเลินเล่อ<sup>42</sup>

3) ความเสียหายที่เกิดขึ้นต้องเป็นผลโดยตรงจากกระทำของยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล กล่าวคือ ต้องปรากฏว่าการเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล

<sup>40</sup> ภัทรศักดิ์ วรรณแสง. “ความรับผิดในความเสียหายซึ่งเกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล” วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2525, หน้า 60.

<sup>41</sup> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 828/2490.

<sup>42</sup> พนิดา บุญรอด. “มาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ วิเคราะห์มาตรการตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์” วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2534, หน้า 21.

ของยานพาหนะนั้นได้ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นและความเสียหายนั้นเกิดขึ้นระหว่างการเคลื่อนไปของยานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยกำลังเครื่องจักรกล และจะต้องเกิดขึ้นเพราะการเดินหรือเคลื่อนไปของยานพาหนะประกอบกัน มิใช่เกิดจากยานพาหนะที่หยุดอยู่กับที่<sup>43</sup> เช่น รถจอดอยู่เกิดยางระเบิดขึ้น หรือรถจอดอยู่ที่สูงไหลลงสู่ที่ต่ำไปชนคนเจ็บหรือทำให้ทรัพย์สินของผู้อื่นเสียหาย เป็นต้น

**2.1.2 กฎหมายประกันภัย ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 20** มีบทบัญญัติแบ่งการประกันภัยออกเป็นการประกันวินาศภัยและการประกันชีวิต ซึ่งในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะได้กล่าวถึงเฉพาะการประกันวินาศภัยที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยรถยนต์เท่านั้น

ในส่วนที่เกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ คือ การประกันภัยค้ำจุน บัญญัติไว้เป็นพิเศษในมาตรา 887 และมาตรา 888

“การประกันวินาศภัย” หมายถึงการ ประกันเพื่อความเสียหายอันพึงประมาณเป็นเงินได้ ผู้เอาประกันภัยจะได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่เกิดวินาศภัยขึ้นตามสัญญา แต่ต้องไม่เกินความเสียหายที่แท้จริง ภายในจำนวนเงินที่ได้เอาประกันภัยไว้ (Indemnity Contract)

(1) มาตรา 861<sup>44</sup> เป็นหลักทั่วไปของสัญญาประกันภัย ซึ่งการประกันภัยรถยนต์ต้องอยู่ภายใต้บทบัญญัติมาตรา 861 เช่นกัน นอกจากหลักทั่วไปที่เกี่ยวกับสัญญาประกันภัยแล้ว ยังมีบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ คือ การประกันภัยค้ำจุน

(2) มาตรา 887<sup>45</sup> เป็นบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการประกันภัยค้ำจุน ซึ่งเป็นการประกันวินาศภัยอย่างหนึ่ง มีลักษณะเฉพาะที่แตกต่างจากการประกันวินาศภัยทั่วไป

<sup>43</sup> พจน์ ปุษปาคม. เรื่องเดียวกัน , หน้า 431.

<sup>44</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

“มาตรา 861 อันว่าสัญญาประกันภัยนั้น คือ สัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่งตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือใช้เงินจำนวนหนึ่งให้ในกรณีวินาศภัยหากเกิดมีขึ้น หรือในเหตุอย่างอื่นในอนาคตตั้งได้ระบุไว้ในสัญญา และในการนี้บุคคลอีกคนหนึ่งตกลงจะส่งเงินซึ่งเรียกว่า เบี้ยประกันภัย”

<sup>45</sup> เรื่องเดียวกัน .

กล่าวคือ การประกันภัยค่าจุนั้น วัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยเป็นความรับผิดชอบตามกฎหมายซึ่งถือเป็นวินาศภัยอย่างหนึ่งตามมาตรา 869<sup>46</sup> ความรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัยของผู้รับประกันภัยจะเกิดขึ้นต่อเมื่อผู้เอาประกันภัยมีความรับผิดชอบตามกฎหมายที่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้ใดก็ตาม

จากที่กล่าวมาแล้วข้างต้นจะเห็นได้ว่า ผู้เสียหายจากอุบัติเหตุรถยนต์สามารถได้รับความคุ้มครองในเรื่องค่าสินไหมทดแทนหรือค่ารักษาพยาบาลโดยอาศัยบทบัญญัติของกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิดและลักษณะประกันภัย แต่ในสภาพความเป็นจริงแล้ว ผู้ประสบภัยจากรถไม่อาจได้รับความคุ้มครองเยียวยาความเสียหายที่เพียงพอ อันเนื่องมาจากปัญหาและอุปสรรคหลายประการ เช่น เรื่องการพิสูจน์ความผิดเรื่องค่าใช้จ่ายดำเนินคดี เรื่องความรู้ความเข้าใจของผู้เสียหาย อีกทั้งการประกันภัยในส่วนนี้เป็นเรื่องของความสมัครใจของเจ้าของรถหรือผู้ไ้รถเพราะไม่มีกฎหมายใดบังคับ ในความเป็นจริงแล้วส่วนมากผู้เป็นเจ้าของรถหรือผู้ไ้รถไม่นิยมทำประกันภัยรถยนต์ จากปัญหาและอุปสรรคดังกล่าวจึงได้มีการบัญญัติพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เพื่อให้ผู้ประสบภัยจากรถได้รับความคุ้มครองที่ดีขึ้น

## 2.2 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

### 2.2.1 หลักการเหตุผลและแนวนโยบาย

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้มีหมายเหตุระบุไว้ท้ายพระราชบัญญัติ คือ

“เนื่องจากปรากฏว่าอุบัติเหตุอันเกิดจากรถได้ทวีจำนวนขึ้นในแต่ละปี เป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก โดยผู้ประสบภัยดังกล่าวไม่ได้รับการชดใช้ค่าเสียหายหรือได้รับการชดใช้ค่าเสียหายไม่คุ้มกับความเสียหายที่ได้รับจริง และหากผู้ประสบภัยจะใช้สิทธิทางแพ่งเรียกร้องค่าเสียหายก็จะต้องใช้เวลาดำเนินคดียาวนาน ดังนั้นเพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการชดใช้ค่าเสียหายและได้รับค่าเสียหาย

<sup>46</sup> เรื่องเดียวกัน .

เบื้องต้นที่แน่นอนและทันทั่วถึงที่สมควรกำหนดให้มีกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้”

เมื่อได้พิจารณาเจตนารมณ์ในการตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่ได้ปรากฏไว้ตามหมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติดังกล่าวแล้ว อาจสรุปสาระสำคัญได้ 2 ประการ คือ

**ประการแรก** เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยค่าเสียหายจากบริษัทประกันภัย

**ประการที่สอง** เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันทั่วถึงจากบริษัทประกันภัย หากบริษัทไม่ยอมจ่ายหรือจ่ายให้ไม่ครบจำนวนหรืออาจเป็นกรณีที่บริษัทไม่อยู่ในข่ายที่จะต้องจ่าย ก็ให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเป็นผู้จ่ายแล้วไปไล่เบี้ยเอาจากผู้ที่มีหน้าที่ต้องรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัย

จากเหตุผลตามหมายเหตุท้ายพระราชบัญญัตินี้และแนวนโยบายของรัฐบาลในเรื่องดังกล่าว จึงอาจสรุปเหตุผลและแนวนโยบายของรัฐบาลในการตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้ ดังนี้<sup>47</sup>

1. เพื่อคุ้มครองและให้ความช่วยเหลือแก่ประชาชนผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งได้รับอันตรายความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย ให้ได้รับชดเชยค่าเสียหายและค่าเสียหายเบื้องต้นอย่างแน่นอนและทันทั่วถึง จึงต้องตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถนี้ขึ้นใช้บังคับ
2. เพื่อให้พระราชบัญญัตินี้เป็นหลักประกันว่าผู้ประสบภัยจากรถจะได้รับการชดเชยค่าเสียหายและค่าเสียหายเบื้องต้นอย่างแน่นอนและทันทั่วถึง และเป็น

<sup>47</sup> กองวิชาการและสถิติ กรมการประกันภัย. “สาระนั้นรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และกฎกระทรวง” วารสารประกันภัย. ปีที่ 17, ฉบับที่ 68. 4 ตุลาคม - ธันวาคม 2535, หน้า 23.

หลักประกันได้ว่าสถานพยาบาลทุกแห่งจะได้รับเงินค่ารักษาพยาบาลอย่างแน่นอนและรวดเร็วในการรักษาพยาบาลผู้ประสบภัยจากรถดังกล่าว

3. เพื่อเป็นการส่งเสริมสนับสนุนธุรกิจประกันภัย ให้มีส่วนร่วมในการแบ่งเบาค่าเสียหายของผู้ประสบภัยเนื่องมาจากอุบัติเหตุจากรถ ซึ่งนอกจากจะเป็นการช่วยบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยและครอบครัวแล้ว ยังเป็นการช่วยแบ่งเบาภาระของรัฐบาลในด้านสวัสดิการสงเคราะห์อีกด้วย

### 2.2.2 การประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถ

(1) รถที่ต้องจัดให้มีการประกันภัยความเสียหาย พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้ให้คำนิยามคำว่า “รถ” ไว้ดังนี้

“รถ” หมายความว่า รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร

1) รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ได้แก่ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์และรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ( พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 4 )

2) รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก หมายความว่า ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางบก ซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอย่างอื่นและหมายความรวมถึงรถพ่วงของรถนั้นด้วย ทั้งนี้เว้นแต่รถไฟ ( พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 )

3) รถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร ได้แก่ รถยนต์ที่ใช้ในการสงครามโดยตรง และรถยนต์ช่วยรบ รวมทั้งรถยนต์ปกติที่ใช้ในราชการทหารซึ่งไม่มีความประสงค์ที่จะใช้เพื่อสงคราม

จะเห็นได้ว่ารถยนต์ตามกฎหมายทั้งสามฉบับดังกล่าว หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น เช่น พลังงานไอน้ำ เป็นต้น รถตามกฎหมายทั้งสามฉบับดังกล่าว จึงจัดเป็นยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลตามความหมายของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 เว้นแต่

รถพ่วงของรถดังกล่าว รถพ่วงของรถดังกล่าวหากเกิดอุบัติเหตุขณะพ่วงอยู่กับรถได้ ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลภายนอก ถือได้ว่าเกิดจากการกระทำของผู้ขับขี่หัวรถ ลากที่ลากรถพ่วงนั้นไป บริษัทที่รับประกันภัยหัวรถลากต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหม ทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกที่ได้รับ ความเสียหาย ดังจะเห็นได้จากคำพิพากษาฎีกา ต่อไปนี้

คำพิพากษาฎีกาที่ 2022 /2530 จำเลยที่ 3 รับประกันภัยรถยนต์บรรทุกของ จำเลยที่ 1 ไว้ รถยนต์บรรทุกของจำเลยที่ 2 จำเป็นต้องพ่วงสาลีเพื่อความสะดวกในการ บรรทุก ซึ่งสาลีที่พ่วงอยู่กับรถยนต์บรรทุกที่จำเลยที่ 3 รับประกันภัยไว้ ได้เลื่อนหลุด มาทำให้รถยนต์ของผู้อื่นเสียหาย จำเลยที่ 3 จะอ้างว่าไม่ได้รับประกันภัยสาลีด้วยเพื่อให้ พ้นจากความรับผิดตามสัญญาประกันภัยหาได้ไม่

รถที่นายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือนายทะเบียนตามกฎหมาย ว่าด้วยการขนส่งทางบกไม่ออกหมายเลขทะเบียนให้ เพราะเหตุที่ไม่มีอุปกรณ์หรือ ส่วนควบครบถ้วนตามที่กฎหมายหรือกฎกระทรวงกำหนดไว้หรือไม่มีความมั่นคง ปลอดภัยเพียงพอ ก็เพื่อไม่ให้รถนั้นถูกนำมาใช้ในทาง แต่จะไม่ทำให้รถนั้นพ้นจาก ความเป็นรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกแต่ อย่างไม่ใด รถเหล่านี้จึงเป็น “รถ” ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เจ้าของรถจึงมีหน้าที่ต้องจัดให้การประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย

นอกจากนี้ยังหมายความว่ารวมตลอดถึงรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศ แต่ได้นำเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรไทยชั่วคราว โดยเจ้าของรถไม่มีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ใน ราชอาณาจักร ( มาตรา 19 )

(2) รถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย

มาตรา 8 บัญญัติให้รถดังต่อไปนี้ไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตาม มาตรา 7 คือ

1) รถสำหรับเฉพาะองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท และรถสำหรับผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์

2) รถของสำนักพระราชวังที่จดทะเบียนและมีเครื่องหมายตามระเบียบที่เลขาธิการพระราชวังกำหนด

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

4) รถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

กฎกระทรวงฉบับที่ 16 ( พ.ศ. 2543 ) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ลงวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2543 กำหนดให้รถของหน่วยงานราชการขององค์กรใดๆ ตามที่ระบุไว้ในรัฐธรรมนูญได้รับยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7

มีข้อสังเกตว่า รถยนต์ทหารจัดเป็นรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ด้วย แต่ในมาตรา 8 กลับบัญญัติให้รถยนต์ทหารได้รับยกเว้น ไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย เมื่อไม่ต้องการให้รถยนต์ทหารต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายก็ไม่ควร บัญญัติให้รถยนต์ทหารเป็นรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จะได้ไม่ต้องบัญญัติยกเว้นไว้ในมาตรา 8 คำตอบคือ ถ้าไม่บัญญัติให้รถยนต์ทหารเป็นรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ผู้ประสบภัยจากรถยนต์ทหารจะไม่มีสิทธิได้รับค่าเสียหาย เบื้องต้นจากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ ด้วยเหตุนี้จึงต้องบัญญัติให้รถยนต์ทหารเป็นรถตามพระราชบัญญัตินี้ เช่นเดียวกับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

(3) ผู้มีหน้าที่จัดให้มีการประกันความเสียหาย มาตรา 7 และมาตรา 9 บัญญัติให้เจ้าของรถมีหน้าที่จัดให้มีการประกันความเสียหาย คำว่า “เจ้าของรถ” โดยทั่วไปแล้วย่อมหมายถึงผู้มีกรรมสิทธิ์ในรถ แต่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ



พ.ศ. 2535 ได้ให้ความหมายของคำว่า “เจ้าของรถ” ให้รวมไปถึงบุคคลอื่นที่มีใช้ ผู้มีกรรมสิทธิ์ในรถด้วย ดังจะเห็นได้จากนิยามคำว่า “เจ้าของรถ” ในมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าว คือ

“เจ้าของรถ” หมายความว่า ผู้มีกรรมสิทธิ์ในรถหรือผู้มีสิทธิครอบครองรถ ตามสัญญาเช่าซื้อ และหมายความรวมถึงผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวด้วย

(4) ผู้รับประกันภัย พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กำหนดวิธีการในการจัดให้มีการประกันความเสียหายไว้เพียงวิธีเดียว คือการประกันภัยกับบริษัทตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการประเภทประกันภัยรถ ดังได้บัญญัติไว้ในมาตรา 7 และมาตรา 9

คำว่า “บริษัท” หมายความว่า บริษัทตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประเภทการประกันภัยรถ ( มาตรา 4 )

**ข้อสังเกต** มาตรา 7 และมาตรา 9 ไม่ได้บัญญัติว่าการประกันภัยที่เจ้าของรถต้องจัดให้มีเพื่อให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัย เป็นการประกันภัยประเภทใด กฎหมายบัญญัติแต่เพียงว่าเจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย เมื่อพิจารณาจากเจตนารมณ์ในการประกาศใช้พระราชบัญญัตินี้ ประกอบกับบทบัญญัติมาตรา 25 วรรคสอง ที่บัญญัติให้บริษัทต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยให้เสร็จสิ้นภายในกำหนดเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับการร้องขอจากผู้ประสบภัยโดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิด แสดงให้เห็นว่าการประกันภัยที่เจ้าของรถต้องจัดให้มีเพื่อให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยก็คือ การประกันภัยความรับผิดต่อบุคคลภายนอกนั่นเอง การประกันภัยดังกล่าวนี้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เรียกว่า “ประกันภัยค่าจุน”

### 2.2.3 ความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

พ.ศ. 2535

(1) บุคคลที่ได้รับความคุ้มครอง พระราชบัญญัติฉบับนี้เรียกว่า “ผู้ประสบภัย”

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้ให้คำนิยาม “ผู้ประสบภัย” ไว้ดังนี้

“ผู้ประสบภัย” หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยเนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทาง หรือเนื่องจากสิ่งที่ยกหรือติดตั้งในรถนั้น และหมายความรวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตายด้วย ซึ่งแยกพิจารณาได้ดังนี้

1) ผู้ประสบภัยที่เป็นผู้ได้รับอันตรายโดยตรง ได้แก่ ผู้ประสบภัยที่ได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัย อันเป็นผลโดยตรงจากรถหรือจากสิ่งที่ยกหรือติดตั้งในรถนั้น เช่น รถชน รถพลิกคว่ำ หรือพินาศเพราะกระแทกกับเหล็กของที่นั่งผู้โดยสารแถวหน้าเนื่องจากผู้ขับขี่ห้ามล้ออย่างกะทันหัน เป็นต้น

ผู้ประสบภัยที่ได้รับภัยที่ได้รับอันตรายโดยตรงนี้ ต้องได้รับอันตรายเพราะ

(ก) เนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทาง

คำว่า “รถที่ใช้” คงไม่หมายความเฉพาะรถที่กำลังวิ่งอยู่เท่านั้น เช่น ผู้ขับขี่จอดรถไว้หน้าตึกกรมถนน แล้วลงจากรถไปติดต่อกานในตึกโดยไม่ได้เข้าห้ามล้อมือไว้ทำให้รถไหลไปโดนผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บ กรณีเช่นนี้ถือได้ว่าเป็นจากรถที่ใช้ เพราะยังอยู่ในระหว่างการใช้รถ กล่าวคือการใช้รถยังไม่สิ้นสุดลง

คำว่า “ทาง” ตามมาตรา 4 (2) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 หมายความว่า ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางข้าม ทางร่วม ทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพานและลานที่ประชาชนใช้ในการจราจรและให้หมายความรวมถึงทางส่วนบุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจร หรือที่เจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศให้เป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย แต่ไม่รวมถึงทางรถไฟ

(ข) เนื่องจากสิ่งที่บรรทุกหรือติดตั้งในรถ

สิ่งที่บรรทุกในรถ หมายถึง สิ่งของที่บรรทุกมาร่วงหล่นหรือตกลงมา เช่น รถเทรเลอร์บรรทุกตู้บรรจุสินค้าไปตามถนนแล้วผู้คอนเทนเนอร์ร่วงหล่นตกลงมาทับคนตาย เป็นต้น

สิ่งที่ติดตั้งในรถนั้น หมายถึง สิ่งที่ติดตัวรถก่อให้เกิดความเสียหาย เช่น ล้อรถหลุดกระเด็นไปชนคนตาย เป็นต้น

2) ผู้ประสบภัยที่ไม่ได้เป็นผู้ได้รับอันตรายโดยตรง ได้แก่ ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยที่ถึงแก่ความตาย ทายาทโดยธรรมในที่นี้ไม่รวมถึงทายาทผู้รับพินัยกรรม การที่กฎหมายบัญญัติให้ถือว่าทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยที่ถึงแก่ความตายเป็นผู้ประสบภัยก็เพราะทายาทโดยธรรมเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่ในอันที่จะต้องจัดการศพของผู้ตายในกรณีที่ผู้ตายไม่ได้ตั้งผู้จัดการมรดกหรือไม่ได้ทำพินัยกรรมไว้ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1649 วรรคสอง

ทายาทโดยธรรมในที่นี้ หมายถึง ทายาทโดยธรรมที่มีสิทธิได้รับมรดกของผู้ตายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1629 ซึ่งมี 6 ลำดับ แต่ละลำดับมีสิทธิรับมรดกก่อนหลังดังนี้ คือ

1. ผู้สืบสันดาน
2. บิดามารดา
3. พี่น้องร่วมบิดามารดาเดียวกัน
4. พี่น้องร่วมบิดาหรือมารดาเดียวกัน
5. ปู่ย่า ตายาย
6. ลุง ป้า น้า อา

คู่สมรสที่ยังมีชีวิตอยู่ก็เป็นทายาทโดยธรรม ภายใต้บังคับของบทบัญญัติพิเศษแห่งมาตรา 1635

สำหรับผู้สืบสันดานนั้น หมายความว่ารวมถึง บุตรที่บิดาได้รับรองแล้ว และบุตรบุญธรรมด้วย ดังที่บัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1627 สาเหตุที่กฎหมายบัญญัติให้ผู้ประสบภัยหมายความว่ารวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้ได้รับ

อันตรายจากรถด้วยนั้น ก็เพื่อให้สิทธิแก่ทายาทของผู้ตายที่จะสามารถดำเนินการร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัยหรือจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถแทนผู้ตายได้<sup>48</sup>

(2) ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครอง พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 4 ได้ให้ความหมายของคำว่า “ความเสียหาย” ไว้ดังนี้ คือ

“ความเสียหาย” หมายความว่า ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัย อันเกิดจากรถ

ดังนั้น ความเสียหายที่เจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันเพื่อให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัย คือ ความเสียหายต่อชีวิต ความเสียหายต่อร่างกายและความเสียหายต่ออนามัย อันเป็นผลโดยตรงมาจากรถ

ความเสียหายอันเกิดจากรถ ย่อมหมายความรวมถึง ความเสียหายอันเกิดจากสิ่งที่ยื่นหรือติดตั้งในรถนั้นด้วย เช่น ล้อรถหลุดออกจากรถไปโดนคนเดินถนน ได้รับบาดเจ็บ หรือท่อนซุงที่ยื่นหรือติดตั้งในรถพุ่งหลุดล่วงไปโดนคนเดินถนนถึงแก่ความตาย เป็นต้น

1) ความเสียหายต่อชีวิต หมายความว่า ภัยอันตรายจากรถหรือจากสิ่งที่ยื่นหรือติดตั้งในรถทำให้ถึงแก่ความตาย

2) ความเสียหายต่อร่างกาย หมายความว่า ภัยอันตรายจากรถหรือจากสิ่งที่ยื่นหรือติดตั้งในรถทำให้ร่างกายได้รับความเสียหาย คือ บาดเจ็บ สูญเสียอวัยวะ หรือได้รับความเสียหายต่อประสาทอันเป็นส่วนหนึ่งของร่างกาย

3) ความเสียหายต่ออนามัย หมายความว่า ภัยอันตรายจากรถหรือจากสิ่งที่ยื่นหรือติดตั้งในรถ ทำให้เสื่อมเสียสุขภาพ ไม่ได้มีความสุขหรือความสะดวกสบายในการดำรงชีวิตเหมือนเมื่อก่อนที่จะได้รับภัยอันตรายจากรถ

<sup>48</sup> นัยนา เกิดวิชัย. ประกันภัยภาคบังคับ. สำนักพิมพ์นิติเนชั่น. เมษายน 2545, หน้า 13-14.

ตัวอย่างความเสียหายต่ออนามัย เช่น ผู้รูดขนแพทย์ต้องตัดขาไปข้างหนึ่ง ขาที่ถูกตัดไปจัดเป็นความเสียหายต่อร่างกาย แต่การเดินทางไปไหนมาไหนไม่สะดวก เพราะถูกตัดขา ถือเป็นความเสียหายต่ออนามัย

ความเสียหายต่ออนามัย เป็นความเสียหายที่ไม่สามารถประเมินเป็นราคาเงินได้ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 446 เรียกความเสียหายต่ออนามัยว่า “ความเสียหายอันมิใช่ตัวเงิน”

คำพิพากษาฎีกาที่ 379/2518 ค่าเสียหายฐานละเมิดเพราะต้องตัดขาทำให้พิการตลอดชีวิต เป็นค่าเสียหายอันมิใช่ตัวเงิน ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 446 ไม่ซ้ำกับค่าที่ไม่สามารถประกอบกิจการงานได้ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 444

คำพิพากษาฎีกาที่ 75/2538 ค่าเสียหายที่โจทก์ต้องทุพพลภาพตลอดชีวิต โดยระบบประสาทไม่สามารถควบคุมการถ่ายได้ เสียสมรรถภาพทางเพศ และไม่สามารถเดินได้ กับค่าเสียหายที่ทำให้ต้องทนทุกข์ทรมานจากการทุพพลภาพตลอดชีวิต เป็นค่าเสียหายอันมิใช่ตัวเงินตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 446

คำพิพากษาฎีกาที่ 2501/2517 , 506/2534 จำเลยกระทำละเมิดต่อโจทก์ โจทก์ได้รับบาดเจ็บมีแผลบนใบหน้าถึงต้องเย็บและมีรอยแผลเป็น โจทก์มีสิทธิฟ้องร้องให้จำเลยต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายสำหรับการที่จะต้องให้ศัลยแพทย์ทำศัลยกรรมตกแต่งใบหน้าเพื่อลบรอยแผลเป็นได้ เพราะเป็นค่าเสียหายอันมิใช่ตัวเงิน

### (3) จำนวนเงินที่ต้องจัดให้มีการคุ้มครองสำหรับผู้ประสบภัยจากรถ

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 มาตรา 7 วรรคสอง<sup>49</sup> และมาตรา 9<sup>50</sup> บัญญัติให้จำนวนเงินเอาประกันภัยที่ต้องจัดให้มีเพื่อให้ความคุ้มครองสำหรับผู้ประสบภัยต้องไม่น้อยกว่าจำนวนเงินที่กำหนดในกฎกระทรวง

<sup>49</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

“มาตรา 7 วรรคสอง จำนวนเงินเอาประกันภัย ให้กำหนดตามชนิด ประเภท และขนาดของรถ แต่ต้องไม่น้อยกว่าจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง”

<sup>50</sup> เรื่องเดียวกัน .

กฎกระทรวงกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยตามชนิด ประเภท และขนาดของรถ พ.ศ. 2547 ได้กำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยไว้ดังนี้

1) เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย โดยมีจำนวนเงินเอาประกันภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อครั้ง ดังต่อไปนี้

ห้าล้านบาท สำหรับรถที่มีที่นั่งไม่เกินเจ็ดคนหรือรถบรรทุกผู้โดยสารรวมทั้งผู้ขับขี่ไม่เกินเจ็ดคน

สิบล้านบาท สำหรับรถที่มีที่นั่งเกินเจ็ดคนหรือรถบรรทุกผู้โดยสารรวมทั้งผู้ขับขี่เกินเจ็ดคน

2) การประกันภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อครั้ง ตาม 1. ให้มีจำนวนเงินเอาประกันภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อคน ดังต่อไปนี้

1. ห้าหมื่นบาทต่อคน สำหรับความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัย นอกจากกรณีตาม 2.

2. สองแสนบาทต่อคน สำหรับความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัยอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้

(ก) ตาบอด

(ข) หูหนวก

(ค) เป็นใบ้ หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด

(ง) เสียอวัยวะสืบพันธุ์

(จ) เสียแขน ขา มือ เท้า นิ้ว หรืออวัยวะอื่นใด

(ฉ) จิตพิการอย่างติดตัว

(ช) ทูพพลภาพอย่างถาวร

3. หนึ่งแสนบาทต่อคนสำหรับความเสียหายต่อชีวิต

---

“มาตรา 9 รถที่จดทะเบียนในต่างประเทศและนำเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว โดยเจ้าของรถไม่มีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร เจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย ทั้งนี้ตามจำนวนเงิน หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง”

4. ในกรณีที่ผู้ประสบภัยเป็นผู้ขับขี่และเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย หรือไม่มีผู้ใดต้องรับผิดชอบกฎหมายต่อผู้ขับขี่ที่ประสบภัย ให้ผู้ประสบภัยที่เป็นผู้ขับขี่ ได้รับจำนวนเงินเอาประกันภัยเป็นจำนวนเท่ากับค่าเสียหายเบื้องต้นตามที่กำหนดใน กฎกระทรวงซึ่งออกตามความในมาตรา 20 วรรคสอง

#### 2.2.4 ค่าสินไหมทดแทน

##### (1) ค่าเสียหายเบื้องต้น

##### 1) ความหมายของค่าเสียหายเบื้องต้น

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 4 ได้ให้ความหมายไว้ดังนี้

“ค่าเสียหายเบื้องต้น” ในกรณีความเสียหายต่อร่างกาย หมายความว่า ค่ารักษาพยาบาล และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลของผู้ประสบภัย และในกรณีความเสียหายต่อชีวิต หมายความว่า ค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็น เกี่ยวกับการจัดการศพผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตาย ทั้งนี้ ตามรายการและจำนวนเงิน ที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 20 วรรค 2

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 14 วรรค หนึ่ง บัญญัติว่า การประกันภัยตามมาตรา 7 และมาตรา 9 ต้องมีข้อกำหนดให้มีการจ่าย ค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย

นอกจากมาตรา 14 วรรคหนึ่งแล้ว มาตรา 20 ได้บัญญัติไว้อีกว่าเมื่อมี ความเสียหายเกิดแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่บริษัทได้รับประกันภัยไว้ ให้บริษัทจ่าย ค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยเมื่อได้รับคำร้องขอจากผู้ประสบภัย

ความเสียหายที่จะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหาย เบื้องต้นและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตาม หลักเกณฑ์ วิธีการและอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง”

2) เหตุผลที่กฎหมายต้องบัญญัติให้มีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ ผู้ประสบภัย ก็เนื่องจากการประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

พ.ศ. 2535 จัดเป็นการประกันภัยค้ำจุนหรือที่เรียกว่า การประกันภัยความรับผิดชอบบุคคลภายนอก ซึ่งจะต้องมีการพิสูจน์ความรับผิดชอบให้ได้ความเสียก่อนว่า ฝ่ายผู้เอาประกันภัยเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัย ซึ่งการพิสูจน์ความรับผิดชอบอาจต้องใช้ระยะเวลายาวนาน แต่เพื่อที่จะช่วยให้ผู้ประสบภัยได้รับการเยียวยาในเบื้องต้นตามจำนวนที่จำเป็นก่อน เนื่องจากผู้ประสบภัยบางคนมีฐานะยากจน ด้วยเหตุนี้เอง พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จึงได้กำหนดให้มีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยก่อนโดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิดชอบ

3) กฎกระทรวง กำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นและการร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2547 ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้บัญญัติให้ความเสียหายดังต่อไปนี้ เป็นความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นเกี่ยวกับร่างกายและชีวิต ดังนี้

ความเสียหายที่ให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น

1. ความเสียหายต่อร่างกาย ได้แก่

ก. ค่ายา ค่าอาหารทางเส้นเลือด ค่าออกซิเจนและอื่นๆทำนองเดียวกันที่ใช้ในการบำบัดรักษา

ข. ค่าอวัยวะเทียมและอุปกรณ์ในการบำบัดรักษา รวมทั้งค่าซ่อมแซม

ค. ค่าบริการทางการแพทย์ ค่าตรวจ ค่าวิเคราะห์โรค ทั้งนี้ ไม่รวม

ค่าจ้างพยาบาลพิเศษและค่าบริการทำนองเดียวกัน

ง. ค่าห้องและค่าอาหารตลอดเวลาที่เข้ารับการรักษาพยาบาล

จ. ค่าพาหนะนำผู้ประสบภัยไปโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล

2. ความเสียหายต่อชีวิต ได้แก่

ก. ค่าปลงศพ

ข. ค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพของผู้ประสบภัย



จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นให้เป็นที่ไปดังต่อไปนี้

1. จำนวนเท่าที่จ่ายจริงแต่ไม่เกินหนึ่งหมื่นห้าพันบาทสำหรับความเสียหายต่อร่างกาย
2. จำนวนสามหมื่นห้าพันบาทสำหรับความเสียหายต่อชีวิต
3. จำนวนตาม 1. และ 2. รวมกันสำหรับผู้ประสบภัยที่ถึงแก่ความตายหลังจากมีการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล

4) การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัย แบ่งเป็น 2 กรณี ให้ยื่นคำร้องตามแบบที่นายทะเบียนกำหนดและต้องมีหลักฐานดังต่อไปนี้

1. ความเสียหายต่อร่างกาย
  - ก. ใบเสร็จรับเงินจากโรงพยาบาล หรือสถานพยาบาล หรือหลักฐานการเจ็บนี้เกี่ยวกับการรักษาพยาบาล
  - ข. สำเนาบัตรประจำตัว หรือสำเนาใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว หรือสำเนาหนังสือเดินทาง หรือหลักฐานอื่นใดที่ทางราชการเป็นผู้ออกให้ที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้มีชื่อในหลักฐานนั้นเป็นผู้ประสบภัย แล้วแต่กรณี
2. กรณีความเสียหายต่อชีวิต
  - ก. สำเนามรณะบัตร
  - ข. สำเนาบันทึกระจำวันในคดีของพนักงานสอบสวน หรือหลักฐานอื่นที่แสดงว่าผู้นั้นถึงแก่ความตายเพราะการประสบภัยจากรถ

3. ในกรณีผู้ประสบภัยถึงแก่ความตายหลังจากมีการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล ให้มีหลักฐานตาม 1. และ 2.

หากผู้ประสบภัยไม่สามารถร้องขอได้ ให้โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล ญาติหรือผู้มีส่วนได้เสียร้องขอแทนได้ การร้องขอรับค่าเสียหาย

เบื้องต้นจากบริษัทประกันภัยต้องกระทำภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่ความเสียหายเกิดขึ้น

5) การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นโดยบริษัทประกันภัย ให้ปฏิบัติดังนี้

1. ให้จ่ายแก่ผู้ประสบภัย โรงพยาบาล หรือสถานพยาบาลที่รักษาพยาบาลผู้ประสบภัย

2. ให้จ่ายเป็นเงินสดหรือจ่ายเป็นเช็คที่มีได้ลงวันที่ล่วงหน้า

3. ให้จ่ายให้เสร็จเรียบร้อยภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับคำร้องขอ ทั้งนี้โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิดชอบ

6) การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

ในกรณีที่บริษัทประกันภัยไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือจ่ายไม่ครบ ให้ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยแจ้งต่อกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย<sup>51</sup> และกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้<sup>52</sup> โดยพิจารณาจากหลักฐานและข้อเท็จจริงดังต่อไปนี้ ซึ่งบริษัทประกันภัย และหมายเลขกรมธรรม์ประกันภัย<sup>53</sup>

1. จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ประสงค์ได้รับ

2. วันที่ไปยื่นขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัย

3. สำเนาบันทึกประจำวันในคดีของพนักงานสอบสวน<sup>54</sup>

4. ใบเสร็จรับเงินหรือหลักฐานการแจ้งหนี้<sup>55</sup>

5. สำเนาบัตรประจำตัว ใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว หนังสือเดินทาง หรือสำเนาทะเบียนบ้าน ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บ<sup>56</sup>

<sup>51</sup> เรื่องเดียวกัน , มาตรา 21

<sup>52</sup> เรื่องเดียวกัน , มาตรา 23 (5)

<sup>53</sup> กฎกระทรวงฉบับที่ 7 พ.ศ. 2535

<sup>54</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 35

<sup>55</sup> กฎกระทรวงฉบับที่ 7 พ.ศ. 2535

<sup>56</sup> เรื่องเดียวกัน .

6. ตำนานมรณะบัตร ตำนานทะเบียนบ้าน ตำนานบัตรประจำตัว ในกรณี  
ที่ผู้ประสบภัยถึงแก่ความตาย<sup>57</sup>

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยถึงแก่ความตายให้ทายาทโดยธรรมของ  
ผู้ประสบภัยยื่นเอกสารตาม 7 คิว<sup>58</sup>

7) ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย ต้องขอรับ  
ค่าเสียหายเบื้องต้นจากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวัน  
นับแต่วันที่มีความเสียหายไม่ว่าจะเป็นกรณีตามมาตรา 23 (1) (2) (3) (4) (5) (6)<sup>59</sup>

8) การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นโดยกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย  
พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 23 ได้บัญญัติให้มีการ  
จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในกรณี  
ดังต่อไปนี้

1. เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้จัดให้มีการประกันความ  
เสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 และเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่  
ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

2. ขณะเกิดเหตุ รถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้อยู่ในความครอบครอง  
ของเจ้าของรถ เพราะรถนั้นได้คนร้ายยกยอก น้อ โกง กรรโชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์  
ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และเจ้าของรถได้ร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวนแล้ว

3. ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายและรถนั้นไม่มี  
การประกันภัยกับบริษัท

4. มีความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยและรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหาย  
นั้นหลบหนีไป หรือไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย

<sup>57</sup> เรื่องเดียวกัน .

<sup>58</sup> เรื่องเดียวกัน .

<sup>59</sup> เรื่องเดียวกัน .

5. บริษัทไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน หรือ

6. ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยนั้นเกิดจากรถตามมาตรา 8 ที่ไม่ได้เอาประกันตามมาตรา 7

(2) ค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินค่าเสียหายเบื้องต้น<sup>60</sup> เป็นค่าเสียหายที่จ่ายให้สำหรับความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งเป็นค่าเสียหายที่ได้รับตามพระราชบัญญัตินี้ โดยต้องรอการพิสูจน์ความรับผิดชอบ โดยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นรวมกับค่าเสียหายเบื้องต้นที่ผู้ประสบภัยได้รับต้องไม่เกินจำนวนที่กฎหมายกำหนดดังนี้

1) กรณีผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บแต่ไม่เสียชีวิต ผู้ประสบภัยจะได้รับชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริง แต่ไม่เกิน 50,000 บาทต่อผู้ประสบภัยหนึ่งคน กล่าวคือ ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น 15,000 บาท รวมกับค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นตามความเป็นจริงอีกไม่เกิน 35,000 บาท

2) กรณีผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บแต่ไม่เสียชีวิต แต่ทุพพลภาพหรือเสียหายต่อร่างกาย และอนามัย ดังนี้ ( ได้รับค่าเสียหายรวมเป็นเงิน 100,000 บาท )

ก) ตาบอด

ข) หูหนวก

ค) เป็นใบ้หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด

ง) สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์

จ) เสียแขน ขา มือ เท้า นิ้ว หรืออวัยวะอื่น

ฉ) จิตพิการอย่างติดตัว

ช) ทุพพลภาพอย่างถาวร

<sup>60</sup> กฎกระทรวง ฉบับที่ 11 พ.ศ. 2540.

3) กรณีผู้ประสบภัยเสียชีวิตทันที ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย จะได้รับชดใช้ค่าเสียหายรวมเป็นเงินจำนวน 100,000 บาทต่อผู้ประสบภัยหนึ่งคน ( เท่ากับได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น 15,000 บาท เป็นค่าปลงศพรวมกับค่าเสียหายส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นอีก 85,000 บาท )

4) กรณีผู้ประสบภัยถึงแก่ความตายหลังจากที่มีการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยจะได้รับชดใช้ค่าเสียหายรวมเป็นเงิน 100,000 บาทต่อผู้ประสบภัยหนึ่งคน ( คือค่าเสียหายเบื้องต้น 15,000 บาทสำหรับเป็นค่ารักษาพยาบาลและค่าปลงศพไม่เกิน 35,000 บาท รวมกับค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นอีกจำนวนหนึ่ง รวมกันแล้วไม่เกิน 100,000 บาท )

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยเป็นผู้ขับขี่และเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย หรือไม่มีผู้ใดต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ขับขี่ (ที่เป็นผู้ประสบภัยดังกล่าว) ผู้ขับขี่นั้น จะได้รับการชดใช้เฉพาะค่าสินไหมทดแทนในวงเงินไม่เกินค่าเสียหายเบื้องต้น 15,000 บาทเท่านั้น จะไม่มีสิทธิได้รับค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นตามข้อนี้

### (3) สิทธิของผู้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ

1) สิทธิของบริษัทประกันภัยและเจ้าของรถในการเรียกเงินคืน คือ กรณีความเสียหายเกิดจากการกระทำของบุคคลภายนอก หรือเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของเจ้าของรถผู้ขับขี่ ผู้ซึ่งอยู่ในรถหรือผู้ประสบภัย เมื่อบริษัทได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือจ่ายค่าสินไหมทดแทน หรือเจ้าของรถที่ได้รับยกเว้นตามมาตรา 8 ได้จ่ายเงินคืนกองทุนไปแล้ว บริษัทประกันภัยหรือเจ้าของรถนั้นมีสิทธิไล่เบี้ยเอาแก่บุคคลดังกล่าวหรือมีสิทธิเรียกให้ผู้ประสบภัยคืนเงินดังกล่าวได้<sup>61</sup>

2) สิทธิของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในการเรียกเงินคืนพร้อมเงินเพิ่ม<sup>62</sup> เป็นกรณีที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่

<sup>61</sup> เรื่องเดียวกัน , มาตรา 31

<sup>62</sup> เรื่องเดียวกัน , มาตรา 26

ผู้ประสบภัยไปแล้วตามบทบัญญัติ<sup>63</sup> เนื่องจากมีความเสียหายเกิดขึ้น<sup>64</sup> นายทะเบียนมีอำนาจออกคำสั่งเรียกชำระเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายไปนั้นคืนจากเจ้าของรถหรือจากบริษัทประกันภัยแล้วแต่กรณี พร้อมเงินเพิ่มในอัตราร้อยละยี่สิบของจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้จ่ายไปคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยภายใน 7 วันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่ง ถ้าเจ้าของรถหรือบริษัทไม่ปฏิบัติตามคำสั่งดังกล่าว ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงห้าหมื่นบาท<sup>65</sup>

สิทธิของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในการเรียกเงินคืนอีกกรณี คือ กรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลภายนอกหรือเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของเจ้าของรถ ผู้ขับขี่หรือผู้ประสบภัย เมื่อกองทุนทดแทนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยแล้ว ก็มีสิทธิไล่เบี้ยเรียกเงินคืนแก่ผู้ก่อให้เกิดความเสียหายดังกล่าวหรือมีสิทธิเรียกให้ผู้ประสบภัยคืนเงินได้ด้วย<sup>66</sup>

3) สิทธิของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในการยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายและขอเฉลี่ยทรัพย์ บทบัญญัติมาตรานี้<sup>67</sup> กำหนดให้นายทะเบียนมีอำนาจยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายได้ในกรณีดังต่อไปนี้

ก. กรณีที่เจ้าของรถตามมาตรา 23 (1) ไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นไม่ครบจำนวน

ข. ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายและรถนั้นไม่มีประกันภัยไว้<sup>68</sup>

จุดมุ่งหมายที่ยึดรถก็เพื่อให้เจ้าของรถได้จ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย หรือกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายไปแล้วก็ต้องคืนกองทุนภายใน 7 วันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่งจากนายทะเบียน

<sup>63</sup> เรื่องเดียวกัน , มาตรา 25

<sup>64</sup> เรื่องเดียวกัน , มาตรา 23 (1) , (5)

<sup>65</sup> เรื่องเดียวกัน , มาตรา 44

<sup>66</sup> เรื่องเดียวกัน , มาตรา 31

<sup>67</sup> เรื่องเดียวกัน , มาตรา 28

<sup>68</sup> เรื่องเดียวกัน , มาตรา 23 (3)

นอกจากนั้น ถ้ามีการยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายไว้ก่อนแล้ว บทบัญญัติยังให้มีสิทธิขอเช่ารถคันอื่นได้หากมีการขายทอดตลาดรถนั้น

4) สิทธิในการขายทอดตลาดที่ยึดไว้ เป็นกรณีที่นายทะเบียนได้มีการยึดรถไว้แล้วตามมาตรา 28 และนายทะเบียนมีอำนาจขายทอดตลาดได้ในกรณีดังต่อไปนี้<sup>69</sup>

กรณีที่หนึ่ง เป็นกรณีที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยแล้ว ตามมาตรา 23 (1) เจ้าของรถไม่ยอมจ่ายเงินคืนให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามคำสั่งนายทะเบียน<sup>70</sup> นายทะเบียนจึงยึดรถไว้ แต่เจ้าของรถก็ยังไม่ยอมคืนค่าเสียหายเบื้องต้นให้ภายใน 7 วันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่งนายทะเบียน

กรณีที่สอง เป็นกรณีที่เจ้าของรถไม่มาติดต่อแสดงตัวหรือไม่สามารถติดต่อเจ้าของรถนั้นได้<sup>71</sup> นายทะเบียนต้องประกาศหาเจ้าของรถโดยปิดประกาศไว้ ณ ที่ทำการของนายทะเบียน และประกาศในหนังสือพิมพ์รายวันที่จำหน่ายในท้องถิ่นที่เกิดเหตุอย่างน้อยสองวันติดต่อกัน ถ้าเจ้าของรถไม่ปรากฏตัวภายใน 30 วันนับแต่วันแรกที่ประกาศหนังสือพิมพ์ นายทะเบียนมีอำนาจขายทอดตลาดได้

อย่างไรก็ตามการขายทอดตลาดตามบทบัญญัตินี้ไม่ต้องฟ้องร้องศาล<sup>72</sup>

5) สิทธิของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยที่ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นคืนจากหน่วยงานตามบทบัญญัติ<sup>73</sup> เป็นกรณีที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัยตามบทบัญญัตินี้ดังกล่าว<sup>74</sup> เมื่อก่อความเสียหายขึ้น กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยไปแล้ว บทบัญญัติกำหนดให้หน่วยงานซึ่งเป็นเจ้าของรถส่งคืนเงินจำนวนดังกล่าวแก่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

<sup>69</sup> เรื่องเดียวกัน , มาตรา 29

<sup>70</sup> เรื่องเดียวกัน , มาตรา 29 (1)

<sup>71</sup> เรื่องเดียวกัน , มาตรา 29 (2)

<sup>72</sup> ประพันธ์ ทรัพย์แสง. เรื่องเดียวกัน , หน้า 159.

<sup>73</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 32

<sup>74</sup> เรื่องเดียวกัน , มาตรา 8

(4) ค่าสินไหมเพิ่มเติมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ นอกจากค่าเสียหายเบื้องต้น ค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัตินี้แล้ว ผู้ประสบภัยจากรถยังมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้อีก<sup>75</sup> ได้แก่ ค่าขาดไร้อุปการะในกรณีผู้ตายมีหน้าที่ต้องอุปการะเลี้ยงดูผู้อื่น ค่าเสียความสามารถประกอบกิจการ ค่าขาดประโยชน์จากการทำงาน ค่าเสียหายสูญเสียชีวิต ค่าเสียหายอื่นๆ อันมิใช่ตัวเงิน เป็นต้น โดยผู้ประสบภัยหรือทายาทต้องใช้สิทธิเรียกร้องทางศาล

### 2.2.5 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับค่าสินไหมทดแทน

(1) บริษัทประกันภัย กฎหมายบังคับให้ต้องรับประกันภัยรถทุกคัน (มาตรา 10) ถ้าฝ่าฝืนต้องรับโทษตามมาตรา 38 และเมื่อเกิดความเสียหายเนื่องจากรถ เช่น รถชนคน บริษัทประกันภัยต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นเสมอไม่ว่าจะเป็นความผิดของผู้ประสบภัยหรือไม่ โดยจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นจะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง (มาตรา 20)

(2) บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ทำหน้าที่ให้บริการรับคำร้องขอและจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยแทนบริษัทประกันภัย โดยผู้ประสบภัยสามารถติดต่อแจ้งเหตุหรือยื่นคำร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นและค่าสินไหมทดแทนได้ ณ สำนักงานใหญ่และสาขาของบริษัทกลางในทุกจังหวัด (มาตรา 10 ทวิ (1) )

(3) สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย (มาตรา 33 , มาตรา 34) เป็นหน่วยงานของรัฐ มีหน้าที่ดำเนินงานรับคำขอและจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถเมื่อไม่มีผู้ใดจ่ายให้ตามมาตรา 23 (1) - (6)

(4) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (มาตรา 37-มาตรา 45) ผู้ประสบภัยหรือผู้เอาประกันภัยหรือผู้ขับขี่ซึ่งได้ประสบอุบัติเหตุ ควรแจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อทำการสอบสวนและบันทึกประจำวันไว้เป็นหลักฐานประกอบการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

<sup>75</sup> เรื่องเดียวกัน , มาตรา 22



จากบริษัทประกันภัยหรือผู้เกี่ยวข้อง และในกรณีบาดเจ็บสาหัส เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถนำผู้ประสบภัยส่งโรงพยาบาลได้ทันที

(5) โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล ผู้ประสบภัยที่ได้รับอันตรายจากอุบัติเหตุรถยนต์ สามารถรับการรักษาพยาบาลจากโรงพยาบาลและสถานพยาบาลทุกแห่ง โดยโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่ทำการรักษาพยาบาลสามารถทำการเบิกค่าเสียหายเบื้องต้นในนามผู้ประสบภัยจากบริษัทประกันภัยหรือกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยต่อไปได้

จากที่ได้กล่าวมาข้างต้นนี้ เห็นได้ว่ามาตรการทางกฎหมายในการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของประเทศญี่ปุ่นและประเทศไทยมีส่วนที่คล้ายคลึงกันหลายประการ เนื่องจากเป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์ในการเยียวยาความเสียหาย และคุ้มครองผู้ประสบภัยให้ได้รับความเป็นธรรม แต่อย่างไรก็ตาม การให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยของประเทศญี่ปุ่นซึ่งจะได้ทำการศึกษาในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศไทยแล้ว มีความแตกต่างที่เป็นสาระสำคัญ ดังจะเห็นได้จากตารางเปรียบเทียบข้างล่างนี้ คือ

#### ตารางที่ 7 เปรียบเทียบการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับกับประเทศไทยและญี่ปุ่น

ประเทศไทย	ประเทศญี่ปุ่น
1. หลักการไม่แสวงหากำไร ( No - Loss No - Profit ) ไม่มีกำหนดไว้ในกฎหมาย แต่เป็นเพียงนโยบายของรัฐเท่านั้น	1. หลักการไม่แสวงหากำไร ( No-Loss No-Profit ) มีกำหนดไว้ในกฎหมาย

## ตารางที่ 7 (ต่อ)

ประเทศไทย	ประเทศญี่ปุ่น
<p>2. รถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 8 ได้แก่</p> <p>(1) รถสำหรับองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาทและรถสำหรับผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์</p> <p>(2) รถของสำนักพระราชวังที่จดทะเบียนและมีเครื่องหมายตามระเบียบที่เลขาธิการพระราชวังกำหนด</p> <p>(3) รถของกระทรวง ทบวง กรม เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สุขาภิบาล กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยาและราชการส่วนท้องถิ่นที่เรียกชื่ออย่างอื่นและรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร</p> <p>(4) รถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง</p>	<p>2. รถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัยความรับผิดชอบจากการใช้รถ</p> <p>(1) รถที่ใช้ในกิจการกองกำลังป้องกันตนเองหรือรถในกองทัพญี่ปุ่น</p> <p>(2) รถของกองทหารสหรัฐที่ใช้ในญี่ปุ่นในกิจการเกี่ยวกับสนธิสัญญาความร่วมมือและป้องกันร่วมกันระหว่างสหรัฐและญี่ปุ่น</p> <p>(3) รถที่ใช้ในกิจการของกองกำลังสหประชาชาติ</p> <p>(4) รถของกลุ่มเกษตรกรที่ดั่งขึ้นตามกฎหมายว่าด้วยการเกษตร</p>
<p>3. คຸ້ມຄອງรวมไปถึงผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตนเองด้วย</p>	<p>3. คຸ້ມຄອງเฉพาะบุคคลที่สาม</p>
<p>4. คຸ້ມຄອງความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย</p>	<p>4. คຸ້ມຄອງความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย ไม่รวมความเสียหายต่ออนามัย</p>
<p>5. ธรรมเนียมคຸ້ມຄອງ 1 ปี</p>	<p>5. คຸ້ມຄອງตั้งแต่จดทะเบียนรถไปถึงการตรวจสภาพแต่ละครั้ง ซึ่งอาจเป็นเวลา 3 ปีก็ได้</p>

## ตารางที่ 7 (ต่อ)

ประเทศไทย	ประเทศญี่ปุ่น
6. นายทะเบียน คือ อธิบดีกรมการประกันภัย เป็นผู้กำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย	6. สมาคมอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่นเป็นผู้กำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย
7. ไม่มีการสำรวจและตรวจสอบและประเมินความเสียหาย	7. มีการสำรวจและตรวจสอบและประเมินความเสียหายโดยสำนักงานสำรวจภัย(claim survey office) ของสมาคมอัตราเบี้ยประกันภัยประเทศญี่ปุ่น ซึ่งทั่วประเทศมี 621 แห่ง
8. ค่าเสียหายเบื้องต้นกำหนดไว้อัตราเดียว	8. ค่าเสียหายชั่วคราวกำหนดไว้หลายอัตรา ตั้งแต่ 50,000 เยน ถึง 2,900,000 เยน แล้วแต่ความเสียหายที่ได้รับ
9. จำนวนเงินเอาประกันภัยกำหนดไว้แน่นอนและมีอัตราเดียว	9. จำนวนเงินเอาประกันภัยกำหนดไว้หลายอัตราโดยคำนวณตามสูตร
10. กรณีรถชนแล้วหนีผู้ประสบภัยมีสิทธิได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นจากสำนักงานกองทุนทดแทน	10. รัฐบาลเป็นผู้จ่ายค่าเสียหายตามความเสียหายภายใต้ ( Government Compensation -Plan )
11. การแก้ไขเพิ่มเติมจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นและจำนวนเงินเอาประกันกระทำโดยคำแนะนำของคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ	11. การแก้ไขกระทำโดย Financial System Council แต่ต้องขออนุมัตินายกรัฐมนตรี

DRU

## บทที่ 4

### วิเคราะห์ปัญหาการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์ที่จะให้ความคุ้มครองและช่วยเหลือแก่ผู้ที่ได้รับอันตรายแก่ชีวิต ร่างกายและอนามัย เนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งที่ยักรถหรือติดตั้งในรถนั้นให้ได้รับการเยียวยาโดยการชดเชยค่าเสียหายและค่าเสียหายเบื้องต้นอย่างแน่นอนและทันท่วงที อันเป็นการแบ่งเบาภาระค่าเสียหายและความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยและครอบครัว โดยนำเอาระบบการประกันภัยมาใช้ทำนองเดียวกับนานาประเทศทั้งหลาย ดังจะเห็นได้จากมาตรา 7 และมาตรา 9 ที่บังคับให้เจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยกับบริษัท ตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประกันภัยประเภทการประกันภัยรถ ซึ่งการดำเนินงานของบริษัทประกันภัยอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกรมการประกันภัย โดยมีพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 เป็นกฎหมายที่ใช้ในการควบคุมและกำกับดูแลบริษัทประกันภัยให้มีฐานะการเงินมั่นคง

อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้มีการยกร่างอย่างเร่งรีบเพื่อให้สภานิติบัญญัติแห่งชาติที่แต่งตั้งโดย รสช. พิจารณาได้ทันก่อนที่จะมีการเลือกตั้งในปี 2535 ประกอบกับประเทศไทยยังไม่เคยมีกฎหมายประกันภัยรถยนต์เพื่อบุคคลที่สามประกาศใช้บังคับมาก่อน ทำให้พระราชบัญญัติฉบับนี้ยังมีปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญหลายประการที่ทำให้พระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์อันแท้จริงในการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เนื่องจากมีบทบัญญัติบางมาตราบัญญัติไว้ไม่ชัดเจนสามารถตีความได้เป็นหลายนัยหลายแนวทางไปในทางที่ขัดแย้งกัน ทำให้เกิดความสับสนแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องและผู้ที่ต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติของกฎหมายนี้ ซึ่งจากสภาพปัญหาความไม่ชัดเจนของบทบัญญัติ

ของกฎหมายดังกล่าวแล้วยังได้ส่งผลให้เกิดปัญหาในวิธีปฏิบัติตามมา การที่จะทำให้พระราชบัญญัติฉบับนี้เป็นไปตามเจตนารมณ์และบรรลุมิติวัตถุประสงค์ที่เป็นประโยชน์ต่อประชาชนอย่างแท้จริง ผู้เขียนเห็นว่าสมควรที่จะได้มีการปรับปรุงแก้ไขและเพิ่มเติมให้มีความชัดเจนแน่นอนและมีประสิทธิภาพในการบังคับใช้โดยไม่ต้องอาศัยการตีความ เพื่อให้เป็นกฎหมายที่ดีในการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยได้มากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบันและทำให้เกิดประโยชน์สูงสุดตามเจตนารมณ์ของกฎหมายและนโยบายของรัฐบาล โดยผู้เขียนได้แบ่งการศึกษาวิเคราะห์ประเด็นปัญหาต่างๆ ในการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถดังต่อไปนี้

## 1. ปัญหาความไม่ชัดเจนของกฎหมาย

- 1.1 ปัญหาการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นของสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย
- 1.2 ปัญหาประเภทของการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัย
- 1.3 ปัญหาความไม่ชัดเจนของกรมธรรม์ประกันภัย

## 2. ปัญหาในวิธีปฏิบัติ ได้แก่ ปัญหาโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลเรียกเก็บค่ารักษาพยาบาลเกินความเป็นจริง

ประเด็นปัญหาต่างๆ ดังกล่าวข้างต้น ผู้เขียนจะได้ทำการศึกษาวิเคราะห์และกล่าวถึงรายละเอียดในแต่ละหัวข้อ ดังต่อไปนี้

### 1. ปัญหาความไม่ชัดเจนของกฎหมาย

#### 1.1 ปัญหาการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นของสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีบทบัญญัติในการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเกี่ยวกับการขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น โดยให้

ผู้ประสบภัยจากรถสามารถรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากสำนักงานกองทุนทดแทนได้ ถ้าความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยนั้นเข้ากรณีใดกรณีหนึ่งใน 6 กรณี ตามมาตรา 23<sup>1</sup> และให้ไล่เบียดเงินกองทุนได้โดยบทบัญญัติต่างๆ ดังนี้<sup>2</sup>

กรณีที่หนึ่ง การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 23 (1) และ(5) คือ กรณีเจ้าของรถฝ่าฝืนไม่ทำประกันภัยหรือกรณีที่รถได้ทำประกันภัยไว้แต่เจ้าของรถหรือบริษัทแล้วแต่กรณี ไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือจ่ายไม่ครบจำนวน กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสามารถไล่เบียดเงินจากเจ้าของรถหรือบริษัทได้

กรณีที่สอง การจ่ายตามมาตรา 23 (2) คือรถนั้นได้ถูกยกยอก น้อ โกง กรรโชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ ซึ่งเจ้าของรถได้ร้องทุกข์ ต่อเจ้าพนักงานสอบสวนไว้ กองทุนฯ ย่อมมีสิทธิไล่เบียดเอาจากผู้กระทำละเมิดต่อผู้ประสบภัย โดยอาศัยบทบัญญัติว่าด้วยการรับช่วงสิทธิตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์<sup>3</sup>

กรณีที่สาม การจ่ายตามมาตรา 23 (3) คือ กรณีไม่มีใครแสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้น และรถนั้นไม่ได้เอาประกันภัยไว้ กองทุนฯ สามารถยึดรถนั้นและขายทอดตลาดเพื่อนำเงินมาคืนกองทุนได้

กรณีที่สี่ การจ่ายตามมาตรา 23 (4) คือ กรณีรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นหลบหนีไป หรือไม่ทราบว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น หากภายหลังทราบว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหายแล้ว หากเป็นรถที่ได้ทำประกันภัยไว้ กองทุนฯ สามารถไล่เบียดเอาจากบริษัทนั้นได้ แต่ถ้ารถคันดังกล่าวไม่ได้เอาประกันภัยไว้ กองทุนฯ ก็สามารถไล่เบียดเอาจากเจ้าของรถตามมาตรา 26 ได้ หรือถ้าเป็นกรณีที่รถได้รับยกเว้น

<sup>1</sup> เรื่องเดียวกัน .

<sup>2</sup> อำนวย สุขเวชช์. “ปัญหาข้อกฎหมายเกี่ยวกับค่าเสียหายเบื้องต้น” วารสารประกันภัย, ตุลาคม-ธันวาคม 2542, หน้า 37.

<sup>3</sup> มาตรา 229 (3) และ มาตรา 227 (2)

ตามมาตรา 8 ก็สามารรถไต่เบี่ยเอา กับหน่วยงานที่เป็นเจ้าของรถหรือเจ้าของรถแล้วแต่กรณีตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 32

กรณีที่ห้า การจ่ายตามมาตรา 23 (6) คือ กรณีที่รถได้รับยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัยตามมาตรา 8 (4) ก็ไต่เบี่ยคืนได้จากเจ้าของรถตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 32 แต่ถ้าเป็นรถที่ได้รับยกเว้นตามมาตรา 8 (1) (2) (3) ก็เรียกคืนได้จากหน่วยงานที่เป็นเจ้าของรถ

ตามที่ได้กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่า ค่าเสียหายเบื้องต้นที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายไปแล้วนั้นสามารถเรียกคืนได้ทุกกรณี ค่าเสียหายเบื้องต้นจึงไม่ใช่เงินที่ได้จ่ายให้เปล่าๆ ปัญหาความไม่ชัดเจนของกฎหมายที่เกิดขึ้น คือ บทบัญญัติดังกล่าวไม่ได้บัญญัติชัดเจนว่าในกรณีที่ผู้ประสบภัยเป็นผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตนเองแล้วจะมีสิทธิขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากสำนักงานกองทุนทดแทนได้หรือไม่ และเมื่อกองทุนได้จ่ายให้ไปแล้วจะมีสิทธิไต่เบี่ยหรือไม่อย่างไร แต่เมื่อพิจารณาจากกระทรวงกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยตามชนิด ประเภท และขนาดของรถ พ.ศ. 2547 ข้อ 4 ได้กำหนดว่า “ในกรณีที่ผู้ประสบภัยเป็นผู้ขับขี่และเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมายหรือไม่มีผู้ใดต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ขับขี่ที่ประสบภัย ให้ผู้ประสบภัยที่เป็นผู้ขับขี่ได้รับเงินเอาประกันเป็นจำนวนเท่ากับค่าเสียหายเบื้องต้นตามที่กำหนดในกฎกระทรวงซึ่งออกตามความในมาตรา 20 วรรคสอง” จึงทำให้เกิดเป็นประเด็นปัญหาความไม่ชัดเจนของกฎหมายว่าผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตนเอง หากเกิดจากรถที่ไม่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยตามมาตรา<sup>4</sup> หรือมาตรา<sup>9</sup> หรือเกิดจากรถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา<sup>8</sup> เช่น รถของกระทรวง ทบวง กรมต่าง ๆ ในรัฐบาล เป็นต้น ผู้ประสบภัยดังกล่าวนี้จะมีสิทธิได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นจากสำนักงานกองทุนทดแทน

<sup>4</sup> เรื่องเดียวกัน .

<sup>5</sup> เรื่องเดียวกัน .

<sup>6</sup> เรื่องเดียวกัน .



ผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ มาตรา 23 หรือไม่ และเมื่อกองทุนฯ ได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้ไปแล้ว กองทุนฯ จะมีสิทธิไล่เบี้ยได้หรือไม่อย่างไร

จากปัญหาความไม่ชัดเจนของข้อกำหนดดังกล่าวข้างต้น เมื่อพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ประกาศใช้บังคับ ได้มีการออกกฎกระทรวงยกเว้นให้รถบางประเภท ได้แก่ รถจักรยานยนต์ รถสามล้อที่แปรสภาพมาจากรถจักรยานยนต์ และรถใช้งานเกษตรกรรม ไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 เป็นระยะเวลาหนึ่งปีหกเดือน เนื่องจากบริษัทประกันภัยยังไม่มีความพร้อม หลังจากที้ออกกฎกระทรวงไปแล้ว ได้มีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ซึ่งอาจเป็นเจ้าของหรือมิใช่เจ้าของรถก็ตาม ได้ขับรถจักรยานยนต์ไปประสบอุบัติเหตุโดยไม่มีคู่กรณี เช่น ล้มเอง หรือชนต้นไม้ เป็นต้น ได้ยื่นคำร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย และสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยดังกล่าว เพราะเห็นว่าบุคคลนั้นเป็น “ผู้ประสบภัย” ตามคำนิยามในมาตรา 4 ซึ่งทำให้เกิดปัญหาความไม่ชัดเจนของข้อกำหนดดังกล่าวข้างต้น คือ

**ประเด็นที่หนึ่ง** สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีหน้าที่ตามกฎหมายที่จะต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ขับขี่ที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามกฎหมายหรือไม่ ในกรณีที่เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ที่มีเจ้าของรถได้ขับขี่รถและประสบอุบัติเหตุโดยไม่มีคู่กรณี เช่น ล้มเองหรือชนต้นไม้ เป็นต้น

**ประเด็นที่สอง** หากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีหน้าที่จะต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นในกรณีดังกล่าวแล้ว สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะใช้สิทธิเรียกเงินคืนกองทุนได้หรือไม่ อย่างไร

กรมการประกันภัยได้มีหนังสือหารือไปยังสำนักงานอัยการสูงสุดในฐานะที่พนักงานอัยการเป็นผู้ฟ้องคดีไต่เบี่ยเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนแก่กองทุน หลังจากได้รับหนังสือตอบจากสำนักงานอัยการสูงสุดแล้ว กรมการประกันภัยได้มีหนังสือหารือไปยังสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาอีกทางหนึ่ง ทั้งสองหน่วยงานมีความเห็นในปัญหาข้อกฎหมายดังกล่าวไปในทางที่แตกต่างและขัดแย้งกัน ดังนี้

### 1. ความเห็นของสำนักงานอัยการสูงสุด

สำนักงานอัยการสูงสุดมีความเห็นว่า พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีเจตนารมณ์ที่จะคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่ไม่ได้รับชดใช้ค่าเสียหายหรือได้รับการชดใช้ค่าเสียหายแต่ไม่คุ้มกับความเสียหายที่ได้รับจริง และหากผู้ประสบภัยจะใช้สิทธิทางแพ่งเรียกร้องค่าเสียหายก็ต้องใช้เวลาดำเนินคดียาวนาน ฉะนั้น หลักการที่สำคัญของพระราชบัญญัตินี้ก็คือ ผู้ประสบภัยต้องมีสิทธิที่จะได้รับชดใช้ค่าเสียหายเสียก่อน แต่ไม่ได้รับชดใช้เลยหรือได้รับชดใช้ไม่คุ้มกับความเสียหายที่เกิดขึ้น สำหรับกรณีที่ผู้ประสบภัยเกิดอุบัติเหตุโดยรถที่ตนขับขี่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตนเอง ผู้ประสบภัยย่อมไม่มีสิทธิทางแพ่งที่จะได้รับชดใช้ค่าเสียหายจากบุคคลใดได้ สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจึงไม่มีหน้าที่ที่จะต้องจ่าย ค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย ในกรณีนี้ตามมาตรา 35<sup>7</sup> เนื่องจากไม่เข้ากรณีที่ ผู้ประสบภัยไม่อาจขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายได้ จึงไม่จำเป็นต้องพิจารณาถึงสิทธิของสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในการเรียกเงินคืนจากผู้หนึ่งผู้ใด

<sup>7</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

“ มาตรา 35 เมื่อมีกรณีตามมาตรา 23 เกิดขึ้น และผู้ประสบภัยไม่อาจขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายหรือบริษัทได้ ให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากกองทุนเมื่อผู้ประสบภัยได้นำหลักฐานสำเนาบันทึกประจำวันในคดีของพนักงานสอบสวนมาแสดงพร้อมกับการยื่นคำขอ

การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุน ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ”.

## 2. ความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ( กรรมการร่างกฎหมาย คณะที่ 2 )

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา( กรรมการร่างกฎหมาย คณะที่ 2 ) มีความเห็นว่า ประเด็นที่เป็นปัญหาเป็นกรณีผู้ขับขี่และผู้ประสบภัยเป็นบุคคลคนเดียวกัน ซึ่งเมื่อได้พิจารณาบทมาตราต่างๆ โดยเฉพาะมาตรา 4<sup>8</sup> มาตรา 23<sup>9</sup> และมาตรา 25<sup>10</sup> แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 แล้ว เห็นว่า พระราชบัญญัติฉบับนี้มีเจตนารมณ์ที่จะให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยให้ได้รับการชดเชย ค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันท่วงที กล่าวคือ ผู้ใดก็ตามซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยเนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทางฯลฯ ย่อมเป็น “ผู้ประสบภัย” ตาม คำนิยามในมาตรา 4 และถ้าอันตรายนั้นเข้ากรณีใดกรณีหนึ่งใน มาตรา 23 ระบุไว้ก็ให้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น อันได้แก่ ค่าปลงศพหรือค่ารักษาพยาบาล เบื้องต้นให้แก่ ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุน และการจ่ายนั้นต้องกระทำให้เสร็จ ภายใน 7 วัน โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิดตามมาตรา 25 และบทบัญญัติใน มาตรา 23 ได้ระบุกรณีต่าง ๆ ที่ให้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจากเงินกองทุนไว้ 6 กรณี สำหรับกรณีตามมาตรา 23 (1) (2) (3) หรือ(4) อาจเห็นได้ว่าผู้ขับขี่และผู้ประสบภัยอาจ เป็นบุคคลคนละคน แต่เมื่อพิจารณาตาม (5) อาจเห็นได้ว่าผู้ขับขี่และผู้ประสบภัยอาจ เป็นบุคคลคนเดียวกันได้ นอกจากนี้จากการตรวจสอบเอกสารหลักฐานการ พิจารณาร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. .... ซึ่งได้ผ่านการพิจารณา ของกรรมการร่างกฎหมาย คณะที่ 3 พบว่า คำนิยามของคำว่า “ผู้ประสบภัย” ในร่างนั้น หมายความว่า “ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัย เนื่องจากรถที่ใช้หรือ

<sup>8</sup> เรื่องเดียวกัน .

<sup>9</sup> เรื่องเดียวกัน .

<sup>10</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

“ มาตรา 25 ให้บริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 มาตรา 23 หรือมาตรา 24 ให้แก่ผู้ประสบภัยให้เสร็จสิ้นภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับความร้องขอ ทั้งนี้ โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิด ”.

อยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งที่บรรทุกหรือติดตั้งในรถนั้น และหมายความรวมถึงทายาทของผู้ประสบภัยที่ถึงแก่ความตายด้วย แต่ไม่หมายความถึงเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ผู้ขับขี่รถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย บุคคลในครอบครัวของเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และลูกจ้างของเจ้าของรถดังกล่าวขณะอยู่ปฏิบัติหน้าที่ในทางการที่จ้าง” ต่อมาปรากฏว่าในชั้นการเตรียมเสนอร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวเข้าสู่การพิจารณาของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ รัฐบาลได้เปลี่ยนหลักการของร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว ซึ่งเดิมมีวัตถุประสงค์จะคุ้มครองเฉพาะบุคคลที่สามที่ประสบภัย มาเป็นการให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยในทุกกรณี จึงได้มีการแก้ไขบทนิยามของคำว่า “ผู้ประสบภัย” ให้มีความหมายกว้างดังปรากฏในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

จากเหตุที่ได้กล่าวมาข้างต้น จึงเห็นว่าพระราชบัญญัตินี้เป็นกฎหมายพิเศษเกี่ยวกับสวัสดิการสังคม ที่มีการบังคับให้มีการช่วยเหลือในเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย โดยไม่ต้องคำนึงถึงว่าผู้ใดเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย ฉะนั้น เมื่อผู้ประสบภัยเข้ากรณีตามที่ระบุไว้ในมาตรา 23 แล้ว ก็ไม่จำเป็นต้องพิจารณาเสียก่อนว่าผู้ประสบภัยนั้นมีสิทธิที่จะได้รับชดเชยค่าเสียหายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จึงจะจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นได้ ส่วนบทบัญญัติในมาตรา 35 นั้น เห็นว่าเป็นบทบัญญัติเกี่ยวกับแบบพิธีในการร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยให้ต้องนำสำเนาหลักฐานบันทึกประจำวันในคดีของพนักงานสอบสวนมาแสดงพร้อมกับการยื่นคำขอเท่านั้น สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจึงมีหน้าที่ต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย ส่วนประเด็นที่ว่า หากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยที่เป็นผู้ขับขี่ดังกล่าวแล้วจะมีสิทธิเรียกคืนได้หรือไม่ ปรากฏว่ามาตรา 31 วรรคหนึ่ง<sup>11</sup> และมาตรา 32<sup>12</sup> ได้บัญญัติไว้แล้วว่า ในกรณีความเสียหายเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้ประสบภัย สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีสิทธิเรียกให้ผู้ประสบภัยนั้น

<sup>11</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

“ มาตรา 31 ในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นจากกระทำของบุคคลภายนอกหรือเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของเจ้าของรถ ผู้ขับขี่ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสบภัย เมื่อบริษัทได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือค่าสินไหมทดแทนหรือเมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือเมื่อหน่วยงานตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) ได้จ่ายเงินคืนกองทุนตามมาตรา 32 ไปแล้วหรือเป็นเงินจำนวนเท่าใด ให้บริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย หน่วยงานตามมาตรา 8(1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) แล้วแต่กรณีมีสิทธิไล่เบี้ยเอาแก่บุคคลดังกล่าวหรือมีสิทธิเรียกให้ผู้ประสบภัยคืนเงินดังกล่าวได้ ”

<sup>12</sup> เรื่องเดียวกัน .

“ มาตรา 32 ในกรณีที่นายทะเบียนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดจากรถตามมาตรา 8 ซึ่งไม่ได้เอาประกันความเสียหายตามมาตรา 7 ให้หน่วยงานผู้เป็นเจ้าของรถตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) แล้วแต่กรณี ส่งเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายจากเงินกองทุนคืนให้แก่กองทุน”

คืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นได้ตามนัยมาตรา 31 วรรคหนึ่งแห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถพ.ศ.2535<sup>13</sup>

จากที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ผู้เขียนเห็นว่าสำนักงานอัยการสูงสุดได้วินิจฉัยปัญหาข้อกฎหมายโดยการตีความตามตัวอักษรที่ปรากฏอยู่ในมาตราต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นของกองทุนประกอบกับเจตนารมณ์ของกฎหมาย ตามที่ปรากฏอยู่ในเหตุผลในการประกาศใช้บังคับพระราชบัญญัติฉบับนี้เป็นหลักในการตีความ ส่วนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ( กรรมการร่างกฎหมาย คณะที่ 2 ) ได้วินิจฉัยปัญหาข้อกฎหมายโดยยึดถือเอาเหตุผลของรัฐบาลที่ต้องการเปลี่ยนหลักการของกฎหมายฉบับนี้ ให้ผู้ประสบภัยทุกคนรวมทั้งผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตนเองมีสิทธิได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ด้วยเป็นหลักในการตีความอย่างเคร่งครัด.

ผู้เขียนได้ศึกษาและวิเคราะห์พระราชบัญญัติฉบับนี้แล้ว เห็นด้วยกับความเห็นของสำนักงานอัยการสูงสุด ด้วยเหตุผลดังต่อไปนี้

1. จากเจตนารมณ์ของกฎหมายที่ระบุว่า “.....และหากผู้ประสบภัยจะใช้สิทธิทางศาลก็ต้องใช้เวลาดำเนินคดียาวนาน ดังนั้นเพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับชดเชยค่าเสียหายและได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันท่วงที ” ย่อมมีความหมายอยู่ในตัวว่าผู้ประสบภัยที่จะมีสิทธิได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นจากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ต้องเป็นผู้ประสบภัยที่มีสิทธิเรียกร้องต่อบุคคลอื่นเสียก่อนและบุคคลอื่นที่มีหน้าที่ต้องชำระหนี้ค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ยอมชำระหนี้หรือชำระหนี้ค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน ผู้ประสบภัยที่ไม่ได้รับชำระหนี้

<sup>13</sup> หนังสือด่วนที่สุดของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ที่ นร. 0601/828 ลงวันที่ 29 ธันวาคม 2538 ถึงอธิบดีกรมการประกันภัย

หรือ ได้รับชำระหนี้ไม่ครบจำนวนจึงจะเกิดสิทธิเรียกร้องต่อสำนักงานกองทุน  
ทดแทน ผู้ประสบภัย

2. การที่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 35  
วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “เมื่อมีกรณีตามมาตรา 23 เกิดขึ้นและผู้ประสบภัยไม่อาจขอรับ  
ค่าเสียหายเบื้องต้นจากเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายหรือบริษัทได้” ย่อมเป็นที่  
เห็นได้ว่าต้องเป็นผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายอันเกิดจากรถเพราะการกระทำ  
ของบุคคลอื่นและผู้ประสบภัยไม่อาจขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบุคคลอื่นนั้นได้ เช่น  
เพราะเขาไม่ยอมชดใช้หรือเพราะไม่ทราบตัวผู้ก่อให้เกิดความเสียหายเพราะขับรถ  
หลบหนีไป เป็นต้น

3. การที่มาตรา 35 วรรคหนึ่งกำหนดให้ผู้ประสบภัยต้องนำสำเนาบันทึก  
ประจำวันในคดีของพนักงานสอบสวนมาแสดงพร้อมกับการยื่นคำขอ ย่อมเห็นได้ว่า  
ต้องเป็นผู้ประสบภัยที่ถูกผู้ขับขี่หรือผู้ขับรถก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น ทั้งนี้เนื่องจาก  
การก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตนเองไม่เป็นความผิดทั้งทางแพ่งและอาญาแต่ประการใด

ส่วนกรณีที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ( กรรมการร่างกฎหมาย  
คณะที่ 2 ) มีความเห็นว่า สำเนาบันทึกประจำวันในคดีเป็นเพียงแบบพิธีในการขอรับ  
ค่าเสียหายเบื้องต้นนั้น ผู้เขียนเห็นว่าสำเนาบันทึกประจำวันในคดีของพนักงาน  
สอบสวนถือเป็นเป็นสาระสำคัญในการขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากสำนักงานกองทุน  
ทดแทนผู้ประสบภัย หากใช้เป็นเพียงแบบพิธีในการขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจาก  
สำนักงาน กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเท่านั้นไม่ เพราะถ้าเป็นเพียงแบบพิธีเท่านั้น  
กฎหมายจะกำหนดให้ออกเป็นกฎกระทรวง ทั้งนี้เพื่อให้ฝ่ายบริหารในฐานะผู้ใช้  
กฎหมายสามารถแก้ไข ปรับปรุงแบบพิธีได้ตามความเหมาะสมกับสถานการณ์ที่  
เปลี่ยนแปลงไป พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ก็ได้  
บัญญัติให้แบบพิธีการขอรับ ค่าเสียหายเบื้องต้นจากสำนักงานกองทุนทดแทน  
ผู้ประสบภัยให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง ดังที่  
ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 35 วรรคสอง<sup>14</sup>

<sup>14</sup> เรื่องเดียวกัน .

4. กรณีที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (กรรมการร่างกฎหมาย คณะที่ 2) มีความเห็นว่า ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 23 (5) อาจเห็นได้ว่า ผู้ขับขี่และผู้ประสบภัยอาจเป็นบุคคลคนเดียวกันได้ นั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่าถ้อยคำที่ใช้ในมาตรา 23 ทุกอนุมาตรา เป็นกรณีที่ผู้ประสบภัยถูกผู้ขับขี่รถก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น ส่วนตามมาตรา 23 (5) อาจมิได้เฉพาะกรณีรถคันสองคัน หรือ กว่านั้นก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทำให้ผู้ขับขี่ต่างฝ่ายต่างได้รับอันตรายจากอันเกิดจากรถ และยังไม่สามารถพิสูจน์ความรับผิดชอบได้ในกรณีเช่นนี้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 24 วรรคหนึ่ง<sup>15</sup> บัญญัติให้บริษัทที่รับประกันภัยรถแต่ละคันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถคันที่เอาประกันภัยไว้กับบริษัทในระหว่างรอการพิสูจน์ความรับผิดชอบ

**ตัวอย่าง** นายขันทองและนายขันเงินขับรถชนกันบนถนนกลางสี่แยกแห่งหนึ่ง ทำให้นายขันทองและนายขันเงินได้รับบาดเจ็บเสียค่ารักษาพยาบาลเป็นเงินคนละ 50,000 บาทเท่ากัน ต่างฝ่ายต่างกล่าวหาว่าอีกฝ่ายหนึ่งเป็นฝ่ายผิด กรณีเช่นนี้บริษัทที่รับประกันภัยรถแต่ละคันมีหน้าที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยที่อยู่ในรถคันที่บริษัทรับประกันภัยไว้ คือบริษัทที่รับประกันภัยรถของนายขันทองมีหน้าที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่นายขันทองเป็นจำนวนตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

<sup>15</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ 2535

“ มาตรา 24 ในกรณีที่รถตั้งแต่สองคันขึ้นไป ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถ ให้บริษัทที่รับประกันภัยรถแต่ละคันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถคันที่เอาประกันไว้กับบริษัท

ในกรณีตามวรรคหนึ่ง แต่ผู้ประสบภัยมิใช่เป็นผู้อยู่ในรถ ให้บริษัทดังกล่าวร่วมกันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยทุกคน โดยเฉลี่ยจ่ายในอัตราส่วนที่เท่ากัน

สำหรับกรณีตามมาตรา 23 ให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามวรรคหนึ่ง หรือวรรคสองแล้วแต่กรณี ”



คือ 15,000 บาท และบริษัทที่รับประกันภัยรถยนต์นายชั้นเงินมีหน้าที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้นายชั้นเงินจำนวน 15,000 บาท หากได้รับคำร้องขอจากผู้ประสบภัย

ตามตัวอย่างข้างต้นถ้าสามารถพิสูจน์ความรับผิดชอบได้ทันที เช่น สี่แยกแห่งนั้นมีสัญญาณไฟและฝ่ายนายชั้นทองรับว่าเมื่อขับรถออกมามีสัญญาณไฟแดงแล้วดังนี้ บริษัทที่รับประกันภัยรถยนต์ของนายชั้นทองต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ นายชั้นทองเต็มจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ลดลงมาเท่ากับค่าเสียหายเบื้องต้นคือ 15,000 บาท และจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ นายชั้นเงิน 50,000 บาท เพราะ นายชั้นเงินได้รับความเสียหายอันเกิดจากการกระทำโดยมิชอบด้วยกฎหมายของ นายชั้นทอง ส่วนบริษัทที่รับประกันภัยรถยนต์นายชั้นเงินไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายให้ทั้งนายชั้นทองและนายชั้นเงิน

5. การที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ( กรรมการร่างกฎหมาย คณะที่ 2 ) มีความเห็นว่าพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เป็นกฎหมายพิเศษเกี่ยวกับสวัสดิการสังคมที่ให้มีการช่วยเหลือกันในเบื้องต้นโดยไม่คำนึงถึงว่าผู้ใดเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายนั้น ผู้เขียนเห็นว่าบทบัญญัติในมาตราต่าง ๆ ของพระราชบัญญัติฉบับนี้ยังไม่มิลักษณะเป็นสวัสดิการสังคมอย่างแท้จริง เว้นแต่กรณีชนแล้วหนีและไม่สามารถทราบได้ถึงผู้ก่อให้เกิดความเสียหายเลย หากจะให้พระราชบัญญัติฉบับนี้เป็นสวัสดิการสังคมอย่างแท้จริง จะต้องแก้ไขปรับปรุงหลักการของพระราชบัญญัติฉบับนี้ เริ่มตั้งแต่เจตนารมณ์ของกฎหมาย รวมทั้งแก้ไขบทมาตราในพระราชบัญญัติฉบับนี้อีกหลายมาตรา อีกทั้งต้องยกเลิกบทบัญญัติบางมาตราเพื่อไม่ให้ค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นส่วนหนึ่งของค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ทั้งนี้ เพื่อค่าเสียหายเบื้องต้นมีลักษณะเป็น first aid<sup>16</sup> รวมทั้งต้องยกเลิกมาตราที่ให้มีการไล่เบี้ยหรือเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากเงินกองทุนคืนแก่กองทุนเสียด้วย ค่าเสียหายเบื้องต้นจึงจะมีลักษณะเป็นสวัสดิการสังคมอย่างแท้จริง

<sup>16</sup> “emergency treatment for injury, ect. Before regular medical aid is available”.

ข้อสำคัญอีกประการหนึ่งก็คือ จะต้องเปลี่ยนหลักเกณฑ์การเรียกเก็บเงิน สมทบเข้ากองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเสียใหม่ ซึ่งปัจจุบันเงินสมทบกองทุนมาจาก ส่วนหนึ่งของเบี้ยประกันภัยที่เจ้าของรถชำระให้แก่บริษัท และบริษัทนำส่งเข้าสมทบ กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง การเปลี่ยนแปลงคือ จะต้องกำหนดให้ผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่รถซึ่งเป็นผู้ใช้รถต้องจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุน ทดแทนผู้ประสบภัยด้วยแม้จะไม่ได้เป็นเจ้าของรถก็ตาม เนื่องจากผู้ขับขี่รถเป็นบุคคล ที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยต่อคนในรถและคนนอกรถได้ นอกจากนั้น รัฐบาลจะต้องจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนด้วยทำนองเดียวกับกองทุน ประกันสังคม ทั้งนี้ เพื่อให้ค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายให้แก่ผู้ประสบภัยมีลักษณะเป็น สวัสดิการสังคมอย่างแท้จริง แทนที่จะเป็นส่วนหนึ่งของค่าสินไหมทดแทนตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ดังที่บัญญัติไว้ในปัจจุบัน

นอกจากนั้น การที่จะทำให้ค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายให้แก่ผู้ประสบภัยมี ลักษณะเป็นสวัสดิการสังคมอีกประการหนึ่งก็คือ ต้องยกเลิกบทบัญญัติที่ให้นายทะเบียนมีอำนาจยึดรถและขายทอดตลาดรถด้วย ค่าเสียหายเบื้องต้นจึงจะมีลักษณะ เป็นสวัสดิการสังคมตามความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ( กรรมการร่าง กฎหมาย คณะที่ 2 ) เมื่อไม่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าวแล้ว จึงทำให้กฎหมายมี ความบกพร่องไม่ชัดเจนก่อให้เกิดปัญหาในการตีความ กล่าวคือ ถ้อยคำใน พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันไม่ สามารถตีความได้ว่าผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตนเองมีสิทธิได้รับ ค่าเสียหายเบื้องต้น จากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยและไม่มีลักษณะเป็น สวัสดิการสังคมตามความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ( กรรมการร่าง กฎหมาย คณะที่ 2 )

6. การที่เจ้าของรถที่เป็นผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตนเอง มีสิทธิ ได้รับค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทประกันภัย ก็เนื่องจากผู้ขับขี่ดังกล่าวถูกบังคับโดย พระราชบัญญัติฉบับนี้ให้ต้องซื้อความคุ้มครองสำหรับตนเอง และผู้ขับขี่ดังกล่าวได้ทำ ประกันภัยอย่างถูกต้องตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ หากจะตีความว่าค่าเสียหายเบื้องต้น

เป็นสวัสดิการสังคมที่ตั้งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ( กรรมการร่างกฎหมาย  
 คณะที่ 2 ) ได้วินิจฉัยไว้แล้ว จะต้องให้ผู้ขับขี่ที่ตกเป็นผู้ประสบภัยดังกล่าวแล้วข้างต้น  
 มีสิทธิได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นจากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยอีกทางหนึ่ง  
 กล่าวคือ กรณีที่ผู้ประสบภัยเป็นผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตนเอง และได้ทำ  
 ประกันภัยอย่างถูกต้องตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ ย่อมมีสิทธิได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น  
 ทั้ง 2 ทาง คือ 1. มีสิทธิได้รับจากบริษัทประกันภัย และ 2. กองทุนฯ นอกจากนี้  
 การตีความของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ( กรรมการร่างกฎหมาย คณะที่ 2 )  
 ที่ได้วินิจฉัยไว้ว่ากองทุนฯ สามารถเรียกคืนจากผู้ประสบภัยได้ตามพระราชบัญญัติ  
 คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 31 วรรคหนึ่ง คือ กรณีที่ความเสียหาย  
 เกิดขึ้นจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้ประสบภัยเท่านั้น กองทุน  
 ฯ จึงมีสิทธิเรียกให้ผู้ประสบภัยคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นได้ ย่อมไม่เป็นธรรมแก่  
 เจ้าของรถที่เป็นผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตนเองและได้ปฏิบัติตาม  
 กฎหมายฉบับนี้แต่อย่างใด เนื่องจากเงินที่จ่ายสมทบกองทุนมาจากเบี้ยประกันภัยของ  
 เจ้าของรถที่ทำประกันภัยอย่างถูกต้องตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ แต่กลับไม่มีสิทธิ  
 ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นจากเงินกองทุนฯ ตรงกันข้ามเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความ  
 เสียหายแก่ตนเองที่ฝ่าฝืนกฎหมายฉบับนี้ คือ ไม่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตาม  
 หน้าที่ที่กฎหมายบัญญัติไว้ แต่กลับมีสิทธิได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นจากเงินกองทุนฯ  
 โดยที่เขาเองไม่ได้จ่ายเงินเข้าสมทบเข้ากองทุนแต่อย่างใด การตีความของสำนักงาน  
 คณะกรรมการกฤษฎีกา ( กรรมการร่างกฎหมาย คณะที่ 2 ) จึงเป็นการตีความที่ขัดกับ  
 หลักความ ยุติธรรมอย่างยิ่ง

จากการศึกษาวิเคราะห์ผู้เขียนเห็นว่า ประเด็นปัญหาดังกล่าวเกิดจากการที่  
 รัฐบาลได้เปลี่ยนแปลงหลักการของพระราชบัญญัติฉบับนี้ภายหลังจากที่คณะกรรมการ  
 กฤษฎีกาตรวจแก้ไขร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้เสร็จเรียบร้อยแล้วและได้เสนอกลับไปยัง  
 คณะรัฐมนตรี ซึ่งร่างฯ ที่คณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจแก้ไขแล้ว มีข้อความดังนี้

“ผู้ประสบภัย” หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัย เนื่องจากอุบัติเหตุหรืออยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งที่ยานพาหนะหรือติดตั้งในรถนั้น และ หมายความว่ารวมถึงผู้ประสบภัยที่ถึงแก่ความตายด้วย แต่ไม่หมายความรวมถึงเจ้าของรถ ที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ผู้ขับขี่รถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย บุคคลในครอบครัวของ เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และลูกจ้างของเจ้าของรถดังกล่าวขณะอยู่ใน ระหว่างปฏิบัติหน้าที่ในทางการที่จ้าง

เมื่อรัฐบาลได้ตัดข้อความว่า “แต่ไม่หมายความรวมถึงเจ้าของรถที่ก่อให้เกิด ความเสียหาย ผู้ขับขี่รถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย บุคคลในครอบครัวของเจ้าของรถที่ ก่อให้เกิดความเสียหายและลูกจ้างของเจ้าของรถดังกล่าวขณะอยู่ในระหว่างปฏิบัติ หน้าที่ในทางการที่จ้าง” และเสนอเข้าสู่การพิจารณาของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ สภา นิติบัญญัติแห่งชาติก็ไม่ได้แก้ไขเปลี่ยนแปลงคำนิยามดังกล่าวแต่ประการใด จึงทำให้ เกิดปัญหาความไม่ชัดเจนในข้อ 1.1 และมีผลทำให้ต้องมีการตีความการบังคับใช้ กฎหมายไปในทางที่ขัดแย้งกัน

เมื่อได้พิจารณาพระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดชอบของผู้ใช้รถยนต์ภาค บังคับ Automobile Liability Security Law ของประเทศญี่ปุ่นแล้ว จะเห็นว่ามิ ติบัญญัติที่คล้ายคลึงกัน คือ

1. ค่าเสียหายชั่วคราว ( Provisional Payment of damages ) มีลักษณะ เช่นเดียวกับค่าเสียหายเบื้องต้น กล่าวคือ ผู้ประสบภัยสามารถเรียกร้องค่าเสียหาย ชั่วคราว จากบริษัทผู้รับประกันภัยก่อนที่การประเมินค่าเสียหายจากการประกันภัย ภาคบังคับ จะเป็นที่ยุติได้ Automobile Liability Security Law มาตรา 17 เนื่องจากการ กำหนด ค่าเสียหายที่ผู้ประสบภัยจะได้รับอาจต้องใช้เวลาอัน การจ่ายค่าเสียหาย ชั่วคราว เป็นมาตรการบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยในคำรักษาพยาบาล หรือค่าปลงศพ เป็นต้น และบริษัทประกันภัยจะต้องชดใช้โดยไม่ชักช้า เงินส่วนนี้ถือ เป็น เงิน ส่ว น ห นี้ ง ข อ ง ค่าชดเชยความเสียหาย ดังนั้น เมื่อรู้จำนวนค่าเสียหายที่จะได้รับแน่นอนแล้ว

ผู้ประสบภัยสามารถเรียกร้องให้ชำระเงินส่วนที่ยังขาดอยู่ได้ แต่ถ้าค่าเสียหายชั่วคราวที่จ่ายไปนั้น มีจำนวนมากกว่าค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทผู้รับประกันภัยจะต้องจ่าย บริษัทก็สามารถเรียกคืนเงินส่วนเกินนั้นจากผู้ประสบภัยได้ นอกจากนี้ถ้าบริษัทประกันภัยจ่าย ค่าเสียหายชั่วคราวไปโดยที่ผู้ครอบครองรถไม่มีความรับผิดชอบที่จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมาย บริษัทก็สามารถเรียกร้องเงินค่าเสียหายชั่วคราวที่ได้จ่ายไปนั้นคืนจากรัฐบาลได้

จำนวนเงินค่าเสียหายชั่วคราว ( provisional payment ) ตามที่กำหนดในกฎกระทรวงมีจำนวนเงินตั้งแต่ 50,000 ถึง 2,900,000 เยนแล้วแต่ปริมาณความเสียหาย นอกจากนี้ ยังมีระบบจ่ายเงินช่วยเหลือชั่วคราวที่บริษัทประกันภัยก่อตั้งและเสนอบริการ ผู้ประสบภัยสามารถเรียกร้องเอาจากบริษัทประกันได้เมื่อจำนวนค่าเสียหายมากถึง 100,000 เยนหรือมากกว่านั้น

2. ข้อยกเว้นความคุ้มครองของผู้รับประกันภัย หากผู้เอาประกันเป็นผู้ต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัยจากรถ ( เนื่องจากไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าตนไม่ได้ประมาทเลินเล่อในการใช้รถ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกิดจากความตั้งใจหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ประสบภัยหรือบุคคลอื่นนอกจากผู้ขับขี่และรถคันที่เกิดอุบัติเหตุ นั้นไม่มีความบกพร่องหรือความผิดปกติ ) บริษัทที่รับประกันภัยรถคันที่เกิดอุบัติเหตุมีหน้าที่ตามกรรมธรรม์ที่จะต้องเข้ามาชดใช้ค่าเสียหายแทนผู้เอาประกัน โดยบริษัทประกันภัยจะปฏิเสธความรับผิดชอบไม่ได้ เว้นแต่ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นกรณีที่ผู้ทำสัญญาประกันภัยหรือผู้เอาประกันภัยก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นเองด้วยเจตนาทุจริต ผู้รับประกันภัยไม่ต้องจ่ายเงินประกันภัย Automobile Liability Security Law มาตรา 14 แต่อย่างไรก็ดี แม้จะเข้าข้อยกเว้นดังกล่าวนี้ผู้ประสบภัยก็ยังมีสิทธิที่จะเรียกร้องค่าชดเชยจากบริษัทผู้รับประกันภัยได้โดยตรง เมื่อผู้รับประกันภัยได้จ่ายเงินชดเชยความเสียหายไปแล้วก็สามารถเรียกร้องจำนวนค่าเสียหายที่จ่ายไปคืนจากรัฐได้ Automobile Liability Security Law มาตรา 16 วรรค 4 และมาตรา 72 วรรค 2 และโดยนัยกลับกัน รัฐบาลสามารถรับช่วงสิทธิเรียกร้องของผู้ประสบภัยต่อผู้เอาประกันได้

ตามจำนวนค่าเสียหายที่บริษัทประกันภัยจ่ายไว้ Automobile Liability Security Law มาตรา 72 วรรค 2

3. การชดใช้ค่าเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่ไม่มีประกันภัย เมื่อผู้ประสบภัยถึงแก่ความตายหรือบาดเจ็บจากอุบัติเหตุที่เกิดจากรถที่มีได้ทำประกันภัย ผู้ประสบภัยสามารถขอรับค่าสินไหมทดแทนภายใต้แผนชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากรัฐบาล Automobile Liability Security Law มาตรา 71 ผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายต่อชีวิตและร่างกายจากรถดั่งที่กล่าวมาแล้ว สามารถเรียกร้องให้บริษัทที่รับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับจ่ายค่าเสียหายให้ได้ โดยมีสิทธิจะได้รับค่าเสียหายตามจำนวนภายใต้หลักเกณฑ์เดียวกันกับผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายจากรถที่มีการทำประกันภาคบังคับตามที่กล่าวมาแล้ว เมื่อบริษัทได้จ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยแล้วก็สามารถเรียกคืนจากรัฐได้ตามโครงการ Government Compensation Plan แต่เดิมโครงการ Government Compensation Plan จัดตั้งขึ้นภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม ต่อมาเมื่อวันที่ 1 เมษายน 2002 ได้มีการแก้ไขให้โครงการนี้อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐานและการขนส่ง โดยแผนการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตั้งขึ้นเพื่ออุดช่องว่างของกฎหมายในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากรถประเภทที่ได้กล่าวมาแล้ว โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนให้แก่ผู้ประสบภัยให้ได้รับการเยียวยาความเสียหาย

ตามกฎหมายกำหนดให้บริษัทประกันภัยที่รับประกันภัยภาคบังคับ องค์กร และบุคคลที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมายจะต้องจัดส่งเงินจำนวนหนึ่งเข้าสู่โครงการ Government Compensation Plan ตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวงเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในโครงการ Automobile Liability Security Law มาตรา 73

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยตามกฎหมายว่าด้วยการประกันสุขภาพ และกฎหมายว่าด้วยการชดเชยค่าเสียหายแก่คนงานแล้ว จำนวนค่าเสียหายที่จะได้รับตามแผนชดใช้ค่าสินไหมนี้จะลดลงตามส่วน Automobile Liability Security Law มาตรา

หลังจากรัฐบาลได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยตาม Government Compensation Plan แล้ว รัฐบาลจะเข้ารับช่วงสิทธิของผู้ประสบภัยเรียกร้องเอาค่าผู้กระทำผิด Automobile Liability Security Law มาตรา 76

## 1.2 ปัญหาประเภทของประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัย

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 7 และมาตรา 9 บัญญัติให้เจ้าของรถเป็นผู้มีหน้าที่จัดให้มีการประกันความเสียหายโดยประกันภัยกับบริษัทตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประเภทการประกันภัยรถ แต่บทบัญญัติในมาตรา 7 และมาตรา 9 หรือมาตราอื่น ๆ ไม่ได้บัญญัติว่าการประกันภัยที่เจ้าของรถต้องจัดให้มีเพื่อให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยจากรถนั้นเป็นการประกันภัยประเภทใดบ้าง ทำให้เกิดความสับสนแก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติและแก่บริษัทประกันภัย รวมทั้งศาลใช้อำนาจตุลาการตลอดจนถึงประชาชนผู้ประสบภัย เนื่องจากผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัตินี้มิได้หมายความถึงเฉพาะผู้ประสบภัยที่เป็นบุคคลภายนอก (Third Party) เท่านั้น แต่อาจตีความได้ว่ารวมถึงผู้เอาประกันภัยหรือผู้ขับขี่รถที่ได้รับความเสียหายจากการกระทำของตนเอง ก็ถือเป็นผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย

ผู้เขียนเห็นว่าพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 7 และ มาตรา 9 สมควรต้องบัญญัติเกี่ยวกับประเภทของการประกันภัยที่เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายต้องจัดให้มีเพื่อให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเพื่อให้เกิดความชัดเจน ดังนี้

- กรณีผู้ประสบภัยที่ถูกผู้ขับขี่หรือผู้ใช้รถก่อให้เกิดความเสียหาย การประกันภัยสำหรับผู้ประสบภัยดังกล่าวนี้ ได้แก่ “การประกันภัยค่าจุน” หรือ “การประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก” เนื่องจากวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัย คือความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (Third Party Liability)

- กรณีผู้ประสบภัยที่เป็นผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตนเอง ซึ่งตามกฎหมายกระทรวงเรียกว่า “ผู้ประสบภัยที่เป็นผู้ขับขี่และเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย หรือไม่มีผู้ใดต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ขับขี่ที่ประสบภัย” การประกันภัยที่สามารถนำมาใช้สำหรับผู้ประสบภัยดังกล่าวนี้ ได้แก่ “การประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล” เนื่องจากวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัย คือ ตัวบุคคลที่เป็นผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตนเอง เพราะไม่สามารถจะนำเอาประกันภัยค่าจุนมาใช้กับผู้ขับขี่ดังกล่าวนี้ได้ เนื่องจากการก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตนเองในทางแพ่งไม่ถือเป็นละเมิด และในทางอาญาไม่ถือเป็นความผิดไม่ว่าจะเป็นการกระทำโดยเจตนาหรือโดยประมาทก็ตาม

### 1.3 ปัญหาความไม่ชัดเจนของกรมธรรม์ประกันภัย

กรมธรรม์ประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีชื่อเรียกว่า “กรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ” โดยความไม่ชัดเจนของกรมธรรม์ดังกล่าวได้บัญญัติไว้ในข้อ 2 ว่าด้วยข้อตกลงคุ้มครอง

ดังได้กล่าวไว้ในข้อ 1.2 แล้วว่าการประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ต้องแยกผู้ประสบภัยออกเป็นสองจำพวก เพราะวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยต่างประเภทกัน

การร่างกรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในข้อตกลงคุ้มครองของกรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จึงต้องแยกการคุ้มครองผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายจากการกระทำอันเป็นละเมิดของผู้ขับขี่หรือผู้ใช้รถออกต่างหากจากกัน เป็นคนละข้อกับกรณีผู้ประสบภัยเป็นผู้ได้รับความเสียหายจากการกระทำของตนเอง



เช่นเดียวกับประเภทของการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัย แต่ตามกรรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถได้นำไปรวมกันไว้ใน ข้อ 2. ดังนี้

**ข้อ 2. การคุ้มครองผู้ประสบภัย** ภายใต้บังคับข้อ 5. บริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยของผู้ประสบภัย ในนามของ **ผู้เอาประกันภัย** ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ประสบภัย เนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทาง หรือเนื่องจากสิ่งของที่บรรทุกหรือติดตั้งในรถนั้นในระหว่างระยะเวลาประกันภัย ดังนี้ :-

### 2.1 ผู้ประสบภัย

2.1.1 ในกรณีได้รับความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัย แต่ไม่ถึงกับสูญเสียอวัยวะหรือทุพพลภาพตาม 2.1.2 บริษัทจะจ่ายค่ารักษาพยาบาลและค่าเสียหายอย่างอื่นที่ผู้ประสบภัยสามารถเรียกร้องได้ตามมูลละเมิด ตามความเสียหายที่แท้จริงแต่ไม่เกิน 50,000 บาทต่อหนึ่งคน

2.1.2 ในกรณีได้รับความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัย ในกรณีใดกรณีหนึ่งหรือหลายกรณีดังต่อไปนี้ บริษัทจะจ่ายเต็มจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุด 100,000 บาทต่อหนึ่งคน

- (1) ตาบอด
- (2) หูหนวก
- (3) เป็นใบ้ หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด
- (4) สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์
- (5) เสียแขน ขา มือ เท้า นิ้ว หรืออวัยวะอื่นใด
- (6) จิตพิการอย่างติดตัว
- (7) ทุพพลภาพอย่างถาวร

2.1.3 ในกรณีเสียชีวิต บริษัทจะจ่ายเต็มตามจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุด 100,000 บาทต่อหนึ่งคน

2.1.4 ในกรณีได้รับความเสียหาย ตาม 2.1.1 และต่อมาได้รับความเสียหาย ตาม 2.1.2 หรือ 2.1.3 หรือทั้งตาม 2.1.2 และ 2.1.3 บริษัทจะจ่ายเต็มตามจำนวน คຸ້ມครองสูงสุด 100,000 บาทต่อหนึ่งคน

2.2 กรณีผู้ประสบภัยเป็นผู้เอาประกันภัย หรือบุคคลในครอบครัวของผู้เอาประกันภัย ซึ่งมีไม่ใช่ผู้ขับขี่ ทั้งนี้ในกรณีผู้ขับขี่เป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบอุบัติเหตุ ให้นำความใน 2.1.1 , 2.1.2 , 2.1.3 และ 2.1.4 มาใช้บังคับโดยอนุโลม

2.3 กรณีผู้ประสบภัย เป็นผู้ขับขี่รถคันที่เอาประกันภัย และเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบต่ออุบัติเหตุหรือไม่มีผู้ใดต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ขับขี่ที่เป็นผู้ประสบภัย บริษัทจะรับผิดชอบจ่ายค่าสินไหมทดแทนไม่เกินค่าเสียหายเบื้องต้นเท่านั้น

ทั้งนี้ บริษัทจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนทั้งหมดดังกล่าวข้างต้น ไม่เกินจำนวน คຸ້ມครองสูงสุดต่อหนึ่งคน และรวมกันแล้วไม่เกินจำนวนเงินคຸ້ມครองสูงสุดต่ออุบัติเหตุแต่ละครั้ง ที่ระบุไว้ในรายการที่ 4 ของตาราง

จากข้อความของกรมธรรม์ดังกล่าวจะเห็นได้ว่า ความใน 2.3 ต้องอยู่ภายใต้ บังคับของ ข้อ 2. วรรคแรกด้วย หมายความว่า กรณีผู้ประสบภัย เป็นผู้ขับขี่รถคันที่เอาประกันภัย และเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบต่ออุบัติเหตุ หรือไม่มีผู้ใดต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ขับขี่ที่เป็นผู้ประสบภัย ผู้ประสบภัยดังกล่าวไม่มีโอกาสจะได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเลย

ผู้เขียนเห็นว่า การประกันภัยตามข้อ 2. วรรคแรก เป็นการประกันภัยคนละประเภทกับการประกันภัยตามข้อ 2.3 เนื่องจากกรณีตามข้อ 2. วรรคแรกนั้น เป็นเรื่องของการประกันภัยค้ำจุนหรือการประกันภัยเพื่อความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก ซึ่งมีวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัย คือ ความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกนั่นเอง แต่ตามข้อ 2.3 มิใช่การประกันภัยที่มีวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยเป็นความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก เนื่องจากผู้ประสบภัยที่เป็นผู้ขับขี่และเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบต่ออุบัติเหตุ

หรือไม่มีผู้ใดต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ขับขี่ที่เป็นผู้ประสบภัย หากได้ขับรถโดยประมาทก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตนเองนั้น ย่อมไม่ใช่เป็นความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกตามข้อ 2. วรรคแรก และตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ไม่ถือว่าการกระทำต่อตนเองเป็นละเมิด

ความไม่ชัดเจนของกรมธรรม์ดังกล่าวข้างต้นก่อให้เกิดความเข้าใจที่ผิดพลาด ดังจะเห็นได้จากตัวอย่างคำพิพากษาศาลจังหวัดกระบี่ข้างล่างนี้ คือ

คดีหมายเลขแดงที่ 141/2547 เห็นว่า “ จากกรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เอกสาร ล.1 ข้อ 2.1.3 กำหนดว่า ในกรณีเสียชีวิต บริษัทจะจ่ายเต็มจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุด 80,000 บาทต่อหนึ่งคน ซึ่งหมายถึงว่าจำเลยต้องรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัยเต็มตามจำนวนดังกล่าว เว้นแต่จะเป็นกรณีตามข้อ 2.3 ซึ่งกำหนดไว้ความว่า กรณีผู้ประสบภัยเป็นผู้ขับขี่รถคันที่เอาประกันภัย และเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบต่ออุบัติเหตุหรือไม่มีผู้ใดต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ขับขี่ที่ประสบภัย บริษัทจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนไม่เกินค่าเสียหายเองต้นเท่านั้น อันหมายถึงว่าหากผู้ประสบภัยที่เป็นผู้เอาประกันภัยเป็นฝ่ายผิด จำเลยก็ไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบเกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น ความข้อนี้จำเลยเองก็ให้การต่อสู้มาโดยชัดแจ้งว่า ที่จำเลยไม่จ่ายค่าสินไหมทดแทนให้โจทก์นั้น ก็เพราะยังไม่มี การพิสูจน์ว่าฝ่ายใดเป็นฝ่ายผิด ดังนั้น เมื่อได้รับความจากทางพิจารณาแล้วว่า เหตุที่เกิดขึ้น นายเกรียงไกร นวลนุ่น ซึ่งเป็นผู้ขับรถไถนาเป็นฝ่ายผิดและศาลมีคำพิพากษาลงโทษแล้ว จำเลยจึงต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่โจทก์ตามสัญญาประกันภัยจำนวน 65,000 บาท สำหรับดอกเบี้ยที่โจทก์เรียกมานับแต่วันเกิดเหตุรถชนกันนั้น เห็นว่า ในวันเกิดเหตุยังไม่ใช่วันที่จำเลยผิดสัญญา และโจทก์ก็ไม่นำสืบให้เห็นชัดว่า โจทก์ทวงถามและจำเลยผิดนัดตั้งแต่เมื่อใด จึงไม่อาจกำหนดดอกเบี้ยให้ได้ตามขอ

พิพากษาให้จำเลยชำระเงินจำนวน 65,000 บาทพร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปีของเงินต้นดังกล่าว นับแต่ฟ้องเป็นต้นไปจนกว่าชำระเสร็จแก่โจทก์ ให้จำเลยใช้ ค่าฤชาธรรมเนียมแทนโจทก์ โดยกำหนดค่าทนายความ 2,000 บาท ”.

โดยความเคารพ ผู้เขียนเห็นว่า ข้อเท็จจริงตามคำพิพากษาดังกล่าวฟังได้ว่า นาย ก. ผู้ขับจี้รถไถนาเป็นฝ่ายประมาท ฉะนั้น ตามหลักกฎหมายการประกันภัยค้ำจุน จำเลยในฐานะผู้รับประกันภัยรถจักรยานยนต์ของโจทก์ ย่อมไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมให้แก่โจทก์แต่อย่างใด ในส่วนของค่าเสียหายเบื้องต้นที่จำเลยจ่ายให้แก่โจทก์ในระหว่างรอการพิสูจน์ความรับผิดชอบนั้น จำเลยในฐานะผู้รับประกันภัย สามารถที่จะรับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยไปไต่เบี่ยเอาถือนาย ก. ผู้ขับจี้รถไถนาได้อีกด้วย ตามนัยแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 880

ดังนั้น ผู้เขียนเห็นว่าความไม่ชัดเจนของกรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ดังกล่าวมาแล้วข้างต้นสมควรแก้ไขปรับปรุงให้มีความชัดเจนขึ้น

## 2. ปัญหาในวิธีปฏิบัติ คือ ปัญหาโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลเรียกค่ารักษาพยาบาลเกินความจริง

กรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บต้องทำการรักษาพยาบาลจากโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่ทำการรักษาผู้ประสบภัยมักคิดราคาค่ารักษาพยาบาลเกินกว่าอัตราค่ารักษาพยาบาลจริงเนื่องจากไม่มีองค์กรหรือหน่วยงานใดเข้าไปตรวจสอบการรักษาพยาบาลของโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล ซึ่งในประเทศญี่ปุ่นจะมีหน่วยงานที่เรียกว่า Claim Survey office เข้าไปประเมินราคาค่ารักษาพยาบาลของผู้ประสบภัยนับแต่ได้รับแจ้งจากบริษัท แต่ในประเทศไทยยังไม่มี การจัดตั้งหน่วยงานหรือองค์กรใดที่ทำหน้าที่ประเมินราคาค่ารักษาพยาบาลดังเช่นในประเทศญี่ปุ่น จึงเป็นเหตุให้โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลฉวยโอกาสได้ในทุกวิถีทางอาทิ

- (1) เรียกเก็บค่ารักษาพยาบาลในอัตราที่สูงกว่าคนไข้ทั่วไป หากปรากฏว่าผู้ป่วยเป็นผู้ประสบภัยจากรถ

(2) ในการตรวจวินิจฉัยความบาดเจ็บของร่างกาย บางกรณีไม่มีความจำเป็นต้องใช้อุปกรณ์ในการตรวจวินิจฉัย เช่น เป็นที่ชัดเจนว่าไม่มีความจำเป็นต้องเอ็กซเรย์แต่โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลมักจะถือโอกาสทำการเอ็กซเรย์ผู้ประสบภัยด้วย เป็นต้น

(3) มีการเพิ่มรายการค่าใช้จ่ายอุปกรณ์ทางการแพทย์ ทั้งที่ในความเป็นจริงไม่มีการใช้อุปกรณ์ดังกล่าว

(4) ให้ผู้ประสบภัยนอนรักษาตัวในโรงพยาบาลโดยไม่มีความจำเป็น หรือมีความจำเป็นต้องนอนรักษาตัวในโรงพยาบาลแต่ให้นอนในโรงพยาบาลในจำนวนวันที่เกินกว่าความจำเป็นอันจะต้องนอน ในบางครั้งมีการเรียกเก็บค่านอนพักรักษาตัวในโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล แต่ในความเป็นจริงทำบาดแผลเสร็จเรียบร้อยแล้วได้ให้ผู้ประสบภัยกลับบ้าน แต่ในใบแจ้งหนี้กลับมีรายการค่าห้องและค่าอาหารรวมทั้งค่าแพทย์และค่าพยาบาลรวมอยู่ด้วย

ในทางปฏิบัติโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลจะให้ผู้ประสบภัยลงชื่อในแบบคำร้องโดยยังไม่ได้กรอรายการจำนวนเงินไว้แต่อย่างใด ทำให้ผู้ประสบภัยไม่สามารถทราบได้ถึงรายการและจำนวนเงินที่จะต้องจ่าย หลังจากนั้นโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลจะกรอรายการเอาเองเกินจำนวนค่ารักษาพยาบาลที่เป็นจริงโดยไม่ได้ออกให้ผู้ประสบภัยทราบ การกระทำของโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลดังกล่าวจึงก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยอย่างยิ่ง เพราะทำให้ผู้ประสบภัยได้รับความคุ้มครองในจำนวนเงินเอาประกันที่เหลือหลังจากหักค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นค่ารักษาพยาบาลแล้วน้อยกว่าความเป็นจริงไปด้วย

ตัวอย่าง นายแดงเข้ารับการรักษาพยาบาลเพราะอยู่ในฐานะผู้ประสบภัยโรงพยาบาลได้เรียกเก็บค่ารักษาพยาบาลจากบริษัทประกันภัยหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเต็มจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นที่ผู้ประสบภัยมีสิทธิได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัตินี้เป็นเงิน 15,000 บาท ในจำนวนนี้มีส่วนเกินกว่าความเป็น

จริงไป 10,000 บาท เท่ากับว่าค่ารักษาพยาบาลที่แท้จริงคือ 5,000 บาท ถ้าโรงพยาบาลไม่เรียกเก็บค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นค่ารักษาพยาบาลเกินกว่าความเป็นจริง ผู้ประสพภัยจะได้รับความคุ้มครองในจำนวนเงินเอาประกันหลังจากที่หักค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้รับ การรักษาจากโรงพยาบาลจริง คือ 5,000 บาท อีกเป็นจำนวนเงิน 45,000 บาทตามที่เสียหายจริง แต่ผลจากการที่โรงพยาบาลเรียกเก็บค่าเสียหายเบื้องต้นเกินกว่าความเป็นจริงไป 5,000 บาท ทำให้ความคุ้มครองในจำนวนเงินเอาประกันส่วนที่เหลือหลังจากที่ผู้ประสพภัยได้รับไปในเบื้องต้นเหลือเพียงจำนวน 35,000 บาท เมื่อได้พิสูจน์ความรับผิดชอบแล้วความเสียหายที่ได้รับเกินกว่าจำนวนเงินเอาประกันก็ที่ถูกกระทรวงกำหนดไว้เป็นจำนวน 50,000 บาทต่อคน ผู้ประสพภัยจะต้องไปเรียกร้องเอาเอง หากผู้จับฉัซึ่งเป็นผู้กระทำละเมิดไม่ยอมชดใช้ให้ นายแดงอาจต้องรับผิดชอบเอง เพราะการฟ้องคดีต่อศาลเป็นเรื่องยุ่งยาก เสียทั้งเวลาและค่าใช้จ่าย นอกจากนั้น ปัญหาการที่โรงพยาบาลเรียกเก็บค่ารักษาพยาบาลเกินกว่าความเป็นจริงที่ต้องจ่ายยังอาจเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ไม่มีการปรับเพิ่มจำนวนเงินเอาประกันภัยในกรณีความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัยนับเป็นเวลาถึง 11 ปีมาแล้ว นับแต่ที่พระราชบัญญัติฉบับนี้มีผลใช้บังคับ ต่างกับในกรณีความเสียหายต่อชีวิต ซึ่งได้มีการปรับเพิ่มจำนวนเงินเอาประกันภัยมาแล้วถึงสองครั้ง จาก 50,000 บาทเป็น 80,000 บาท และจาก 80,000 บาท เป็น 100,000 บาท ตามลำดับ

สาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาในวิธีปฏิบัติดังกล่าวแล้ว เพราะพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ พ.ศ.2535 มิได้บัญญัติให้มีหน่วยงานหรือองค์กรใดมีหน้าที่ตรวจสอบและประเมินความเสียหายเพื่อให้บริษัทประกันภัยใช้เป็นข้อมูลในการชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้น นอกจากนั้นปัจจัยเกื้อหนุนอีกประการหนึ่งที่ทำให้โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลกระทำการดังกล่าวข้างต้นได้โดยง่าย คือ ตามกฎกระทรวงกำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นและการร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2547 และกฎกระทรวงก่อนหน้านี้ได้ระบุให้ โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่รักษาผู้ประสพภัยสามารถร้อง

ขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นแทนผู้ประสบภัยได้ และในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นก็ให้จ่ายให้แก่ โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลได้

ปัญหาดังกล่าวนี้เป็นปัญหาที่สำคัญที่ทำให้ผู้ประสบภัยไม่ได้รับความคุ้มครองตามเจตนารมณ์และทำให้เจ้าของรถต้องจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยในอัตราที่สูงกว่าที่ควรจะต้องจ่าย เพราะการเรียกเก็บค่ารักษาพยาบาลเกินกว่าความเป็นจริงทำให้สถิติของค่าสินไหมทดแทนที่รวบรวมได้สูงเกินกว่าความเป็นจริงด้วย

จากการศึกษากรณีของประเทศญี่ปุ่นตามพระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับ ได้มีการจัดตั้งสำนักงานสำรวจภัย (Claim Survey office) ของสมาคมประกันภัยประเทศญี่ปุ่น หน่วยงานดังกล่าวมีหน้าที่ประเมินความเสียหายที่เรียกร้องมาว่ามีความเหมาะสมและถูกต้องตามกฎหมายหรือไม่ โดยค่าเสียหายจะคำนวณตามสูตรที่กำหนดไว้ในคู่มือการประเมินความเสียหาย เจ้าหน้าที่ของสำนักงานสำรวจภัยในประเทศญี่ปุ่นประกอบด้วยแพทย์ และนักกฎหมาย ซึ่งเมื่อมีอุบัติเหตุจากรถเกิดขึ้นเป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยต้องแจ้งให้บริษัททราบ และเมื่อบริษัทได้รับแจ้งจากผู้เอาประกันภัยแล้ว บริษัทต้องแจ้งให้สำนักงานสำรวจภัยทราบทันที เพื่อเจ้าหน้าที่ของสำนักงานสำรวจภัยจะได้ออกไปสำรวจ ตรวจสอบและประเมินความเสียหาย ผลจากการที่ได้มีการจัดตั้งสำนักงานสำรวจภัยขึ้นในประเทศญี่ปุ่นทำให้การทุจริตในการเรียกร้องค่าเสียหายกระทำได้น้อยลง

สำหรับประเทศไทย บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด เป็นหน่วยงานที่มีสาขาครบทุกจังหวัดทั่วประเทศ ทำหน้าที่ในการรับคำร้องขอและจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยแทนบริษัทประกันภัยอยู่แล้ว จึงมีประสบการณ์และความชำนาญ มีเจ้าหน้าที่ฝ่ายกฎหมายและฝ่ายสินไหมทดแทนประจำ

อยู่แล้วในทุกสาขาทั่วประเทศ ยังขาดก็เฉพาะเจ้าหน้าที่ฝ่ายแพทย์เท่านั้น นอกจากนั้น บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด มีคณะกรรมการประกอบด้วยตัวแทนจาก บริษัทที่รับประกันภัยรถยนต์ถึงสิบสามคน มีผู้ทรงคุณวุฒิและตัวแทนจากกรมการ ประกันภัยร่วมเป็นกรรมการอีกสองคน และมีกรรมการผู้จัดการอีกหนึ่งคนเป็นผู้ บริหารงานของบริษัทภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัทซึ่งเป็น บริษัทประกันภัยรถยนต์ 67 บริษัท กรรมการผู้จัดการที่ได้รับการคัดเลือกต้องได้รับความ เห็นชอบจากอธิบดีกรมการประกันภัยก่อน หากปรากฏต่ออธิบดีกรมการ ประกันภัยว่า กรรมการ ผู้จัดการมีพฤติการณ์ที่ไม่สุจริตในการปฏิบัติหน้าที่ อธิบดี กรมการประกันภัยโดย ความเห็นชอบของรัฐมนตรีนว่าการกระทรวงพาณิชย์มี อำนาจถอดถอนกรรมการผู้จัดการออกจากตำแหน่งได้ จะเห็นได้ว่าบริษัทกลางคุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เป็น องค์กรที่เหมาะสมที่สุดที่จะให้ทำหน้าที่เป็น สำนักงานสำรวจภัยเพื่อให้การจ่าย ค่าเสียหายเบื้องต้นและค่าสินไหมทดแทน ส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นให้เป็นไปด้วยความถูกต้อง และผลพลอยได้ที่ตามมา คือทำให้สามารถปรับเพิ่มจำนวนเงิน เอาประกันภัยในกรณีความเสียหายต่อ ร่างกายหรืออนามัยให้มีจำนวนเพิ่มขึ้นได้ดังเช่นในกรณีของความเสียหายต่อชีวิต สูญเสียอวัยวะและทุพพลภาพ อันจะก่อประโยชน์ต่อ ผู้ประสบภัยสมดัง เจตนารมณ์ของกฎหมาย.



## บทที่ 5

### สรุปและข้อเสนอแนะ

จากการที่ผู้เขียนได้นำเสนอสาระสำคัญของระบบการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับและเนื้อหาของกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับของประเทศไทยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และของประเทศญี่ปุ่นตามพระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ (Automobile Liability Security Law) และที่แก้ไขเพิ่มเติมปี 2002 โดยศึกษาวิเคราะห์ไว้ในบทที่ 4 ดังกล่าวข้างต้นแล้วนั้น ผู้เขียนขอสรุปปัญหาและเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหามกฎหมายที่เหมาะสม เพื่อประสิทธิภาพในการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถและเพื่อให้บรรลุผลสำเร็จตามเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ดังต่อไปนี้

#### 1. ปัญหาความไม่ชัดเจนของกฎหมาย

##### 1.1 ปัญหาการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นของสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

ปัญหานี้เกิดจากการที่รัฐบาลได้เปลี่ยนหลักการของพระราชบัญญัติฉบับนี้ภายหลังจากที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจแก้ไขร่างฯ ฉบับนี้เสร็จเรียบร้อยแล้ว และได้เสนอกลับไปยังคณะรัฐมนตรี เมื่อรัฐบาลได้ตัดข้อความในคำนิยาม “ผู้ประสบภัย” ที่ว่า “แต่ไม่หมายความรวมถึงเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ผู้ขับขี่รถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย บุคคลในครอบครัวของเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และลูกจ้างของเจ้าของรถดังกล่าวขณะอยู่ในระหว่างปฏิบัติหน้าที่ในทางการที่จ้าง” ออก ก่อนนำเสนอเข้าสู่การพิจารณาของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ และสภานิติบัญญัติแห่งชาติก็ไม่ได้แก้ไขเปลี่ยนแปลงคำนิยามดังกล่าวแต่ประการใด เป็นผลทำให้เกิดปัญหาความไม่ชัดเจนของ

กฎหมายดังที่ผู้เขียนได้ทำการวิเคราะห์ไว้แล้วในบทที่ 4 ซึ่งผู้เขียนเชื่อว่ารัฐบาลคงไม่ต้องการเปลี่ยนแปลงหลักการของกฎหมายฉบับนี้ในประการอื่นๆ อย่างไรก็ดี หากแต่เป็นเพียงนโยบายของรัฐบาลสมัยนั้นที่ต้องการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นในขณะนั้น ซึ่งเกิดจากโรงพยาบาลปฏิเสธไม่ยอมรับรักษาผู้ประสบภัยไว้ทำการรักษาพยาบาลเนื่องจากกลัวว่าผู้ประสบภัย จะไม่มีเงินจ่ายเป็นค่ารักษาพยาบาลให้แก่โรงพยาบาลเท่านั้น ทำให้เกิดประเด็นปัญหาความไม่ชัดเจนของกฎหมายในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นของสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ตาม ข้อ 1.1 ดังกล่าวแล้วสองประเด็น คือ

**ประเด็นที่หนึ่ง** สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีหน้าที่ตามกฎหมายที่จะต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ขับขี่ที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามกฎหมายจราจรหรือไม่ ในกรณีที่เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ที่มีเจ้าของรถได้ขับขี่รถและประสบอุบัติเหตุโดยไม่มีคู่กรณี เช่น ล้มเองหรือชนต้นไม้ เป็นต้น

**ประเด็นที่สอง** หากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีหน้าที่ที่จะต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นในกรณีดังกล่าวแล้ว สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะใช้สิทธิเรียกเงินคืนกองทุนได้หรือไม่ อย่างไร

จากการศึกษาผู้เขียนเห็นว่า ปัจจุบันนี้ปัญหาโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลปฏิเสธไม่ยอมรับผู้ป่วยที่เป็นผู้ประสบภัยไว้เพราะกลัวว่าจะไม่มีเงินค่ารักษาพยาบาลชำระได้หมดสิ้นไปแล้ว เนื่องจากในปัจจุบันรัฐบาลได้มีการออกบัตรประกันสุขภาพถ้วนหน้าตามโครงการ 30 บาทรักษาทุกโรค ฉะนั้น การที่จะให้ผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตนเองได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนฯ ตามพระราชบัญญัตินี้ อีก ย่อมจะก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมอย่างยิ่งแก่ผู้ประสบภัยที่เป็นเจ้าของรถที่ได้จัดให้มีการประกันภัยอย่างถูกต้องตามพระราชบัญญัตินี้

ผู้เขียนจึงขอเสนอแนะให้แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 4 คำนิยาม “ผู้ประสบภัย” ดังนี้

**มาตรา 4** “ผู้ประสบภัย” หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยเนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทาง หรือเนื่องจากสิ่งที่ยกหรือติดตั้งในรถนั้น และหมายความรวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยที่ถึงแก่ความตายด้วย แต่ไม่ หมายความว่าถึงเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ผู้ขับขี่รถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย บุคคลในครอบครัวของเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายและลูกจ้างของเจ้าของรถ ดังกล่าวขณะอยู่ปฏิบัติหน้าที่ในทางการที่จ้าง

## 1.2 ปัญหาความไม่ชัดเจนของกรมธรรม์ประกันภัย

กรมธรรม์ประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัติ คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีชื่อเรียกว่า “กรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ” ข้อความตามกรมธรรม์ ข้อ 2.3 กำหนดว่า “กรณีผู้ประสบภัย เป็นผู้ขับขี่รถคันที่เอาประกันภัยและเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบอุบัติเหตุหรือไม่มีผู้ใดต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อ ผู้ขับขี่ที่ประสบภัย บริษัทจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนไม่เกินค่าเสียหายเบื้องต้น เท่านั้น” ซึ่ง การประกันภัยที่สามารถนำมาใช้สำหรับผู้ขับขี่ดังกล่าว ต้องมีใ้การประกันภัยค่าจุน

ดังนั้น ผู้เขียนเห็นว่ากรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ข้อ 2. สมควรต้อง แก้ไขปรับปรุงให้มีข้อความ ดังนี้

### ข้อ 2. การคุ้มครองผู้ประสบภัย

#### 2.1 ผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายอันเกิดจากการกระทำโดยประมาทของผู้ขับขี่

ภายใต้บังคับข้อ 5. บริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยของผู้ประสบภัยในนามของผู้เอาประกันภัย ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้อง รับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ประสบภัย เนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทาง หรือเนื่องจากสิ่งที่ยก หรือติดตั้งในรถนั้นในระหว่างระยะเวลาประกันภัย ดังนี้

2.1.1 ในกรณีได้รับความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัย แต่ไม่ถึงกับสูญเสียอวัยวะ หรือทุพพลภาพตาม 2.1.2 บริษัทจะจ่ายค่ารักษาพยาบาล และค่าเสียหายอย่างอื่นที่ผู้ประสบภัยสามารถเรียกร้องได้ตามมูลละเมิด ตามความเสียหายที่แท้จริง แต่ไม่เกิน 50,000 บาทต่อหนึ่งคน

2.1.2 ในกรณีได้รับความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัย ในกรณีใดกรณีหนึ่งหรือหลายกรณีดังต่อไปนี้ บริษัทจะจ่ายเต็มตามจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุด 100,000 บาทต่อหนึ่งคน

- (1) ตาบอด
- (2) หูหนวก
- (3) เป็นใบ้ หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด
- (4) สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์
- (5) เสียแขน ขา มือ เท้า นิ้ว หรืออวัยวะอื่นใด
- (6) จิตพิการอย่างติดตัว
- (7) ทุพพลภาพอย่างถาวร

2.1.3 ในกรณีเสียชีวิต บริษัทจะจ่ายเต็มตามจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุด 100,000 บาทต่อหนึ่งคน

2.1.4 ในกรณีได้รับความเสียหายตาม 2.1.1 และต่อมาได้รับความเสียหายตาม 2.1.2 หรือ 2.1.3 หรือทั้งตาม 2.1.2 และ 2.1.3 บริษัทจะจ่ายเต็มตามจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุด 100,000 บาทต่อหนึ่งคน

2.2 ในกรณีที่ผู้ประสบภัยเป็นผู้เอาประกันภัย หรือบุคคลในครอบครัวของผู้เอาประกันภัย ซึ่งมีชื่อผู้ขับขี่ ทั้งนี้ในกรณีที่ผู้ขับขี่เป็นฝ่ายต้องรับผิดชอบต่ออุบัติเหตุ ให้นำความใน 2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 2.1.4 มาบังคับโดยอนุโลม

ทั้งนี้ บริษัทจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนทั้งหมดดังกล่าวข้างต้น ไม่เกินจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุดต่อหนึ่งคน และรวมกันแล้วไม่เกินจำนวนเงินสูงสุดต่ออุบัติเหตุแต่ละครั้งที่ระบุไว้ในรายการที่ 4 ของตาราง

อนึ่ง เมื่อได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 4 คำนิยาม “ผู้ประสบภัย” ไม่หมายความว่าถึงเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ผู้ขับขี่รถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย บุคคลในครอบครัวของเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายและลูกจ้างของเจ้าของรถดังกล่าวขณะอยู่ปฏิบัติหน้าที่ในทางการที่จ้าง” แล้ว จึงจำเป็นต้องยกเลิกข้อความในกฎกระทรวงกำหนดจำนวนเงินเอาประกันตามชนิด ประเภทและขนาดของรถ พ.ศ. 2547 ข้อ 4 “ในกรณีที่ผู้ประสบภัยเป็นผู้ขับขี่และเป็นฝ่ายต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย หรือไม่มีผู้ใดต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ขับขี่ที่ประสบภัย ให้ผู้ประสบภัยที่เป็นผู้ขับขี่ดังกล่าวได้รับเงินเอาประกันเป็นจำนวนเท่ากับค่าเสียหายเบื้องต้น ตามกฎกระทรวงซึ่งออกตามความในมาตรา 20 วรรคสอง”

## 2. ปัญหาในวิธีปฏิบัติ ได้แก่ ปัญหาโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลเรียกค่ารักษาพยาบาลเกินความเป็นจริง

ปัญหานี้เกิดจากพระราชบัญญัติฉบับนี้ ไม่ได้บัญญัติให้มีหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการประเมินความเสียหายที่แน่นอนและยุติธรรม ดังนั้น เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นจากอุบัติเหตุรถยนต์ บริษัทประกันภัยจึงไม่มีข้อมูลเบื้องต้นที่เป็นพื้นฐานในการประเมินความเสียหายที่เกิดขึ้น ทำให้โรงพยาบาลมีโอกาสเรียกเก็บค่ารักษาพยาบาลเกินความเป็นจริง เนื่องจากไม่มีหน่วยงานตรวจสอบและประเมินค่าเสียหายที่โรงพยาบาลเรียกเก็บเป็นค่ารักษาพยาบาล นอกจากนี้ยังเป็นสาเหตุทำให้เจ้าของรถต้องจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยในอัตราที่สูงกว่าที่ควรจะต้องจ่าย เพราะการเรียกเก็บค่ารักษาพยาบาลเกินความเป็นจริงและทำให้สถิติของค่าสินไหมทดแทนที่รวบรวมได้สูงเกินกว่าความเป็นจริงไปด้วย

ผู้เขียนจึงขอเสนอแนะให้มีสำนักงานสำรวจภัยขึ้นในประเทศไทย โดยให้บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่สำรวจตรวจสอบและประเมินค่ารักษาพยาบาลของผู้ประสบภัย โดยเพิ่มเจ้าหน้าที่ฝ่ายแพทย์และพยาบาลในบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เช่นเดียวกับสำนักงานสำรวจภัยของ

ประเทศญี่ปุ่น ทั้งนี้ เนื่องจากบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัดมีสาขาครบทุกจังหวัดทั่วประเทศอยู่แล้ว

ในการมอบหมายให้บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เป็นผู้ปฏิบัติ ไม่จำเป็นต้องแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้ เพียงแต่แก้ไขเพิ่มเติมหนังสือ บริคณห์สนธิให้มีวัตถุประสงค์ขึ้นใหม่อีกหนึ่งข้อ คือ “ทำการสำรวจ ตรวจสอบ และ ประเมินราคาค่ารักษาพยาบาลของโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่รับรักษาผู้ประสบภัย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535”

DUU

บรรณานุกรม

## บรรณานุกรม

### ภาษาไทย

#### หนังสือ

- จิตติ ดิงศภัทย์. กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการประกันภัย. พิมพ์ครั้งที่ 10. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ , 2539
- จี๊ด เศรษฐบุตร. หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ , 2522
- ชูศักดิ์ ศิรินิล. กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จัดการงานนอกสั่งและลาภมิควรได้. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยรามคำแหง , 2526
- ไชยยศ เหมะรัชตะ. กฎหมายว่าด้วยประกันภัย. พิมพ์ครั้งที่ 2 . กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์นิติบรรณาการ , 2534
- ประพันธ์ ทรรศแสง. คำอธิบายพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจาก พ.ศ. 2535. พิมพ์ครั้งที่ 2. ปรับปรุงใหม่ , 2539
- พจน์ ปุษปาคม. คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ : กรุงเทพมหานครพิมพ์ , 2535
- ไพจิตร บุญญพันธ์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด. พิมพ์ครั้งที่ 5. พระนคร : นิติบรรณาการ , 2525
- สิทธิโชค ศรีเจริญ. ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย. กรุงเทพฯ : ประชุมทองการพิมพ์ , 2528
- อำนวยการ สุกเวชย์. ฐานประกันภัยรถยนต์. สมาคมประกันวินาศภัย. กรุงเทพฯ : บริษัทฐานการพิมพ์ จำกัด , 2542



### วารสาร

วิชา มหาคุณ. “การประกันความเสียหายระบบไม่มีความผิด” **บทบัณฑิตย**. ธันวาคม  
2530

อำนวยการ สุกเวชย์. “ปัญหาข้อกฎหมายเกี่ยวกับค่าเสียหายเบื้องต้น” **วารสารประกันภัย**.  
93 เมษายน – มิถุนายน , 2542

อำนวยการ สุกเวชย์. “ปัญหาข้อกฎหมายเกี่ยวกับค่าเสียหายเบื้องต้น” **วารสารการประกัน  
ภัย**. 94 ตุลาคม-ธันวาคม , 2542

อำนวยการ สุกเวชย์. “ปัญหาข้อกฎหมายเกี่ยวกับค่าเสียหายเบื้องต้น” **วารสารการประกัน  
ภัย**. 95 กรกฎาคม-มิถุนายน , 2542

สุรศักดิ์ มณีศรี. “การคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่ เป็นผู้ก่อความเสียหายขึ้นเอง”  
**รฟีสสาร** . 1 มกราคม-มีนาคม , 2536

อาทิตย์ ตั้งกัลยาณต์. “การประกันภัยความรับผิดชอบของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับประเทศไทย  
ญี่ปุ่น” **วารสารสำนักงานประกันภัย**. 6 มกราคม-มีนาคม , 2524

### เอกสารอื่นๆ

สมาคมประกันวินาศภัย รายงานการอบรมวิชาการประกันภัย ณ.ประเทศไทยญี่ปุ่น  
เรื่องการประกันภัยรถยนต์ ระหว่างวันที่ 20 กันยายน – 7 ตุลาคม 2542  
รุ่น 28 โดย The Insurance school of Japan ( ISJ)

สมาคมประกันวินาศภัย. คณะอนุกรรมการการค้นคว้าและวิชาการ, **คู่มือวิชาการ  
ประกันภัย**, 2529-2530

## วิทยานิพนธ์

- สมชาย หาญเลิศฤทธิ์. “การจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่ไม่เป็นธรรมตามพระราชบัญญัติ  
คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 , ศึกษากรณีมีความเสียหายแก่  
ผู้ประสบภัยแต่ไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย”  
วิทยานิพนธ์นิติ ศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง , 2541
- พนิดา บุญรอด. “มาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถวิเคราะห์มาตรการตามประมวล  
กฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ”  
วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ , 2534
- ภัทรศักดิ์ วรรณแสง. “ความรับผิดชอบในความเสียหายซึ่งเกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วย  
กำลังเครื่องจักรกล” วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัย  
ธรรมศาสตร์ , 2529
- ศรัญญา งามวงษ์วาน. “กฎหมายที่เหมาะสมสำหรับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ”  
วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2538

## กฎหมายที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

- พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535. ราชกิจจานุเบกษา, เล่มที่ 109  
ตอนที่ 44 หน้า 45 , 9 เมษายน 2534 และฉบับที่ 2 ราชกิจจานุเบกษา, เล่มที่  
109 ตอนที่ 111 , 4 พฤศจิกายน 2535.
- พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535. ราชกิจจานุเบกษา, เล่มที่ 109 ตอนที่ 46 ,  
10 เมษายน 2535 .

ภาษาอังกฤษ

**BOOKS**

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.**

Teiji Koike, Tram. **Japanese Insurance Laws, Ordinances and Regulations.** Japan : Non-Life Insurance Institute of Japan , 1990.

DRPU

บรรณานุกรม

ปัญหาการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัติ  
คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

นางสาววัลภา นนทร์นาภรณ์

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต  
สาขานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

พ.ศ. 2547

ISBN.....

D  
P  
U

DRU

ภาคผนวก

DRPU

ภาคผนวก ก



พระราชบัญญัติ  
คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ  
พ.ศ. ๒๕๓๕

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.  
ให้ไว้ ณ วันที่ ๒ เมษายน พ.ศ. ๒๕๓๕  
เป็นปีที่ ๔๗ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการ  
โปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำ  
และยินยอมของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ทำหน้าที่รัฐสภา ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕”

มาตรา ๒<sup>๑</sup> พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดสามร้อยหกสิบวัน  
นับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

---

<sup>๑</sup> รก. ๒๕๓๕ / ๔๔ / ๔๕ / ๕ เมษายน ๒๕๓๕

มาตรา ๓ บรรดาบทกฎหมาย กฎ และข้อบังคับอื่นที่มีบัญญัติไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ซึ่งขัดหรือแย้งกับบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้แทน

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

“รถ” หมายความว่า รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร

“เจ้าของรถ” หมายความว่า ผู้ซึ่งมีกรรมสิทธิ์ในรถหรือผู้มีสิทธิครอบครองตามสัญญาเช่าซื้อ และหมายความรวมถึงผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวด้วย

“ผู้ประสบภัย” หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยเนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งที่ยกหรือติดตั้งในรถนั้น และหมายความรวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตาย

“ความเสียหาย” หมายความว่า ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยอันเกิดจากรถ

“ผู้ซึ่งอยู่ในรถ” หมายความว่า ผู้ซึ่งอยู่ในหรือบนหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถและหมายความรวมถึงผู้ซึ่งกำลังขึ้นหรือกำลังลงจากรถนั้นด้วย

“บริษัท” หมายความว่า บริษัทตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการประเภทประกันภัยรถ

“ค่าเสียหายเบื้องต้น” หมายความว่า ในกรณีความเสียหายต่อร่างกาย หมายความว่า ค่ารักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลของผู้ประสบภัยและในกรณีความเสียหายต่อชีวิต หมายความว่า ค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตาย ทั้งนี้ตามรายการและจำนวนเงินที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๒๐ วรรคสอง

“เครื่องหมาย” หมายความว่า เครื่องหมายแสดงว่ามีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัตินี้

“คณะกรรมการ”<sup>๒</sup> หมายความว่า คณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ  
 “นายทะเบียน” หมายความว่า อธิบดีกรมการประกันภัยหรือผู้ซึ่งอธิบดี  
 กรมการประกันภัยมอบหมายโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

“กองทุน” หมายความว่า กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๕<sup>๓</sup> ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์รักษาตามพระราชบัญญัตินี้  
 และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงและประกาศเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้  
 กฎกระทรวงและประกาศนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้  
 บังคับได้

มาตรา ๖<sup>๔</sup> ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่ง เรียกว่า คณะกรรมการคุ้มครอง  
 ผู้ประสบภัยจากรถ” ประกอบด้วยปลัดกระทรวงพาณิชย์เป็นประธาน ผู้แทน  
 กระทรวงกลาโหม ผู้แทนกระทรวงการคลัง ผู้แทนกระทรวงคมนาคม ผู้แทนกระทรวง  
 สาธารณสุข ผู้แทนทบวงมหาวิทยาลัย ผู้แทนกรมการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย\*  
 ผู้แทนกรมตำรวจ ผู้ซึ่งคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครอง  
 ผู้บริโภคมอบหมายหนึ่งคน ผู้แทนสมาคมนายหน้าประกันภัย ผู้แทนสมาคมประกัน  
 วินาศภัย ผู้แทนสมาคมโรงพยาบาลเอกชน ผู้แทนแพทยสภาและผู้ทรงคุณวุฒิอีกไม่เกิน  
 สี่คนซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งเป็นกรรมการ อธิบดีกรมการประกันภัยเป็นกรรมการและ  
 เลขาธิการ และผู้อำนวยการสำนักนายทะเบียนคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเป็น  
 กรรมการและผู้ช่วยเลขาธิการ

การแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามวรรคหนึ่ง ให้พิจารณาจากบุคคลซึ่งมี  
 ความรู้ความเชี่ยวชาญทางด้านการประกันภัย เศรษฐศาสตร์ การแพทย์ หรือกฎหมาย

<sup>๒</sup> มาตรา ๓ นิยามคำว่า “คณะกรรมการ” เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ  
 (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๐

<sup>๓</sup> มาตรา ๕ แก้ไขโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๐

<sup>๔</sup> มาตรา ๖ แก้ไขโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๐

มาตรา ๖ ทวิ<sup>๕</sup> ให้คณะกรรมการมีอำนาจและหน้าที่ดังต่อไปนี้

- (๑) ให้คำแนะนำแก่รัฐมนตรีในการออกกฎหมายกฎกระทรวงตามมาตรา ๙ และมาตรา ๒๐ และประกาศตามมาตรา ๑๐
- (๒) กำหนดมาตรฐานกลางของรายการและจำนวนเงินค่ารักษาพยาบาล และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลที่บริษัทหรือกองทุนต้องจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัย
- (๓) พิจารณาปัญหาเกี่ยวกับการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นและหรือเงินอื่นตามพระราชบัญญัตินี้หรือเกี่ยวกับรายการและจำนวนเงินค่ารักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลตามที่นายทะเบียนขอความเห็นหรือตามที่อยู่ผู้ประสบภัยร้องขอ
- (๔) ปฏิบัติการอื่นตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือตามที่รัฐมนตรีมอบหมาย

มาตรา ๖ ตริ<sup>๖</sup> กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิมีวาระอยู่ในตำแหน่งคราวละสองปี กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้แต่งตั้งอีกได้

นอกจากพ้นจากตำแหน่งตามวาระ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่งเมื่อ

- (๑) ตาย
- (๒) ลาออก
- (๓) คณะรัฐมนตรีให้ออก
- (๔) เป็นบุคคลล้มละลาย
- (๕) เป็นคนไร้ความสามารถหรือเสมือนไร้ความสามารถ
- (๖) ได้รับความคุ้มครองโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ

<sup>๕</sup> มาตรา ๖ ทวิ เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๐

<sup>๖</sup> มาตรา ๖ ตริ เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๐

มาตรา ๖ จัตวา<sup>๑</sup> ในกรณีที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่งก่อนครบจากวาระ ให้คณะกรรมการแต่งตั้งบุคคลในประเภทเดียวกันตามมาตรา ๖ เป็นกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิแทนและให้ผู้ซึ่งได้รับแต่งตั้งอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิที่ตนแทน

ในกรณีที่มีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิเพิ่มขึ้นในระหว่างที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งแต่งตั้งไว้ยังมีวาระอยู่ในตำแหน่ง ให้ผู้ซึ่งได้รับแต่งตั้งเพิ่มขึ้นนั้นอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งแต่งตั้งไว้แล้วนั้น

มาตรา ๖ เบญจ<sup>๒</sup> ในกรณีที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิดำรงตำแหน่งครบวาระแล้วยังมิได้มีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิขึ้นใหม่ ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระปฏิบัติหน้าที่ไปพลางก่อนจนกว่ากรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งได้รับแต่งตั้งใหม่จะเข้าหน้าที่

มาตรา ๖ ฉ<sup>๓</sup> การประชุมคณะกรรมการต้องมีกรรมการมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด จึงเป็นองค์ประชุม

ในการประชุมคราวใด ถ้าประธานกรรมการไม่มาประชุมหรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้กรรมการซึ่งมาประชุมเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานในที่ประชุม

มติในที่ประชุมให้ถือเสียงข้างมาก กรรมการคนหนึ่งมีเสียงหนึ่งในการลงคะแนน ถ้าคะแนนเสียงเท่ากัน ให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด

<sup>๑</sup> มาตรา ๖ จัตวา เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๐

<sup>๒</sup> มาตรา ๖ เบญจ เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๐

<sup>๓</sup> มาตรา ๖ ฉ เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๐

มาตรา ๖ สัตต<sup>๑๑</sup> ให้คณะกรรมการมีอำนาจแต่งตั้งคณะอนุกรรมการ คณะหนึ่งหรือหลายคณะเพื่อพิจารณาหรือปฏิบัติหน้าที่ตามที่คณะกรรมการมอบหมาย การประชุมของคณะกรรมการให้นำความในมาตรา ๖ จ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๖ อัญญา<sup>๑๒</sup> ในการดำเนินงานตามพระราชบัญญัตินี้ ให้คณะกรรมการ และคณะอนุกรรมการมีอำนาจเรียกให้บริษัท สถานพยาบาล หรือบุคคลใดที่เกี่ยวข้อง มาให้ถ้อยคำหรือส่งเอกสารหลักฐานเพื่อมาประกอบการพิจารณาได้

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการให้ใช้จ่ายจากกองทุน

#### หมวด ๑

#### การประกันความเสียหาย

มาตรา ๗ ภายใต้บังคับมาตรา ๘ เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ต้อง จัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยกับบริษัท

จำนวนเงินเอาประกันภัย ให้กำหนดตามชนิด ประเภท ขนาดของรถ แต่ต้องไม่น้อยกว่าจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง

มาตรา ๘ รถต่อไปนี้ไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา ๗

(๑) รถสำหรับองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท และรถสำหรับผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์

<sup>๑๑</sup> มาตรา ๖ สัตต เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๐

<sup>๑๒</sup> มาตรา ๖ อัญญา เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๐

(๒) รถของสำนักพระราชวังที่จดทะเบียนและมีเครื่องหมายตามที่ระเบียบที่เลขาธิการสำนักพระราชวังกำหนด

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

(๔) รถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๕ รถที่จดทะเบียนในต่างประเทศและนำเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวโดยเจ้าของรถไม่มีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร เจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย ทั้งนี้ ตามจำนวนเงินหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๐<sup>๒๒</sup> บริษัทต้องรับประกันความเสียหายตามมาตรา ๗ หรือมาตรา ๕ แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการ ประกาศดังกล่าวจะกำหนดให้ข้อความในกรมธรรม์ประกันภัยหรืออัตราเบี้ยประกันภัยแตกต่างกันตามชนิด ประเภทหรือขนาดของรถ หรือลักษณะของผู้เอาประกันภัยก็ได้

มาตรา ๑๐ ทวิ<sup>๒๓</sup> ให้จัดตั้ง “บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด” ขึ้น มีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

(๑) ให้บริการเกี่ยวกับการรับคำร้องขอและการจ่ายค่าสินไหมทดแทน หรือเงินต่างๆตามพระราชบัญญัตินี้ และดำเนินการตามที่บริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะได้อบรมหมาย

<sup>๒๒</sup> มาตรา ๑๐ แก้ไขโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๐

<sup>๒๓</sup> มาตรา ๑๐ ทวิ เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๐

(๒) ประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยเฉพาะการประกันภัยรถตามพระราชบัญญัตินี้ตามที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ

(๓) ดำเนินกิจการอื่นตามที่กำหนดในหนังสือบริคณห์สนธิ

บริษัททุกบริษัทต้องเข้าชื่อชื้อหุ้น การเพิ่มทุน และการดำเนินการใดๆตามหลักเกณฑ์ที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

ในการจัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ให้รัฐมนตรีกำหนดระยะเวลาให้บริษัทเข้าชื่อชื้อหุ้น และเมื่อครบกำหนดระยะเวลาดังกล่าวแล้วให้อธิบดีกรมการประกันภัยรวบรวมหุ้นที่มีผู้เข้าชื่อชื้อหุ้นไว้แล้วเพื่อกำหนดจำนวนหุ้นจัดทำหนังสือบริคณห์สนธิและข้อบังคับ และกำหนดรายชื่อผู้เป็นกรรมการและพนักงานสอบบัญชีชุดแรกของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ตลอดจนข้อความและขั้นตอนอื่นที่จำเป็นต่อการจดทะเบียนบริษัทส่งไปจดทะเบียนบริษัท และให้มีผู้มีอำนาจดำเนินการเกี่ยวกับการจดทะเบียนบริษัทตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ดำเนินการต่อไปตามบทกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และให้ถือว่าบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เป็นบริษัทจำกัดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และเป็นบริษัทประกันวินาศภัยตามกฎหมายว่าด้วยประกันวินาศภัยนับแต่ได้จดทะเบียนดังกล่าว

ในระหว่างที่บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ยังมิได้มีการรับประกันวินาศภัย มิให้นำบทบัญญัติเกี่ยวกับการต้องมีหลักทรัพย์ และเงินสำรองวางไว้กับนายทะเบียน และต้องดำรงไว้ซึ่งเงินกองทุนตามกฎหมายว่าด้วยประกันวินาศภัยมาใช้บังคับ

การแก้ไขเปลี่ยนแปลงหนังสือบริคณห์สนธิและข้อบังคับของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จะต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีก่อน

การแต่งตั้งกรรมการผู้จัดการบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จะต้องได้รับความเห็นชอบจากอธิบดีกรมการประกันภัยก่อน และในกรณีที่ปรากฏหลักฐานต่ออธิบดีกรมการประกันภัยว่ากรรมการผู้จัดการมีประพฤติที่ไม่สุจริตในการปฏิบัติหน้าที่ ให้อธิบดีกรมการประกันภัยโดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีมีอำนาจ



ถอดถอนกรรมการผู้จัดการออกจากตำแหน่งได้ และให้อธิบดีกรมการประกันภัยมีอำนาจแต่งตั้งกรรมการผู้จัดการชั่วคราวจนกว่าบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จะแต่งตั้งกรรมการผู้จัดการคนใหม่

ทุกรอบสามเดือนบริษัทต้องออกเงินสมทบเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ตามสัดส่วนของเบี้ยประกันภัยที่บริษัทได้รับจากการประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้ ในแต่ละสามเดือนที่ผ่านมา ในอัตราและวิธีการที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

เงินสมทบที่บริษัทจ่ายนั้นให้นำไปหักเป็นค่าใช้จ่ายในการคำนวณภาษีเงินได้ ตามประมวลรัษฎากรได้

บริษัทต้องมอบหมายการรับคำร้องขอและการจ่ายค่าสินไหมทดแทนหรือเงินต่างๆ ตามพระราชบัญญัตินี้ให้แก่บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถดำเนินการแทนบริษัทด้วย และให้บริษัททุกบริษัทปฏิบัติเกี่ยวกับการมอบอำนาจและกาจัดสรรเงินเพื่อสำรองจ่ายค่าสินไหมทดแทนบริษัทตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด กำหนด

มาตรา ๑๐ ตรี<sup>๑๔</sup> บริษัทใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๐ มาตรา ๑๐ ทวิ ให้รัฐมนตรีมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยในส่วนที่เกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ของบริษัทนั้นได้

ให้บริษัทที่เพิกถอนใบอนุญาตตามวรรคหนึ่งต้องผูกพันตามกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ที่บริษัทได้ออกให้แก่ผู้เอาประกันภัยต่อไปจนกว่ากรมธรรม์ประกันภัย      รถยนต์ดังกล่าวจะหมดอายุ

มาตรา ๑๑ ภายใต้บังคับมาตรา ๘ ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถที่ไม่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา ๘ หรือมาตรา ๙

<sup>๑๔</sup> มาตรา ๑๐ ตรี เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ.

มาตรา ๑๒ ให้นายทะเบียนนัดทำเครื่องหมายส่งให้บริษัทเพื่อส่งมอบให้แก่เจ้าของรถที่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหายกับบริษัทตามมาตรา ๗ หรือมาตรา ๘ แล้ว

เจ้าของรถต้องติดเครื่องหมายไว้ที่รถ

ลักษณะของเครื่องหมายและวิธีการติดเครื่องหมาย ให้เป็นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๓ ในกรณีที่บริษัทหรือเจ้าของรถบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยก่อนครบกำหนดความคุ้มครองไม่ว่าด้วยเหตุใดๆ บริษัทต้องแจ้งการบอกเลิกนั้นให้นายทะเบียนทราบและเจ้าของรถต้องส่งคืนเครื่องหมายตามมาตรา ๑๒ ให้แก่นายทะเบียนหรือทำให้เครื่องหมายนั้นใช้ต่อไปไม่ได้

การแจ้งการบอกเลิกและการส่งคืนเครื่องหมายหรือการทำให้เครื่องหมายนั้นใช้ต่อไปไม่ได้ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๔ การประกันตามมาตรา ๗ และมาตรา ๘ ต้องมีข้อกำหนดให้มีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย

เมื่อมีการกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยตามมาตรา ๗ วรรคสองแล้ว หลักเกณฑ์ วิธีจ่ายและระยะเวลาการจ่ายค่าสินไหมทดแทนนอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้น ให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด<sup>๑๕</sup>

มาตรา ๑๕ กรมธรรม์ประกันภัยหรือเอกสารประกอบหรือแนบท้ายกรมธรรม์ประกันภัยซึ่งมีข้อความระบุถึงความรับผิดชอบของบริษัทแตกต่างไปจากที่กำหนดไว้ในบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ บริษัทจะยกเป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัยในการชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นไม่ได้

<sup>๑๕</sup> มาตรา ๑๔ วรรคสอง เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓)

มาตรา ๑๖ บริษัทจะยกเอาเหตุแห่งความไม่สมบูรณ์หรือการฝ่าฝืนเงื่อนไขของกรรมธรรม์ประกันภัยระหว่างบริษัทกับเจ้าของรถ หรือการได้บอกเลิกกรรมธรรม์ประกันภัยกับเจ้าของรถ เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัยในการชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นมิได้ เว้นแต่บริษัทได้มีหนังสือแจ้งการบอกเลิกกรรมธรรม์ประกันภัยให้เจ้าของรถและนายทะเบียนทราบล่วงหน้า

การบอกเลิกกรรมธรรม์ประกันภัยให้มีผลเมื่อครบกำหนดสามสิบวันนับแต่วันที่บริษัทได้มีหนังสือแจ้งการบอกเลิกกรรมธรรม์ประกันภัยไปยังผู้เอาประกันภัยตามกฎหมายว่าที่ทราบครั้งสุดท้าย โดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับ

มาตรา ๑๗ บริษัทจะยกเอาความทุจริตหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัยมาเป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยมิได้

มาตรา ๑๘ ในกรณีที่รถซึ่งเจ้าของรถได้เอาประกันภัยไว้กับบริษัทได้โอนไปยังบุคคลอื่น โดยผลของกฎหมายว่าด้วยมรดกหรือโดยบทบัญญัติของกฎหมายอื่น ให้ผู้ได้มาซึ่งรถดังกล่าวมีฐานะเสมือนเป็นผู้เอาประกันตามกรรมธรรม์ประกันภัยนั้น และบริษัทต้องรับผิดชอบตามกรรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวต่อไปตลอดอายุของกรรมธรรม์ประกันภัยที่ยังเหลืออยู่

มาตรา ๑๙ ในการรับจดทะเบียนรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ให้นายทะเบียนตามกฎหมายดังกล่าวตรวจสอบการได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา ๗ ก่อนจะรับจดทะเบียนด้วย

หมวด ๒<sup>๖</sup>  
ค่าสินไหมทดแทน

---

มาตรา ๒๐ เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่บริษัทได้รับประกันไว้ ให้บริษัทจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยเมื่อได้รับคำร้องขอจากผู้ประสบภัย

ความเสียหายที่จะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นตามหลักเกณฑ์ วิธีการและอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๒๑ ในกรณีที่บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา ๒๐ ให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนที่ต้องจ่าย ให้ผู้ประสบภัยแจ้งการไม่ได้รับค่าใช้จ่ายเบื้องต้นหรือการได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นไม่ครบจำนวนจากบริษัทต่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ตามวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๒๒ การได้รับค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามมาตรา ๒๐ ไม่ตัดสิทธิผู้ประสบภัยที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา ๒๓ ในกรณีดังต่อไปนี้ ให้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุน

---

<sup>๖</sup> ชื่อหมวด ๒ ค่าสินไหมทดแทน แก้ไขโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ.๒๕๔๐

(๑) เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายไม่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา ๓ หรือมาตรา ๕ และเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

(๒) ขณะเกิดเหตุ รถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้อยู่ในครอบครองของเจ้าของรถเพราะเหตุที่รถนั้นได้ถูกยกยกออก น้อ โกง กรร โชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และเจ้าของรถได้ร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน

(๓) ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และรถนั้นไม่มีการประกันภัยกับบริษัท

(๔)<sup>๑๓</sup> มีความเสียหายเกิดแก่ผู้ประสบภัย และรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นหลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย

(๕) บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา ๒๐ ให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน หรือ

(๖)<sup>๑๔</sup> ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยนั้นเกิดจากรถตามมาตรา ๘ ที่ไม่ได้เอาประกันภัยตามมาตรา ๓

มาตรา ๒๔ ในกรณีที่รถตั้งแต่สองคันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถ ให้บริษัทที่รับประกันภัยรถแต่ละคันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถคันที่เอาประกันภัยไว้กับบริษัท

ในกรณีตามวรรคหนึ่ง แต่ผู้ประสบภัยมิใช่เป็นผู้ซึ่งอยู่ในรถ ให้บริษัทดังกล่าวร่วมกันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยทุกคนโดยเฉลี่ยจ่ายในอัตราส่วนที่เท่ากัน

<sup>๑๓</sup> มาตรา ๒๓ (๔) แก้ไขโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ( ฉบับที่ ๓ ) พ.ศ. ๒๕๔๐

<sup>๑๔</sup> มาตรา ๒๓ (๖) แก้ไขโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ( ฉบับที่ ๓ ) พ.ศ. ๒๕๔๐

สำหรับกรณีตามมาตรา ๒๓ ให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายหรือร่วมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสอง แล้วแต่กรณี

มาตรา ๒๕ ให้บริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา ๒๐ มาตรา ๒๓ หรือมาตรา ๒๔ ให้แก่ผู้ประสบภัยให้เสร็จสิ้นภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับการขอ ทั้งนี้ โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิดชอบ

ให้ถือว่าค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นส่วนหนึ่งของค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา ๒๖ ในกรณีที่เจ้าของรถหรือบริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนตามมาตรา ๒๓ (๑) หรือมาตรา ๒๓ (๕) แล้วแต่กรณี เมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปตามมาตรา ๒๕ แล้ว ให้นายทะเบียนมีคำสั่งเรียกเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายไปนั้นคืนจากเจ้าของรถหรือบริษัท แล้วแต่กรณี และเจ้าของรถหรือบริษัทจะต้องจ่ายเงินเพิ่มในอัตราร้อยละสิบของจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนสงเคราะห์สมทบกองทุนอีกต่างหาก

ให้เจ้าของรถหรือบริษัทจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนพร้อมด้วยเงินเพิ่มตามวรรคหนึ่งตามคำสั่งของนายทะเบียนภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่รับคำสั่ง

มาตรา ๒๗ การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัตินี้ ผู้ประสบภัยต้องร้องขอภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่มีความเสียหายเกิดขึ้น

มาตรา ๒๘ ในกรณีตามมาตรา ๒๓ (๑) และ (๓) ให้นายทะเบียนยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายไว้ได้หากมิได้มีการยึดรถนั้นไว้ตามกฎหมายอื่นอยู่ก่อนแล้ว จนกว่าเจ้าของรถจะได้อำนาจค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจนครบจำนวน หรือจ่าย

ค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่งจากนายทะเบียน และหากมีการยึดรถนั้นตามกฎหมายอื่นอยู่ก่อนแล้ว ให้กรรมการประกันภัยมีสิทธิขอเข้าเฉลี่ยในทรัพย์สินนั้นหากมีการขายทอดตลาด

มาตรา ๒๕ รถที่ยึดไว้ตามมาตรา ๒๔ ให้นายทะเบียนมีอำนาจขายทอดตลาดได้ในกรณีดังต่อไปนี้

(๑) กรณีเจ้าของรถตามมาตรา ๒๓ (๑) ไม่จ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนทดแทนคืนให้แก่กองทุนภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่รับคำสั่งจากนายทะเบียน

(๒) กรณีที่ไม่ปรากฏตัวเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และนายทะเบียนได้ประกาศหาตัวเจ้าของรถโดยปิดประกาศไว้ ณ ที่ทำการของนายทะเบียนซึ่งได้ยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายไว้ และประกาศในหนังสือพิมพ์รายวันที่จำหน่ายในท้องถิ่นที่เกิดเหตุอย่างน้อยสองวันติดต่อกัน แต่เจ้าของรถไม่ปรากฏตัวต่อนายทะเบียนซึ่งได้ยึดรถนั้นไว้ภายในสามสิบวันนับแต่วันแรกที่ประกาศในหนังสือพิมพ์

มาตรา ๓๐ วิธีการยึดรถตามมาตรา ๒๔ และการขายทอดตลาดรถตามมาตรา ๒๕ ให้ปฏิบัติตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งโดยอนุโลม

เงินที่ได้จากการขายทอดตลาดตามมาตรา ๒๕ ให้หักเป็นค่าใช้จ่ายในการยึดรถและขายทอดตลาด และจ่ายเป็นค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายคืนให้แก่กองทุน แล้วแต่กรณี ถ้ามีเงินเหลือเท่าใดให้คืนแก่เจ้าของรถ ในกรณีที่ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ให้กรรมการประกันภัยเก็บรักษาเงินนั้นไว้ตามระเบียบที่รัฐมนตรีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา และถ้าเจ้าของรถไม่เรียกเงินนั้นคืน ภายในห้าปีนับจากวันที่ขายทอดตลาดให้เงินนั้นตกเป็นของกองทุน

มาตรา ๓๑<sup>๕</sup> ในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลภายนอกหรือเกิดขึ้นโดยความจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของเจ้าของ

<sup>๕</sup> มาตรา ๓๑ แก้ไขโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๐

รถ ผู้ขับจี้รถ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสพภัย เมื่อบริษัทได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือค่าสินไหมทดแทนหรือเมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสพภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ ผู้ประสพภัยหรือเมื่อหน่วยงานตามมาตรา ๘ (๑) (๒) (๓) หรือเจ้าของรถตามมาตรา ๘ (๔) ได้จ่ายเงินคืนกองทุนตามมาตรา ๓๒ ไปแล้วเป็นจำนวนเงินเท่าใดให้บริษัท หรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสพภัย หรือหน่วยงานตามมาตรา ๘ (๑) (๒) (๓) หรือเจ้าของรถตามมาตรา ๘ (๔) แล้วแต่กรณี มีสิทธิไล่เบี้ยแก่บุคคลดังกล่าวหรือมีสิทธิ เรียกให้ผู้ประสพภัยคืนเงินดังกล่าวได้

การใช้สิทธิตามวรรคหนึ่ง ต้องกระทำภายในหนึ่งปีนับแต่รู้ตัวผู้ซึ่งต้องรับผิดชอบแต่ทั้งนี้ ต้องไม่เกินห้าปีนับแต่วันที่ได้จ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนตามหมวดนี้ให้แก่ผู้ประสพภัย

มาตรา ๓๒<sup>๒๐</sup> ในกรณีที่นายทะเบียนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสพภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดจากรถตามมาตรา ๘ ซึ่งไม่ได้เอาประกันความเสียหายตามมาตรา ๗ ให้หน่วยงานผู้เป็นเจ้าของรถตามมาตรา ๘ (๑) (๒) (๓) หรือเจ้าของรถตามมาตรา ๘ (๔) แล้วแต่กรณี ส่งเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายจากเงินกองทุนคืนให้แก่กองทุน

การจ่ายเงินคืนกองทุนสำหรับรถตามมาตรา ๘ (๑) (๒) หรือ(๓) ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กระทรวงการคลังกำหนด

<sup>๒๐</sup> มาตรา ๓๒ แก้ไขโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๐



หมวด ๓  
กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

มาตรา ๓๓<sup>๒๑</sup> ให้จัดตั้งกองทุนขึ้นเรียกว่า “กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย” มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยเมื่อมีกรณีตามมาตรา ๒๓ และเป็นค่าใช้จ่ายอื่นในการดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้

กองทุนประกอบด้วย

- (๑) เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้
- (๒) เงินที่บริษัทจ่ายสมทบตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดตามมาตรา ๓๖ และเงินเพิ่มที่ได้รับตามมาตรา ๓๖ ทวิ
- (๓) เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้ตามงบประมาณรายจ่ายประจำปี
- (๔) เงินหรือทรัพย์สินที่ได้มาตามมาตรา ๒๘ มาตรา ๓๐ มาตรา ๓๓ หรือมาตรา ๓๒
- (๕) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้
- (๖) ดอกผลของเงินกองทุน
- (๗) เงินที่ได้มาจากการขายทรัพย์สินตาม (๔) และ (๕)
- (๘) เงินรายได้อื่น ๆ

เงินและทรัพย์สินดังกล่าวให้เป็นของกรมการประกันภัยเพื่อใช้ประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ของกองทุน โดยไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลังเป็นรายได้ของแผ่นดิน

มาตรา ๓๔<sup>๒๒</sup> ให้มีสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยขึ้นในกรมการประกันภัยเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับกองทุน สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยอาจจัดสรรเงินกองทุนไม่เกินร้อยละยี่สิบของดอกผลของกองทุนต่อปี เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายใน

<sup>๒๑</sup> มาตรา ๓๓ แก้ไขโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๐

<sup>๒๒</sup> มาตรา ๓๔ แก้ไขโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๐

การบริหารงานและค่าใช้จ่ายอื่นของสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย การเบิกจ่าย การเก็บรักษา การจัดการกองทุน ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและอัตราเบี้ยประชุมของ คณะกรรมการและคณะอนุกรรมการ และค่าใช้จ่ายอื่นของสำนักงานกองทุนทดแทน ผู้ประสบภัยให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีกำหนดโดยความเห็นชอบของ กระทรวงการคลัง

มาตรา ๓๕ เมื่อมีกรณีตามมาตรา ๒๓ เกิดขึ้น และผู้ประสบภัยไม่อาจขอรับ ค่าเสียหายเบื้องต้นจากเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายหรือบริษัทได้ ให้สำนักงาน กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากกองทุนเมื่อ ผู้ประสบภัยได้นำหลักฐานสำเนาบันทึกประจำวันในคดีของพนักงานสอบสวนมาแสดง พร้อมกับการยื่นคำขอ

การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น จากกองทุน ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๓๖<sup>๒๓</sup> ให้บริษัทจ่ายเงินสมทบให้กับกองทุนทุกรอบสามเดือน ใน อัตราไม่เกินร้อยละสิบของเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัยในแต่ละสามเดือน เงินสมทบที่บริษัทจ่ายนั้นให้นำไปหักค่าใช้จ่ายในการคำนวณภาษีเงินได้ตามประมวล รัษฎากรได้

การเก็บและการจ่ายเงินสมทบจากบริษัท ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และ วิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๓๖ ทวิ<sup>๒๓</sup> บริษัทใดไม่จ่ายเงินสมทบให้แก่กองทุนให้ถูกต้องและ ครบถ้วนตามมาตรา ๓๖ ต้องเสียเงินเพิ่มในอัตราร้อยละสองต่อเดือนของเงินสมทบที่ ไม่ได้จ่าย

<sup>๒๓</sup> มาตรา ๓๖ แก้ไขโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๐

<sup>๒๓</sup> มาตรา ๓๖ วิ แก้ไขโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๐

หมวด ๔  
บทกำหนดโทษ

มาตรา ๓๗<sup>๒๔</sup> เจ้าของรถผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๗ หรือมาตรา ๘ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

มาตรา ๓๘<sup>๒๕</sup> บริษัทใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๐ หรือมาตรา ๑๐ ทวิ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงสองแสนห้าหมื่นบาท

มาตรา ๓๙<sup>๒๖</sup> ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๑๑ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

มาตรา ๔๐<sup>๒๗</sup> เจ้าของรถผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒ วรรคสอง หรือบริษัทหรือเจ้าของรถผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๓ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

มาตรา ๔๑ ผู้ใดปลอมเครื่องหมาย ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หกเดือนถึงห้าปีและปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท

มาตรา ๔๒ ผู้ใดติดหรือแสดงเครื่องหมายอันเกิดจากการกระทำความผิดตามมาตรา ๔๑ กับรถคันหนึ่งคันใด ต้องระวางโทษเช่นเดียวกับการกระทำความผิดตามมาตรา ๔๑

ถ้าผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นผู้กระทำความผิดตามมาตรา ๔๑ ให้ลงโทษตามมาตราอื่นแต่กระทางเดียว

<sup>๒๔</sup> มาตรา ๓๗ แก้ไขโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๕๐

<sup>๒๕</sup> มาตรา ๓๘ แก้ไขโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๕๐

<sup>๒๖</sup> มาตรา ๓๙ แก้ไขโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๕๐

<sup>๒๗</sup> มาตรา ๔๐ แก้ไขโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๕๕๐

มาตรา ๔๓<sup>๒๔</sup> เจ้าของรถผู้ใดติดหรือแสดงเครื่องหมายที่ต้องส่งคืนต่อนายทะเบียนตามมาตรา ๑๓ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

มาตรา ๔๔<sup>๒๕</sup> บริษัทใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๒๕ หรือเจ้าของรถหรือบริษัทใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๒๖ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงห้าหมื่นบาท

มาตรา ๔๕ ผู้ประสบภัยผู้ใดยื่นคำขอรับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัตินี้โดยทุจริตหรือแสดงหลักฐานอันเป็นเท็จเพื่อขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๔๖ บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ที่มีโทษปรับสถานเดียวให้นายทะเบียนมีอำนาจเปรียบเทียบปรับได้ และเมื่อได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่เปรียบเทียบภายในสามสิบวันแล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

บทเฉพาะกาล

มาตรา ๔๗ ให้เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้อยู่ในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ดำเนินการจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัตินี้ให้เสร็จสิ้นภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่

<sup>๒๔</sup> มาตรา ๔๓ แก้ไขโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๐

<sup>๒๕</sup> มาตรา ๔๔ แก้ไขโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๐

พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ และก่อนพ้นระยะเวลาดังกล่าวมิให้ถือว่าเจ้าของรถนั้นไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๗ หรือมาตรา ๘

ให้บทบัญญัติมาตรา ๒๓ (๕) มีผลใช้บังคับกับรถที่เจ้าของรถได้จัดให้มีการประกันความเสียหายไว้แล้วตามมาตรา ๗ หรือมาตรา ๘

ภายใต้บังคับวรรคสอง บทบัญญัติมาตรา ๒๓ ยังมีให้ใช้บังคับจนกว่าจะพ้นกำหนดสามร้อยหกสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

อานันท์ ปันยารชุน

นายกรัฐมนตรี

ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 109 ตอนที่ 44 วันที่ 9 เมษายน 2535

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากปรากฏว่าอุบัติเหตุอันเกิดจากรถได้ทวีจำนวนขึ้นแต่ละปี เป็นเหตุให้มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมากโดยผู้ประสบภัยดังกล่าวไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหายหรือได้รับการชดเชยค่าเสียหายไม่คุ้มกับความเสียหายที่ได้รับจริง และหากผู้ประสบภัยจะใช้สิทธิทางแพ่งเรียกร้องค่าเสียหายก็ต้องใช้เวลาดำเนินคดียาวนาน ดังนั้น เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยค่าเสียหายและได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันท่วงที สมควรกำหนดให้มีกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๓๕<sup>๓๐</sup>

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ เนื่องจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ มีบทบัญญัติไม่เหมาะสมบางประการ และยังมีปัญหาในการบังคับใช้และปฏิบัติตาม สมควรขยายระยะเวลาการใช้บังคับออกไปก่อนเพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าว จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

<sup>๓๐</sup> รก. ๒๕๓๕ / ๑๑๑ / ๑ / ๔ พุทธศักราช ๒๕๓๕

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ.๒๕๔๐<sup>๓๑</sup>

มาตรา ๑๕ ให้บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จัดให้มีสถานที่ดำเนินการเพื่อให้บริการครบทุกจังหวัดรวมทั้งกรุงเทพมหานครให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ส่วนการจัดให้มีสถานที่ดำเนินการเพิ่มเติมต่อไปให้สอดคล้องกับปริมาณความต้องการของการให้บริการแก่ผู้ประสบภัยจากรถให้เป็นไปตามที่อธิบดีกรมการประกันภัยกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการ

มาตรา ๒๐ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการพาณิชย์รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

---

<sup>๓๑</sup> รก. ๒๕๔๐ / ๗๒ก / ๒๓ / ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๔๐

DRU

ภาคผนวก ข

### กรรมกรรมคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

ภายใต้การคุ้มครอง เงื่อนไข และข้อยกเว้นแห่งกรรมกรรมและเอกสารแนบท้ายกรรมกรรมนี้ บริษัทให้สัญญาต่อผู้เอาประกันภัยดังต่อไปนี้

ข้อ 1 นิยามศัพท์ ในกรรมกรรมหรือเอกสารแนบท้ายกรรมกรรมนี้

“บริษัท” หมายความว่า บริษัทที่ออกกรรมกรรมนี้

“ผู้เอาประกันภัย” หมายความว่า บุคคลที่ระบุชื่อเป็นผู้เอาประกันภัยในตาราง

“ผู้ประสบภัย” หมายความว่า ผู้ที่ได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยเนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทาง หรือเนื่องจากสิ่งที่ยกหรือติดตั้งในรถนั้นและหมายความรวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตายด้วย

“นายทะเบียน” หมายความว่า อธิบดีกรมการประกันภัย หรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการประกันภัยมอบหมาย โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

“ตาราง” หมายความว่า ตารางแห่งกรรมกรรมนี้

“รถ” หมายความว่า รถที่เอาประกันภัยซึ่งมีรายการที่ระบุไว้ในตาราง

“เครื่องหมาย” หมายความว่า เครื่องหมายแสดงว่ามีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถ

“อุบัติเหตุแต่ละครั้ง” หมายความว่า เหตุการณ์หนึ่งหรือหลายเหตุการณ์สืบเนื่องกันซึ่งเกิดจากสาเหตุอันเดียวกัน

ข้อ 2 การคุ้มครองผู้ประสบภัย ภายใต้บังคับข้อ 5 บริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของผู้ประสบภัยในนามผู้เอาประกันภัยซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ประสบภัย เนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทาง หรือเนื่องจากสิ่งที่ยกหรือติดตั้งในรถนั้นในระหว่างระยะเวลาประกันภัย ดังนี้ :-



## 2.1 ผู้ประสบภัย

2.1.1 ในกรณีได้รับความเสียหายต่อร่างกาย หรืออนามัย แต่ไม่ถึงกับ สูญเสียอวัยวะ หรือทุพพลภาพ ตาม 2.1.2 บริษัทจะจ่ายค่ารักษาพยาบาล และ ค่าเสียหายอย่างอื่นที่ผู้ประสบภัยสามารถเรียกร้องได้ตามมูลละเมิดตามความเสียหายที่ แท้จริง แต่ไม่เกิน 50,000 บาทต่อหนึ่งคน

2.1.2 ในกรณีได้รับความเสียหายต่อร่างกาย หรืออนามัย ในกรณีใดกรณี หนึ่งหรือหลายกรณีดังต่อไปนี้ บริษัทจะจ่ายเต็มตามจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุด 100,000 บาทต่อหนึ่งคน

- (1) ตาบอด
- (2) หูหนวก
- (3) เป็นใบ้ หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด
- (4) สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์
- (5) เสียแขน ขา มือ เท้า นิ้ว หรืออวัยวะอื่นใด
- (6) จิตพิการอย่างติดตัว
- (7) ทุพพลภาพอย่างถาวร

2.1.3 ในกรณีเสียชีวิต บริษัทจะจ่ายเต็มตามจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุด 100,000 บาทต่อหนึ่งคน

2.1.4 ในกรณีได้รับความเสียหายตาม 2.1.1 และต่อมาได้รับความเสียหาย ตาม 2.1.2 หรือ 2.1.3 หรือทั้งตาม 2.1.2 และ 2.1.3 บริษัทจะจ่ายเต็มตามจำนวนเงิน คุ้มครองสูงสุด 100,000 บาทต่อหนึ่งคน

2.2 กรณีที่ผู้ประสบภัยเป็นผู้เอาประกันภัย หรือบุคคลในครอบครัวของผู้เอา ประกันภัย ซึ่งมีไข้ผู้ขับขี่ ทั้งนี้ ในกรณีผู้ขับขี่เป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบอุบัติเหตุ ให้นำ ความใน 2.1.1, 2.1.2, 2.1.3 และ 2.1.4 มาใช้บังคับโดยอนุโลม

2.3 กรณีผู้ประสบภัย เป็นผู้ขับขี่รถคันที่เอาประกันภัย และเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบ ต่ออุบัติเหตุหรือไม่มีผู้ใดต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ขับขี่ที่เป็นผู้ประสบภัย บริษัทจะ จ่ายค่าสินไหมทดแทนไม่เกินค่าเสียหายเบื้องต้นเท่านั้น

ทั้งนี้ บริษัทจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนทั้งหมดดังกล่าวข้างต้น ไม่เกินจำนวนคุ้มครองสูงสุดต่อหนึ่งคน และรวมกันแล้วไม่เกินจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุดต่ออุบัติเหตุแต่ละครั้งที่ระบุไว้ในรายการที่ 4 ของตาราง

ข้อ 3 ค่าเสียหายเบื้องต้น ภายใต้บังคับ ข้อ 5 บริษัทจะจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยที่ได้รับ ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิดชอบ ให้เสร็จสิ้นภายใน 7 วัน นับแต่วันที่บริษัทได้รับการร้องขอโดยจ่ายเป็นค่าเสียหายเบื้องต้นต่อไปนี้ :-

3.1 กรณีผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกาย บริษัทจะจ่ายค่ารักษาพยาบาล และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลของผู้ประสบภัยตามจำนวนที่จ่ายไปจริง แต่ไม่เกิน 15,000 ท ต่อหนึ่งคน

3.2 กรณีผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อชีวิต บริษัทจะจ่ายค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพของผู้ประสบภัยตามจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น 35,000 บาท ต่อหนึ่งคน

3.3 จำนวนตาม 3.1 และ 3.2 รวมกัน สำหรับผู้ประสบภัยที่ถึงแก่ความตายหลังจากที่มีการรักษาพยาบาล

3.4 กรณีรถตั้งแต่สองคันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย บริษัทจะจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตาม 3.1 , 3.2 หรือ 3.3 แล้วแต่กรณี ให้แก่ผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถที่เอาประกันภัยไว้แก่บริษัท แต่ถ้าผู้ประสบภัยมิใช่เป็นผู้วิ่งอยู่ในรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายดังกล่าวข้างต้น บริษัทจะจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยในอัตราส่วนที่เท่ากัน

ความเสียหายเบื้องต้นทั้งหมดนี้เป็นส่วนหนึ่งของการจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามที่กำหนดใน ข้อ 2.

ข้อ 4 การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น ผู้ประสบภัยต้องร้องขอค่าเสียหายเบื้องต้นต่อบริษัท ภายใน 180 วันนับแต่วันที่มีความเสียหายเกิดขึ้น และต้องมีหลักฐานดังต่อไปนี้ :-

#### 4.1 ความเสียหายต่อร่างกาย

4.1.1 ใบเสร็จรับเงินจากโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล หรือหลักฐานการแจ้งหนี้เกี่ยวกับการรักษาพยาบาล

4.1.2 สำเนาบัตรประจำตัว หรือสำเนาใบประจำตัวคนต่างด้าว หรือสำเนาหนังสือเดินทาง หรือหลักฐานอื่นใดที่ทางราชการเป็นผู้ออกให้ที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้มีชื่อในหลักฐานนั้นเป็นผู้ประสบภัย แล้วแต่กรณี

#### 4.2 ความเสียหายต่อชีวิต

4.2.1 สำเนามารณบัตร

4.2.2 สำเนาบันทึกประจำวันในคดีของพนักงานสอบสวน หรือหลักฐานอื่นที่แสดงว่าผู้นั้นถึงแก่ความตายเพราะการประสบภัยจากรถ

4.2.3 การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นตาม ข้อ 4.1 และข้อ 4.2 รวมกันให้มีหลักฐานตามข้อ 4.1 และ ข้อ 4.2

ข้อ 5 การสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล ค่าทดแทน และค่าปลงศพ ในกรณีรถที่เอาประกันภัยไว้กับบริษัท ประสบอุบัติเหตุ ซึ่งมีการประกันภัยตามกรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถด้วย เป็นเหตุให้ผู้ประสบภัยได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกายและไม่มีฝ่ายใดยอมรับผิดชอบในเหตุที่เกิดขึ้น บริษัทตกลงจะสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาลตามใบเสร็จรับเงินไม่เกิน 50,000 บาทต่อหนึ่งคน สำหรับกรณีได้บาดเจ็บ แต่กรณีเสียชีวิต สูญเสียอวัยวะ หรือทุพพลภาพถาวร บริษัทจะสำรองจ่ายค่าทดแทน หรือค่าปลงศพ เป็นจำนวนเงิน 100,000 บาทต่อหนึ่งคน ให้แก่ผู้ประสบภัยหรือทายาทของผู้ประสบภัย ซึ่งโดยสารมาในรถหรือกำลังขึ้นหรือกำลังลงจากรถที่เอาประกันภัยไว้กับบริษัทไปก่อน

สำหรับผู้ประสบภัยที่เป็นบุคคลภายนอก บริษัทและผู้รับประกันภัยรถอื่น จะร่วมกันสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล ค่าทดแทนหรือค่าปลงศพตามวรรคต้น โดยเฉลี่ยฝ่ายละเท่า ๆ กัน

เมื่อมีการสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล ค่าทดแทน หรือค่าปลงศพตามเงื่อนไขนี้แล้ว หากปรากฏว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกิดจากความประมาทของผู้อื่น มิใช่ผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารรถที่เอาประกันภัยไว้กับบริษัทแล้ว บริษัทมีสิทธิที่จะไล่เบี้ยเอาค่า

รักษาพยาบาล ค่าทดแทน หรือค่าปลงศพที่บริษัทได้สำรองจ่ายไปคืนจากบริษัทผู้รับประกันภัยรถที่เป็นฝ่ายต้องรับผิดชอบตามกฎหมายนั้น

ในทางกลับกันหากบริษัทผู้รับประกันภัยรถอื่น ได้สำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล ค่าทดแทน หรือค่าปลงศพให้แก่ผู้ประสบภัยหรือทายาทของผู้ประสบภัยที่โดยสารมาหรือกำลังขึ้น หรือกำลังลงจากรถคันที่ตนรับประกันภัยไว้ หรือผู้ประสบภัยที่อยู่นอกรถตามวรรคสองแล้ว และปรากฏว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่ หรือผู้โดยสารที่เอาประกันภัยไว้กับบริษัทแล้ว บริษัทตกลงจ่ายเงินค่ารักษาพยาบาล ค่าทดแทน หรือค่าปลงศพคืนแก่บริษัทผู้รับประกันภัยรถอื่นนั้น ภายในกำหนด 30 วัน นับแต่วันที่ได้รับการร้องขอ

ข้อ 6 เครื่องหมาย บริษัทต้องส่งมอบเครื่องหมายให้แก่ผู้ประสบภัย เพื่อติดเครื่องหมายนั้นไว้ที่หน้ากระจกรถ กรณีไม่มีกระจกหน้ารถให้ติดเครื่องหมายไว้ที่ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจน

ข้อ 7 การคุ้มครองผู้ขับขี่ บริษัทจะถือว่าบุคคลใดซึ่งขับขี่รถโดยได้รับความยินยอมจากผู้เอาประกันภัยเสมือนหนึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยเอง และบุคคลนั้นต้องปฏิบัติตามเสมือนหนึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยเอง และอยู่ภายใต้ข้อกำหนดตามกรมธรรม์นี้

ข้อ 8 การคุ้มครองความรับผิดของผู้โดยสาร กรมธรรม์นี้ให้ความคุ้มครอง เมื่อผู้โดยสารนั้นจะต้องรับผิดจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทางหรือสิ่งที่ยักรถหรือติดตั้งในรถนั้น

ข้อ 9 การแจ้งอุบัติเหตุ เมื่อมีความเสียหายต่อผู้ประสบภัยจากรถ ผู้เอาประกันภัยหรือผู้ขับขี่ต้อง :-

9.1 แจ้งให้บริษัททราบโดยไม่ชักช้า

9.2 ส่งต่อให้บริษัททันทีเมื่อได้รับหมายศาล หรือคำสั่ง หรือคำบังคับของศาล

9.3 มีหนังสือบอกกล่าวให้บริษัททราบทันที เมื่อมีการดำเนินคดีแพ่ง หรือคดีอาญาทางศาล อันอาจทำให้เกิดสิทธิเรียกร้องตามกรมธรรม์นี้ ถ้าผู้เอาประกันภัยมิได้

ปฏิบัติข้อนี้ บริษัทอาจเรียกเครื่องคำสินไหมทดแทนจากผู้เอาประกันภัยเพื่อความเสียหายใด ๆ อันเกิดจากการนั้น เว้นแต่ผู้เอาประกันภัยจะพิสูจน์ได้ว่าไม่สามารถปฏิบัติได้

#### ข้อ 10 การจัดการเรียกร้อง

10.1 ผู้เอาประกันจะต้องไม่ตกลงยินยอม เสนอ หรือให้สัญญาว่าจะชดใช้ค่าเสียหายให้แก่บุคคลใด โดยไม่ได้รับความยินยอมจากบริษัท เว้นแต่ความเสียหายนั้น ผู้เอาประกันภัยเป็นฝ่ายที่จะต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย และบริษัทไม่จัดการต่อการเรียกร้องนั้น

10.2 บริษัทมีสิทธิเข้าดำเนินการต่อผู้คดี

10.3 บริษัทมีสิทธิฟ้องบุคคลใดให้ใช้ความเสียหายเพื่อประโยชน์ของบริษัทในนามของผู้เอาประกันภัย ในการนี้ผู้เอาประกันภัยต้องให้ข้อเท็จจริงและให้ความช่วยเหลือแก่บริษัทตามสมควร

10.4 เมื่อบริษัทได้ใช้คำสินไหมทดแทนเต็มจำนวนที่บริษัทต้องรับผิดชอบตาม ข้อ 2 หรือ ข้อ 3 ตามแต่กรณีแล้วก่อนดำเนินคดีทางศาลบริษัทไม่ต้องรับผิดชอบต่อผู้คดีแทนผู้เอาประกันภัย

10.5 กรณีบริษัทปฏิเสธการชดใช้คำสินไหมทดแทน ผู้เสียหายได้นำคดีขึ้นสู่ศาล หรือเสนอข้อพิพาทต่ออนุโตตุลาการ เมื่อศาลพิพากษาหรืออนุญาโตตุลาการชี้ขาดให้บริษัทแพ้คดี บริษัทจะต้องชดใช้ค่าเสียหายตามคำพิพากษา หรือตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ โดยคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 15 ต่อปี

ข้อ 11 การแจ้งความ เมื่อมีการกระทำความผิดในทางอาญาโดยบุคคลใด ซึ่งทำให้เกิดสิทธิเรียกร้องตามกรมธรรม์ ผู้เอาประกันภัยต้องแจ้งความต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจโดยไม่ชักช้า

ข้อ 12 ค่าใช้จ่ายต่อผู้คดี ถ้าผู้เอาประกันภัยถูกฟ้องศาลให้ใช้ค่าเสียหาย ซึ่งการประกันภัยนี้มีการคุ้มครอง บริษัทจะต่อผู้คดีในนามของผู้เอาประกันภัยโดยค่าใช้จ่ายของบริษัท

ข้อ 13 การโอนรถ ในกรณีที่รถที่เจ้าของได้เอาประกันภัยไว้กับบริษัท ได้โอนไปยังบุคคลอื่น ให้ผู้ได้มาซึ่งรถดังกล่าวมีฐานะเสมือนเป็นผู้เอาประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยนั้น และบริษัทต้องรับผิดชอบตามกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวต่อไปตลอดอายุกรมธรรม์ประกันภัยที่ยังเหลืออยู่

ข้อ 14 การใช้รถ กรณีที่ใช้รถในเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ นอกเหนือจากที่ได้ระบุไว้ในรายการ 7 ของตารางซึ่งทำให้การเสี่ยงภัยเพิ่มขึ้น ผู้เอาประกันภัยต้องชดใช้ค่าเสียหายคืนให้บริษัทตามจำนวนที่บริษัทได้จ่ายไปแต่ไม่เกิน 2,000 บาท

ข้อ 15 การเลิกกรมธรรม์

15.1 บริษัทจะบอกเลิกกรมธรรม์นี้ได้ด้วยการส่งหนังสือบอกกล่าวล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 30 วัน โดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับถึงผู้เอาประกันภัยตามที่อยู่ครั้งสุดท้ายที่แจ้งให้ทราบ ในกรณีนี้บริษัทจะคืนเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัยโดยหักเบี้ยประกันภัยสำหรับระยะเวลาที่กรมธรรม์ได้ใช้บังคับมาแล้วออกตามส่วน

15.2 ผู้เอาประกันภัยจะบอกเลิกกรมธรรม์นี้ได้ โดยแจ้งให้บริษัททราบเป็นลายลักษณ์อักษรและมีสิทธิได้รับเบี้ยประกันภัยคืนตามอัตราคืนเบี้ยประกันภัยที่ระบุไว้ข้างล่างนี้

จำนวนเดือนที่คุ้มครอง	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
เบี้ยประกันภัยคืนร้อยละ	80	70	60	50	40	30	20	15	10	0	0	0

การบอกเลิกกรรมธรรม์ตาม 15.1 หรือ 15.2 ผู้เอาประกันภัยจะต้องส่งเครื่องหมายคืนแก่นายทะเบียน หรือทำลายเครื่องหมายนั้นให้ใช้การไม่ได้ มิฉะนั้นจะมีความผิดตามกฎหมาย

ข้อ 16 การระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ ข้อพิพาท ข้อขัดแย้ง หรือข้อเรียกร้องใด ๆ ซึ่งเกิดขึ้นจากหรือเกี่ยวเนื่องกับกรรมธรรม์ประกันภัยนี้ หากผู้มีสิทธิเรียกร้องตามกรรมธรรม์ประกันภัยประสงค์จะดำเนินการระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ บริษัทต้องยินยอมและให้ทำการวินิจฉัยชี้ขาดโดยอนุญาโตตุลาการ ตามข้อบังคับอนุญาโตตุลาการ กรมการประกันภัย

ข้อ 17 การตีความกรรมธรรม์ประกันภัย : ความหมายและเจตนารมณ์ของข้อความที่ปรากฏในกรมประกันภัยนี้ รวมทั้งเอกสารแนบท้ายและเอกสารประกอบให้ตีความตามที่นายทะเบียนได้ให้ความเห็นชอบไว้

ข้อ 18 ข้อยกเว้น การประกันภัยไม่คุ้มครองความรับผิดอันเกิดจาก :-

18.1 สงคราม การรุกราน การกระทำของชาติศัตรู การสู้รบ หรือการปฏิบัติการที่มีลักษณะเป็นการทำสงคราม ( จะได้ประกาศสงครามหรือไม่ก็ตาม )

18.2 สงครามกลางเมือง การแข็งข้อของทหาร การกบฏ การปฏิวัติ การต่อต้านรัฐบาล การยึดอำนาจการปกครองโดยกำลังทหารหรือโดยประการอื่น ประชาชนก่อความวุ่นวายถึงขนาด หรือเท่ากับการลุกฮือต่อต้านรัฐบาล

18.3 วัตถุอาวุธปรมาณู

18.4 การแตกตัวของประจุ การแผ่รังสี การกระทบกับกัมมันตภาพรังสีจากเชื้อเพลิงปรมาณูหรือจากกากปรมาณูอันเกิดจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงปรมาณู และสำหรับจุดประสงค์ข้อสัญญาี้การเผาไหม้นั้นรวมถึงกรรมวิธีการใด ๆ แห่งการแตกแยกปรมาณู ซึ่งดำเนินติดต่อกันไปด้วยตัวของมันเอง

18.5 ความเสียหายที่เกิดจากรถที่ถูกยกยกออก น้อ โกง กรรโชก ลักทรัพย์ ชิงทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์หรือปล้นทรัพย์

18.6 การใช้นอกประเทศไทย

18.7 การใช้ในทางที่ผิดกฎหมาย ได้แก่ ใช้รถไปปล้นทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือใช้  
ขมยาเสพติด เป็นต้น

18.8 การใช้ในการแข่งขันความเร็ว

ข้อ 19 ข้อสัญญาพิเศษ ภายใต้จำนวนเงินคุ้มครองผู้ประสบภัยที่ระบุไว้ในตาราง บริษัท  
จะไม่ยกเอาความไม่สมบูรณ์แห่งกรรมธรรม์ หรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของ  
ผู้เอาประกันภัย หรือเงื่อนไขแห่งกรรมธรรม์นี้ เว้นแต่ ข้อ 18.1 , 18.2 , 18.3 , 18.4 , 18.5  
และ 18.6 เป็นข้อต่อสู้ผู้ประสบภัยเพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบตามกรรมธรรม์นี้ เมื่อบริษัทได้  
ใช้ค่าสินไหมทดแทนไปแล้ว แต่บริษัทไม่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมายหรือตามกรรมธรรม์  
ประกันภัยนี้ต่อผู้เอาประกันภัย เพราะกรณีดังกล่าวข้างต้นนั้นซึ่งผู้เอาประกันต้องรับผิดชอบ  
ต่อผู้ประสบภัย ผู้เอาประกันภัยต้องใช้จำนวนเงินที่บริษัทได้จ่ายไปนั้นคืนให้บริษัท  
ภายใน 7 วัน





ภาคผนวก ค

## กฎกระทรวง

### กำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยตามชนิด ประเภท และขนาดของรถ

พ.ศ. 2547

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 และมาตรา 7 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 อันเป็นพระราชบัญญัติที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลซึ่งมาตรา 29 ประกอบกับมาตรา 48 และมาตรา 50 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ ออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้ยกเลิกกฎกระทรวงฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2540) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ข้อ 2 เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย โดยมีจำนวนเงินเอาประกันภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อครั้ง ดังต่อไปนี้

- (1) ห้าล้านบาท สำหรับรถที่มีที่นั่งไม่เกินเจ็ดคนหรือรถบรรทุกผู้โดยสารรวมทั้งผู้ขับขี่ไม่เกินเจ็ดคน
- (2) สิบล้านบาท สำหรับรถที่มีที่นั่งเกินเจ็ดคนหรือรถบรรทุกผู้โดยสารรวมทั้งผู้ขับขี่เกินเจ็ดคน

ข้อ 3 ในการประกันภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อครั้งตามข้อ 2 ให้มีจำนวนเงินเอาประกันภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อคน ดังต่อไปนี้

- (1) ห้ามมีนบาดต่อกัน สำหรับความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัย นอกจากกรณีตาม (2)
- (2) หนึ่งแสนบาทต่อหนึ่งคน สำหรับความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัย ใดอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้
- (ก) ตาบอด
  - (ข) หูหนวก
  - (ค) เป็นใบ้ หรือเสียความสามารถในการพูดหรือลิ้นขาด
  - (ง) สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์
  - (จ) เสียแขน ขา มือ เท้า นิ้ว หรืออวัยวะอื่นใด
  - (ฉ) จิตพิการอย่างติดตัว
  - (ช) ทูพพลภาพอย่างถาวร
- (3) หนึ่งแสนบาทต่อหนึ่งคน สำหรับความเสียหายต่อชีวิต

ข้อ 4 ในกรณีที่ผู้ประสพภัยเป็นผู้จับฉลากและเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย หรือไม่มีผู้รับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้จับฉลากที่ประสพภัย ให้ผู้ประสพภัยที่เป็นผู้จับฉลากได้รับเงินเอาประกันเป็นจำนวนเท่ากับค่าเสียหายเบื้องต้นที่กำหนดในกฎกระทรวงซึ่งออกตามความในมาตรา 20 วรรคสอง

ข้อ 5 กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2546 เป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่ 11 มีนาคม พ.ศ. 2547

(ลงชื่อ) วัฒนา เมืองสุข

( นายวัฒนา เมืองสุข )

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์

(ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่มที่ 121 ตอนที่ 29 ก ลงวันที่ 28  
เมษายน 2547)

DRPU