

ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

นายเกษียร ชำรงวรารักษ์

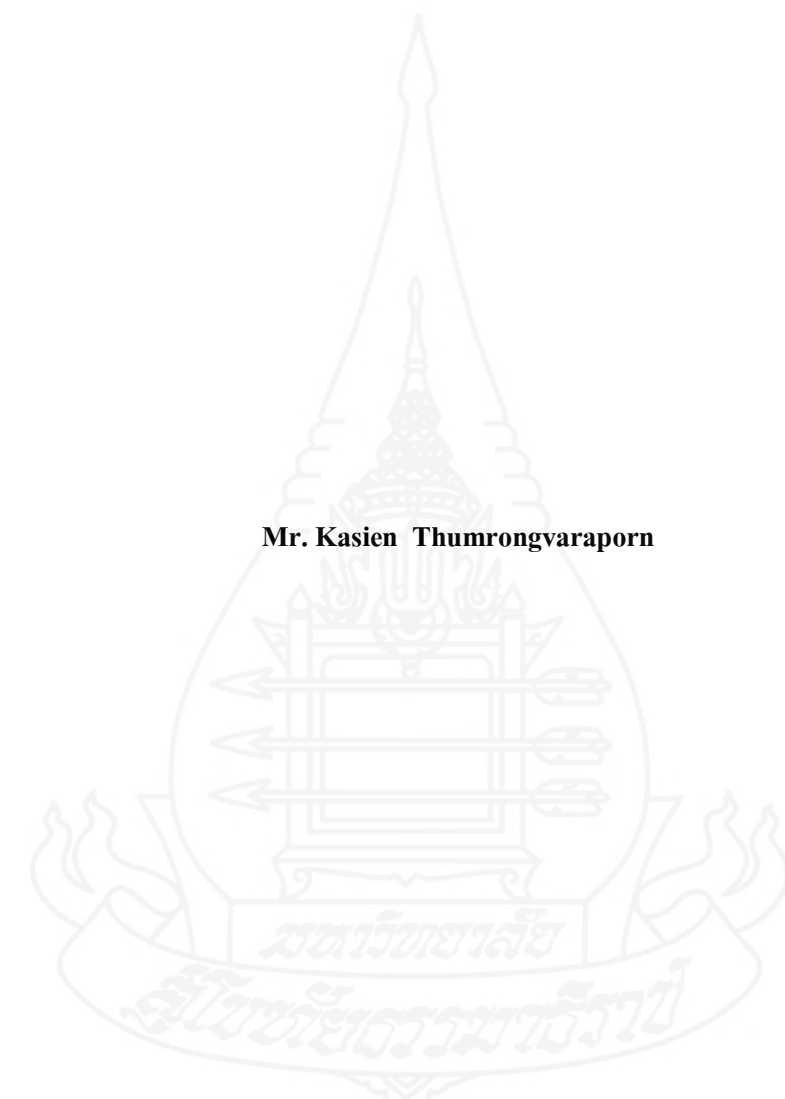


การศึกษาค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต
วิชาเอกกฎหมายธุรกิจ สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช

พ.ศ. 2565

The Legal Issues Regarding the Enforcement of Compulsory Motor Insurance

Mr. Kasien Thumrongvaraporn



An Independent Study Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for
the Degree of Master of Laws in Business Law

School of Law

Sukhothai Thammathirat Open University

2022

หัวข้อการศึกษาค้นคว้าอิสระ	ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ
ชื่อและนามสกุล	นายเกษียร ชำรงวรารณ
วิชาเอก	กฎหมายธุรกิจ
สาขาวิชา	นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
อาจารย์ที่ปรึกษา	รองศาสตราจารย์ ดร.ลาวัณย์ ถนงค์ศิลปกุล

การศึกษาค้นคว้าอิสระนี้ ได้รับความเห็นชอบให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรระดับปริญญาโท เมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2564

คณะกรรมการสอบการศึกษาค้นคว้าอิสระ



ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.ลาวัณย์ ถนงค์ศิลปกุล)



กรรมการ
(อาจารย์ ดร.รังสิกร อุปพงศ์)



(รองศาสตราจารย์วรุฒิ เทพทอง)
ประธานกรรมการประจำสาขาวิชานิติศาสตร์

ชื่อการศึกษาค้นคว้าอิสระ ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ
ผู้ศึกษา นายเกษียร ธีรวงวรกรณ์ รหัสนักศึกษา 2584003434 **ปริญญา** นิติศาสตรมหาบัณฑิต
อาจารย์ที่ปรึกษา รองศาสตราจารย์ ดร.ลาวัณย์ ถนัดศิลปกุล **ปีการศึกษา** 2565

บทคัดย่อ

การศึกษาค้นคว้าอิสระนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ศึกษาความหมาย ความเป็นมา แนวคิด ทฤษฎี และกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (2) ศึกษาและเปรียบเทียบกฎหมายต่างประเทศเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (3) ศึกษาแนวทางการปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (4) แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในส่วนมาตรการทางกฎหมาย และความคุ้มครองทรัพย์สินของผู้ประสบภัย

การศึกษาค้นคว้าอิสระนี้เป็นการวิจัยทางกฎหมาย โดยการวิจัยเชิงคุณภาพ ด้วยการวิจัยเอกสาร ศึกษาและค้นคว้าข้อมูลที่เป็นเอกสารทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศในรูปแบบของตำรากฎหมาย บทความ คำพิพากษาศาลฎีกา ความเห็นของนักนิติศาสตร์ และวิทยานิพนธ์ ตลอดจนศึกษาข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต ในส่วนการวิเคราะห์ข้อมูลงานวิจัย ผู้เขียนจะทำการสังเคราะห์และวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ โดยวิเคราะห์จากเนื้อหาที่ได้จากการศึกษาเอกสารและการทบทวนวรรณกรรม เพื่อนำมาเป็นแนวทางในการจัดทำข้อเสนอแนะต่อไป

ผลการศึกษาพบว่า (1) การสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ประเทศไทยเบิกค่ารักษาพยาบาลผ่านระบบสินไหมอัตโนมัติ ตั้งแต่ปี 2555 ซึ่งผู้ประสบภัยสามารถมอบอำนาจให้ทางโรงพยาบาลดำเนินการเบิกจ่ายค่ารักษาพยาบาลทำให้ผู้ประสบภัยไม่ต้องสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล (2) การศึกษามาตรการทางกฎหมายของประเทศญี่ปุ่น ประเทศแคนาดา และประเทศสิงคโปร์ มีอัตราโทษสูงกว่าประเทศไทย โดยประเทศญี่ปุ่นและประเทศสิงคโปร์มีทั้งโทษจำคุกและปรับ ส่วนประเทศแคนาดา มีเพียงโทษปรับเช่นเดียวกับประเทศไทย ส่วนในเรื่องความคุ้มครองความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยของประเทศญี่ปุ่น และประเทศสิงคโปร์มีความคล้ายคลึงกับประเทศไทย ส่วนประเทศแคนาดาได้กำหนดให้มีความคุ้มครองความเสียหายต่อทรัพย์สิน (3) พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีปัญหาเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายที่ไม่เหมาะสม เนื่องจากข้อมูลทางสถิติมีรถที่ไม่ทำประกันภัยรถภาคบังคับจำนวนมาก การนำมาตรการทางกฎหมายของประเทศญี่ปุ่นมาเป็นแนวทางในการแก้ไขกฎหมายย่อมมีส่วนควบคุมให้เจ้าของรถจัดทำประกันภัยรถภาคบังคับเพิ่มมากขึ้น และนำความคุ้มครองความเสียหายต่อทรัพย์สินของประเทศแคนาดาเป็นแนวทางในการแก้ไขกฎหมาย ย่อมก่อให้เกิดประโยชน์และความเป็นธรรมต่อผู้ประสบภัย (4) ข้อเสนอแนะจากการศึกษาค้นคว้าอิสระนี้ คือ แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในส่วนมาตรการทางกฎหมาย ตามมาตรา 37 และมาตรา 39 จากโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท เป็นโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และความคุ้มครองทรัพย์สินของผู้ประสบภัย ตามมาตรา 4 รวมทั้งกฎกระทรวงต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

คำสำคัญ ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ผู้ประสบภัย ระบบสินไหมอัตโนมัติ

Independent Study title: The Legal Issues Regarding the Enforcement of Compulsory Motor Insurance

Author: Mr. Kasien Thumrongvaraporn; **ID:** 2584003434; **Degree:** Master of Laws;

Independent Study advisor: Dr. Lawan Thanadsillapakul, Associate Professor;

Academic year: 2022

Abstract

The objectives of this independent study were to (1) study the meaning, background, concepts, theories and laws related to compulsory motor insurance, (2) study and compare foreign laws concerning compulsory motor insurance, (3) study guidelines for amendment of the laws relating to compulsory motor insurance, (4) amend the Road Accident Victim Protection Act, B.E. 2535 (1992) regarding legal measures and protection of victims' properties.

This independent study is a qualitative research focusing on legal study based on research and study of documents and data available in both Thai and foreign languages in the form of legal texts, articles, and judgments of the Supreme Court of Thailand, opinions of jurists, thesis as well as data available on the Internet. Regarding research data analysis, the authors have synthesized and analyzed qualitative data. The analysis was based on the contents obtained from document studies and literature reviews to be used as guidelines for preparation of further recommendations.

The study results showed that (1) regarding advancement for medical expenses according to the Road Accident Victim Protection Act, B.E. 2535 (1992), Thailand has initiated reimbursement of medical expenses through the automatic compensation system since 2012. Road accident victims can authorize hospitals to reimburse medical expenses without having to make payment for medical expenses by themselves. (2) Legal measures of Japan, Canada and Singapore have more stringent penalties than Thailand. Japan and Singapore impose both imprisonment and fines punishment. Meanwhile, Canada has imposed only fines punishment similar to Thailand. Nonetheless, damage coverage for victims in Japan and Singapore are similar to Thailand. Meanwhile, Canada has also determined property damage protection requirement. (3) The Road Accident Victim Protection Act, B.E. 2535 (1992), has inappropriate legal measures because, according to statistical data, many automobile owners do not have compulsory motor insurance. Thailand should adopt Japanese legal measures as guidelines for its law amendment in order to have a greater control over automobile owners to obtain compulsory motor insurance. In addition, the adoption of property damage protection of Canada as guidelines for law amendment would bring benefits and fairness to the victims. (4) Suggestions from this independent study are the legal measures under section 37 and section 39 of the Road Accident Victim Protection Act, B.E. 2535 (1992), should be amended from a fine not exceeding ten thousand baht to imprisonment for not more than one year or a fine not exceeding one hundred thousand baht or both and protection of property of the victims under Section 4, including the relevant ministerial regulations should also be amended.

Keywords: Compulsory motor insurance, Victims, The E-Claim system

กิตติกรรมประกาศ

การค้นคว้าอิสระนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดีเนื่องจากได้รับความกรุณาจากท่านรองศาสตราจารย์ ดร.ลาวัณย์ ถนัดศิลปกุล ที่ให้ความกรุณารับเป็นที่ปรึกษาการค้นคว้าอิสระและได้เสียสละเวลาอันมีค่าอย่างยิ่งที่คอยให้คำแนะนำแนวทาง เมตตาช่วยเหลือ และให้ข้อคิดเห็นต่างๆ ในการเขียน และได้ตรวจสอบแก้ไขการค้นคว้าอิสระฉบับนี้ อันเป็นเกียรติแก่ผู้เขียนเป็นอย่างยิ่ง นับว่ามีคุณค่าอย่างยิ่งต่อผู้เขียนจนกระทั่งผู้เขียนสามารถเขียนเรียบเรียงการค้นคว้าอิสระ สอบผ่านการค้นคว้าอิสระ จนสำเร็จการศึกษาได้ จึงต้องขอขอบพระคุณท่าน มา ณ โอกาสนี้

นอกจากนี้ผู้เขียนต้องขอขอบพระคุณ ท่านรองศาสตราจารย์ ดร.ลาวัณย์ ถนัดศิลปกุล ที่ได้กรุณาเป็นประธานกรรมการสอบการศึกษาค้นคว้าอิสระ ท่านอาจารย์ ดร.รังสิกร อุปพงษ์ กรรมการสอบการศึกษาค้นคว้าอิสระ ที่ได้ให้คำแนะนำ และให้ข้อคิดเห็นต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ ทั้งต่อการแก้ไขและปรับปรุงเค้าโครงการค้นคว้าอิสระและการสอบการค้นคว้าอิสระ จนทำให้การศึกษาค้นคว้าอิสระฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้

ขอกราบขอบพระคุณบิดา คุณนเรศวร ชำรงวารภรณ์ และมารดา คุณสุภาภรณ์ ชำรงวารภรณ์ เป็นอย่างสูงที่ได้ให้การสนับสนุนในทุกด้าน เป็นทุกสิ่งทุกอย่างในชีวิต เป็นกำลังแรงใจมาโดยตลอด และภริยาของข้าพเจ้าที่เป็นแรงสนับสนุนให้กำลังใจตลอดมา

ท้ายที่สุดนี้ขอขอบพระคุณมหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราชที่ให้โอกาสแก่ผู้เขียนได้เข้ามาศึกษาในสถาบันอันทรงเกียรติแห่งนี้ หากการศึกษาค้นคว้าอิสระฉบับนี้มีข้อบกพร่องประการใด ผู้เขียนขอน้อมรับไว้ทุกประการ และขอกราบอภัยมา ณ ที่นี้ ด้วย

เกษียร ชำรงวารภรณ์

กรกฎาคม 2564

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญตาราง	ฉ
สารบัญภาพ	ฉ
บทที่ 1 บทนำ	1
1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
2. วัตถุประสงค์การวิจัย	6
3. กรอบแนวคิดการวิจัย	6
4. ประเด็นปัญหาการวิจัย	7
5. สมมติฐานการวิจัย	7
6. ขอบเขตการวิจัย	8
7. นิยามศัพท์เฉพาะ	8
8. ระเบียบวิธีวิจัย	8
9. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	9
บทที่ 2 ความหมาย ประวัติความเป็นมา แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ	10
1. ความหมายประกันภัย	10
2. ความเป็นมาเกี่ยวกับการประกันภัย	14
2.1 ประวัติความเป็นมาประกันภัยในประเทศไทย	14
2.2 ประวัติความเป็นมาประกันภัยในต่างประเทศ	16
3. แนวคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางรถยนต์	19
4. แนวคิดเกี่ยวกับประกันภัยรถยนต์	21
4.1 การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (Compulsory Third Party Insurance)	21
4.2 การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ (Voluntary Motor Insurance)	21
5. แนวคิดเกี่ยวกับความรับผิดชอบในการละเมิด	23
6. ทฤษฎีเกี่ยวกับประกันภัยรถยนต์	26
6.1 ทฤษฎีชดเชยค่าเสียหาย โดยไม่มีความผิด (Theory of No Fault Compensation)	26

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
6.2 ทฤษฎีว่าด้วยประโยชน์สาธารณะ (Public Interest Theory)	28
6.3 ทฤษฎีรับภัย (Theory of Risk)	29
6.4 ทฤษฎีความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability)	30
7. หลักกฎหมายเกี่ยวกับประกันภัยรถยนต์	32
7.1 หลักสุจริตอย่างยิ่ง (Principle of Utmost Good Faith)	32
7.2 หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน (Indemnity)	33
บทที่ 3 กฎหมายประเทศไทยเกี่ยวกับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ	35
1. ประวัติความเป็นมาของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535	35
2. พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535	40
2.1 ประเภทรถที่ต้องมีการจัดทำประกันภัยภาคบังคับ	42
2.2 บุคคลที่มีหน้าที่ต้องจัดทำประกันภัยภาคบังคับ	43
2.3 บุคคลที่มีหน้าที่รับประกันภัยภาคบังคับ	44
2.4 บุคคลที่ได้รับความคุ้มครอง	47
2.5 ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครอง	47
2.6 การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น	51
2.7 การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น	53
2.8 อัตราเบี้ยประกันภัย	55
2.9 กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย	58
2.10 การเบิกค่ารักษาพยาบาลผ่านระบบสินไหมอัตโนมัติ (E-Claim)	63
3. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์	65
3.1 กฎหมายลักษณะละเมิด	65
3.2 กฎหมายลักษณะประกันภัย	69
บทที่ 4 การศึกษาและเปรียบเทียบปัญหากฎหมายเกี่ยวกับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ	72
1. ประเทศญี่ปุ่น	72
1.1 ประเภทรถที่จัดทำประกันภัยภาคบังคับ	74
1.2 บุคคลที่มีหน้าที่จัดทำประกันภัยภาคบังคับ	76
1.3 บุคคลที่มีหน้าที่รับประกันภัย	76

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
1.4 ความคุ้มครองความเสียหายของผู้ประสบภัย	77
1.5 บุคคลที่มีหน้าที่จัดทำประกันภัยภาคบังคับ	79
1.6 อัตราเบี้ยประกัน	80
2. ประเทศแคนาดา	81
2.1 ประเภทรถที่จัดทำประกันภัยภาคบังคับ	82
2.2 บุคคลที่มีหน้าที่จัดทำประกันภัยภาคบังคับ	82
2.3 บุคคลที่มีหน้าที่รับประกันภัย	84
2.4 ความคุ้มครองความเสียหายของผู้ประสบภัย	84
2.5 อัตราเบี้ยประกัน	86
3. ประเทศสิงคโปร์	87
3.1 ประเภทรถที่จัดทำประกันภัยภาคบังคับ	87
3.2 บุคคลที่มีหน้าที่จัดทำประกันภัยภาคบังคับ	87
3.3 บุคคลที่มีหน้าที่รับประกันภัย	88
3.4 ความคุ้มครองความเสียหายของผู้ประสบภัย	89
3.5 อัตราเบี้ยประกัน	89
4. วิเคราะห์กฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในประเทศไทย	90
4.1 รถที่จัดทำประกันภัยภาคบังคับ	91
4.2 รถที่ไม่มีการจัดทำประกันภัยภาคบังคับ	92
4.3 การรักษาพยาบาลและสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล	93
5. ศึกษากฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในประเทศไทย	
เปรียบเทียบกับประเทศญี่ปุ่น ประเทศแคนาดา และประเทศสิงคโปร์	96
5.1 บุคคลที่มีหน้าที่จัดทำประกันภัยภาคบังคับ	98
5.2 มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการจัดทำประกันภัยภาคบังคับ	99
5.3 ความคุ้มครองความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย	102
บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ	108
บทสรุป	108
ข้อเสนอแนะ	112

ญ

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บรรณานุกรม	117
ภาคผนวก	125
ก พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535	126
ข Automobile Liability Security Act 1955 (Act No. 97 of July 29, 1955)	143
ค Compulsory Automobile Insurance Act R.S.O. 1990, CHAPTER C.25	193
ง Motor Vehicles (Third-Party Risks and Compensation) Act 1960	212
ประวัติผู้ศึกษา	237



สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1.1	สถิติจำนวนใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล และจำนวนรถ ที่จดทะเบียนใหม่ในประเทศไทย ปี พ.ศ. 2558 - 2562	3
ตารางที่ 3.1	รถที่ขับเคลื่อนด้วยกำลังเครื่องยนต์	55
ตารางที่ 3.2	รถที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า	57
ตารางที่ 4.1	เปรียบเทียบการรักษาพยาบาล และการสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล กรณีรถที่มีการจัดทำประกันภัยภาคบังคับ และไม่มีประกันภัยภาคบังคับ	94
ตารางที่ 4.2	เปรียบเทียบบุคคลมีหน้าที่จัดทำประกันภัย มาตรการทางกฎหมาย ความคุ้มครอง ความเสียหายประเทศไทย ประเทศญี่ปุ่น ประเทศแคนาดา และประเทศสิงคโปร์	97
ตารางที่ 4.3	ผลการศึกษามาตรการทางกฎหมายและความคุ้มครองความเสียหายผู้ประสบภัย กฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของประเทศไทย ประเทศญี่ปุ่น ประเทศแคนาดา และประเทศสิงคโปร์	106



สารบัญภาพ

หน้า

ภาพที่ 1.1	กรอบแนวคิดการวิจัย	6
------------	--------------------------	---



บทที่ 1

บทนำ

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศไทยมีระบบคมนาคมที่ประชาชนเลือกใช้ในการเดินทางจำนวนมาก ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางโดยรถไฟ การเดินทางโดยเครื่องบิน การเดินทางโดยเรือ การเดินทางโดยรถยนต์ ซึ่งการใช้รถยนต์ไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล รถยนต์โดยสารสาธารณะก็เป็นหนึ่งในพาหนะที่ใช้ในการเดินทางในชีวิตประจำวันของประชาชนส่วนใหญ่ และการเดินทางด้วยรถยนต์เป็นหนึ่งในวิธีการเดินทางที่มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุที่สูงมาก โดยอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนนในช่วงปี พ.ศ. 2529 มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุเฉลี่ยปีละ 18,000 - 25,000 คน ในจำนวนนี้มีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยปีละ 2,000 - 4,000 คน และผู้บาดเจ็บเฉลี่ยปีละ 8,000 - 9,000 คน ต่อมาในช่วงก่อนที่จะมีกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ประมาณปี พ.ศ. 2530 - 2535 การเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมีอัตราเพิ่มขึ้นจำนวน 2 เท่า จากเดิมเฉลี่ยปีละ 18,000 - 25,000 คน เป็นเฉลี่ยปีละ 40,000 - 60,000 คน ในจำนวนนี้มีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยปีละ 8,000 - 9,000 คน และผู้บาดเจ็บเฉลี่ยปีละ 20,000 - 35,000 คน¹ การเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์บนท้องถนนนำมาซึ่งความสูญเสีย ไม่ว่าจะเป็น การสูญเสียชีวิต ความเสียหายแก่ร่างกาย ความเสียหายแก่อนามัย ทำให้ญาติของผู้เสียชีวิตต้องมีการค่าใช้จ่ายในการปลงศพผู้เสียชีวิต ส่วนผู้ที่ได้รับบาดเจ็บต้องรับผิดชอบเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาลไปก่อนที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทน และบางครั้งค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวอาจไม่เพียงพอกับค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่ผู้ประสบภัยจากรถต้องใช้จ่ายไปจริง ทำให้รัฐบาลตระหนักเห็นถึงความสำคัญในปัญหาเกี่ยวกับการให้คุ้มครองในส่วนความเสียหายของผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุทางรถและมีการตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 5 เมษายน 2536 โดยมีวัตถุประสงค์มุ่งหมายให้ประชาชนทุกคนทั่วประเทศที่ประสบอุบัติเหตุอันเกิดจากรถ เช่น รถยนต์ รถจักรยานยนต์ เป็นต้น ได้รับความคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งในส่วนชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย และได้รับค่ารักษาพยาบาลตามความเป็นจริงในกรณีที่ถูกบุคคลได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย หรือได้รับค่าปลงศพ และค่าใช้จ่าย

¹ สำนักงานพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสารสุขภาพ. หุตุอุบัติเหตุบนถนนทั่วโลก...ภารกิจพิชิตโศกนาฏกรรมยุคใหม่. *ค้นคิด* 4, 31, (มกราคม 2554): 3-5. หน้า 4-5

เกี่ยวกับการดำเนินการจัดการศพ ในกรณีที่บุคคลประสบอุบัติเหตุจากรถจนเป็นเหตุให้เสียชีวิต เพื่อเป็นการบรรเทาความเดือดร้อนของบุคคลดังกล่าวและครอบครัว บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จะมีหน้าที่ในการเข้ามารับผิดชอบในการชดเชยเยียวยาความเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัย เพื่อให้ได้รับค่าเสียหายตามที่เกิดขึ้นจริงก่อนอย่างทันท่วงที ภายใน 7 วัน นับจากวันร้องขอต่อบริษัทประกันภัย โดยไม่ต้องรอให้มีการพิสูจน์ความผิดและไม่ต้องคำนึงว่าจะเป็นผู้ผิดหรือไม่ ในขณะนั้นกรณีได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย ผู้ประสบภัยจะได้รับความคุ้มครองค่าเสียหายในเบื้องต้นเท่าจำนวนที่จ่ายจริงแต่ไม่เกิน 15,000 บาท ต่อหนึ่งคน กรณีสูญเสียอวัยวะหรือทุพพลภาพอย่างถาวร ผู้ประสบภัยจะได้รับความคุ้มครองค่าเสียหายในเบื้องต้นจำนวน 35,000 บาท ต่อหนึ่งคน และกรณีเสียชีวิต ผู้ประสบภัยจะได้รับความคุ้มครองค่าเสียหายในเบื้องต้น จำนวน 35,000 บาท ต่อหนึ่งคน จึงถือว่าการประกันที่มุ่งหมายให้คุ้มครองบุคคลที่ได้รับความเสียหายเกี่ยวกับชีวิต ร่างกาย และอนามัย ภายหลังจากที่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีผลบังคับใช้แล้ว ผู้ประสบภัยบางส่วนมีภาระที่ต้องดำเนินการสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาลไปก่อน และนำใบเสร็จค่ารักษาพยาบาลมาเบิกกับบริษัทผู้รับประกัน จนกระทั่งเมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2555 รัฐบาลในขณะนั้น ได้มีนโยบายเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลบุคคลที่ประสบอุบัติเหตุจากรถ โดยบุคคลดังกล่าวจะได้รับการรักษาพยาบาลและไม่มีภาระค่าใช้จ่ายในการสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล เป็นเหตุให้มีการริเริ่มโครงการเกี่ยวกับการเบิกจ่ายค่ารักษาพยาบาลให้แก่ผู้ป่วยฉุกเฉิน ภายใต้นโยบาย “เจ็บจากรถ หมดกังวล มีคนจ่าย” โดยให้ทางโรงพยาบาลที่ทำการรักษาผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุรถยนต์ สามารถเบิกค่ารักษาพยาบาลผ่านระบบสินไหมอัตโนมัติ (E - Claim) ทำให้บุคคลที่ได้รับบาดเจ็บทั้งทางร่างกายหรืออนามัยและต้องเข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลไม่มีภาระค่าใช้จ่ายในการสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล ทั้งนี้ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จะช่วยดำเนินการรวบรวมเอกสารต่างๆ ตามที่กฎหมายกำหนด² และให้ทางโรงพยาบาลดำเนินการส่งรายละเอียดของผู้ประสบภัยให้บริษัทประกันภัย และกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เพื่อใช้เป็นเอกสารในการเบิกจ่ายค่ารักษาพยาบาล³

² สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย, *ประชาชนเฮระบบอีเคลม ! จากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเจ็บจากรถ ไม่ต้องสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล*, ค้นคืน 22 กุมภาพันธ์ 2564.

จาก <https://www.oic.or.th/th/consumer/news/releases/6590>.

³ สมาคมประกันวินาศภัย, การจ่ายค่าสินไหมทดแทนผ่านระบบสินไหมอัตโนมัติ (E-Claim), *วารสารประกันภัย* 28, 118, (มกราคม-มีนาคม 2556): 1-40, หน้า 16

ตารางที่ 1.1 สถิติจำนวนใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลและจำนวนรถที่จดทะเบียนใหม่ในประเทศไทย ปี พ.ศ. 2558 - 2562

ปีจดทะเบียน	รถยนต์ส่วนบุคคล (คัน)	ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล (ฉบับ)	รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล (คัน)	ใบอนุญาตรถจักรยานยนต์ (ฉบับ)
2562	17,183,238	17,874,568	21,222,053	13,449,697
2561	16,399,946	17,262,486	20,887,785	13,137,163
2560	15,603,553	16,586,391	20,501,439	12,855,838
2559	14,896,817	16,021,002	20,276,806	12,842,281
2558	14,306,467	15,277,898	20,308,201	12,704,220

ที่มา: กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก. (2562, น. 3)

จากการศึกษาข้อมูลสถิติจำนวนใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลและจำนวนรถที่จดทะเบียนใหม่ในประเทศไทย ปี พ.ศ. 2558-2562 แสดงให้เห็นถึงข้อมูลจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลที่จดทะเบียนใหม่ในประเทศไทย และจำนวนใบอนุญาตรถยนต์ส่วนบุคคล ใบอนุญาตรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบสัดส่วนแล้วจะเห็นได้ว่า ในปี พ.ศ. 2558 - 2562 มีปริมาณรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล และใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลเพิ่มมากขึ้นทุกปี โดยในปี พ.ศ. 2562 มีจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคล 17,183,238 คัน จำนวนใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล 17,874,568 ฉบับ (สัดส่วนใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล จำนวน 1 ฉบับ ต่อจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคล ประมาณ 0.96 คัน) จำนวนรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล 21,222,053 คัน จำนวนใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล 13,449,697 ฉบับ (สัดส่วนใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล จำนวน 1 ฉบับ ต่อจำนวนรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล ประมาณ 1.58 คัน)⁴ ซึ่งสถิติดังกล่าวสวนทางกับการประกันภัยรถภาคบังคับที่ ดร.สุทธิพล ทวีชัยการ เลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ได้ให้ข้อมูลไว้ว่า สถิติจำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนสะสมทั่วประเทศ ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2562 มีรถจดทะเบียนจำนวน 40.46 ล้านคัน แต่มีรถจัดทำประกันภัยภาคบังคับ

⁴ กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก. รายงานการวิเคราะห์สัดส่วนใบอนุญาตขับรถและจำนวนรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562. กรุงเทพมหานคร: กรมการขนส่งทางบก. 2562. หน้า 3

จำนวน 25.56 ล้านคัน หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 63.18⁵ เมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นได้ว่า เจ้าของหรือผู้ครอบครองรถจำนวนมากไม่ได้จัดทำประกันภัยภาคบังคับ ทั้งๆ ที่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้บังคับให้จัดทำประกันภัยภาคบังคับและการฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามถือเป็นความผิดตามกฎหมายและมีโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท⁶ การที่ไม่จัดทำประกันภัยภาคบังคับ สาเหตุส่วนหนึ่งอาจเกิดจากเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถขาดความรู้ ความเข้าใจ และไม่ให้ความสำคัญ แต่เมื่อเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน บุคคลที่เป็นเจ้าของรถย่อมไม่ได้รับความคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นกับชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย จากบริษัทรับประกันภัย เช่น การขับขีรถที่ไม่จัดทำประกันภัยภาคบังคับ (ไม่มี พ.ร.บ.) และประสบอุบัติเหตุ โดยไม่มีคู่กรณีเป็นต้น⁷ ส่วนกรณีที่บุคคลนำรถของผู้อื่นที่ไม่จัดทำประกันภัยภาคบังคับไปขับขีแล้วเกิดอุบัติเหตุเป็นเหตุให้ได้รับบาดเจ็บ แม้ว่าบุคคลดังกล่าวจะสามารถเบิกค่าใช้จ่ายในส่วนดังกล่าวจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เพื่อเยียวยาความเสียหายทำให้ได้รับการรักษาพยาบาลอย่างทันท่วงที แต่เมื่อกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นไปแล้ว จะไล่เบี้ยเรียกคืนเงินที่จ่ายไปพร้อมเงินเพิ่มร้อยละ 20 และค่าปรับจากเจ้าของรถคันดังกล่าว⁸ ทำให้เจ้าของรถมีภาระความรับผิดชอบค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เกิดขึ้น นอกจากนี้การที่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ให้ความสำคัญคุ้มครองผู้ประสบภัยในความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย และอนามัย ไม่ว่าจะเป็น ผู้ขับขี ผู้โดยสาร และบุคคลภายนอก แต่ไม่ได้คุ้มครองในส่วนทรัพย์สิน⁹ ซึ่งหากเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถได้จัดทำประกันภัยภาคสมัครใจ ไม่ว่าจะเป็นประกันภัยประเภท 1 ประเภท 2 ประเภท 3 บุคคลที่ได้รับความเสียหายย่อมได้รับความคุ้มครองในทรัพย์สินที่เสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุรถยนต์¹⁰ ในทางตรงข้ามหากเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถรายใดมิได้ดำเนินการจัดทำประกันภัยภาคสมัครใจ บุคคลที่ได้รับความเสียหายต้องฟ้องร้องทางละเมิดเพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ซึ่งอาจมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีและใช้ระยะเวลานานกว่าที่จะได้รับการเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้น

⁵ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย. *คป.ก. ปลุกจิตสำนึกผู้ขับขีร่วมรับผิดชอบต่อสังคม จัดประกวดภาพยนตร์โฆษณา “ขับขีอุ่นใจ เมื่อมีประกันภัย พ.ร.บ.”*. ค้นคืน 20 กุมภาพันธ์ 2564. จาก <https://www.thaigov.go.th/news/contents/details/26159>

⁶ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540, มาตรา 37

⁷ ปราณี โสมานบุตร. *พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ มีความสำคัญอย่างไร*. นครราชสีมา: ศูนย์การเรียนรู้โรงพยาบาลค่ายสุรนารี. 2558. หน้า 1 - 2

⁸ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550, มาตรา 26

⁹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 4

¹⁰ คณะอนุกรรมการส่งเสริมการประกันภัย ประจำปี 2548-2550. *คู่มือวิชาการประกันภัย*. กรุงเทพมหานคร: สมาคมประกันวินาศภัย. 2549. หน้า 65-66

แม้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จะบังคับใช้มานานถึง 29 ปี โดยมีมาตรการทางกฎหมายในการกำกับดูแลเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถที่ไม่จัดทำประกันภัยภาคบังคับ กล่าวคือ หากบุคคลใดฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ถือว่ามีความผิดและมีโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท แต่ข้อเท็จจริงปรากฏว่ามีเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถจำนวนไม่น้อยที่มีการหลีกเลี่ยงไม่ดำเนินการดังกล่าวอันนำมาซึ่งการไม่ได้รับความคุ้มครองความเสียหายในชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย และการที่พระราชบัญญัตินี้ไม่ได้บัญญัติให้ความคุ้มครองความเสียหายในส่วนทรัพย์สินของผู้ประสบภัย ซึ่งทรัพย์สินบางอย่างอาจมีความสำคัญต่อการประกอบสัมมาอาชีพ หากเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถไม่ได้มีการดำเนินการจัดทำประกันภัยภาคสมัครใจที่มีความมุ่งหมายคุ้มครองความเสียหายในส่วนทรัพย์สินของผู้ประสบภัย ย่อมทำให้ผู้ประสบภัยต้องดำเนินการฟ้องร้องคดีทางแพ่งเพื่อพิสูจน์การกระทำละเมิดของเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถ ส่งผลให้การเยียวยาความเสียหายเกิดความล่าช้า การศึกษาเกี่ยวกับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับย่อมทำให้เกิดความเข้าใจในระบบการประกันภัยรถยนต์ และการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับนั้นถือว่ามีความสำคัญทั้งทางด้านของชีวิต ร่างกาย และอนามัยของผู้ประสบภัย สืบเนื่องจากการเดินทางด้วยพาหนะรถยนต์มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุที่สูงมาก เมื่อเปรียบเทียบกับการเดินทางด้วยพาหนะประเภทอื่นๆ แต่บุคคลโดยทั่วไปกลับไม่ได้มีการตระหนักเห็นถึงความสำคัญของการดำเนินการจัดทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเท่าที่ควร อีกทั้งทรัพย์สินของผู้ประสบภัยที่ใช้ในการหารายได้เลี้ยงชีพ ก็มีส่วนสำคัญที่ควรได้รับการเยียวยาความเสียหายในเบื้องต้นอย่างทันทั่วถึง ดังนั้นผู้เขียนจึงมีความสนใจศึกษาพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในประเด็นปัญหาเกี่ยวกับผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุรถยนต์ที่มีการจัดทำหรือไม่ได้จัดทำประกันภัยภาคบังคับ ผู้ประสบภัยได้รับการรักษาพยาบาล โดยไม่ต้องสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล การจัดทำประกันภัยภาคบังคับกับมาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมและความคุ้มครองความเสียหายในทรัพย์สินของผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุรถยนต์ โดยทำการศึกษาความเป็นมา แนวคิด ทฤษฎี หลักกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และคำพิพากษาศาลฎีกา พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เพื่อให้เกิดความเข้าใจในการนำมาเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศ ได้แก่ ประเทศญี่ปุ่น ประเทศแคนาดา และประเทศสิงคโปร์ เพื่อปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในส่วนมาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมในการกำกับดูแลให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองรถดำเนินการจัดทำประกันภัยภาคบังคับ และบัญญัติเพิ่มเติมกฎหมายในส่วนความคุ้มครองในทรัพย์สินของผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุรถยนต์ต่อไป

2. วัตถุประสงค์การวิจัย

2.1 เพื่อศึกษาความหมายความเป็นมาแนวคิด ทฤษฎี และกฎหมายการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

2.2 เพื่อศึกษาและเปรียบเทียบกฎหมายต่างประเทศเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

2.3 เพื่อศึกษาแนวทางการปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

2.4 เพื่อแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในส่วนมาตรการทางกฎหมาย และความคุ้มครองทรัพย์สินของผู้ประสบภัย

3. กรอบแนวคิดการวิจัย



ภาพที่ 1.1 กรอบแนวคิดการวิจัย

4. ประเด็นปัญหาการวิจัย

4.1 ผู้ประสบภัยจากรถยนต์ที่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับได้รับการรักษาพยาบาลโดยไม่ต้องสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาลไปก่อนหรือไม่

4.2 ผู้ประสบภัยจากรถยนต์ที่ไม่ได้ทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับได้รับการรักษาพยาบาลโดยต้องสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาลไปก่อนหรือไม่

4.3 มาตรการทางกฎหมายตามกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเปรียบเทียบกับกฎหมายของประเทศญี่ปุ่น ประเทศแคนาดา และประเทศสิงคโปร์ มีความเหมาะสมหรือไม่

4.4 ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายในทรัพย์สินจากรถยนต์ที่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทน โดยต้องฟ้องร้องดำเนินคดีหรือไม่

5. สมมติฐานการวิจัย

5.1 ปัจจุบันการบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร เนื่องจากเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถยนต์ไม่ได้ตระหนักถึงความสำคัญในการทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นทำให้ผู้ประสบภัยที่ได้รับบาดเจ็บทางร่างกายหรืออนามัยต้องสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล แม้กฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจะกำหนดโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทแก่บุคคลที่ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมายไว้ก็ตาม การที่อัตราโทษที่ไม่เหมาะสมและเบาเกินไปย่อมส่งผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ การแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ โดยการเพิ่มโทษจำคุกและแก้ไขโทษปรับให้สูงขึ้นจะสามารถกำกับดูแลให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองรถยนต์ทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเพิ่มมากขึ้นเพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการรักษาพยาบาล โดยไม่ต้องสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล

5.2 การเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์นำมาซึ่งความเสียหายแก่ทรัพย์สินของผู้ประสบภัยซึ่งทรัพย์สินบางอย่างมีความจำเป็นต่อการดำรงชีพ แต่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ไม่ได้บัญญัติให้คุ้มครองความเสียหายต่อทรัพย์สิน ย่อมทำให้ผู้ประสบภัยต้องฟ้องร้องดำเนินคดีเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถยนต์ที่กระทำละเมิด ทำให้ต้องใช้ระยะเวลานานและมีภาระค่าใช้จ่าย การเพิ่มเติมนบทบัญญัติกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถให้คุ้มครองความเสียหายต่อทรัพย์สินของผู้ประสบภัย ย่อมทำให้เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถยนต์ผู้ประสบภัยจะได้รับการเยียวยาความเสียหายต่อทรัพย์สินอย่างทันท่วงที

6. ขอบเขตการวิจัย

การศึกษาค้นคว้าอิสระฉบับนี้ ผู้ศึกษามุ่งศึกษาความเป็นมาแนวคิด ทฤษฎี และหลักกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดของผู้ใช้รถ ค.ศ. 1955 (Automobile Liability Security Act 1955) ของประเทศญี่ปุ่น กฎหมายของมณฑลออนตาริโอปรับปรุงแก้ไข ปี ค.ศ. 1990 บทที่ c.25 พระราชบัญญัติประกันภัยรถภาคบังคับ (Compulsory Automobile Insurance Act) ของประเทศแคนาดา และพระราชบัญญัติรถยนต์ (ค่าสินไหมทดแทนและความเสี่ยงภัยของบุคคลที่สาม) ค.ศ.1960 (Motor Vehicles (Third-Party Risks and Compensation) Act 1960) ของประเทศสิงคโปร์

7. นิยามศัพท์เฉพาะ

“ผู้ประสบภัย” หมายความว่า บุคคลที่ประสบอุบัติเหตุจากรถยนต์ เป็นเหตุให้เสียชีวิต ได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย หรืออนามัย

“ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ” หมายความว่า การประกันภัยที่กฎหมายกำหนดให้เจ้าของ หรือผู้ครอบครองรถยนต์ต้องดำเนินการจัดหาเพื่อให้มีความคุ้มครองบุคคลที่ประสบภัย

“ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ” หมายความว่า การประกันภัยซึ่งเกิดขึ้นด้วยความสมัครใจของเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถยนต์ ซึ่งกฎหมายไม่ได้มีการบังคับ เพื่อคุ้มครองความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นกับตัวรถ หรือความรับผิดของผู้เอาประกันภัยที่มีต่อบุคคลภายนอก

8. ระเบียบวิธีวิจัย

การค้นคว้าอิสระนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research) โดยการวิจัยเอกสาร (Documentary research) ศึกษาและค้นคว้าข้อมูลที่เป็นเอกสารทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ ในรูปแบบของตำรา กฎหมาย บทความ คำพิพากษาศาลฎีกาและความเห็นของนักนิติศาสตร์ วิทยานิพนธ์ ตลอดจนศึกษาข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต เพื่อนำข้อมูลที่ได้รับมาเรียบเรียง วิเคราะห์ พร้อมจัดทำสรุป และข้อเสนอแนะต่อไป

9. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

9.1 ทราบความหมาย ความเป็นมา แนวคิด ทฤษฎี และกฎหมายการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

9.2 ทราบและได้มาซึ่งข้อดีและข้อเสียกฎหมายต่างประเทศเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ เมื่อเปรียบเทียบกับกฎหมายการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศไทย

9.3 ได้มาซึ่งแนวทางการปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

9.4 ได้มาซึ่งการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในส่วนมาตรการทางกฎหมาย และความคุ้มครองทรัพย์สินของผู้ประสบภัย



บทที่ 2

ความหมาย ประวัติความเป็นมา แนวคิด ทฤษฎี เกี่ยวกับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

ในการศึกษาการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ส่วนที่เกี่ยวข้องกับมาตรการทางกฎหมาย และความคุ้มครองในส่วนทรัพย์สินของผู้ประสบภัย ผู้เขียนได้ทำการรวบรวมความหมาย ความเป็นมา แนวคิด ทฤษฎี หลักกฎหมาย งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และคำพิพากษาศาลฎีกา เพื่อให้เกิดความเข้าใจเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามวัตถุประสงค์ ซึ่งการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับมีบางส่วนที่เชื่อมโยงเกี่ยวข้องกับการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ การศึกษารายละเอียดในส่วนนี้ย่อมทำให้เข้าใจหลักกฎหมายการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับและนำไปเป็นแนวทางในการวิเคราะห์ปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ต่อไป

1. ความหมายประกันภัย

Frederick G. Crane¹¹ ได้กล่าวถึงคำว่า “การประกันภัย” ไว้ว่า การประกันภัยเป็นเรื่องของการจัดการเกี่ยวกับความเสี่ยงภัย ด้วยการนำความสูญเสียที่เกิดขึ้นทั้งหมดมารวบรวมไว้ เพื่อที่จะถัวเฉลี่ยค่าแห่งความสูญเสียดังกล่าวให้กับผู้เข้าร่วมรับความเสี่ยงภัยทุกคน

Mark S. Dorfman¹² ได้กล่าวถึงคำว่า “การประกันภัย” ไว้ว่า การประกันภัยเป็นเรื่องของการจัดการเกี่ยวกับการเงิน ซึ่งมีการแจกจ่ายค่าแห่งความสูญเสียที่ไม่ได้มีการคาดหวังไว้

จากคำนิยามคำว่า “การประกันภัย” ดังกล่าวข้างต้นสามารถอธิบายได้ว่า การประกันภัยถือเป็นธุรกิจที่มีความเกี่ยวข้องกับการเงินที่มีบุคคลหนึ่งซึ่งเป็นผู้รับประกันภัยทำหน้าที่เสมือนเป็นคนกลางในการเก็บเงินของผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นบุคคลที่ได้รับความเสี่ยงภัยในรูปแบบเดียวกันภายในกลุ่มมาเก็บรวบรวมไว้ หากในภายหลังบุคคลที่อยู่ภายในกลุ่มดังกล่าวได้รับความเสียหาย ผู้รับประกันภัยย่อมต้องมีหน้าที่ในการมอบเงินจำนวนหนึ่งให้แก่บุคคลนั้น ทั้งนี้ความเสียหายที่เกิดขึ้นต้องเกิดจากภัยที่ไม่ได้มีความตั้งใจที่จะก่อให้เกิดขึ้นหรือไม่ได้มีการคาดหวังไว้ให้เกิดขึ้น

¹¹ Frederick G. Crane, *Insurance Principles and Practice*, New York: John Wiley & Sons, 1984, p. 9

¹² Mark S. Dorfman, *Introduction to Risk Management and Insurance*, New Jersey: Prentice – Hall International, 1991, p. 2

ไม่ว่าจะเป็น การเกิดน้ำท่วม การเกิดไฟไหม้ การประกันภัยจึงไม่รวมถึงความเสียหายที่สามารถคาดหวังได้ว่าจะมีการเกิดขึ้น หรือความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการทุจริตของผู้เอาประกันภัย¹³

คำว่า “ประกันภัย” ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 861¹⁴ ได้บัญญัติไว้ว่า “อันว่าสัญญาประกันภัยนั้น คือ สัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่งตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือใช้เงินจำนวนหนึ่งให้ในกรณีวินาศภัยหากมีขึ้น หรือในเหตุอย่างอื่นในอนาคตคงได้ระบุไว้ในสัญญา และในการนี้บุคคลอีกคนหนึ่งตกลงจะส่งเงิน ซึ่งเรียกว่า เบี้ยประกันภัย”

เอกราช หนูแก้ว¹⁵ ได้ให้ความหมายของคำว่า “ประกันภัย” ไว้ว่า วิธีการในการเฉลี่ยความเสียหาย หรือกระจายความเสี่ยงภัยที่เกิดขึ้นแก่บุคคลใดบุคคลหนึ่งไปให้อีกบุคคลหนึ่งเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนหรือความเสียหายของผู้ประสบภัยให้พ้นจากความเดือดร้อนหรือความเสียหายดังกล่าว โดยสมาชิกทุกคนที่มีความประสงค์จะเข้าร่วมโครงการจะต้องนำเงินจำนวนหนึ่งหรือเบี้ยประกันภัยมาจ่ายให้กับกองทุนกลาง ภายหลังหากสมาชิกคนใดคนหนึ่งประสบภัยหรือภัยอันตรายใด บริษัทประกันภัยจะเป็นคนกลางทำหน้าที่เฉลี่ยความเสียหายเพื่อให้สมาชิกคนดังกล่าวได้รับชดเชยค่าเสียหายจากกองทุน

จารุพร ไวยนันท์¹⁶ ได้ให้ความหมายของคำว่า “ประกันภัย” ไว้ ดังนี้

1) การร่วมเฉลี่ยความเสียหาย (Risk Sharing)

การลดภาวะความเสี่ยงภัย (Reduces Risk) ด้วยการนำบุคคลที่เผชิญภัยที่มีลักษณะเหมือนหรือคล้ายกันมาร่วมเฉลี่ยความเสี่ยงภัย (Risk Sharing) ในการประกันภัย โดยภัยดังกล่าวต้องสามารถคาดคะเนได้ล่วงหน้า

2) สัญญาระหว่างผู้รับประกันภัยและผู้เอาประกันภัย

ผู้รับประกันภัยฝ่ายหนึ่งสัญญาว่าจะจ่ายค่าสินไหมทดแทน หากเกิดความเสียหายกับผู้เอาประกันภัยอีกฝ่ายหนึ่ง โดยผู้เอาประกันภัยจ่ายเบี้ยประกันภัยเป็นเงินจำนวนหนึ่งให้แก่ผู้เอาประกันภัย เพื่อคุ้มครอง (Protection) ความเสียหายที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

¹³ มุกดา โคหวกุล, การประกันภัย, ปทุมธานี: หจก.สยามเตชั่นเนอริชฟพลายส์, 2537, หน้า 15

¹⁴ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 861

¹⁵ เอกราช หนูแก้ว, เอกสารประกอบการสอนความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจ, นครราชสีมา: คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา, 2548, หน้า 365

¹⁶ จารุพร ไวยนันท์, การบริหารความเสี่ยงและการประกันภัย, กรุงเทพมหานคร: มิสเตอร์ก๊อปปี้, 2552, หน้า 43

3) เป็นสถาบันทางการเงิน

สถาบันประกันชีวิตทำหน้าที่เก็บรวบรวมเบี้ยประกัน เสมือนเป็นการระดมเงินออมในระยะยาว โดยสถาบันประกันชีวิตนำเงินจำนวนดังกล่าวที่ได้รับไว้ล่วงหน้าไปลงทุนเพื่อหาผลประโยชน์ในตลาดเงิน จึงถือว่าเป็นสถาบันทางการเงินประเภทหนึ่ง

เมธา สุพงษ์¹⁷ ได้ให้ความหมายของคำว่า “ประกันภัย” ไว้ว่า สัญญาที่บุคคลหนึ่งทำหน้าที่เป็นหลักประกันให้แก่อีกบุคคลว่า หากมีภัยในอนาคตเกิดขึ้นอันนำมาซึ่งความสูญเสียหรือเสียหายแก่ชีวิตหรือทรัพย์สิน บุคคลนั้นจะไม่ได้รับความเดือดร้อน และจะได้รับการเยียวยาตามเงื่อนไขและจำนวนที่ได้มีการตกลงกัน หรือรับผิดชอบให้ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยให้มีสภาพดั้งเดิม หรือใกล้เคียงมากที่สุด ทั้งนี้ผู้ที่เป็นหลักประกันจะได้รับเงินตอบแทนตามที่ได้มีการตกลงกัน

คณะกรรมการส่งเสริมการประกันภัยสมาคมประกันวินาศภัย ได้ให้ความหมายของคำว่า “การประกันภัย”¹⁸ ว่า ผู้เอาประกันภัยจะมีผู้รับประกันภัยทำหน้าที่เป็นหลักประกัน โดยผู้รับประกันภัยได้สัญญากับผู้เอาประกันภัยว่า เมื่อมีภัยหรือภัยอันตรายเกิดขึ้นในอนาคตที่มีผลกระทบให้เกิดความสูญเสียหรือเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย และทรัพย์สิน จะไม่เดือดร้อนเกี่ยวกับการเงิน และผู้รับประกันภัยได้ตกลงกับผู้เอาประกันภัยในการจ่ายเงินชดเชยตามที่มีการตกลงกันในจำนวนเงินและเงื่อนไข หรือมีหน้าที่ทำทรัพย์สินของผู้เอาประกันภัยไว้ให้กลับคืนสู่สภาพเดิมหรือมีความใกล้เคียงดั้งเดิม ถือเป็นเครื่องมือทางสังคมในการจัดสรรเงินที่มีการเก็บรวบรวมมาจากสมาชิกทุกคนที่เข้าร่วม เพื่อมอบให้สมาชิกบางคนในสังคมในการทดแทนผลแห่งความโชคร้ายที่ได้รับประกันภัยจึงเปรียบเสมือนกองทุนของผู้เอาประกันภัย โดยผู้เอาประกันแต่ละรายนั้นมีหน้าที่ที่จะชำระเบี้ยประกันภัยในจำนวนเงิน ซึ่งจำนวนเงินที่ต้องชำระจะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับความเสี่ยงภัยของผู้เอาประกันภัยที่นำมาประกันหากมีภัยอันตรายหรือภัยที่ได้มีการเอาประกันภัยเกิดขึ้น ผู้เอาประกันภัยย่อมมีสิทธิในการเรียกร้องค่าเสียหายจากกองทุนตามวงเงินที่ผู้เอาประกันภัยได้ตกลงกันไว้กับผู้รับประกันภัย

จากการศึกษาความหมายของคำว่า “ประกันภัย” แล้ว ทำให้ทราบว่า การประกันภัยไม่ใช่เป็นการทำภัยที่เกิดขึ้นให้หมดไปหรือป้องกันมิให้ภัยดังกล่าวนั้นเกิดขึ้น แต่การประกันภัยถือเป็นการโอนภัยนั้นมาสู่กองกลางหรือแหล่งกลาง กล่าวคือ บริษัทประกันภัย ซึ่งจะทำหน้าที่ในการเฉลี่ยภัยของบุคคลหนึ่งไปยังบุคคลอื่นที่อยู่ในภัยรูปแบบและชนิดเดียวกัน เพื่อให้บุคคลที่ทำประกันภัยเกิดความรู้สึกสบายใจและมั่นใจ โดยไม่ต้องคอยวิตกกังวลกับภัยที่อาจจะเกิดขึ้นได้

¹⁷ เมธา สุพงษ์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์สุทรไพศาล. 2554. หน้า 9

¹⁸ คณะอนุกรรมการส่งเสริมการประกันภัย ประจำปี 2548-2550. คู่มือวิชาการประกันภัย. หน้า 2-3

เนื่องจากหากภัยมีการเกิดขึ้นจริง บริษัทประกันภัยมีหน้าที่ในการเยียวยาค่าสินไหมทดแทนบุคคลนั้น ทั้งนี้บุคคลที่เข้าร่วมในการทำประกันภัยจะมีหน้าที่จ่ายเบี้ยประกันให้บริษัททำให้สามารถรับภาระในการประกันภัยได้¹⁹

ในส่วนการประกันวินาศภัย เป็นเรื่องของการนำความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลหนึ่งทำการเฉลี่ยไปให้กับบุคคลอื่นๆ ซึ่งมีผู้รับประกันภัยคอยกระจายความเสี่ยงภัยระหว่างบุคคลทั้งหมดทุกคนด้วยการให้ผู้เอาประกันภัยนำเงินมาจ่ายคนละน้อย หรือเรียกได้ว่า “เบี้ยประกันภัย” ซึ่งเมื่อผู้เอาประกันภัยจ่ายเบี้ยประกันภัยแล้วผู้รับประกันภัยจะเป็นผู้รวบรวมเอาไว้เพื่อเก็บเป็นเงินกองกลาง หากมีเหตุการณ์เป็นเหตุให้ผู้เอาประกันภัยเกิดความเสียหายผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ต้องนำเงินจำนวนดังกล่าวไปจ่ายให้ผู้เอาประกันภัยตามที่มีการตกลงกัน โดยการประกันวินาศภัย มีบุคคลที่เกี่ยวข้อง 3 คน ดังต่อไปนี้

1) ผู้เอาประกัน

เจ้าของทรัพย์สินที่นำเอาทรัพย์สินของตนประกันหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในเหตุการณ์ที่มีการเอาประกันไว้ โดยบุคคลดังกล่าวได้มีการตกลงไว้ว่าจะชำระเบี้ยประกัน

2) ผู้รับประกัน

บุคคลที่ได้มีการตกลงกับผู้เอาประกันไว้ว่า จะรับชดเชยค่าสินไหมทดแทนหรือจ่ายค่าเสียหายให้ก็ต่อเมื่อได้มีภัยเกิดขึ้นกับบุคคลที่มีชื่อระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยหรือสัญญาประกันภัย โดยบุคคลนี้หรือเรียกว่า “บริษัทประกันภัย” จะได้รับเบี้ยประกันเป็นเงินจำนวนหนึ่งจากผู้เอาประกัน

3) ผู้รับประกันภัย

บุคคลหนึ่งที่มีชื่อระบุเอาไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยว่า หากมีภัยเกิดขึ้นแล้วให้บุคคลนี้หรือเรียกว่า “ผู้รับประกันภัย” ได้รับการชดเชยเงินค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกัน ซึ่งบุคคลอื่นหรือผู้เอาประกันย่อมอาจเป็นผู้รับประกันภัยก็ได้²⁰

¹⁹ จัดทำโดยผู้เขียน อ้างถึงในเมธา สุพงษ์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย. กรุงเทพมหานคร: ศูนย์ไพบูลย์. 2554. หน้า 9 และคณะอนุกรรมการส่งเสริมการประกันภัย ประจำปี 2548-2550. คู่มือวิชาการประกันภัย. กรุงเทพมหานคร: สมาคมประกันวินาศภัย. 2549. หน้า 2-3

²⁰ จีรวิทย์ พรหมรัตน์. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันวินาศภัยในประเทศไทย. สารนิพนธ์ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต. สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การจัดการ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ, 2553. หน้า 10

การประกันภัยภาคบังคับถือเป็นการประกันวินาศภัยรูปแบบหนึ่งที่กฎหมายบังคับให้เจ้าของรถจัดทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย

2. ความเป็นมาเกี่ยวกับการประกันภัย

2.1 ประวัติความเป็นมาประกันภัยในประเทศไทย

กิจการประกันภัยได้มีการเริ่มต้นในยุโรปมาเป็นระยะเวลานานแล้ว โดยสมัยกรุงศรีอยุธยาเริ่มมีชาวต่างชาติได้เดินทางเข้ามาทำการค้าขาย และอาจมีการทำประกันภัยกันเอง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การประกันภัยการขนส่ง การประกันภัยทางทะเล ยังไม่ได้มีความเกี่ยวข้องกับประเทศไทย ซึ่งการประกันภัยนั้นเริ่มมีขึ้นในประเทศไทย สมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 3 กรุงรัตนโกสินทร์ ซึ่งขณะนั้นพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงผนวชอยู่ ช่วงประมาณปี พ.ศ. 2368 พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงสั่งซื้อเครื่องพิมพ์จากประเทศอังกฤษ โดยพระองค์เกรงว่าอาจจะมีเกิดความเสียหายเกิดขึ้นได้ในระหว่างที่มีการขนส่งทางทะเล พระองค์จึงได้มีคำสั่งให้นำเครื่องพิมพ์ดังกล่าวมาประกันภัยไว้กับบริษัทประกันภัยในระหว่าง การขนส่งแสดงให้เห็นว่า การประกันภัยริเริ่มเผยแพร่เข้ามายังประเทศไทยแล้ว ซึ่งอาจกล่าวได้ว่า ตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 3 ประเทศไทยรู้จักกับการประกันภัยขนส่งสินค้าหรือวิธีการประกันภัย ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 4 การประกันภัยเริ่มมีจำนวนเพิ่มขึ้นในประเทศไทย เนื่องจากชาวฝรั่งเศส ได้เดินทางเข้ามาตั้งห้างเพื่อค้าขายกันเป็นจำนวนมาก ห้างฝรั่งเศสบางห้างเป็นตัวแทนของบริษัท ประกันภัยที่อยู่ในต่างประเทศ ซึ่งห้างในสมัยนั้น มีรายละเอียดปรากฏดังนี้

1) เมื่อประมาณปี พ.ศ. 2399 ห้างบอเนียวได้มีการตั้งขึ้น ถือเป็นตัวแทน ของ Netherlands India Sea and Fire Insurance Company โดยห้างนี้ได้มีการรับประกันภัยทางทะเล และประกันอัคคีภัย นอกจากนี้ยังเป็นตัวแทนของ North China Insurance Company

2) เมื่อประมาณปี พ.ศ. 2399 ห้างสก็อตได้มีการตั้งขึ้น ซึ่งห้างนี้เป็นตัวแทน ของ Ocean Marine Insurance Company

3) เมื่อประมาณปี พ.ศ. 2401 ห้างบิกเคนแบ็กได้มีการตั้งขึ้น ซึ่งถือเป็นตัวแทน ของ Colonial Sea and Fire Insurance Company²¹

²¹ มาณพ สารธิเสน. ปัญหาการเรียกค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทประกันภัยของผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบจากการชุมนุม. วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต. สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต. 2557. หน้า 7

จากนั้นในสมัยรัชกาลที่ 5 ประเทศอังกฤษได้มีการส่งคณะทูตมาเพื่อขอพระบรม-
 ราชานุญาตให้บริษัท อีสต์เอเชียติก จำกัด ของประเทศอังกฤษ ดำเนินธุรกิจรับประกันชีวิต
 ประชาชนคนไทยและชาวต่างประเทศในประเทศไทยในฐานะตัวแทนของบริษัทเอควิตาเบิล
 ประกันภัยแห่งกรุงลอนดอน ซึ่งพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ทรงอนุญาต
 โดยสมเด็จพระยาบรมมหาศรีสุริยวงศ์เป็นผู้ถือกรรมธรรม์ประกันภัยเป็นคนแรก หลังจากนั้น
 ธุรกิจประกันชีวิตก็ไม่ประสบความสำเร็จแต่อย่างใด เนื่องจากกรรมธรรม์ประกันภัยต้องส่ง
 จากประเทศอังกฤษ และประชาชนคนไทยยังไม่ได้มีความสนใจมากนัก ทำให้ธุรกิจประกันชีวิต
 ต้องหยุดชะงักไปในช่วงปลายสมัยรัชกาลที่ 5 แต่กิจการประกันภัยอื่นๆ ยังคงดำเนินอยู่ต่อไป
 ห้างฝรั่งที่มีการตั้งขึ้นในประเทศไทยนั้น ส่วนมากจะเป็นตัวแทนบริษัทรับประกันภัยจากต่างประเทศ
 โดยนอกจากบริษัท อีสต์เอเชียติก จำกัด แล้ว ห้างจำนวนหลายแห่งเป็นตัวแทนของบริษัทประกันชีวิต
 ในต่างประเทศ อาทิเช่น

- 1) ห้างสยามฟอเรสต์ ตัวแทน Commercial Union Assurance Company
- 2) ห้างเบเนเมเยอร์ ตัวแทน Nordstern Life Insurance Company of Berlin
- 3) ห้างหลุยส์ ที เลียวโนเวนส์ ตัวแทน China Mutual Life Insurance Company²²

ในสมัยนั้น ไม่มีห้างหรือบริษัทที่จะทำการตั้งกิจการประกันภัยโดยตรงในประเทศไทย
 ยกเว้นบริษัทเรือเมล์จีนสยามซึ่งเป็นบริษัทที่ได้รับอำนาจพิเศษให้สามารถดำเนินกิจการรับประกัน
 อคคีภัยและรับประกันภัยทางทะเล โดยการประกันชีวิตและประกันรถยนต์ได้เริ่มมีขึ้นในเวลา
 ใกล้เคียงกัน เช่น ตัวแทน Motor Union Insurance Company ซึ่งก็คือ ห้างสยามอิมพอร์ต
 ได้รับประกันภัยรถยนต์ กฎหมายฉบับแรกของประเทศไทยที่มีการบัญญัติในเรื่องของประกันภัย
 กล่าวคือ พระราชบัญญัติลักษณะเข้าหุ้นส่วนและบริษัท ร.ศ. 130 (พ.ศ. 2454) กล่าวไว้ในบทบัญญัติ
 มาตรา 115 ว่า “บริษัทเดินรถไฟ รถมราง บริษัทรับประกันต่างๆ บริษัททำการคลังเงินเหล่านี้
 ท่านห้ามมิให้ตั้งขึ้น นอกจากได้รับพระบรมราชานุญาต”²³

ต่อมาเมื่อปี พ.ศ. 2467 ประเทศไทยได้มีการบัญญัติประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์
 บรรพ 3 ลักษณะ 20 โดยมีการรวมเรื่องของการประกันภัยว่า เป็นสัญญาที่มีลักษณะผูกพันโดยชอบ
 ด้วยกฎหมาย และมาตรา 1014 ซึ่งเป็นบทบัญญัติลักษณะเข้าหุ้นส่วนบริษัท กล่าวว่า ห้ามมิให้
 การตั้งห้างหุ้นส่วนบริษัทเพื่อทำการประกันภัยขึ้น ยกเว้นจะได้รับพระราชทาน พระบรมราชานุญาต
 เป็นพิเศษ จึงถือเป็นการควบคุมไม่ให้มีการก่อตั้งบริษัทประกันภัยโดยเสรี แต่มิได้มีการควบคุม

²² มานพ สารจินต, ปัญหาการเรียกค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทประกันภัยของผู้ประกอบการที่ได้รับ
 ผลกระทบจากการชุมนุม, หน้า 8

²³ “เรื่องเดียวกัน”, หน้า 9

การดำเนินกิจการ ในขณะนั้นชาวต่างประเทศได้ทำการติดต่อกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม เพื่อขออนุญาตประกอบธุรกิจประกันภัย แต่ทางกระทรวงไม่พร้อมที่จะรับจดทะเบียนประกอบธุรกิจประกันภัยเนื่องจากทางกระทรวงมีความเห็นว่าการประกันภัยเป็นธุรกิจที่มีความเกี่ยวข้องกับสาธารณชน ทั้งในด้านของความผาสุก และด้านของความปลอดภัย จึงกำหนดระเบียบการปฏิบัติในการควบคุมธุรกิจให้มีความปลอดภัยและมีมาตรฐาน อีกทั้งกำหนดธุรกิจประกันภัยไว้ในกฎหมายความผาสุก และปลอดภัยแห่งสาธารณชน²⁴

2.2 ประวัติความเป็นมาประกันภัยในต่างประเทศ

เมื่อประมาณห้าพันปีก่อนคริสตกาล ในบริเวณลุ่มแม่น้ำยูเฟรติส ชาวบาบิโลน ได้มีการผลิตสินค้าต่างๆ เพื่อให้ทาสหรือลูกจ้างนำสินค้าไปขายในเมืองอื่น โดยบุคคลดังกล่าว ไม่มีอำนาจในการตกลงกับผู้ซื้อและไม่ได้มีส่วนได้เสียกับกำไรจากการขายสินค้า หลังจากที่มีการค้าเจริญรุ่งเรือง การใช้ทาสหรือลูกจ้างได้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบไปเป็นใช้พ่อค้าเร่ (Travelling salesman) หรือเรียกว่า Darmatha ในสมัยนั้น คำดังกล่าวมีความหมายว่า “คนตีกลอง” ซึ่งบุคคลนี้ถือเป็นผู้รับสินค้าจากพ่อค้าไปจำหน่ายที่เมืองอื่น โดยต้องมอบภรรยา บุตร และทรัพย์สิน ให้พ่อค้าไว้เป็นประกัน และสัญญาว่า หากจำหน่ายสินค้าและได้รับกำไรจะต้องแบ่งผลกำไรนั้นให้แก่พ่อค้าซึ่งเป็นเจ้าของสินค้าครึ่งหนึ่ง แต่ถ้าพ่อค้าเร่ถูกโจรปล้นเอาสินค้าหรือพ่อค้าเร่หนีหายไป ทรัพย์สินของพ่อค้าเร่ก็จะถูกพ่อค้าริบ ส่วนภรรยาและบุตรก็จะตกเป็นทาส จากนั้นผ่านไปไม่นานนัก เมื่อพ่อค้าเร่ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขดังกล่าวก็รู้สึกไม่พึงพอใจทำให้พ่อค้าเร่มีการแข็งข้อและไม่ยอมรับเงื่อนไขที่เป็น การเสียเปรียบ จนกระทั่งมีการตกลงเงื่อนไขกันใหม่ว่า หากสูญเสียสินค้าโดยพ่อค้าเร่มิได้เพิกเฉย ต่อการรักษาสินค้า หรือมิใช่ความผิดของพ่อค้าเร่ หรือป้องกันสินค้าอย่างเต็มที่แล้ว ให้ถือว่าไม่มีความผิดต่อพ่อค้าซึ่งเป็นเจ้าของสินค้า โดยพ่อค้าจะไม่มีสิทธิริบภรรยา บุตร และทรัพย์สินได้ ต่อมาข้อตกลงนี้ได้มีการใช้กันอย่างแพร่หลายและถือเป็นการเริ่มต้นของการประกันภัยในสมัยโบราณ²⁵

เมื่อประมาณสามพันปีก่อนคริสตกาล ประเทศจีนได้มีพ่อค้าชาวจีนซึ่งพัฒนาวิธีการประกันภัยเพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าตามลำน้ำแยงซีที่มีสายน้ำเชี่ยวกราก มีหินใต้น้ำ และเกาะแก่งที่คดเคี้ยวทำให้การเดินเรือมีความอันตราย เป็นเหตุของการอัปปางเรือบรรทุกสินค้า อยู่บ่อยครั้ง และพ่อค้าบางคนถึงขั้นต้องสิ้นเนื้อประดาตัวจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเนื่องจากสินค้า ได้รับความเสียหายทั้งหมด ด้วยเหตุผลดังกล่าวพ่อค้าเหล่านั้นจึงหวาดกลัว และคิดค้นหาวิธี เพื่อทำการกระจายความเสี่ยงภัยที่ได้รับ โดยวิธีการหนึ่ง คือ การนำสินค้าของตนบรรทุกไว้

²⁴ มาณพ สาริเสน. ปัญหาการเรียกค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทประกันภัยของผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบจากการชุมนุม. หน้า 9

²⁵ ไชยงค์ ชูชาติ. ประวัติการประกันภัย. วารสารข่าวสารประกันภัย 28(1), 28-34, หน้า 28

ในเรือลำอื่นหลายลำเฉลี่ยกันจนจำนวนหีบห่อสินค้าครบถ้วน กรณีนี้หากเรือลำใดลำหนึ่งมีการอับปางหรือจมหายลงสู่แม่น้ำ พ่อค้าแต่ละคนก็จะสูญเสียสินค้าของตน เพียงคนละ 1 หีบห่อ วิธีการดังกล่าวถือเป็นที่มาของการประกันภัยในปัจจุบัน²⁶

เมื่อก่อนศตวรรษที่ 13 และ 14 เมืองต่างๆ ในทะเลเมดิเตอร์เรเนียนได้มีการประกันภัยทางทะเลอย่างแพร่หลายทำให้มีสัญญาประกันภัยเกิดขึ้น โดยสัญญาประกันภัยทางทะเล ฉบับลงวันที่ 23 ตุลาคม ค.ศ. 1347 ออกให้ ณ เมืองเจนัว ประเทศอิตาลี ถือเป็นสัญญาประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเลฉบับแรกของโลก²⁷

เมื่อประมาณปี ค.ศ. 1574 ในประเทศอังกฤษ พระนางเอลิซาเบธได้มีการตรากฎหมายดำเนินการจัดตั้งหอประกันภัยเพื่อใช้ในการขายกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเล ธุรกิจประกันภัยจึงมีความเจริญก้าวหน้า ซึ่งการประกันภัยสมัยนั้นเริ่มต้นจากการดำเนินงานรูปแบบสำนักงานจนกระทั่งเป็นสมาคมสัญญาประกันภัย โดยเดอะโบรค ซี อินชัวแรนซ์โพลิซี (The Broke Sea Insurance Policy) ถือเป็นสัญญาประกันภัยฉบับแรกที่มีการเก็บรักษาไว้ตั้งแต่ ค.ศ. 1547 ต่อมาในปี ค.ศ. 1601 ประเทศอังกฤษได้มีการจัดตั้งศาลขึ้นมาเพื่อพิจารณาพิพากษาคดีเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเล ทำให้ประเทศอังกฤษได้วางหลักเกณฑ์วิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการประกันภัยเจริญก้าวหน้ากว่าประเทศอื่น จากนั้นในคริสต์ศตวรรษที่ 17 สถาบันรับประกันภัยลอยด์ (Lloyd's) แห่งลอนดอน ได้กำเนิดขึ้นโดยสถาบันดังกล่าวมีส่วนเกี่ยวข้องกับกิจการประกันภัยทางทะเลโดยตรง และสถาบันนี้ได้รับการยกย่องว่าเป็นบิดาแห่งการประกันภัย ความเป็นมาของสถาบันรับประกันภัยลอยด์ (Lloyd's) แห่งลอนดอน มีที่มาเริ่มต้นจากร้านกาแฟเล็กๆ ร้านหนึ่ง มีที่ตั้งอยู่ในกรุงลอนดอน บริเวณริมแม่น้ำเทมส์ และมีเอดเวิร์ด ลอยด์ (Edward Lolyd) เป็นเจ้าของร้าน การที่ร้านแห่งนี้ได้ตั้งอยู่ในย่านที่มีเรือสินค้าในสมัยนั้นจำนวนมากจะต้องแวะเทียบท่าและทำการขึ้นลงสินค้า จึงเป็นเหตุให้มีบุคคลต่างๆ ที่มีความเกี่ยวข้องกับธุรกิจการประกันภัยและการค้าระหว่างประเทศมารวมชุมนุมกันอยู่บ่อยครั้ง ทำให้บริเวณนี้เป็นศูนย์กลางการประกันภัยทางทะเลไปโดยปริยาย โดยเอกสารหลักฐานเก่าแก่ที่สุดเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจประกันภัยและร้านกาแฟนี้เคยบันทึกไว้ คือ ปี ค.ศ. 1688 แต่ในความจริงไม่มีบุคคลใดรู้ว่าร้านกาแฟของนายเอดเวิร์ด ลอยด์ มีการตั้งขึ้นตั้งแต่เมื่อใด นอกจากนี้ นายเอดเวิร์ด ลอยด์ ถือเป็นพ่อค้าที่มีความฉลาดเพราะเมื่อเห็นว่าร้านเป็นแหล่งชุมนุมของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าขายสินค้าระหว่างประเทศและพ่อค้าวานิช นายเอดเวิร์ด ลอยด์ ได้มีการจัดบริการพิมพ์ข่าวสารเป็นแผ่นปลิวรายวันเกี่ยวกับราคาสินค้า อัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา และเรือสินค้าที่เดินทางเข้าออกชื่อว่า Lloyd's list ซึ่งปัจจุบันได้มีการพัฒนาเป็นหนังสือพิมพ์รายวันและใช้ชื่อเดิม มีรายละเอียด

²⁶ คณะอนุกรรมการส่งเสริมการประกันภัย ประจำปี 2548-50. *คู่มือวิชาการประกันภัย*. หน้า 4-5

²⁷ “เรื่องเดียวกัน”. หน้า 5

ส่วนใหญ่เกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเล และรายงานข่าวสารเกี่ยวกับการเดินเรือ โดยการรายงานข่าวประจำวันที่สำคัญก็คือ การรวบรวมข่าวเกี่ยวกับเรือสินค้าที่ประสบภัยทั่วโลก อีกทั้งหนังสือพิมพ์นี้ นับเป็นหนังสือพิมพ์รายวันที่มีความสำคัญเป็นอย่างมากแก่ผู้ประกอบการธุรกิจรับประกันภัยทางทะเล ในปัจจุบัน Lloyd's เป็นสถาบันรับประกันภัยที่ใหญ่มากของโลก สถาบันมีฐานะเป็นบริษัท โดยสถานิติบัญญัติของอังกฤษออกกฎหมายจัดตั้งขึ้น ซึ่งมีสมาชิกรับประกันภัยกว่าหนึ่งหมื่นคน หรือเรียกว่า “Underwriting members” มีหน้าที่เป็นผู้รับเสี่ยงภัย โดยจัดตั้งเป็นกลุ่มรับประกันภัย จำนวนหลายร้อยกลุ่ม สมาชิกในแต่ละกลุ่มใช้ชื่อเหมือนกันในการรับเสี่ยงภัย ส่วนกรรมธรรม์รับประกันภัยรถยนต์ฉบับแรกเกิดขึ้นในปี ค.ศ. 1897²⁸

จากการศึกษาประวัติความเป็นมาประกันภัยในประเทศไทยและต่างประเทศแล้ว พบว่า ประกันภัยมีจุดกำเนิดมาจากต่างประเทศ ตั้งแต่ประมาณห้าพันปีก่อนคริสตกาล ในสมัยนั้น พ่อค้าจะต้องมอบภรรยา บุตร และทรัพย์สิน ให้พ่อค้าไว้เป็นประกันและสัญญาว่า หากขายสินค้า ที่รับมาจากพ่อค้าแล้ว ต้องนำผลกำไรครึ่งหนึ่งมาแบ่งแก่พ่อค้า ทั้งนี้ พ่อค้าจะต้องไม่ต้องรับผิดชอบต่อพ่อค้า กรณีสินค้าสูญหายหรือเสียหาย โดยประกันภัยได้เข้ามาในประเทศไทยสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้ทรงตั้งซื้อเครื่องพิมพ์จากประเทศอังกฤษและมีคำสั่ง ให้นำเครื่องพิมพ์ดังกล่าวเอาประกันภัยไว้ ส่วนการประกันภัยรถยนต์ได้เกิดขึ้นในต่างประเทศ ปี ค.ศ. 1897 และได้เข้ามาในประเทศไทยในระยะเวลาใกล้เคียงกัน ต่อมาประเทศไทยได้บัญญัติ พระราชบัญญัติลักษณะเข้าหุ้นส่วนและบริษัท ร.ศ. 130 (พ.ศ. 2454) ซึ่งเป็นกฎหมายประกันภัย ฉบับแรก อันเป็นที่มาของกฎหมายประกันภัยต่างๆ ในปัจจุบัน รวมถึงพระราชบัญญัติคุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

²⁸ สะอาด หอมมณี. คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยประกันภัย. กรุงเทพมหานคร: สุทรไพศาล.

3. แนวคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางรถยนต์

คำว่า “อุบัติเหตุ” พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554 ได้ให้ความหมายไว้ว่า เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด โดยความบังเอิญ²⁹

อุบัติเหตุทางการขนส่งหรือการจราจร (transportation or traffic accidents) หมายความว่า เหตุการณ์ที่มีการเกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการขนส่งหรือการคมนาคม กล่าวคือ

- 1) อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการขนส่งทางน้ำ
- 2) อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการขนส่งทางอากาศ
- 3) อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากรถไฟ
- 4) อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากรถยนต์ในการจราจร

ในอุบัติเหตุดังกล่าวข้างต้นมีอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดปัญหามากที่สุด คือ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากรถยนต์ในการจราจร ซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวทำให้เกิดความเสียหายในด้านต่างๆ ดังนี้

- 1) ความสูญเสียที่เกิดขึ้นทางกาย (human loss) แบ่งออกเป็น
 - (1) การประสบอุบัติเหตุจนทำให้ได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย
 - (2) การประสบอุบัติเหตุเป็นเหตุให้เสียชีวิต
- 2) ความสูญเสียที่เกิดขึ้นทางจิตและสังคม (psychological and social loss)

ความสูญเสียที่เป็นนามธรรมทำให้ไม่อาจเห็นได้ จะขึ้นอยู่กับความรู้สึก ความคิดของผู้ประสบอุบัติเหตุหรือสังคม ได้แก่ ความเสียใจ ความเจ็บป่วย ความหวาดกลัว ความเป็นทุกข์ การเสียจริต การเสียขวัญ การถูกตัดออกจากสังคม การถูกทอดทิ้งให้รู้สึกโดดเดี่ยว และจิตฟั่นเฟือน ซึ่งสิ่งเหล่านี้ไม่อาจที่จะทดแทนได้ด้วยเงินอันเป็นผลให้ไม่อาจทำงานหรือดำรงชีวิตได้ปกติ

- 3) ความสูญเสียที่เกิดขึ้นทางด้านเศรษฐกิจของชาติ (economic loss)

ในแต่ละครั้งที่มีการเกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้นย่อมทำให้เสียเวลาฟ้องร้องดำเนินคดี เสียรายได้ และเสียเวลาในการทำงาน รวมทั้งการเกิดอุบัติเหตุอาจเป็นผลทำให้การจราจรติดขัด³⁰

²⁹ สำนักงานราชบัณฑิตยสภา. พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554. ค้นคืน 22 กุมภาพันธ์ 2564. จาก <https://dictionary.orst.go.th>.

³⁰ สาริต อินตา. ความคิดเห็นของผู้ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับจักรยานพาหนะต่อการเกิดอุบัติเหตุศึกษากรณีในเขตเทศบาลเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี. วิทยานิพนธ์ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต. สาขาวิชาบริหารการขนส่ง บัณฑิตวิทยาลัยมหาวิทยาลัยบูรพา. 2546. หน้า 17-18

กูริต มีพร้อม³¹ ได้มีการกล่าวถึง ทฤษฎีที่มีความเกี่ยวข้องกับปัจจัยที่ทำให้มีอุบัติเหตุ หรือการเกิดอุบัติเหตุ กล่าวคือ ทฤษฎีโดมิโน (Domino theory) ของเฮนริช (Heinrich) ซึ่งทฤษฎีนี้มีแนวคิดที่ว่า ความเสียหายและการบาดเจ็บล้วนเป็นผลมาจากสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยหรือการกระทำที่ไม่ปลอดภัย อันเปรียบเสมือน โดมิโนที่มีการเรียงอยู่ใกล้กัน 5 ตัว หากโดมิโนตัวใดตัวหนึ่งล้มลงแล้ว ย่อมเป็นเหตุให้โดมิโนในลำดับต่อไปถูกผลักให้ล้มลงตามไปด้วย และโดมิโนจำนวน 5 ตัว สามารถอธิบายได้ดังนี้

1) สภาพแวดล้อมหรือภูมิหลังของบุคคล (Social environment of background and ancestry) กล่าวคือ สิ่งแวดล้อมทางสังคม ได้แก่ การศึกษา เศรษฐกิจ การเมือง ความเชื่อ วัฒนธรรม ประเพณี และค่านิยม รวมทั้งวิถีชีวิตที่ส่งผลต่อพฤติกรรม ในส่วนภูมิหลังของบุคคล ได้แก่ ค่านิยม ความเชื่อ พันธุกรรม ที่มีการถ่ายทอดกันมาจากการเรียนรู้ทางสังคมและกรรมพันธุ์ เช่น ความมูทะลุ ความสะเพร่า ความขี้บั่น ความเฉื่อยชา เป็นต้น

2) ความบกพร่องของบุคคล (Defect of person) กล่าวคือ ความผิดปกติหรือความบกพร่องของบุคคลใดบุคคลหนึ่ง โดยอาจจะมีสาเหตุมาจากสภาพแวดล้อมทางสังคมหรือภูมิหลังของบุคคล เช่น ความบกพร่องทางด้านจิตใจอันได้แก่ ความโมโห ขุนเขี้ยว อารมณ์ร้อน ความโกรธ ความเครียด วิตกกังวล ส่วนความบกพร่องทางด้านร่างกาย เช่น ความพิการที่อวัยวะใดอวัยวะหนึ่งของร่างกาย อาจเป็นขา แขน ประสาทสัมผัส ตา หู เป็นต้น

3) สภาพการณ์หรือการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe acts/ Unsafe condition) กล่าวคือ การกระทำหรือพฤติกรรมของบุคคลที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดหรือทำให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น ขับรถเร็ว ขับรถด้วยความประมาทและมีความตึกะนอง และไม่ใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายในขณะที่ปฏิบัติงาน ส่วนสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย เช่น ฝนตก หมอก ถนนลื่น ไฟ คว้น อากาศร้อน เครื่องจักรชำรุด เครื่องมือหรืออุปกรณ์ในการปฏิบัติงานชำรุด

4) อุบัติเหตุ (Accident) เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากสาเหตุปัจจัยทั้ง 3 ด้าน ซึ่งก่อให้เกิดผลเสียต่อทรัพย์สิน ชีวิต และร่างกายของตนเองและบุคคลอื่น เช่น น้ำร้อนลวก ไฟไหม้ มีดบาด รถชน เป็นต้น

5) ความเสียหายหรือการบาดเจ็บ (Injury damages) เป็นเหตุการณ์ที่เกิดต่อเนื่องหรือหลังจากที่มีการเกิดอุบัติเหตุ เป็นผลทำให้เกิดการบาดเจ็บทางร่างกายหรือเสียชีวิต และความเสียหายต่อจิตใจ และการที่ทรัพย์สินสูญหายหรือเสียหาย เช่น ได้รับบาดเจ็บ เสียชีวิต ขาดขา แขนขาด นิ้วขาด เกิดมลพิษในอากาศ บ้านเรือนพินาศ รถเสียหาย เป็นต้น

³¹ กูริต มีพร้อม. การประยุกต์ภูมิสารสนเทศเพื่อลดอุบัติเหตุจากรถทางบกในเทศบาลเมืองแสนสุข. การศึกษาค้นคว้าด้วยตนเองรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต. สาขาวิชาการบริหารทั่วไป วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา. 2550. หน้า 6-7

จากการศึกษาแนวคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางรถยนต์แล้ว พบว่า อุบัติเหตุจากรถยนต์เป็นหนึ่งในอุบัติเหตุในระบบคมนาคมที่เกิดขึ้นมากที่สุด โดยการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งก็นำมาซึ่งความสูญเสียและเสียหายในด้านต่างๆ ไม่ว่าจะเป็น ความสูญเสียทางกาย ทางจิตใจและสังคมทางเศรษฐกิจ เมื่อพิจารณาจากทฤษฎีโดมิโน (Domino theory) ของเฮนริช (Heinrich) แล้วพบว่าอุบัติเหตุทางรถยนต์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายหรือการได้รับบาดเจ็บทางร่างกายเกิดขึ้นมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย เช่น การขับรถด้วยความประมาท การขับรถด้วยความเร็ว เป็นต้น หรือผลมาจากสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย เช่น สภาพอากาศที่มีฝนตกหนักเป็นเหตุให้ถนนลื่น เป็นต้น โดยการเสียหาย ความสูญเสียหรือความเสียหายดังกล่าวนี้จึงเป็นที่มาของระบบประกันภัยรถยนต์ไม่ว่าจะเป็นประกันภัยภาคบังคับ (พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535) ซึ่งเป็นประกันภัยที่มีจุดมุ่งหมายที่สำคัญในการเยียวยาผู้ประสบภัยที่ได้รับบาดเจ็บทางร่างกายอย่างทันท่วงทีในการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งเพื่อเป็นการลดทอนความสูญเสียที่เกิดขึ้น กล่าวคือ การได้รับการรักษาพยาบาลอย่างรวดเร็วมากเพียงใดย่อมทำให้อัตราการเสียชีวิตลดน้อยลง นอกจากนี้การเกิดอุบัติเหตุดังกล่าวย่อมนำมาซึ่งความเสียหายหรือสูญเสียในทรัพย์สิน และประกันภัยภาคสมัครใจซึ่งเป็นประกันภัยอีกรูปแบบหนึ่งที่มีปัจจัยที่สำคัญในการเยียวยาผู้ประสบภัยในเบื้องต้น เพื่อที่จะลดความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจของชาติในการฟ้องร้องดำเนินคดีทุกกรณี

4. แนวคิดเกี่ยวกับประกันภัยรถยนต์

การประกันภัยรถยนต์ สามารถแบ่งได้ออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่

4.1 การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (Compulsory Third Party Insurance) หมายความว่า การประกันภัยรถยนต์ที่มีการบังคับโดยผลแห่งกฎหมาย เพื่อให้ความคุ้มครองในด้านการเสียชีวิต ความเสียหายทางร่างกายของผู้ประสบภัย ในประเทศไทยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้อง คือ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีความมุ่งหมายให้ผู้ประสบภัยจากรถได้รับความคุ้มครองทางชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย และการให้ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยค่าเสียหายที่เป็นธรรม มีความแน่นอน และรวดเร็ว

4.2 การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ (Voluntary Motor Insurance) หมายความว่า การประกันภัยที่เกิดจากความสมัครใจของผู้ขับขี่ ผู้ครอบครอง หรือเจ้าของรถยนต์ ซึ่งกฎหมายไม่ได้มีการบังคับแต่อย่างใด สามารถแบ่งออกเป็นประเภทต่างๆ ได้ดังนี้

4.2.1 แบบระบุชื่อและไม่ระบุชื่อผู้ขับขี่

1) *กรรมวิธีแบบที่ไม่ระบุชื่อผู้ขับขี่ (Un-Named Driver)* กลุ่มครองผู้ขับขี่ทุกคนที่ผู้เอาประกันภัยยินยอมให้ขับขี่รถยนต์ โดยบุคคลดังกล่าวเปรียบเสมือนหนึ่งเป็นผู้เอาประกันภัย

2) *กรรมวิธีแบบที่ระบุชื่อผู้ขับขี่ (Named Driver)* กลุ่มครองเฉพาะผู้เอาประกันภัยซึ่งในอุบัติเหตุผู้เอาประกันภัยอาจต้องร่วมรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยกรรมวิธีประเภทนี้ได้ใช้อายุผู้ขับขี่เป็นองค์ประกอบหนึ่งในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย อีกทั้งผู้เอาประกันภัยจะสามารถระบุชื่อผู้ขับขี่ได้ไม่เกินจำนวน 2 คน และต้องเป็นบุคคลธรรมดาที่ใช้รถส่วนบุคคล³²

4.2.2 ความคุ้มครองตามประเภทกรรมวิธี สามารถแบ่งออกเป็น 4 ประเภท ได้แก่

1) กรรมวิธีประกันภัยรถยนต์ ประเภท 1 ให้ความคุ้มครอง

(1) ความรับผิดในด้านร่างกาย อนามัย หรือชีวิตของผู้โดยสารในรถและบุคคลภายนอก

(2) ความรับผิดในด้านทรัพย์สินของบุคคลภายนอก

(3) ความรับผิดในด้านความเสียหายของรถยนต์คันที่เอาประกันภัย

(4) ความรับผิดในการที่รถยนต์สูญหายหรือการเกิดไฟไหม้

2) กรรมวิธีประกันภัยรถยนต์ ประเภท 2 ให้ความคุ้มครอง

(1) ความรับผิดในด้านร่างกาย อนามัย หรือชีวิตของผู้โดยสารในรถและบุคคลภายนอก

(2) ความรับผิดในด้านทรัพย์สินของบุคคลภายนอก

(3) ความรับผิดในการที่รถยนต์สูญหายหรือการเกิดไฟไหม้

3) กรรมวิธีประกันภัยรถยนต์ ประเภท 3 ให้ความคุ้มครอง

(1) ความรับผิดในด้านร่างกาย อนามัย หรือชีวิตของผู้โดยสารในรถและบุคคลภายนอก

(2) ความรับผิดในด้านทรัพย์สินของบุคคลภายนอก

4) กรรมวิธีประกันภัยรถยนต์ ประเภท 4

ความรับผิดในด้านทรัพย์สินของบุคคลภายนอก³³

³² ลิปวิญญู วงศ์สุววัฒน์. *ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจซื้อประกันภัยรถยนต์รูปแบบใหม่ของผู้บริโภคในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล*. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สถิติประยุกต์และเทคโนโลยีสารสนเทศ. คณะสถิติประยุกต์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์. 2555. หน้า 7-8

³³ คณะอนุกรรมการส่งเสริมการประกันภัย ประจำปี 2548-2550. *คู่มือวิชาการประกันภัย*. หน้า 65-66

จากการศึกษาแนวคิดเกี่ยวกับประกันภัยรถยนต์แล้ว พบว่า ประเทศไทยมีประกันภัยรถยนต์มี 2 รูปแบบ กล่าวคือ ประกันภัยภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งกฎหมายบังคับให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองรถต้องจัดทำประกันภัยภาคบังคับ โดยมีเจตนารมณ์ในการให้ความคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัย ไม่ว่าจะเป็นด้านชีวิต ด้านร่างกาย หรือด้านอนามัย และประกันภัยภาคสมัครใจที่เจ้าของรถสามารถเลือกที่จะจัดทำเพิ่มเติม เพื่อเพิ่มความคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย อีกทั้งให้ความคุ้มครองครอบคลุมไปถึงความเสียหายหรือการสูญเสียทรัพย์สิน ซึ่งจะเห็นได้ว่าประกันภัยภาคสมัครใจ จะให้ความคุ้มครองในด้านต่างๆ แก่ผู้ประสบภัยมากกว่าประกันภัยภาคบังคับ แต่เจ้าของหรือผู้ครอบครองรถจำนวนไม่น้อยที่ไม่ได้มีการทำประกันภัยในรูปแบบดังกล่าว ส่งผลให้ผู้ประสบภัย ที่ได้รับความเสียหายหรือสูญเสียทรัพย์สินยังคงไม่ได้รับความคุ้มครอง

5. แนวคิดเกี่ยวกับความรับผิดชอบในการละเมิด

แนวความคิดเกี่ยวกับการละเมิด ในยุคโรมันนั้น การกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย อันก่อให้เกิดหนี้ไม่ได้มีการแยกความรับผิดชอบว่า เป็นความรับผิดชอบทางอาญาหรือทางแพ่งอย่างชัดเจน แต่ปัจจุบันได้แบ่งแยกความรับผิดชอบทางอาญาและทางแพ่งออกจากกันอย่างชัดเจน เนื่องจากวัตถุประสงค์ของกฎหมายมีความแตกต่างกัน ซึ่งการกระทำละเมิดซึ่งเป็นความรับผิดชอบทางแพ่ง เกิดจากการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายอันก่อให้เกิดหนี้ที่มีความจำเป็นต้องมีการชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ถูกละเมิด และอุบัติเหตุจากรถอันเป็นเหตุให้มีความรับผิดชอบทางละเมิดเกี่ยวข้องกับบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 ซึ่งเป็นกฎหมายละเมิดทั่วไป และมาตรา 437 ซึ่งเป็นกฎหมายละเมิดพิเศษ โดยประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 420³⁴ หากพิจารณาจากบทบัญญัติแห่งกฎหมายดังกล่าวข้างต้นอธิบายตามองค์ประกอบได้ดังต่อไปนี้

1) ผู้ใด

บุคคลที่มีสภาพบุคคลในขณะที่มีการละเมิดต้องรับผิดชอบในการละเมิด กรณีบุคคลธรรมดา ที่ไม่มีความสามารถทำนิติกรรมก็กระทำละเมิดได้ เช่น คนไร้ความสามารถ คนเสมือนไร้ความสามารถ หรือผู้เยาว์ ส่วนนิติบุคคลก็อาจกระทำละเมิดได้ผ่านผู้กระทำการแทน

³⁴ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 420

2) การกระทำ

การกระทำที่จะถือว่าเป็นการละเมิดบุคคลอื่นนั้น ผู้กระทำต้องรู้สำนึกในการกระทำ อยู่ภายใต้บังคับของจิตใจที่ผู้กระทำจะเคลื่อนไหวหรือไม่เคลื่อนไหวร่างกาย การคิดหรือการตัดสินใจ ไม่ถือว่าเป็นการกระทำเนื่องจากอยู่ภายในจิตใจ เช่น เด็กทารกเคลื่อนไหวร่างกายอันเกิดจากความไร้เดียงสา การเคลื่อนไหวร่างกายดังกล่าวจึงไม่อยู่ภายใต้บังคับของจิตใจ การละเมอ เป็นการเคลื่อนไหวด้วยความไร้สติจึงไม่ถือว่าเป็นการกระทำ ส่วนคนโรคจิต จิตฟั่นเฟือน หรือจิตบกพร่อง หากกระทำการใดๆ ในขณะที่รู้สำนึกย่อมต้องรับผิดชอบในผลแห่งการละเมิด แต่ในทางอาญา การกระทำของบุคคลดังกล่าวจะเป็นเหตุยกเว้นโทษ³⁵

3) จงใจหรือประมาทเลินเล่อ

การกระทำละเมิดถือเป็นความรับผิดชอบทางแพ่งที่มีหลักว่า ต้องมีความผิด (fault) โดยพิจารณาถึงการกระทำเป็นการจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่ ซึ่งการจงใจมีสองความหมาย กล่าวคือ การตั้งใจให้บุคคลอื่นได้รับความเสียหายหรือรู้ว่าการกระทำความดังกล่าวอาจทำให้บุคคลอื่นเกิดความเสียหายได้ โดยผลแห่งความเสียหายจะมากหรือน้อยไม่ใช่ข้อสำคัญ ส่วนการกระทำโดยประมาท หมายถึง การกระทำที่ไม่ใช้ความระมัดระวังเพียงพอ ซึ่งบุคคลนั้นอาจใช้ความระมัดระวังได้ แต่หาได้ใช้ความระมัดระวังให้เพียงพอไม่ และต้องไม่ใช่การกระทำที่ตั้งใจหรือเล็งเห็นผลในการกระทำ ซึ่งการกระทำโดยประมาท กฎหมายไม่ได้บัญญัติไว้ว่าประมาทเลินเล่อธรรมดาหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง ดังนั้นไม่ว่าจะเป็นระดับใดก็ย่อมเป็นละเมิดได้ ในส่วนของเรื่องความระมัดระวัง บุคคลที่ประกอบอาชีพการงานใด ต้องใช้ความระมัดระวังอย่างผู้มีอาชีพนั้น

4) โดยผิดกฎหมาย

การกระทำโดยผิดกฎหมายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์หมายถึงการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย แม้การกระทำที่ไม่ผิดกฎหมายโดยชัดแจ้ง แต่กระทำการดังกล่าวโดยผิดหน้าที่ หรือไม่มีสิทธิก็ถือเป็นการกระทำโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ตามมาตรา 420 แต่ถ้าผู้กระทำมีอำนาจกระทำความดังกล่าวได้ แม้การกระทำนั้นทำให้เกิดความเสียหายขึ้นกับบุคคลอื่น ก็ไม่ต้องรับผิดชอบความเสียหาย แต่หากเป็นการใช้สิทธิของผู้กระทำที่สามารถทำได้ กระทำการเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น การกระทำนั้นก็อาจเป็นการละเมิดได้ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 421 บัญญัติว่า “การใช้สิทธิซึ่งมีแต่จะให้เกิดเสียหายแก่บุคคลอื่นนั้น ท่านว่าเป็นการอันมิชอบด้วยกฎหมาย”

³⁵ ศนันทกรณ โสคติพันธุ์. คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลากมิกวร ได้. พิมพ์ครั้งที่ 9. กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน. 2563. หน้า 67-69

5) ความเสียหายต่อบุคคลอื่น

การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่ออันก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้อื่น ซึ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 “...ให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สิน หรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิดจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น” ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลอื่นอาจเป็นความเสียหาย แก่ร่างกาย อนามัย ชีวิต เสรีภาพ ทรัพย์สิน หรือสิทธิอย่างใดอย่างหนึ่ง โดยกฎหมายต้องการ ให้ความคุ้มครองบุคคลทุกคนเพื่อให้มีบุคคลหนึ่งบุคคลใดมาก่อให้เกิดอันตราย และหากมีบุคคล ฝ่าฝืน บุคคลนั้นจำต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน³⁶

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 437 มีจุดมุ่งหมายให้ความคุ้มครอง ความเสียหายอันเป็นผลมาจากผู้ที่ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล เช่น รถยนต์ รถจักรยานยนต์ เป็นต้น กล่าวคือ ผู้ใดที่มีการครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ผู้นั้นต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแก่ยานพาหนะดังกล่าว ยกเว้นบุคคลดังกล่าวจะสามารถพิสูจน์ให้เห็นได้ว่า เกิดขึ้นมาจากความผิดของตัวผู้เสียหายเอง หรือเหตุสุดวิสัย³⁷

การเกิดอุบัติเหตุจากรถยนต์ย่อมก่อให้เกิดความรับผิดชอบในการละเมิดระหว่างผู้เสียหาย กับบุคคลที่ก่อให้เกิดความเสียหายหรือเจ้าของรถ เนื่องจากอุบัติเหตุจากรถในแต่ละครั้งย่อมเกิด ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย หรือทรัพย์สิน ซึ่งเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายย่อมมีหน้าที่ ชดใช้ค่าสินไหมทดแทน โดยบทบัญญัติของกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ดังกล่าวข้างต้นมีความเกี่ยวข้องกับ ความรับผิดชอบทางละเมิดอันเกิดจากอุบัติเหตุจากรถยนต์ หากว่าผู้ประสบภัยจากรถยนต์ที่มีบุคคล ควบคุมอยู่ บุคคลที่ก่อให้เกิดความเสียหายย่อมต้องมีความรับผิดชอบตามมาตรา 437 แต่หากบุคคล ต่างฝ่ายต่างขับรถของตนเองเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ ผู้ประสบภัยย่อมมีหน้าที่ความรับผิดชอบ ทางละเมิดตามมาตรา 420 แม้ว่าประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับจะคุ้มครองชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย ของผู้ประสบภัย แต่หากความเสียหายเกินกว่าที่กฎหมายให้ความคุ้มครอง ผู้ประสบภัยก็ต้องดำเนินการ พ้องร้องคดีตามกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เพื่อเรียกค่าสินไหมทดแทนต่อไป

³⁶ ศนันท์กรณ์ โสติพิพันธุ์. คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลามิกวร ได้. หน้า 75-101

³⁷ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 437

6. ทฤษฎีเกี่ยวกับประกันภัยรถยนต์

หลักการสำคัญหนึ่งในการเรียกร้องให้บุคคลที่ก่อให้เกิดความเสียหายชดเชยค่าเสียหายดังกล่าว ก็คือหลักกฎหมายละเมิด ตามทฤษฎีความรับผิดชอบกล่าวคือ ความเสียหายต้องเกิดมาจากความผิดของบุคคลกระทำการโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำให้เกิดความเสียหาย หากกรณีบุคคลได้กระทำความผิดโดยไม่ได้มีความจงใจหรือประมาทเลินเล่อ หรือผู้เสียหายมีส่วนก่อให้เกิดความเสียหาย หรือความเสียหายเกิดขึ้นเนื่องมาจากเหตุสุดวิสัย ผู้เสียหายนั้นย่อมไม่มีสิทธิได้รับการชดเชยค่าเสียหาย ดังนั้น หากความเสียหายเกิดขึ้น โดยบุคคลที่ก่อให้เกิดความเสียหายไม่มีความผิดตามกฎหมาย บุคคลนั้นย่อมไม่มีหน้าที่ที่ต้องรับผิดชอบค่าเสียหาย โดยทฤษฎีนี้มีองค์ประกอบสำคัญ 2 ประการ คือ

1) การกระทำ

การเคลื่อนไหวร่างกาย หรือไม่เคลื่อนไหว แต่การกระทำดังกล่าวเป็นการงดเว้นหน้าที่อันพึงต้องกระทำ เป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับความเสียหาย

2) จิตใจ

กระทำการโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ³⁸

ทฤษฎีความรับผิดชอบ มีปัญหาในทางปฏิบัติเนื่องจากผู้เสียหายต้องทำการพิสูจน์ให้ได้ว่าความเสียหายเกิดมาจากบุคคลที่กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ซึ่งหลักการดังกล่าวทำให้ยุ่งยากต่อผู้ประสบภัยจากกรณีเนื่องจากบุคคลนั้นมีการระงับหน้าที่ในการพิสูจน์ความผิดของบุคคลที่กระทำละเมิดอันก่อให้เกิดความเสียหาย ซึ่งหากพิสูจน์ความผิดไม่ได้จะไม่ได้ได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทน

6.1 ทฤษฎีชดเชยค่าเสียหาย โดยไม่มีความผิด (Theory of No Fault Compensation)

ทฤษฎีนี้ผู้ประสบภัยจะมีสิทธิได้รับการชดเชยค่าเสียหาย แม้ว่าความเสียหายเกิดขึ้นเพราะเหตุสุดวิสัย หรือบุคคลก่อให้เกิดความเสียหายไม่ได้มีความผิดตามกฎหมาย เช่น คดีของ Faith Ann Glynn อายุ 13 ปี ในรัฐมิชิแกน เด็กคนนี้ได้ขี่จักรยานแล้วถูกรถยนต์ที่ขับตามหลังชนทำให้ได้รับบาดเจ็บทางสมอง บริษัทประกันภัยมีหน้าที่ที่จะต้องจ่ายเงินค่ารักษาพยาบาลให้เด็ก ซึ่งเป็นผู้ประสบภัย แม้ว่าเด็กคนดังกล่าวจะไม่ได้ขับรถยนต์เนื่องจากการคุ้มครองความเสียหายถือว่าครอบคลุมบุคคลภายนอกที่ประสบภัยจากรถยนต์ ทฤษฎีนี้มีหลักการสำคัญรายละเอียดดังนี้

³⁸ สมชาย หาญเลิศฤทธิ์. การจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่ไม่เป็นธรรมตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535: ศึกษากรณีที่มีความเสียหายเกิดแก่ผู้ประสบภัยแต่ไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย. สารนิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต. สาขานิติศาสตรบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต. 2541. หน้า 28

- 1) เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นจะต้องชดใช้ค่าเสียหายในทันที
- 2) ความเสียหายที่เกิดขึ้นไม่ต้องรอพิสูจน์ว่าเป็นความผิดฝ่ายใด
- 3) บุคคลที่ได้รับความเสียหายมีสิทธิได้รับการเยียวยาความเสียหาย หากมีความเสียหายที่เกิดขึ้น แม้ไม่มีฝ่ายใดกระทำผิด หรือเพราะเหตุสุดวิสัย

4) ผู้เสียหายยังคงมีสิทธิพิสูจน์ความผิดตามกฎหมายละเมิด³⁹

ทฤษฎีนี้ได้มีประเทศต่างๆ นำมาใช้ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1970 เป็นต้นมารวมทั้งประเทศไทย ได้นำมาตราเป็นพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ระบบ

1) การจ่ายค่าสินไหมทดแทน โดยไม่ต้องมีการพิสูจน์ความผิด (Pure No Fault) โดยในหลักการนี้จะมีการบังคับให้เจ้าของรถทำประกันภัยประเภท “ชดใช้ค่าสินไหมทดแทน” (Compensation Insurance) โดยมีการกำหนดให้รถยนต์ที่จดทะเบียนต้องมีการประกันภัยประเภทนี้ หากฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งของรถจะต้องได้รับโทษทางอาญา และกำหนดให้ผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายจากรถคันดังกล่าวมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทน โดยไม่ต้องคำนึงว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นเหตุสุดวิสัยความผิดของผู้เสียหาย หรือบุคคลอื่น ซึ่งพิจารณาจากหลักการนี้แล้วจะเป็นการยกเลิกหลักความรับผิดชอบทางละเมิดที่ใช้กับคดีแพ่งเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทางรถยนต์โดยสิ้นเชิง

2) การจ่ายค่าสินไหมทดแทน โดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดแบบประยุกต์ (Modified No Fault) หลักการนี้เป็นการชดใช้ค่าเสียหาย โดยไม่ต้องมีการพิสูจน์ความผิดเช่นเดียวกันกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทน โดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดแบบแท้ แต่ไม่ถือว่าเป็นการยกเลิกหลักการตามกฎหมายละเมิดที่ให้ผู้ประสบภัยเรียกร้องค่าเสียหายจากบุคคลที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมายละเมิดได้ เช่น หากว่าผู้รับประกันภัยได้มีการชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัย แต่ผู้รับประกันภัยไม่สามารถที่จะรับช่วงสิทธิผู้ประสบภัยไปเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้กระทำความผิด ย่อมไม่เป็นธรรมเนื่องจากบุคคลที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมายกลับไม่ต้องรับผิดชอบใดๆ

³⁹ สิทธิโชค ศรีเจริญ, ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์, กรุงเทพมหานคร:ประชุมทองการพิมพ์,

การเกิดอุบัติเหตุเกี่ยวกับรถจะเป็นการกระทำละเมิด ซึ่งเป็นเรื่องยุ่งยากที่จะพิสูจน์ความผิดของผู้กระทำและค่าเสียหายที่เกิดขึ้น เนื่องจากการพิสูจน์เรื่องดังกล่าวมีความซับซ้อนและต้องใช้ระยะเวลาค่อนข้างนานมาก ด้วยเหตุผลนี้จึงก่อให้เกิดการประกันภัยความเสียหายระบบไม่มีความผิด” (No Fault Insurance) ซึ่งบริษัทผู้รับประกันภัยมีภาระหน้าที่ความรับผิดชอบต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทน ได้แก่ ค่ารักษาพยาบาล และค่าใช้จ่ายอื่นๆ อันคำนวณเป็นเงินได้ให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ ไม่ว่าเหตุที่เกิดขึ้นผู้เอาประกันภัยจะเป็นฝ่ายผิดหรือไม่ก็ตาม ซึ่งหลักการนี้ทำให้ผู้ประสบภัยหรือผู้ได้รับความเสียหายได้รับการชดเชยค่าเสียหายอย่างรวดเร็ว และบุคคลดังกล่าวไม่ต้องเสียเวลาดำเนินคดีในชั้นศาลเพื่อพิสูจน์ความรับผิดชอบตามกฎหมายแพ่งในลักษณะละเมิดก่อน⁴⁰

6.2 ทฤษฎีว่าด้วยประโยชน์สาธารณะ (Public Interest Theory)

คำว่า “ประโยชน์สาธารณะ” สามารถให้คำจำกัดความอธิบายได้หลายความหมาย กล่าวคือ

- 1) การที่บุคคลส่วนน้อยได้ทำการเสียสละความต้องการของตนเพื่อให้ก่อให้เกิดประโยชน์แก่สาธารณชน
- 2) การที่บุคคลหนึ่งยอมเสียผลประโยชน์บางส่วนของตน หรือประนีประนอมผลประโยชน์ เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อสาธารณะ⁴¹

ประโยชน์สาธารณะสามารถพิจารณาแบ่งออกเป็น 2 ประเภท กล่าวคือ

- 1) ประโยชน์สาธารณะโดยทั่วไป เป็นเรื่องของประโยชน์แก่บุคคลที่เป็นเอกชนทุกคน เช่น การป้องกันประเทศ การรักษาความปลอดภัย ซึ่งการกระทำนี้จะไม่มีบุคคลใดได้รับประโยชน์โดยเฉพาะเจาะจง และไม่ได้ก่อให้เกิดสิทธิโดยตรงแก่บุคคลที่เป็นเอกชน
- 2) ประโยชน์สาธารณะโดยเฉพาะ เป็นเรื่องของประโยชน์ที่เป็นการเฉพาะตัวของบุคคลในแต่ละราย เช่น การที่กระทรวงสาธารณสุขทำการรักษาพยาบาลนั้น ผลประโยชน์ย่อมตกแก่ผู้ป่วย การที่กระทรวงศึกษาธิการให้การศึกษานั้น บุคคลที่ได้รับศึกษาย่อมได้รับผลประโยชน์ดังกล่าว ซึ่งการกระทำนี้จะมีส่วนทำให้ประชาชนมีความก้าวหน้า ความสะดวกสบาย ความเป็นอยู่ที่ดี จึงถือว่าเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวม

ตามทฤษฎีนี้ประโยชน์สาธารณะนั้นจะมีความสำคัญกว่าประโยชน์ส่วนตัวของบุคคลใดบุคคลหนึ่ง และต้องมีความสมดุลระหว่างผู้เอาประกันภัยหรือผู้บริโภครวมต้องมีการจ่ายเบี้ยประกันภัยในจำนวนน้อย ส่วนผู้รับประกันภัยต้องสามารถประกอบกิจการได้ โดยไม่มีผลขาดทุน

⁴⁰ สิทธิโชค ศรีเจริญ, ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์, หน้า 67

⁴¹ ชาญชัย แสงวงศ์, คำอธิบายกฎหมายปกครอง, พิมพ์ครั้งที่ 29, กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2563.

นอกจากนี้การออกกฎหมายจะมีวัตถุประสงค์เพื่อประโยชน์สาธารณะโดยตรงและต้องคำนึงถึงผลประโยชน์สาธารณะเป็นหลัก โดยมีใช้กระทำการเพื่อประโยชน์บุคคลหนึ่งบุคคลใด⁴²

6.3 ทฤษฎีรับภัย (Theory of Risk)

กฎหมายละเมิดในระยะแรกนั้น ต้องการให้บุคคลที่กระทำทำให้บุคคลอื่นได้รับความเสียหายต้องมีการเยียวยาชดใช้ค่าสินไหมทดแทน โดยกฎหมายมิได้คำนึงถึงผู้กระทำการละเมิดดังกล่าวจะกระทำความผิดหรือไม่ โดยเมื่อเกิดความเสียหายและรู้ว่าบุคคลใดบุคคลหนึ่งเป็นผู้ก่อเหตุแล้ว ถือว่าบุคคลนั้นเป็นผู้กระทำละเมิดเนื่องจากบุคคลกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งแล้ว ย่อมเป็นการเสี่ยงภัยบุคคลที่กระทำการดังกล่าวต้องได้รับผลแห่งการเสี่ยงภัย อีกทั้งแม้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นไม่ใช่ความผิดของบุคคลที่ก่อให้เกิดความเสียหาย บุคคลดังกล่าวก็ต้องรับผิดชอบ ตามทฤษฎีนี้กฎหมายมีความมุ่งหมายให้บุคคลที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นจะต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ได้มีการคำนึงว่า บุคคลที่ก่อความเสียหายนั้นจะมีความผิดตามกฎหมายหรือไม่ ประกอบกับมีประโยชน์ในเรื่องของการให้คุ้มครองช่วยเหลือผู้ได้รับความเสียหายซึ่งมีฐานะทางเศรษฐกิจต่ำกว่าบุคคลที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ในเรื่องนี้ได้มีเหตุผลให้การสนับสนุนอยู่ 2 ประการ กล่าวคือ

1) เหตุผลทางกฎหมาย

การบังคับให้บุคคลใดบุคคลหนึ่งที่กระทำการละเมิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เพื่อความเสียหายถือเป็นผลแห่งความรับผิดชอบในทางละเมิด โดยมีใช้เป็นการลงโทษทางอาญา ดังนั้นในเรื่องของการละเมิดไม่ควรพิจารณาหลักเกณฑ์เช่นเดียวกับทางอาญา เพียงบุคคลนั้นก่อให้เกิดความเสียหายก็ถือเป็นการละเมิดแล้ว

2) เหตุผลทางพฤติกรรม

เมื่อเกิดความเสียหาย แม้จะไม่สามารถหาบุคคลมารับผิดได้ ก็ไม่ควรให้บุคคลที่ได้รับความเสียหายรับเคราะห์ ทั้งที่ความเสียหายนั้นมิได้เกิดจากการกระทำของบุคคลนั้น บุคคลที่ก่อให้เกิดความเสียหายเป็นผู้ควรรับเคราะห์ ถือว่ามีความยุติธรรมมากกว่า และการหาตัวผู้รับภัยก็ไม่ใช่ว่าเรื่องยาก เนื่องจากเพียงพิจารณาให้ได้ว่าภัยนั้นเป็นผลมาจากเหตุใด และเหตุนี้บุคคลใดเป็นผู้ก่อ บุคคลนั้นย่อมต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทน⁴³

⁴² กฤษฎา ธรรมชัย. *มาตรการทางกฎหมายในการกำกับดูแลผู้ประกอบการธุรกิจประกันภัย*. วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต. มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต. 2542. หน้า 9

⁴³ เกรียงไกร ทองพันธ์. *การเมืองเรื่องพระราชบัญญัติผู้ประสบภัยจากธรณี*. วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต. สาขารัฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง. 2539. หน้า 45

6.4 ทฤษฎีความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability)

ทฤษฎีนี้มีนักนิติศาสตร์ที่มีชื่อว่า Saleilles ได้มีการอธิบายว่า หลักเกณฑ์ของความรับผิดในทางละเมิดมี 2 องค์ประกอบ ได้แก่ ความเสียหายที่เกิดขึ้นและความสัมพันธ์ของเหตุและผลระหว่างการกระทำของผู้กระทำละเมิดกับความเสียหาย ซึ่งการจะหาบุคคลที่กระทำละเมิด คือ การหาบุคคลที่ก่อให้เกิดความเสียหาย เพราะบุคคลใดกระทำละเมิด บุคคลนั้นย่อมต้องรับภัยแห่งการกระทำดังกล่าว ภายหลังหลักความรับผิดทางละเมิดได้กลับไปสู่หลักเดิมว่า เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นย่อมต้องมีความรับผิด โดยไม่ต้องอาศัยความผิด หรือเรียกว่า “ความรับผิดเด็ดขาด” ซึ่งมีหลักการให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่า แม้บุคคลไม่ได้กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ บุคคลนั้นอาจต้องรับผิดทางละเมิด โดยไม่ต้องมีการคำนึงองค์ประกอบภายในจิตใจ โดยเมื่อเกิดความเสียหายและรู้ว่าบุคคลใดเป็นผู้กระทำแล้ว ควรถือว่าบุคคลดังกล่าวเป็นผู้กระทำละเมิด ไม่ว่าการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นจะถูกหรือผิดกฎหมาย แต่จะถือว่าความรับผิดทางละเมิดเป็นความรับผิดเด็ดขาดโดยสิ้นเชิงไม่ได้ เนื่องจากบุคคลที่กระทำละเมิด อาจนำสืบหักล้างข้อสันนิษฐานได้⁴⁴

ความรับผิดโดยเคร่งครัด กล่าวคือ กฎหมายได้บัญญัติให้บุคคลที่กระทำละเมิดต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งการบัญญัติกฎหมายไว้ในกรณีดังกล่าวก็เพื่อเป็นหลักประกันมิให้บุคคลทั่วไปในสังคมต้องรับเคราะห์กรรม โดยทฤษฎีนี้ได้เกิดขึ้นมาจากแนวคิดทางกฎหมายว่า “ผู้ใดก่อความเสียหายผู้อื่นต้องจ่าย” ถือว่าเป็นหน้าที่โดยเคร่งครัด ซึ่งผู้กระทำความผิดต้องใช้ความระมัดระวังไม่กระทำการใดๆ อันเป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับความเสียหายหรืออันตรายใดๆ โดยหากมีความเสียหายเกิดขึ้น บุคคลที่ได้รับความเสียหายไม่มีหน้าที่ต้องพิสูจน์ให้เห็นความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำกับผลว่า เกิดขึ้นจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่ บุคคลนั้นเพียงทำให้เห็นว่า ความเสียหายได้เกิดขึ้นจริง ส่วนผู้กระทำละเมิดต้องพิสูจน์ว่าไม่ได้กระทำให้เกิดความเสียหาย และไม่ต้องคำนึงถึงความสัมพันธ์ระหว่างเหตุกับผล ทั้งนี้ทฤษฎีนี้มีชื่อเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า ความรับผิดโดยเด็ดขาด (Absolute Liability) กล่าวคือ หากบุคคลใดที่กระทำให้เกิดความเสียหาย ไม่ว่าบุคคลดังกล่าวจะกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ เจตนาดีหรือร้าย รู้หรือไม่รู้ถึงการกระทำนั้น บุคคลนั้นยังคงที่จะไม่พ้นความรับผิด

⁴⁴ จี๊ด เศรษฐบุตร. หลักกฎหมายแพ่ง ลักษณะละเมิด. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพมหานคร: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 2522. หน้า 108

ทฤษฎีนี้มีแนวความคิดมาจากการที่ผู้ประสบภัยอาจไม่ได้รับการคุ้มครองอย่างมีประสิทธิภาพตามทฤษฎีความรับผิดชอบ สาเหตุสืบเนื่องจากเรื่องของปัญหาการพิสูจน์ความผิดไม่สามารถบรรเทาความเสียหายให้แก่บุคคลที่ได้รับความเสียหาย จึงถือว่าการอุดช่องว่างของทฤษฎีดังกล่าว อันเป็นการลดภาระของบุคคลที่ได้รับความเสียหายที่จะนำสืบการกระทำโดยจงใจ และประมาทเลินเล่อของผู้ประสบภัย และให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุ แต่ทฤษฎีนี้ถือว่าตัดสิทธิเสรีภาพของบุคคลที่กระทำการละเมิดด้วยการปิดปากไม่ให้ปฏิเสธว่าไม่ได้กระทำ เพื่อมุ่งหมายการให้ความคุ้มครองสิทธิเสรีภาพของประชาชนและสาธารณประโยชน์ อีกทั้งเป็นการแก้ไขข้อบกพร่องของกฎหมายละเมิดเรื่องการพิสูจน์ความผิดด้วยการผลักภาระการพิสูจน์ความผิด หรือที่เรียกว่า *Res Ipsa Loquitur* ไปยังผู้กระทำละเมิดที่จะมีหน้าที่ในการพิสูจน์ว่าการเกิดความเสียหายมาจากเพราะเหตุสุดวิสัย⁴⁵

จากการศึกษาทฤษฎีเกี่ยวกับประกันภัยรถยนต์แล้ว พบว่า เดิมหลักกฎหมายละเมิดตามทฤษฎีความรับผิดชอบนั้น ถือเป็นหลักการสำคัญหนึ่งในการนำมาใช้เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถยนต์ผู้ที่ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น โดยความจงใจหรือประมาทเลินเล่อจะต้องมีหน้าที่รับผิดชอบในความเสียหายนั้น แต่การที่บุคคลที่ได้รับความเสียหายจะต้องมีหน้าที่ในการพิสูจน์ความเสียหายว่ามาจากบุคคลดังกล่าว จึงก่อให้เกิดความยุ่งยากในการพิสูจน์ความผิดของผู้กระทำความผิดและอาจเป็นเหตุให้ไม่ได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทน ด้วยสาเหตุดังกล่าวที่อาจทำให้ผู้ประสบภัยไม่ได้รับความคุ้มครองเท่าที่ควร จึงเกิดทฤษฎีความรับผิดชอบโดยเคร่งครัดมาอุดช่องว่างในเรื่องดังกล่าว โดยภาระการพิสูจน์จะตกเป็นภาระแก่ผู้กระทำละเมิด ส่วนทฤษฎีรับภัยนั้น ผู้ก่อภัยจะต้องรับผิดชอบในภัยดังกล่าว แม้ว่าไม่ใช่ความผิดของผู้ก่อภัยก็ตาม ซึ่งในเรื่องนี้มีความคล้ายคลึงกับทฤษฎีชดเชยค่าเสียหาย โดยไม่มีความผิด ที่ผู้ประสบภัยย่อมมีสิทธิได้รับชดเชยเยียวยาค่าเสียหายเบื้องต้นในทันที แม้ว่าผู้กระทำความผิดไม่ได้มีความผิดตามกฎหมาย หรือเหตุสุดวิสัยก็ตาม รวมทั้งไม่ต้องรอการพิสูจน์ว่าเกิดจากความผิดของผู้กระทำหรือไม่ โดยทฤษฎีนี้ได้เป็นแนวทางของกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในประเทศไทยและประเทศอื่นอีกหลายประเทศ

⁴⁵ สุณีย์ มัลลิกะมาส. การศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งกองทุนทดแทนความเสียหายต่อสุขภาพจากมลพิษ. กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2531. หน้า 98

7. หลักกฎหมายเกี่ยวกับประกันภัยรถยนต์

7.1 หลักสุจริตอย่างยิ่ง (Principle of Utmost Good Faith)

ตามกฎหมายของประเทศไทยได้มีการกล่าวถึงหลักความสุจริตไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 865⁴⁶ โดยตามกฎหมายดังกล่าวสามารถอธิบายได้ ดังต่อไปนี้

1) ผู้เอาประกันมีหน้าที่ในการแถลงให้ผู้รับประกันภัยหรือตัวแทนได้ทราบข้อความจริง หากข้อความดังกล่าวเป็นเท็จ สัญญาจะยกเป็นโมฆะ และในกรณีผู้เอาประกันรู้อยู่แล้ว แต่กระทำการละเว้น ไม่เปิดเผยข้อความจริงที่ผู้รับประกันอาจเรียกเบี้ยประกันภัยสูงขึ้น หรืออาจไม่รับประกันภัย สัญญาดังกล่าวจะยกเป็นโมฆะเช่นเดียวกัน

2) ในส่วนผู้รับประกันพึงต้องใช้ความระมัดระวังตามปกติวิญญูชน ซึ่งในเรื่องที่ผู้รับประกันควรจะรู้ว่าข้อเท็จจริง หากรู้แล้วยังคงรับประกัน สัญญาดังกล่าวจะยกเป็นโมฆะ หรือหากว่าผู้รับประกันไม่รู้ แต่น่าจะรู้ถ้าได้ใช้ระมัดระวัง สัญญาจะยกเป็นโมฆะเช่นกัน

หลักความสุจริตของคู่สัญญานั้น กล่าวคือ คู่สัญญาทั้งในฝ่ายของผู้เอาประกันและผู้รับประกัน โดยบุคคลทั้งสองต้องมีความสุจริตในการทำสัญญาระหว่างกัน เนื่องจากการประกันภัยบางประเภท เช่น การประกันภัยทางทะเลนั้น ผู้เอาประกันอยู่ในระยะทางที่ห่างไกลและไม่มีโอกาสได้เห็นสินค้าหรือเรือที่ได้มีการเอาประกันไว้ ทำให้ต้องเชื่อถือซึ่งกันและกันในขณะที่มีการทำสัญญา การที่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายมีความสุจริตต่อกันนั้นจึงเป็นหลักการที่มีความสำคัญ โดยสาระสำคัญมีรายละเอียด ดังนี้

1) การเปิดเผยข้อความจริง (disclosure)

ผู้เอาประกันมีภาระหน้าที่ในการแจ้งให้ผู้รับประกันภัยหรือตัวแทนทราบในข้อความเป็นจริง การที่ผู้เอาประกันปกปิดข้อความจริงย่อมทำให้สัญญาตกเป็นโมฆะ และผู้รับประกันบอกล้างสัญญาดังกล่าวได้

2) การไม่แถลงข้อความเท็จ (non - misrepresentation)

ในขณะที่มีการทำสัญญาประกันภัยผู้เอาประกันภัยต้องไม่ให้ข้อความอันเป็นเท็จโดยข้อความอันเป็นเท็จนั้น ผู้เอาประกันรู้ว่าหากให้ข้อความจริงอาจจะพอใจผู้รับประกันให้มีการเรียกเบี้ยประกันในอัตราที่สูงมากขึ้น หรือไม่รับประกันภัยได้ ซึ่งผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ในการตอบคำถามของบริษัทประกันภัยให้ตรงตามความจริง แต่หากว่าขณะที่ทำสัญญาระหว่างคู่สัญญา ผู้เอาประกัน

⁴⁶ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 865

ให้ข้อความไม่ตรงความจริงทั้งทางวาจาหรือลายลักษณ์อักษร การกระทำความกล่าวอาจเป็นเหตุให้สัญญาอื่นๆ เป็นโมฆะ

3) การปฏิบัติตามคำสัญญา (warranty)

ผู้เอาประกันมีหน้าที่ในการให้คำรับรองแก่ผู้รับประกันภัยว่า จะกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด หรือไม่กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์ในความเสี่ยงภัยของผู้รับประกันภัย เช่น ในอาคารที่เอาประกันภัยนั้น จะไม่ทำการเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงไว้ หรือในอาคารที่เอาประกันภัย ผู้เอาประกันได้ทำการติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิง เป็นต้น⁴⁷

7.2 หลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทน (Indemnity)

พจนานุกรมศัพท์ประกันภัย ราชบัณฑิตยสภา ได้มีการอธิบายคำว่า “การชดเชยค่าสินไหมทดแทน”⁴⁸ ไว้ว่า การชดเชยความเสียหายตามที่เสียหายจริง โดยอาจชดเชยด้วยเงินสด หรือซ่อมแซมให้ หรือเปลี่ยนทดแทนให้

การชดเชยค่าสินไหมทดแทน โดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด (No Fault) นั้น เป็นหลักหนึ่ง ที่ประเทศส่วนใหญ่ได้นำมาใช้ในการประกันภัยรถภาคบังคับ เป็นการประกันที่มีการชดเชยค่าสินไหมทดแทน ได้แก่ ค่ารักษาพยาบาล และค่าใช้จ่ายอื่นๆ อันอาจคำนวณราคาเป็นเงินได้แก่ ผู้ประสบภัยจากรถ โดยไม่ต้องคำนึงว่าผู้เอาประกันเป็นฝ่ายผิดหรือไม่ ซึ่งแตกต่างจากการดำเนินคดีตามกฎหมายละเมิด เพราะการพิสูจน์ความผิดมีความยากลำบาก และค่าใช้จ่ายสูง⁴⁹ โดยในเรื่องนี้กฎหมายได้มีการบัญญัติไว้ว่า ผู้รับประกันภัยต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนดังจะกล่าวต่อไปนี้ คือ

- 1) เพื่อจำนวนวินาศภัยอันแท้จริง
- 2) เพื่อความบอบสลายอันเกิดแก่ทรัพย์สินซึ่งได้เอาประกันภัยไว้เพราะได้จัดการตามสมควรเพื่อป้องกันความวินาศภัย
- 3) เพื่อบรรดาค่าใช้จ่ายอันสมควรซึ่งได้เสียไปเพื่อรักษาทรัพย์สินซึ่งเอาประกันภัยไว้มิให้วินาศ ตามมาตรา 877⁵⁰ ซึ่งใช้เฉพาะกับการประกันวินาศภัยเท่านั้น

⁴⁷ สากล ธนสัตยาวิบูล. *หลักการประกันภัย*. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร: คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต. 2540. หน้า 46 - 47

⁴⁸ สำนักงานราชบัณฑิตยสภา. *พจนานุกรมศัพท์ประกันภัย ฉบับราชบัณฑิตยสภา*. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพมหานคร: อรุณการพิมพ์. 2560. หน้า 139

⁴⁹ ธาณี วรภัทร์. *กฎหมายว่าด้วยประกันภัย*. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต. 2545. หน้า 102

⁵⁰ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 877

จากการศึกษาหลักกฎหมายเกี่ยวกับประกันภัยรถยนต์แล้ว พบว่า การประกันภัยภาคสมัครใจมีความเกี่ยวข้องกับหลักสุจริตอย่างยิ่งที่ในขณะทำสัญญาประกันภัย เจ้าของรถหรือผู้เอาประกันภัยต้องเปิดเผยข้อความจริงและไม่แถลงข้อความอันเป็นเท็จ รวมทั้งผู้เอาประกันและผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ปฏิบัติตามคำสัญญา ในส่วนหลักخذใช้คำสินไหมทดแทน โดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดถือว่าเป็นหลักสำคัญอย่างหนึ่งที่น่ามาใช้กับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับและยกเว้นหลักตามกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิดที่ผู้ประสบภัยจะมีหน้าที่ต้องพิสูจน์ความผิดของเจ้าของรถ



บทที่ 3

กฎหมายประเทศไทยเกี่ยวกับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

การศึกษาเกี่ยวกับกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถนั้น จะต้องทำการศึกษาในสวนประวัติศาสตร์ความเป็นมาของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 หลักการที่จำเป็นในการบัญญัติกฎหมาย และวัตถุประสงค์ของกฎหมายฉบับนี้ เพื่อให้เกิดความเข้าใจในเนื้อหาของบัญญัติของกฎหมายในมาตราต่างๆ รวมทั้งการศึกษากฎหมายที่มีความเกี่ยวข้อง อันได้แก่ ประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์ลักษณะละเมิดและลักษณะประกันภัย ย่อมก่อให้เกิดความเข้าใจมากยิ่งขึ้น

1. ประวัติความเป็นมาของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

เมื่อปี พ.ศ. 2504 ประเทศไทยใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในการพัฒนาประเทศ ทำให้มีความเจริญก้าวหน้าในด้านต่างๆ อย่างรวดเร็ว ไม่ว่าจะเป็นการผลิต การขนส่ง การเดินทาง และการค้าขาย ซึ่งในเรื่องของการเดินทางนั้น ประชาชนต้องใช้นยานพาหนะในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น แม้ยานพาหนะจะมีหลากหลายรูปแบบ แต่รถยนต์เป็นพาหนะหนึ่งที่มีความสะดวกและเหมาะสมในการเดินทางจึงทำให้รถยนต์มีปริมาณสูงมากขึ้นในทุกปี เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุมีจำนวนสูงมากขึ้นตามมา โดยการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งย่อมที่จะไม่อาจหลีกเลี่ยงความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย และทรัพย์สินของผู้ประสบภัย ต่อมาปี พ.ศ. 2510 ทางรัฐบาลออกกฎหมายมากำกับดูแลธุรกิจประกันภัยโดยเฉพาะ ไม่ว่าจะเป็นการประกันชีวิต และการประกันวินาศภัย แต่ประกันภัยผู้ประสบภัยจากรถยนต์ยังไม่ได้มีการออกกฎหมายมาบังคับใช้แต่อย่างใด เมื่อพิจารณาข้อจำกัดการบังคับใช้หลักกฎหมายละเมิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางรถยนต์ และความร้ายแรงที่มาจากการสูญเสียในอุบัติเหตุทางรถยนต์แต่ละครั้ง ทางรัฐบาลจึงมีแนวคิดที่จะหามาตรการในการป้องกันและเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยการออกกฎหมายมาคุ้มครองผู้ที่ประสบภัยจากรถยนต์มาบังคับใช้⁵¹

โดยเมื่อปี พ.ศ. 2511 รัฐบาลจอมพลถนอม กิตติขจร ยกร่างกฎหมายผ่านการพิจารณาของหน่วยงานต่างๆ ได้แก่ กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงคมนาคมกระทรวงมหาดไทย สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ สำนักงานประกันภัย ซึ่งใช้ระยะเวลานานจนกระทั่งปี พ.ศ. 2519

⁵¹ ใจ ไถ ศักดิ์วรพงศ์, รายงานผลการวิจัยการใช้มาตรการทางกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์, กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2532, หน้า 55

ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมร่างฉบับดังกล่าวอีกครั้ง แต่ด้วยเหตุผลทางการเมือง การเปลี่ยนแปลงรัฐบาล จำนวนหลายครั้ง ประกอบกับเรื่องการประกันภัยอุทกภัยในแง่ลบเป็นเหตุให้ร่างกฎหมายฉบับนี้ ไม่สามารถออกมาบังคับใช้และมีการคัดค้านอยู่โดยตลอด เนื่องจากผู้ขับขีรถยนต์ส่วนใหญ่ คิดว่าหากมีการใช้ความระมัดระวังในการขับขีรถยนต์เพียงพอ อุบัติเหตุทางรถยนต์จะไม่เกิดขึ้น ประกอบกับการจัดทำประกันภัยก่อให้เกิดภาระค่าใช้จ่ายในการต้องหาเงินมาชำระเบี้ยประกันภัย ในแต่ละปี และผลตอบแทนไม่ชัดเจนว่า ผู้ทำประกันภัยจะได้รับกลับคืนมาอย่างเหมาะสมคุ้มค่า กับเบี้ยประกันหรือไม่ ซึ่งหน่วยงานของรัฐหรือรัฐบาลมีความจำเป็นในการสร้างความเชื่อมั่น ให้กับประชาชนทั่วไป เพื่อให้เกิดความเข้าใจ ลดการต่อต้าน และมีทัศนคติที่ดีต่อร่างกฎหมาย ฉบับดังกล่าว⁵²

เมื่อปี พ.ศ. 2526 รัฐบาลพลเอกเปรม ติณสูลานนท์ เริ่มร่างพระราชบัญญัติคุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถ ในขณะนั้นพลเอกเปรม ติณสูลานนท์ ทำหน้าที่ประธานกรรมการป้องกัน อุบัติภัยแห่งชาติ ได้แต่งตั้งคณะบุคคลเพื่อพิจารณาหามาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ หรือคณะกรรมการเฉพาะกิจ มีหน้าที่หลักในการพิจารณากำหนดหลักการและวางมาตรการบังคับ ให้ผู้ขับขีรถยนต์ต้องดำเนินการจัดทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่สาม ซึ่งคณะกรรมการดังกล่าวมีบุคคลจากหน่วยงานต่างๆ และผู้แทนจากหน่วยงานเอกชน ได้แก่ กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงพาณิชย์ กรมตำรวจหรือสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในปัจจุบัน กรรมการประกันภัย สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ ผู้แทนจากสมาคม ประกันภัย นักวิชาการ และผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญเกี่ยวกับประกันภัย ภายหลังมีการเปลี่ยนแปลง ทางการเมืองจำเป็นต้องยุติร่างกฎหมายดังกล่าว ต่อมารัฐบาลนายอนันต์ ปันยารชุน ยุคศถาภิรक्षा ความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ หรือ “รสช.” ได้ปรากฏเหตุการณ์สำคัญ เมื่อวันที่ 24 กันยายน พ.ศ. 2533 รถบรรทุกแก๊สของบริษัทแห่งหนึ่งที่มีการบรรจุถังแก๊ส ขนาด 20,000 ลิตร จำนวน 2 ถัง ได้พยายาม ขับรถลงจากทางด่วนเพชรบุรีตัดใหม่ด้วยความเร็วเพื่อที่จะผ่านไฟแดงแยกบริเวณนั้น แต่การขับรด ด้วยความเร็วเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจนถึงแก๊สได้หลุดออกจากตัวรถทำให้เกิดความร้อนมากขึ้น อันเป็นการเพิ่มแรงอัดให้กับแก๊สที่บรรจุอยู่จนกระทั่งถึงเหล็กที่บรรจุแก๊สไม่สามารถทนต่อแรงเสียดสี และแตกออก เป็นเหตุให้แก๊สที่บรรจุภายในถังได้มีการพุ่งออกมาทั่วทั้งถนนเกิดประกายไฟและระเบิด ทำให้มีทั้งบุคคลที่เสียชีวิตและบาดเจ็บจำนวนมาก รวมทั้งส่งผลให้ทรัพย์สินของประชาชนได้รับความเสียหาย⁵³ แต่ปรากฏว่าหลังเกิดเหตุต้องใช้ระยะเวลาานานกว่าที่ประชาชนจะได้รับการชดใช้ ค่าเสียหายหรือค่าสินไหมทดแทน เป็นเหตุให้ไม่ทันต่อการรักษาพยาบาลที่ต้องดำเนินการ

⁵² “เรื่องเดียวกัน”. หน้า 55

⁵³ สุพิศ ประณีตพลกรัง. กฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ. กรุงเทพมหานคร: นิติธรรม2564. หน้า 1-2

อย่างเร่งด่วนและทันทั่วทั้งทำให้ผู้ประสบภัยได้รับความเดือดร้อนเสียหายและไม่เป็นธรรม ซึ่งทางรัฐบาลตระหนักเห็นถึงความสำคัญและนำงบประมาณแผ่นดินจำนวนหลายล้านบาท มาช่วยเหลือเยียวยาเบื้องต้น หลังจากนั้นประชาชนส่วนใหญ่พูดถึงมาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัย จากรถ รัฐบาลจึงเร่งออกกฎหมายเพื่อบรรเทาและป้องกันความเสียหายอันเกิดจากอุบัติเหตุจากรถ ที่เป็นต้นเหตุของการเกิดความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกาย โดยในขณะนั้นไม่ปรากฏว่ามีกฎหมาย ฉบับใดที่จะทำการช่วยเหลือ เยียวยาความเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยอย่างทันทั่วทั้ง⁵⁴ การที่ร่างกฎหมาย ได้ผ่านการพิจารณาและผลักดันอย่างต่อเนื่องทำให้การเสนอร่างกฎหมายฉบับนี้เป็นไปอย่างรวดเร็ว โดยในครั้งแรกนั้นมีจำนวน 52 มาตรา ต่อมาภายหลังจากรัฐบาลได้ดำเนินการเสนอร่างกฎหมาย ดังกล่าวผ่านความเห็นชอบของคณะกรรมการกลั่นกรองงานเศรษฐกิจคณะกรรมการกฤษฎีกา และคณะรัฐมนตรีแล้ว พบว่าเหลือเพียงจำนวน 47 มาตราและมีการเปลี่ยนชื่อจากเดิม “พระราชบัญญัติ คุ้มครองบุคคลที่สาม (Third Party)” เนื่องจากผู้มีหน้าที่ใช้กฎหมาย และประชาชนอาจเข้าใจผิดว่า หากเกิดอุบัติเหตุจากรถจะให้คุ้มครองเฉพาะบุคคลอื่น ไม่รวมถึงผู้ขับขี่ และผู้โดยสารภายในรถ จึงเปลี่ยนชื่อเป็น “พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ” และเมื่อวันที่ 20 มีนาคม พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติฉบับนี้ได้รับการพิจารณาและผ่านความเห็นชอบจากสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ซึ่งประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 9 เมษายน พ.ศ. 2535⁵⁵

การประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้มีสาระสำคัญและเหตุผลเพราะอุบัติเหตุจากรถ ในแต่ละปีนั้นปรากฏว่ามีจำนวนสูงมากขึ้น ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งนำมาซึ่งการได้รับบาดเจ็บ ทางร่างกาย และมีการเสียชีวิต แต่บุคคลดังกล่าวได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนน้อยกว่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงหรือไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหาย และการที่ผู้ประสบภัยต้องดำเนินคดี ทางแพ่งเพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนใช้ระยะเวลานานเป็นอย่างมาก ดังนั้น ด้วยเหตุผลดังกล่าว เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยค่าเสียหายในเบื้องต้นอย่างทันทั่วทั้ง จึงมีความจำเป็นต้องมีการ ดำเนินการร่างกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้รับแนวคิด มาจากต่างประเทศ เช่น ประเทศอังกฤษ ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ ประเทศญี่ปุ่น และประเทศฟิลิปปินส์ เป็นต้น แม้ว่าสภาพเศรษฐกิจและสังคมของประเทศดังกล่าวจะมีความแตกต่าง จากประเทศไทย แต่เป็นเพียงรายละเอียดเล็กน้อยเนื่องจากหลักการและแนวความคิดเกี่ยวกับ

⁵⁴ “เรื่องเดียวกัน”. หน้า 1-2

⁵⁵ ประพันธ์ ทรัพย์แสง. คำอธิบายพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: วิทยุชน. 2539. หน้า 19

ผู้ประสบภัยจากภัยธรรมชาติมีความเหมือนกัน⁵⁶ โดยการบังคับใช้กฎหมายฉบับนี้ต้องมีการคำนึงถึงผู้ประสบภัยให้ได้รับการชดเชยค่าเสียหายอย่างทั่วถึงที่และเกิดความเป็นธรรม ซึ่งเมื่อวันที่ 6 ตุลาคม พ.ศ. 2535 ประเทศไทยได้มีการดำเนินการประกาศใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในเวลาต่อมาไม่นานสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรได้มีการเสนอญัตติด่วนขอประชุมสภานัดพิเศษเพื่อพิจารณาทบทวนกฎหมายฉบับนี้ พร้อมกับทำการแต่งตั้งคณะกรรมการวิสามัญเพื่อพิจารณาความเหมาะสมของอัตราเบี้ยประกัน⁵⁷ และมีการตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ฉบับที่ 2 ประกาศราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน พ.ศ. 2535 โดยกำหนดให้มีผลบังคับใช้ในวันที่ 5 เมษายน พ.ศ. 2536 ซึ่งกำหนดให้เจ้าของรถยนต์หรือมีรถยนต์ไว้ในครอบครองจัดทำประกันความเสียหาย ภายในวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2536⁵⁸ เหตุผลในการเลื่อนการบังคับใช้กฎหมายฉบับดังกล่าวเนื่องจากการคัดค้านว่า การที่ประชาชนต้องชำระค่าเบี้ยประกันภัยทั้งที่ยังไม่ได้เห็นอย่างเป็นรูปธรรมว่าประชาชนจะได้รับประโยชน์อย่างไรจากการจัดทำประกันภัย ทำให้การชำระเบี้ยประกันภัยดังกล่าวอาจก่อให้เกิดภาระแก่ประชาชนได้ ด้วยสาเหตุนี้ทางรัฐบาลจึงมีการขยายระยะเวลาในการบังคับใช้กฎหมายฉบับนี้ออกไปก่อน เพื่อในระหว่างนี้จะได้มีการจัดทำประชาสัมพันธ์เผยแพร่ให้ประชาชนได้ทราบและเกิดความเข้าใจในเจตนารมณ์ของกฎหมาย กล่าวคือ เจ้าของรถยนต์จะได้ทราบว่าหน้าที่ในการจัดทำประกันภัย บริษัทประกันภัยต้องดำเนินการเตรียมพร้อมวางแผนในการรับประกันภัย และทางภาครัฐมีความจำเป็นต้องดำเนินการเตรียมการจัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ดำเนินการจัดทำหลักเกณฑ์ต่างๆ เกี่ยวกับกฎหมายฉบับนี้ หลังจากที่มีการบังคับใช้กฎหมายมาระยะหนึ่งทำให้พบว่า กฎหมายมีข้อบกพร่องในส่วนที่ไม่สามารถเอื้อประโยชน์ให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถได้อย่างเพียงพอ เช่น บริษัทประกันภัยไม่ได้มีสาขาครอบคลุมอยู่ในทุกจังหวัดทั่วประเทศ และการที่บริษัทประกันภัยในแต่ละบริษัทมีการให้บริการที่แตกต่างกัน เป็นต้น⁵⁹ ในวันที่ 16 พฤศจิกายน พ.ศ. 2540 ประเทศไทยได้มีการตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ฉบับที่ 3 และประกาศราชกิจจานุเบกษา โดยสาระสำคัญของการแก้ไขเพิ่มเติม กล่าวคือ กำหนดรายละเอียดของคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ โดยมีการเพิ่มองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ ดำเนินการจัดตั้งบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และแก้ไข

⁵⁶ ใจไล สักดิรวพงศ์. รายงานผลการวิจัยการใช้มาตรการทางกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากภัยธรรมชาติ. หน้า 55

⁵⁷ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

⁵⁸ ศูนย์บริการข้อมูลและกฎหมายสำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา. พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535. กรุงเทพมหานคร: กองการพิมพ์สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา. 2536. หน้า 1

⁵⁹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535

บทกำหนดโทษให้มีความเหมาะสม เหตุผลในการประกาศกฎหมายฉบับนี้สืบเนื่องจากในขณะนั้นกฎหมายไม่เหมาะสมในหลายประการ และสอดคล้องกับสภาพการณ์ทางสังคมและเศรษฐกิจทำให้ประชาชนได้รับผลกระทบโดยตรง เช่น แบบและข้อความในกรมธรรม์ อัตราเบี้ยประกันภัยและรายละเอียดเกี่ยวกับคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ในส่วนขององค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ เป็นต้น จึงควรดำเนินการแก้ไขกำหนดให้บริษัทประกันภัยจะต้องดำเนินการจ่ายค่าสินไหมทดแทนนอกจากค่าเสียหายในเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด การดำเนินการจัดให้มีบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เพื่อให้บริการเกี่ยวกับการรับประกันภัย การจ่ายค่าสินไหมทดแทนการกำหนดเงินสมทบ ระยะเวลา หลักเกณฑ์การจ่ายเงินสมทบที่บริษัทประกันภัยต้องจ่ายให้แก่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย และการกำหนดค่าใช้จ่ายในการบริหารสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย รวมทั้งปรับปรุงการกำหนดโทษให้มีความเหมาะสม⁶⁰ ต่อมาวันที่ 5 เมษายน พ.ศ. 2550 ประเทศไทยได้มีการตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ฉบับที่ 4 ประกาศราชกิจจานุเบกษา โดยมีการแก้ไขความหมายคำจำกัดความให้มีความชัดเจนและมีความเหมาะสม เช่น คำว่า รถ ค่าเสียหาย การจ่ายค่าเสียหาย เบื้องต้น และหลักฐานเกี่ยวกับการประกันภัย เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้สาเหตุเนื่องมาจากผู้ประสบภัยบางส่วนไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นอย่างทันท่วงที นอกจากนี้บทบัญญัติบางประการมีความไม่เหมาะสมและสอดคล้องกับเศรษฐกิจและสภาพการณ์ทางสังคม เช่น การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจากเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย การใช้จ่ายเงินกองทุนการแจ้งบอกเลิกกรมธรรม์ หลักฐานการประกันความเสียหาย และการเรียกค่าเสียหายเบื้องต้น⁶¹ จากนั้นวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2551 ประเทศไทยได้มีการตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ฉบับที่ 5 ประกาศราชกิจจานุเบกษา โดยพระราชบัญญัติฉบับนี้มีการเพิ่มเติมในส่วนเจ้าของรถที่มีการดำเนินการทำประกันภัยรถที่มีความครอบคลุมความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้ประสบภัยและทรัพย์สิน ตามที่ได้มีการกำหนดในกฎกระทรวง เจ้าของรถนั้นไม่ต้องดำเนินการทำประกันความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยอีก เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้เนื่องจากเพื่อให้เจ้าของรถที่เอาประกันภัยครอบคลุมความเสียหายต่อผู้ประสบภัยและทรัพย์สินแล้ว ถือได้ว่าจะสามารถเยียวยาให้กับผู้ประสบภัยซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย และอนามัยแล้ว ซึ่งผู้เอาประกันภัยในลักษณะดังกล่าวจะประหยัดค่าใช้จ่ายและเกิดความเป็นธรรม⁶²

⁶⁰ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540

⁶¹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550

⁶² พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2551

จากการศึกษาประวัติความเป็นมาของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 แล้ว พบว่า ก่อนที่จะมีการตราพระราชบัญญัติฉบับนี้ ได้เกิดอุบัติเหตุรถยนต์บรรทุกแก๊ส เมื่อวันที่ 24 กันยายน พ.ศ. 2533 เป็นเหตุให้ประชาชนเสียชีวิตและบาดเจ็บจำนวนมาก รวมทั้งทรัพย์สินได้รับความเสียหาย แต่ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยค่าเสียหายหรือค่าสินไหมทดแทนล่าช้า ทำให้ไม่ทันต่อการรักษาพยาบาล จากนั้นเมื่อวันที่ 9 เมษายน พ.ศ. 2535 จึงมีการประกาศพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในราชกิจจานุเบกษา เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยค่าเสียหายในเบื้องต้นอย่างทันท่วงที

2. พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

การประกันภัยภาคบังคับ (Compulsory Insurance) หรือ พ.ร.บ. เป็นการประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่มีการบังคับให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองรถต้องดำเนินการทำประกันภัยให้คุ้มครองความเสียหายของผู้ประสบภัย กล่าวคือ ผู้ใช้รถทุกคนต้องมีประกันภัยเพื่อบุคคลที่สามภายในวงเงินที่กำหนดไว้ในกฎหมาย โดยพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้นำหลักกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในต่างประเทศที่มีความสำคัญมาใช้เป็นแนวทางบัญญัติกฎหมาย⁶³ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) หลักการบังคับเจ้าของที่ใช้รถหรือบุคคลที่มีรถไว้ใช้จะต้องทำประกันความเสียหายต่อบุคคลที่สาม เพื่อเป็นการอุดช่องว่างของกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด

2) หลักการไม่แสวงหาผลกำไร กล่าวคือ บริษัทประกันภัยจะเรียกเก็บอัตราเบี้ยประกันภัยโดยไม่ได้มุ่งหมายผลกำไร แต่ไม่ขาดทุน และหากบริษัทประกันภัยได้รับกำไรจะมีมาตรการคืนกำไรให้ประชาชนด้วยการลดเบี้ยประกันเพื่อเพิ่มค่าสินไหมทดแทนให้ผู้ประสบภัย หรือเรียกว่าหลักไม่ขาดทุนและไม่กำไร (No Loss No Profit) โดยเงินเบี้ยประกันภัยที่บริษัทประกันภัยได้รับต้องนำมาชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยอย่างแท้จริง

3) หลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทน โดยไม่ต้องมีการพิสูจน์ความผิด เป็นการจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัย โดยไม่คำนึงว่าความผิดที่เกิดขึ้นนั้นจะเป็นความผิดของบุคคลใด ซึ่งหลักนี้มีความแตกต่างจากหลักกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด เนื่องจากหลักกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด ผู้ประสบภัยมีหน้าที่ภาระการพิสูจน์ความผิดของผู้กระทำความผิด เหตุผลที่นำหลักการนี้มาใช้มีดังนี้

⁶³ ธาณี วรภัทร์. รายงานการวิจัยการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต. 2545. หน้า 52

(1) ยกเว้นหลักความรับผิดชอบที่จะต้องมีหน้าที่ในการพิสูจน์ความผิดและความเสียหายก่อนที่บุคคลดังกล่าวจะได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทน

(2) ต้องการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถทุกคน เพื่อให้บุคคลดังกล่าวได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเป็นหลักประกันเบื้องต้น

(3) ต้องการชดเชยค่าเสียหายที่เกิดขึ้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถอย่างทันท่วงทีเพื่อเป็นการบรรเทาความเดือดร้อนที่ผู้ประสบภัยได้รับ แต่มีการจำกัดเฉพาะการเกิดความเสียหายจริงและความเสียหายดังกล่าวคำนวณเป็นเงินได้

(4) เพื่อให้มีมาตรการเสริมสร้างให้ผู้ประสบภัยมีความเชื่อมั่นว่าจะได้รับค่าเสียหาย เพราะบางกรณีการเยียวยาผู้ประสบภัยอาจเกิดช่องว่างทางกฎหมายขึ้นได้ เช่น กรณีบุคคลได้รับความเสียหายจากรถคันที่ชนไม่ได้ บุคคลที่ใช้รถจักรยานยนต์แล้วหนี หรือรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นไม่ได้มีการจัดทำประกันภัย เป็นต้น โดยมาตรการนี้กำหนดให้มีการจัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเพื่อให้ทางโรงพยาบาลมีความเชื่อมั่นว่าจะได้รับค่ารักษาพยาบาล หากทางโรงพยาบาลได้ให้การรักษาผู้ที่ประสบภัยจากรถ

การที่รัฐตราพระราชบัญญัติฉบับนี้และบังคับให้บุคคลที่เป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถดำเนินการจัดให้มีประกันภัยภาคบังคับมีวัตถุประสงค์⁶⁴ ดังต่อไปนี้

1) เพื่อให้ความช่วยเหลือและให้ความคุ้มครองบุคคลที่ประสบอุบัติเหตุจากรถเป็นเหตุให้บาดเจ็บแก่ร่างกาย หรืออนามัย หรือประสบอุบัติเหตุเป็นเหตุให้เสียชีวิต ซึ่งบุคคลดังกล่าวจะได้รับการรักษาพยาบาลอย่างทันท่วงที กรณีบุคคลนั้นได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย หรืออนามัย หรือได้รับการช่วยเหลือค่าปลงศพ กรณีผู้ประสบภัยจากรถเสียชีวิต

2) ทางสถานพยาบาลและโรงพยาบาลได้รับหลักประกันว่าจะได้รับค่ารักษาพยาบาล หากทำการรักษาพยาบาลผู้ประสบภัยจากรถ

3) รัฐมอบเป็นสวัสดิสงเคราะห์แก่บุคคลที่ประสบอุบัติเหตุจากรถทำให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย

4) เป็นการให้การสนับสนุนและส่งเสริมในเรื่องของประกันภัยเพื่อให้มีส่วนร่วมในการบรรเทาความเดือดร้อน ความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถและครอบครัว

⁶⁴ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย. *สาระสำคัญการประกันภัยภาคบังคับ*. ค้นคืน 18 เมษายน 2564. จาก <https://www.oic.or.th/consumer/สาระสำคัญการประกันภัยภาคบังคับ>

2.1 ประเภทรถที่ต้องมีการจัดทำประกันภัยภาคบังคับ

พระราชบัญญัตินี้กำหนดให้เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยกับบริษัทประกันภัย ตามมาตรา 7⁶⁵

2.1.1 รถที่ต้องมีการดำเนินการทำประกันภัยภาคบังคับ ได้แก่ รถทุกประเภท ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก หรือกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ตามมาตรา 4⁶⁶ กล่าวคือ

1) รถจักรยานยนต์ รถยนต์ รถแทรกเตอร์ รถบดถนน รถพ่วง และรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 4⁶⁷

2) ยานพาหนะทุกประเภทที่มีการใช้ขนส่งทางบกอันเดินด้วยกำลังของเครื่องยนต์ กำลังของไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น รวมถึงรถพ่วงของรถนั้น เว้นรถไฟ ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 (9)⁶⁸

3) รถที่มีการเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล (เว้นเดินบนราง) และรถพ่วงซึ่งรถคันดังกล่าวเป็นของกระทรวงกลาโหม หรือบุคคลอื่นที่มอบให้ใช้ประจำราชการทหาร ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ทหาร พุทธศักราช 2476 มาตรา 4⁶⁹

2.1.2 รถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดทำประกันภัยภาคบังคับหรือพ.ร.บ. ตามมาตรา 8⁷⁰

1) รถเฉพาะขององค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท และผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์

2) รถของสำนักพระราชวังที่มีการจดทะเบียน และรถคันนั้นมีเครื่องหมายตามระเบียบที่เลขาธิการพระราชวังได้มีการกำหนด

3) รถของกระทรวง กรม ทบวง กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา เทศบาล สุขาภิบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด และส่วนราชการท้องถิ่นอื่น และรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร

4) รถอื่นๆ ตามกฎกระทรวง

⁶⁵ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 7

⁶⁶ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 4

⁶⁷ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522, มาตรา 4

⁶⁸ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 4 (9)

⁶⁹ พระราชบัญญัติรถยนต์ทหาร พุทธศักราช 2476, มาตรา 4

⁷⁰ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 8

รถที่มีการยกเว้น ตามมาตรา 8 นั้น หากรถดังกล่าวก่อให้เกิดความเสียหาย ผู้ประสบภัยจากรถต้องดำเนินการเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ตามมาตรา 23 (6)⁷¹ หลังจากนั้นส่วนราชการซึ่งเป็นเจ้าของรถนั้น มีหน้าที่ต้องส่งเงินจำนวนดังกล่าวคืนแก่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ตามมาตรา 32⁷²

2.2 บุคคลที่มีหน้าที่ต้องจัดทำประกันภัยภาคบังคับ

เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้ใช้ต้องดำเนินการทำประกันความเสียหายกับบริษัทประกันภัยเพื่อให้มีการคุ้มครองผู้ประสบภัย เว้นแต่รถบางประเภท ตามมาตรา 8 โดยมีกำหนดตัวบุคคลที่มีหน้าที่ต้องจัดทำประกันภัยรถภาคบังคับ ตามมาตรา 7 โดยคำว่า “เจ้าของรถ” ตามมาตรา 4 ให้นิยามไว้ว่า บุคคลที่ได้รับกรรมสิทธิ์ในรถ บุคคลที่มีสิทธิครอบครองรถตามที่มีการกำหนดไว้ในสัญญาเช่าซื้อ รวมทั้งบุคคลที่มีการนำรถจดทะเบียนในต่างประเทศมาภายในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว กล่าวคือ

1) บุคคลที่ได้รับกรรมสิทธิ์ในรถ

บุคคลที่มีกรรมสิทธิ์เป็นเจ้าของรถตามความเป็นจริง แต่ไม่ได้มีการพิจารณาในส่วนของการจดทะเบียนในคู่มือจดทะเบียนรถ เนื่องจากว่าเจ้าของรถอาจทำการโอนขายให้บุคคลอื่นและยังไม่ได้มีการจดทะเบียนการโอนรถคันดังกล่าว

2) บุคคลที่มีสิทธิครอบครองรถตามที่มีการกำหนดไว้ในสัญญาเช่าซื้อ

สัญญาเช่าซื้อ กรรมสิทธิ์ในรถเป็นของผู้ให้เช่าซื้อ โดยผู้เช่าซื้อต้องทำการชำระค่าเช่าซื้อเป็นงวดๆ ให้ครบถ้วน กรรมสิทธิ์ในคันดังกล่าวจึงโอนเป็นชื่อของผู้เช่าซื้อ แม้ว่ารถคันนั้นยังไม่ได้จดทะเบียนโอนกันก็ตาม เช่น กรณี นาย ก ซึ่งเป็นผู้เช่าซื้อ ได้ตกลงทำสัญญาซื้อขายจักรยานยนต์แบบมีเงื่อนไขบังคับกับนาย ข ซึ่งเป็นผู้ให้เช่าซื้อ โดยสัญญามีข้อกำหนดว่า กรรมสิทธิ์ในรถจักรยานยนต์จะโอนไปยังผู้เช่าซื้อก็ต่อเมื่อผู้เช่าซื้อผ่อนชำระราคาครบถ้วนแล้ว การที่ผู้ให้เช่าซื้อมอบรถจักรยานยนต์ให้ผู้เช่าซื้อ ไปครอบครองเป็นผู้ใช้รถแล้ว ผู้เช่าซื้อย่อมถือเป็นบุคคลที่มีสิทธิครอบครองรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ที่จัดทำประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถ⁷³ เป็นต้น

3) บุคคลที่มีการนำรถจดทะเบียนในต่างประเทศมาภายในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว

รถที่มีการจดทะเบียนในต่างประเทศมาภายในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว เจ้าของรถต้องจัดให้มีประกันความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย ตามมาตรา 9

⁷¹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550, มาตรา 23

⁷² พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540, มาตรา 32

⁷³ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 17167/2555

กรณีที่เจ้าของซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้ใช้ไม่ทำประกันความเสียหายกับบริษัท ประกันภัยเพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัย ตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 มีโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ตามมาตรา 37⁷⁴ และผู้ใดฝ่าฝืนใช้รถไม่ได้ทำประกันความเสียหาย ตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 มีโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ตามมาตรา 39⁷⁵

2.3 บุคคลที่มีหน้าที่รับประกันภัยภาคบังคับ

ประชาชนสามารถทำประกันภัยภาคบังคับกับบริษัทประกันวินาศภัยที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจประกันภัยรถ สาขาทั่วประเทศ และบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทที่มีการรับประกันเฉพาะรถจักรยานยนต์ สาขาทั่วประเทศ โดยหากบริษัทใดฝ่าฝืนไม่ดำเนินการรับประกัน มีโทษปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงสองแสนห้าหมื่นบาท ตามมาตรา 38⁷⁶ ซึ่งกรณีดังกล่าวผู้ประกอบการสามารถดำเนินการแจ้งความร้องทุกข์เจ้าหน้าที่ตำรวจดำเนินคดีได้ทันที และการกระทำของบริษัทดังกล่าวยังเป็นเหตุให้รัฐมีอำนาจออกคำสั่งให้เพิกถอนใบอนุญาตในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยรถยนต์ ตามมาตรา 10 ตริ⁷⁷ เมื่อเจ้าของซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้ใช้ได้ทำประกันกับบริษัทประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายผู้ประสบภัยแล้ว บริษัทประกันภัยนั้นจะต้องทำการออกใบเสร็จรับเงินกรมธรรม์ประกันภัยรถคันดังกล่าว และเครื่องหมายเพื่อแสดงให้เห็นได้ว่ารถคันนั้นได้มีการจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถแล้ว

บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทประกันวินาศภัยทุกบริษัท มีหน้าที่ในการร่วมเข้าซื้อถือหุ้นในการจัดตั้ง การเพิ่มทุน และดำเนินการใดๆ ตามหลักเกณฑ์ที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด ตามมาตรา 10 ทวิ⁷⁸ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ประสบภัยจากรถเพื่อขอรับค่าสินไหมทดแทนหรือค่าเสียหาย โดยเมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2541 บริษัทดังกล่าวได้ดำเนินการจดทะเบียน มีทุนจำนวน 100 ล้านบาท ซึ่งมีหุ้นสามัญ 10 ล้านหุ้น หุ้นละ 10 บาท และบริษัทประกันที่เข้าร่วมถือหุ้น ประกอบด้วย บริษัทประกันวินาศภัยในขณะนั้นที่มีการรับประกันภัยรถ จำนวน 71 บริษัท ภายหลังปัจจุบันคงเหลือผู้ถือหุ้นจำนวน 58 บริษัท เนื่องจากการควบรวมหรือหยุดประกอบกิจการ โดยบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จะต้องดำเนินการให้มีสถานที่ให้บริการทุกจังหวัดภายใน 1 ปี นับแต่วันที่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 มีผลบังคับใช้ ต่อมาวันที่ 12 มิถุนายน พ.ศ. 2541 บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ได้ทำพิธีเปิด

⁷⁴ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540, มาตรา 37

⁷⁵ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540, มาตรา 39

⁷⁶ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540, มาตรา 38

⁷⁷ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540, มาตรา 10 ตริ

⁷⁸ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540, มาตรา 10 ทวิ

สำนักงานใหญ่ ณ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร และเริ่มให้บริการรับคำร้องขอและจ่ายค่าสินไหมทดแทน หลังจากนั้นทางบริษัทได้ทยอยเปิดสาขาเพิ่มมากขึ้นตามแผนงานทุกเดือน จนกระทั่งเมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน พ.ศ. 2541 ทางบริษัทดำเนินการเปิดสาขาครบ 76 จังหวัด ต่อมาบริษัทประกันภัยจำนวนหลายแห่งมีผลประกอบการขาดทุนอันเนื่องมาจากการประกันภัยรถจักรยานยนต์ ทำให้มีบริษัทส่วนหนึ่งไม่พร้อมในการประกันภัยรถประเภทนี้เป็นเหตุให้ต้องดำเนินการแก้ปัญหาดังกล่าวอย่างเร่งด่วน โดยเมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2542 คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ดำเนินการรับประกันเฉพาะรถจักรยานยนต์ เพื่อเป็นทางเลือกหนึ่งของประชาชน โดยทั่วไปในการจัดทำประกันภัยรถจักรยานยนต์ และถือว่าเป็นภารกิจเพิ่มเติม นอกเหนือจากการดำเนินการเฉพาะการรับคำร้องขอและจ่ายค่าสินไหมทดแทน และทางบริษัทมีการเร่งให้ทุกสาขาดำเนินการเปิดรับประกันภัยรถจักรยานยนต์ ตั้งแต่วันที่ 16 เมษายน 2542 มีวัตถุประสงค์ดังนี้

1) ให้บริการเกี่ยวกับการรับคำร้องขอค่าเสียหายเบื้องต้นและการจ่ายค่าสินไหมทดแทนหรือเงินต่างๆ และดำเนินกิจการตามที่สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยหรือบริษัทประกันวินาศภัยมีการมอบหมาย

ในเรื่องนี้ วุฒิชัย นิลวงษ์⁷⁹ ได้ศึกษาและอธิบายไว้ว่า บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด มีการดำเนินงานที่ไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ เนื่องจากทางบริษัทมีอัตรารายได้สูงขึ้นในทุกๆ ปี แต่ยังคงมีปัญหาการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นยังเกิดความล่าช้า เป็นผลมาจากบริษัทประกันภัยและบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด มีแนวคิดที่แตกต่างกัน โดยบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ มีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่ได้รับความเดือดร้อนโดยไม่หวังผลกำไร แต่บริษัทประกันภัยยังต้องการแสวงหาผลกำไร ส่งผลทำให้การจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนเกิดความล่าช้า เพราะบริษัทประกันภัยต้องการยืดเวลาในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น และในการขอค่าเสียหายที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นนั้นยังประสบปัญหาไม่ได้รับความเป็นธรรม

2) ดำเนินธุรกิจการประกันวินาศภัยรถที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ

3) ดำเนินการอื่น ตามหนังสือบริคณห์สนธิ

ในกรณีความเสียหายเกิดมาจากการกระทำของบุคคลภายนอก หรือเจ้าของรถกระทำการด้วยความจงใจหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง บุคคลภายในรถ หรือผู้ประสบภัย เมื่อบริษัทได้ดำเนินการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือค่าสินไหมทดแทนแล้ว บริษัทอาจไล่เบี้ยจากบุคคลนั้นได้

⁷⁹ วุฒิชัย นิลวงษ์, ปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชากฎหมายมหาชน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2556, หน้า 91-92

ตามมาตรา 31⁸⁰ เช่น บ. ซึ่งนั่งซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์คันที่บริษัท ว. เป็นผู้รับประกันภัยตามกรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ได้รับอันตรายถึงแก่ชีวิต โดยเหตุเกิดจากจำเลยที่ 1 ขับรถยนต์คันที่จำเลยที่ 2 รับประกันภัยด้วยความประมาทเลินเล่อ โจทก์ที่ 1 ในฐานะทายาทโดยธรรมของ บ. ผู้ประสบภัยจึงมีสิทธิได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 มาตรา 20 วรรคหนึ่ง และมาตรา 24 วรรคหนึ่ง บริษัท ว. จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่โจทก์ที่ 1 เป็นเงิน 50,000 บาท แล้ว เมื่อเหตุละเมิดเกิดจากความประมาทเลินเล่อของจำเลยที่ 1 บริษัท ว. มีสิทธิเรียกเงินจำนวนดังกล่าวคืนจากจำเลยที่ 2 ผู้รับประกันภัยรถยนต์คันที่จำเลยที่ 1 ขับ ตามมาตรา 31 เป็นต้น⁸¹

พระราชบัญญัติฉบับนี้ได้กำหนดข้อห้ามมิให้บริษัทประกันภัยปฏิเสธความรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัย รายละเอียดดังนี้

1) บริษัทประกันภัยจะยกข้อความภายในกรมธรรม์ หรือเอกสารประกอบกรมธรรม์ หรือเอกสารแนบท้ายกรมธรรม์ที่มีการระบุเกี่ยวกับความรับผิดชอบของบริษัทอันมีความแตกต่างไปจากที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติฉบับนี้เพื่อปฏิเสธชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นไม่ได้ ตามมาตรา 15⁸²

2) บริษัทประกันภัยจะยกเอาเหตุไม่สมบูรณ์ หรือการฝ่าฝืน ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขของกรมธรรม์ระหว่างเจ้าของรถกับบริษัท หรือบอกเลิกกรมธรรม์ เพื่อปฏิเสธชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นไม่ได้ เว้นแต่มีหนังสือแจ้งบอกเลิกกรมธรรม์ให้นายทะเบียนและเจ้าของรถทราบล่วงหน้า ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อครบกำหนด 30 วัน นับแต่วันที่หนังสือดังกล่าวไปถึงผู้เอาประกันตามภูมิลำเนาตามมาตรา 16⁸³

3) บริษัทประกันภัยจะนำความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงหรือความทุจริตของผู้เอาประกันภัยมาปฏิเสธความรับผิดชอบในการชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นไม่ได้ ตามมาตรา 17⁸⁴

4) บริษัทจะยกเอาเงื่อนไขการที่ผู้ขับขี่รถไม่มีใบอนุญาตขับขี่มาปฏิเสธไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นไม่ได้⁸⁵

⁸⁰ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540, มาตรา 31

⁸¹ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 9402/2559

⁸² พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 15

⁸³ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 16

⁸⁴ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 17

⁸⁵ คำสั่งนายทะเบียนที่ 66/2563 เรื่อง ให้ใช้คู่มือตีความกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ คู่มือตีความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ คู่มือตีความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ รวมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และคู่มือตีความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์แบบคุ้มครองเฉพาะภัย

2.4 บุคคลที่ได้รับความคุ้มครอง

บุคคลที่จะได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ ต้องประสบภัยจากรถเท่านั้น โดยไม่ต้องมีการคำนึงว่าบุคคลนั้นจะเป็นบุคคลใดก็ตาม หากแต่มีสภาพเป็นบุคคลย่อมได้รับความคุ้มครอง

คำว่า “ผู้ประสบภัย” มีความหมายถึง ประชาชนทุกคนที่ประสบภัยจากรถ ไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร คนเดินข้ามถนน คนเดินเท้า หรือคนที่อยู่ภายในบ้าน หากบุคคลดังกล่าวได้รับความเสียหายแก่ร่างกาย อนามัย หรือชีวิต อันเนื่องมาจากรถและสิ่งที่บรรทุกหรือติดตั้งภายในรถ รวมทั้งทายาทโดยชอบธรรมของผู้ประสบภัยจนเป็นเหตุให้เสียชีวิต

บุคคลที่ได้รับความคุ้มครอง สามารถแบ่งออกได้ดังนี้

2.4.1 ผู้ประสบภัยที่ได้รับอันตรายโดยตรง

ผู้ประสบภัยที่ได้รับอันตรายแก่ร่างกาย อนามัย หรือชีวิต สาเหตุสืบเนื่องมาจากผลกระทบโดยตรงจากรถ หรือสิ่งที่บรรทุก หรือติดตั้งอยู่ภายในรถ เช่น เมื่อเกิดอุบัติเหตุทางรถทำให้ผู้โดยสารรถคันดังกล่าวพันหัก เนื่องจากพันกระแทกกับเหล็กของที่นั่งผู้โดยสาร

2.4.2 ผู้ประสบภัยที่ไม่ได้รับอันตรายโดยตรง

ทายาทโดยชอบธรรมของผู้ประสบภัยที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางรถ แต่ไม่รวมถึงทายาทผู้รับพินัยกรรม จึงอธิบายได้ว่าทายาทโดยธรรมนั้น ต้องเป็นบุคคลที่กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1629 ได้กำหนดไว้ และต้องเป็นทายาทโดยธรรมที่มีสิทธิรับมรดก ในลำดับต้นที่ยังคงมีชีวิต โดยสามารถแบ่งได้ออกเป็น 6 ลำดับ ได้แก่ (1) ผู้สืบสันดาน (2) บิดามารดา (3) พี่น้องร่วมบิดามารดา (4) พี่น้องร่วมบิดาหรือมารดา (5) ปู่ ย่า ตา ยาย (6) ลุง ป้า น้า อา⁸⁶ ส่วนบุคคลที่เป็นคู่สมรส หากมีชีวิตอยู่ก็ถือเป็นทายาทโดยธรรม ตามกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1635⁸⁷

2.5 ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครอง

พระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนดให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองรถต้องทำประกันภัยความเสียหายแก่บุคคลที่สามหรือผู้ประสบภัยกับบริษัทที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประกันภัยรถ

2.5.1 คำว่า “ความเสียหาย” ตามมาตรา 4⁸⁸ ได้ระบุไว้ว่า ความเสียหายอันเกิดจากรถเป็นเหตุให้ผู้ประสบภัยได้รับอันตรายแก่ร่างกาย อนามัย หรือชีวิต ดังนั้น ความเสียหายที่ให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยจากรถ มี 3 อย่าง ได้แก่

⁸⁶ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 1629

⁸⁷ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 1635

⁸⁸ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550, มาตรา 4

1) ความเสียหายต่อร่างกาย

ภัยอันตรายจากรถ หรือสิ่งที่บรรทุก หรือติดตั้งอยู่ภายในรถ ทำให้ผู้ประสบภัยได้รับอันตรายแก่ร่างกาย ไม่ว่าจะเป็น การได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย การที่ต้องสูญเสียอวัยวะใดอวัยวะหนึ่ง หรือได้รับความเสียหายต่อระบบประสาท

2) ความเสียหายต่ออนามัย

ภัยอันตรายจากรถ หรือสิ่งที่บรรทุก หรือติดตั้งอยู่ภายในรถ ทำให้สุขภาพเสื่อมโทรม ไม่ได้ได้รับความสะดวกสบาย หรือไม่ได้มีความสุขในการดำรงชีวิตเหมือนก่อนได้รับอันตรายจากรถ ซึ่งความเสียหายนี้เป็นความเสียหายที่ไม่สามารถประมาณเป็นราคาเงินได้

3) ความเสียหายต่อชีวิต

ภัยอันตรายจากรถ หรือสิ่งที่บรรทุก หรือติดตั้งอยู่ภายในรถ ทำให้ผู้ประสบภัยถึงแก่ความตาย

เมื่อพิจารณาคำว่า “ความเสียหาย” ตามคำนิยามดังกล่าวข้างต้นแล้ว จะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่ได้ให้ความสำคัญคุ้มครองในส่วนความเสียหายทรัพย์สินของผู้ประสบภัย โดยจิตินันท์ อินทรपालิต⁸⁹ ได้อธิบายในเรื่องนี้ไว้ว่า การเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ย่อมก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย และทรัพย์สิน หากรถยนต์คันใดมีการจัดทำประกันภัยไว้ ผู้ประสบภัยย่อมได้รับการเยียวยาชดเชยค่าเสียหายทั้งด้านชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน ตามที่เสียหายจากบริษัทประกันภัยตามวงเงินการคุ้มครองความเสียหายที่มีการทำประกันภัยภาคบังคับและประกันภัยภาคสมัครใจ ซึ่งเป็นประกันภัยที่มีลักษณะประกันภัยค้ำจุน แต่หากรถยนต์คันใดจัดทำประกันภัยภาคบังคับเพียงอย่างเดียว ซึ่งคุ้มครองเฉพาะชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย หากว่าผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายเกี่ยวกับทรัพย์สิน การใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายดังกล่าวอาจกลายเป็นภาระแก่ผู้ประสบภัยกรณีผู้กระทำความผิดหรือบุคคลที่ก่อเหตุไม่ได้มีการชดเชยค่าเสียหาย ผู้ประสบภัยย่อมมีภาระหน้าที่ต้องดำเนินคดีในชั้นศาล ซึ่งต้องมีการดำเนินการในจำนวนหลายขั้นตอน และต้องใช้เวลาในการดำเนินการที่นาน อีกทั้งเสียค่าธรรมเนียมศาล ค่าใช้จ่ายต่างๆ การที่รัฐบาลกำหนดนโยบายบังคับให้ประชาชนโดยทั่วไปซึ่งใช้รถ ต้องซื้อกรมธรรม์ประกันภัยไว้สองฉบับคือ (1) ประกันภัยภาคบังคับเพื่อคุ้มครองชีวิต ร่างกาย และอนามัยของผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ (2) ประกันภัยภาคสมัครใจเพื่อคุ้มครองความเสียหายทรัพย์สินของบุคคลภายนอก ย่อมมีส่วนในการช่วยเยียวยา

⁸⁹ จิตินันท์ อินทรपालิต. ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ศึกษากรณีค่าเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สินของผู้อื่น. วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต. คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช. 2556. หน้า 94-95

บรรเทาความเสียหายเกี่ยวกับความเสียหายของทรัพย์สินบุคคลภายนอกได้อย่างทันที่
อันจะนำพาประโยชน์และบรรเทาความเดือดร้อนแก่สังคมและเศรษฐกิจของประเทศไทย

ดังนั้น เมื่อพิจารณาความคุ้มครองความเสียหายผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัตินี้แล้ว
จะเห็นว่า เจ้าของรถมีหน้าที่ในการจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย กล่าวคือ
ความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย และอนามัย ซึ่งความเสียหายดังกล่าวจะต้องเกิดจากรถหรือจากสิ่ง
ที่บรรทุกหรือติดตั้งในรถ หมายความว่า รถหรือสิ่งที่บรรทุก หรือติดตั้งอยู่ภายในรถนั้น ก่อให้เกิด
ความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย⁹⁰ และความเสียหายนี้ต้องเกิดขึ้นมาจากการกระทำโดยประมาท
ของผู้เอาประกันภัย หรือผู้ขับขี่รถคันที่เอาประกันภัยโดยได้รับความยินยอมจากผู้เอาประกันภัย
ซึ่งผู้ขับขี่ที่ขับรถด้วยความประมาทเป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับความเสียหาย ถือเป็นผู้ขับขี่ที่ต้องรับผิดชอบ
ต่ออุบัติเหตุจากรถ แต่หากรถคันที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นมีเพียงผู้ขับขี่ได้รับความเสียหาย โดยไม่มีบุคคลอื่น
ได้รับความเสียหาย ถือเป็นผู้ประสบภัยที่ไม่มีบุคคลใดต้องรับผิดชอบ

2.5.2 รายละเอียดความคุ้มครอง

1) ค่าเสียหายเบื้องต้น⁹¹

ค่าสินไหมทดแทนตามจำนวนที่กฎหมายกำหนดให้ผู้รับประกันภัย
ทำการจ่ายแก่ผู้ประสบภัยที่ประสบอุบัติเหตุจากรถ ไม่ว่าจะเป็นฝ่ายผิดหรือฝ่ายถูก และมีคู่กรณี
หรือไม่ก็ตาม โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) ค่ารักษาพยาบาลของผู้ประสบภัยที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับรถ
ตามจำนวนที่มีการจ่ายค่ารักษาพยาบาลไปจริง จำนวนไม่เกิน 30,000 บาท ต่อคน

(2) ค่าเสียหายที่ผู้ประสบภัยต้องสูญเสียอวัยวะหนึ่งอวัยวะใดหรือทุพพลภาพ
ถาวร จำนวน 35,000 บาท ต่อคน ซึ่งมีการสูญเสียอวัยวะหรือทุพพลภาพถาวร ได้แก่ (1) ตาบอด
(2) หูหนวก (3) เป็นใบ้หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด (4) เสียอวัยวะสืบพันธุ์
หรือความสามารถสืบพันธุ์ (5) เสียแขน ขา มือ เท้า หรือนิ้ว (6) เสียอวัยวะอื่นใด (7) จิตพิการ
อย่างติดตัว (8) ทุพพลภาพอย่างถาวร

(3) กรณีเสียชีวิต ค่าปลงศพ และค่าใช้จ่ายที่มีความจำเป็นในการจัดการศพ
จำนวน 35,000 บาท ต่อคน

⁹⁰ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4781/2543

⁹¹ กฎกระทรวง กำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น
การร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2557, ข้อ 3

ทั้งนี้ ค่าเสียหายเบื้องต้น กรณีได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย หรืออนามัย เป็นเหตุให้ต้องมีการเข้ารับการรักษาพยาบาล หากผู้ประสบภัยทุพพลภาพถาวร หรือเสียชีวิต ภายหลังจากการรักษาพยาบาล จำนวนเงินรวมกันไม่เกินจำนวน 65,000 บาท ต่อคน

2) ค่าเสียหายที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น

ค่าสินไหมทดแทนที่มีการจ่ายให้เฉพาะในกรณีที่มีคู่กรณี และรถคัน ที่มีผู้รับประกันภัยไว้เป็นฝ่ายผิด โดยค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวจะมีการจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัย จากรณี เพิ่มเติมจากค่าเสียหายเบื้องต้นในนามผู้กระทำละเมิด⁹² ดังต่อไปนี้

(1) ความเสียหายต่อร่างกาย หรืออนามัย ค่ารักษาพยาบาลตามความเสียหาย ที่แท้จริง จำนวนไม่เกิน 80,000 บาท ต่อคน

(2) การสูญเสียอวัยวะใดอวัยวะหนึ่ง หรือทุพพลภาพอย่างถาวร หรือทุพพลภาพถาวรสิ้นเชิง จำนวน 200,000 - 500,000 บาท ต่อคน

สูญเสียอวัยวะ มีความหมายว่า การสิ้นไปหรือการหมดไปของอวัยวะนั้นๆ ในร่างกาย รวมถึงการสูญเสียสมรรถภาพ หรือการสูญเสียหน้าที่ของอวัยวะนั้น

ทุพพลภาพอย่างถาวร⁹³ มีความหมายว่า การสูญเสียอวัยวะใดอวัยวะหนึ่ง หรือการสูญเสียสมรรถภาพการใช้งานของอวัยวะนั้นจนถึงขนาดเป็นเหตุให้ไม่สามารถทำงาน เกี่ยวกับอาชีพประจำได้สิ้นเชิงตลอดไป เช่น ผู้ประสบภัยมีอาชีพเป็นนักกอล์ฟสมัครเล่นอาชีพ ซึ่งเป็นอาชีพประจำ ได้รับความเสียหายต้องสูญเสียแขนหนึ่งข้าง ทำให้ผู้ประสบภัยไม่สามารถ ใช้แขน หรือมือข้างดังกล่าวเพื่อเล่นกอล์ฟได้อย่างถาวรตลอดไป แต่อาจจะสามารถ ประกอบหน้าที่การงานอื่นได้

⁹² คำสั่งนายทะเบียน ที่ 15/2559 เรื่อง ให้ใช้แบบ ข้อความกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์รวมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ, ข้อ 3. และคำสั่งนายทะเบียน ที่ 10/2563 เรื่อง ให้ใช้แบบ ข้อความกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ กรมธรรม์ประกันรถยนต์ รวมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ, ข้อ 3

⁹³ รู้ทุกเรื่องประกันภัยไทย. คำว่าทุพพลภาพความหมายคืออะไรในการประกันภัยมีกี่รูปแบบ. ค้นคืน 20 เมษายน 2564. จาก <http://insurance-thai-knowledge.blogspot.com/2014/06/blog-post.html>.

ทพพลาพลาการวสันเชิง⁹⁴ มีความหมายว่า การสูญเสียสมรรถภาพการใช้งานร่างกายของผู้ประสบภัยถึงขนาดที่ทำให้ไม่สามารถประกอบหน้าที่การทำงานได้ ไม่ว่าจะเป็นอาชีพประจำ หรืออาชีพใดๆ และไม่สามารถฟื้นคืนร่างกายให้กลับมาใช้งานได้ตลอดไป เช่น การเกิดอุบัติเหตุจากรถทำให้ผู้ประสบภัยมีอาการเป็นอัมพาตไม่สามารถขยับร่างกายได้ เป็นต้น

(3) การเสียชีวิต จำนวน 500,000 บาท ต่อคน

(4) การชดเชยรายวัน ซึ่งเป็นค่าชดเชยสำหรับผู้ประสบภัยที่ได้รับ ความเสียหายจากรถคันที่เอาประกันภัยเป็นฝ่ายผิด กรณีเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล ในฐานะผู้ป่วยใน จำนวน 200 บาทต่อวัน รวมกันแล้วไม่เกิน 20 วัน

ทั้งนี้ จำนวนเงินความคุ้มครองสูงสุดเมื่อทำการรวมกันแล้ว ไม่เกิน 504,000 บาท ต่อหนึ่งคน

3) วงเงินความรับผิดชอบแก่ผู้ประสบภัยจากรถยนต์ต่อการเกิดอุบัติเหตุหนึ่งครั้ง⁹⁵

(1) รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 ที่นั่ง รวมผู้ขับขี่ จำนวนเงินความคุ้มครอง ไม่เกิน 5,000,000 บาท ต่อครั้ง

(2) รถยนต์นั่งเกิน 7 ที่นั่ง รวมผู้ขับขี่ จำนวนเงินความคุ้มครอง ไม่เกิน 10,000,000 บาท ต่อครั้ง

2.6 การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น

บุคคลที่มีสิทธิยื่นคำร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น บุคคลที่มีหน้าที่ชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้น กำหนดเวลาในการใช้สิทธิขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น และการร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น มีรายละเอียดดังนี้

2.6.1 บุคคลที่มีสิทธิยื่นคำร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น

- 1) ผู้ประสบภัย หรือทายาทโดยธรรม กรณีผู้ประสบภัยเสียชีวิต
- 2) โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่รักษาผู้ประสบภัย ญาติ หรือผู้มีส่วนได้เสียกับผู้ประสบภัย หรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย ในกรณีผู้ประสบภัยไม่สามารถร้องขอได้ด้วยตนเอง

2.6.2 บุคคลที่มีหน้าที่ชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้น

1) บริษัทประกันวินาศภัย

เมื่อมีการเกิดอุบัติเหตุจากรถ หากผู้ประสบภัยที่ประสบอุบัติเหตุเสียชีวิต หรือได้รับบาดเจ็บอยู่ภายในรถคันใดจะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทที่รับประกันภัยรถคันนั้น แต่หากว่าเป็นกรณีรถจำนวน 2 คัน ทำให้บุคคลภายนอกได้รับความเสียหาย เช่น บุคคลที่กำลัง

⁹⁴ “เรื่องเดียวกัน”

⁹⁵ กฎกระทรวง กำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยตามชนิด ประเภท และขนาดของรถ พ.ศ. 2554, ข้อ 2

เดินข้ามถนน เป็นต้น กรณีนี้บริษัทที่รับประกันภัยรถทั้งสองคันจะมีหน้าที่ในการร่วมเฉลี่ยเพื่อชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรม ในส่วนค่าเสียหายที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นนั้น ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมจะได้รับค่าเสียหายดังกล่าวหลังจากที่มีการพิสูจน์ความผิดของรถคันที่ก่อเหตุแล้ว

2) กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย (เยียวยาจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นในบางกรณี)

2.6.3 กำหนดเวลาในการใช้สิทธิขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น

พระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนดให้บุคคลที่มีสิทธิขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นต้องดำเนินการยื่นคำร้องขอภายในระยะเวลา 180 วัน นับตั้งแต่วันที่ความเสียหายเกิดขึ้นตามมาตรา 27⁹⁶

2.6.4 การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น

ผู้ประสบภัยหรือทายาทมีสิทธิที่จะยื่นขอรับค่าเสียหายด้วยตนเอง หรือมอบอำนาจให้โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลเป็นผู้ดำเนินการแทน กรณีที่บุคคลนั้นยื่นคำร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นโดยตรงจากบริษัทประกันวินาศภัยสามารถดำเนินการได้ดังต่อไปนี้

1) กรณีผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายแก่ร่างกาย⁹⁷ ต้องยื่นเอกสาร ได้แก่

(1) ใบเสร็จรับเงินจากโรงพยาบาล หรือสถานพยาบาล หรือใบแจ้งหนี้การรักษาพยาบาล โดยคำว่า “ใบเสร็จรับเงิน” มีความหมายว่า ต้นฉบับใบเสร็จค่ารักษาพยาบาลที่ทางโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลได้ดำเนินการออก กรณีทางโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลได้รับมอบอำนาจจากผู้ประสบภัยให้เป็นผู้ยื่นคำร้องขอค่าเสียหายเบื้องต้น ให้ใช้ใบแจ้งหนี้การรักษาพยาบาลเป็นหลักฐานที่แสดงถึงความเสียหายประกอบการขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันวินาศภัย

(2) สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน หรือสำเนาใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว หรือสำเนาหนังสือเดินทาง หรือหลักฐานอื่นที่ทางราชการออกให้อันสามารถพิสูจน์ได้ว่าบุคคลที่มีชื่อเป็นผู้ประสบภัย

⁹⁶ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 27

⁹⁷ กฎกระทรวง กำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2552, ข้อ 5 (1)

2) กรณีผู้ประสบภัยเสียชีวิต ต้องยื่นเอกสาร⁹⁸ ได้แก่

(1) สำเนาใบมรณบัตร

(2) สำเนารายงานประจำวันเกี่ยวกับคดีของพนักงานสอบสวนหรือพยาน

หลักฐานอื่นใดที่ระบุว่า เสียชีวิตเพราะประสบอุบัติเหตุจราจร

3) กรณีผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายแก่ร่างกายและเสียชีวิต ต้องยื่นเอกสาร

ได้แก่

(1) ใบเสร็จรับเงินจากทางโรงพยาบาล หรือสถานพยาบาล หรือใบแจ้งหนี้

การรักษาพยาบาล

(2) สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน หรือสำเนาใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว

หรือสำเนาหนังสือเดินทาง หรือเอกสารอื่นของทางราชการซึ่งพิสูจน์ได้ว่าเป็นผู้ประสบภัย

(3) สำเนาใบมรณบัตร

(4) สำเนารายงานประจำวันเกี่ยวกับคดีของพนักงานสอบสวนหรือพยาน

หลักฐานอื่นใดที่ระบุว่า เสียชีวิตเพราะประสบอุบัติเหตุจราจร

2.7 การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น

ค่าเสียหายเบื้องต้น หมายความว่า ค่ารักษาพยาบาล ค่าใช้จ่ายจำเป็นในการรักษาพยาบาล ค่าปลงศพ ค่าใช้จ่ายจัดการศพ และค่าใช้จ่ายอื่นเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนหรือความเสียหายในเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย โดยไม่ต้องรอพิสูจน์ความผิด ตามมาตรา 4⁹⁹ ทั้งนี้ ตามรายการและจำนวนเงินที่กำหนดในกฎกระทรวงออกตามมาตรา 20 วรรคสอง¹⁰⁰ บริษัทประกันวินาศภัยที่รับประกันภัยไว้จะชดใช้ให้แก่ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรม ภายในระยะเวลา 7 วัน นับแต่วันที่ขึ้นคำร้อง ตามมาตรา 25¹⁰¹ ซึ่งนัฐวัช โพธิ์เพชร¹⁰² ได้ศึกษาและอธิบายเรื่องนี้ไว้ว่า การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในส่วน of ค่าเสียหายเบื้องต้น เมื่อผู้ประสบภัยประสบอุบัติเหตุจราจรและยื่นคำร้องต่อบริษัทประกันภัย ให้บริษัทนั้นดำเนินการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น กรณีนี้ถือเป็นการชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นที่ไม่ต้อง

⁹⁸ กฎกระทรวง กำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2552, ข้อ 5 (2)

⁹⁹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550, มาตรา 4

¹⁰⁰ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540, มาตรา 20

¹⁰¹ ประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีจ่าย และระยะเวลาการจ่ายค่าสินไหมทดแทน นอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้น, ข้อ 6

¹⁰² นัฐวัช โพธิ์เพชร. ปัญหากฎหมายในการกำกับดูแลผู้ประกอบการธุรกิจประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ. วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต. สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต. 2557. หน้า 154

พิสูจน์ความผิด และค่าเสียหายนี้ถือเป็นค่าสินไหมทดแทนส่วนหนึ่งตามกฎหมาย เช่น บริษัท ก. จะต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นโดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิดชอบให้ผู้ประสบภัยจากกรณีเสร็จสิ้นภายในระยะเวลา 7 วัน นับแต่วันที่บริษัท ก. ได้รับคำร้องขอ¹⁰³ โดยการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นนี้จะต้องจ่ายทันทีและไม่ต้องคำนึงว่าเกิดจากความผิดของผู้ใด¹⁰⁴ เป็นต้น

ในกรณีบริษัทประกันวินาศภัยที่รับประกันภัยไว้ไม่ดำเนินการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นกับผู้ประสบภัย ตามมาตรา 20 หรือกรณีที่บริษัทดังกล่าวมีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นกับผู้ประสบภัยไม่ครบ บุคคลดังกล่าวหรือทายาทโดยธรรมสามารถดำเนินการแจ้งเรื่องที่เกิดขึ้นต่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ตามมาตรา 21¹⁰⁵

ในส่วนค่าเสียหายเบื้องต้นที่มีการจ่ายเกี่ยวกับความเสียหายแก่ร่างกายหรือชีวิต มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.7.1 ความเสียหายแก่ร่างกาย¹⁰⁶ ได้แก่

- 1) ค่าเวชภัณฑ์ที่ใช้ในการบำบัดรักษาและค่ายา
- 2) ค่าอุปกรณ์ในการบำบัดรักษา อวัยวะเทียม และค่าซ่อมแซม
- 3) ค่าตรวจ ค่าวิเคราะห์โรค ค่าบริการทางการแพทย์ แต่ไม่รวมค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจ้างพยาบาลพิเศษ
- 4) ค่าอาหารและค่าห้องตลอดเวลาที่เข้ารับการรักษายาบาลในสถานพยาบาล
- 5) ค่าพาหนะนำผู้ประสบภัยไปที่โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล

2.7.2 ความเสียหายแก่ชีวิต¹⁰⁷

- 1) ค่าปลงศพ
- 2) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับจัดการศพของผู้ประสบภัย เช่น ค่าเช่ารถรับศพ ค่าเช่าศาลาวัด ค่าดอกไม้เงินถวายพระสงฆ์ เป็นต้น

¹⁰³ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7625/2541

¹⁰⁴ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4781/2543

¹⁰⁵ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 21

¹⁰⁶ กฎกระทรวง กำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2552 ข้อ 2(1)

¹⁰⁷ กฎกระทรวง กำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2552, ข้อ 2(2)

2.8 อัตราเบี้ยประกันภัย

อัตราเบี้ยประกันภัย ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ ได้มีการกำหนดในรูปแบบอัตราคงที่ ไม่รวมภาษีอากร โดยมีการแบ่งแยกตามประเภทรถ และลักษณะการใช้งานรถ และบริษัทประกันภัยไม่สามารถคิดอัตราเบี้ยประกันภัยที่มีความแตกต่างได้¹⁰⁸ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 3.1 รถที่ขับเคลื่อนด้วยกำลังเครื่องยนต์

ประเภทของรถ และขนาดของเครื่องยนต์	การใช้รถยนต์			
	รหัส	ส่วนบุคคล (บาท/ปี)	รหัส	รับจ้าง/ให้เช่า/ สาธารณะ (บาท/ปี)
1. รถจักรยานยนต์	1.30		2.30 3.30	
1.1 ขนาดไม่เกิน 75 ซี.ซี.		150		150
1.2 ขนาดเกิน 75 ซี.ซี. ไม่เกิน 125 ซี.ซี.		300		350
1.3 ขนาดเกิน 125 ซี.ซี. ไม่เกิน 150 ซี.ซี.		400		400
1.4 ขนาดเกิน 150 ซี.ซี.		600		600
2. รถสามล้อเครื่อง	1.70		2.70 3.70	
2.1 ในเขตกรุงเทพมหานคร		720		1,440
2.2 นอกเขตกรุงเทพมหานคร		400		400
3. รถสกายแลป	1.71	400	2.71 3.71	400
4. รถยนต์นั่งจำนวนไม่เกิน 7 คน	1.10	600	2.10 3.10	1,900
5. รถยนต์โดยสารจำนวนเกิน 7 คน	1.20		2.20 3.20	
5.1 จำนวนไม่เกิน 15 ที่นั่ง		1,100		2,320
5.2 จำนวนเกิน 15 ที่นั่ง แต่ไม่เกิน 20 ที่นั่ง		2,050		3,480
5.3 จำนวนเกิน 20 ที่นั่ง แต่ไม่เกิน 40 ที่นั่ง		3,200		6,660
5.4 จำนวนเกิน 40 ที่นั่ง		3,740		7,520
รถยนต์โดยสารหมวด 4 (วิ่งระหว่างอำเภอกับอำเภอ ภายในจังหวัดเดียวกัน)				
5.5 จำนวนไม่เกิน 15 ที่นั่ง		-		1,580
5.6 จำนวนเกิน 15 ที่นั่ง แต่ไม่เกิน 20 ที่นั่ง		-		2,260
5.7 จำนวนเกิน 20 ที่นั่ง แต่ไม่เกิน 40 ที่นั่ง		-		3,810
5.8 จำนวนเกิน 40 ที่นั่ง		-		4,630

¹⁰⁸ คำสั่งนายทะเบียน ที่ 1/2551 เรื่อง การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับการประกันภัยรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, ข้อ 2

ตารางที่ 3.1 (ต่อ)

ประเภทของรถ และขนาดของเครื่องยนต์	การใช้รถยนต์			
	รหัส	ส่วนบุคคล (บาท/ปี)	รหัส	รับจ้าง/ให้เช่า/ สาธารณะ (บาท/ปี)
6. รถยนต์บรรทุก	1.40		2.40 3.40	
6.1 ขนาดน้ำหนักไม่เกิน 3 ตัน		900		1,760
6.2 ขนาดน้ำหนักเกิน 3 ตัน แต่ไม่เกิน 6 ตัน		1,220		1,830
6.3 ขนาดน้ำหนักเกิน 6 ตัน แต่ไม่เกิน 12 ตัน		1,310		1,980
6.4 ขนาดน้ำหนักเกิน 12 ตัน		1,700		2,530
7. รถยนต์บรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิง แก๊ส หรือกรด	1.42		2.42 3.42	
ขนาดน้ำหนักรวม				
7.1 ไม่เกิน 12 ตัน		1,680		1,980
7.2 เกิน 12 ตัน		2,320		3,060
8. หั้วรถลากจูง	1.50	2,370	2.50 3.50	3,160
9. รถพ่วง	1.60	600	2.60 3.60	600
10. รถยนต์ป้ายแดง (การสำรถยนต์)	4.01		1,530	
11. รถยนต์ที่มีการใช้ในการเกษตร	4.06		90	
12. รถยนต์ประเภทอื่นๆ	4.07		770	

ที่มา: เอกสารแนบท้ายคำสั่งนายทะเบียน ที่ 1/2551 เรื่อง การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับการประกันภัยรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

จากการศึกษาข้อมูลรถที่ขับเคลื่อนด้วยกำลังเครื่องยนต์ พบว่า อัตราเบี้ยประกันของรถที่ขับเคลื่อนด้วยกำลังเครื่องยนต์มีอัตราคงที่ ไม่รวมภาษีอากร เช่น รถยนต์ส่วนบุคคลนั่งไม่เกิน 7 คน มีอัตราเบี้ยประกัน 600 บาท รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล ขนาดไม่เกิน 75 ซี.ซี. มีอัตราเบี้ยประกัน 150 บาท รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล ขนาดเกิน 75 ซี.ซี. แต่ไม่เกิน 125 ซี.ซี. มีอัตราเบี้ยประกัน 300 บาท และรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล ขนาดเกิน 125 ซี.ซี. แต่ไม่เกิน 150 ซี.ซี. มีอัตราเบี้ยประกัน 450 บาท เป็นต้น¹⁰⁹

¹⁰⁹ เอกสารแนบท้ายคำสั่งนายทะเบียน ที่ 1/2551 เรื่อง การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับการประกันภัยรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ตารางที่ 3.2 รถที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า

ประเภทของรถและขนาด ของเครื่องยนต์	การใช้รถยนต์			
	รหัส	ส่วนบุคคล (บาท/ปี)	รหัส	รับจ้าง/ให้เช่า/ สาธารณะ(บาท/ปี)
1. รถจักรยานยนต์	1.30E	300	2.30E 3.30E	350
2. รถสามล้อ	1.70E	500	2.70E 3.70E	1,440
3. รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน	1.10E	600	2.10E 3.20E	1,900

ที่มา: เอกสารแนบท้ายคำสั่งนายทะเบียน ที่ 1/2551 เรื่อง การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับการประกันภัยรถ
ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

จากการศึกษาข้อมูลรถที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า พบว่า อัตราเบี้ยประกัน
ของรถที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้ามีอัตราคงที่ ไม่รวมภาษีอากร เช่น รถยนต์ส่วนบุคคล
นั่งไม่เกิน 7 คน ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า มีอัตราเบี้ยประกัน 600 บาท และรถจักรยานยนต์
ส่วนบุคคลขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า มีอัตราเบี้ยประกัน 300 บาท เป็นต้น¹¹⁰

การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยคงที่ดังกล่าว เป็นไปตามทฤษฎีว่าด้วยประโยชน์
สาธารณะ (Public Interest Theory) ที่มุ่งเน้นประโยชน์ของเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถ ซึ่งเป็น
ผู้เอาประกันภัยมากกว่าผลกำไรของบริษัทประกันภัย

¹¹⁰ เอกสารแนบท้ายคำสั่งนายทะเบียน ที่ 1/2551 เรื่อง การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับการประกันภัยรถ
ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

2.9 กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เป็นโครงการเงินสะสมที่รัฐจัดให้มีขึ้นเพื่อเป็นแหล่งเงินทุนที่จะนำมาสมทบจ่ายช่วยเหลือเป็นค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถ ตามมาตรา 23 รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นๆ ในการดำเนินการตามที่กฎหมายได้บัญญัติไว้ในมาตรา 33

2.9.1 กองทุนผู้ประสบภัย¹¹¹ มีรายละเอียดดังนี้

- 1) เงินทุนที่รัฐบาลมีการจัดสรรให้
- 2) เงินที่บริษัทประกันภัยดำเนินการจ่ายสมทบตามหลักเกณฑ์ ตามมาตรา 36 และเงินเพิ่มในอัตราร้อยละสองต่อเดือน กรณีบริษัทไม่จ่ายเงินสมทบให้ถูกต้องและครบถ้วน ตามมาตรา 36 ทวิ¹¹²
- 3) เงินอุดหนุนที่รัฐบาลมีการดำเนินการจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี
- 4) เงินหรือทรัพย์สินที่ได้มาจากการดำเนินการ ตามมาตรา 28 มาตรา 30 มาตรา 31 หรือมาตรา 32
- 5) เงินหรือทรัพย์สินที่บุคคลได้มีการอุทิศให้
- 6) ดอกผลต่างๆ ของเงินกองทุน
- 7) เงินที่ทางกองทุนได้รับมาจากการขายทรัพย์สินตาม 4) และ 5)
- 8) รายได้อื่นๆ ที่ทางกองทุนได้รับ

2.9.2 สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เป็นหน่วยงานหนึ่งของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (กรมการประกันภัยเดิม) มีหน้าที่ในการดำเนินงานรับคำร้องขอและจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ ตามมาตรา 23 และระเบียบคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ว่าด้วยการเบิกจ่าย การเก็บรักษา การจัดการกองทุน และค่าใช้จ่าย ในการดำเนินงานของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย พ.ศ. 2552 ข้อ 11¹¹³ ในกรณีดังต่อไปนี้

¹¹¹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 33

¹¹² พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540, มาตรา 33 (2)

¹¹³ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550, มาตรา 23 และระเบียบคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ว่าด้วยการเบิกจ่าย การเก็บรักษา การจัดการกองทุน และค่าใช้จ่าย ในการดำเนินงานของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย พ.ศ. 2552, ข้อ 11

- 1) กรณีที่รถไม่ได้มีการทำประกัน ตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 และเจ้าของรถไม่ดำเนินการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นกับผู้ประสบภัยหรือมีการจ่ายไม่ครบตามจำนวนที่กำหนด
- 2) กรณีรถคันนั้นไม่ได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถในขณะที่เกิดเหตุ เพราะถูกปล้นทรัพย์ ชิงทรัพย์ ลักทรัพย์ ยักยอก น้อ โกง กรรโชก หรือริดเอาทรัพย์ กรณีนี้จึงต้องตกเป็นหน้าที่ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย แต่ทั้งนี้เจ้าของรถต้องร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวนก่อนเพื่อเป็นหลักฐานว่ารถไม่ได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถ
- 3) กรณีรถไม่มีบุคคลใดที่แสดงตนเป็นเจ้าของรถและมีได้จัดให้มีการประกันความเสียหาย
- 4) กรณีรถมีผู้ขับหลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่าความเสียหายเกิดจากรถคันใด

ในเรื่องนี้ วุฒิชัย นิลาวัณย์¹¹⁴ ได้ศึกษาและอธิบายไว้ว่า พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีการแบ่งค่าสินไหมทดแทนออกเป็นสองส่วน คือ ค่าเสียหายเบื้องต้น และค่าเสียหายส่วนเกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น ในกรณีที่ผู้ประสบภัยประสบอุบัติเหตุจากรถ แต่ผู้กรณีหลบหนีไป ผู้ประสบภัยสามารถเบิกจ่ายได้แค่ค่าเสียหายเบื้องต้นเพียงอย่างเดียว ซึ่งกรณีนี้ถือว่าก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมต่อผู้ประสบภัย เพราะหากมีค่าใช้จ่ายที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น ผู้ประสบภัยจะต้องจ่ายค่าใช้จ่ายดังกล่าวเองเพราะไม่มีผู้กรณีทำให้ไม่สามารถเบิกค่าเสียหายที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นได้

- 5) บริษัทประกันภัยที่ได้รับประกันภัยรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน
- 6) ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยเกิดจากรถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีประกันภัย ตามมาตรา 8 ซึ่งในกรณีนี้หากว่ารถที่คันดังกล่าวมีการทำประกันภัยไว้ ผู้ประสบภัยต้องไปเรียกร้องจากบริษัทประกันภัยก่อน

สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเป็นหน่วยงานที่ดำเนินการเกี่ยวกับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย โดยสำนักงานอาจจัดสรรเงินกองทุนไม่เกินร้อยละยี่สิบของดอกผลเงินกองทุนต่อปี เพื่อใช้เป็นค่าใช้จ่ายในการบริหารงาน อัตราเบี้ยประชุม การเก็บรักษา การเบิกจ่ายค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน การจัดการกองทุน รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นๆ ตามระเบียบที่รัฐมนตรีกำหนด โดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง

¹¹⁴ วุฒิชัย นิลาวัณย์. ปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535. วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต. สาขาวิชากฎหมายมหาชน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 2556. หน้า 94-95

2.9.3 วิธีการในการขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

1) กรณีผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกาย ต้องยื่นเอกสาร¹¹⁵ ได้แก่

(1) ใบเสร็จรับเงินจากโรงพยาบาล หรือสถานพยาบาล หรือใบแจ้งหนี้
การรักษาพยาบาล

(2) สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน หรือสำเนาใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว
หรือสำเนาหนังสือเดินทางหรือเอกสารของทางราชการที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าเป็นผู้ประสบภัย

(3) สำเนารายงานประจำวันเกี่ยวกับคดีของพนักงานสอบสวน

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายเป็นเหตุให้มีสิทธิได้รับเงิน
ค่าเสียหายเบื้องต้นเพิ่มขึ้นอีกจำนวน 35,000 บาท ต้องยื่นใบรับรองแพทย์หรือความเห็นแพทย์
หรือหลักฐานอื่นที่ระบุว่าได้รับความเสียหายดังกล่าว

2) กรณีผู้ประสบภัยเสียชีวิต ต้องยื่นเอกสาร ได้แก่

(1) สำเนาใบมรณบัตร หรือหลักฐานอื่นที่กำหนด ซึ่งสามารถพิสูจน์
ได้ว่าเป็นผู้ประสบภัย

(2) สำเนารายงานประจำวันเกี่ยวกับคดีของพนักงานสอบสวน

3) กรณีผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกายและชีวิต ต้องยื่นเอกสาร
ได้แก่

(1) ใบเสร็จรับเงินจากโรงพยาบาล หรือสถานพยาบาล หรือใบแจ้งหนี้
การรักษาพยาบาล

(2) สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน หรือสำเนาใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว
หรือสำเนาหนังสือเดินทางหรือเอกสารของทางราชการที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าเป็นผู้ประสบภัย

(3) สำเนาใบมรณบัตรหรือหลักฐานอื่นใดที่นายทะเบียนประกาศกำหนด
ซึ่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าบุคคลที่มีชื่อในหลักฐานนั้นเป็นผู้ประสบภัย

(4) สำเนารายงานประจำวันเกี่ยวกับคดีของพนักงานสอบสวน

กรณีความเสียหายต่อร่างกาย ให้ผู้ประสบภัยเป็นผู้ดำเนินการยื่นคำร้องขอ
หากผู้ประสบภัยไม่สามารถร้องขอได้ให้สถานพยาบาลที่รักษาผู้ประสบภัยและได้รับโอนสิทธิเรียกร้อง
จากผู้ประสบภัย บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ที่รับโอนสิทธิเรียกร้องจากสถานพยาบาล

¹¹⁵ กฎกระทรวง เรื่อง การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น
จากกองทุน และการจ่าย ค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุน พ.ศ. 2552, ข้อ 3(1)

ที่รักษาผู้ประสบภัย ทายาทหรือญาติ หรือผู้มีส่วนได้เสียของผู้ประสบภัย แล้วแต่กรณี ร้องขอแทน ส่วนกรณีเสียชีวิต ให้ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยเป็นผู้ร้องขอ¹¹⁶

4) รายละเอียดอื่นๆ นอกจากตามข้อ 1) – 3)¹¹⁷ ได้แก่

(1) ชื่อบริษัทประกันภัย และหมายเลขกรมธรรม์ประกันภัยของรถยนต์คันที่ก่อเหตุ

(2) จำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นที่ผู้ประสบภัยหรือทายาทประสงค์จะได้รับ

(3) วันที่ไปยื่นคำขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทที่รับประกันภัย

โดยให้ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมไปดำเนินการยื่นคำร้องขอรับได้ภายในระยะเวลา 180 วัน นับแต่วันที่มีความเสียหายเกิดขึ้น¹¹⁸ สาเหตุที่ต้องมีกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เนื่องจากการอุดช่องว่างกฎหมายและบรรเทาความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยได้อย่างทันทั่วถึงที่ เช่น กรณีที่เกิดความเสียหายแล้ว ไม่สามารถหาบุคคลที่จะมารับผิดหรือมีบุคคลที่ต้องรับผิดชอบ แต่ว่าบุคคลนั้นไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น เป็นต้น

2.9.4 การเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายแทนให้ผู้ประสบภัยไปคืน

ในกรณีที่เจ้าของรถหรือบริษัทประกันภัยไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบถ้วนตามจำนวน ตามมาตรา 23 (1) หรือมาตรา 23 (5) เมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปตามมาตรา 25 แล้ว ให้นายทะเบียนมีคำสั่งเรียกเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายไปนั้นคืนจากเจ้าของรถหรือบริษัทแล้วแต่กรณี และเงินเพิ่มร้อยละยี่สิบของจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นที่กองทุนได้ดำเนินการจ่ายไปเพื่อนำเงินดังกล่าวสมทบเข้าสู่กองทุน เว้นแต่ความเสียหายที่เกิดขึ้นตามมาตรา 23 (4) โดยบริษัทประกันภัยหรือเจ้าของรถไม่ได้ทราบสาเหตุดังกล่าว หรือรถที่กรมธรรม์ประกันภัยได้หมดอายุลงไม่เกิน 30 วัน ซึ่งเจ้าของรถไม่มีเจตนาหลีกเลี่ยง หรือกรณีอื่นๆ ทั้งนี้ นายทะเบียนอาจมีคำสั่งลดหรือคงเงินเพิ่มลงได้ ตามมาตรา 26¹¹⁹ หลักเกณฑ์ตามที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริม

¹¹⁶ กฎกระทรวง เรื่อง การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุน และการจ่าย ค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุน พ.ศ. 2552, ข้อ 4 (1) (2)

¹¹⁷ กฎกระทรวง เรื่อง การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนฯ พ.ศ. 2552, ข้อ 2

¹¹⁸ กฎกระทรวง เรื่อง การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนฯ พ.ศ. 2552, ข้อ 5

¹¹⁹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550, มาตรา 26

การประกอบธุรกิจประกันภัยประกาศกำหนด หากบริษัทประกันหรือเจ้าของรถไม่ปฏิบัติตามที่นายทะเบียนมีคำสั่งแล้ว มีโทษปรับตั้งแต่ 10,000 บาท ถึง 50,000 บาท ตามมาตรา 44¹²⁰

2.9.5 การยึดและขายทอดตลาดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย

1) นายทะเบียนมีอำนาจในการยึดรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหาย หากมิได้มีการยึดรถนั้นไว้ตามกฎหมายอื่นอยู่ก่อนแล้ว ตามมาตรา 28¹²¹ ในกรณีดังต่อไปนี้

(1) กรณีรถคันนั้นไม่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย และเจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นไม่ครบถ้วนตามจำนวน

(2) กรณีรถคันนั้นไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถและมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย

โดยนายทะเบียนมีอำนาจยึดรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายไว้ได้จนกว่าเจ้าของรถคันดังกล่าวจะมีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นกับผู้ประสบภัยครบถ้วน หรือจ่ายคืนให้กับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยภายในระยะเวลา 7 วัน นับแต่วันที่บุคคลดังกล่าวได้รับคำสั่งนายทะเบียน และหากรถคันนั้นถูกยึดตามกฎหมายอื่นอยู่ก่อนเพื่อขายทอดตลาด ให้สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยมีสิทธิยื่นคำขอเฉลี่ยทรัพย์

2) นายทะเบียนมีอำนาจขายทอดตลาดรถที่ยึดไว้ได้ ตามมาตรา 29¹²² ในกรณีดังต่อไปนี้

(1) เจ้าของรถที่ไม่ได้ดำเนินการทำประกันคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้ประสบภัยนั้น ไม่ดำเนินการจ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ภายในระยะเวลา 7 วัน นับแต่วันที่รับคำสั่งนายทะเบียน

(2) กรณีรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายไม่ปรากฏเจ้าของและนายทะเบียนได้ปิดประกาศหาบุคคลดังกล่าว ณ ที่ทำการของนายทะเบียน ซึ่งมีการยึดรถและมีการประกาศหนังสือพิมพ์รายวันในท้องถิ่นที่เกิดเหตุ เป็นระยะเวลาอย่างน้อย 2 วัน ติดต่อกัน ภายหลังดำเนินการดังกล่าวไม่ปรากฏตัวเจ้าของรถ และยึดรถไว้แล้ว เป็นระยะเวลา 30 วัน นับแต่วันที่มีการประกาศหนังสือพิมพ์

¹²⁰ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550, มาตรา 44

¹²¹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 28

¹²² พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 29

3) วิธีการยึดและขายทอดตลาดรถคันที่ก่อเหตุขึ้น ให้ปฏิบัติตามกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งโดยอนุโลม และเมื่อดำเนินการขายทอดตลาดได้รับเงินมาแล้ว ตามมาตรา 30¹²³ ให้นำทะเบียนดำเนินการจัดสรรตามลำดับ ดังนี้

- (1) หักในส่วนค่าใช้จ่ายของการยึดและขายทอดตลาด
- (2) จ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยหรือจำคุกกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย
- (3) ในกรณีที่มีเงินเหลือให้นำส่งคืนแก่เจ้าของรถ
- (4) ในกรณีที่ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายให้สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยเก็บรักษาเงินนั้นไว้ตามระเบียบที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยกำหนด
- (5) ถ้าเจ้าของรถไม่ได้รับเงินนั้นคืนภายในระยะเวลา 5 ปี นับวันที่มีการดำเนินการขายทอดตลาดแล้ว ให้ถือว่าเงินดังกล่าวเป็นของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

2.10 การเบิกค่ารักษาพยาบาลผ่านระบบสินไหมอัตโนมัติ (E-Claim)

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยได้ดำเนินการจ่ายค่ารักษาพยาบาลจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยผ่านระบบสินไหมอัตโนมัติ (E - Claim) มาตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2555 ซึ่งเป็นระบบการเรียกร้องค่ารักษาพยาบาลของผู้ประสบภัยผ่านเครือข่ายคอมพิวเตอร์ โดยโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลจะแจ้งรายละเอียดการเข้ารับรักษาพยาบาลอาการบาดเจ็บ ตลอดจนค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นกับผู้ประสบภัย กล่าวคือ

1) ผู้ประสบภัยจากรถที่ไม่มีประกันภัยภาคบังคับ เช่น ถูกชนแล้วหนี ประสบอุบัติเหตุจากรถยนต์ที่ไม่ทำประกันภัยภาคบังคับ เป็นต้น กรณีนี้ผู้ประสบภัยสามารถเบิกค่ารักษาพยาบาลจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

2) ผู้ประสบภัยจากรถที่มีประกันภัยภาคบังคับสามารถเบิกค่ารักษาพยาบาลจากบริษัทประกันภัย

การเบิกค่าเสียหายเบื้องต้นเกี่ยวกับค่ารักษาพยาบาล ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ผ่านระบบสินไหมอัตโนมัติ โดยไม่ต้องรอสรุปผลทางคดีว่าฝ่ายใดเป็นผู้กระทำความผิด ตามประกาศสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขการขอรับใบรับรองมาตรฐานการให้บริการผ่านระบบสินไหมอัตโนมัติ (E-Claim) พ.ศ. 2556 กรณีรถจักรยานยนต์ ผู้ประสบภัยจากรถจักรยานยนต์ ได้แก่ ผู้ขับขี่ ผู้โดยสารที่นั่งซ้อนท้าย

¹²³ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540, มาตรา 30

รวมทั้งบุคคลทั่วไปที่มีผู้ใช้บัตร ผู้โดยสาร เช่น คนเดินบนทางเท้า เป็นต้น ส่วนกรณีรถยนต์ ได้แก่ ผู้ขับรถ ผู้โดยสาร และบุคคลทั่วไปที่มีผู้ใช้บัตร ผู้โดยสาร เช่น บุคคลที่กำลังข้ามถนน เป็นต้น¹²⁴

ผู้ประสบภัยที่ได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย หรืออนามัย สามารถเบิกจ่ายค่ารักษาพยาบาล ในวงเงินตามที่มีการรักษาพยาบาลจริงในโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล จำนวนไม่เกิน 30,000 บาท ต่อคน โดยผู้ประสบภัยสามารถดำเนินการมอบอำนาจให้โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลตั้งเบิก กับบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ผ่านระบบสินไหมอัตโนมัติ (E-Claim) และทางบริษัทจะดำเนินการโอนเงินคืนให้กับทางโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล ภายในระยะเวลา 7 วัน นับแต่วันที่ส่งเรื่องตั้งเบิก ซึ่งบริษัทนั้นจะมีการประสานงานขอความร่วมมือกับโรงพยาบาล หรือสถานพยาบาลทุกแห่งให้มีการเข้าร่วมใช้ระบบดังกล่าว เพื่อเป็นการลดภาระของผู้ประสบภัย โดยขยายวงเงินให้เบิกได้จำนวน 50,000 บาท ในจำนวนเงินส่วนเกินที่เหลือ ผู้ประสบภัยหรือทายาท โดยธรรมชาติสามารถเบิกได้จากสิทธิบัตรทอง 30 บาท หรือสิทธิประกันสังคม หรือประกันอุบัติเหตุ ส่วนบุคคล หรือประกันรถยนต์ รถจักรยานยนต์¹²⁵

จากการศึกษาพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 พบว่า พระราชบัญญัติฉบับนี้ ได้มีแนวคิดมาจากหลักกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในต่างประเทศ อันได้แก่ การบังคับให้เจ้าของรถหรือผู้ใช้รถต้องทำประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ การกำหนด อัตราเบี้ยประกันที่ไม่ได้มุ่งถึงผลกำไร และการที่ผู้ประสบภัยจะได้รับการชดเชยค่าเสียหาย โดยไม่ต้องมีการพิสูจน์ความผิด และมีวัตถุประสงค์ที่สำคัญในการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ที่เสียชีวิต หรือได้รับบาดเจ็บส่งผลกระทบต่อร่างกายหรืออนามัยให้ได้รับการรักษาพยาบาล

พระราชบัญญัติฉบับนี้ มาตรา 7 ได้กำหนดให้บุคคลที่เป็นเจ้าของรถทุกประเภท ซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ต้องดำเนินการจัดให้มีประกันเพื่อผู้ประสบภัย เว้นแต่รถตามมาตรา 8 ที่ได้รับยกเว้น ไม่ต้องจัดให้มีประกัน โดยบุคคลที่อยู่ในบังคับต้องดำเนินการจัดทำประกัน ได้แก่ เจ้าของรถที่มีกรรมสิทธิ์ในรถหรือครอบครองรถตามสัญญาเช่าซื้อ รวมทั้งบุคคลที่มีการนำรถที่ได้ จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว โดยบุคคลดังกล่าวสามารถดำเนินการ ติดต่อบริษัทประกันวินาศภัย และบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เพื่อจัดทำประกันภัย ภาคบังคับในอัตราเบี้ยประกันภัยแบบคงที่ เช่น อัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ ราคา 600 บาท ไม่รวมภาษีอากร เป็นต้น หากฝ่าฝืนไม่ดำเนินการจัดทำประกันความเสียหายเพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัย มีโทษปรับไม่เกิน 10,000 บาท และบุคคลใดใช้รถที่ไม่ได้มีการจัดทำประกันความเสียหาย มีโทษปรับ

¹²⁴ สมาคมประกันวินาศภัย. การจ่ายค่าสินไหมทดแทนผ่านระบบสินไหมอัตโนมัติ (E-Claim). หน้า 16

¹²⁵ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย. สำนักงาน คปภ. ปรับมาตรฐานระบบสินไหมทดแทน อัตโนมัติ (E-claim) เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชน. ค้นคืน 8 พฤษภาคม 2564. จาก <https://www.oic.or.th/consumer/news/releases/6354>

ไม่เกิน 10,000 บาท เช่นกัน ซึ่งคำว่า “ผู้ประสบภัย” นั้น แบ่งออกเป็น ผู้ประสบภัยที่ได้รับอันตรายจากรถโดยตรง กล่าวคือ บุคคลทั่วไปซึ่งมีสภาพบุคคล เช่น เจ้าของรถที่ขับซัด บุคคลที่โดยสารมาในรถ บุคคลทั่วไปที่เดินข้ามถนน เดินบนฟุตบาท หรืออยู่ในบ้าน เป็นต้น และบุคคลดังกล่าวได้รับอันตรายแก่ชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยอันเกิดจากรถหรือสิ่งที่บรรทุกหรือติดตั้งในรถ และผู้ประสบภัยที่ไม่ได้รับอันตรายจากรถโดยตรง กล่าวคือ ทายาทโดยชอบธรรมของผู้ประสบภัย ซึ่งผู้ประสบภัยรายนั้นๆ จะได้รับค่าสินไหมทดแทนคุ้มครองความเสียหายในสองส่วน ได้แก่ ค่าเสียหายเบื้องต้น เช่น ค่ารักษาพยาบาลตามที่ได้มีการจ่ายจริง แต่ไม่เกินจำนวน 30,000 บาท ต่อคน เป็นต้น และค่าเสียหายเกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นค่าเสียหายที่มีการชดเชยต่อเมื่อมีการพิสูจน์แล้วว่าคู่กรณีเป็นฝ่ายผิดและบริษัทที่รับประกันไว้จะจ่ายให้ในนามคู่กรณีฝ่ายดังกล่าว เช่น ค่ารักษาพยาบาลที่แท้จริงรวมค่าเสียหายเบื้องต้นแล้ว จำนวนไม่เกิน 80,000 บาท ต่อคน เป็นต้น โดยวิธีการขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นนี้ ผู้ประสบภัยสามารถยื่นขอรับด้วยตนเองหรือดำเนินการมอบอำนาจให้ทางโรงพยาบาลยื่นขอรับค่าเสียหายแทน

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยจากรถที่ไม่ได้อยู่ในหลักเกณฑ์ปกติข้างต้นนั้น จะมีกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยทำหน้าที่สำคัญในการคุ้มครองผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย จากกรณีต่างๆ เช่น ขับชนแล้วหนี รถที่ไม่ได้จัดทำประกันภัยภาคบังคับหรือรถไม่ได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถเหตุสืบเนื่องมาจากการปล้นทรัพย์ ชิงทรัพย์ ลักทรัพย์ ชกขออก น้อ โกง กรร โชก หรือริดเอาทรัพย์ หรือบริษัทที่รับประกันภัยปฏิเสธที่จะจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย เป็นต้น

ในปัจจุบันสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยได้มีการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประสบภัยสามารถดำเนินการเบิกค่ารักษาพยาบาลจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยผ่านระบบสินไหมอัตโนมัติ (E-Claim) เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการรักษาพยาบาลอย่างทันท่วงทีและไม่ต้องมีการสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาลไปก่อน

3. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่มีความเกี่ยวข้องกับการประกันภัยภาคบังคับ แบ่งออกเป็นสองส่วน ได้แก่ กฎหมายลักษณะละเมิด และกฎหมายลักษณะประกันภัย

3.1 กฎหมายลักษณะละเมิด

กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิดมีบทบัญญัติที่มีความเกี่ยวข้องกับการประกันภัยภาคบังคับซึ่งเป็นกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ โดยในอดีตก่อนที่จะมีพระราชบัญญัติคุ้มครอง

ผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ผู้ประสบภัยที่ประสบอุบัติเหตุจากรถจะมีภาระหน้าที่ในการพิสูจน์ความผิดของเจ้าของรถซึ่งเป็นผู้กระทำความผิดเพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน เป็นเหตุให้ผู้ประสบภัยไม่ได้รับการเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้น ไม่ว่าจะเป็น ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย ได้อย่างทันทั่วถึง จนกระทั่งมีการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับดังกล่าว ทำให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น โดยไม่ต้องมีการพิสูจน์ความผิดของผู้กระทำความผิด ส่วนค่าเสียหายที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นค่าสินไหมทดแทนที่มีการจ่ายให้ผู้ประสบภัยเฉพาะในกรณีที่มีคู่กรณี และรถคันที่ก่อเหตุเป็นฝ่ายผิด ทำให้ผู้ประสบภัยยังมีหน้าที่ในการพิสูจน์ความผิดของเจ้าของรถตามหลักกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด สามารถอธิบายได้ดังต่อไปนี้

3.1.1 การกระทำละเมิดโดยทั่วไป ตามมาตรา 420¹²⁶ มีสาระสำคัญประกอบด้วย

- 1) การกระทำและการงดเว้นกระทำอันเป็นเหตุให้เกิดความเสียหาย
- 2) โดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อต่อบุคคลอื่น กล่าวคือ คำว่า “จงใจ” จะมีความหมายคล้ายกันกับ “เจตนา” ในกฎหมายอาญา แต่มีความแตกต่างกันในเรื่องการกระทำ โดยจงใจเป็นการกระทำโดยรู้สำนึกในการกระทำว่าอาจเป็นผลให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น แต่ไม่ได้หมายความว่าเจตนาให้มีผลเสียหายอย่างหนึ่งเกิดขึ้นโดยเฉพาะอย่างการกระทำโดยเจตนา ส่วนคำว่า “ประมาทเลินเล่อ” มีความหมายว่า เป็นการไม่จงใจในการกระทำ แต่บุคคลนั้นไม่ได้ใช้ความระมัดระวังเพียงพอดังเช่นบุคคลธรรมดา ซึ่งต้องทำการพิจารณาความระมัดระวังของผู้กระทำ เทียบเคียงกับบุคคลที่อยู่ในภาวะวิสัยและพฤติกรรมแบบเดียวกัน หากปรากฏว่าบุคคลธรรมดาได้ใช้ความระมัดระวังมากกว่าผู้กระทำละเมิดและการใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นเป็นเหตุให้ไม่เกิดความเสียหายขึ้น กรณีนี้ต้องถือว่าบุคคลนั้นกระทำโดยประมาท¹²⁷ นอกจากนี้การกระทำโดยประมาทอาจมาจากการงดเว้น เช่น กรณีลูกจ้างของการรถไฟแห่งประเทศไทยมีหน้าที่ในการนำแผงเครื่องกั้นรถไฟลงเมื่อมีรถไฟแล่นผ่าน แต่ลูกจ้างคนดังกล่าวไม่ได้มีการนำแผงเครื่องกั้นรถไฟลง การกระทำของลูกจ้างจึงเป็นการประมาทเลินเล่อ เป็นต้น¹²⁸

¹²⁶ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 420

¹²⁷ สุขุม สุกนิษฐ์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด. พิมพ์ครั้งที่ 7. กรุงเทพมหานคร: นิติบรรณการ. 2553. หน้า 13-17

¹²⁸ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2015/2520

3) กระทำโดยผิดกฎหมาย อันเป็นการกระทำที่ไม่มีสิทธิตามกฎหมาย และเป็นการละเมิดสิทธิบุคคลอื่นเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายกับผู้อื่น อีกทั้งเป็นการกระทำโดยปราศจากความยินยอมของผู้เสียหาย¹²⁹

4) ทำให้ผู้อื่นเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สิน หรือสิทธิ กล่าวคือ การกระทำที่เป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สิน หรือสิทธิ โดยความเสียหายนั้นจะต้องได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนกันตามหลักเรื่องของการชดเชยค่าสินไหมทดแทน และความเสียหายนี้ต้องเป็นความเสียหายที่มีความแน่นอนที่จะให้เกิดการชดเชยทดแทนได้ โดยมีได้หมายความว่า ต้องคำนวณเป็นจำนวนเงินได้ และมีการเกิดความเสียหายจริง¹³⁰

3.1.2 ความรับผิดเพื่อละเมิดอันมาจากกระทำของบุคคลอื่น แบ่งออกได้ดังต่อไปนี้

1) ความรับผิดของนายจ้างที่ลูกจ้างได้กระทำการละเมิดในทางการที่จ้าง ตามมาตรา 425¹³¹ มีองค์ประกอบ ได้แก่

(1) ความสัมพันธ์ระหว่างลูกจ้างกับนายจ้าง จะพิจารณาเฉพาะกรณีการจ้างแรงงานตามสัญญาจ้างแรงงาน แต่ไม่ได้รวมถึงการจ้างทำของตามสัญญาจ้างทำของ โดยนายจ้างมีอำนาจบังคับบัญชาลูกจ้าง และลูกจ้างมีหน้าที่ปฏิบัติงานในขอบเขตการจ้าง

(2) ลูกจ้างกระทำการละเมิดไปในทางการที่จ้าง ซึ่งคำว่า “ในทางการที่จ้าง” มีความหมายว่า การกระทำของลูกจ้างต้องเป็นการปฏิบัติให้งานที่จ้างลุล่วงไปและมูลเหตุที่เกิดขึ้นเป็นผลจากการปฏิบัติงานนั้น

2) ความรับผิดของตัวการที่ตัวแทนกระทำละเมิดในการที่ตัวแทน ตามมาตรา 427¹³² ในเรื่องนี้จะมีการนำบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดของนายจ้างที่ลูกจ้างได้กระทำการละเมิดในทางการที่จ้าง ตามมาตรา 425 มาใช้บังคับแก่ตัวการและตัวแทนด้วยโดยอนุโลม

ปกติการเป็นตัวแทนเกิดขึ้นได้โดยสัญญา แต่ในบางกรณีกฎหมายถือว่า เป็นตัวการตัวแทนกัน ทั้งที่ไม่ได้มีการตกลงจะทำการแทน ได้แก่ กรณีตัวแทนชัด ตามมาตรา 821 หรือตัวแทนโดยการให้สัตยาบัน ตามมาตรา 823 การที่กฎหมายบัญญัติให้ตัวการต้องร่วมรับผิด เนื่องจากต้องการให้ผู้เสียหายได้รับการชดเชยเยียวยาค่าสินไหมทดแทน และการเกิดความเสียหาย

¹²⁹ วาริน นาสกุล. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลากมิกวร ได้. กรุงเทพมหานคร: มงคลการพิมพ์. 2518. หน้า 69

¹³⁰ สุขุม สุภนิคย์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด. หน้า 32

¹³¹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 425

¹³² ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 427

ตัวการอยู่ในฐานะที่จะรับผิดชอบได้ หากว่าตัวแทนก่อให้เกิดขึ้นในขณะที่กระทำการแทนตัวการ เพื่อประโยชน์ของตัวการ¹³³

3) ความรับผิดชอบของบิดา มารดา ครู อาจารย์ ที่ผู้เยาว์ หรือผู้อยู่ในความดูแล ได้มีการกระทำความผิด ตามมาตรา 429¹³⁴ หลักผู้เยาว์หรือผู้วิกลจริต หากกระทำความผิดละเมิดผู้อื่น ผู้ที่มีหน้าที่ดูแลปกครองมีหน้าที่ดูแลมิให้ผู้ไร้ความสามารถไปก่อความเสียหายแก่บุคคลภายนอก บิดามารดา หรือผู้อนุบาลจึงต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้กระทำความผิด แม้บิดามารดา เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่า บุคคลดังกล่าวได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแก่หน้าที่ โดยบิดา มารดา ต้องเป็นบิดามารดา โดยชอบด้วยกฎหมายซึ่งมีหน้าที่ดูแลผู้เยาว์ ขณะที่ผู้เยาว์ได้กระทำความผิด¹³⁵

3.1.3 ความรับผิดชอบของผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอันเดินด้วยกำลัง เครื่องจักรกล ตามมาตรา 437¹³⁶ ในเรื่องนี้ความรับผิดชอบแห่งการละเมิดอยู่บนพื้นฐานของทฤษฎีรับภัย กล่าวคือ เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นและเพียงรู้ว่าการเสียหายนั้นบุคคลใดเป็นผู้ก่อถือว่าผู้นั้นเป็นบุคคล ที่กระทำความผิด โดยไม่ต้องมีการคำนึงว่า การกระทำที่เกิดความเสียหายจะผิดหรือถูกเนื่องจาก มนุษย์ทุกคนเมื่อกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง ถือเป็นการเสี่ยงภัย และบุคคลที่กระทำต้องรับผล แห่งบาปเคราะห์นั้น นอกจากนี้การที่บทบัญญัติแห่งกฎหมายมีบทสันนิษฐานความรับผิดชอบ ของผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกลว่า หากมีความเสียหายเกิดขึ้น แก่บุคคลอื่น ผู้ครอบครองหรือควบคุมจะต้องรับผิดชอบในการกระทำนั้น จึงถือเป็นความรับผิดชอบ โดยเคร่งครัดที่ไม่ได้คำนึงถึงความจงใจหรือความประมาทเลินเล่อของผู้กระทำ¹³⁷

3.1.4 สินไหมทดแทนในการกระทำความผิด สามารถแบ่งออกเป็น

1) ค่าสินไหมทดแทน กรณีบุคคลที่กระทำความผิดทำให้บุคคลอื่นถึงแก่ความตาย ได้แก่ ค่าปลงศพรวมทั้งค่าใช้จ่ายอันจำเป็นอื่น และค่าขาดไร้อุปการะ ตามมาตรา 443¹³⁸ โดยค่าปลงศพ มีความหมายว่า ค่าใช้จ่ายในการจัดการศพตามประเพณีของบุคคลที่ถึงแก่ความตาย ซึ่งทายาทมีหน้าที่ ในการจัดการศพมีสิทธิฟ้องเรียกค่าปลงศพ ซึ่งต้องเป็นทายาทโดยชอบด้วยกฎหมาย ตามมาตรา 1647¹³⁹ ส่วนภริยาที่มีชอบด้วยกฎหมายไม่ถือเป็นทายาทและไม่มีสิทธิเรียกค่าปลงศพ

¹³³ สุขุม สุกนิตย์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด. หน้า 128-129

¹³⁴ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 429

¹³⁵ สุขุม สุกนิตย์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด. หน้า 146

¹³⁶ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 437

¹³⁷ ชูศักดิ์ สิรินิล. กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลากมิกควรได้. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรามคำแหง. 2526. หน้า 89

¹³⁸ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 443

¹³⁹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 1647

ในส่วนบุคคลที่มีสิทธิเรียกค่าอุปการะเลี้ยงดู ได้แก่ ทายาทโดยธรรม ซึ่งการอุปการะเลี้ยงดูกฎหมายกำหนดบุคคลไว้ ประกอบด้วย บิดาหรือมารดา ตามมาตรา 1563¹⁴⁰ สามีภรรยา ตามมาตรา 1461¹⁴¹ และบุตร ผู้เยาว์ หรือบุตรผู้บรรลุนิติภาวะ แต่ทุพพลภาพหาเลี้ยงตนเองไม่ได้ ตามมาตรา 1564¹⁴²

2) ค่าสินไหมทดแทน กรณีบุคคลที่กระทำละเมิดทำให้บุคคลอื่นได้รับความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัย ได้แก่ ค่ารักษาพยาบาล และค่าเสียหายเพื่อการที่เสียความสามารถประกอบการทำงาน ตามมาตรา 444¹⁴³

จากการศึกษากฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิดซึ่งเป็นกฎหมายที่มีความเกี่ยวข้องกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 แล้ว พบว่ากฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิดมีความสำคัญต่อผู้ประสบภัยจากรถทั้งในอดีตและปัจจุบัน เนื่องจากเป็นกฎหมายที่มีความสำคัญที่ผู้ประสบภัยจะต้องใช้ในการพิสูจน์ความผิดของเจ้าของรถเพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

3.2 กฎหมายลักษณะประกันภัย

กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะประกันภัยมีความเกี่ยวข้องกับประกันภัยภาคบังคับ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และประกันภัยภาคสมัครใจ ในเรื่องของการประกันภัยค่าจูนและการรับช่วงสิทธิ โดยสามารถอธิบายได้ดังต่อไปนี้

3.2.1 การประกันภัยค่าจูน เป็นสัญญาประกันภัยซึ่งผู้รับประกันภัยตกลงว่าจะใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัยเพื่อความวินาศภัยอันเกิดขึ้นแก่บุคคลอีกคนหนึ่ง และซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 887 วรรคแรก¹⁴⁴ ซึ่งจากบทบัญญัติดังกล่าวจะเห็นว่า ประกันภัยค่าจูนเป็นการประกันวินาศภัยรูปแบบหนึ่ง อันมีความเกี่ยวข้องกับการประกันภัยภาคบังคับ โดยการประกันภัยค่าจูนเป็นสัญญาที่ผู้รับประกันภัยตกลงจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่บุคคลภายนอกแทนผู้เอาประกัน ในกรณีผู้เอาประกันต้องมีการชดใช้ค่าสินไหมหรือค่าเสียหายให้แก่บุคคลอื่น

¹⁴⁰ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 1563

¹⁴¹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 1461

¹⁴² ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 1564

¹⁴³ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 444

¹⁴⁴ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 887

ในเรื่องของประกันภัยค้ำจุน ผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยมีสิทธิและหน้าที่ ตามบทบัญญัติของประกันวินาศภัยทั่วไป กล่าวคือ หากว่าผู้รับประกันภัยไม่มีการปฏิบัติตามสัญญาที่มีการตกลงกันไว้ โดยผู้รับประกันไม่ดำเนินการจ่ายค่าเสียหายให้แก่บุคคลภายนอกที่ได้รับผลกระทบจากการกระทำของผู้เอาประกันภัยนั้น ผู้เอาประกันภัยย่อมมีสิทธิในการฟ้องร้องดำเนินคดีกับผู้รับประกันภัยได้ ส่วนสิทธิบุคคลภายนอกซึ่งได้รับความเสียหายจากภัยที่ผู้เอาประกันภัยได้มีการก่อขึ้น ตามมาตรา 887 วรรคสอง บุคคลดังกล่าวย่อมมีสิทธิในการเรียกร้องค่าเสียหายโดยตรงจากผู้รับประกันภัย แม้บุคคลที่ได้รับความเสียหายนั้น จะไม่ถือว่าเป็นคู่สัญญา แต่ทั้งนี้บุคคลดังกล่าวมีสิทธิในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้ไม่เกินที่ผู้เอาประกันภัยมีการเอาประกันภัยไว้ ตามมาตรา 887 วรรคสาม¹⁴⁵

3.2.2 การรับช่วงสิทธิกฎหมายได้มีการบัญญัติไว้ว่า “ถ้าความวินาศภัยนั้นได้เกิดขึ้นเพราะการกระทำของบุคคลภายนอกไซ้ ผู้รับประกันภัยได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนไปเป็นจำนวนเพียงใด ผู้รับประกันภัยย่อมเข้ารับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยและของผู้รับประโยชน์ซึ่งมีต่อบุคคลภายนอกเพียงนั้น” ตามมาตรา 880¹⁴⁶ ซึ่งสามารถพิจารณาองค์ประกอบต่างๆ ได้ดังนี้

- 1) การที่มีเหตุการณ์วินาศภัยเกิดขึ้นตามสัญญาวินาศภัย
- 2) บุคคลภายนอกกระทำการใดๆ เป็นเหตุให้เกิดเหตุวินาศภัย
- 3) ผู้รับประกันได้มีการดำเนินการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแล้ว

จากการศึกษาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิดและลักษณะประกันภัยแล้วพบว่า ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิดมีความเกี่ยวข้องกับผู้ประสบภัยจากรถมาตั้งแต่ก่อนที่จะมีการตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยในอดีตผู้ประสบภัยจะต้องดำเนินการฟ้องร้องดำเนินคดีเจ้าของรถที่ขับรถด้วยความประมาทเลินเล่อเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย เนื่องจากเจ้าของรถผู้กระทำละเมิดส่วนใหญ่ไม่ยอมที่จะจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัย และการดำเนินคดีในแต่ละครั้งย่อมใช้เวลาและค่าใช้จ่ายจำนวนมากเป็นเหตุให้ผู้ประสบภัยไม่ได้รับการเยียวยา ด้วยเหตุผลดังกล่าวจึงมีความจำเป็นอย่างมากที่ต้องตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการคุ้มครองความเสียหายและรับการรักษาพยาบาลอย่างทันท่วงที ซึ่งแม้ภายหลังจากที่พระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับ แต่ผู้ประสบภัยยังคงมีหน้าที่ในการดำเนินการฟ้องร้องดำเนินคดีทางละเมิดเพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนซึ่งเป็นค่าเสียหายเกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น

¹⁴⁵ ไชยยศ เหมะรัชตะ. *ย่อหลักกฎหมายประกันภัย*. พิมพ์ครั้งที่ 9. กรุงเทพมหานคร: นิติธรรม. 2553. หน้า 119 - 12

¹⁴⁶ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 880

ดังที่ระบุไว้ในมาตรา 22 เมื่อพิจารณาแล้วเห็นได้ว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิดมีส่วนเกี่ยวข้องกับพระราชบัญญัติฉบับนี้ทั้งก่อนและหลังจากที่มีการประกาศใช้ โดยมีความเกี่ยวพันในหลายส่วน เช่น ความสัมพันธ์ระหว่างลูกจ้างกับนายจ้าง กรณีลูกจ้างกระทำละเมิดในทางหน้าที่จ้าง หรือความสัมพันธ์ระหว่างตัวการกับตัวแทน กรณีตัวแทนกระทำการแทนตัวการเพื่อประโยชน์ของตัวการ หรือความสัมพันธ์ระหว่างบิดา มารดา หรือครูกับผู้เยาว์หรือผู้อยู่ในความดูแล เป็นต้น ส่วนประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะประกันภัยมีความเกี่ยวข้องกับพระราชบัญญัตินี้ กล่าวคือ บริษัทรับประกันภัยจะมีหน้าที่ในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยแทนเจ้าของรถ ในขณะที่เดียวกันบริษัทดังกล่าวจะมีสิทธิในการรับช่วงสิทธิไปไล่เบี้ยความเสียหายที่เกิดขึ้นจากบุคคลภายนอกที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นได้ ภายในระยะเวลา 1 ปี นับแต่วันที่รู้ถึงการละเมิดและรู้ตัวผู้กระทำการละเมิด แต่ไม่เกินระยะเวลา 10 ปี นับแต่วันที่มีการละเมิดเกิดขึ้น



บทที่ 4

การศึกษาและเปรียบเทียบปัญหากฎหมาย เกี่ยวกับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

ในการศึกษากฎหมายว่าด้วยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จะทำการศึกษาพระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดของผู้ใช้รถค.ศ. 1955 (Automobile Liability Security Act 1955) ของประเทศญี่ปุ่น และพระราชบัญญัติรถยนต์ (ค่าสินไหมทดแทนและความเสี่ยงภัยของบุคคลที่สาม) ค.ศ. 1960 (Motor Vehicles (Third-Party Risks and Compensation) Act 1960) ของประเทศสิงคโปร์ ซึ่งมีมาตรการทางกฎหมายที่แตกต่างจากประเทศไทย และกฎหมายของมณฑลออนตาริโอ ฉบับปรับปรุงแก้ไขปี ค.ศ. 1990 บทที่ c.25 พระราชบัญญัติประกันภัยรถภาคบังคับ (Compulsory Automobile Insurance Act) ของประเทศแคนาดา ซึ่งเป็นกฎหมายที่ให้ความคุ้มครองในทรัพย์สินของผู้ประสบภัยจากรถ เพื่อนำมาเปรียบเทียบกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในการหาแนวทางปรับปรุงและแก้ไขมาตรการทางกฎหมายและความคุ้มครองทรัพย์สินของผู้ประสบภัย

1. ประเทศญี่ปุ่น

ประเทศญี่ปุ่นมีรูปแบบรัฐเดี่ยว ใช้ระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษร¹⁴⁷ ในอดีตความรับผิดต่อการเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกายจากอุบัติเหตุรถยนต์เป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่ง มาตรา 709 ซึ่งบัญญัติไว้ว่าผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อละเมิดสิทธิของผู้อื่นจำต้องใช้สินไหมทดแทน เพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการละเมิดนั้น¹⁴⁸ โดยอุบัติเหตุจากรถยนต์ที่เข้าข่ายเป็นการกระทำละเมิด

¹⁴⁷ ชัชวรินทร์ ดันติเวชวานิชย์ และวสันต์ เหลืองประภัสร์. ศึกษาเปรียบเทียบความร่วมมือและการบูรรวมท้องถิ่นในต่างประเทศ: แนวทางการพัฒนาท้องถิ่นในประเทศไทย. *วารสารผู้ตรวจการแผ่นดิน* 12, 1, (มกราคม-มิถุนายน 2562) : 47-72. หน้า 51

¹⁴⁸ The Civil Code of Japan

Article 709. A person who violates intentionally or negligently the right of another is bound to make compensation for damages arising thereby. cited in Lucas Benítez. *The Legal Liabilities Resulting from a Traffic Accident: A Comparison between Spain and Japan*. Niigata University, Japan. 2002. p. 17

ตามมาตราดังกล่าวนั้น มีเงื่อนไขสำคัญ 3 ประการ ได้แก่ การกระทำโดยประมาท การละเมิดสิทธิ และความเชื่อมโยงสาเหตุระหว่างการกระทำและความเสียหาย ซึ่งหากมีบุคคลที่ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุ บุคคลนั้นย่อมมีสิทธิที่จะเรียกร้องค่าเสียหายได้ก็ต่อเมื่อสามารถดำเนินการพิสูจน์ความผิดของผู้กระทำได้ว่าเกิดจากความประมาทเลินเล่อของผู้ใช้รถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (Tort liability requires three conditions: negligence, infringement of rights and a causal link between the action and the damage. It is necessary for the victim (plaintiff) to demonstrate that through the defendant's negligent action his rights were infringed and thereby the damage was caused.) ผู้ประสบภัยจากรถจึงต้องมีพยานหลักฐานเพียงพอที่จะสามารถพิสูจน์ความผิด¹⁴⁹ จนกระทั่งในปี ค.ศ. 1955 ทางรัฐบาลของประเทศญี่ปุ่นได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดของผู้ใช้รถ ค.ศ. 1955 (Automobile Liability Security Act 1955) กำหนดให้มีการประกันภัยรถภาคบังคับหรือ Compulsory Automobile Liability Insurance มุ่งหมายที่จะให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยที่ประสบอุบัติเหตุจากรถ เป็นเหตุให้ได้รับบาดเจ็บแก่ร่างกาย หรือเสียชีวิต ให้ได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทน¹⁵⁰ โดยมีสาระสำคัญ กล่าวคือ

1) ผู้ขับรถหรือผู้ใช้รถที่ทำให้ผู้ประสบภัยเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย บุคคลนั้นต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทน เว้นแต่พิสูจน์ได้ว่า (1) ผู้ขับรถหรือผู้ใช้รถไม่ได้ประมาทเลินเล่อ (2) อุบัติเหตุเกิดจากความตั้งใจหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ประสบภัยหรือบุคคลอื่น (3) รถยนต์ไม่มีความบกพร่องหรือผิดปกติ ตามมาตรา 3¹⁵¹

¹⁴⁹ Jun TSUNEMATSU. *Tort Liability in Japan*. The University of Tokyo. Japan. 2010. p. 2

¹⁵⁰ The Automobile Liability Security Act 1955

Article 1. This Act, by establishing a system for securing compensation for damage in the case of death of or bodily injury to person caused by the operation of automobile, aims to protect the victims and also to contribute to sound development of transportation by automobiles.

¹⁵¹ The Automobile Liability Security Act 1955

Article 3. If a person operating an automobile for his/her benefit causes death of or bodily injury to any other person through such operation, such person shall be liable to compensate for damage to the victim. However, he/she shall not be liable if he/she proves that neither he/she nor the driver failed to exercise due diligence in operating the automobile and that there was an intention or negligence on the part of the victim or a third party other than the driver and that there was no structural defect or functional disorder in the automobile.

2) ผู้ขับรถหรือผู้ใช้รถจะขับรถที่ไม่มีสัญญาประกันภัยความรับผิดชอบจากการใช้รถไม่ได้ ตามมาตรา 5¹⁵²

3) บริษัทประกันภัยจะปฏิเสธไม่รับประกันภัยรถไม่ได้ เว้นแต่มีเหตุผลอันสมควร ตามที่กำหนดไว้ในคำสั่งคณะรัฐมนตรี ตามมาตรา 24¹⁵³

4) อัตราเบี้ยประกันภัยจะกำหนดไว้ในระดับต่ำที่สุดเท่าที่จะพึงทำได้ภายใต้ขอบเขต การชดเชยอัตราเงินสมทบที่เหมาะสมและการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ ตามมาตรา 25¹⁵⁴

1.1 ประเภทรถที่จัดทำประกันภัยภาคบังคับ

พระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดชอบของผู้ใช้รถ ค.ศ. 1955 (Automobile Liability Security Act 1955) บังคับให้ผู้ขับรถหรือผู้ใช้รถต้องดำเนินการจัดทำประกันภัยความรับผิดชอบจากการใช้รถ ตามมาตรา 5¹⁵⁵

คำว่า “รถยนต์” ตามมาตรา 2¹⁵⁶ มีความหมายว่า รถยนต์และรถจักรยานยนต์ (ไม่รวมรถยนต์ขนาดเล็กที่ผลิตขึ้นเพื่อใช้ในเกษตรกรรม)

¹⁵² The Automobile Liability Security Act 1955.

Article 5. No automobile shall be operated unless a contract for automobile liability insurance (hereinafter referred to as “liability insurance”) or a contract for automobile liability mutual aid (hereinafter referred to as “liability mutual aid”) as provided in this Act has been concluded.

¹⁵³ The Automobile Liability Security Act 1955

Article 24. Except for the case where there is any due reason as provided in the Cabinet Order, the insurance company shall not refuse to conclude the liability insurance contract.

¹⁵⁴ The Automobile Liability Security Act 1955

Article 25. Premium rates of the liability insurance and the contribution rates of the liability mutual aid shall be as lower as possible within the range of compensating reasonable cost under the efficient management.

¹⁵⁵ The Automobile Liability Security Act 1955, Article 5

¹⁵⁶ The Automobile Liability Security Act 1955

Article 2. The term “automobile” used in this Act means any automobile as stipulated in paragraph 2, Article 2 of the Road Vehicles Act (Act No. 185, 1951) (excluding small-size special purpose automobile manufactured for the purpose of use in agricultural work) and motorcycle as stipulated in paragraph 3, the same Article.

บทบัญญัติมาตรา 5 จะไม่ใช้บังคับกับรถยนต์ที่ดำเนินการโดยรัฐหรือบุคคลอื่นตามคำสั่งคณะรัฐมนตรี ตามมาตรา 10¹⁵⁷ ได้แก่

- 1) รถที่ใช้ในกิจการของกองกำลังป้องกันตนเอง หรือรถของกองทัพญี่ปุ่น
- 2) รถของกองทัพสหรัฐอเมริกาที่ใช้ในประเทศญี่ปุ่น ในกิจกรรมเกี่ยวกับสนธิสัญญาความร่วมมือและป้องกันร่วมกันระหว่างประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศญี่ปุ่น

- 3) รถที่ใช้ในกิจการของกองกำลังสหประชาชาติ¹⁵⁸

การรับประกันภัยรถภาคบังคับตามพระราชบัญญัติฉบับนี้จะต้องจัดทำประกันภัยเมื่อมีการจดทะเบียนรถครั้งแรก และทุกครั้งที่มีการตรวจสภาพรถ โดยกรมธรรม์ประกันภัยจะให้ความคุ้มครองจนกระทั่งมีการตรวจสภาพรถในครั้งต่อไป ซึ่งระยะเวลาแตกต่างกันตามประเภทรถ เช่น รถยนต์นั่งส่วนบุคคลจดทะเบียนใหม่ที่มีการใช้งานมาเป็นระยะเวลาตั้งแต่สามปี ต้องได้รับการตรวจสภาพทุกสองปี ส่วนรถที่มีการใช้งานระยะเวลาเกินสิบปี ต้องได้รับการตรวจสภาพทุกปี¹⁵⁹

¹⁵⁷ The Automobile Liability Security Act 1955

Article 10. The provisions of Article 5 and of Article 7 to the preceding Article shall not be applied to automobiles operated by the State or other persons as provided in the Cabinet Orders for business or use as provided in the Cabinet Orders and automobiles operated solely in places other than roads (meaning as defined in the Road Act (Act No. 180, 1952) and motor roads and other places for public traffic as defined in the Road Transportation Act (Act No. 183, 1951); the same shall be applied hereinafter).

¹⁵⁸ Order for Enforcement of The Automobile Liability Security Act

Article 1-2. The persons as provided in the Cabinet Order under Article 10 of the Act and such persons' business as provided in the Cabinet Order under the same Article shall be as follows:

(1) The State: The business necessary for executing the duties of the Self-Defense Forces as stipulated in the Self-Defense Forces Act (Act No. 165, 1954) in the case of using automobiles to which the provisions of the Road Transport Vehicle Act (Act No. 185, 1951) are not applied pursuant to the provisions of Paragraph 1, Article 114 of the Self-Defense Forces Act;

(2) The forces of the United States of America stationed in Japan under the Treaty of Mutual Cooperation and Security between Japan and the United States of America: The business necessary for executing the duties; and

(3) The forces of United Nations stationed in Japan under the Agreement on the Status of the United Nations' Forces in Japan: The business necessary for executing the duties.

¹⁵⁹ Automobile Insurance Rating Organization of Japan (AIRO). *Automobile Insurance in Japan*. (with Appendix) May 2002. อ้างถึงใน วัลภา นนทชนากรณ์. ปัญหาการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535. หน้า 38

1.2 บุคคลที่มีหน้าที่จัดทำประกันภัยรถภาคบังคับ

พระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดชอบของผู้ใช้รถ ค.ศ. 1955 (Automobile Liability Security Act 1955) มาตรา 2 ได้กำหนดให้บุคคลที่มีหน้าที่จัดทำประกันภัยรถภาคบังคับ ได้แก่

- 1) เจ้าของรถ กล่าวคือ เจ้าของรถหรือบุคคลซึ่งมีสิทธิใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเอง
- 2) ผู้ขับรถ กล่าวคือ ผู้ที่ขับรถหรือช่วยเหลือในการขับรถเพื่อประโยชน์ของบุคคลอื่น¹⁶⁰

หากบุคคลใดฝ่าฝืนมิได้ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายดังกล่าวอาจได้รับโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับไม่เกินห้าแสนเยน ตามมาตรา 86-3¹⁶¹

1.3 บุคคลที่มีหน้าที่รับประกันภัย

บริษัทประกันภัยมีหน้าที่ในการรับประกันภัยรถภาคบังคับ และไม่สามารถปฏิเสธรับประกันภัยได้ ตามพระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดชอบของผู้ใช้รถ ค.ศ. 1955 (Automobile Liability Security Act 1955) มาตรา 24 ยกเว้นกรณีที่มีกฎหมายกำหนด เช่น ผู้เอาประกันภัยแจ้งข้อมูลเท็จ เป็นต้น¹⁶² ในส่วนค่าเบี้ยประกันจะมีการคิดในอัตราเดียวกัน ภายหลังจากที่ผู้ใช้รถมาติดต่อเพื่อจัดทำประกันภัยรถภาคบังคับและชำระค่าเบี้ยประกันให้กับบริษัทประกันภัยแล้ว บริษัทประกันภัยนั้นก็มีหน้าที่ในการประกันต่อกับรัฐในอัตราร้อยละ 60 ของเบี้ยประกัน หลังหักค่าใช้จ่าย อันเป็นการกระจายความเสี่ยงและถือเป็นหลักประกันของระบบประกันภัยรถภาคบังคับ ส่วนบริษัทประกันภัยจะมีการรวมกันเพื่อตั้งบริษัทกลางทำหน้าที่ดูแลและตรวจสอบ

¹⁶⁰ The Automobile Liability Security Act 1955

Article 2. The term “owner” used in this Act means the owner of an automobile or any other person entitled to use it, and who operates such automobile for his /her benefit.

The term “driver” used in this Act means a person who drives or assists in driving an automobile for another person's benefit.

¹⁶¹ The Automobile Liability Security Act 1955

Article 86-3. A person who comes under any of the following items shall be sentenced to penal servitude for a period not exceeding one year or a fine not exceeding five hundred thousand yen:

(1) a person who has violated the provisions of Article 5...

¹⁶² The Automobile Liability Security Act 1955, Article 24.

Order for Enforcement of The Automobile Liability Security Act

Article 11. Due reasons as provided in the Cabinet Order under Paragraph 1 and Paragraph 2 of Article 24 of the Act shall be as follows:

(2) that it is apparent that the applicant has made any false statement with respect of any of the matters under each item, Article 20 of the Act;

(Pool Arrangement) อีกทั้งร่วมกันเฉลี่ยความเสียหายของประกันภัยรถภาคบังคับ โดยบริษัทแต่ละราย ต้องนำเบี้ยประกันร้อยละ 40 นำส่งให้บริษัทกลาง¹⁶³

1.4 ความคุ้มครองความเสียหายของผู้ประสบภัย

การประกันภัยรถภาคบังคับคุ้มครองความเสียหายผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ กล่าวคือ ความเสียหายแก่ชีวิต หรือร่างกายของบุคคลที่ประสบอุบัติเหตุรถยนต์ ตามพระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดชอบของผู้ใช้รถ ค.ศ. 1955 (Automobile Liability Security Act 1955) มาตรา 1¹⁶⁴ และมีการชดเชยความเสียหายด้านต่างๆ ได้แก่ การได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย การทุพพลภาพ และการเสียชีวิต ในเรื่องของการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัยนั้น พระราชบัญญัติฉบับนี้ได้มีการกำหนดเรื่องนี้ให้เป็นอำนาจตามคำสั่งของคณะรัฐมนตรี แบ่งออกเป็น

1.4.1 กรณีผู้ประสบภัยเสียชีวิต ทายาทจะได้รับเงินชดเชยจำนวน 30,000,000 เยน และความเสียหายที่ทำให้ได้รับบาดเจ็บเป็นเหตุให้เสียชีวิต จะได้รับเงินชดเชยเป็นเงินไม่เกิน 1,200,000 เยน

1.4.2 กรณีผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บทางร่างกายส่งผลให้ทุพพลภาพอย่างถาวร ต้องได้รับการดูแลรักษาพยาบาล แบ่งออกเป็น

1) ความเสียหายที่เกิดจากทุพพลภาพอย่างถาวรต้องได้รับการดูแลรักษาพยาบาล ตามภาคผนวก 1 เช่น การทุพพลภาพขั้นรุนแรงเกี่ยวกับการทำงานของระบบประสาท ซึ่งต้องได้รับการดูแลรักษาพยาบาลตามความจำเป็น (Severe disabilities in the functions of the nervous system or in mentality, requiring nursing care as needed.) ได้รับเงินชดเชยไม่เกิน 30,000,000 เยน เป็นต้น

2) ความเสียหายจากการได้รับบาดเจ็บอันเป็นเหตุให้ทุพพลภาพถาวร ต้องได้รับการดูแลรักษาพยาบาล ได้รับเงินชดเชยไม่เกิน 1,200,000 เยน

¹⁶³ อุเทน สุขทัญญาติ. ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ. วิทยานิพนธ์ปริญญา นิติศาสตรมหาบัณฑิต. สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต. 2559. หน้า 64

¹⁶⁴ The Automobile Liability Security Act 1955, Article 1

1.4.3 กรณีผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย แบ่งออกเป็น

- 1) ความเสียหายจากการได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย ได้รับเงินชดเชยไม่เกิน 1,200,000 เยน
- 2) ความเสียหายจากการทุพพลภาพถาวร ตามภาคผนวก 2 เช่น การสูญเสียการมองเห็นของดวงตาทั้งสองข้าง (Loss of sight of both eyes.) ได้รับเงินชดเชยไม่เกิน 30,000,000 เยน เป็นต้น¹⁶⁵

¹⁶⁵ The Automobile Liability Security Act 1955

Article 13. The limit of insurance shall be provided in the Cabinet Order
Order for Enforcement of The Automobile Liability Security Act

Article 2. The limit of insurance under Paragraph 1, Article 13 of the Act shall be the following per dead or injured person:

(1) A dead person

(a) For damage due to death (excluding the damage as set forth in subitem (b)): ¥ 30,000,000.

(b) For damage due to injury resulting in death: ¥1,200,000.

(2) An injured person resulting in permanent disabilities requiring nursing care (meaning the impediments remained in a body when injuries have been cured; hereinafter the same.)

(a) For damage (excluding damage as set forth in subitem (b)) due to permanent disabilities requiring nursing care in the case of permanent disabilities that require nursing care (including the case where two permanent disabilities requiring nursing care come under the same grades) in the case the permanent disabilities that require nursing care come under the grades as provided in Appendix 1: The amount as provided in the same List corresponding to the grade which said permanent disabilities requiring nursing care comes to fall.

(b) For damage from injuries extending to permanent disabilities requiring nursing care: ¥1,200,000.

Appendix List 1 (Related to Article 2).

(3) An injured person (excluding persons as set forth in the preceding item).

(a) For damage due to injury (excluding damage as set forth in subitem (b) to subitem (f)): ¥1,200,000.

(b) For damage due to two or more permanent disabilities which come under the 5th or higher grades as provided in Appendix 2: The amount as provided in the same List corresponding to the grade which is higher by three grades than the grade under which the heavier permanent disability comes to fall.

Appendix List 2 (Related to Article 2).

โดยผู้ประสบภัยจากรถสามารถเรียกร้องให้มีการชดเชยค่าเสียหายได้ทันที และบริษัทประกันภัยมีหน้าที่ต้องชดเชยให้โดยไม่ชักช้า เพียงพิสูจน์ว่า การได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตเป็นผลมาจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ ตามมาตรา 3¹⁶⁶

1.5 บุคคลที่มีหน้าที่ชดเชยค่าเสียหาย

ผู้ประสบภัยสามารถเรียกร้องและได้รับการชดเชยค่าเสียหายจากบุคคลต่างๆ ตามพระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดชอบของผู้ใช้รถ ค.ศ. 1955 (Automobile Liability Security Act 1955) มาตรา 17 ดังต่อไปนี้

1.5.1 บริษัทผู้รับประกันภัย ผู้ประสบภัยหรือทายาทสามารถเรียกร้องค่าเสียหายได้จากบริษัทผู้รับประกันภัย โดยผู้ประสบภัยหรือทายาทสามารถที่จะเรียกร้องค่าเสียหายชั่วคราวจากบริษัทผู้รับประกันภัยก่อนการประเมินความเสียหายเสร็จสิ้น¹⁶⁷ เช่น กรณีผู้ประสบภัยเสียชีวิต ทายาทเรียกค่าเสียหายชั่วคราวได้เป็นเงิน 2,900,000 เยน เป็นต้น¹⁶⁸ ซึ่งค่าเสียหายดังกล่าวถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าเสียหายหรือค่าสินไหมทดแทน ภายหลังจากที่ได้ทราบจำนวนความเสียหายที่แท้จริงแล้ว ผู้ประสบภัยสามารถเรียกร้องค่าเสียหายหรือค่าสินไหมทดแทนในส่วนที่เหลือได้ แต่หากว่าค่าเสียหายชั่วคราวมีจำนวนมากกว่าค่าเสียหายหรือค่าสินไหมทดแทนที่มีการจ่ายไป บริษัทผู้รับประกันภัยสามารถที่จะเรียกเงินดังกล่าวคืนได้¹⁶⁹ และการใช้สิทธิการเรียกร้องค่าเสียหายดังกล่าวต้องดำเนินการภายในระยะเวลาสามปี นับแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุ ตามมาตรา 19¹⁷⁰

¹⁶⁶ The Automobile Liability Security Act 1955, Article 3

¹⁶⁷ The Automobile Liability Security Act 1955

Article 17. If the owner has caused death of or bodily injury to any other person by operation of an automobile covered by the liability insurance contract, the victim may, as provided in the Cabinet Order, claim payment against the insurance company of the amount provided in the Cabinet Order as a provisional payment of the amount of compensation for damage to be paid pursuant to the provision of paragraph 1, Article 16.

¹⁶⁸ Order for Enforcement of The Automobile Liability Security Act

Article 5. The amount of the provisional payment under Paragraph 1, Article 17 of the Act per dead person or injured person shall be as follows:

(1) Dead person: ¥2,900,000.

¹⁶⁹ สมชาย หาญเลิศฤทธิ์. การจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่ไม่เป็นธรรมตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535: ศึกษากรณีมีความเสียหาย เกิดแก่ผู้ประสบภัยแต่ไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย. หน้า 75

¹⁷⁰ The Automobile Liability Security Act 1955

Article 19. The right of claim pursuant to the provision of paragraph 1, Article 16 and paragraph 1, Article 17 shall be extinct due to prescription after the lapse of three years.

1.5.2 รัฐบาล หากเกิดอุบัติเหตุจากรถเป็นเหตุให้ผู้ประสบภัยเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บ และไม่สามารถระบุตัวเจ้าของหรือผู้ใช้ได้ ตามมาตรา 71 และมาตรา 72¹⁷¹ เช่น ขับรถยนต์ชนผู้ประสบภัยแล้วหนีไป หรือรถไม่ได้ทำประกันภัยรถภาคบังคับ เป็นต้น¹⁷²

1.6 อัตราเบี้ยประกัน

การประกันภัยรถภาคบังคับกำหนดให้รถทุกคันต้องดำเนินการจัดทำประกันภัยดังกล่าว ซึ่งอัตราเบี้ยประกันภัยจะกำหนดไว้ในระดับค่าที่สุทธเท่าที่จะพึงทำได้ภายใต้ขอบเขตการชดเชยอัตราเงินสมทบที่เหมาะสมและการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ ตามพระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดชอบของผู้ใช้รถ ค.ศ. 1955 (Automobile Liability Security Act 1955) มาตรา 25¹⁷³ ด้วยเหตุผลนี้การคำนวณอัตราเบี้ยประกันจะใช้หลักไม่ขาดทุนและไม่กำไร โดยสมาคมอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ประเทศญี่ปุ่น (Automobile Insurance Rating Association of Japan) หลังจากดำเนินการเสร็จสิ้นต้องนำเสนอให้หน่วยงาน Financial Service Agency อนุมัติแล้วสมาคมอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ประเทศญี่ปุ่นจึงมีการดำเนินการประกาศใช้ต่อไป¹⁷⁴

รถยนต์ในประเทศญี่ปุ่นต้องมีการดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัยทุกๆ สองปี ยกเว้นรถจดทะเบียนใหม่จะต้องดำเนินการตรวจสอบอีกครั้งภายในสามปี โดยค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบเป็นเงินจำนวนประมาณ 100,000 - 200,000 เยน ส่วนเบี้ยประกันภัยรถภาคบังคับปกติเป็นเงินจำนวนประมาณ 30,000 เยน¹⁷⁵ ในปี ค.ศ. 2020 อัตราเบี้ยประกันรถยนต์ของประเทศญี่ปุ่นส่วนใหญ่ ไม่รวมถึงเมืองโอกินาวาและหมู่เกาะที่อยู่ห่างไกล สัญญาสองปีจะมีเบี้ยประกันจำนวน 25,830 เยน¹⁷⁶

¹⁷¹ The Automobile Liability Security Act 1955

Article 71. The Government shall carry out Automobile Liability Compensation Business pursuant to the provisions of this Act.

Article 72. In the case where a person has been killed or injured by operation of an automobile, if the victim is unable to make a claim for damage pursuant to the provision of Article 3 for reason that the owner of the automobile is not identified, the Government shall, at the victim's request, indemnify the victim for damage to the extent of the amount as provided in the Cabinet Order.

¹⁷² วัลภา นันทนากรณ์. ปัญหาการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535. หน้า 58

¹⁷³ The Automobile Liability Security Act 1955, Article 25

¹⁷⁴ วัลภา นันทนากรณ์. ปัญหาการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535. หน้า 41-42

¹⁷⁵ Japan-guide.com. *Driving a car*. May 25, 2021. Retrieved from <https://www.japan-guide.com/e/e2022.html>.

¹⁷⁶ Gabriel Olano. *Japan to lower motor liability insurance premiums by 16%*. May 25, 2021. Retrieved from <https://www.insurancebusinessmag.com/asia/news/breaking-news/japan-to-lower-motor-liability-insurance-premiums-by-16-210602.aspx>.

จากการศึกษาพระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดของผู้ใช้รถ ค.ศ. 1955 (Automobile Liability Security Act 1955) ของประเทศญี่ปุ่น แล้ว พบว่า เดิมเจ้าของหรือผู้ขับรถ จะต้องรับผิดชอบละเมิดเมื่อประสบอุบัติเหตุจากรถเป็นเหตุให้มีบุคคลได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ตามประมวลกฎหมายแพ่ง มาตรา 709 แต่บุคคลดังกล่าวมีภาระที่ต้องหาพยานหลักฐานมาพิสูจน์ความผิดของผู้ใช้รถนั้น ด้วยเหตุผลนี้จึงมีการตราพระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดของผู้ใช้รถ ค.ศ. 1955 (Automobile Liability Security Act 1955) เพื่อมุ่งหมายให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัย โดยมีหลักสำคัญ กล่าวคือ เจ้าของหรือผู้ขับรถต้องจัดทำประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถ โดยอัตราเบี้ยประกันจะใช้หลักไม่ขาดทุนและไม่กำไร และหากบุคคลดังกล่าวขับรถทำให้ผู้ประสบภัยเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทน อีกทั้งการฝ่าฝืนมิได้ดำเนินการจัดทำประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถ ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้มีโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับไม่เกินห้าแสนเยน

2. ประเทศแคนาดา

ประเทศแคนาดามีรูปแบบรัฐในลักษณะของสหพันธรัฐหรือรัฐรวม โดยมีมณฑล (provinces) จำนวน 10 แห่ง และดินแดน (territories) จำนวน 3 แห่ง ซึ่งรัฐธรรมนูญได้มีการกำหนดให้แบ่งอำนาจการปกครองระหว่างรัฐบาลกลางกับรัฐบาลมณฑลและดินแดน ซึ่งมณฑลและดินแดนในแต่ละแห่งจะมีการกำหนดกฎหมายเกี่ยวกับการปกครองท้องถิ่น ด้วยเหตุนี้โครงสร้างการปกครองท้องถิ่นของมณฑลและดินแดนจึงมีความแตกต่างกัน¹⁷⁷ ในการศึกษากฎหมายประกันภัยภาคบังคับ จะทำการศึกษากฎหมายของมณฑลออนตาริโอ ซึ่งมีกำหนดรายละเอียดความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในส่วนความเสียหายหรือสูญหายต่อทรัพย์สิน กล่าวคือ กฎหมายของมณฑลออนตาริโอ ฉบับปรับปรุงแก้ไขปี ค.ศ. 1990 บทที่ C.25 พระราชบัญญัติประกันภัยภาคบังคับ (Compulsory Automobile Insurance Act) มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

¹⁷⁷ กฤษวรรธน์ ได้หัวขรินทร์. บทเรียนจากการควมรวมรัฐบาลท้องถิ่นในต่างประเทศ. วารสารรัฐประศาสนศาสตร์ 15, 2, (กรกฎาคม-ธันวาคม 2560) : 57-78. หน้า 64

2.1 ประเภทรถที่จัดทำประกันภัยรถภาคบังคับ

พระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนดให้รถยนต์มีความหมายเช่นเดียวกับที่ระบุไว้ในกฎหมายของมณฑลออนตาริโอ ฉบับปรับปรุงแก้ไขปี ค.ศ. 1990 บทที่ H.8 พระราชบัญญัติจราจรทางบก (Highway Traffic Act) กล่าวคือ รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถจักรยานไฟฟ้า รวมถึงยานพาหนะอื่นใดที่ขับเคลื่อนด้วยกำลังนอกจากกล้ามเนื้อ¹⁷⁸

2.2 บุคคลที่มีหน้าที่จัดทำประกันภัยรถภาคบังคับ

ภายใต้พระราชบัญญัติฉบับนี้ ห้ามเจ้าของหรือผู้เช่ารถยนต์ที่ไม่ได้มีการจัดทำประกันตามสัญญาว่าด้วยการประกันภัยรถยนต์ ตามมาตรา 2 (1) ดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

- 1) ขับขี่หรือใช้รถยนต์บนถนน
- 2) ใช้หรืออนุญาตให้ผู้หนึ่งผู้ใดขับขี่หรือใช้รถยนต์บนถนน¹⁷⁹

ทั้งนี้ สัญญาว่าด้วยการประกันภัยรถยนต์ หมายความว่า สัญญาประกันภัยรถยนต์ที่มีการจัดทำกับผู้รับประกันภัยหรือบริษัทรับประกันภัย ตามมาตรา 2 (2)¹⁸⁰

¹⁷⁸ R.S.O. 1990, c. C. 25 Compulsory Automobile Insurance Act

1 (1) In this Act,

“motor vehicle” has the same meaning as in the Highway Traffic Act and includes trailers and accessories and equipment of a motor vehicle; (“véhicule automobile”).

R.S.O. 1990, c. H.8 Highway Traffic Act

1 (1) In this Act,

“motor vehicle” includes an automobile, a motorcycle, a motor assisted bicycle unless otherwise indicated in this Act, and any other vehicle propelled or driven otherwise than by muscular power.

¹⁷⁹ R.S.O. 1990, c. C. 25 Compulsory Automobile Insurance Act

2 (1) Subject to the regulations, no owner or lessee of a motor vehicle shall,

(a) operate the motor vehicle; or

(b) cause or permit the motor vehicle to be operated,

on a highway unless the motor vehicle is insured under a contract of automobile insurance. 1994, c. 11, s. 383; 1996, c. 21, s. 50 (3). อ้างถึงในเจดิสันท์ อินทรपालิต. ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ศึกษากรณีค่าเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สินของผู้อื่น. หน้า 68.

¹⁸⁰ R.S.O. 1990, c. C. 25 Compulsory Automobile Insurance Act

2 (2) For the purposes of subsection (1), where a permit for a motor vehicle has been issued under subsection 7 (7) of the Highway Traffic Act,

“contract of automobile insurance”, with respect to that motor vehicle, means a contract of automobile insurance made with an insurer.

ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับนั้นจะเป็นไปตามสัญญาประกันภัยที่มีการดำเนินการจัดทำกับผู้รับประกันหรือบริษัทรับประกันภัย ซึ่งหากฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามมาตรา 2 (1) หรือเจ้าหน้าที่ตำรวจตรวจสอบประกันภัยแล้ว พบว่ารถยนต์คันดังกล่าวไม่มีประกันภัย ตามมาตรา 2 (3) (b) และเป็นการกระทำความผิดในครั้งแรกมีโทษปรับเป็นจำนวนเงินตั้งแต่ 5,000 - 25,000 เหรียญ หากมีการกระทำความผิดอีกจะมีโทษปรับเป็นจำนวนเงินตั้งแต่ 10,000 - 50,000 เหรียญ อีกทั้งบุคคลดังกล่าวอาจถูกพักใช้ใบอนุญาตขับรถยนต์เป็นเวลาไม่เกินหนึ่งปี ตามมาตรา 2 (3) วรรคท้าย¹⁸¹

หากเจ้าของหรือผู้เช่ารถยนต์ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามมาตรา 2 (1) เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถยนต์ บุคคลดังกล่าวย่อมเสียสิทธิในการเรียกค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับการเสียชีวิตหรือการได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย ตามกฎหมายของมณฑลออนตาริโอ ฉบับปรับปรุงแก้ไขปี ค.ศ. 1990 บทที่ I.8 พระราชบัญญัติประกันภัย (Insurance Act) มาตรา 267.6 (1)¹⁸²

¹⁸¹ R.S.O. 1990, c. C. 25 Compulsory Automobile Insurance Act

2 (3) Every owner or lessee of a motor vehicle who,

(a) contravenes subsection (1) of this section or subsection 13 (11); or

(b) surrenders an insurance card for inspection to a police officer, when requested to do so, purporting to show that the motor vehicle is insured under a contract of automobile insurance when the motor vehicle is not so insured, is guilty of an offence and is liable on a first conviction to a fine of not less than \$5,000 and not more than \$25,000 and on a subsequent conviction to a fine of not less than \$10,000 and not more than \$50,000 and, in addition, his or her driver's license may be suspended for a period of not more than one year.

¹⁸² R.S.O. 1990, c. I.8 Insurance Act

267.6 (1) Despite any other Act, a person is not entitled in an action in Ontario to recover any loss or damage from bodily injury or death arising directly or indirectly from the use or operation of an automobile if, at the time of the incident, the person was contravening subsection 2 (1) of the Compulsory Automobile Insurance Act in respect of that automobile.

2.3 บุคคลที่มีหน้าที่รับประกันภัย

บริษัทรับประกันภัยที่ได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัติประกันภัย และประกอบธุรกิจประกันภัยรถยนต์ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเป็นไปตามสัญญา ว่าด้วยการประกันภัยรถยนต์ ตามมาตรา 1 (1)¹⁸³ และบริษัทรับประกันภัยทุกแห่งถือเป็นสมาชิกของสมาคมที่เรียกว่า Facility Association ซึ่งเป็นสมาคมที่ไม่แสวงหาผลกำไร ตามมาตรา 7 (1) (2)¹⁸⁴

ส่วนผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ในการดำเนินการเรียกร้องให้บริษัทรับประกันภัยชดเชยค่าสินไหมทดแทนการได้รับบาดเจ็บทางร่างกายหรือเสียชีวิต และการสูญหายหรือความเสียหายต่อทรัพย์สินภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่มีการเกิดอุบัติเหตุ ตามกฎหมายของมณฑลออนตาริโอ ฉบับปรับปรุงแก้ไขปี ค.ศ. 1990 บทที่ I.8 พระราชบัญญัติประกันภัย (Insurance Act) มาตรา 14¹⁸⁵

2.4 ความคุ้มครองความเสียหายของผู้ประสบภัย

ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับจะมุ่งหมายให้ความคุ้มครองการเสียชีวิต การได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย และความสูญหายหรือเสียหายต่อทรัพย์สิน ตามมาตรา 1 (1)¹⁸⁶ ซึ่งมีการกำหนดวงเงินการคุ้มครองตามกฎหมายของมณฑลออนตาริโอ ฉบับปรับปรุงแก้ไขปี ค.ศ. 1990 บทที่ I.8 พระราชบัญญัติประกันภัย (Insurance Act) มาตรา 251 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

¹⁸³ R.S.O. 1990, c. C. 25 Compulsory Automobile Insurance Act

1 (1) In this Act,

“insurer” means an insurer licensed under the Insurance Act and carrying on the business of automobile insurance, but does not include an insurer whose licence is limited to contracts of reinsurance; (“assureur”)

¹⁸⁴ R.S.O. 1990, c. C. 25 Compulsory Automobile Insurance Act

7 (1) The unincorporated non-profit association of insurers known as the Facility Association is continued under the name Facility Association in English and under the name Association des assureurs in French.

(2) Every insurer is a member of the Association.

¹⁸⁵ R.S.O. 1990, c. I.8 Insurance Act

14. Every action or proceeding against the insurer for the recovery of a claim under or by virtue of this contract is absolutely barred unless commenced within one year next after the loss or damage occurs.

¹⁸⁶ R.S.O. 1990, c. C. 25 Compulsory Automobile Insurance Act

1 (1) In this Act,

“automobile insurance” means insurance against liability arising out of bodily injury to or the death of a person or loss of or damage to property caused by a motor vehicle or the use or operation thereof, and which,

(a) insures at least to the limit required by section 251 of the Insurance Act,

1) ในเรื่องสัญญากรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบรถยนต์นั้น เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถยนต์ จะมีการประกันความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิตหรือร่างกายของบุคคลหนึ่งบุคคลใดหรือหลายคน และการสูญหายหรือความเสียหายแก่ทรัพย์สิน โดยมีวงเงินประกันความเสียหายขั้นต่ำเป็นเงินจำนวน 200,000 เหรียญ¹⁸⁷

2) ตามวงเงินประกันของสัญญากรมธรรม์ประกันภัยตามข้อ 1 อธิบายได้ว่า เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถขึ้นในแต่ละครั้งนั้น สัญญาประกันภัยจะมีความครอบคลุมถึงความรับผิดชอบเนื่องจากการได้รับบาดเจ็บทางร่างกายหรือเสียชีวิตและการสูญหายหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อทรัพย์สิน รายละเอียดดังต่อไปนี้

(1) การได้รับบาดเจ็บทางร่างกายหรือเสียชีวิตมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในวงเงินประกันจำนวนเงิน 190,000 เหรียญ

(2) การสูญหายหรือความเสียหายแก่ทรัพย์สินมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในวงเงินประกันจำนวนเงิน 10,000 เหรียญ

ในส่วนลำดับความสำคัญการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน สำหรับอุบัติเหตุหนึ่งครั้ง ผู้ประสบภัยจากรถจะได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนการได้รับบาดเจ็บทางร่างกายหรือเสียชีวิตก่อน จากนั้นจะเป็นการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในส่วนการสูญหายหรือความเสียหายแก่ทรัพย์สิน¹⁸⁸

¹⁸⁷ R.S.O. 1990, c. I.8 Insurance Act

251 (1) Every contract evidenced by a motor vehicle liability policy insures, in respect of any one accident, to the limit of at least \$200,000, exclusive of interest and costs, against liability resulting from bodily injury to or the death of one or more persons and loss of or damage to property.

¹⁸⁸ R.S.O. 1990, c. I.8 Insurance Act

251 (2) The contract shall be interpreted to mean that where, by reason of any one accident, liability results from bodily injury or death and from loss of or damage to property,

(a) claims against the insured arising out of bodily injury or death have priority to the extent of \$190,000 over claims arising out of loss of or damage to property and

(b) claims against the insured arising out of loss of or damage to property have priority to the extent of \$10,000 over claims arising out of bodily injury or death. อ้างถึงในเจดีย์นันทอินทรปาลิต. ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ศึกษากรณีค่าเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สินของผู้อื่น.

2.5 อัตราเบี้ยประกัน

สมาคม (Facility Association) จะเป็นผู้กำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ และมีผลบังคับใช้เมื่อมีการประกาศในพระราชบัญญัติประกันภัย (Insurance Act) ตามมาตรา 10 (3)(4)¹⁸⁹ โดยมีอัตราเบี้ยประกันภัยเฉลี่ยต่อปีประมาณ 1,500 เหรียญ (ในปี ค.ศ. 2020 มีอัตราเบี้ยประกันอยู่ที่ 1,528 เหรียญ)¹⁹⁰

จากการศึกษากฎหมายของมณฑลออนตาริโอ ฉบับปรับปรุงแก้ไขปี ค.ศ. 1990 บทที่ c.25 พระราชบัญญัติประกันภัยรถภาคบังคับ (Compulsory Automobile Insurance Act) ของประเทศแคนาดาแล้ว พบว่า พระราชบัญญัตินี้กำหนดให้เจ้าของรถหรือผู้เช่ารถที่ขับขึ้นหรือใช้รถต้องจัดทำประกันภัยรถกับบริษัทประกันภัยเพื่อมุ่งหมายให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยที่ได้รับบาดเจ็บทางร่างกายหรือเสียชีวิต และการสูญเสียหรือเสียหายต่อทรัพย์สิน ซึ่งหากว่าบุคคลดังกล่าวฝ่าฝืนไม่ดำเนินการและกระทำผิดในครั้งแรกจะมีโทษปรับเป็นจำนวนเงินตั้งแต่ห้าพันถึงสองหมื่นห้าพันเหรียญ หากกระทำความผิดอีกจะมีโทษปรับเป็นจำนวนเงินตั้งแต่หนึ่งหมื่นถึงห้าหมื่นเหรียญ อีกทั้งบุคคลดังกล่าวอาจถูกพักใช้ใบอนุญาตขับรถจนเป็นเวลาไม่เกินหนึ่งปี โดยการชดเชยค่าสินไหมทดแทนต่ออุบัติเหตุจากรถยนต์หนึ่งครั้งมีวงเงินประกันความเสียหายขั้นต่ำเป็นเงินจำนวนสองแสนเหรียญ แบ่งออกเป็น ความเสียหายที่ผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บทางร่างกายหรือเสียชีวิตก่อน จำนวนหนึ่งแสนเก้าหมื่นเหรียญ จากนั้นจะเป็นการสูญเสียหรือความเสียหายแก่ทรัพย์สินของผู้ประสบภัย จำนวนหนึ่งหมื่นเหรียญ

¹⁸⁹ R.S.O. 1990, c. C. 25 Compulsory Automobile Insurance Act

10 (3) The Association may prepare rates in respect of contracts provided under the Plan.

(4) Rates prepared under subsection (3) do not come into effect until approved under the Insurance Act.

¹⁹⁰ Canada Drives. *What's the Average Car Insurance Cost for Canadians?*. May 25, 2022. Retrieved from <https://www.canadadrives.ca/blog/news/car-insurance-across-canada-whats-the-difference>.

3. ประเทศสิงคโปร์

ประเทศสิงคโปร์มีรูปแบบรัฐในลักษณะของสาธารณรัฐ โดยมีเกาะสิงคโปร์และเกาะอื่นรวมจำนวน 63 เกาะ¹⁹¹ ใช้ระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) เป็นระบบศาลเดียว¹⁹² มีพระราชบัญญัติรถยนต์ (ค่าสินไหมทดแทนและความเสียหายของบุคคลที่สาม) ค.ศ. 1960 หรือ Motor Vehicles (Third-Party Risks and Compensation) Act 1960 มุ่งหมายให้คุ้มครองความเสียหายของบุคคลที่สามอันเกิดจากการใช้รถยนต์เพื่อชดเชยค่าสินไหมทดแทนกรณีและผู้ประสบภัยเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย

3.1 ประเภทรถที่จัดทำประกันภัยภาคบังคับ

พระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนดให้รถยนต์ หมายถึง ยานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยกลไกหรือทำให้เหมาะสมเพื่อใช้บนถนน ตามมาตรา 2¹⁹³

3.2 บุคคลที่มีหน้าที่จัดทำประกันภัยภาคบังคับ

พระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนดให้บุคคลที่ขับรถหรือใช้ให้ผู้อื่นหรือผู้ใดใช้รถยนต์หรืออนุญาตให้ผู้อื่นหรือผู้ใดใช้รถยนต์ในประเทศสิงคโปร์ต้องจัดให้มีกรรมธรรม์ประกันภัยหรือหลักประกันเกี่ยวกับความเสียหายบุคคลที่สาม ตามมาตรา 3 (1) เพื่อให้ความคุ้มครองบุคคลที่สามจากอุบัติเหตุรถยนต์ หากบุคคลดังกล่าวฝ่าฝืนมิได้ดำเนินการตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายมาตรานี้มีความผิดและมีโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับไม่เกิน 1,000 เหรียญ หรือทั้งจำทั้งปรับ ตามมาตรา 3 (2)¹⁹⁴ และบุคคลนั้นอาจถูกพักใช้ใบอนุญาตขับรถเป็นเวลา 12 เดือน ตามมาตรา 3 (3) หากศาลพิพากษาว่า

¹⁹¹ สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน. ระบบบริหารราชการของสาธารณรัฐสิงคโปร์. กรุงเทพมหานคร: กรณการพิมพ์. ม.ป.ป., หน้า 10

¹⁹² “เรื่องเดียวกัน”. หน้า 32

¹⁹³ Motor Vehicles (Third-Party Risks and Compensation) Act 1960

2. In this Act, unless the context otherwise requires –

“motor vehicle” means a mechanically propelled vehicle intended or adapted for use on roads.

¹⁹⁴ Motor Vehicles (Third-Party Risks and Compensation) Act 1960

3 (1) Subject to the provisions of this Act, it shall not be lawful for any person to use or to cause or permit any other person to use

(a) a motor vehicle in Singapore; or

(b) a motor vehicle which is registered in Singapore in any territory specified in the Schedule,

unless there is in force in relation to the use of the motor vehicle by that person or that other person, as the case may be, such a policy of insurance or such a security in respect of third-party risks as complies with the requirements of this Act.

(2) If a person acts in contravention of this section, he shall be guilty of an offence and shall be liable on conviction to a fine not exceeding \$1,000 or to imprisonment for a term not exceeding 3 months or to both.

กระทำความผิดตามมาตรา 3 เว้นแต่สามารถพิสูจน์ได้ว่ารถยนต์มิได้เป็นของบุคคลนั้นหรืออยู่ระหว่างการให้เช่าหรือการให้ยืม ตามมาตรา 3 (4) (a)¹⁹⁵

โดยบทบัญญัติมาตรานี้ไม่ใช้กับรถยนต์ที่มีเจ้าของเป็นรัฐบาล รัฐบาลประเทศมาเลเซีย หรือกองกำลังที่มาเยือนประเทศสิงคโปร์อย่างถูกต้องตามกฎหมาย ตามมาตรา 3 (6)¹⁹⁶

3.3 บุคคลที่มีหน้าที่รับประกันภัย

ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้กรมธรรม์ประกันภัยออกโดยบริษัทประกันภัยซึ่งประกอบธุรกิจประกันภัยรถยนต์ในประเทศสิงคโปร์อย่างถูกต้องตามกฎหมาย ตามมาตรา 4 (1) (a) และเป็นการทำประกันภัยกับบุคคลหนึ่งบุคคลใดหรือหลายคนหรือประกันภัยกลุ่มเกี่ยวกับการได้รับบาดเจ็บทางร่างกายหรือเสียชีวิตอันมีสาเหตุมาจากการประสบอุบัติเหตุทางรถยนต์ในประเทศสิงคโปร์ ตามมาตรา 4 (1) (b)¹⁹⁷

¹⁹⁵ Motor Vehicles (Third-Party Risks and Compensation) Act 1960

3 (3) A person convicted of an offence under this section shall (unless the court for special reasons thinks fit to order otherwise and without prejudice to the power of the court to order a longer period of disqualification) be disqualified for holding or obtaining a driving license under the Road Traffic Act 1961 for a period of 12 months from the date of the conviction.

(4) A person shall not be guilty of an offence under this section if the person proves -

(a) that the motor vehicle did not belong to the person and was not in the person's possession under a contract of hiring or loan;

¹⁹⁶ Motor Vehicles (Third-Party Risks and Compensation) Act 1960

3 (6) This section does not apply —

(a) to a vehicle owned by —

(i) the Government;

(ii) the government of Malaysia or of any State of Malaysia; or

(iii) any visiting forces lawfully present in Singapore.

¹⁹⁷ Motor Vehicles (Third-Party Risks and Compensation) Act 1960

4 (1) In order to comply with the requirements of this Act, a policy of insurance must, subject to subsection (4), be a policy which -

(a) is issued by an insurer who at the time the policy is issued is lawfully carrying on motor insurance business in Singapore.

(b) insures the person, persons or classes of persons that may be specified in the policy in respect of any liability which may be incurred by him, her or them in respect of the death of or bodily injury to any person caused by or arising out of the use of the motor vehicle in Singapore.

3.4 ความคุ้มครองความเสียหายของผู้ประสบภัย

พระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนดให้บริษัทประกันภัยหรือเจ้าของรถยนต์ต้องจ่ายค่ารักษาพยาบาลให้แก่ผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บทางร่างกายหรือเสียชีวิตและเข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาล กรณีการรักษาผู้ป่วยนอกจำนวนเงินไม่เกิน 40 เหรียญต่อคน และการรักษาผู้ป่วยในจำนวนเงินไม่เกิน 400 เหรียญต่อคน ตามมาตรา 4 (5) (6)¹⁹⁸

ในส่วนค่าสินไหมทดแทนที่ผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บทางร่างกายหรือเสียชีวิตอันเกิดจากการใช้รถยนต์บนถนนในประเทศสิงคโปร์จะเป็นไปตามข้อตกลงระดับข้อพิพาทตามมาตรา 6 (1) (a)¹⁹⁹

3.5 อัตราเบี้ยประกัน

ในเรื่องของอัตราเบี้ยประกันภัยนั้น สมาคมประกันภัย (General Insurance Association of Singapore) จะเป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่กำหนดอัตราเบี้ยประกันให้แก่บริษัทประกันภัย²⁰⁰ โดยอัตราเบี้ยประกันของประเทศสิงคโปร์ประมาณ 700 - 1,000 เหรียญ ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ เช่น อายุ เพศ ประสบการณ์การขับรถ เป็นต้น²⁰¹

¹⁹⁸ Motor Vehicles (Third-Party Risks and Compensation) Act 1960

4 (5) Where any payment is made (whether or not with an admission of liability) by –

in respect of the death of or bodily injury to any person arising out of the use of a motor vehicle on a road in Singapore or in any territory specified in the Schedule, and the person who has so died or been bodily injured has, to the knowledge of the insurer or the owner (as the case may be) received treatment at a hospital, whether as an in-patient, or as an outpatient...

(6) The amount to be paid by the insurer or the owner under subsection (5) must not exceed \$400 for each person so treated as an in-patient or \$40 for each person so treated as an outpatient.

¹⁹⁹ Motor Vehicles (Third-Party Risks and Compensation) Act 1960

6 (1) This section applies to every payment (excluding any sum payable in respect of costs and interest) exceeding the relevant amount that –

(a) is made by way of compensation by an insurer or the owner of a motor vehicle pursuant to a settlement agreement in respect of the death or bodily injury to a person arising out of the use of a motor vehicle on a road in Singapore or in any territory specified in the Schedule.

²⁰⁰ อุเทน สุขทั่วญาติ. ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ. หน้า 82

²⁰¹ Money smart financial. *How Much Is Car Insurance In Singapore?*. May 25, 2022. Retrieved from <https://www.moneysmart.sg/car-insurance>.

จากการศึกษาพระราชบัญญัติรถยนต์ (ค่าสินไหมทดแทนและความเสี่ยงภัยของบุคคลที่สาม) ค.ศ.1960 (Motor Vehicles (Third-Party Risks and Compensation) Act 1960) ของประเทศสิงคโปร์แล้ว พบว่า พระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนดให้ผู้ไ้รถยนต์ต้องจัดทำประกันภัยรถภาคบังคับกับบริษัทประกันภัยเพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยที่เสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย หากบุคคลดังกล่าวฝ่าฝืนมีโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งพันเหรียญ หรือทั้งจำทั้งปรับ และอาจถูกพักใช้ใบอนุญาตขับรถเป็นเวลาสิบสองเดือน โดยมีสมาคมประกันภัย (General Insurance Association of Singapore) เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่กำหนดอัตราเบี้ยประกัน

4. วิเคราะห์กฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในประเทศไทย

ประเทศไทยในปัจจุบัน ประชาชนส่วนใหญ่มีการใช้รถเป็นยานพาหนะในการเดินทางไปมาในสถานที่ต่างๆ เมื่อเทียบกับการเดินทางด้วยยานพาหนะประเภทอื่นๆ ไม่ว่าจะเป็น การเดินทางด้วยเครื่องบิน การเดินทางด้วยเรือ การเดินทางด้วยรถไฟ ซึ่งการใช้รถเป็นจำนวนมากย่อมทำให้เกิดอุบัติเหตุจากรถยนต์มีปริมาณสูงขึ้นตามมา อาจมีสาเหตุส่วนหนึ่งเนื่องจากความประมาทของผู้ใช้รถอันนำมาซึ่งความสูญเสียทางกาย ได้แก่ การได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย อนามัย หรือเสียชีวิต เป็นต้น ดังเช่นทฤษฎีโดมิโน (Domino theory)²⁰² กล่าวคือ การเกิดอุบัติเหตุถือเป็นโดมิโนตัวหนึ่งที่นำมาซึ่งการบาดเจ็บทางร่างกายหรือเสียชีวิต นอกจากนี้ยังนำมาซึ่งความสูญเสียทางจิตใจ และสังคมที่ผู้ประสบภัยได้รับผลกระทบทางจิตใจ และความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจของชาติ ที่ผู้ประสบภัยต้องเสียเวลา เสียค่าใช้จ่ายในการฟ้องร้องดำเนินคดีละเมิดกับผู้กระทำความผิดกรณีเจ้าของรถได้กระทำการโดยประมาทเลินเล่อต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายเป็นเหตุให้เสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย และทรัพย์สิน ซึ่งเจ้าของรถถือเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายเนื่องจากหากมิได้ขับรถด้วยความประมาทเลินเล่อแล้ว อุบัติเหตุย่อมไม่เกิดขึ้น และไม่เป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย เป็นไปตามทฤษฎีความรับผิดชอบ

ในประเทศไทย ก่อนที่จะมีการตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถยนต์ หรือรถจักรยานยนต์ทำให้มีผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย อนามัย หรือชีวิต ซึ่งผู้ประสบภัยหรือทายาทของผู้ประสบภัยจะไม่ได้รับการเยียวยาค่าเสียหายอย่างทันท่วงที เนื่องจากต้องมีการฟ้องร้องดำเนินคดีละเมิดเพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ซึ่งผู้ประสบภัยหรือทายาทก็จะมีภาระหน้าที่ในการพิสูจน์และต้องใช้ระยะเวลาอันยาวนานกว่าคดีจะถึงที่สุด อีกทั้งอุบัติเหตุทางรถยนต์

²⁰² จัดทำโดยผู้เขียน อ้างถึงใน ภูริต มีพร้อม. การประยุกต์ภูมิสารสนเทศเพื่อลดอุบัติเหตุจราจรทางบก ในเทศบาลเมืองแสนสุข. หน้า 6-7.

ในขณะนั้นมีจำนวนเพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ ในทุกปี ทำให้รัฐบาลเริ่มตระหนักถึงปัญหาการเยียวยาผู้ประสบภัย จึงมีการตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และนำหลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทน โดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดมาใช้ กล่าวคือ พระราชบัญญัติฉบับนี้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย โดยไม่ต้องมีการคำนึงว่าอุบัติเหตุจากรถที่เกิดขึ้นเป็นความผิดของฝ่ายใด อันแตกต่างจากหลักกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด สาเหตุที่นำหลักการนี้มาบังคับใช้เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการเยียวยาชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นอย่างรวดเร็วและทันทั่วถึง ซึ่งเป็นไปตามทฤษฎีชดเชยค่าเสียหาย โดยไม่มีความผิด (Theory of No Fault Compensation)²⁰³ เพื่อให้ผู้ประสบภัยหรือผู้ได้รับการเยียวยาความเสียหายหรือชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นอย่างรวดเร็ว และลดภาระของผู้ประสบภัยที่ต้องนำคดีขึ้นสู่ศาลเพื่อพิสูจน์ความผิดของผู้กระทำก่อนที่จะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น ส่วนค่าเสียหายที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น ผู้ประสบภัยจะได้รับก็ต่อเมื่ออุบัติเหตุจากรถมีผู้กระทำผิดและพิสูจน์ได้ว่าเป็นความผิดของบุคคลดังกล่าว ตามหลักกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด จากการศึกษาพระราชบัญญัติฉบับนี้เกี่ยวกับการรักษาพยาบาลของผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุจากรถที่มีการจัดทำประกันภัยภาคบังคับและรถที่ไม่มีการจัดทำประกันภัยภาคบังคับ มีรายละเอียดดังนี้

4.1 รถที่จัดทำประกันภัยภาคบังคับ

เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ กล่าวคือ บุคคลที่มีกรรมสิทธิ์ในรถ บุคคลที่มีสิทธิครอบครองตามสัญญาเช่าซื้อ และบุคคลที่นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาในราชอาณาจักร โดยบุคคลดังกล่าวต้องจัดทำประกันภัยภาคบังคับกับบริษัทประกันวินาศภัยที่ได้รับการอนุญาตให้ดำเนินการประกอบธุรกิจประกันภัยรถ และบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด อันเป็นการประกันความเสียหายสำหรับบุคคลที่สามหรือผู้ประสบภัย ตามมาตรา 7²⁰⁴

เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถที่มีประกันภัยภาคบังคับ ผู้ประสบภัยที่ได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย อนามัย หรือเสียชีวิต ย่อมได้รับความคุ้มครองและมีสิทธิได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด หรือบริษัทประกันวินาศภัยที่รับประกันภัยไว้ภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมร้องขอ โดยแบ่งออกเป็นกรณีต่างๆ ดังต่อไปนี้

²⁰³ จัดทำโดยผู้เขียน อ้างถึงใน สิทธิโชค ศรีเจริญ. *ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์*. หน้า 66

²⁰⁴ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 7

1) กรณีบาดเจ็บทางร่างกาย ผู้ประสบภัยสามารถเบิกค่ารักษาพยาบาลจากการบาดเจ็บทางร่างกาย ตามจำนวนที่จ่ายไปจริง จำนวนไม่เกิน 30,000 บาท ต่อคน

2) กรณีสูญเสียอวัยวะส่วนหนึ่งส่วนใดหรือทุพพลภาพถาวร เช่น ตาบอด หูหนวก สูญเสียแขน ขา มือ เท้า หรือนิ้ว เป็นต้น ผู้ประสบภัยสามารถเบิกค่าเสียหายการสูญเสียอวัยวะหรือทุพพลภาพถาวรได้ จำนวน 35,000 บาท ต่อคน

3) กรณีเสียชีวิต ค่าปลงศพ และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการดำเนินการจัดการศพ จำนวน 35,000 บาท ต่อคน²⁰⁵

เมื่อพิจารณาความคุ้มครองความเสียหายของผู้ประสบภัยดังกล่าวข้างต้น จะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติฉบับนี้ให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยในความเสียหายต่อร่างกาย อนามัย หรือชีวิตเท่านั้น แต่ไม่ได้มีความมุ่งหมายให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยในความเสียหายต่อทรัพย์สิน แต่หากเจ้าของรถได้จัดทำประกันภัยภาคสมัครใจ ผู้ประสบภัยถึงจะได้รับคุ้มครองความเสียหายต่อทรัพย์สิน

4.2 รถที่ไม่มีการจัดทำประกันภัยภาคบังคับ

เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ ไม่จัดทำประกันภัยภาคบังคับกับบริษัทประกันภัย อันเป็นการประกันความเสียหายเพื่อคุ้มครองความเสียหายแก่ร่างกาย อนามัย หรือชีวิตของผู้ประสบภัย ตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ตามมาตรา 37²⁰⁶ ส่วนบุคคลที่ฝ่าฝืนใช้รถที่ไม่ได้จัดทำมีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ตามมาตรา 39²⁰⁷ ซึ่งเมื่อพิจารณาจากข้อมูลสถิติรถยนต์ที่มีการจดทะเบียนสะสมทั่วประเทศ ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2562 มีรถยนต์ที่จดทะเบียนสะสมจำนวนกว่า 40.46 ล้านคัน แต่รถยนต์ที่มีการจัดทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ มีจำนวนเพียง 25.56 ล้านคัน หรือคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 63.18²⁰⁸ พิเคราะห์แล้วเห็นว่า บุคคลที่เป็นเจ้าของรถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ไม่จัดทำประกันภัยภาคบังคับเป็นจำนวนมาก ทั้งที่การกระทำดังกล่าวถือเป็นความผิดทางกฎหมาย และมีโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

²⁰⁵ กฎกระทรวง กำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2557. ข้อ 3

²⁰⁶ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540, มาตรา 37

²⁰⁷ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540, มาตรา 39

²⁰⁸ จัดทำโดยผู้เขียน อ้างถึงใน สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย. คปภ. ปลุกจิตสำนึกผู้ขับขี่ ร่วมรับผิดชอบต่อสังคม จัดประกวดภาพยนตร์โฆษณา “ขับซื่ออุ่นใจ เมื่อมีประกันภัย พ.ร.บ.”. ค้นคืน 20 กุมภาพันธ์ 2564. จาก <https://www.thaigov.go.th/news/contents/details/26159>

แม้บุคคลที่เป็นเจ้าของรถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ไม่จัดทำประกันภัยภาคบังคับ แต่หากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจากรถที่ไม่ได้มีการประกันภัยภาคบังคับ เพื่อเป็นการคุ้มครองผู้ประสบภัยที่ได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย อนามัย หรือเสียชีวิต กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจึงมีความจำเป็นที่จะต้องนำเงินทุนมาจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมร้องขอเพื่อให้ผู้ประสบภัยแต่ละรายได้รับการรักษาพยาบาลอย่างทันทั่วถึงที่ ตามมาตรา 23 (1)²⁰⁹ ในกรณีนี้เมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปแล้ว ตามมาตรา 25²¹⁰ ให้นายทะเบียนมีคำสั่งเรียกเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายไปคืนจากเจ้าของรถ รวมทั้งเงินเพิ่มในอัตราร้อยละยี่สิบของจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยส่งเข้าสมทบกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย หากเจ้าของรถไม่ปฏิบัติตามคำสั่งนายทะเบียนดังกล่าว ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาท ถึงห้าหมื่นบาท ตามมาตรา 44²¹¹

แต่หากกรณีที่เจ้าของรถขับขีรถที่ไม่มีประกันภัยภาคบังคับและประสบอุบัติเหตุโดยไม่มีคู่กรณี ย่อมไม่ได้รับความคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นกับชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย²¹²

4.3 การรักษาพยาบาลและสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล

ในการเกิดอุบัติเหตุจากรถในแต่ละครั้ง ผู้ประสบภัยที่ได้รับบาดเจ็บทางร่างกายหรืออนามัย อันเป็นเหตุให้ต้องเข้ารับการักษาพยาบาลในโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลและอาจมีภาระความรับผิดชอบที่จะต้องสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล ซึ่งผู้ประสบภัยบางรายอาจไม่สามารถหาเงินมาจ่ายค่ารักษาพยาบาลได้อย่างทันทั่วถึง จึงเป็นที่มาของแนวคิดระบบสินไหมอัตโนมัติ (E-Claim) เพื่อเยียวยาความเสียหายและบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัย

²⁰⁹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550 มาตรา 23

²¹⁰ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 25

²¹¹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550 มาตรา 44

²¹² จัดทำโดยผู้เขียน อ้างถึงใน ปรานี โสมานุตร. พรบ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ มีความสำคัญอย่างไร. หน้า 1 - 2

ตารางที่ 4.1 เปรียบเทียบการรักษาพยาบาล และการสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล กรณีรถที่มีการจัดทำประกันภัยภาคบังคับ และไม่มีประกันภัยภาคบังคับ

การจัดทำประกันภัยภาคบังคับ	ก่อนการประกาศใช้ระบบสินไหมอัตโนมัติเมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2555	หลังจากประกาศใช้ระบบสินไหมอัตโนมัติเมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2555
1. รถที่มีประกัน	1.1 ผู้ประสบภัยสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล 1.2 ประสบภัยนำหลักฐานที่เกี่ยวข้องเบิกค่าเสียหายเบื้องต้นกับบริษัทประกันภัย 1.3 ผู้ประสบภัยได้รับการชดใช้เงินภายใน 7 วัน	1.1 ผู้ประสบภัยไม่ต้องสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล 1.2 ทางโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลรับมอบอำนาจจากผู้ประสบภัยดำเนินการเบิกจ่ายค่ารักษาพยาบาล 1.3 บริษัทประกันภัยจ่ายเงินให้กับทางโรงพยาบาล
2. รถที่ไม่มีประกัน	2.1 ผู้ประสบภัยสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล 2.2 ผู้ประสบภัยนำหลักฐานที่เกี่ยวข้องเบิกค่าเสียหายเบื้องต้นกับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย 2.3 ผู้ประสบภัยได้รับการชดใช้เงินภายใน 7 วัน	2.1 ผู้ประสบภัยไม่ต้องสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล 2.2 ทางโรงพยาบาลรับมอบอำนาจจากผู้ประสบภัยดำเนินการเบิกจ่ายค่ารักษาพยาบาล 2.3 กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายเงินให้กับทางโรงพยาบาล

ที่มา: จัดทำโดยผู้เขียน อ้างถึงในสมาคมประกันวินาศภัย, การจ่ายค่าสินไหมทดแทนผ่านระบบสินไหมอัตโนมัติ (E-Claim), และสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย, สำนักงาน คปภ. ปรับมาตรฐานระบบสินไหมทดแทนอัตโนมัติ (E-claim) เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชน.

จากการศึกษาและเปรียบเทียบการรักษาพยาบาล และการสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล กรณีรถที่มีการจัดทำประกันภัยภาคบังคับ และไม่มีประกันภัยภาคบังคับ สามารถอธิบายได้ว่า เดิมก่อนวันที่ 1 สิงหาคม 2555 ผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุทางรถ ไม่ว่าจะเป็น รถยนต์ รถจักรยานยนต์ ต้องสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาลไปก่อน และนำหลักฐาน ได้แก่ ต้นฉบับใบเสร็จรับเงินจากโรงพยาบาล หรือสถานพยาบาล สำเนาบัตรประจำตัวประชาชนหรือสำเนาใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว หรือสำเนาหนังสือเดินทางที่ระบุชื่อผู้ประสบภัย สำเนารายงานประจำวันเกี่ยวกับคดีของพนักงานสอบสวน ไปเบิกกับบริษัทประกันวินาศภัยที่รับประกันภัยไว้ หรือบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด โดยไม่ต้องมีการรอพิสูจน์ความผิด บริษัทดังกล่าวจะดำเนินการชดใช้เงินแก่ผู้ประสบภัย

ภายใน 7 วัน นับแต่วันที่บริษัทดังกล่าวได้ทำการรับคำร้องขอค่าเสียหายเบื้องต้น หลังจากวันที่ 1 สิงหาคม 2555 รัฐบาลได้ริเริ่มโครงการจ่ายค่ารักษาพยาบาลผู้ป่วยฉุกเฉินจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย²¹³ สาเหตุสืบเนื่องมาจากการที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นในแต่ละครั้งผู้ประสบภัยจากรถที่ได้รับบาดเจ็บทางร่างกายมีภาระความรับผิดชอบที่ต้องสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาลไปก่อน โดยโครงการดังกล่าวมีวัตถุประสงค์ให้ทางโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่รักษาผู้ประสบภัยสามารถเบิกค่ารักษาพยาบาลผ่านระบบสินไหมอัตโนมัติ (E - Claim) ทำให้ผู้ประสบภัยทั้งที่เป็นผู้ป่วยในและผู้ป่วยนอกไม่ต้องสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาลไปก่อน ทั้งกรณีผู้ประสบภัยจากรถที่จัดทำประกันภัยภาคบังคับและรถที่ไม่มีการจัดทำประกันภัยภาคบังคับ รายละเอียดดังนี้

1) กรณีผู้ประสบภัยจากรถที่มีการจัดทำประกันภัยภาคบังคับสามารถเบิกค่ารักษาพยาบาลจากบริษัทประกันภัย

2) กรณีผู้ประสบภัยจากรถที่ไม่มีการจัดทำประกันภัยภาคบังคับ เช่น การที่ผู้ประสบภัยถูกรถยนต์ชนแล้วเจ้าของรถขับหนีไป รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ไม่ทำประกันภัยภาคบังคับ เป็นต้น สามารถเบิกค่ารักษาพยาบาลจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

ทั้งนี้ ผู้ประสบภัยสามารถเบิกค่าเสียหายเบื้องต้นเกี่ยวกับค่ารักษาพยาบาลผ่านระบบสินไหมอัตโนมัติ โดยผู้ประสบภัยมอบอำนาจให้กับโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่ทำการรักษาพยาบาล เพื่อให้ทางโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลตั้งเบิกกับบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด กรณีผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บ เบิกจ่ายเป็นค่ารักษาพยาบาล ในวงเงินตามที่รักษาจริงไม่เกิน 30,000 บาทต่อคน และขยายวงเงินได้ไม่เกิน 50,000 บาท โดยไม่ต้องรอพิสูจน์ผลทางคดี²¹⁴

²¹³ จัดทำโดยผู้เขียน อ้างถึงใน สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย, ประชาชนเฮระบบโอเคลม ! จากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเจ็บจากรถ ไม่ต้องสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล, คืบคืบ 22 กุมภาพันธ์ 2564. จาก <https://www.oic.or.th/th/consumer/news/releases/6590>

²¹⁴ จัดทำโดยผู้เขียน อ้างถึงใน สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย, สำนักงาน คปภ. ปรับมาตรฐานระบบสินไหมทดแทนอัตโนมัติ (E-claim) เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชน, คืบคืบ 8 พฤษภาคม 2564. จาก <https://www.oic.or.th/th/consumer/news/releases/6354>

เมื่อพิจารณากรณีดังกล่าวข้างต้นแล้ว พบว่า ผู้ประสบภัยจากรถที่จัดทำประกันภัยภาคบังคับหรือรถที่ไม่มีการจัดทำประกันภาคบังคับ หากผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย จะต้องเข้ารับการรักษายาบาลภายในโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลก็จะได้รับการเยียวยาค่าเสียหายเบื้องต้นเพื่อรับการรักษายาบาลอย่างทันท่วงทีผ่านระบบสินไหมอัตโนมัติ (E-Claim) ซึ่งระบบนี้ก่อให้เกิดผลดีต่อผู้ประสบภัยที่ไม่มีเงินในการสำรองจ่ายค่ารักษายาบาลไปก่อน และลดภาระของประชาชนที่ต้องหาเงินมารักษายาบาลก่อนที่จะไปเบิกค่ารักษายาบาลเช่นในอดีต โดยผู้ประสบภัยจากรถที่จัดทำประกันภัยภาคบังคับซึ่งได้รับบาดเจ็บทางร่างกายจะได้รับค่ารักษายาบาลจากบริษัทประกันภัย ส่วนผู้ประสบภัยจากรถที่ไม่มีประกันภัยภาคบังคับซึ่งได้รับบาดเจ็บทางร่างกายจะได้รับค่ารักษายาบาลจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

ดังนั้น ระบบสินไหมอัตโนมัติ (E - Claim) จึงเป็นระบบที่มีความสำคัญต่อผู้ประสบภัยที่ได้ประสบอุบัติเหตุจากรถ โดยบุคคลดังกล่าวจะไม่มีภาระความรับผิดชอบในการหาเงินมาสำรองจ่ายเป็นค่ารักษาที่โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลในอุบัติเหตุแต่ละครั้ง ซึ่งแม้รถที่ไม่มีประกันภัยภาคบังคับ ผู้ประสบภัยก็ยังคงได้รับการรักษายาบาลอย่างทันท่วงที โดยไม่ต้องสำรองจ่ายค่ารักษายาบาลแต่อย่างใด เว้นแต่กรณีเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถที่ไม่มีประกันภัยภาคบังคับ แต่บุคคลนั้นได้มีการขับซัดและล้มลงเป็นเหตุให้ได้รับบาดเจ็บทางร่างกายหรืออวัยวะ

5. ศึกษากฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในประเทศไทยเปรียบเทียบกับประเทศญี่ปุ่น ประเทศแคนาดา และประเทศสิงคโปร์

จากการศึกษากฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในประเทศไทย ประเทศญี่ปุ่น ประเทศแคนาดา และประเทศสิงคโปร์ ได้มีการกำหนดรายละเอียดบุคคลที่มีหน้าที่จัดทำประกันภัยภาคบังคับ มาตรการทางกฎหมาย และความคุ้มครองความเสียหาย ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.2 เปรียบเทียบบุคคลมีหน้าที่จัดทำประกันภัย มาตรการทางกฎหมาย ความคุ้มครอง
ความเสียหายประเทศไทย ประเทศญี่ปุ่น ประเทศแคนาดา และประเทศสิงคโปร์

กฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัย จากรถ	บุคคลที่มีหน้าที่จัดทำ ประกันภัย	มาตรการ ทางกฎหมาย	ความคุ้มครอง ความเสียหาย
ประเทศไทย พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัย จากรถ พ.ศ. 2535	1. ผู้มีกรรมสิทธิ์ในรถ 2. ผู้ที่ครอบครองรถ 3. ผู้ที่นำรถจดทะเบียน ในต่างประเทศเข้ามา ในราชอาณาจักร ชั่วคราว	ปรับไม่เกิน หนึ่งหมื่นบาท	ชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย
ประเทศญี่ปุ่น พระราชบัญญัติหลักประกัน ความรับผิดชอบของผู้ใช้รถ ค.ศ. 1955 (Automobile Liability Security Act 1955)	1. เจ้าของรถ 2. ผู้ขับรถ	จำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับไม่เกิน 500,000 เยน	ชีวิต หรือร่างกาย
ประเทศแคนาดา กฎหมายมณฑลออนตาริโอ แก้ไขปี ค.ศ. 1990 บทที่ c.25 พระราชบัญญัติประกันภัยรถ ภาคบังคับ (Compulsory Automobile Insurance Act)	1. เจ้าของรถ 2. ผู้เช่ารถ	ปรับตั้งแต่ 5,000 ถึง 50,000 เหรียญ ดอลลาร์แคนาดา	ชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สิน
ประเทศสิงคโปร์ พระราชบัญญัติรถยนต์ (ค่าสินไหม ทดแทนและความเสียหายของบุคคล ที่สาม) ค.ศ. 1960 หรือ Motor Vehicles (Third-Party Risks and Compensation) Act 1960	1. บุคคลที่ใช้รถ 2. บุคคลที่ใช้ให้ผู้อื่น ผู้ใดใช้รถยนต์ หรือ 3. บุคคลที่อนุญาตให้ ผู้อื่นใช้รถยนต์	จำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับไม่ เกิน 1,000 เหรียญ ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือทั้งจำทั้งปรับ	ชีวิต หรือร่างกาย

ที่มา: จัดทำโดยผู้เขียน อ้างถึงในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 4 มาตรา 7 มาตรา 37
และ มาตรา 39, The Automobile Liability Security Act 1955, Article 1 Article 2 Article 86-3, Compulsory
Automobile Insurance Act, R.S.O. 1990, c. C.25 Article 1 (1) Article 2 and Motor Vehicles (Third-Party
Risks and Compensation) Act 1960 Article 3 (1) (2)

จากการศึกษาและเปรียบเทียบบุคคลมีหน้าที่จัดทำประกันภัย มาตรการทางกฎหมาย ความคุ้มครองความเสียหายประเทศไทย ประเทศญี่ปุ่น ประเทศแคนาดา และประเทศสิงคโปร์ สามารถอธิบายรายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลที่มีหน้าที่จัดทำประกันภัยภาคบังคับ มาตรการทางกฎหมาย ความคุ้มครองความเสียหายได้ว่า

5.1 บุคคลที่มีหน้าที่จัดทำประกันภัยภาคบังคับ

5.1.1 ในประเทศไทย พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 7²¹⁵ กำหนดให้เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ต้องดำเนินการจัดทำประกันภัยภาคบังคับ กับบริษัทประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย ซึ่งเจ้าของรถ ตามมาตรา 4 สามารถจำแนกออกได้ดังนี้

- 1) บุคคลที่มีกรรมสิทธิ์ในรถ กล่าวคือ บุคคลที่มีกรรมสิทธิ์ในรถ ซึ่งเป็นเจ้าของรถตามความจริง
- 2) บุคคลที่มีสิทธิครอบครองรถตามสัญญาเช่าซื้อ
- 3) บุคคลที่นำรถจดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว

5.1.2 ในประเทศญี่ปุ่น พระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดชอบของผู้ใช้รถ ค.ศ. 1955 (Automobile Liability Security Act 1955) มาตรา 2 กำหนดบุคคลที่มีหน้าที่ทำประกันภัยภาคบังคับ ได้แก่

- 1) เจ้าของรถ ตามพระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดชอบของผู้ใช้รถ ค.ศ. 1955 (Automobile Liability Security Act 1955) มาตรา 2 วรรคสาม²¹⁶ ได้แก่ เจ้าของรถ หรือบุคคลใดๆ ผู้ซึ่งมีสิทธิใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเอง
- 2) ผู้ขับรถ ตามพระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดชอบของผู้ใช้รถ ค.ศ. 1955 (Automobile Liability Security Act 1955) มาตรา 2 วรรคสี่²¹⁷ ได้แก่ ผู้ที่ขับรถหรือช่วยเหลือในการขับรถนั้น เพื่อประโยชน์ของบุคคลอื่น

²¹⁵ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 7

²¹⁶ The Automobile Liability Security Act 1955, Article 2 The term “owner”

²¹⁷ The Automobile Liability Security Act 1955, Article 2 The term “driver”

5.1.3 ในประเทศแคนาดา กฎหมายของมณฑลออนตาริโอ ฉบับปรับปรุงแก้ไข ปี ค.ศ. 1990 บทที่ c.25 พระราชบัญญัติประกันภัยภาคบังคับ (Compulsory Automobile Insurance Act) มาตรา 2²¹⁸ กำหนดห้ามมิให้บุคคลที่ไม่มีการประกันตามสัญญาว่าด้วยการประกันภัยรถขี้หรือใช้ยานพาหนะหรือใช้ให้ผู้หนึ่งผู้ใดหรืออนุญาตให้ผู้หนึ่งผู้ใดขี้หรือใช้ยานพาหนะบนทางถนน ซึ่งบุคคลที่มีหน้าที่จัดทำประกันภัยภาคบังคับ ได้แก่ (1) เจ้าของรถ (2) ผู้เช่ารถ

5.1.4 ในประเทศสิงคโปร์ พระราชบัญญัติรถยนต์ (ค่าสินไหมทดแทนและความเสี่ยงภัยของบุคคลที่สาม) ค.ศ. 1960 หรือ Motor Vehicles (Third-Party Risks and Compensation) Act 1960 มาตรา 3 (1)²¹⁹ ห้ามบุคคลใช้รถยนต์ในประเทศสิงคโปร์ เว้นแต่บุคคลนั้นจะจัดให้มีกรมธรรม์ประกันภัยหรือหลักประกันความเสี่ยงภัยบุคคลที่สาม ซึ่งบุคคลที่มีหน้าที่ทำประกันภัยภาคบังคับ ได้แก่ (1) บุคคลที่ขับรถ (2) บุคคลที่ใช้ให้ผู้หนึ่งผู้ใดใช้รถยนต์ หรือ (3) บุคคลที่อนุญาตให้ผู้หนึ่งผู้ใดใช้รถยนต์

ดังนั้น จากการศึกษากฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในส่วนที่เกี่ยวกับบุคคลที่มีหน้าที่ทำประกันภัยภาคบังคับของประเทศไทย เปรียบเทียบกับประเทศญี่ปุ่น ประเทศแคนาดา และประเทศสิงคโปร์แล้ว พบว่า ประเทศดังกล่าวมุ่งหมายให้เจ้าของรถหรือผู้ขับรถบนท้องถนน มีหน้าที่ในการจัดทำประกันภัยภาคบังคับ เพื่อคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยไม่ว่าจะเป็นผู้ขี้ ผู้โดยสาร รวมทั้งบุคคลทั่วไปที่ได้รับผลกระทบจากการเกิดอุบัติเหตุจากรถ

5.2 มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการจัดทำประกันภัยภาคบังคับ

5.2.1 ในประเทศไทย พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 37²²⁰ ได้กำหนดมาตรการทางกฎหมายในกรณีเจ้าของรถซึ่งขับรถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ไม่ดำเนินการจัดทำประกันภัยภาคบังคับกับบริษัทประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท และมาตรา 39²²¹ ผู้ใดฝ่าฝืนใช้รถที่ไม่ได้จัดทำประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

²¹⁸ R.S.O. 1990, c. C. 25 Compulsory Automobile Insurance Act, 2 (1)

²¹⁹ Motor Vehicles (Third-Party Risks and Compensation) Act 1960, 3 (1)

²²⁰ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540, มาตรา 37

²²¹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540, มาตรา 39

5.2.2 ในประเทศญี่ปุ่น หากเจ้าของรถหรือผู้ขับรถ ตามพระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดของผู้ใช้รถ ค.ศ. 1955 (Automobile Liability Security Act 1955) มาตรา 2 ไม่ทำประกันภัยรถภาคบังคับ อาจได้รับโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับไม่เกินห้าแสนเยน ตามมาตรา 86-3²²²

5.2.3 ในประเทศแคนาดา หากเจ้าของรถหรือผู้เช่ารถไม่ดำเนินการจัดให้มีการประกันภัยรถภาคบังคับ ตามสัญญาว่าด้วยการประกันภัยรถยนต์ กรณีกระทำความผิดครั้งแรก จะมีโทษปรับจำนวนเงินตั้งแต่ห้าพันถึงสองหมื่นห้าพันเหรียญดอลลาร์แคนาดา และหากกระทำความผิดอีกมีโทษปรับจำนวนเงินตั้งแต่หนึ่งหมื่นถึงห้าหมื่นเหรียญดอลลาร์แคนาดา อีกทั้งบุคคลดังกล่าวอาจถูกพักใช้ใบอนุญาตขับรถเป็นเวลาไม่เกินหนึ่งปี ตามกฎหมายของมณฑลออนตาริโอ ฉบับปรับปรุงแก้ไขปี ค.ศ. 1990 บทที่ c.25 พระราชบัญญัติประกันภัยรถภาคบังคับ (Compulsory Automobile Insurance Act) มาตรา 2²²³

5.2.4 ในประเทศสิงคโปร์ พระราชบัญญัติรถยนต์ (ค่าสินไหมทดแทนและความเสี่ยงภัยของบุคคลที่สาม) ค.ศ. 1960 หรือ Motor Vehicles (Third-Party Risks and Compensation) Act 1960 หากบุคคล ตามมาตรา 3 (1) ฝ่าฝืนมิได้ดำเนินการตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายมีความผิดและมีโทษจำคุกไม่เกินสามเดือนหรือปรับไม่เกินหนึ่งพันเหรียญดอลลาร์สิงคโปร์หรือทั้งจำทั้งปรับ ตามมาตรา 3 (2)²²⁴ และบุคคลนั้นอาจถูกพักใช้ใบอนุญาตขับรถเป็นเวลา 12 เดือน ตามมาตรา 3 (3) หากศาลพิพากษาว่ากระทำความผิด

ดังนั้น จากการศึกษามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการจัดทำประกันภัยภาคบังคับของกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในประเทศไทย เปรียบเทียบกับประเทศญี่ปุ่น ประเทศแคนาดา และประเทศสิงคโปร์แล้ว พบว่า ประเทศญี่ปุ่นและประเทศสิงคโปร์ หากบุคคลใดฝ่าฝืนไม่จัดทำประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมาย มีทั้งโทษจำคุกและโทษปรับ ซึ่งประเทศญี่ปุ่นมีโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับไม่เกินห้าแสนเยน ประเทศสิงคโปร์มีโทษจำคุกไม่เกินสามเดือนหรือปรับไม่เกินหนึ่งพันเหรียญดอลลาร์สิงคโปร์ หรือทั้งจำทั้งปรับ ส่วนประเทศไทยและประเทศแคนาดามีเพียงโทษปรับ ซึ่งประเทศไทยปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ประเทศแคนาดา กรณีกระทำความผิดครั้งแรก จะมีโทษปรับจำนวนเงินตั้งแต่ห้าพันถึงสองหมื่นห้าพันเหรียญดอลลาร์แคนาดา และหากกระทำความผิดอีกมีโทษปรับจำนวนเงินตั้งแต่หนึ่งหมื่นถึงห้าหมื่นเหรียญดอลลาร์แคนาดา และอาจ

²²² The Automobile Liability Security Act 1955, Article 86-3

²²³ R.S.O. 1990, c. C. 25 Compulsory Automobile Insurance Act, 2 (3)

²²⁴ Motor Vehicles (Third-Party Risks and Compensation) Act 1960, 3 (2)

ถูกพักใช้ใบอนุญาตขับรถเป็นเวลานานเกินหนึ่งปี เมื่อพิจารณามาตรการทางกฎหมายของประเทศดังกล่าวแล้ว เห็นว่า ประเทศไทยมีมาตรการทางกฎหมายที่อัตราน้อยกว่าอีกสามประเทศ โดยหากคำนึงถึงความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถแต่ละรายที่ได้รับจากการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้งไม่ว่าจะเป็น

1) กรณีผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย

ผู้ประสบภัยย่อมมีความจำเป็นต้องรับการรักษาในโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล และในบางครั้งต้องใช้ระยะเวลาการรักษาและมีค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลมากกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น ผู้ประสบภัยจึงต้องรอการพิสูจน์ความผิดของผู้กระทำความผิดหรือฟ้องร้องคดีที่ใช้ระยะเวลานาน นอกจากนี้การเข้ารับการรักษาพยาบาลย่อมทำให้ผู้ประสบภัยไม่สามารถประกอบการทำงานได้ ซึ่งหากผู้ประสบภัยมีบิดา มารดา ภรรยา หรือบุตร ผู้ประสบภัยย่อมไม่สามารถทำหน้าที่อุปการะเลี้ยงดูบุคคลดังกล่าวได้อันก่อให้เกิดความเสียหายต่างๆ ตามมา เช่น การกู้ยืมเงิน เป็นต้น

2) กรณีผู้ประสบภัยสูญเสียอวัยวะหรือทุพพลภาพถาวร

ผู้ประสบภัยที่ประสบอุบัติเหตุหลังจากที่รักษาในโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลแล้ว อาจต้องมีการค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับอวัยวะเทียม การทำกายภาพบำบัด และหากว่าผู้ประสบภัยรายใดมีภาระหน้าที่ต้องเลี้ยงดูบิดา มารดา ภรรยา หรือบุตร ย่อมไม่สามารถทำหน้าที่ดังกล่าวได้ดังเช่นสภาพร่างกายปกติ แม้ผู้ประสบภัยจะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นการเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้น แต่ก็ยังคงต้องดำเนินการฟ้องร้องเรียกค่าสินไหมทดแทนที่อาจใช้ระยะเวลานาน

3) กรณีผู้ประสบภัยเสียชีวิต

การเกิดอุบัติเหตุจากรถในบางครั้งนำมาซึ่งความสูญเสียแก่ชีวิต หากผู้ประสบภัยรายนั้นเป็นผู้มีภาระหน้าที่ในการดูแลบุคคลในครอบครัว ย่อมเป็นเหตุให้บุคคลในครอบครัวดังกล่าวขาดไร้ผู้อุปการะเลี้ยงดู แม้ทายาทโดยธรรมจะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น แต่ก็อาจทดแทนความเสียหายที่ผู้ประสบภัยเสียชีวิตได้ และการฟ้องร้องดำเนินคดีเพื่อพิสูจน์ความผิดของผู้กระทำความผิดอาจต้องใช้เวลานานกว่าคดีจะถึงที่สุด

ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น จะเห็นได้ว่าการเกิดอุบัติเหตุจากรถในแต่ละครั้งย่อมนำมาซึ่งความสูญเสียทั้งทางด้านร่างกาย อนามัย หรือชีวิต เมื่อเปรียบเทียบกับกรณีที่บุคคลมีหน้าที่จัดทำประกันภัยภาคบังคับและไม่ดำเนินการดังกล่าว อันถือเป็นความผิดและมีโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทนั้น มาตรการทางกฎหมายยังมีความไม่เหมาะสม และเห็นว่าการนำมาตรการทางกฎหมายของประเทศญี่ปุ่นมาใช้เป็นแนวทางปรับปรุงกฎหมายเพื่อให้บุคคลที่มีหน้าที่จัดทำประกันภัยภาคบังคับตระหนักเห็นถึงความสำคัญและทำประกันเพิ่มมากขึ้น

5.3 ความคุ้มครองความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย

5.3.1 ในประเทศไทย พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 4²²⁵ กำหนดให้คุ้มครองความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยในด้านต่างๆ ได้แก่

- 1) ความเสียหายแก่ชีวิต กล่าวคือ บุคคลที่ประสบภัยจากอุบัติเหตุจากรถ หรือสิ่งที่ติดตั้งหรือบรรทุกในรถคันที่ก่อเหตุ เป็นเหตุให้ผู้ประสบภัยถึงแก่ความตาย
- 2) ความเสียหายแก่ร่างกาย กล่าวคือ บุคคลที่ประสบภัยจากอุบัติเหตุจากรถ หรือสิ่งที่ติดตั้งหรือบรรทุกในรถคันที่ก่อเหตุ เป็นเหตุให้ผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย สูญเสียอวัยวะส่วนใดส่วนหนึ่งของร่างกาย การทุพพลภาพ
- 3) ความเสียหายแก่นามย กล่าวคือ บุคคลที่ประสบภัยจากอุบัติเหตุจากรถ หรือสิ่งที่ติดตั้งหรือบรรทุกในรถคันที่ก่อเหตุ เป็นเหตุให้ผู้ประสบภัยสุขภาพเสื่อมโทรมหรือได้รับผลกระทบทางด้านสุขภาพ ไม่สะดวกสบายในการดำรงชีวิตอันเกิดจากอุบัติเหตุจากรถ

เมื่อพิจารณาความคุ้มครองความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ มุ่งหมายให้ความคุ้มครองในส่วนความเสียหายต่อชีวิต ความเสียหายต่อร่างกาย ความเสียหายต่ออวัยวะของผู้ประสบภัย ในส่วนความเสียหายต่อทรัพย์สินจะได้รับการคุ้มครองก็ต่อเมื่อเจ้าของรถ หรือผู้ครอบครองรถคันที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น จัดทำประกันภัยรถภาคสมัครใจ ซึ่งประกันภัยรถภาคสมัครใจจะมีทั้งแบบระบุชื่อผู้ขับขี่และไม่ระบุชื่อผู้ขับขี่ โดยในแต่ละแบบจะมีเบี้ยประกันภัย และรูปแบบการคุ้มครองที่แตกต่างกัน และประกันภัยรถภาคสมัครใจ มีทั้งประกันภัยประเภท 1 ประกันภัยประเภท 2 ประกันภัยประเภท 3 ประกันภัยประเภท 4 ซึ่งในแต่ละประเภทก็ให้คุ้มครองความเสียหายแตกต่างกันออกไป เช่น ประกันภัยประเภท 1 จะคุ้มครองความเสียหายต่อตัวรถของผู้เอาประกันภัย เป็นต้น โดยประกันภัยรถภาคสมัครใจทุกประเภทจะให้ความคุ้มครองทรัพย์สินของผู้ประสบภัยด้วย

ค่าเสียหายเบื้องต้น²²⁶ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ประกอบกับกฎกระทรวง กำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2557 ข้อ 3 กำหนดให้ค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นค่าสินไหมทดแทนที่ผู้รับประกันภัยต้องจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ ไม่ว่าผู้ประสบภัยจากรถจะเป็นฝ่ายผิดหรือฝ่ายถูก และไม่ว่าจะมีคู่กรณีหรือไม่ และค่าเสียหายส่วนเกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นซึ่งผู้ประสบภัยจะได้รับก็ต่อเมื่ออุบัติเหตุจากรถมีคู่กรณี และคู่กรณี

²²⁵ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550, มาตรา 4

²²⁶ กฎกระทรวง กำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2557, ข้อ 3

เป็นฝ่ายผิด โดยบริษัทประกันภัยจะเป็นผู้จ่ายให้ผู้ประสบภัย แต่หากกรณีที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุไม่ได้จัดทำประกันภัยรถภาคบังคับ ผู้ประสบภัยจะต้องดำเนินการฟ้องร้องคดีเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายในส่วนนี้ โดยแบ่งค่าเสียหายเบื้องต้นและค่าเสียหายที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นออกเป็นกรณีต่างๆ ดังนี้

1) กรณีบาดเจ็บทางร่างกาย ผู้ประสบภัยจะได้รับค่ารักษาพยาบาลจากการบาดเจ็บ ตามจำนวนที่จ่ายไปจริง จำนวนไม่เกิน 30,000 บาท ต่อคน ค่าเสียหายที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นเมื่อรวมกับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนไม่เกิน 80,000 บาท ต่อคน

2) กรณีสูญเสียอวัยวะส่วนหนึ่งส่วนใดของร่างกายอันเกิดจากอุบัติเหตุจากรถ เช่น เสียมือ นิ้ว ขา หรือแขน เป็นต้น ผู้ประสบภัยจะได้รับค่าเสียหายจากการสูญเสียอวัยวะหรือทุพพลภาพถาวร จำนวน 35,000 บาท ต่อคน ค่าเสียหายที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นเมื่อรวมกับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนไม่เกิน 200,000 - 500,000 บาท ต่อคน

3) กรณีเสียชีวิต ทายาทของผู้ประสบภัยจะได้รับค่าปลงศพ และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการจัดการศพ จำนวน 35,000 บาท ต่อคน และค่าเสียหายที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นเมื่อรวมกับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวน 500,000 บาท ต่อคน

4) ค่าเสียหายที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น ในส่วนของการชดเชยรายวัน กรณีเข้ารับการรักษาภายในโรงพยาบาล (ผู้ป่วยใน) จำนวน 200 บาท ต่อวัน รวมกันแล้วจำนวนไม่เกิน 20 วัน เป็นเงินสูงสุดไม่เกิน 4,000 บาท

ทั้งนี้ ค่าเสียหายเบื้องต้นกรณีบาดเจ็บและเข้ารับการรักษาพยาบาล หากทุพพลภาพหรือเสียชีวิตภายหลังการรักษาพยาบาล จำนวนเงินรวมกันไม่เกิน 65,000 บาท ต่อคน และค่าเสียหายเบื้องต้นเมื่อรวมกับค่าเสียหายที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นไม่เกิน 504,000 บาท ต่อคน

5.3.2 ในประเทศไทย ระบบประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (Compulsory Automobile Liability Insurance) ให้ความคุ้มครองความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุรถยนต์ ในด้านความเสียหายต่อร่างกายหรือความเสียหายต่อชีวิต ได้แก่ การได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย การทุพพลภาพ และการเสียชีวิตเท่านั้น แต่ไม่ได้ให้ความคุ้มครองถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ทรัพย์สิน รายละเอียดดังนี้²²⁷

1) ความเสียหายต่อชีวิต จะได้รับเงินชดเชยจำนวน 30,000,000 เยน และความเสียหายทำให้ได้รับบาดเจ็บเป็นเหตุให้เสียชีวิต ได้รับเงินชดเชยไม่เกิน 1,200,000 เยน

2) ความเสียหายต่อร่างกายเป็นเหตุให้ทุพพลภาพอย่างถาวร ต้องได้รับการดูแลรักษาพยาบาล ตามภาคผนวก 1 เช่น การทุพพลภาพขั้นรุนแรงเกี่ยวกับการทำงาน

²²⁷ The Automobile Liability Security Act 1955, Article 13

ของระบบประสาท ซึ่งต้องได้รับการดูแลรักษาพยาบาลตามความจำเป็น จะได้รับเงินชดเชยไม่เกิน 30,000,000 เยน เป็นต้น โดยความเสียหายจากการได้รับบาดเจ็บอันเป็นเหตุให้ทุพพลภาพถาวร ต้องได้รับการดูแลรักษาพยาบาล จะได้รับเงินชดเชยไม่เกิน 1,200,000 เยน²²⁸

3) ความเสียหายจากการทุพพลภาพถาวร ตามภาคผนวก 2 เช่น การสูญเสียการมองเห็นของดวงตาทั้งสองข้าง ได้รับเงินชดเชยไม่เกิน 30,000,000 เยน เป็นต้น ส่วนความเสียหายเป็นเหตุให้ได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย จะได้รับเงินชดเชยไม่เกิน 1,200,000 เยน²²⁹

5.3.3 ในประเทศแคนาดา ประกันภัยรถภาคบังคับมุ่งหมายคุ้มครองต่อชีวิต ความเสียหายต่อร่างกาย การสูญหายหรือความเสียหายต่อทรัพย์สิน ตามกฎหมายของมณฑลออนตาริโอ ฉบับปรับปรุงแก้ไขปี ค.ศ. 1990 บทที่ c.25 พระราชบัญญัติประกันภัยรถภาคบังคับ (Compulsory Automobile Insurance Act) มาตรา 1 และพระราชบัญญัติประกันภัย (Insurance Act) มาตรา 251 ได้กำหนดวงเงินการคุ้มครองไว้²³⁰ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิต ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ร่างกาย ความเสียหายหรือการสูญเสียทรัพย์สินในเหตุการณ์การเกิดอุบัติเหตุ มีวงเงินขั้นต่ำ 200,000 เหรียญดอลลาร์แคนาดา ซึ่งการจ่ายค่าสินไหมทดแทนมีลำดับดังนี้

1) กรณีผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บทางร่างกายหรือเป็นเหตุให้เสียชีวิตมีสิทธิได้รับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนในวงเงิน 190,000 เหรียญดอลลาร์แคนาดา ก่อน

2) จากนั้นหากผู้ประสบภัยสูญเสียหรือเสียหายต่อทรัพย์สินมีสิทธิได้รับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนในวงเงิน 10,000 เหรียญดอลลาร์แคนาดา

5.3.4 ในประเทศสิงคโปร์ พระราชบัญญัติรถยนต์ (ค่าสินไหมทดแทนและความเสี่ยงภัยของบุคคลที่สาม) ค.ศ.1960 หรือ Motor Vehicles (Third-Party Risks and Compensation) Act 1960 มุ่งหมายให้คุ้มครองความเสี่ยงภัยของบุคคลที่สามอันเกิดจากการใช้รถยนต์เพื่อชดเชยค่าสินไหมทดแทน กรณีที่ผู้ประสบภัยเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกายและเข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาล กรณีการรักษาผู้ป่วยนอกจำนวนเงินไม่เกิน 40 เหรียญต่อคน และการรักษาผู้ป่วยในจำนวนเงินไม่เกิน 400 เหรียญต่อคน ตามมาตรา 4 (5) (6)²³¹

²²⁸ Order for Enforcement of The Automobile Liability Security Act, Article 2 (2)

²²⁹ Order for Enforcement of The Automobile Liability Security Act, Article 2 (3)

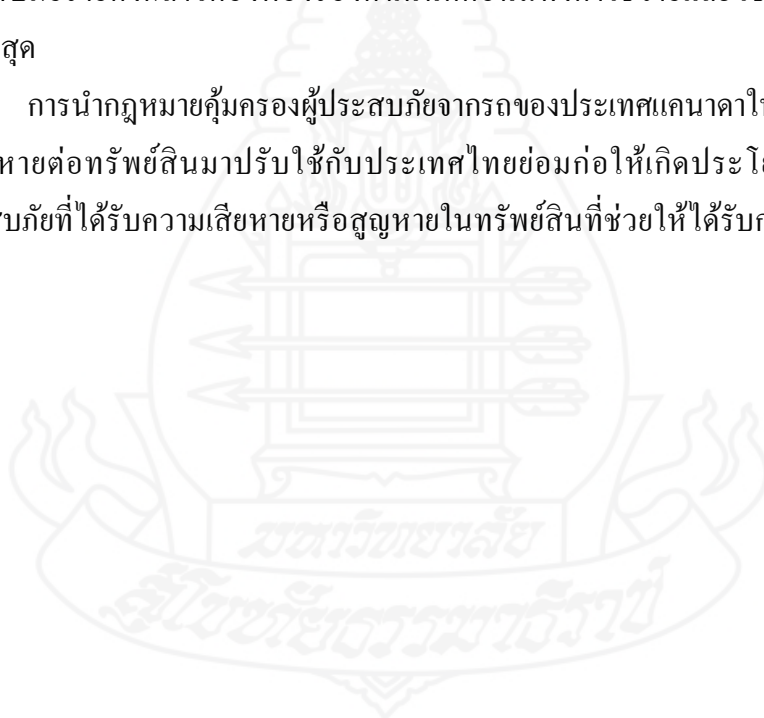
²³⁰ R.S.O. 1990, c. C. 25 Compulsory Automobile Insurance Act, 1 (1)

R.S.O. 1990, c. I.8 Insurance Act, 251

²³¹ Motor Vehicles (Third-Party Risks and Compensation) Act 1960, 4 (5) (6)

ดังนั้น จากการศึกษากฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในเรื่องความคุ้มครองความเสียหายเกี่ยวกับประกันภัยภาคบังคับของประเทศไทย เปรียบเทียบกับประเทศญี่ปุ่น ประเทศแคนาดา และประเทศสิงคโปร์แล้ว พบว่า กฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของประเทศดังกล่าวต่างให้ความสำคัญคุ้มครองผู้ประสบภัยในความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย เช่นเดียวกัน โดยมีการชดเชยหรือเยียวยาค่าเสียหายหรือค่าสินไหมทดแทนในจำนวนเงินที่มีความแตกต่างกัน โดยประเทศแคนาดา นอกจากจะให้ความสำคัญคุ้มครองความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายแล้ว มีการ กำหนดความคุ้มครองความเสียหายในด้านทรัพย์สินของผู้ประสบภัยด้วย ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุจากรถในแต่ละครั้ง ความเสียหายที่เกิดขึ้นย่อมเกิดทั้งความเสียหายต่อชีวิต ความเสียหายต่อร่างกาย และความเสียหายต่อทรัพย์สิน ในเหตุการณ์อุบัติเหตุจากรถหลายครั้งที่ส่งผลกระทบต่อทรัพย์สินของบุคคลที่สาม หรือผู้ประสบภัย และทรัพย์สินดังกล่าวเป็นทรัพย์สินที่มีความจำเป็นในการประกอบอาชีพแต่ละวัน หากเจ้าของรถมิได้จัดทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ และไม่ชดเชยเยียวยาค่าเสียหาย ย่อมเป็นเหตุให้ผู้ประสบภัยรายดังกล่าวต้องฟ้องร้องดำเนินคดีอันมีทั้งค่าใช้จ่ายและใช้ระยะเวลาอันกว่าคดีจะถึงที่สุด

การนำกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของประเทศแคนาดาในส่วนความคุ้มครองความเสียหายต่อทรัพย์สินมาปรับใช้กับประเทศไทยย่อมก่อให้เกิดประโยชน์และเป็นธรรมแก่ผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายหรือสูญหายในทรัพย์สินที่ช่วยให้ได้รับการเยียวยาที่รวดเร็วยิ่งขึ้น



ตารางที่ 4.3 ผลการศึกษามาตรการทางกฎหมายและความคุ้มครองความเสียหายผู้ประสบภัย กฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของประเทศไทย ประเทศญี่ปุ่น ประเทศแคนาดา และประเทศสิงคโปร์

ประเด็นเปรียบเทียบ	ประเทศไทย	ประเทศญี่ปุ่น	ประเทศแคนาดา	ประเทศสิงคโปร์	ผลการศึกษา
1. มาตรการทางกฎหมาย	ปรับไม่เกิน หนึ่งหมื่นบาท	จำคุกไม่เกิน หนึ่งปี หรือปรับไม่เกิน ห้าแสนเยน	ปรับตั้งแต่ ห้าพันถึงห้าหมื่น เหรียญดอลลาร์แคนาดา	จำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกิน หนึ่งพัน เหรียญดอลลาร์สิงคโปร์ หรือทั้งจำทั้งปรับ	ประเทศญี่ปุ่น ประเทศแคนาดา และประเทศสิงคโปร์ กำหนดโทษ จำคุกหรือโทษปรับที่มีอัตราสูงกว่า ประเทศไทย
2. ความคุ้มครองความเสียหาย ผู้ประสบภัย	ชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย	ชีวิต หรือร่างกาย	ชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สิน	ชีวิต หรือร่างกาย	ประเทศญี่ปุ่นและประเทศสิงคโปร์ คุ้มครองชีวิต และร่างกายเช่นเดียว กับประเทศไทย ในส่วนของประเทศ แคนาดาคุ้มครองชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน

ที่มา: จัดทำโดยผู้เขียน อ้างถึงในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 4 มาตรา 37 และมาตรา 39, The Automobile Liability Security Act 1955, Article 1 Article 86-3, Compulsory Automobile Insurance Act, R.S.O. 1990, c. C.25 Article 1 (1) Article 2 and Motor Vehicles (Third-Party Risks and Compensation) Act 1960 Article 3 (1) (2)

จากการสรุปผลการศึกษากฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในส่วนของมาตรการทางกฎหมายและความคุ้มครองความเสียหายกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของประเทศไทย ประเทศญี่ปุ่น ประเทศแคนาดา และประเทศสิงคโปร์ สามารถอธิบายได้ว่า มาตรการทางกฎหมายตามกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของประเทศไทย ประเทศญี่ปุ่น ประเทศแคนาดา และประเทศสิงคโปร์ มีข้อดีในเรื่องของการกำหนดโทษจำคุกหรือโทษปรับที่มีอัตราโทษสูงกว่าประเทศไทย กล่าวคือกฎหมายของประเทศไทย บุคคลที่มีหน้าที่ต้องดำเนินการจัดทำประกันภัยภาคบังคับ แต่ไม่ได้ดำเนินการดังกล่าวถือว่าเป็นความผิด และมีโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับไม่เกินห้าแสนบาท และกฎหมายของประเทศสิงคโปร์ หากบุคคลใดฝ่าฝืนกฎหมายไม่จัดทำประกันภัยภาคบังคับได้กำหนดโทษจำคุกไม่เกินสามเดือนหรือปรับไม่เกินหนึ่งพันเหรียญดอลลาร์สิงคโปร์ หรือทั้งจำทั้งปรับ และอาจถูกพักใช้ใบอนุญาตขับรถเป็นเวลาสิบสองเดือน ส่วนกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของประเทศแคนาดา กำหนดเพียงโทษปรับ กรณีกระทำความผิดครั้งแรกจะมีโทษปรับจำนวนเงินตั้งแต่ห้าพันถึงสองหมื่นห้าพันเหรียญดอลลาร์แคนาดา และหากกระทำความผิดอีกมีโทษปรับจำนวนเงินตั้งแต่หนึ่งหมื่นถึงห้าหมื่นเหรียญดอลลาร์แคนาดา อีกทั้งบุคคลดังกล่าวอาจถูกพักใช้ใบอนุญาตขับรถเป็นเวลาไม่เกินหนึ่งปี โดยอุบัติเหตุจากรถในแต่ละครั้งย่อมนำมาซึ่งการสูญเสียต่อชีวิต ความเสียหายต่อร่างกาย หรือทรัพย์สิน การกำหนดมาตรการทางกฎหมายให้มีความเหมาะสมจึงมีส่วนสำคัญในการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

ในส่วนความคุ้มครองความเสียหายตามกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของประเทศไทย ประเทศแคนาดา และประเทศสิงคโปร์ นั้น ประเทศไทยและประเทศสิงคโปร์ จะให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่เสียชีวิต และได้รับบาดเจ็บทางร่างกายเช่นเดียวกับประเทศไทย ส่วนประเทศแคนาดามีข้อดีที่กฎหมายกำหนดให้คุ้มครองการสูญเสียหรือความเสียหายต่อทรัพย์สินด้วย ซึ่งอุบัติเหตุจากรถส่วนใหญ่จะเกิดความเสียหายในทรัพย์สิน และบางครั้งทรัพย์สินที่ได้รับความเสียหายจะเป็นทรัพย์สินที่มีความจำเป็นต่อการประกอบอาชีพในชีวิตประจำวัน เช่น รถจักรยานยนต์ ไม้ เป็นต้น

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

รถยนต์ถือเป็นยานพาหนะประเภทหนึ่งที่มีความนิยมนิยมจากประชาชนส่วนใหญ่ในปัจจุบันเพื่อใช้สำหรับการเดินทางและระบบการขนส่ง นอกจากยานพาหนะประเภทอื่นๆ ซึ่งการที่บุคคลขับรถยนต์เพื่อเดินทาง หรือใช้ในการขนส่งสินค้าย่อมมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุจากกรณีในแต่ละครั้งย่อมนำมาซึ่งความสูญเสียหรือความเสียหายแก่บุคคลที่สาม ทั้งในด้านความสูญเสียชีวิต ความเสียหายในร่างกายหรืออนามัย และความเสียหายในทรัพย์สิน การที่บุคคลดังกล่าวได้รับการเยียวยาความเสียหายอย่างทันท่วงที ย่อมลดผลกระทบในความเสียหาย และก่อให้เกิดความเป็นธรรม ระบบประกันภัยภาคบังคับจึงเป็นประกันภัยรูปแบบหนึ่งที่มีความสำคัญ มุ่งคุ้มครองความเสียหายแก่บุคคลที่สามหรือผู้ประสบภัย

1. บทสรุป

การประกันภัยภาคบังคับ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เป็นระบบประกันภัยที่มุ่งคุ้มครองความเสียหายผู้ประสบภัยจากรถ โดยนำหลักกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากต่างประเทศมาเป็นแนวทางในการร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ เพื่อเป็นการอุดช่องว่างกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิดในอดีตที่ผู้ประสบภัยมีภาระหน้าที่ในการพิสูจน์ความผิดของผู้กระทำความผิด ทำให้ผู้ประสบภัยได้รับการเยียวยาความเสียหาย ตามหลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทน โดยไม่ต้องมีการพิสูจน์ความผิด พระราชบัญญัติฉบับนี้ได้บังคับให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองรถจัดทำประกันภัยเพื่อให้ความคุ้มครองความเสียหายผู้ประสบภัย ตามมาตรา 7 คำว่า “ความเสียหาย” ตามมาตรา 4 ได้กำหนดนิยามไว้ว่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย จากบทนิยามดังกล่าวจะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติฉบับนี้มีได้บัญญัติให้ความคุ้มครองความเสียหายในทรัพย์สินของผู้ประสบภัย โดยหากบุคคลซึ่งมีหน้าที่จัดทำประกันภัยภาคบังคับ ฝ่าฝืนไม่ดำเนินการดังกล่าว ถือเป็นความผิดและมีมาตรการทางกฎหมาย กล่าวคือ โทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ตามมาตรา 37 ส่วนบุคคลใดใช้รถทั้งที่รู้ว่ารถคันดังกล่าวไม่ได้จัดทำประกันภัยภาคบังคับ ย่อมเป็นความผิดและมีมาตรการทางกฎหมาย กล่าวคือ โทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ตามมาตรา 39 ทั้งนี้รถที่ต้องดำเนินการจัดทำประกันภัยภาคบังคับนั้น ได้แก่ รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รวมถึงรถอื่นๆ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

จากข้อมูลสถิติจำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนสะสมทั่วประเทศ ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2562 มีรถจดทะเบียนจำนวน 40.46 ล้านคัน แต่มีรถจัดทำประกันภัยภาคบังคับ จำนวน 25.56 ล้านคัน หรือร้อยละ 63 เท่านั้น ซึ่งหากรถยนต์ที่จัดทำประกันภัยภาคบังคับไว้กับบริษัทประกันภัย ประสบอุบัติเหตุ ผู้ประสบภัยจากรถคันนั้นย่อมได้รับการเยียวยาในความเสียหายต่อร่างกาย ความเสียหายต่ออนามัยหรือความเสียหายต่อชีวิตในอดีตการเข้ารับการรักษาพยาบาลของผู้ประสบภัยนั้น ผู้ประสบภัยหรือทายาทต้องดำเนินการสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาลไปก่อน และทำการรวบรวมเอกสาร เช่น ต้นฉบับใบเสร็จรับเงิน สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน เป็นต้น เพื่อใช้ในการเบิกค่ารักษาพยาบาล ในวงเงินค่าเสียหายเบื้องต้นกับบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด หรือบริษัทประกันวินาศภัย ที่รับประกันภัย โดยผู้ประสบภัยหรือทายาทจะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ ยื่นคำร้องขอ ซึ่งค่าเสียหายเบื้องต้นจะแบ่งออกเป็น ค่ารักษาพยาบาลตามจำนวนที่มีการจ่ายจริง แต่ไม่เกินจำนวน 30,000 บาท ต่อคน การสูญเสียอวัยวะส่วนหนึ่งส่วนใดของร่างกาย เช่น ขา เท้า มือ หรือแขน เป็นต้น หรือทุพพลภาพถาวร จะได้รับจำนวน 35,000 บาท ต่อคน และการเสียชีวิต จะได้รับ ค่าปลงศพหรือค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการศพ จำนวน 35,000 บาท ทั้งนี้เมื่อรวมค่าเสียหายเบื้องต้นแล้ว ผู้ประสบภัยแต่ละรายจะมีสิทธิได้รับเงินสูงสุดจำนวน 65,000 บาท โดยหลังจากวันที่ 1 สิงหาคม 2555 เป็นต้นมา รัฐบาลได้ริเริ่มโครงการจ่ายค่ารักษาพยาบาลผู้ป่วยฉุกเฉินจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ด้วยเหตุผลที่รัฐบาลตระหนักเห็นถึงความสำคัญของการได้รับการรักษาพยาบาลอย่างทันทั่วทั้งที่ โครงการนี้มีการเบิกค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่ารักษาพยาบาลผ่านระบบสินไหมอัตโนมัติ (E - Claim) ด้วยการประสานกับโรงพยาบาลต่างๆ ให้เข้าร่วมระบบดังกล่าวทำให้ประชาชนซึ่งเป็นผู้ประสบภัย ได้รับประโยชน์จากการที่ไม่ต้องสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาลไปก่อนและได้รับการรักษาพยาบาล ได้รวดเร็วมากยิ่งขึ้น ซึ่งผู้ประสบภัยต้องมอบอำนาจให้กับโรงพยาบาล เพื่อเป็นหน่วยงานในการทำ เรื่องประสานเบิกเงินกับบริษัทประกันภัย ส่วนรถยนต์ที่ไม่ได้มีการทำประกันภัยภาคบังคับ เมื่อรถคันดังกล่าวเกิดอุบัติเหตุ ในอดีตผู้ประสบภัยจากรถได้รับการเยียวยาในความเสียหาย ทั้งทางด้านร่างกาย อนามัย หรือชีวิต จากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย โดยทางกองทุนดังกล่าว จะนำเงินมาจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหลังจากที่ได้รับคำร้องขอของผู้ประสบภัย ภายในระยะเวลา 7 วัน เมื่อกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้ดำเนินการแล้วนายทะเบียนจะดำเนินการ ออกคำสั่งเรียกเงินคืนจากเจ้าของรถพร้อมกับเงินเพิ่มร้อยละยี่สิบ หากเจ้าของรถไม่จ่ายถือเป็นความผิด และมีโทษปรับตั้งแต่ 10,000 บาท ถึง 50,000 บาท ตามมาตรา 44 หลังจากที่มีระบบสินไหมอัตโนมัติ (E - Claim) ผู้ประสบภัยสามารถดำเนินการเบิกค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่ารักษาพยาบาลผ่านระบบดังกล่าว ด้วยการมอบอำนาจให้แก่ทางโรงพยาบาลดำเนินการเบิกจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นซึ่งเป็นค่ารักษาพยาบาล ตามจำนวนที่รักษาจริงกับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย โดยไม่ต้องสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาลไปก่อน

เมื่อพิจารณาระบบสินไหมอัตโนมัติ (E - Claim) แล้ว จะเห็นได้ว่า มีส่วนสำคัญต่อการที่ผู้ประสบภัยได้รับรักษาพยาบาลอย่างทันท่วงที ซึ่งมีความแตกต่างจากในอดีตที่ผู้ประสบภัยมีภาระต้องรับผิดชอบค่ารักษาพยาบาล หากผู้ประสบภัยไม่มีสิทธิการรักษาใดๆ และไม่มีเงินเพียงพออาจทำให้การรักษาพยาบาลไม่ทันท่วงที เรื่องนี้จึงถือว่าไม่เป็นธรรมต่อผู้ประสบภัยเนื่องจากผู้ประสบภัยบางรายอาจไม่ได้มีส่วนในการกระทำความผิด แต่กลับต้องมีการค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นจากชีวิตประจำวันในการหาเงินมาจ่ายค่ารักษาพยาบาล

ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น ประกันภัยภาคบังคับจึงเป็นประกันภัยรูปแบบหนึ่งที่มีความสำคัญต่อผู้ประสบภัย เนื่องจากเมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถในแต่ละครั้งประกันภัยภาคบังคับจะช่วยเยียวยาผู้ประสบภัยให้ได้รับการเยียวยาอย่างทันท่วงที โดยกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของประเทศไทยมีมาตรการทางกฎหมายในการกำหนดโทษปรับสำหรับบุคคลที่ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ ประกอบกับกฎหมายไม่ได้มีการกำหนดให้ความคุ้มครองความเสียหายทรัพย์สินของผู้ประสบภัย จากการศึกษาและเปรียบเทียบกับกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของประเทศญี่ปุ่น ประเทศแคนาดา และประเทศสิงคโปร์ ทำให้ทราบว่า

1.1 มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการจัดทำประกันภัยภาคบังคับ

กฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในประเทศไทย ประเทศญี่ปุ่น ประเทศแคนาดา และประเทศสิงคโปร์ ได้มีการกำหนดให้บุคคลที่มีหน้าที่จัดทำประกันภัยภาคบังคับ เช่น เจ้าของรถ ผู้ครอบครองรถ ผู้ใช้รถ เป็นต้น มีหน้าที่ในการดำเนินการจัดทำประกันภัยรถยนต์ ก่อนที่จะนำมาขับขี่บนท้องถนน และการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายย่อมถือเป็นความผิดและมีบทลงโทษหรือมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมบุคคลดังกล่าวให้ปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด

มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของประเทศไทย ประเทศญี่ปุ่น ประเทศแคนาดา และประเทศสิงคโปร์มีความแตกต่างกัน กล่าวคือ ประเทศญี่ปุ่น และประเทศสิงคโปร์ได้มีการนำบทลงโทษจำคุกมาใช้กับบุคคลที่มีหน้าที่จัดทำประกันภัยรถที่ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย ซึ่งประเทศญี่ปุ่นมีโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินห้าแสนเยน ตามพระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดชอบของผู้ใช้รถ ค.ศ. 1955 (Automobile Liability Security Act 1955) มาตรา 86-3 และประเทศสิงคโปร์ มีโทษจำคุกไม่เกินสามเดือนหรือปรับไม่เกินหนึ่งพันเหรียญดอลลาร์สิงคโปร์ หรือทั้งจำทั้งปรับ และอาจถูกพักใช้ใบอนุญาตขับรถเป็นเวลาสิบสองเดือน พระราชบัญญัติรถยนต์ (ค่าสินไหมทดแทนและความเสี่ยงของบุคคลที่สาม) ค.ศ. 1960 (Motor Vehicles (Third-Party Risks and Compensation) Act 1960) มาตรา 3 ส่วนประเทศแคนาดา และประเทศไทยจะมีโทษปรับเท่านั้น โดยประเทศแคนาดา มณฑลออนตาริโอ กรณีกระทำความผิดครั้งแรกจะมีโทษปรับจำนวนเงินตั้งแต่ห้าพันถึงสองหมื่นห้าพันเหรียญดอลลาร์แคนาดา

และหากกระทำความผิดอีกมีโทษปรับจำนวนเงินตั้งแต่หนึ่งหมื่นถึงห้าหมื่นหรือยุดอลลาร์แคนาดา และอาจถูกพักใช้ใบอนุญาตขับรถเป็นเวลาไม่เกินหนึ่งปี ตามกฎหมายของมณฑลออนตาริโอ ฉบับปรับปรุงแก้ไขปี ค.ศ. 1990 บทที่ c.25 พระราชบัญญัติประกันภัยรถภาคบังคับ (Compulsory Automobile Insurance Act) มาตรา 2 ส่วนประเทศไทยมีโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 37 และมาตรา 39 เมื่อพิจารณามาตรการทางกฎหมายของประเทศต่างๆ ดังกล่าวข้างต้นแล้ว จะเห็นว่า ประเทศไทยมีมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถที่ไม่จัดทำประกันภัยรถภาคบังคับก่อนข้างเบามาเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่น อีกทั้งจากข้อมูลทางสถิติปี พ.ศ. 2562 แสดงให้เห็นถึงรถยนต์จำนวนมากที่ไม่ได้จัดทำประกันภัยรถภาคบังคับ มาตรการทางกฎหมายของประเทศไทยจึงอาจยังไม่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพสังคมในปัจจุบัน เนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุจากรถในแต่ละครั้ง แต่ละเหตุการณ์ นำพามาซึ่งความสูญเสียอย่างมากมาย ไม่ว่าจะเป็น ความเสียหายต่อผู้ประสบภัยทั้งทางชีวิต ร่างกาย อนามัย หรือทรัพย์สิน ความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจที่ผู้ประสบภัยต้องฟ้องร้องดำเนินคดีทางละเมิดเพื่อพิสูจน์ความผิดของเจ้าของรถซึ่งเป็นผู้กระทำความผิด จึงควรพิจารณาเพิ่มเติมบทลงโทษให้มีความเหมาะสมเพื่อควบคุมบุคคลดังกล่าวให้ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายอย่างเคร่งครัด โดยแก้ไขเพิ่มเติมมาตรการทางกฎหมายของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

1.2 ความคุ้มครองความเสียหายของผู้ประสบภัย

กฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในประเทศไทย ประเทศญี่ปุ่น ประเทศแคนาดา และประเทศสิงคโปร์ ต่างมีเจตนารมณ์มุ่งหมายคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้ประสบภัยที่ประสบอุบัติเหตุจากรถ โดยเน้นความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกายเป็นสำคัญ

ในประเทศไทย พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 4 บัญญัติให้ผู้ประสบภัยจะได้รับความคุ้มครองความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย หากผู้ประสบภัยประสบอุบัติเหตุจากรถ ซึ่งจะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น และค่าเสียหายที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น เมื่อการเกิดอุบัติเหตุขึ้น มีคู่กรณีและสามารถพิสูจน์ได้ว่าเป็นการกระทำความผิดของเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถคันดังกล่าว ส่วนประเทศญี่ปุ่น พระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดของผู้ใช้รถ ค.ศ. 1955 (Automobile Liability Security Act 1955) มาตรา 1 และประเทศสิงคโปร์ พระราชบัญญัติรถยนต์ (ค่าสินไหมทดแทนและความเสี่ยงภัยของบุคคลที่สาม) ค.ศ. 1960 หรือ Motor Vehicles (Third-Party Risks and Compensation) Act 1960 มาตรา 3 (1) ให้คุ้มครองผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายแก่ชีวิตหรือร่างกาย เช่นเดียวกัน ในส่วนประเทศแคนาดา กฎหมายของมณฑลออนตาริโอ ฉบับปรับปรุงแก้ไขปี ค.ศ. 1990 บทที่ c.25 พระราชบัญญัติประกันภัยรถภาคบังคับ (Compulsory Automobile Insurance Act) มาตรา 1 และพระราชบัญญัติ

ประกันภัย (Insurance Act) มาตรา 251 กำหนดให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยในความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน โดยผู้ประสบภัยจะได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนในวงเงินขั้นต่ำสองแสน เหรียญดอลลาร์แคนาดา กรณีได้รับบาดเจ็บทางร่างกายหรือเสียชีวิตมีสิทธิได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนก่อนในวงเงินหนึ่งแสนเก้าหมื่นเหรียญดอลลาร์แคนาดา จากนั้นการสูญเสียหรือความเสียหายต่อทรัพย์สินมีสิทธิได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในวงเงินหนึ่งหมื่นเหรียญดอลลาร์แคนาดา เมื่อพิจารณาการคุ้มครองความเสียหายของประเทศต่างๆ ดังกล่าวข้างต้นแล้ว จะเห็นว่าประเทศไทย ประเทศญี่ปุ่น และประเทศสิงคโปร์ ต่างมุ่งหมายให้ความคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นกับตัวผู้ประสบภัยโดยตรง ไม่ว่าจะเป็น ด้านชีวิตหรือด้านร่างกาย ส่วนประเทศแคนาดา มณฑลออนตาริโอ ให้ความคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้ประสบภัยในด้านชีวิตหรือร่างกาย และคุ้มครองความเสียหายแก่ทรัพย์สินของผู้ประสบภัย โดยในการเกิดอุบัติเหตุจากรถบนท้องถนนแต่ละครั้ง นำมาซึ่งความสูญเสียต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน ในบางครั้งทรัพย์สินของผู้ประสบภัยมีความสำคัญเป็นอย่างมากต่อการประกอบอาชีพหรือดำรงชีวิต เช่น รถจักรยานยนต์ไม่ เป็นต้น จึงควรพิจารณาเพิ่มเติมความคุ้มครองความเสียหายต่อทรัพย์สินเพื่อประโยชน์แก่ผู้ประสบภัยที่จะได้รับการเยียวยาความเสียหายได้รวดเร็วและเป็นธรรม โดยการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และแก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวง กำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2552

2. ข้อเสนอแนะ

2.1 ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัย

จากรถ พ.ศ. 2535

ตามที่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 37 กำหนดให้เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ กล่าวคือ บุคคลที่ได้รับกรรมสิทธิ์ในรถ บุคคลที่มีสิทธิครอบครองรถตามที่มีการกำหนดไว้ในสัญญาเช่าซื้อ และบุคคลที่มีการนำรถจดทะเบียนในต่างประเทศ มาภายในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว บุคคลดังกล่าวต้องมีการดำเนินการจัดทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัย เพื่อเป็นการประกันความเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัย ตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 หากบุคคลดังกล่าวฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท และมาตรา 39 กำหนดให้บุคคลที่ขับรถที่ไม่ได้ดำเนินการจัดให้มีประกันความเสียหาย ตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท แม้จะมีการกำหนดโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท แต่เมื่อพิจารณาจากข้อมูลทางสถิติจำนวนรถที่จัดทำประกันภัยรถภาคบังคับในปี 2562 พบว่า รถยนต์ รถจักรยานยนต์

และรถอื่นๆ ที่อยู่ในบังคับต้องจัดทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ ได้มีการดำเนินการจัดทำประกันภัยเพียงประมาณร้อยละ 60 เท่านั้น ซึ่งส่วนหนึ่งอาจมาจากมาตรการทางกฎหมายยังไม่เหมาะสม จึงเห็นควรนำแนวทางกฎหมายประกันภัยภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่นมาประกอบการพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติฉบับนี้ โดยผู้เขียนเสนอให้มีแก้ไขเพิ่มเติมรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.1.1 มาตรา 37 จากเดิมโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท เป็นโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

2.1.2 มาตรา 39 จากเดิมโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท เป็นโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

2.2 ปัญหาเกี่ยวกับความคุ้มครองความเสียหายของผู้ประสบภัย

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 4 ได้กำหนดให้มีการคุ้มครองความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถ ในกรณีผู้ประสบภัยได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย แต่ในการเกิดอุบัติเหตุจากรถบ่อยครั้งที่ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายในทรัพย์สินด้วย จึงเห็นควรนำแนวทางกฎหมายประกันภัยภาคบังคับของประเทศแคนาดา มาประกอบ การพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติฉบับนี้ เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการเยียวยาความเสียหายในทรัพย์สินอย่างทันท่วงทีและเป็นธรรม โดยผู้เขียนเสนอให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.2.1 เพิ่มความเสียหายต่อทรัพย์สินในมาตรา 4

1) คำว่า “ผู้ประสบภัย” จากเดิมเป็น “ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย หรือทรัพย์สิน เนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งกีดขวางหรือติดขัดในถนน และหมายความรวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตายด้วย”

2) คำว่า “ความเสียหาย” จากเดิมเป็น “ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย หรือทรัพย์สินอันเกิดจากรถ”

2.2.2 เพิ่มเติมนำจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นกรณีความเสียหายต่อทรัพย์สินตามกฎหมายกำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับ และการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2552 ดังนี้

1) เพิ่มเติม (3) ในข้อ 2 รายละเอียดว่า “ค่าใช้จ่ายในกรณีความเสียหายต่อทรัพย์สิน”

2) เพิ่มเติม (3) ในข้อ 3 รายละเอียดว่า “จำนวนห้าพันบาท สำหรับความเสียหายต่อทรัพย์สิน”

3) เพิ่มเติม (3) ข้อ 5 ความเสียหายต่อทรัพย์สิน

ก. หลักฐานเกี่ยวกับราคาทรัพย์สิน

ข. สำเนาบัตรประจำตัวหรือหลักฐานอื่นใดที่ทางราชการเป็นผู้ออกให้ สำเนาใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าวหรือสำเนาหนังสือเดินทาง หรือหลักฐานอื่นใดที่นายทะเบียน ประกาศกำหนดซึ่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้มีชื่อในหลักฐานนั้นเป็นผู้ประสบภัย แล้วแต่กรณี

ค. สำเนารับทึบประจำวันของพนักงานสอบสวนหรือหลักฐานอื่นใด ที่แสดงว่าผู้นั้นได้รับความเสียหายจากการประสบภัยจากรถ

4) เพิ่มเติม (3) ข้อ 6 กรณีความเสียหายต่อทรัพย์สินตามข้อ 2 (3) ให้ผู้ประสบภัย หรือทายาทโดยธรรม กรณีผู้ประสบภัยเสียชีวิต เป็นผู้ร้องขอ



ร่าง พระราชบัญญัติ
คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ..)

พ.ศ.

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ
มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ..)
พ.ศ.”

มาตรา 2 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันประกาศ
ในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา 3 ให้ยกเลิกความในมาตรา 37 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ
พ.ศ. 2535 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 37 เจ้าของรถผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 ต้องระวางโทษจำคุก
ไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

มาตรา 4 ให้ยกเลิกความในมาตรา 39 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ
พ.ศ. 2535 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 39 ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 11 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกิน
หนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

มาตรา 5 ให้ยกเลิกบทนิยามคำว่า “ผู้ประสบภัย” และ “ความเสียหาย” ในมาตรา 4
แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ผู้ประสบภัย” หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย หรือทรัพย์สิน
เนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งที่ยกหรือติดตั้งในรถนั้น และหมายความรวมถึง
ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตายด้วย”

“ความเสียหาย” หมายความว่า ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย หรือทรัพย์สิน
อันเกิดจากรถ”

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

.....

นายกรัฐมนตรี

ร่าง กฎกระทรวง

กำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับ
และการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น (ฉบับที่..)

พ.ศ.

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัย
จากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3)
พ.ศ. 2540 และมาตรา 20 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น(3) ในข้อ 2 แห่งกฎกระทรวงกำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับ
ค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2552

“ค่าใช้จ่ายในกรณีความเสียหายต่อทรัพย์สิน”

ข้อ 2 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น(3) ในข้อ 3 แห่งกฎกระทรวงกำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับ
ค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2552

“จำนวนห้าพันบาท สำหรับความเสียหายต่อทรัพย์สิน”

ข้อ 3 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น(3) ในข้อ 5 แห่งกฎกระทรวงกำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับ
ค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2552

“ก. หลักฐานเกี่ยวกับราคาทรัพย์สิน

ข. สำเนาบัตรประจำตัวหรือหลักฐานอื่นใดที่ทางราชการเป็นผู้ออกให้ สำเนาใบสำคัญ
ประจำตัวคนต่างด้าวหรือสำเนาหนังสือเดินทาง หรือหลักฐานอื่นใดที่นายทะเบียนประกาศกำหนด
ซึ่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ที่มีชื่อในหลักฐานนั้นเป็นผู้ประสบภัย แล้วแต่กรณี

ค. สำเนานันทิกประจำวันของพนักงานสอบสวนหรือหลักฐานอื่นใดที่แสดงว่าผู้
ได้รับความเสียหายจากการประสบภัยจากรถ”

ข้อ 4 ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น(3) ในข้อ 6 แห่งกฎกระทรวงกำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับ
ค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2552

“กรณีความเสียหายต่อทรัพย์สินตามข้อ 2 (3) ให้ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรม
กรณีผู้ประสบภัยเสียชีวิต เป็นผู้ร้องขอ”

ให้ไว้ ณ วันที่..... พ.ศ.

.....

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

บรรณานุกรม



บรรณานุกรม

- กฎกระทรวง กำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2552. (2552, 25 ธันวาคม).
ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 126 ตอนที่ 97 ก. หน้า 23-27.
- กฎกระทรวง กำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2557. (2557, 25 ธันวาคม).
ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 131 ตอนที่ 85 ก. หน้า 1-3.
- กฎกระทรวง กำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยตามชนิด ประเภท และขนาดของรถ พ.ศ. 2554. (2554, 21 มกราคม). ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 128 ตอนที่ 5 ก. หน้า 15-17.
- กฤษวรรณ โล่ห์วัชรินทร์. (2560). บทเรียนจากการควมรวบรัฐบาลท้องถิ่นในต่างประเทศ.
วารสารรัฐประศาสนศาสตร์, 15(2), 57-78.
- กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน. (2562). รายงานการวิเคราะห์สัดส่วนใบอนุญาตขับรถ และจำนวนรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562.
กรุงเทพมหานคร: กรมการขนส่งทางบก.
- กษิเดช ณรงค์ชัย. (2542). มาตรการทางกฎหมายในการกำกับดูแลผู้ประกอบการธุรกิจประกันภัย. (วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์, กรุงเทพมหานคร.
- เกรียงไกร ทองพันธ์. (2539). การเมืองเรื่องพระราชบัญญัติผู้ประสบภัยจากรถ. (วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยรามคำแหง, กรุงเทพมหานคร.
- คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย. (2551). คำสั่งนายทะเบียน ที่ 1/2551 เรื่อง การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับการประกันภัยรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535. สั่ง ณ วันที่ 4 มกราคม 2551.
- คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย. (2559). คำสั่งนายทะเบียน ที่ 15/2559 เรื่อง ให้ใช้แบบ ข้อความกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์รวมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ. สั่ง ณ วันที่ 11 มีนาคม 2559.

คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย. (2563). คำสั่งนายทะเบียน

ที่ 10/2563 เรื่อง ให้ใช้แบบ ข้อความกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ
กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์รวมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ.
สั่ง ณ วันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2563.

คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย. (2563). คำสั่งนายทะเบียน

ที่ 66/2563 เรื่อง ให้ใช้คู่มือตีความกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ
คู่มือตีความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ คู่มือตีความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์
รวมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และคู่มือตีความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์
แบบคุ้มครองเฉพาะภัย. สั่ง ณ วันที่ 15 ตุลาคม 2563.

คณะกรรมการส่งเสริมการประกันภัย ประจำปี 2548-2550. (2549). คู่มือวิชาการประกันภัย.

กรุงเทพมหานคร: สมาคมประกันวินาศภัย.

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2015/2520.

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7625/2541.

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4781/2543.

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 17167/2555.

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 9402/2559.

จารุพร ไวยนันท์. (2552). การบริหารความเสี่ยงและการประกันภัย. กรุงเทพมหานคร: มิสเตอร์ก๊อปปี้.

จิรวิทย์ พรหมรัตน์. (2553). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันวินาศภัยในประเทศไทย.

(สารนิพนธ์ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์).

มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ, กรุงเทพมหานคร.

จิต เศรษฐบุตร. (2522). หลักกฎหมายแพ่ง ลักษณะละเมิด. (พิมพ์ครั้งที่ 4). กรุงเทพมหานคร:

โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

ไฉไล ศักดิพรพงศ์. (2532). รายงานผลการวิจัยการใช้มาตรการทางกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัย

จากยานยนต์. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

ัชวินธุ์ ดันติเวชวานิชย์ และวสันต์ เหลืองประภัสร์. (2562). ศึกษาเปรียบเทียบความร่วมมือ

และการบูรรวมท้องถิ่นในต่างประเทศ: แนวทางการพัฒนาท้องถิ่นในประเทศไทย.

วารสารผู้ตรวจการแผ่นดิน, 12(1), 47-71.

ชาญชัย แสวงศักดิ์. (2563). คำอธิบายกฎหมายปกครอง. (พิมพ์ครั้งที่ 29).

กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน.

ชูศักดิ์ ศิรินิล. (2526). กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ตามกฎหมายได้.

กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

ไชยยงค์ ชูชาติ. (2512). ประวัติการประกันภัย. วารสารข่าวสารประกันภัย, 28(1), 28-34.

ไชยยศ เหมะรัชตะ. (2553). ย่อหลักกฎหมายประกันภัย. (พิมพ์ครั้งที่ 9).

กรุงเทพมหานคร: นิติธรรม.

ฐิตินันท์ อินทรपालิต. (2556). ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

พ.ศ. 2535 ศึกษากรณีค่าเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สินของผู้อื่น. (วิทยานิพนธ์ปริญญา

นิติศาสตรมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, นนทบุรี.

ธานี วรภัทร์. (2545). กฎหมายว่าด้วยประกันภัย. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.

_____. (2545). รายงานการวิจัยการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์

ภาคบังคับ. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.

นัฐวัช โปธิเพ็ชร. (2557). ปัญหากฎหมายในการกำกับดูแลผู้ประกอบการธุรกิจประกันภัยรถยนต์

ภาคบังคับ. (วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์).

มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, กรุงเทพมหานคร.

ประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่องหลักเกณฑ์ วิธีจ่าย และระยะเวลาการจ่ายค่าสินไหมทดแทน

นอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้น. (2541, 31 กรกฎาคม). ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 115

ตอนพิเศษ 66 ง. หน้า 9-12.

ประพันธ์ ทรัพย์แสง. (2539). คำอธิบายพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.

(พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน.

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์.

ปราณี โสมานุตร. (2558). พรบ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ มีความสำคัญอย่างไร.

นครราชสีมา: ศูนย์การเรียนรู้ โรงพยาบาลค่ายสุรนารี.

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522. (2522, 21 มีนาคม).

ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 96 ตอนที่ 38 ฉบับพิเศษ. หน้า 1-59.

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535. (2535, 9 เมษายน).

ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 109 ตอนที่ 44. หน้า 45-51.

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535. (2535, 4 พฤศจิกายน).

ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 109 ตอนที่ 111. หน้า 1-2.

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540. (2540, 16 พฤศจิกายน).

ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 114 ตอนที่ 72 ก. หน้า 23-31.

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550. (2550, 5 เมษายน).

ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 124 ตอนที่ 19 ก. หน้า 4-10.

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2551. (2551, 1 มีนาคม).

ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 125 ตอนที่ 40 ก. หน้า 45-47.

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522. (2522, 12 พฤษภาคม). ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 96 ตอนที่ 77
ฉบับพิเศษ. หน้า 22-62.

พระราชบัญญัติรถยนต์ทหาร พุทธศักราช 2476. (2476, 9 ธันวาคม).

ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 50. หน้า 793-796.

ภูริต มีพร้อม. (2550). การประยุกต์ภูมิสารสนเทศเพื่อลดอุบัติเหตุจากรถทางบกในเทศบาล
เมืองแสนสุข. (การศึกษาค้นคว้าด้วยตนเองปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยบูรพา, ชลบุรี.

มานพ สาริเสน. (2557). ปัญหาการเรียกค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทประกันภัยของผู้ประกอบการ
ที่ได้รับผลกระทบจากการชุมนุม. (วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต
ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, กรุงเทพมหานคร.

มุกดา ไควหกุล. (2537). การประกันภัย. ปทุมธานี: สยามเตชเนชั่นส์พบลายส์.

เมธา สุพงษ์. (2554). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย.

กรุงเทพมหานคร: สุตรไพศาล.

รู้ทุกเรื่องประกันภัยไทย. (2564). คำว่าทพพลาภาพความหมายคืออะไรในการประกันภัยมีกี่รูปแบบ.

สืบค้นจาก <http://insurance-thai-knowledge.blogspot.com/2014/06/blog-post.html>.

วัลภา นนทธานภรณ์. (2547). ปัญหาการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ตามพระราชบัญญัติ
คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535. (วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต
ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, กรุงเทพมหานคร.

วาริ นาสกุล. (2518). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด

จัดการงานนอกสั่ง ลากมิควรได้. กรุงเทพมหานคร: มงคลการพิมพ์.

วุฒิชัย นิลาวงษ์. (2558). ปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.

(วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์).

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพมหานคร.

ศนันท์กรณ์ โสติพิพันธุ์. (2563). คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง

ลากมิควรได้. (พิมพ์ครั้งที่ 9). กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน.

- ศูนย์บริการข้อมูลและกฎหมายสำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา. (2536). พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535. กรุงเทพมหานคร: กองการพิมพ์สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา.
- สมชาย หาญเลิศฤทธิ์. (2541). การจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่ไม่เป็นธรรมตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535: ศึกษากรณีที่มีความเสียหายเกิดแก่ผู้ประสบภัยแต่ไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย. (สารนิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, กรุงเทพมหานคร.
- สมาคมประกันวินาศภัย. (2556). การจ่ายค่าสินไหมทดแทนผ่านระบบสินไหมอัตโนมัติ (E-Claim). วารสารประกันภัย, 28(118), 16.
- สะอาด หอมมณี. (2539). คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยประกันภัย. กรุงเทพมหานคร: สุทรไพศาล.
- สากล ชนัตติยาวิบูล. (2540). หลักการประกันภัย. (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพมหานคร: คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- สาธิต อินตา. (2546). ความคิดเห็นของผู้ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะต่อการเกิดอุบัติเหตุศึกษากรณีในเขตเทศบาลเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี. (วิทยานิพนธ์ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยบูรพา, ชลบุรี.
- สิทธิโชค ศรีเจริญ. (2528). ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์. กรุงเทพมหานคร: ประชุมทองการพิมพ์.
- ลีปวิษณุ วงศ์สุวรรณ. (2555). ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจซื้อประกันภัยรถยนต์รูปแบบใหม่ของผู้บริโภคในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล. (วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, กรุงเทพมหานคร.
- สุนีย์ มัลลิกะมาลย์. (2531). การศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งกองทุนทดแทนความเสียหายต่อสุขภาพจากมลพิษ. กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สุพิศ ประณีตพลกรัง. (2564). กฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ. กรุงเทพมหานคร: นิติธรรม.
- สุขุม ศุภนิตย์. (2553). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด. (พิมพ์ครั้งที่ 7). กรุงเทพมหานคร: นิติบรรณการ.
- สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย. (2564). คปภ. ปลุกจิตสำนึกผู้ขับขี่ร่วมรับผิดชอบต่อสังคม จัดประกวดภาพยนตร์โฆษณา “ขับขี้อุ่นใจเมื่อมีประกันภัย พ.ร.บ.”. สืบค้นจาก <https://www.thaigov.go.th/news/contents/details/26159>.

- สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย. (2564). *ประชาชน*
เซระบบอีเคลม! จากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเจ็บจากรถ ไม่ต้องสำรองจ่าย
คำรักษาพยาบาล. สืบค้นจาก <https://www.oic.or.th/th/consumer/news/releases/6590>.
- สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย. (2564). *สาระสำคัญ*
การประกันภัยรถภาคบังคับ. สืบค้นจาก <https://www.oic.or.th/th/consumer/>
สาระสำคัญการประกันภัยรถภาคบังคับ.
- สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย. (2564). *สำนักงาน คปภ.*
ปรับมาตรฐานระบบสินไหมทดแทนอัตโนมัติ (E-claim) เพื่อบรรเทาความเดือดร้อน
ของประชาชน. สืบค้นจาก <https://www.oic.or.th/th/consumer/news/releases/6354>.
- สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน. (ม.ป.ป.). *ระบบบริหารราชการของสาธารณรัฐสิงคโปร์*.
กรุงเทพมหานคร: กรณการพิมพ์.
- สำนักงานพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสารสุขภาพ. (2554). *หยุดอุบัติเหตุบนถนนทั่วโลก...ภารกิจพิชิต*
โศกนาฏกรรมยุคใหม่. *ค้นคิด*, 4(31), 3-5.
- สำนักงานราชบัณฑิตยสภา. (2564). *พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554*.
สืบค้นจาก <https://dictionary.orst.go.th>.
- อุเทน สุขทั่วญาติ. (2559). *ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ*.
(วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์).
มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, กรุงเทพมหานคร.
- เอกราช หนูแก้ว. (2548). *เอกสารประกอบการสอนความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจ*.
นครราชสีมา: คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา.
- Canada Drives. (2022). *What's the Average Car Insurance Cost for Canadians?*. Retrieved from
<https://www.canadadrives.ca/blog/news/car-insurance-across-canada-whats-the-difference>.
- Compulsory Automobile Insurance Act, R.S.O. 1990, c. C.25.
- Frederick G. Crane. (1984). *Insurance Principles and Practice*. New York: John Wiley & Sons.
- Gabriel Olano. (2021). *Japan to lower motor liability insurance premiums by 16%*.
Retrieved from: <https://www.insurancebusinessmag.com/asia/news/breaking-news/japan-to-lower-motor-liability-insurance-premiums-by-16-210602.aspx>.
- Insurance Act, R.S.O. 1990, c. I.8.
- Japan-guide.com. (2021). *Driving a car*. Retrieved from <https://www.japan-guide.com/e/e2022.html>.
- Jun TSUNEMATSU. (2010). *Tort Liability in Japan*. Japan: The University of Tokyo.

Mark S. Dorfman. (1991). *Introduction to Risk Management and Insurance*.

New Jersey: Prentice – Hall International.

Money smart financial. (2022). *How Much Is Car Insurance In Singapore?*.

Retrieved from <https://www.moneysmart.sg/car-insurance>.

Motor Vehicles (Third-Party Risks and Compensation) Act 1960.

Order for Enforcement of The Automobile Liability Security Act.

(Cabinet Order No. 286, October 18, 1955).

Road Traffic Act (Act No. 105 of June 25, 1960).

The Automobile Liability Security Act. (Act No. 97 of July 29, 1955).

The Civil Code of Japan. (Act No. 89 of April 27, 1896).

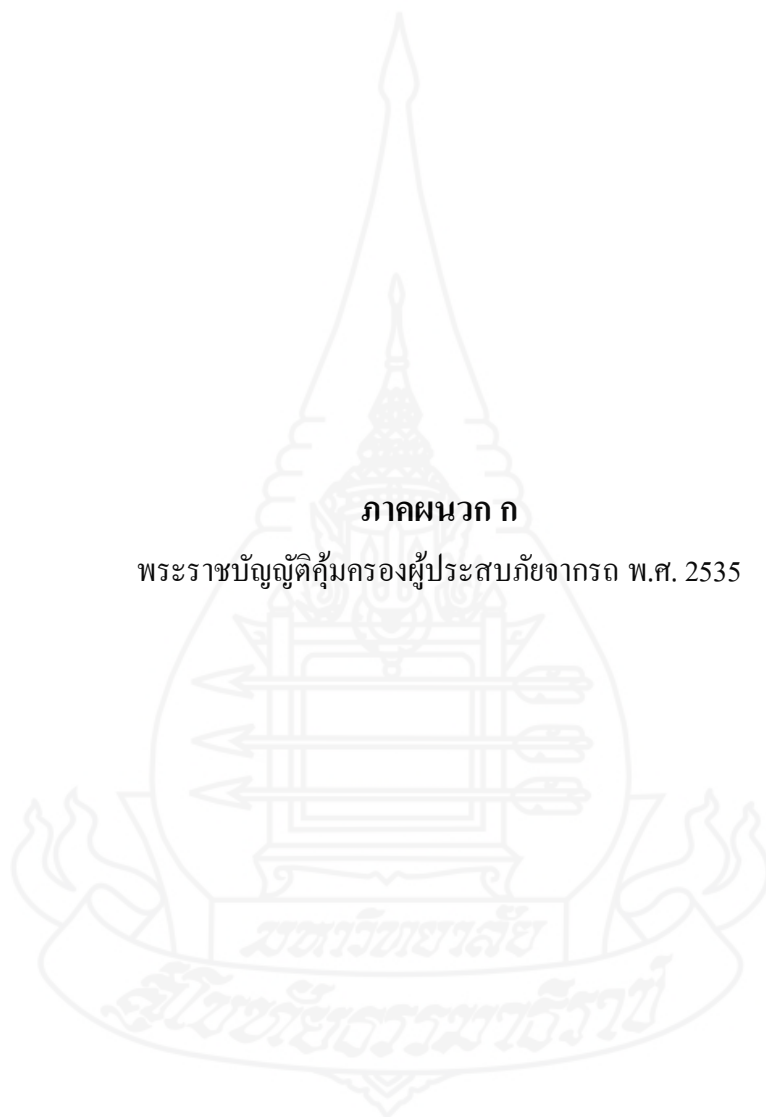


ภาคผนวก



ภาคผนวก ก

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535



พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ 2 เมษายน พ.ศ. 2535

เป็นปีที่ 47 ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดชมีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ทำหน้าที่รัฐสภา ดังต่อไปนี้

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535”

มาตรา 2¹ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดสามร้อยหกสิบวัน นับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา 3 บรรดาบทกฎหมาย กฎ และข้อบังคับอื่นที่มีบัญญัติไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้แทน

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

“รถ” หมายความว่า รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก รถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร และหมายความรวมถึงรถอื่น ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

“เจ้าของรถ” หมายความว่า ผู้ซึ่งมีกรรมสิทธิ์ในรถหรือผู้มีสิทธิครอบครองรถตามสัญญาเช่าซื้อ และหมายความรวมถึงผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวด้วย

“ผู้ประสบภัย” หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัย เนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งที่ยกหรือบรรทุกหรือติดตั้งในรถนั้น และหมายความรวมถึง ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตายด้วย

¹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535

² พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550

“ความเสียหาย” หมายความว่า ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยอันเกิดจากรถ

“ผู้ซึ่งอยู่ในรถ” หมายความว่า ผู้ซึ่งอยู่ในหรือบนหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถ และหมายความรวมถึงผู้ซึ่งกำลังขึ้นหรือกำลังลงจากรถนั้นด้วย

“บริษัท” หมายความว่า บริษัทตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยที่ได้รับ ใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประเภทประกันภัยรถ

“ค่าเสียหายเบื้องต้น”³ หมายความว่า ค่ารักษาพยาบาล ค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาล ค่าปลงศพ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการศพ รวมทั้งค่าเสียหายและค่าใช้จ่ายที่จำเป็นอย่างอื่นเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยในเบื้องต้น ทั้งนี้ ตามรายการและจำนวนเงินที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 20 วรรคสอง”

“เครื่องหมาย”⁴ (ยกเลิก)

“คณะกรรมการ”⁵ หมายความว่า คณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

“นายทะเบียน” หมายความว่า เลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยหรือผู้ซึ่งเลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยมอบหมายโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

“กองทุน” หมายความว่า กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 5⁶ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงและประกาศเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวงและประกาศนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

มาตรา 6⁷ ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่งเรียกว่า “คณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ” ประกอบด้วยปลัดกระทรวงการคลังเป็นประธาน ผู้แทนกระทรวงกลาโหม ผู้แทนกระทรวงพาณิชย์ ผู้แทนกระทรวงคมนาคม ผู้แทนกระทรวงสาธารณสุข ผู้แทนทบวงมหาวิทยาลัย ผู้แทนกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ผู้แทนกรมตำรวจ ผู้ซึ่งคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคมอบหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้บริโภคมอบหมายหนึ่งคน ผู้แทนสมาคมนายหน้าประกันภัย ผู้แทนสมาคมประกันวินาศภัย ผู้แทนสมาคมโรงพยาบาลเอกชน ผู้แทนแพทยสภา และผู้ทรงคุณวุฒิอื่นไม่เกินสี่คน

³ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550

⁴ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550

⁵ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540

⁶ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540

⁷ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540

ซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งเป็นกรรมการ เลขานุการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจ ประกันภัยเป็นกรรมการและเลขานุการ และผู้อำนวยการสำนักงานทะเบียนคุ้มครองผู้ประสบภัย จาจรถ เป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

การแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามวรรคหนึ่ง ให้พิจารณาจากบุคคลซึ่งมีความรู้ ความเชี่ยวชาญทางด้านการประกันภัย เศรษฐศาสตร์ การแพทย์ หรือกฎหมาย

มาตรา 6 ทวิ⁸ ให้คณะกรรมการมีอำนาจและหน้าที่ดังต่อไปนี้

(1) ให้คำแนะนำแก่รัฐมนตรีในการออกกฎกระทรวงตามมาตรา 7 และมาตรา 20 และประกาศตามมาตรา 10

(2) กำหนดมาตรฐานกลางของรายการและจำนวนเงินค่ารักษาพยาบาลและค่าใช้จ่าย อันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลที่บริษัทหรือกองทุนต้องจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัย

(3) พิจารณาปัญหาเกี่ยวกับการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นและหรือเงินอื่นตามพระราชบัญญัตินี้ หรือเกี่ยวกับรายการและจำนวนเงินค่ารักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาล ตามที่นายทะเบียนขอความเห็นหรือตามที่ผู้ประสบภัยร้องขอ

(4) ปฏิบัติการอื่นตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือตามที่รัฐมนตรีมอบหมาย

มาตรา 6 ตรี⁹ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิมีวาระอยู่ในตำแหน่งคราวละสองปี กรรมการ ผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้

นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่ง เมื่อ

(1) ตาย

(2) ลาออก

(3) คณะรัฐมนตรีให้ออก

(4) เป็นบุคคลล้มละลาย

(5) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ

(6) ได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิด ที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ

มาตรา 6 จัตวา¹⁰ ในกรณีที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่งก่อนครบวาระ ให้คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งบุคคลในประเภทเดียวกันตามมาตรา 6 เป็นกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิแทน และให้ผู้ซึ่งได้รับแต่งตั้งอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ซึ่งตนแทน

⁸ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540

⁹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540

¹⁰ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540

ในกรณีที่มีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิเพิ่มขึ้นในระหว่างที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งแต่งตั้งไว้แล้วยังมีวาระอยู่ในตำแหน่ง ให้ผู้ซึ่งได้รับแต่งตั้งเพิ่มขึ้นนั้นอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งแต่งตั้งไว้แล้วนั้น

มาตรา 6 เบญจ¹¹ ในกรณีที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิดำรงตำแหน่งครบวาระแล้ว แต่ยังมีได้มีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิขึ้นใหม่ ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระปฏิบัติหน้าที่ไปพลางก่อนจนกว่ากรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งได้รับแต่งตั้งใหม่จะเข้ารับหน้าที่

มาตรา 6 ฉ¹² การประชุมคณะกรรมการต้องมีกรรมการมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด จึงเป็นองค์ประชุม

ในการประชุมคราวใด ถ้าประธานกรรมการไม่มาประชุมหรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้กรรมการซึ่งมาประชุมเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานในที่ประชุม

มติในที่ประชุมให้ถือเสียงข้างมาก กรรมการคนหนึ่งมีเสียงหนึ่งในการลงคะแนน ถ้าคะแนนเสียงเท่ากัน ให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด

มาตรา 6 สัตต¹³ ให้คณะกรรมการมีอำนาจแต่งตั้งคณะอนุกรรมการคณะหนึ่งหรือหลายคณะ เพื่อพิจารณาหรือปฏิบัติการตามที่คณะกรรมการมอบหมาย

การประชุมของคณะอนุกรรมการให้นำความในมาตรา 6 ฉ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา 6 อัฐ¹⁴ ในการดำเนินงานตามพระราชบัญญัตินี้ ให้คณะกรรมการและคณะอนุกรรมการมีอำนาจเรียกให้บริษัท สถานพยาบาล หรือบุคคลใดที่เกี่ยวข้องมาให้ถ้อยคำหรือส่งเอกสารหลักฐานเพื่อประกอบการพิจารณาได้

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการให้ใช้จ่ายจากกองทุน

¹¹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540

¹² พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540

¹³ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540

¹⁴ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540

หมวด 1
การประกันความเสียหาย

มาตรา 7¹⁵ ภายใต้บังคับมาตรา 8 เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยกับบริษัท

จำนวนเงินเอาประกันภัยให้กำหนดตามชนิด ประเภท และขนาดของรถแต่ต้องไม่น้อยกว่าจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง

สำหรับรถที่เจ้าของรถได้จัดให้มีการประกันภัยความเสียหายต่อผู้ประสบภัย โดยเอาประกันภัยครอบคลุมความเสียหายต่อผู้ประสบภัยและทรัพย์สิน ตามชนิด ประเภท และขนาดของรถที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงแล้ว ไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยอีก

มาตรา 8 รถดังต่อไปนี้ไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7

(1) รถสำหรับเฉพาะองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท และรถสำหรับผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์

(2) รถของสำนักพระราชวังที่จดทะเบียนและมีเครื่องหมายตามระเบียบที่เลขาธิการพระราชวังกำหนด

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

(4) รถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 9 รถที่จดทะเบียนในต่างประเทศและนำเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว โดยเจ้าของรถไม่มีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร เจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย ทั้งนี้ ตามจำนวนเงิน หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 10¹⁶ บริษัทต้องรับประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำแนะนำของ คณะกรรมการประกาศดังกล่าวจะกำหนดให้ข้อความในกรมธรรม์ประกันภัยหรืออัตราเบี้ยประกันภัยแตกต่างกันตามชนิด ประเภทหรือขนาดของรถ หรือลักษณะของผู้เอาประกันภัยก็ได้

ให้บริษัทรายงานการรับประกันความเสียหายตามวรรคหนึ่งต่อนายทะเบียนตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่นายทะเบียนประกาศกำหนด

¹⁵ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2551

¹⁶ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540

มาตรา 10 ทวิ¹⁷ ให้จัดตั้ง “บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด” ขึ้น มีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

(1) ให้บริการเกี่ยวกับการรับคำร้องขอและการจ่ายค่าสินไหมทดแทน หรือเงินต่างๆ ตามพระราชบัญญัตินี้ และดำเนินการตามที่บริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะได้อบรมหมาย

(2) ประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยเฉพาะการประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้ ตามที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ

(3) ดำเนินกิจการอื่นตามที่กำหนดในหนังสือบริคณห์สนธิ

บริษัททุกบริษัทต้องเข้าชื่อถือหุ้นในการจัดตั้ง การเพิ่มทุน และดำเนินการใดๆ ตามหลักเกณฑ์ที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

ในการจัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด ให้รัฐมนตรีกำหนดระยะเวลาให้บริษัทเข้าชื่อถือหุ้น และเมื่อครบกำหนดระยะเวลาดังกล่าวแล้ว ให้เลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยรวบรวมหุ้นที่มีผู้เข้าชื่อถือหุ้นไว้แล้ว เพื่อกำหนดจำนวนหุ้นจัดทำหนังสือบริคณห์สนธิและข้อบังคับ และกำหนดรายชื่อผู้เป็นคณะกรรมการและพนักงานสอบบัญชีชุดแรกของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด ตลอดจนข้อความและขั้นตอนอื่นที่จำเป็นต้องมีในการจดทะเบียนบริษัทส่งไปจดทะเบียนบริษัท และให้ผู้มีอำนาจดำเนินการเกี่ยวกับการจดทะเบียนบริษัทตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ดำเนินการต่อไปตามบทกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และให้ถือว่าบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด เป็นบริษัทจำกัดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และเป็นบริษัทประกันวินาศภัยตามกฎหมายว่าด้วยประกันวินาศภัยนับแต่ได้จดทะเบียนดังกล่าว

ในระหว่างที่บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด ยังมิได้มีการรับประกันวินาศภัย มิให้นำบทบัญญัติเกี่ยวกับการต้องมีหลักทรัพย์และเงินสำรองวางไว้กับนายทะเบียนและการต้องดำรงไว้ซึ่งเงินกองทุนตามกฎหมายว่าด้วยประกันวินาศภัยมาใช้บังคับ

การแก้ไขเปลี่ยนแปลงหนังสือบริคณห์สนธิและข้อบังคับของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด จะต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีก่อน

¹⁷ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2540

การแต่งตั้งกรรมการผู้จัดการของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัดจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยก่อน และในกรณีที่ปรากฏหลักฐานต่อคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยว่า กรรมการผู้จัดการมีพฤติการณ์ที่ไม่สุจริตในการปฏิบัติหน้าที่ ให้คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย โดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีมีอำนาจถอดถอนกรรมการผู้จัดการออกจากตำแหน่งได้ และให้คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยมีอำนาจแต่งตั้งกรรมการผู้จัดการชั่วคราวจนกว่าบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด จะแต่งตั้งกรรมการผู้จัดการคนใหม่

ในรอบสามเดือนบริษัทต้องออกเงินสมทบเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด ตามสัดส่วนของเบี้ยประกันภัยที่บริษัทได้รับการรับประกันภัย ตามพระราชบัญญัตินี้ ในแต่ละสามเดือนที่ผ่านมาในอัตราและวิธีการที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

เงินสมทบที่บริษัทจ่ายนั้นให้นำไปหักเป็นค่าใช้จ่ายในการคำนวณภาษีเงินได้ ตามประมวลรัษฎากรได้

บริษัทต้องมอบหมายการรับคำร้องขอและการจ่ายค่าสินไหมทดแทนหรือเงินต่างๆ ตามพระราชบัญญัตินี้ให้แก่บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด ดำเนินการแทนบริษัทด้วย และให้บริษัททุกบริษัทปฏิบัติเกี่ยวกับการมอบอำนาจและการจัดสรรเงินเพื่อสำรองจ่ายค่าสินไหมทดแทนแทนบริษัทตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการของบริษัทกลาง คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด กำหนด

มาตรา 10 ตริ¹⁸ บริษัทใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 10 มาตรา 10 ทวิ ให้รัฐมนตรีมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยในส่วนที่เกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ของบริษัทนั้นได้

ให้บริษัทที่เพิกถอนใบอนุญาตตามวรรคหนึ่งต้องผูกพันตามกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ที่บริษัทได้ออกให้แก่ผู้เอาประกันภัยต่อไปจนกว่ากรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ดังกล่าวจะหมดอายุ

มาตรา 11 ภายใต้งบับมาตรา 8 ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถที่ไม่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหาย ตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9

มาตรา 12¹⁹ เจ้าของรถหรือผู้เช่ารถต้องเก็บรักษาหลักฐานแสดงการมีประกัน ความเสียหาย ตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 ไว้ให้พร้อมที่จะแสดงต่อเจ้าพนักงานได้ตลอดเวลาที่ใช้รถ เว้นแต่กรณีรถคันดังกล่าวได้จดทะเบียนหรือชำระภาษีประจำปีสำหรับรถตามมาตรา 19 แล้ว

¹⁸ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540

¹⁹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2540

มาตรา 13²⁰ ในกรณีที่บริษัทหรือเจ้าของรถบอกเลิกกรรมธรรม์ประกันภัยก่อนครบกำหนดการคุ้มครองไม่ว่าด้วยเหตุใด บริษัทต้องแจ้งการบอกเลิกนั้นให้นายทะเบียนทราบการแจ้งการบอกเลิกให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่นายทะเบียนประกาศกำหนด

มาตรา 14 การประกันตามมาตรา 7 และมาตรา 9 ต้องมีข้อกำหนดให้มีการจ่าย ค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย

เมื่อมีการกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยตามมาตรา 7 วรรคสองแล้ว หลักเกณฑ์วิธีจ่ายและระยะเวลาการจ่ายค่าสินไหมทดแทนนอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้น ให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยประกาศกำหนด

มาตรา 15 กรรมธรรม์ประกันภัยหรือเอกสารประกอบหรือแนบท้ายกรรมธรรม์ประกันภัยซึ่งมีข้อความระบุถึงความรับผิดชอบของบริษัทแตกต่างไปจากที่กำหนดไว้ในบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ บริษัทจะยกเป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัยในการชดเชย ค่าเสียหายเบื้องต้นมิได้

มาตรา 16 บริษัทจะยกเอาเหตุแห่งความไม่สมบูรณ์หรือการฝ่าฝืนเงื่อนไขของกรรมธรรม์ประกันภัยระหว่างบริษัทกับเจ้าของรถ หรือการได้บอกเลิกกรรมธรรม์ประกันภัยกับเจ้าของรถ เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัยในการชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นมิได้ เว้นแต่บริษัท ได้มีหนังสือแจ้งการบอกเลิกกรรมธรรม์ประกันภัยให้เจ้าของรถและนายทะเบียนทราบ ล่วงหน้า

การบอกเลิกกรรมธรรม์ประกันภัยให้มีผลเมื่อครบกำหนดสามสิบวันนับแต่วันที่บริษัท ได้มีหนังสือแจ้งการเลิกกรรมธรรม์ประกันภัยไปยังผู้เอาประกันภัยตามภูมิลำเนาที่ทราบครั้งสุดท้าย โดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับ

มาตรา 17 บริษัทจะยกเอาความทุจริตหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัยมาเป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยมิได้

มาตรา 18 ในกรณีที่รถซึ่งเจ้าของรถได้เอาประกันภัยไว้กับบริษัทได้โอนไปยังบุคคลอื่น โดยผลของกฎหมายว่าด้วยมรดกหรือ โดยบทบัญญัติแห่งกฎหมายอื่นให้ผู้ได้มาซึ่งรถดังกล่าวมีฐานะเสมือนเป็นผู้เอาประกันภัยตามกรรมธรรม์ประกันภัยนั้น และบริษัทต้องรับผิดชอบตามกรรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวต่อไปตลอดอายุของกรรมธรรม์ประกันภัยที่ยังเหลืออยู่

²⁰ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2540

มาตรา 19²¹ ในการรับจดทะเบียนรถยนต์หรือการรับชำระภาษีรถยนต์ประจำปี ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ให้นายทะเบียนตามกฎหมายดังกล่าวมีอำนาจหน้าที่ในการ ตรวจสอบว่ามีการประกันความเสียหายตาม มาตรา 7 แล้ว จึงจะรับจดทะเบียนรถยนต์หรือรับชำระภาษีรถยนต์ประจำปีได้

ในกรณีที่ไมปรากฏว่ามีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 ให้นายทะเบียนตามกฎหมายดังกล่าวจัดให้มีการทำประกันความเสียหายตามมาตรา 7 โดยให้นายทะเบียนตามกฎหมายดังกล่าวมีสิทธิเรียกค่าตอบแทนได้ไม่เกินร้อยละห้า แล้วให้เจ้าของรถได้รับส่วนลดร้อยละเจ็ดจากค่าตอบแทนที่นายทะเบียนตามกฎหมายนั้นได้รับจากบริษัทในอัตราร้อยละสิบสอง หรือตามอัตราที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยประกาศกำหนด ทั้งนี้ ตามระเบียบที่คณะกรรมการกำหนด

เงินค่าตอบแทนร้อยละห้าที่นายทะเบียนตามกฎหมายดังกล่าวรับไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลังเป็นรายได้ของแผ่นดิน และสามารถนำไปใช้จ่ายได้ตามระเบียบที่กระทรวงการคลังได้ให้ความเห็นชอบ

หมวด 2

ค่าสินไหมทดแทน

มาตรา 20 เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่บริษัทได้รับประกันภัยไว้ ให้บริษัทจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยเมื่อได้รับคำร้องขอจากผู้ประสบภัย

ความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 21 ในกรณีที่บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนที่ต้องจ่ายให้ผู้ประสบภัยแจ้ง การไม่ได้ รับخذใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นหรือการได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นไม่ครบจำนวนจากบริษัทต่อสำนักงาน กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

²¹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550

มาตรา 22 การได้รับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ไม่ตัดสิทธิผู้ประสบภัยที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา 23²² ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยจากรถในกรณีดังต่อไปนี้ ให้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุน

(1) รถนั้นมีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 และเจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

(2) รถนั้นมีได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถในขณะที่เกิดเหตุเพราะถูกขกออกถือ โกง ครอบ โขก ลักทรัพย์ รั่วเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และได้มีการร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน

(3) รถนั้นไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถและมีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9

(4) รถนั้นมีผู้ขับหลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่าความเสียหายเกิดจากรถคันใด

(5) บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน หรือ

(6) รถตามมาตรา 8 ที่มีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7

มาตรา 24 ในกรณีที่รถตั้งแต่สองคันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถ ให้บริษัทที่รับประกันภัยรถแต่ละคันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย ซึ่งอยู่ในรถคันที่เอาประกันภัยไว้กับบริษัท

ในกรณีตามวรรคหนึ่ง แต่ผู้ประสบภัยมิใช่เป็นผู้ซึ่งอยู่ในรถ ให้บริษัทดังกล่าวร่วมกันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยทุกคน โดยเฉลี่ยจ่ายในอัตราส่วนที่เท่ากัน

สำหรับกรณีตามมาตรา 23 ให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายหรือร่วมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสอง แล้วแต่กรณี

มาตรา 25 ให้บริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 มาตรา 23 หรือมาตรา 24 ให้แก่ผู้ประสบภัยให้เสร็จสิ้นภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับคำร้องขอ ทั้งนี้ โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิดชอบให้ถือว่าค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นส่วนหนึ่งของเงินค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

²² พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550

มาตรา 26²³ ในกรณีที่เจ้าของรถหรือบริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนตามมาตรา 23 (1) หรือ (5) แล้วแต่กรณี หรือกรณีที่เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยเพราะเหตุตามมาตรา 23 (3) หรือ (4) เมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามมาตรา 25 แล้วให้นายทะเบียนเรียกเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายไปคืนจากเจ้าของรถหรือบริษัทแล้วแต่กรณี รวมทั้งเงินเพิ่มในอัตรา ร้อยละยี่สิบของจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนส่งเข้าสมทบกองทุนอีกต่างหาก เว้นแต่กรณีที่เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยเพราะเหตุตามมาตรา 23 (4) และเจ้าของรถหรือบริษัท ไม่ทราบถึงเหตุนั้น โดยสุจริตหรือเจ้าของรถที่กรมธรรม์หมดอายุแต่ยังไม่เกินสามสิบวัน โดยเจ้าของรถ ไม่มีเจตนาหลีกเลี่ยงการรับประกันภัยหรือในกรณีอื่นที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจ ประกันภัยประกาศกำหนด นายทะเบียนอาจลดหรือลดเงินเพิ่มลงได้

หลักเกณฑ์ในการเรียกเงินคืน การงดและลดเงินเพิ่มให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยประกาศกำหนด

มาตรา 27 การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัตินี้ ผู้ประสบภัยต้องร้องขอ ภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่ที่มีความเสียหายเกิดขึ้น

มาตรา 28 ในกรณีตามมาตรา 23 (1) และ (3) ให้นายทะเบียนยึดรถที่ก่อให้เกิด ความเสียหายไว้ได้หากมิได้มีการยึดรถนั้นไว้ตามกฎหมายอื่นอยู่ก่อนแล้ว จนกว่าเจ้าของรถจะได้ จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจนครบจำนวน หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุน ภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่รับคำสั่งจากนายทะเบียน และหากมีการยึดรถนั้น ตามกฎหมายอื่น อยู่ก่อนแล้ว ให้สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจ ประกันภัยมีสิทธิ ขอเข้าเฉลี่ยในทรัพย์สินนั้นหากมีการขายทอดตลาด

มาตรา 29 รถที่ยึดไว้ตามมาตรา 28 ให้นายทะเบียนมีอำนาจขายทอดตลาดได้ ในกรณี ดังต่อไปนี้

(1) กรณีที่เจ้าของรถตามมาตรา 23 (1) ไม่จ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุน แทนตนคืนให้แก่กองทุนภายในเจ็ดวันนับแต่วันได้รับคำสั่งจากนายทะเบียน

(2) กรณีที่ไม่ปรากฏตัวเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และนายทะเบียนได้ ประกาศหาตัวเจ้าของรถโดยปิดประกาศไว้ ณ ที่ทำการของนายทะเบียนซึ่งได้ยึดรถที่ก่อให้เกิด ความเสียหายไว้และประกาศในหนังสือพิมพ์รายวันที่จำหน่ายในท้องถิ่นที่เกิดเหตุอย่างน้อยสองวัน ติดต่อกัน แต่เจ้าของรถไม่ปรากฏตัวต่อนายทะเบียน ซึ่งได้ยึดรถนั้นไว้ภายในสามสิบวัน นับแต่ วันแรกที่ประกาศในหนังสือพิมพ์

²³ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550

มาตรา 30 วิธีการยึดรถตามมาตรา 28 และการขายทอดตลาดรถตามมาตรา 29 ให้ปฏิบัติตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งโดยอนุโลม

เงินที่ได้จากการขายทอดตลาดรถตามมาตรา 29 ให้หักเป็นค่าใช้จ่ายในการยึดและการขายทอดตลาดและจ่ายเป็นค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายคืนให้แก่กองทุนแล้วแต่กรณี ถ้ามีเงินเหลือเท่าใดให้คืนแก่เจ้าของรถ ในกรณีที่ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายให้สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจ ประกันภัยเก็บรักษาเงินนั้นไว้ตามระเบียบที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา และถ้าเจ้าของรถไม่เรียกเงินนั้นคืนภายในห้าปีนับจากวันที่ขายทอดตลาดให้เงินนั้นตกเป็นของกองทุน

มาตรา 31²⁴ ในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลภายนอก หรือเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของเจ้าของรถ ผู้ขับขี่รถ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสบภัย เมื่อบริษัทได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือค่าสินไหมทดแทน หรือเมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือเมื่อหน่วยงานตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) ได้จ่ายเงินคืน กองทุนตามมาตรา 32 ไปแล้ว จำนวนเงินเท่าใดให้บริษัท หรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยหรือหน่วยงานตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) แล้วแต่กรณี มีสิทธิไต่เบี่ยเอาแก่บุคคลดังกล่าวหรือมีสิทธิเรียกให้ผู้ประสบภัยคืนเงินดังกล่าวได้

มาตรา 32²⁵ ในกรณีที่นายทะเบียนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย สำหรับความเสียหายที่เกิดจากรถตามมาตรา 8 ซึ่งไม่ได้เอาประกันความเสียหายตาม มาตรา 7 ให้หน่วยงานผู้เป็นเจ้าของรถ ตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตาม มาตรา 8 (4) แล้วแต่กรณี ส่งเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายจากเงินกองทุนคืนให้แก่กองทุน

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

²⁴ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550

²⁵ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540

หมวด 3
กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

มาตรา 33 ให้จัดตั้งกองทุนขึ้นเรียกว่า “กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย” มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยเมื่อมีกรณีตามมาตรา 23 และเป็นค่าใช้จ่ายอื่นในการดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้

กองทุนประกอบด้วย

(1) เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้

(2)²⁶ เงินที่บริษัทจ่ายสมทบตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดตามมาตรา 36 และเงินเพิ่มที่ได้รับตามมาตรา 36 ทวิ

(3) เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี

(4) เงินหรือทรัพย์สินที่ได้มาตามมาตรา 28 มาตรา 30 มาตรา 31 หรือมาตรา 32 (5) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้

(6) ดอกผลของเงินกองทุน

(7) เงินที่ได้จากการขายทรัพย์สินที่ได้มาตาม (4) และ (5)

(8) เงินรายได้อื่นๆ

เงินและทรัพย์สินดังกล่าวให้เป็นของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยเพื่อใช้ประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ของกองทุน โดยไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลังเป็นรายได้แผ่นดิน

มาตรา 34²⁷ ให้มีสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยขึ้น ในสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับกองทุน

สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยอาจจัดสรรเงินกองทุนไม่เกินร้อยละสามสิบห้าของดอกผลของเงินกองทุนต่อปี เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการบริหารงานและค่าใช้จ่ายอื่นของสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย²⁸

²⁶ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540

²⁷ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540

²⁸ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550

การเบิกจ่าย การเก็บรักษา การจัดการกองทุน ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและอัตรา เบี้ยประชุมของคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการ และค่าใช้จ่ายอื่นของสำนักงานกองทุน ทดแทนผู้ประสพภัย ให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจ ประกันภัยกำหนดโดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง

มาตรา 35²⁹ เมื่อมีกรณีตามมาตรา 23 เกิดขึ้นและผู้ประสพภัยไม่อาจขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น จากเจ้าของรถที่มีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายหรือบริษัทได้ ให้สำนักงานกองทุนทดแทน ผู้ประสพภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสพภัยจากกองทุน เมื่อผู้ประสพภัยได้นำหลักฐาน สำเนาบันทึกประจำวันของพนักงานสอบสวนมาแสดงพร้อมกับการยื่นคำขอ

การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุน ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 36³⁰ ให้บริษัทจ่ายเงินสมทบให้แก่กองทุนในรอบสามเดือนในอัตราไม่เกิน ร้อยละสิบของเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัยในแต่ละสามเดือน เงินสมทบที่บริษัท จ่ายนั้นให้นำไปหักเป็นค่าใช้จ่ายในการคำนวณภาษีเงินได้ตามประมวลรัษฎากรได้

การเรียกเก็บและการจ่ายเงินสมทบจากบริษัท ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการ ที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 36 ทวิ³¹ บริษัทใดไม่จ่ายเงินสมทบให้แก่กองทุนให้ถูกต้องและครบถ้วน ตามมาตรา 36 ต้องเสียเงินเพิ่มในอัตราร้อยละสองต่อเดือนของเงินสมทบที่ไม่ได้จ่าย

หมวด 4

บทกำหนดโทษ

มาตรา 37³² เจ้าของรถผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 ต้องระวางโทษปรับ ไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

มาตรา 38³³ บริษัทใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 10 มาตรา 10 ทวิ หรือมาตรา 36 ต้องระวาง โทษปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงสองแสนห้าหมื่นบาท

²⁹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550

³⁰ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540

³¹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540

³² พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540

³³ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550

มาตรา 39³⁴ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 11 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

มาตรา 40³⁵ เจ้าของรถหรือผู้เช่ารถผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 12 หรือบริษัทใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 13 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

มาตรา 41³⁶ บริษัทใดไม่ปฏิบัติตามหรือฝ่าฝืนประกาศที่ออกตามความในมาตรา 14 วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงห้าหมื่นบาท

มาตรา 42³⁷ (ยกเลิก)

มาตรา 43³⁸ (ยกเลิก)

มาตรา 44³⁹ บริษัทใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 20 หรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 25 หรือเจ้าของรถหรือบริษัทใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 26 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงห้าหมื่นบาท

มาตรา 45⁴⁰ ผู้ใดยื่นคำขอรับชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นหรือค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้โดยทุจริต หรือแสดงหลักฐานอันเป็นเท็จเพื่อขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นหรือค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปีหรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 46 บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ที่มีโทษปรับสถานเดียว ให้นายทะเบียนมีอำนาจเปรียบเทียบปรับได้ และเมื่อได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่เปรียบเทียบ ภายในสามสิบวันแล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

³⁴ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540

³⁵ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550

³⁶ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550

³⁷ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550

³⁸ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550

³⁹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550

⁴⁰ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550

บทเฉพาะกาล

มาตรา 47 ให้เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้อยู่ในวันที่พระราชบัญญัตินี้ ใช้บังคับ ดำเนินการจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัตินี้ ให้เสร็จสิ้นภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวัน นับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ และก่อนพ้น ระยะเวลาดังกล่าว มิให้ถือว่าเจ้าของรถนั้นไม่ปฏิบัติตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9

ให้บทบัญญัติมาตรา 23 (5) มีผลใช้บังคับกับรถที่เจ้าของรถได้จัดให้มีการประกันความเสียหายไว้แล้วตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9

ภายใต้บังคับวรรคสอง บทบัญญัติมาตรา 23 ยังมีให้ใช้บังคับจนกว่าจะพ้นกำหนดสามร้อยหกสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

อานันท์ ปันยารชุน

นายกรัฐมนตรี



ภาคผนวก ข

Automobile Liability Security Act 1955

(Act No. 97 of July 29, 1955)

Automobile Liability Security Act 1955

(Act No. 97 of July 29, 1955)

CHAPTER I. GENERAL PROVISIONS

(Purposes of this Act)

Article 1. This Act, by establishing a system for securing compensation for damage in the case of death of or bodily injury to person caused by the operation of automobile, aims to protect the victims and also to contribute to sound development of transportation by automobiles.

(Definitions)

Article 2. The term “automobile” used in this Act means any automobile as stipulated in paragraph 2, Article 2 of the Road Vehicles Act (Act No. 185, 1951) (excluding small - size special purpose automobile manufactured for the purpose of use in agricultural work) and motorcycle as stipulated in paragraph 3, the same Article.

2. The term “operation” used in this Act means to use an automobile in accordance with the proper use of the devices thereof, whether or not it carries persons or goods.

3. The term “owner” used in this Act means the owner of an automobile or any other person entitled to use it, and who operates such automobile for his /her benefit.

4. The term “driver” used in this Act means a person who drives or assists in driving an automobile for another person's benefit.

CHAPTER II. AUTOMOBILE LIABILITY

(Automobile liability)

Article 3. If a person operating an automobile for his/her benefit causes death of or bodily injury to any other person through such operation, such person shall be liable to compensate for damage to the victim. However, he/she shall not be liable if he/she proves that neither he/she nor the driver failed to exercise due diligence in operating the automobile and that there was an intention or negligence on the part of the victim or a third party other than the driver and that there was no structural defect or functional disorder in the automobile.

(Application of the Civil Code)

Article 4. Besides the provision of the preceding Article, the provisions of the Civil Code (Act No. 89, 1896) shall be applied to the liability for compensation of a person who operates an automobile for his/her benefit.

CHAPTER III. AUTOMOBILE LIABILITY INSURANCE AND AUTOMOBILE LIABILITY MUTUAL AID

Section 1. Compulsory Conclusion of Automobile Liability Insurance Contract or Automobile Liability Mutual Aid Contract.

(Compulsory conclusion of contract for the liability insurance or liability mutual aid)

Article 5. No automobile shall be operated unless a contract for automobile liability insurance (hereinafter referred to as “liability insurance”) or a contract for automobile liability mutual aid (hereinafter referred to as “liability mutual aid”) as provided in this Act has been concluded.

(Insurer and insurer of mutual aid liability)

Article 6. The insurer of the liability insurance (hereinafter referred to as “insurance company”) shall be a non-life insurance company as stipulated in paragraph 4, Article 2 of the Insurance Business Act (Act No. 105, 1995) or a foreign non-life insurance company, etc. as stipulated in paragraph 9, the same Article who underwrites the liability insurance.

2. The insurer of mutual aid liability for liability mutual aid shall be a cooperative society (hereinafter referred to as “cooperative”) as set forth in each of the following items:

(1) an agricultural cooperative or a federation of agricultural cooperatives (hereinafter referred to as “agricultural cooperatives, etc.”) engaged in the liability mutual aid business under the Agricultural Cooperatives Association Act (Act No. 132, 1947)

(2) a consumer cooperative or a federation of consumer cooperatives (hereinafter referred to as “consumer cooperatives, etc.”) engaged in the liability mutual aid business under the Consumer Livelihood Cooperative Association Act (Act No. 200, 1948)

(3) a common facility cooperative or a federation of common facility cooperatives (hereinafter referred to as “common facility cooperatives, etc.”) engaged in the liability of mutual aid business under the Act on the Cooperative Associations of Small and Medium Enterprises, etc. (Act No. 181, 1949)

(Certificate of automobile liability insurance)

Article 7. The insurance company shall issue a certificate of automobile liability insurance to the policyholder on the automobile if the premium is paid.

2. If there is any change in the matters described in the said certificate of automobile liability insurance, the policyholder shall have the insurance company enter such changes on the certificate of automobile liability insurance.

3. If the insurance company receives a request for an entry pursuant to the provision of the preceding paragraph, such insurance company shall make the entry without delay. However, it shall not be necessary in the case where, in spite of having made a claim pursuant to the provision of paragraphs 3 or 4, Article 22, the payment has not been made.

4. If the certificate of automobile liability insurance is lost or damaged or becomes indiscernible, the policyholder may require the insurance company to reissue it.

5. Matters to be described and other details concerning the certificate of automobile liability insurance shall be provided in Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism.

6. The provision of Article 6 of the Insurance Act (Act No. 56, 2008) shall not be applied to the liability insurance.

(Maintaining the certificate of automobile liability insurance)

Article 8. No automobile shall be operated unless the certificate of automobile liability insurance (the certificate of automobile liability insurance so entered in the case of the certificate of automobile liability insurance to be entered the changed matter pursuant to the provision of paragraph 2, the preceding Article; the same shall be applied in the following Article) is kept therein.

(Presentation of the certificate of automobile liability insurance)

Article 9. A person who intends to receive any of the dispositions as stipulated in Article 4, paragraph 1 of Article 34, paragraph 3 of Article 36-2, paragraph 1 of Article 60, paragraph 2 of Article 62 (including cases where the provision shall be applied mutatis mutandis

in paragraph 3, Article 63 and paragraph 4, Article 67), paragraph 1 of Article 67 (only the part related to the change in the user of an automobile), paragraph 4 of Article 71 or Article 97-3 of the Road Vehicles Act shall present the certificate of automobile liability insurance to the competent administrative agencies concerned (or the Light Automobile Inspection Organization if the provision of Article 74-4 of the same Act are applied; the same shall be applied in the following paragraph to paragraph 5). However, in the case where a safety regulation conforming certificate is presented pursuant to the provision of paragraph 8, Article 94-5 of the same Act, if the person intends to receive a disposition as stipulated in paragraph 2, Article 62 of the same Act, such person may, in place of presentation of the certificate of automobile liability insurance, submit a copy of the certificate of automobile liability insurance prepared according to the method as provided in Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism.

2. In the case of the main text of the preceding paragraph, a person who intends to receive any of the dispositions provided in the main text of said paragraph may, as provided in the Cabinet Order, by entrusting the insurance company, provide the items that should be described in the said certificate of automobile liability insurance by electromagnetic means (meaning means utilizing an electronic information processing system or other means utilizing information and communications technology as provided in Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism) to registration information processing organizations provided in paragraph 4, Article 7 of the Road Vehicles Act (referred to as “registration information processing organizations” in the following paragraph and paragraph 4).

3. If the items that should be described in the certificate of automobile liability insurance are provided to registration information processing organizations pursuant to the provisions of the preceding paragraph, a person who intends to receive any of the dispositions provided in the main text of paragraph 1 shall be considered to have presented the said certificate of automobile liability insurance to the competent administrative agencies.

4. In the case of the preceding paragraph, the competent administrative agencies shall refer necessary matters to registration information processing organizations as stipulated in the provisions of Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism.

5. The competent administrative agencies concerned shall not exercise any of the dispositions mentioned in paragraph 1 unless the certificate of automobile liability insurance is presented or a copy thereof is submitted. The same shall be applied in the case where, with respect to automobile other than light automobile which is not subject to inspection as stipulated in paragraph 1, Article 58 of the Road Transport Vehicle Act, the insurance period described in the certificate of automobile liability insurance or a copy thereof presented or submitted does not cover the whole period up to the expiration date of the effective period to be described in the motor vehicle inspection certificate concerned or of the effective period of permission for temporary operation or of a written permission for operation for forwarding the automobile to a certain location.

6. A person who intends to apply for issue of a safety regulations conforming certificate and a safety regulations conforming sticker pursuant to the provision of paragraph 1, Article 94-5 of the Road Transport Vehicle Act shall present the certificate of automobile liability insurance to a designated automobile maintenance business operator under paragraph 1, Article 94-3 of the same Act.

7. If the certificate of automobile liability insurance is not presented pursuant to the provision of the preceding paragraph or if the insurance period described in the presented certificate of automobile liability insurance does not overlap the entire period up to the expiration date of the effective period of the motor vehicle inspection certificate as stipulated in paragraph 1, Article 61 of the Road Transport Vehicle Act to be described therein in the case where the safety regulations conforming certificate was presented pursuant to the provision of paragraph 8, Article 94-5 of the same Act, notwithstanding the provision of paragraph 1, Article 94-5 of the same Act, the designated automobile maintenance business operator shall not issue the safety regulations conforming certificate and the safety regulations conforming sticker.

(Insurance sticker)

Article 9-2. If the insurance company has issued the certificate of automobile liability insurance pursuant to the provision of paragraph 1, Article 7 on a light automobile which is not subject to inspection, a motorcycle or an automobile registered in the Contracting State (meaning an automobile registered in the Contracting State as stipulated in paragraph 2, Article 2 of the Act concerning Special Treatment, etc. to the Road Transport Vehicle Act regarding the

Enforcement of the Convention on Road Traffic (Act No. 109, 1964); the same shall be applied hereinafter), the insurance company shall issue an insurance sticker to the said policyholder.

2. On the insurance sticker, the expiration date of the insurance period shall be indicated as provided in Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism.

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

4. In the case where the insurance sticker is lost or damaged or becomes indiscernible or in other cases as provided in Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, the policyholder may require the insurance company to reissue it.

5. The form of and other details concerning the insurance sticker shall be provided in the Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism.

Article 9-3. A light automobile which is not subject to inspection, a motorcycle or an automobile registered in the Contracting State shall not be operated unless an insurance sticker is displayed as provided in the Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism.

2. The insurance sticker shall not be displayed on a light automobile which is not subject to inspection, a motorcycle or an automobile registered in the Contracting State other than the said light automobile not subject to inspection, the said motorcycle or the said automobile registered in the Contracting State.

3. The insurance sticker, the effective period of which has expired, shall not be displayed on a light automobile which is not subject to inspection, a motorcycle or an automobile registered in the Contracting State.

(Certificate of automobile liability mutual aid and mutual aid sticker)

Article 9-4. The provisions of Article 7 and Article 9-2 shall be applied mutatis mutandis to the liability mutual aid. In this case, “insurance company” shall be read as “cooperative,” “premium” as “mutual aid premium,” “policyholder” as “policyholder of mutual aid,” “certificate of automobile liability insurance,” as “certificate of automobile liability mutual aid,” “insurance sticker” as “mutual aid sticker,” “insurance period” as “mutual aid period” in these provisions, and “paragraph 3 or paragraph 4, Article 22” as “paragraph 3 or paragraph 4, Article 22 which shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1, Article 23-3” in paragraph 3, Article 7, “liability insurance” as

“liability mutual aid” in paragraph 6, the same Article, and “paragraph 1, Article 7” as “paragraph 1, Article 7 which shall be applied mutatis mutandis in Article 9-4” in paragraph 1, Article 9-2.

Article 9-5. With respect to application of the provisions of Article 8 and Article 9 related to automobiles for which a contract of liability mutual aid is concluded, in Article 8 (including the title), the title of Article 9, and paragraph 1 through paragraph 3 and paragraph 5 through paragraph 7, the same Article, “certificate of automobile liability insurance” shall be read as “certificate of automobile liability mutual aid”; in Article 8, “paragraph 2, the preceding Article” as “paragraph 2, Article 7 which shall be applied mutatis mutandis in Article 9-4”; in paragraph 2, Article 9, “insurance company” as “cooperative”; in paragraph 5 and paragraph 7, the same Article, “insurance period” as “mutual aid period.”

2. With respect to application of the provision of paragraph 1, Article 9-3 related to a light automobile which is not subject to inspection, a motorcycle and an automobile registered in the Contracting State for which a contract of liability mutual aid is concluded, “insurance sticker” in the same paragraph shall be read as “mutual aid sticker.”

3. The provisions of paragraph 2 and paragraph 3, Article 9-3 shall be applied mutatis mutandis with respect to the mutual aid sticker.

(Exceptions to application)

Article 10. The provisions of Article 5 and of Article 7 to the preceding Article shall not be applied to automobiles operated by the State or other persons as provided in the Cabinet Orders for business or use as provided in the Cabinet Orders and automobiles operated solely in places other than roads (meaning as defined in the Road Act (Act No. 180, 1952) and motor roads and other places for public traffic as defined in the Road Transportation Act (Act No. 183, 1951); the same shall be applied hereinafter).

(Insurance/mutual aid exempt sticker)

Article 10-2. The Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism shall, as provided in Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, issue an insurance/mutual aid exempt sticker to the owner of a light automobile which is not subject to inspection or a motorcycle to which the provision of the preceding Article shall be applied (excluding those which are provided in the Cabinet Order and operated solely in places other than roads).

2. The effective period of the insurance/mutual aid exempt sticker shall be provided in the Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism.

3. A light automobile which is not subject to inspection and a motorcycle as stipulated in paragraph 1 shall not be operated unless an insurance/mutual aid exempt sticker is displayed as provided in the Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism.

4. The provisions of paragraph 4 and paragraph 5, Article 9-2 and paragraph 2 and paragraph 3, Article 9-3 shall be applied mutatis mutandis to insurance/mutual aid exempt sticker.

Section 2. Automobile Liability Insurance Contract and Automobile Liability Mutual Aid Contract

(Liability insurance contract and liability mutual aid contract)

Article 11. The liability insurance contract shall become effective through an agreement whereby the insurance company agrees to indemnify the owner for damage and the driver for damage if he/she assumed the liability to the victim in the case where the owner becomes liable pursuant to the provision of Article 3, and whereby the policyholder agrees to pay an premium to the insurance company.

2. The liability mutual aid contract shall become effective through an agreement whereby the cooperative agrees to indemnify the owner for damage and the driver for damage if he/she assumed the liability for compensation to the victim in the case where the owner becomes liable to compensate for damage pursuant to the provision of Article 3, and whereby the policyholder of mutual aid agrees to pay a mutual aid premium to the cooperative.

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

(Limit of insurance)

Article 13. The limit of insurance shall be provided in the Cabinet Order.

2. In the case where the Cabinet Order is enacted or amended pursuant to the provision of the preceding paragraph, measures necessary for changing the current limit of insurance on automobiles at the time of enforcement of the Cabinet Order to the limit of insurance as provided in the amended Cabinet Order and interim measures incidental to the enactment or amendment may be provided in the Cabinet Order.

(Exemption)

Article 14. The insurance company shall, except for the cases as stipulated in Article 82-3, be exempted from liability for indemnification only for damage caused by malicious intent of the policyholder or the insured.

(Claim for insurance)

Article 15. The insured may make a claim for payment against the insurance company to the extent of the amount of compensation for damage paid by him/her to the victim.

(Claim for the amount of compensation for damage against the insurance company)

Article 16. If the owner has become liable to compensate for damage pursuant to the provision of Article 3, the victim may, as provided in the Cabinet Order, make a claim for the amount of compensation for damage against the insurance company to the extent of the limit of insurance.

2. In the case where the insured has compensated the victim for damage, if the insurance company has indemnified the insured for such damage, such insurance company shall, to the extent of the amount indemnified by it, be exempted from its obligation to make payment under the preceding paragraph.

3. If the insurance company has paid the victim the amount of compensation for damage pursuant to the provision of paragraph 1, such insurance company shall be deemed to have indemnified the insured for his/her damage under the liability insurance contract, except for the case where the damage was caused by malicious intent of the policyholder or the insured.

4. In the case where the damage was caused by the malicious intent of the policyholder or the insured, if the insurance company has paid the victim the amount of compensation for damage pursuant to the provision of paragraph 1, such insurance company may make a claim for reparation for the amount of damage paid by it to the Government.

(Limit of insurance claim related to losses, etc. due to loss of earning)

Article 16-2. Out of the insurance claim to be paid by the insurance company to the insured or the amount of compensation for damage to be paid by it to the victim pursuant to the provision of paragraph 1, the preceding Article (hereinafter referred to as “insurance claim, etc.” excluding paragraph 1, Article 28-4), the part related to losses due to the victim’s inability to work by reason of medical care or any other losses as provided in the Cabinet Order shall be limited to the amount as provided in the Cabinet Order.

(Standards for payment)

Article 16-3. If the insurance company pays an insurance claim, etc., it shall make such payment in accordance with the standards for payment as provided by the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and the Prime Minister for each separate death, permanent disabilities and injury (hereinafter referred to as “standards for payment”).

2. In the case where the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and the Prime Minister provide the standards for payment pursuant to the provisions of the preceding paragraph, they shall provide for such standards for payment by taking into consideration the need to ensure fair and prompt payment. The same shall be applied in the case of making changes to the standards for payment.

(Issuance of written statement)

Article 16-4. If the insurance company has received a claim for payment, etc., it shall issue without delay to the insured or the victim making such claim a written statement that describes a summary of the standards for payment and any other matters as provided in the Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and Cabinet Office, as provided in the Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and Cabinet Office.

2. If the insurance company pays insurance claim, etc., it shall issue without delay to the insured or the victim making the claim pursuant to the provision of preceding paragraph a written statement that describes the amount of the insurance claim, etc. paid, the grade of the permanent disabilities comes to fall, the reasons for determining such grade comes to fall and all other material facts concerning the insurance claim payment, etc. as provided in the Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and Cabinet Office, as provided in the Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and Cabinet Office.

3. If the insurance company determines that it will not pay an insurance claim, etc. because it has evidence of a matter pursuant to the provision of Article 3 or for other reasons, it shall issue without delay to the insured or the victim making the claim pursuant to the provision of paragraph 1 a written statement describing the reasons for its decision of nonpayment, as provided in the Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and Cabinet Office.

4. As an alternative to issuance of a written statement pursuant to the provisions of the preceding three paragraphs, as provided in the Cabinet Order, the insurance company may provide, subject to the acceptance of the insured or the victim, the items that should be described in said written statement by means utilizing an electronic information processing system or other means utilizing information and communications technology as provided in the Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and Cabinet Office. In such cases, the insurance company shall be considered to have issued the required written statement.

(Explanation, etc. by written statement)

Article 16-5. After having issued a written statement pursuant to the provision of paragraph 2 or paragraph 3, the preceding Article, if the insurance company is requested by the insured or the victim to give an explanation by written statement, as provided in the Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and Cabinet Office, regarding all material facts (excluding matters as provided in the Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and Cabinet Office in paragraph 2, the same Article) concerning payment of an insurance claim, etc. as provided in the Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and Cabinet Office, or regarding the details of the reason as provided in the Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and Cabinet Office for its decision of nonpayment as stipulated in paragraph 3, the same Article, the insurance company must explain the matters requested by written statement to the person who requested the explanation, as provided in the Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and Cabinet Office, except in the cases as stipulated in the first sentence of the following paragraph. In the case where the insurance company has the consent of the person who requested the explanation, however, the insurance company may give an explanation by means other than a written statement.

2. The insurance company shall be able not to give an explanation concerning all or part of the matters requested for explanation if there is a fear to unduly harm the rights and benefits of a third party, or if the insurance company has other due reasons, in the case where the insurance company has received a request for an explanation pursuant to the provision of the preceding paragraph. In this case, the insurance company shall issue a written statement, describing that it will not give an explanation and its reasons, to the party that requested the explanation.

3. Issuance of a written statement pursuant to the provision of preceding paragraph or an explanation pursuant to the provision of paragraph 1 (referred to in the following paragraph as “explanation, etc.”) shall be made within 30 days from the date that the insurance company is requested to give an explanation pursuant to the provision of paragraph 1.

4. If the insurance company is unable to give an explanation, etc. within the period as stipulated in the preceding paragraph because of clerical processing difficulties or for other due reasons, it shall, within the period as stipulated in the preceding paragraph, notify the party that requested the explanation pursuant to the provision of paragraph 1 by written statement of reason why it is unable to give an explanation, etc. within the period as stipulated in the preceding paragraph and the due date by which the it shall give an explanation, etc.

5. As an alternative to an explanation by written statement pursuant to the provision of paragraph 1, issuance of a written statement pursuant to the provision of paragraph 2 or notification by written statement pursuant to the provision of the preceding paragraph (hereinafter referred to as “explanation, etc. by written statement”), as provided in the Cabinet Order, the insurance company may, with the consent of the insured or the victim, provide the items that should be described in said written statement by means utilizing an electronic information processing system or other means utilizing information and communications technology, as provided in Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and Cabinet Office. In such cases, the insurance company shall be deemed to have issued an explanation, etc. by written statement.

(Filing for payment, etc.)

Article 16-6. With regard to deaths or other damages provided in the Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism as matters of special importance to ensure proper insurance claim payment etc., the insurance company shall file with the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism without delay if it pays an insurance claim, etc. or if it issues a written statement pursuant to the provision of paragraph 3, Article 16-4, as provided in the Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism.

(Reporting to the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism)

Article 16-7. If facts applicable to any of the following matters exist concerning insurance claim payment, etc. by the insurance company or the procedures related to payment, the insured or the victim may report those facts to the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism:

(1) in the case the insurance company has not paid an insurance claim, etc. in accordance with the standards for payment;

(2) in the case the insurance company has not issued a written statement pursuant to the provision of paragraph 1 through paragraph 3, Article 16-4; or

(3) in the case the insurance company has not given an explanation pursuant to the provision of paragraph 1, Article 16-5 or has not issued a written statement pursuant to the provision of paragraph 2, Article 16-5, or has not provided notification pursuant to the provision of paragraph 4, Article 16-5.

(Instructions, etc.)

Article 16-8. In the case where the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism receives a filing pursuant to the provision of Article 16-6 or a report pursuant to the provision of the preceding Article or in other situations, if the Minister determines that the payment or procedures related to insurance claim, etc. by the insurance company come under any of paragraphs of the same Articles, the Minister shall issue instructions to the insurance company to make payment in accordance with the standards for payment, issue a written statement pursuant to the provision of paragraphs 1 through 3, Article 16-4 or an explanation pursuant to the provision of paragraph 1, Article 16-5, or issue a written statement pursuant to the provision of paragraph 2, Article 16-5 or a notification pursuant to the provision of paragraph 4, Article 16-5.

2. The Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism shall notify the Prime Minister without delay if the Minister has given instructions as stipulated in the preceding paragraph.

3. If the insurance company has received instructions as stipulated in paragraph 1 and has not acted according to those instructions without due reasons, the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism may announce this information publicly.

4. After the insurance company has received instructions as stipulated in paragraph 1 and the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism has announced publicly as stipulated in the preceding paragraph that the insurance company has not followed those instructions, if the insurance company shall not take measures to follow those instructions without due reasons, the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism may issue an order to the insurance company to take measures to follow those instructions.

5. The Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism shall obtain the consent of the Prime Minister in advance if the Minister decides to make a public announcement as stipulated in paragraph 3 or issue an ordinance as stipulated in the preceding paragraph.

(The period of payment of compensation for damage pursuant to the provision of paragraph 1, Article 16)

Article 16-9. After the claims are made for payment of compensation for damage pursuant to the provision of paragraph 1, Article 16, until the period necessary to confirm the accident caused by operation of an automobile related to said claims and the amount of compensation for damage lapses, the insurance company shall not be liable for the delay of the payment.

2. In the case where the insurance company makes necessary investigation to confirm the matters stipulated in the preceding paragraph, if the victim prevents said investigation without due reasons, or does not respond to it, the insurance company shall not be liable for the delay of the payment of the compensation for damage caused by those acts.

(Provisional payment to the victim)

Article 17. If the owner has caused death of or bodily injury to any other person by operation of an automobile covered by the liability insurance contract, the victim may, as provided in the Cabinet Order, claim payment against the insurance company of the amount provided in the Cabinet Order as a provisional payment of the amount of compensation for damage to be paid pursuant to the provision of paragraph 1, Article 16.

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

3. If the amount of the provisional payment under paragraph 1 exceeded the amount of compensation for damage to be paid, the insurance company may make a claim for refund of the amount of such excess.

4. In the case where the owner is not liable to compensate for any damage, if the insurance company has paid a provisional payment under paragraph 1, such insurance company may ask the Government to repair for the amount paid provisionally.

(Prohibition of attachment)

Article 18. No right of claim pursuant to the provision of paragraph 1, Article 16 and paragraph 1, the preceding Article shall be attached.

(Prescription)

Article 19. The right of claim pursuant to the provision of paragraph 1, Article 16 and paragraph 1, Article 17 shall be extinct due to prescription after the lapse of three years.

(Material matters concerning risks)

Article 20. In so far as the liability insurance contract is concerned, the material matters as stipulated in Article 4 of the Insurance Act shall be as follows:

(1) the automobile registration number or the vehicle number pursuant to the provisions of the Road Transport Vehicle Act, the identification plate number as stipulated in paragraph 3, Article 446 of the Local Tax Act (Act No. 226 of 1950) (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in paragraph 2, Article 1 of the same Act) or the registration number pursuant to the provisions of the Convention on Road Traffic (in case where there is no such number, the chassis number); and

(2) category of automobile as provided in the Cabinet Order.

(Cancellation, etc. of the liability insurance contract)

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

(1) where the automobile has come to fall under any of the automobiles as stipulated in Article 10;

(2) where the case falls pursuant to the provisions of paragraph 1, Article 28 of the Insurance Act;

(3) where another liability insurance contract or liability mutual aid contract has been concluded on the automobile, and their expiration date of the insurance period or the mutual aid period is same as or later than that of the liability insurance contract concerned; or

(4) where as other cases provided in the Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism.

2. The parties to the liability insurance contract shall neither cancel the contract by mutual agreement nor attach any condition subsequent to the contract.

(Effect of cancellation of the contract for reason of breach of the duty of disclosure)

Article 21. If the insurance company has canceled a liability insurance contract pursuant to the provisions of paragraph 1, Article 28 of the Insurance Act, such cancellation shall

become effective after the lapse of seven days counting from the date on which the policyholder receives the notice of cancellation.

2. Notwithstanding the provisions of item (1), paragraph 2, Article 31 of the Insurance Act, in the case where an insurance accident (meaning any insurance accident as stipulated in paragraph 1, Article 5 of the same Act; the same shall be applied in the paragraph 3, the following Article) has arisen before the cancellation pursuant to the preceding paragraph becomes effective, the insurance company shall be liable to compensate for damage. In this case, if the insurance company has compensated for damage, such insurance company may claim against the policyholder to pay back the amount compensated by it.

(Change of contract due to increase or decrease of risks)

Article 22. If any risk increases or decreases during the insurance period, the liability insurance contract shall be deemed to have been changed to a contract which covers new risks.

2. If the policyholder or the insured is aware of an increase of risks during the insurance period, he/she shall notify thereof to the insurance company without delay.

3. In the case where an insurance accident has arisen after increase of risks during the insurance period and the insurance company has compensated for damage, and if the policyholder or the insured failed to notify under the preceding paragraph, the insurance company may claim against the policyholder to pay back the amount compensated by it.

4. In the case of paragraph 1, if the risk increases, the insurance company may claim to pay the premium for the amount corresponding to increase from the policyholder as provided in the Cabinet Order.

5. In the case of paragraph 1, if the risk decreases, the policyholder may claim against the insurance company to refund the premium for the amount corresponding to the decrease as provided in the Cabinet Order.

(Application of the Insurance Act)

Article 23. Unless otherwise provided in this Act, the provisions of Chapter 1, 2 (except for Section 5) and 5 of the Insurance Act shall be applied to the liability insurance contract.

(Reports and on-the-spot inspections)

Article 23-2. To the extent of necessity to implement the provisions of Article 11 through Article 23, the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism may order insurance companies to provide reports concerning the liability insurance business, or instruct officials to enter the insurance companies' sales offices, business offices or other premises and inspect the conditions of the liability insurance business or examine their books, documents and other things, or to question related persons, as provided in the Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism.

2. The officials who conduct on-the-spot inspections or question as stipulated in the provision of the preceding paragraph shall carry proof of their identities, and shall show this identification if they are requested by the related persons.

3. The authority to conduct on-the-spot inspections or question pursuant to paragraph 1 shall not be interpreted as authorizing any investigation of criminal activity.

(Application mutatis mutandis of the provisions, etc. concerning the liability insurance contract)

Article 23-3. The provisions of Article 12 through the preceding Article shall be applied mutatis mutandis to the liability mutual aid contract. In such case, in these provisions (except for item (3), paragraph 1, Article 20-2), the words "liability insurance contract" shall be read as "liability mutual aid contract," "liability insurance" as "liability mutual aid," "limit of insurance claim" as "limit of mutual aid claim," "insurance company" as "cooperative," "policyholder" as "policyholder of mutual aid," "insured" as "insured of mutual aid," "insurance claim" as "mutual aid claim," "insurance claim, etc." as "mutual aid claim, etc.," "insurance period" as "mutual aid period," "premium" as "mutual aid premium"; in Article 16-2, "paragraph 1, the preceding Article" as "paragraph 1, Article 16 which shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1, Article 23-3"; "excluding paragraph 1, Article 28-4, referred to below" as "referred to below"; in paragraph 1, Article 16-5, "paragraph 2 or paragraph 3, the preceding Article" as "paragraph 2 or paragraph 3, Article 16-4 which shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1, Article 23-3"; in Article 16-6, "paragraph 3, Article 16-4" as "paragraph 3, Article 16-4 which shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1, Article 23-3"; in item (2) of Article 16-7 and in paragraph 1, Article 16-8, "paragraphs 1 through 3, Article 16-4" as "paragraphs 1 through 3,

Article 16-4 which shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1, Article 23-3”; in item (3) of Article 16-7 and in paragraph 1, Article 16-8, “paragraph 1, Article 16-5” as “paragraph 1, Article 16-5 which shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1, Article 23-3”; in paragraph 1, Article 16-8, “Article 16-6” as “Article 16-6 which shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1, Article 23-3,” “the preceding Article” as “Article 16-7 which shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1, Article 23-3”; in paragraph 2 and paragraph 5, Article 16-8, “the Prime Minister” as “the administrative agency (which shall mean the administrative agency as stipulated in paragraph 1, Article 27 in the case where services are provided by agricultural cooperatives, etc., the administrative agency as stipulated in paragraph 1, Article 27 which shall be applied mutatis mutandis in an alternative reading of paragraph 1, Article 27-2 in the case where services are provided by consumer cooperatives, etc., and the administrative agency as stipulated in paragraph 1, Article 27 which shall be applied mutatis mutandis in an alternative reading of paragraph 2, Article 27-2 in the case where services are provided by common facility cooperatives, etc)”; in paragraph 1, Article 17, “paragraph 1, Article 16” as “paragraph 1, Article 16 which shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1, Article 23-3”; in Article 18, “paragraph 1, Article 16 and paragraph 1, the preceding Article” and in Article 19, “paragraph 1, Article 16 and paragraph 1, Article 17” as “paragraph 1, Article 16 which shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1, Article 23-3 and paragraph 1, Article 17”; in item (3), paragraph 1, Article 20-2, “the insurance period of liability insurance contract” as “the mutual aid period of liability mutual aid contract.”

2. If the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and the Prime Minister shall provide for or change the standards for payment as stipulated in paragraph 1, Article 16-3 which shall be applied mutatis mutandis in the preceding paragraph and if they enact or amend the Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and Cabinet Office as stipulated in paragraph 1 and paragraph 5, Article 16-5 which shall be applied mutatis mutandis in the same paragraph and pursuant to Article 16-4 which shall be applied mutatis mutandis in the preceding paragraph, they shall consult beforehand with the Minister of Agriculture, Forestry and Fisheries, Minister of Health, Labour and Welfare and the minister having jurisdiction over the business provided as cooperative member qualifications in articles of association of cooperative societies, etc. (hereafter referred to as “minister with jurisdiction over the business”).

Section 2-2. Designated Dispute Settlement Organizations

(Designation, etc. of designated dispute settlement organizations)

Article 23-5. The Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and the Prime Minister may designate as organizations, that submit applications, to engage in dispute settlement activities those general incorporated associations or general incorporated foundations intending to protect victims through the fair and accurate settlement of disputes involving insurance claim payment, etc. or mutual aid claim payment, etc. and are judged to satisfy the criteria as set forth below concerning the activities as stipulated in paragraph 1, the following Article (hereinafter referred to as “dispute settlement activities.”)

(1) That a plan concerning employee, procedures for executing dispute settlement activities and other matters related to execution of dispute settlement activities are appropriate to ensure accurate execution of dispute settlement activities.

(2) That it possesses a sufficient financial and technical foundation to appropriately implement its plan concerning the execution of dispute settlement activities in the preceding item.

(3) That there is no possibility that the composition of officers and employees create obstructions to the fair execution of dispute settlement activities.

(4) That, in the case where the organization is engaged in activities other than dispute settlement activities; there is no possibility that executing such activities create obstructions to the fair execution of dispute settlement activities.

(5) That, other than as provided in the preceding items, the organization is capable of fairly and accurately executing dispute settlement activities.

2. If the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and the Prime Minister have made a designation pursuant to the provisions of the preceding paragraph (hereinafter referred to as “designation”), they shall publicly disclose the name and address of the designated entity (hereinafter referred to as “designated dispute settlement organization”), the locations of the business offices where it will execute its dispute settlement activities and the date on which it will begin dispute settlement activities.

3. If a designated dispute settlement organization decides to change its name or address or the location of an office where it executes its dispute settlement activities, it shall file the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and the Prime Minister to that effect

and the date on which it plans to make the changes no later than two weeks before the date on which it will make the changes.

4. If the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and the Prime Minister have received the filing pursuant to the provision of the preceding paragraph, they shall publicly disclose the matters related to the filing.

5. A designated dispute settlement organization shall display at its offices in a location that is easy for the general public to see a notice of its status as a designated dispute settlement organization as provided in the Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and Cabinet Office.

(Activities)

Article 23-6. A designated dispute settlement organization shall engage in the activities as set forth in the following items:

(1) to execute dispute mediation (hereinafter referred to as “dispute settlement”) based on an application from the insurance company, the cooperative, the insured, the insured of mutual aid, or the victim who are parties to a dispute concerning insurance claim payment, etc. or mutual aid claim payment, etc.; and

(2) to execute activities that are incidental to the activities as set forth in the preceding item.

2. The procedures for the application referred to in item (1) of the preceding paragraph shall be provided in the Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and Cabinet Office.

(Dispute settlement members)

Article 23-7. A designated dispute settlement organization shall select at least the number of dispute settlement members as provided in the Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and Cabinet Office among highly principled persons who possess intelligence and sound judgment.

2. If a designated dispute settlement organization engages in dispute settlement, it shall have persons execute the dispute settlement who have been appointed for each case by the head of the designated dispute settlement organization from among the dispute settlement members selected pursuant to the provision of the preceding paragraph. In such case, the head of

the designated dispute settlement organization shall not appoint any dispute settlement member to the case when the dispute settlement member has an interest with the parties involved or any circumstances that will prevent fair dispute settlement.

3. One or more of the dispute settlement members who are appointed pursuant to the provision of the preceding paragraph shall be an attorney-at-law.

(Selection and dismissal of officers, etc.)

Article 23-8. Selection and dismissal of officers of designated dispute settlement organizations engaged in dispute settlement activities (including dispute settlement members; the same shall be applied in the next paragraph and in the next Article,) shall not be effective unless such adoption and dismissal have received approval from the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and the Prime Minister.

2. If an officer of a designated dispute settlement organization has violated the dispute settlement activities bylaws approved pursuant to paragraph 1, Article 23-11, or if an officer has engaged in remarkably inappropriate conduct concerning dispute settlement activities, or if a designated dispute settlement organization no longer conforms to the criteria as set forth in item (3) of paragraph 1, Article 23-5 because of the presence of an officer, the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and the Prime Minister may order the designated dispute settlement organization to dismiss the officer.

(Duty, etc. to protect confidentiality)

Article 23-9. The officers, employees and former officers and employees of a designated dispute settlement organization shall not disclose any confidential information they have learned in relation to dispute settlement activities, or use such information for their personal gain.

2. Persons who are engaged in dispute settlement activities as officers and employees of a designated dispute settlement organization shall be regarded as employees engaged in public service as provided in Acts and regulations in the case of applying the Penal Code (Act No. 45 of 1907) and other penal provisions.

(Duty of dispute settlement activities)

Article 23-10. If a designated dispute settlement organization has been requested to provide dispute settlement activities, it shall perform its dispute settlement activities without delay except the case where it has due reasons.

(Dispute settlement activities bylaws)

Article 23-11. A designated dispute settlement organization shall stipulate bylaws concerning its dispute settlement activities (hereinafter referred to as “dispute settlement activities bylaws”) and receive approval from the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and the Prime Minister. The same shall be applied if a designated dispute settlement organization intends to change the bylaws.

2. The matters to be provided in the dispute settlement activities bylaws shall be provided in the Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and Cabinet Office.

3. If the dispute settlement activities bylaws approved in paragraph 1 are determined to be unsuitable for the fair and accurate execution of dispute settlement activities, the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and the Prime Minister shall order that the dispute settlement activities bylaws to be amended.

(Requests for submission of explanations or materials)

Article 23-12. To the extent of necessity to perform its dispute settlement activities, a designated dispute settlement organization may request for insurance companies or cooperatives to submit materials or explanations in writing or orally.

2. If an insurance company or a cooperative has received a request pursuant to the provision of the preceding paragraph, it shall not reject the request unless it has due reasons.

(Non-disclosure of dispute settlement procedures)

Article 23-13. The dispute settlement procedures performed by a designated dispute settlement organization shall not be disclosed publicly. However, a designated dispute settlement organization may allow parties, whom it deems appropriate, to attend the procedures.

(Business plan, etc.)

Article 23-14. A designated dispute settlement organization shall make a business plan and a budget of each business year regarding its dispute settlement activities as provided in the Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and Cabinet Office, and shall have approval from the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and the Prime Minister before the beginning of the relevant business year (in the case where a business year falls under a date of designation, receive such approval without delay after the designation.)

The same shall be applied if a designated dispute settlement organization intends to change the business plan and annual budget.

2. A designated dispute settlement organization shall make a business report and financial statements of each business year regarding its dispute settlement activities as provided in the Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and Cabinet Office, and shall submit these to the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and the Prime Minister within three months following the close of the relevant business year.

(Suspension or termination, etc. of activities)

Article 23-15. A designated dispute settlement organization shall not suspend all or part of its dispute settlement activities, or terminate its dispute settlement activities, without receiving the permission of the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and the Prime Minister.

2. If the Minister of Land, Infrastructure and Transport and the Prime Minister have permitted the termination of all dispute settlement activities pursuant to the provision of the preceding paragraph, the designation related to that permission shall become invalid.

3. If the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and the Prime Minister permit pursuant to paragraph 1, they shall publicly disclose information to that effect.

(Furnishing, etc. of books)

Article 23-16. A designated dispute settlement organization shall furnish books describing for matters related to dispute settlement activities as provided in the Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and Cabinet Office, and shall retain these books, as provided in the Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and Cabinet Office.

(Reports and on-the-spot inspections)

Article 23-17. To the extent of necessity to ensure the fair and accurate execution of dispute settlement activities, the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and the Prime Minister may order designated dispute settlement organizations to provide reports concerning their dispute settlement activities, or instruct official to enter the designated dispute settlement organizations' offices and inspect the conditions of their dispute settlement activities or examine their books, documents and other things, or to question related persons, as provided in the Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and Cabinet Office.

2. The provisions of paragraph 2 and paragraph 3, Article 23-2 shall be applied mutatis mutandis to the on-the-spot inspections or questions pursuant to the provision of the preceding paragraph.

(Supervisory ordinances)

Article 23-18. If the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and the Prime Minister determine it to be necessary to ensure the fair and accurate execution of dispute settlement activities, they may issue to a designated dispute settlement organization any ordinances necessary for supervision concerning its dispute settlement activities.

(Cancellation, etc. of designation)

Article 23-19. If any of the following items are applicable to a designated dispute settlement organization, the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and the Prime Minister may cancel the designation or issue an order to suspend all or part of the organization's dispute settlement activities for a prescribed period of time:

(1) in the case the organization is determined to no longer conform to the criteria as set forth in each item in paragraph 1, Article 23-5;

(2) in the case of a violation of the provisions in paragraph 3 or paragraph 5, Article 23-5, Article 23-7, paragraph 1 of Article 23-8, Article 23-10, Article 23-13, Article 23-14 or paragraph 1, Article 23-15;

(3) in the case of a violation of an ordinance pursuant to the provision of paragraph 2, Article 23-8, paragraph 3, Article 23-11 or the preceding Article;

(4) in the case the organization has executed its dispute settlement activities in a manner that is not in accordance with the approved dispute settlement activities bylaws in paragraph 1, Article 23-11;

(5) in the case the designated dispute settlement organization or its officers have engaged in remarkably inappropriate conduct concerning dispute settlement activities; or (6) in the case the organization has received its designation by inappropriate means. 2. If the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and the Prime Minister cancel the designation or suspend all or part of the organization's dispute settlement activities pursuant to the provision of the preceding paragraph, they shall publicly disclose the matters related to the order.

(Provision of information, etc. to a designated dispute settlement organization)

Article 23-20. The Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and the Prime Minister shall provide to designated dispute settlement organizations all information and materials necessary for the execution of dispute settlement activities.

(Delegation to the Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and Cabinet Office Ordinance)

Article 23-21. In addition to those stipulated in this section, matters necessary concerning designated dispute settlement organizations and dispute settlement activities shall be provided in the Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and Cabinet Office.

Section 3. Automobile Liability Insurance Business and Automobile Liability Mutual Aid Business

(Obligation to conclude the liability insurance contract and the liability mutual aid contract)

Article 24. Except for the case where there is any due reason as provided in the Cabinet Order, the insurance company shall not refuse to conclude the liability insurance contract.

2. Except for the case as set forth in each of the following items and the case where there is any due reason as provided in the Cabinet Order, the cooperative shall not refuse to conclude the liability mutual aid contract:

(1) where the cooperative comes to violate the provisions of the proviso of paragraph 17, Article 10 of the Agricultural Cooperative Association Act;

(2) where the cooperative comes to violate the provisions of paragraph 3, Article 12 of the Consumer Livelihood Cooperative Association Act; or

(3) where the cooperative comes to violate the provisions of the proviso of paragraph 3, Article 9-2 which shall be applied in the alternative reading of paragraph 9, the same Article of the Act on the Cooperative Associations of Small and Medium Enterprises (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in the alternative reading of paragraph 5, Article 9-9).

(Standards for the premium rates and contribution rates)

Article 25. Premium rates of the liability insurance and the contribution rates of the liability mutual aid shall be as lower as possible within the range of compensating reasonable cost under the efficient management.

(Examination, etc. of premium rates)

Article 26. In the case where an application for a license under paragraph 1, Article 3 or paragraph 1, Article 185 of the Insurance Business Act has been filed, if the Prime Minister conducts its examination as to whether such application conforms to the standards as set forth in item (4), paragraph 1, Article 5 of the same Act (including the case where the provisions shall be applied *mutatis mutandis* in paragraph 5, Article 187 of the same Act; hereinafter the same shall be applied in this paragraph), in respect of the liability insurance, the Prime Minister shall, in addition to the standards as set forth in item (4), paragraph 1, Article 5 of the same Act, examine as to whether such application conforms to the provisions of the preceding Article.

2. The matters related to the liability insurance shall not be included in the matters as provided in the Cabinet Office Ordinance under in paragraph 1, Article 123 of the Insurance Business Act (including the case where the provisions shall be applied *mutatis mutandis* in Article 207 of the same Act).

3. In the case where an application for approval under paragraph 1, Article 123 of the Insurance Business Act has been made (including the case where the provisions shall be applied *mutatis mutandis* in Article 207 of the same Act), if the Prime Minister conducts its examination under Article 124 of the same Act (including the case where the provisions shall be applied *mutatis mutandis* in Article 207 of the same Act; hereinafter the same shall be applied in this paragraph), in respect of matters related to the premium rates of the liability insurance, the Prime Minister shall, in addition to the standards as provided in item (2), Article 124 of the same Act, examine as to whether such application conforms to the provisions of the preceding Article.

Article 26-2. With respect to the liability insurance, the provisions of Article 10-2, Article 10-3, paragraph 2 and the second sentence of paragraph 3, Article 10-4, paragraph 4, Article 10-5 and paragraph 1 through paragraph 4, Article 10-6 of the Act concerning Non-life Insurance Rating Organization (Act No. 193, 1948) shall not be applied.

2. With respect to application of the provisions of paragraph 1 and the first sentence of paragraph 3, Article 10-4 of the Act concerning Non-life Insurance Rating Organization in respect of the liability insurance, in paragraph 1, the same Article, the words “premium rates within a fixed range centering on the standard full rates related to the filing (hereinafter referred to as “range rates” in this Article)” shall be read as “standard full rates”; in the first sentence of

paragraph 3, the same Article, “range rates” as “standard full rates” and “to have been approved or to have filed pursuant to the provision of Paragraph 2, the same article” as “to have been approved.”

3. With respect to application of the provisions of paragraph 1 through paragraph 3, Article 10-5 of the Act concerning Non-life Insurance Rating Organization in respect of the liability insurance, in paragraph 1, the same Article, the words “upon lapse of the period as stipulated in paragraph 1 and 2, Article 10-2 on the standard full rates, and, furthermore, upon recognition of the standard full rates conforming to the provision of Article 8” shall be read as “upon recognition of the said standard full rates conforming to the provision of Article 8, and Article 25 of the Automobile Liability Security Act (Act No. 97, 1955)”; in paragraph 2, the same Article, “hearing of opinions and examination of conformability pursuant to the provisions of paragraph 1 or paragraph 2, Article 10-3” as “examination of conformability to the provisions of Article 8, and Article 25 of the Automobile Liability Security Act”; in paragraph 3, the same Article, “upon recognition that the standard full rates do not conform to the provision of Article 8” as “upon recognition that the standard full rates do not conform to the provision of Article 8, or Article 25 of the Automobile Liability Security Act.”

Article 26-3. If the Prime Minister considers that the premium of the liability insurance exceeds the reasonable cost under the efficient management, the Prime Minister may order the insurance company or the non-life insurance rating organization as stipulated in item (3), paragraph 1, Article 2 of the Act concerning Non-life Insurance Rating Organization to change the premium rates of the liability insurance or the standard full rates (referred to as “standard full rates” in Article 28 and Article 29-2) as set forth in item (6), the same paragraph.

(Examination, etc. of the mutual aid rules related to the business of liability mutual aid performed by the agricultural cooperatives, etc.)

Article 27. In the case where the administrative agency (meaning the administrative agency as stipulated in paragraph 1, Article 98 of the Agricultural Cooperative Association Act, including Prefectural Governors who are stipulated to do service belonging to authorities of the Minister of Agriculture, Forestry and Fisheries pursuant to the provision of paragraph 11, the same Article) intends to give its approval of the mutual aid rules in respect of the business of the liability mutual aid pursuant to the provision of paragraph 1, Article 11-7 of the same Act to the

agricultural cooperatives, etc. which intends to conduct the business of the liability mutual aid (including the business of the re-mutual aid of the liability mutual aid assumed by a contract of the liability mutual aid (hereinafter referred to as “re-mutual aid”) or the business of the retrocession-mutual aid of the re-mutual aid assumed by a contract of the re-mutual aid (hereinafter referred to as “retrocession-mutual aid”; hereinafter the same shall be applied)), such agency shall examine as to whether the said agricultural cooperatives, etc. conforms to the standards as set forth in item (1) and item (2), and as to whether those matters related to the method of implementation of the business, the mutual aid contract or the contribution out of those matters as described in the said mutual aid rules conform to the standards as set forth in item (3) of the preceding paragraph.

(1) That the said agricultural cooperatives, etc. owns the property basis sufficient to soundly and efficiently carry out the business of the liability mutual aid, and an estimated balance of earnings and expenses related to the business of the liability mutual aid is good.

(2) That the said agricultural cooperatives, etc., in view of its personnel structure etc., is possessed of knowledge and experience to perform the business of the liability mutual aid in an accurate, fair and effective manner, and has sufficient social credibility.

(3) That matters as described in the liability mutual aid rules conform to the following standards:

(a) That there is no possibility that the content of the mutual aid contract is lacking in protection of the policyholder of mutual aid, the insured of mutual aid, the person who should receive the amount of mutual aid claim and other related persons (hereinafter referred to as “policyholder of mutual aid, etc.” in this item.)

(b) That, as for the content of the mutual aid contract, such content shall not be unfairly discriminatory against any specified person.

(c) That there is no possibility that the content of the liability mutual aid contract promotes or induces any act impairing the public order or the good morals. (d) That rights and obligations of the policyholder of mutual aid, etc. and the contents of the liability mutual aid contract are clearly and plainly provided to the policyholder of mutual aid, etc.

(e) That the contribution conforms to the provision of Article 25 and is reasonable and appropriate, and also shall not be unfairly discriminatory against any specified person.

(f) Any other standards as provided in the Ministry of Agriculture, Forestry and Fisheries Ordinance.

2. In the case where the administrative agency as stipulated in the preceding paragraph gives its approval on any change of the liability mutual aid rules in respect of the business of the liability mutual aid pursuant to the provisions of paragraph 3, Article 11-7 of the Agricultural Cooperative Association Act to any agricultural cooperatives, etc. which performs the business of the liability mutual aid, such agency shall examine whether the implementation method of the business and the matters related to the liability mutual aid contract or the contribution out of those matters described in the liability mutual aid rules conform to the standards as set forth in paragraph 3, the preceding paragraph.

3. If the administrative agency as stipulated in paragraph 1 deems that the contribution exceeds the reasonable cost under the efficient management, such agency may order change of the contribution rates to the agricultural cooperatives, etc.

(Examination, etc. of the mutual aid business rules related to the business of liability mutual aid to be performed by the consumer cooperatives, etc. and the common facility cooperatives, etc.)

Article 27-2. The provisions of the preceding Article shall be applied mutatis mutandis to the case where the consumer cooperatives, etc. performs the business of the liability mutual aid. In such case, in the same Article, “administrative agency (meaning the administrative agency as stipulated in paragraph 1, Article 98 of the Agricultural Cooperative Association Act, and including Prefectural Governors who are stipulated to do service belonging to authorities of the Minister of Agriculture, Forestry and Fisheries pursuant to the provision of paragraph 11, the same Article)” shall be read as “administrative agency (meaning the administrative agency as stipulated in Article 97 of the Consumer Livelihood Cooperative Association Act, and including Prefectural Governors who are stipulated to do service belonging to authorities of the Minister of Health, Labor and Welfare pursuant to the provision of paragraph 2, Article 97-2 of the same Act),” “agriculture cooperative society, etc.” as “consumer cooperatives, etc.,” “approval of the liability mutual aid rules in respect of the business of the liability mutual aid pursuant to the provision of paragraph 1, Article 11-7 of the same Act” as “approval of establishment of the rules in respect of the business of the liability mutual aid pursuant to the provisions of paragraph 5, Article 40 of the same Act (hereinafter referred to as “liability mutual aid business rules”),”

“liability mutual aid rules” as “liability mutual aid business rules,” “Ministry of Agriculture, Forestry and Fisheries Ordinance” as “Ministry of Health, Labor and Welfare Ordinance,” “acknowledgment of change in the liability mutual aid rules in respect of the business of the liability mutual aid pursuant to the provisions of paragraph 3, Article 11-7 of the Agricultural Cooperative Association Act” as “approval of change in the liability mutual aid business rules in respect of the business of the liability mutual aid pursuant to the provisions of paragraph 5, Article 40 of the Consumer Livelihood Cooperative Association Act.”

2. The provisions of the preceding Article shall be applied mutatis mutandis to the case where the common facility cooperatives, etc. do business of the liability mutual aid. In such case, in the same Article, “administrative agency (meaning the administrative agency as stipulated in paragraph 1, Article 98 of the Agricultural Cooperative Association Act, and including Prefectural Governors who are stipulated to do service belonging to authorities of the Minister of Agriculture, Forestry and Fisheries pursuant to the provision of paragraph 11, the same Article)” shall be read as “administrative agency (meaning the administrative agency as stipulated in paragraph 1, Article 111 of the Act on the Cooperative Associations of Small and Medium Enterprises. and including the Prefectural Governors who are stipulated to do service belonging to authorities of the competent Minister pursuant to the provision of paragraph 3, the same article and the head of the local bureaus and branches who are entrusted a part of authorities of the competent Minister pursuant to the provisions of paragraph 4, the same Article),” “agricultural cooperatives, etc.” as “common facility cooperatives, etc.,” “acknowledgment of the mutual aid rules in respect of the business of the liability mutual aid pursuant to the provision of paragraph 1, Article 11-7 of the same Act” as “approval of the mutual aid rules in respect of the business of the liability mutual aid pursuant to provision of paragraph 1, Article 9-6-2 of the same Act (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in paragraph 5, Article 9-9 of the same Act),” “Ministry of Agriculture, Forestry and Fisheries Ordinance” as “Ministerial Ordinance as provided by the Minister with jurisdiction over the business,” “acknowledgment of change in the liability mutual aid rules in respect of the business of the liability mutual aid pursuant to the provision of paragraph 3, Article 11-7 of the Agricultural Cooperative Association Act” as “approval of change in the liability mutual aid rules in respect of the business of the liability mutual aid pursuant to the provisions of paragraph 4, Article 9-6-2 of the Act on Cooperatives of Small and

Medium Enterprise, etc. (including the case where the provisions shall be applied *mutatis mutandis* in paragraph 5, Article 9-9 of the same Act).”

(Consent)

Article 28. In the case where the Prime Minister receives an application for license under paragraph 1, Article 3 or paragraph 1, Article 185 of the Insurance Business Act (in respect of the liability insurance, only in the case where it is necessary to examine as to whether such application conforms to the standards as set forth in item (3) and item (4), paragraph 1, Article 5 of the same Act (including the case where the provisions shall be applied *mutatis mutandis* in paragraph 5, Article 187 of the same Act) and the provisions of Article 25), the Prime Minister shall, if the Prime Minister intends to give the said license, obtain the consent of the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism in advance.

2. With respect to the part concerning the liability insurance out of the matters provided in documents as set forth in item (3) or item (4), paragraph 2, Article 4 or item (3) or item (4), paragraph 3, Article 187 of the Insurance Business Act, if the Prime Minister intends to give approval pursuant to the provision of paragraph 1, Article 123 of the same Act (including the case where the provision shall be applied *mutatis mutandis* in Article 207 of the same Act) or issues an ordinance pursuant to the provision of Article 131 or Article 203 of the same Act, the Prime Minister shall obtain the consent of the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism in advance.

3. With respect to the standard full rates of the liability insurance, in the case where a filing pursuant to the provisions of paragraph 1, Article 9-3 of the Act concerning Non-life Insurance Rating Organization has been made, if the Prime Minister intends to shorten the period of lapse of ninety days as stipulated in paragraph 1, Article 10-4 of the same Act pursuant to the provisions of paragraph 1, Article 10-5 of the same Act which is read as pursuant to the provisions of paragraph 3, Article 26-2, to a period deemed appropriate, the Prime Minister shall obtain the consent of the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism in advance. Also, if the Prime Minister determines not to give an ordinance pursuant to the provisions of paragraph 3, Article 10-5 of the same Act, the same shall be applied.

4. With respect to the premium rates or the standard full rates of the liability insurance, if the Prime Minister intends to give an ordinance for change pursuant to the provisions of Article 26-3 or an ordinance pursuant to the provision of paragraph 5, Article 10-6 of the Act concerning Non-life Insurance Rating Organization, the Prime Minister shall obtain the consent of the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism in advance.

5. In the case where the insurance company violates this Act or any order under this Act or any disposition thereunder, or violates the Insurance Business Act or the Act concerning Non-life Insurance Rating Organization or any order thereunder or any disposition thereunder in respect of the policy conditions or the premium rates of the liability insurance, if the Prime Minister intends to make any disposition pursuant to the provision of Article 133 or Article 205 of the Insurance Business Act, the Prime Minister shall obtain the consent of the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism in advance.

(Consent and consultation)

Article 28-2. If the administrative agency as stipulated in paragraph 1, Article 27 intends to make disposition as set forth in each of the following items with respect to those rules related to the implementation method of business, the mutual aid contract or the contribution out of the mutual aid rules in respect of the business of the liability mutual aid, such agency shall obtain the consents of the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and the Prime Minister in advance.

(1) Order for change pursuant to the provision of paragraph 3, Article 27;

(2) Acknowledgment pursuant to the provisions of paragraph 1 or paragraph 3, Article 11-7 of the Agricultural Cooperative Association Act; or

(3) Disposition pursuant to the provision of paragraph 2, Article 94-2 or the provision of Article 95 of the Agricultural Cooperative Association Act.

2. With respect to those rules related to the implementation method of the business, the mutual aid contract or contribution out of the mutual aid rules in respect of the business of the liability mutual aid, if the administrative agency as stipulated in the preceding paragraph intends to enact or change the Ordinance of Ministry of Agriculture, Forestry and Fisheries under paragraph 2, Article 11-7 of the Agricultural Cooperative Association Act, such agency shall consult with the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and the Prime Minister in advance.

3. With respect to those rules related to the implementation method of business, the mutual aid contract or the contribution out of the mutual aid business bylaws in respect of the business of the liability mutual aid, if the administrative agency as stipulated in paragraph 1, Article 27 which shall be read as and applied *mutatis mutandis* in paragraph 1, Article 27-2 intends to make disposition as set forth in each of the following items, such agency shall obtain the consents of the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and the Prime Minister in advance.

(1) Order for change pursuant to the provision of paragraph 3, Article 27 which shall be read as and applied *mutatis mutandis* in paragraph 1, Article 27-2;

(2) Approval pursuant to the provision of paragraph 5, Article 40 of the Consumer Livelihood Cooperative Association Act; or

(3) Disposition pursuant to the provision of paragraph 1, 2, 4 or 5 of Article 94-2, or paragraph 1 or 2, Article 95 of the Consumer Livelihood Cooperative Association Act.

4. With respect to those rules related to the implementation method of the business, the mutual aid contract or the contribution out of the mutual aid business bylaws in respect of the business of the liability mutual aid, if the administrative agency as stipulated in the preceding paragraph intends to enact or change the Ordinance of Ministry of Health, Labour and Welfare under paragraph 1, the same Article which shall be read as and applied *mutatis mutandis* pursuant to the provision of paragraph 2, Article 26-3 of the Consumer Livelihood Cooperative Association Act, such agency shall consult with the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and the Prime Minister in advance.

5. With respect to those rules related to the implementation method of the business, the mutual aid contract or the contribution out of the mutual aid rules in respect to the business of the liability mutual aid, the administrative agency as stipulated in paragraph 1, Article 27 which shall be read as and applied *mutatis mutandis* in paragraph 2, Article 27-2 shall, if such agency intends to make disposition as set forth in each of the following items, obtain consents of the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and the Prime Minister in advance.

(1) Order for change pursuant to the provision of paragraph 3, Article 27 which shall be read as and applied *mutatis mutandis* in paragraph 2, Article 27-2;

(2) Approval pursuant to the provision of paragraph 1 or 4, Article 9-6-2 of the Act on the Cooperative Associations of Small and Medium Enterprises (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in paragraph 5, Article 9-9 of the same Act); or

(3) Disposition pursuant to the provision of paragraph 1, Article 106, or paragraph 1, 2, 4 and 5, Article 106-2 of the Act on Cooperative Associations of Small and Medium Enterprises.

6. With respect to those rules related to the implementation method of the business, the mutual aid contract or the contribution out of the mutual aid rules in respect of the business of the liability mutual aid, if the administrative agency as stipulated in the preceding paragraph intends to enact or change the Ministerial Ordinance under paragraph 2, Article 9-6-2 which shall be applied in an alternative reading of paragraph 3, the same Article of the Act on the Cooperative Associations of Small and Medium Enterprises (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in paragraph 5, Article 9-9 of the same Act), such agency shall consult with the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and the Prime Minister in advance.

(Reserve funds)

Article 28-3. Notwithstanding the provision of Article 116 of the Insurance Business Act, the insurance company shall accumulate the total amount of balances of revenue and expense and of invested assets of the business of the liability insurance as reserve funds as provided in the competent Ministerial Ordinance. In such case, the reserve funds accumulated shall not, except the case where the reserve funds are appropriated to cover any deficient balance of the business of the liability insurance and other cases as provided in the competent Ministerial Ordinance, be drawn down.

2. The provision of the preceding paragraph shall be applied mutatis mutandis to the agricultural cooperatives, etc. In any such case, in the same paragraph, “insurance company” shall be read as “agricultural cooperatives, etc.,” “notwithstanding the provision of Article 116 of the Insurance Business Act” as “notwithstanding the provision of Article 11-13 of the Agricultural Cooperative Association Act,” and “business of the liability insurance” as “business of the liability mutual aid.”

3. The provision of paragraph 1 shall be applied mutatis mutandis to the consumer cooperatives, etc. In any such case, in the same paragraph, “insurance company” shall be read as “consumer cooperatives, etc.,” “notwithstanding the provision of Article 116 of the Insurance

Business Act” as “notwithstanding the provision of Article 50-7 of the Consumer Livelihood Cooperative Association Act,” and “business of the liability insurance” as “business of the liability mutual aid.”

4. The provision of paragraph 1 shall be applied mutatis mutandis to the common facility cooperatives, etc. In any such case, in the same paragraph, “insurance company” shall be read as “common facility cooperatives, etc.,” and “notwithstanding the provision of Article 116 of the Insurance Business Act”, “business of liability insurance” and “business of the liability insurance” as “business of the liability mutual aid.”

5. The competent Ministerial Ordinance under paragraph 1 (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in the preceding three paragraphs) shall be an order jointly issued by the Prime Minister, the Minister of Health, Labor and Welfare, the Minister of Agriculture, Forestry and Fisheries, the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and the Minister with jurisdiction over the business.

(Joint pooling affairs)

Article 28-4. The insurance company and the cooperative (excluding the cooperative which concluded a contract where whole of mutual aid liability is covered by re-mutual aid with other cooperatives, and the cooperative which concluded a contract where whole of the re-mutual aid liability is covered by retrocession-mutual aid with other cooperatives; the same shall be applied in this Article) shall perform jointly each other the affairs of calculation, allocation and collection of the premium, and insurance claim, etc. (hereinafter referred to as “joint pooling affairs” in this Article) as set forth in the following items.

(1) The balance of the premium of the liability mutual aid and other amount of money received by the insurance company pursuant to the provision of this Act or the contribution, the re-contribution of the re-mutual aid or the retrocession-contribution of the retrocession-mutual aid, and other amount of money received by the cooperative pursuant to the provisions of this Act from which the amount of money paid to the Government pursuant to the provisions of Article 78 and expenses for carrying out the business of the liability insurance of the insurance company (meaning the balance of the premium from which the amount expected to be appropriated to insurance claim payment and the amount expected to be paid to the Government pursuant to the provisions of the same Article in the future are deducted) or expenses for carrying out the business of

the liability mutual aid of the cooperative (meaning the balance of the contribution, re-mutual aid contribution or retrocession-mutual aid contribution from which the amount expected to be appropriated to the payment of the mutual aid claim, re-mutual aid claim or retrocession-mutual aid claim and the amount expected to be paid to the Government in the future pursuant to the provisions of the same Article are deducted) are deducted shall be allocated to the insurance company and the cooperative according to the ratio by the insurance company and the cooperative (hereinafter referred to as “allocation ratio” in this Article) as provided in the bylaws of the following paragraph.

(2) The balance obtained from the amount of the insurance claim payment and other amount paid by the insurance company pursuant to the provisions of this Act or as provided in the contract of the liability insurance or the liability mutual aid claim, the re-mutual aid claim or the retrocession-mutual aid claim and other money paid by the cooperative pursuant to the provisions of this Act or as provided in the contract of liability mutual aid, re-mutual aid or retrocession-mutual aid from which any amount of money received from the Government pursuant to the provisions of paragraph 4, Article 16 or paragraph 4, Article 17 (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1, Article 23-3) are deducted shall be collected from the insurance company and the cooperative according to the allocation ratio.

2. The insurance company and the cooperative shall prepare bylaws providing the necessary matters concerning the allocation ratio and the joint pooling affairs, and the insurance company shall file the bylaws to the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and the Prime Minister and the cooperative shall file those to the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and the Minister of Health, Labor and Welfare, the Minister of Agriculture, Forestry and Fisheries or the Minister with jurisdiction over the business. If the bylaws are changed, the same shall be applied.

3. The Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism may, in order to look into the management situation of the joint pooling affairs, to the extent of necessity, request the insurance company or the cooperative to submit necessary reports or materials concerning such joint pooling affairs. In any such case, the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism shall consult with the Prime Minister, the Minister of Health, Labour and Welfare, the Minister of Agriculture, Forestry and Fisheries or the Minister with jurisdiction over the business in advance.

4. The Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, the Prime Minister, the Minister of Health, Labour and Welfare, the Minister of Agriculture, Forestry and Fisheries and the Minister with jurisdiction over the business may, if it is deemed that the content of the bylaws filed pursuant to the provisions of paragraph 2 violates the Acts and regulations or wrongfully and discriminatory treats specified persons, or if it is deemed that the joint pooling affairs is not properly carried out, give an order to the insurance company or the cooperative to the effect that they should jointly change the bylaws and take other necessary measures.

(Filing concerning concerted activity)

Article 29. With respect to concerted activity concerning the business of the liability insurance as set forth in item (1), paragraph 1, Article 101 of the Insurance Business Act (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in Article 199 of the same Act), if the Prime Minister has given its approval pursuant to the provision of paragraph 1, Article 102 of the same Act (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in Article 199 of the same Act), the Prime Minister shall notify to the effect to the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism.

(Duty of report of loss ratios, etc.)

Article 29-2. To the person which is designated by the Prime Minister (referred to as “rating organization” in the following paragraph) out of those which are non-life insurance rating organizations and perform calculation of the standard full rates of the liability insurance as provided in the Cabinet Office Ordinance, the insurance company and the cooperative shall report loss ratios and necessary matters for calculation of the insurance rates of the liability insurance or the contribution rates.

2. The cooperative may request the rating organization to furnish materials that have been used as the bases for calculation of the standard full rates of the liability insurance. 3. The Prime Minister shall, if he/she intends to enact or change respectively the Cabinet Office Ordinance under paragraph 1, consult with the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism and the Minister of Health, Labour and Welfare, the Minister of Agriculture, Forestry and Fisheries and the Ministry with jurisdiction over the business in advance.

(Agency contract)

Article 30. The insurance companies or cooperatives shall conclude agency contracts concerning the liability insurance or the liability mutual aid with organizations or others established for the purpose of promoting automobile transportation and transportation business and which are deemed to be appropriate in smoothly carrying out the business of the liability insurance or the liability mutual aid.

Section 4. Automobile Liability Insurance Council

(Establishment)

Article 31. The Automobile Liability Insurance Council (hereinafter referred to as “Council”) shall be established in the Financial Services Agency.

Article 32. Deleted.

(Reference to the Council, etc.)

Article 33. In the case as stipulated in paragraph 1, Article 28, if the Prime Minister intends to make a disposition as stipulated in the same paragraph or if the Prime Minister intends to make a disposition as stipulated in paragraph 2 or paragraph 4, the same Article, the Prime Minister shall refer the disposition to the Council. In the case as stipulated in paragraph 3, the same Article, if the Prime Minister intends to shorten the period as stipulated in the first sentence of the same paragraph or the Prime Minister intends not to give an order as stipulated in the second sentence of the same paragraph, the same shall be applied.

2. If the Prime Minister intends to give its consent pursuant to the provisions of paragraph 1, paragraph 3 or paragraph 5, Article 28-2, the Prime Minister shall refer the matter to the Council.

3. The Council shall, in response to the inquiry pursuant to the provisions of the preceding paragraph, investigate and deliberate with respect to the consent of the Prime Minister pursuant to the provisions of paragraph 1, paragraph 3 or paragraph 5, Article 28-2.

Article 34. Deleted.

(Members)

Article 35. Member of Council shall be appointed by the Prime Minister as provided in the Cabinet Order upon obtaining the consent of the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism.

Article 36 through Article 38. Deleted.

(Delegation to the Cabinet Order)

Article 39. Organization, members, staff and other necessary matters regarding the Council other than those stipulated in Article 31, Article 33 and Article 35 shall be provided in the Cabinet Order.

Article 40 through Article 70. Deleted.

CHAPTER IV. GOVERNMENT'S AUTOMOBILE LIABILITY COMPENSATION BUSINESS

(Automobile Liability Compensation Business)

Article 71. The Government shall carry out Automobile Liability Compensation Business pursuant to the provisions of this Act.

(Contents of business)

Article 72. In the case where a person has been killed or injured by operation of an automobile, if the victim is unable to make a claim for damage pursuant to the provision of Article 3 for reason that the owner of the automobile is not identified, the Government shall, at the victim's request, indemnify the victim for damage to the extent of the amount as provided in the Cabinet Order. In the case where a person other than the insured of liability insurance and the insured of mutual aid is liable to compensate for damage pursuant to the provision of Article 3 (excluding the case where such liability arises due to operation of any automobile as stipulated in Article 10), the Government shall, at the victim's request, indemnify the victim for damage to the extent of the amount as provided in the Cabinet Order.

2. When the Government received a claim pursuant to the provision of paragraph 4, Article 16 or paragraph 4, Article 17 (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1, Article 23-3), the Government shall make reparation pursuant to these provisions.

3. The procedures for the claim under the preceding two paragraphs shall be provided in Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism.

(Adjustment, etc. with benefits given under other Acts and regulations)

Article 73. In the case where the victim is entitled to receive a payment of benefit corresponding to the indemnity for damage pursuant to the provision of paragraph 1, the preceding Article under the Health Insurance Act (Act No. 70, 1922), the Workmen's Accident Compensation

Insurance Act (Act No. 50, 1947) or other Acts and regulations as provided in the Cabinet Order, the Government shall not indemnify for damage pursuant to the provision of paragraph 1, the preceding Article to the extent of the amount corresponding to such benefit.

2. In the case of the second sentence of paragraph 1, the preceding Article, if the victim has received compensation for damage from the person who is liable to compensate for such damage pursuant to the provision of Article 3, the Government shall not indemnify for damage pursuant to the provision of the second sentence of paragraph 1, the preceding Article to the extent of the amount the victim has received.

(The period of indemnity for damage pursuant to the provision of paragraph 1, Article 72)

Article 73-2. After the claims are made for indemnity for damage pursuant to the provision of paragraph 1, Article 72, until the period necessary to confirm the accident caused by operation of an automobile related to said claims and the amount of damage to be indemnified lapses, the Government shall not be liable for the delay of the payment for indemnity for damage.

2. In the case where the Government makes necessary investigation to confirm the matters stipulated in the preceding paragraph, if the victim prevents said investigation without due reasons, or does not respond to it, the Government shall not be liable for the delay of the payment for indemnity for damage caused by those acts.

(Prohibition of attachment)

Article 74. The right of claim pursuant to the provision of paragraph 1, Article 72 may not be attached.

(Prescription)

Article 75. The right of claim pursuant to paragraph 4, Article 16 or paragraph 4, Article 17 (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1, Article 23-3) or paragraph 1, Article 72 shall become extinct by prescription after the lapse of three years.

(Subrogation, etc.)

Article 76. If the Government has made indemnity for damage pursuant to the provision of paragraph 1, Article 72, the Government shall acquire the right that the victim has against the person who is liable to compensate for damage, to the extent of such amount of compensation.

2. In the case where any damage caused by malicious intent of the policyholder or the insured or the policyholder of mutual aid or the insured of mutual aid, if the insurance company

or a cooperative has paid the amount of compensation for damage to the victim pursuant to the provision of paragraph 1, Article 16 (including the case where the provisions shall be applied *mutatis mutandis* in paragraph 1, Article 23-3), the Government shall acquire the right owned by the victim against the policyholder or the insured or the policyholder of mutual aid or the insured of mutual aid, to the extent of the amount paid.

3. In the case where the owner's liability for compensation for damage has not arisen, if the insurance company or the cooperative has made the provisional payment to the victim pursuant to the provision of paragraph 1, Article 17 (including the case where the provisions shall be applied *mutatis mutandis* in paragraph 1, Article 23-3), the Government may claim the refund thereof against the victim.

(Entrustment of business)

Article 77. The Government may, as provided in the Cabinet Order, entrust the insurance company or the cooperative with a part of its business pursuant to the provision of paragraph 1, Article 72.

2. Notwithstanding the provisions as set forth in each of the following items, the cooperative may conduct the business entrusted pursuant to the provision of the preceding paragraph:

- (1) Article 10 of the Agricultural Cooperative Association Act;
- (2) Article 10 of the Consumer Livelihood Cooperative Association Act; and
- (3) Article 9-2 or Article 9-9 of the Act on Cooperative of Small and Medium Enterprises, etc.

3. The Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism shall, if the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism has entrusted pursuant to the provision of paragraph 1, make a public notice of the name of the insurance company or the cooperative which accepted such entrustment and other matters as provided in Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism.

(Automobile Liability Compensation Business Contribution)

Article 78. The insurance company, cooperative and person who operates automobile as provided in the Cabinet Order out of those as stipulated in Article 10 shall, as provided in Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, pay to the Government the amount as provided in the Cabinet Order as Automobile Liability Compensation Business Contribution.

(Negligence fine)

Article 79. If the Government has indemnified for damage pursuant to the provision of the second sentence of paragraph 1, Article 72, the Government may collect the amount as provided in the Cabinet Order as negligence fine from the person who is liable to compensate for damage.

(Disposition for failure to pay the levy)

Article 80. If there is any person who fails to pay Automobile Liability Compensation Business Contribution under Article 78 or the negligence fine under the preceding Article, the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism shall press the person for payment thereof providing the deadline of payment.

2. The Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism shall, if the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism presses for payment pursuant to the provision of the preceding paragraph, dispatch a letter of pressing to the person who is obligated to pay. In this case, the deadline which should be provided in such letter of pressing shall be the date after the lapse of ten or more days counting from the date of dispatch of the letter.

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

4. If the person who was pressed pursuant to the provision of paragraph 1 fails to pay Automobile Liability Compensation Business Contribution or the negligence fine within the deadline provided in the same paragraph, the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism shall make a disposition against the person according to the example of disposition for failing to pay the national taxes.

(Order of preferential rights)

Article 81. The preferential right of Automobile Liability Compensation Business Contribution under Article 78 and the negligence fine under Article 79 shall be ranked after those of the national taxes and local taxes.

(Transfer of expenditure concerning the Automobile Liability Compensation Business)

Article 82. The Government shall, with respect to automobiles as stipulated in Article 10 (excluding those as provided in the Cabinet Order under Article 78 and those operated solely at places other than roads), every fiscal year, as provided in the budget, transfer the amount corresponding

to Automobile Liability Compensation Business Contribution under Article 78 from the General Account of the Government to the Automobile Safety Special Account.

2. The Government shall, every fiscal year, as provided in the budget, transfer a part of expenditure required for the execution of the business of the Automobile Liability Compensation Business as stipulated in this Act from the General Account of the Government to the Automobile Safety Special Account.

(Reports and on-the-spot inspections)

Article 82-2. To the extent of necessity to implement the provisions of Article 78, the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism may order insurance companies or cooperatives to provide reports concerning their business or financial condition, or instruct officials to enter the insurance companies or cooperatives' sales offices, business offices or other premises and inspect the conditions of their business or examine their books, documents and other things, or to question related persons, as provided in Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism.

2. The provisions of paragraph 2 and paragraph 3, Article 23-2 shall be applied mutatis mutandis to the on-the-spot inspections and questions pursuant to the provision of the preceding paragraph.

CHAPTER V. MISCELLANEOUS PROVISIONS

(Exemption in the case of double contracts)

Article 82-3. In the case where two or more liability insurance contracts or liability mutual aid contracts are concluded with respect to one unit of automobile, the insurance company or the cooperative shall, with respect to contracts other than the contract concluded at the earliest time among them, be exempted from the liability for indemnity for damage, payment of the amount of compensation for damage pursuant to the provision of paragraph 1, Article 16 (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1, Article 23-3), payment of the provisional payment pursuant to the provision of paragraph 1, Article 17 (including the case where the provisions shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1, Article 23-3) (referred to as "indemnity, etc. for damage" in the succeeding paragraph) related to

the accident by operation of an automobile which occurred during the insurance periods or the mutual aid periods which overlap the insurance period or the mutual aid period of the contract concluded at the earliest time among them.

2. In the case of the preceding paragraph, if there are two or more contracts which were concluded at the earliest time, the insurance company or the cooperative shall, with respect to one contract out of these contracts, be exempted from the liability for the indemnity, etc. for damage with respect to any amount exceeding the amount obtained by dividing the amount to be paid for the indemnity, etc. for damage regarding such contract by the number of contracts.

3. In the case where the insurance company or the cooperative has, with respect to contracts other than the contract concluded at the earliest time under paragraph 1, received the claim for payment of the amount of compensation for damage pursuant to the provision of paragraph 1, Article 16 (including the case where the provisions shall be applied *mutatis mutandis* in paragraph 1, Article 23-3) or payment of the provisional payment pursuant to the provision of paragraph 1, Article 17 (including the case where the provisions shall be applied *mutatis mutandis* in paragraph 1, Article 23-3) (hereinafter referred to as “payment of the amount of compensation for damage, etc.” in this paragraph and the succeeding paragraph), if such insurance company or such cooperative has made the payment of the amount of compensation for damage, etc., except for the case where such insurance company or such cooperative or the victim was aware of the fact that the contract concerned with such claim was a contract other than those which was concluded at the earliest time under paragraph 1, to the extent of the amount paid, such insurance company or such cooperative shall acquire the right that the victim has against the person who is liable to compensate for damage and shall lose the right to claim for refund of the benefit paid to the victim.

4. The provision of the preceding paragraph shall be applied *mutatis mutandis* to the case where the insurance company or the cooperative has, with respect to the contract concluded at the earliest time under paragraph 1, paid the amount which such insurance company or the cooperative should have been exempted from the liability for payment of the amount of compensation for damage, etc. pursuant to the provision of paragraph 2. In this case, in the preceding paragraph, “the fact contract concerned with the claim was a contract other than those which was concluded at the earliest time in paragraph 1” shall be read as “the fact that there is a

contract which was concluded at the earliest time in paragraph 1,” and “the amount paid” as “the amount which should be exempted from liability for payment of the amount of compensation for damage, etc. pursuant to the provision of paragraph 2.”

(Supervision of business)

Article 83. The business of the Government concerning the automobile liability reinsurance business, the automobile liability mutual aid insurance business and the Automobile Liability Compensation Business shall be supervised by the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism.

(Delegation of authorities)

Article 84. The Prime Minister shall delegate authorities under this Act (excluding those as provided in the Cabinet Order) to the Commissioner of the Financial Services Agency.

2. Matters belonging to the authorities of the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism pursuant to the provision of Article 10-2, the preceding Chapter and Article 85 may cause the Directors-General of District Transport Bureaus to perform them as provided in the Cabinet Order.

(Prohibited acts, etc.)

Article 84-2. No person shall forge or alter an insurance sticker, a mutual aid sticker or an insurance/mutual aid exempt sticker, for the purpose of use thereof, nor shall use such forged or altered sticker.

2. No person shall manufacture the article bearing external appearance similar to the insurance/mutual aid exempt sticker for the purpose of use thereof nor shall use such articles.

3. No person shall, except in the case pursuant to the provisions of this Act and other cases where there is any due reason, issue an insurance sticker or mutual aid sticker to other persons.

4. Matters to be observed by the insurance company or the cooperative with respect to securing proper issue of the insurance sticker or mutual aid sticker shall be provided in Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism.

(Presentation of certificate)

Article 85. If the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism deems it necessary for achieving the purpose under Article 1, the Minister of Land, Infrastructure,

Transport and Tourism may cause official to request any person driving an automobile to present the certificate of automobile liability insurance or the certificate of automobile liability mutual aid on the road or in any other place where the automobile is located.

2. The official mentioned in the preceding paragraph shall carry the voucher showing their status with them and show such voucher to related persons if they are requested to do so.

(Delegation to the Cabinet Order)

Article 85-2. In addition to those as stipulated in this Act, matters necessary for enforcement of this Act shall be provided in the Cabinet Order.

(Duty of the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism)

Article 86. The Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism shall, in exercising his/her authorities as stipulated in this Act, endeavor not to fail to protect the victims.

CHAPTER VI. PENAL PROVISIONS

Article 86-2. A person who has violated the provision of paragraph 1, Article 84-2 shall be sentenced to the penal servitude for a period not exceeding three years or a fine not exceeding one million yen, or to both.

Article 86-3. A person who comes under any of the following items shall be sentenced to penal servitude for a period not exceeding one year or a fine not exceeding five hundred thousand yen:

- (1) a person who has violated the provisions of Article 5;
- (2) a person who has violated the provisions of paragraph 1, Article 23-9, by having divulged confidential information learned concerning such duties or used such information for personal gain; or
- (3) a person who has violated the provisions of paragraph 2 or paragraph 3, Article 84-2.

Article 87. A person who has, by fraudulent or other wrongful means, been issued or reissued an automobile liability insurance certificate or an automobile liability mutual aid certificate or an insurance sticker, mutual aid sticker or insurance/mutual aid exempt sticker shall be sentenced to penal servitude for a period not exceeding six months or a fine not exceeding two hundred thousand yen.

Article 87-2. A person who has violated an order pursuant to the provisions of paragraph 4, Article 16-8 (including the case where the provisions shall be applied *mutatis mutandis* in paragraph 1, Article 23-3) shall be sentenced to a fine not exceeding one million yen.

Article 88. A person who comes under any of the following items shall be sentenced to a fine not exceeding three hundred thousand yen:

(1) a person who has violated the provisions of Article 8 or paragraph 1 or paragraph 2, Article 9-3 (including the case where the provisions shall be applied *mutatis mutandis* in paragraph 3, Article 9-5 and paragraph 4, Article 10-2);

(2) a person who does not submit a report, or submit a false report, or prevents, obstructs or evades an inspection, or does not respond to or responds falsely to questions, pursuant to the provisions of paragraph 1, Article 23-2 (including the case where the provisions shall be applied *mutatis mutandis* in paragraph 1, Article 23-3) or in paragraph 1, Article 82-2; or

(3) a person who does not submit a report or materials, or submits a false report or materials pursuant to the provisions of paragraph 3, Article 28-4.

Article 88-2. If any of the following items apply, an officer or employee of a designated dispute settlement organization who has engaged in illegal conduct shall be sentenced to a fine not exceeding three hundred thousand yen:

(1) in the case of terminating all dispute settlement activities without receiving permission pursuant to the provision of paragraph 1, Article 23-15;

(2) in the case of not furnishing books, or not making entries in books, or making false entries in books, or not retaining books in violation of the provisions of Article 23-16; or

(3) in the case of not submitting a report, or submitting a false report, or rejecting, obstructing or evading an inspection, or not responding to or responding falsely to questions pursuant to the provision of paragraph 1, Article 23-17.

Article 89. A person who comes under any of the following items shall be sentenced to the fine not exceeding two hundred thousand yen:

(1) a person who has violated the provision of paragraph 3, Article 9-3 (including the case where the provisions shall be applied *mutatis mutandis* in paragraph 3, Article 9-5);

(2) a person who has violated the provisions of Ordinance of Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism under the provision of paragraph 4, Article 84-2; or

(3) a person who has refused or disturbed the presentation pursuant to the provision of paragraph 1, Article 85.

Article 90. If a representative of a legal person or an agent, employee or any other person of a legal person or a person has committed any of the offenses under item (1) or item (2) of Article 86-3 or Article 87 through the preceding Article with respect to the business or property of the legal person or person, not only the person who has committed the offence shall be punished but also the legal person or person concerned shall also be sentenced to the fine as respectively mentioned in this Article.

Article 91. In the case where any of the following items applies to the insurance company or the cooperative, director or officer of such insurance company (in the case of the foreign insurance company, etc. as stipulated in paragraph 9, Article 2 of the Insurance Business Act, the representative of such foreign insurance company in Japan; hereinafter the same shall be applied) or director of such cooperative shall be sentenced to a fine not exceeding one million yen:

(1) in the case of not submitting a filing, or submitting a false filing, pursuant to the provisions of Article 16-6 (including the case where the provisions shall be applied *mutatis mutandis* in paragraph 1, Article 23-3);

(2) in the case of not submitting a report or materials, or submitting a false report of materials, pursuant to the provisions of paragraph 2, Article 23-12;

(3) in the case of violating the provisions of paragraph 1 or paragraph 2, Article 24; or (4) in the case of violating an order pursuant to the provisions of paragraph 4, Article 28-4.

2. If the insurance company or the non-life insurance rating organization has violated an order pursuant to the provisions of Article 26-3, director or officer of the insurance company or director of such non-life insurance rating organization shall be sentenced to the fine not exceeding one million yen.

3. If the cooperative has violated an order pursuant to the provisions of paragraph 3, Article 27 (including the case where the provisions shall be applied *mutatis mutandis* in paragraph 1 and paragraph 2, Article 27-2), director of such cooperative shall be sentenced to a fine not exceeding one million yen.

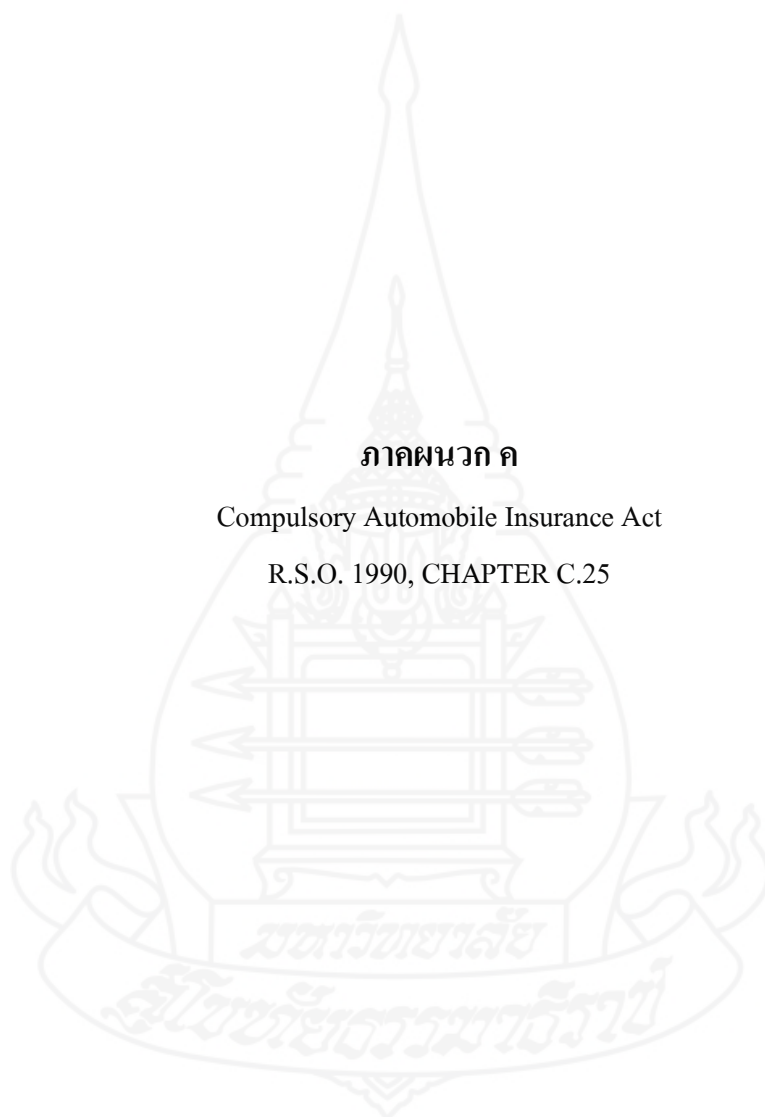
Article 92. A person who has received an explanation (including an explanation in a case regarded as an explanation etc. by written statement pursuant to the provisions (including cases where the provision shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1, Article 23-3) of paragraph 5, Article 16-5) pursuant to the provisions of paragraph 1, Article 16-5 (including the case where the provision shall be applied mutatis mutandis in paragraph 1, Article 23-3) by fraudulent or other wrongful means shall be sentenced to a fine not exceeding one hundred thousand yen.



ภาคผนวก ก

Compulsory Automobile Insurance Act

R.S.O. 1990, CHAPTER C.25



Compulsory Automobile Insurance Act

R.S.O. 1990, CHAPTER C.25

Definitions

1 (1) In this Act,

“agent” means an agent or broker within the meaning of the Insurance Act who is authorized to solicit automobile insurance; (“agent”)

“Association” means the Facility Association referred to in subsection 7 (1); (“Association”)

“Authority” means the Financial Services Regulatory Authority of Ontario continued under subsection 2 (1) of the Financial Services Regulatory Authority of Ontario Act, 2016; (“Autorité”)

“automobile insurance” means insurance against liability arising out of bodily injury to or the death of a person or loss of or damage to property caused by a motor vehicle or the use or operation thereof, and which,

(a) insures at least to the limit required by section 251 of the Insurance Act,

(b) provides the statutory accident benefits set out in the Statutory Accident Benefits Schedule under the Insurance Act, and

(c) provides the benefits prescribed under section 265 of the Insurance Act; (“assurance-automobile”)

“Chief Executive Officer” means the Chief Executive Officer appointed under subsection 10 (2) of the Financial Services Regulatory Authority of Ontario Act, 2016; (“directeur général”)

“driver’s license” has the same meaning as in the Highway Traffic Act; (“permis de conduire”)

“highway” has the same meaning as in the Highway Traffic Act; (“voie publique”)

“insurance card” means,

(a) a Motor Vehicle Liability Insurance Card in the form approved by the Chief Executive Officer,

(b) a policy of automobile insurance or a certificate of a policy in the form approved by the Chief Executive Officer, or

(c) a document in a form approved by the Chief Executive Officer; (“carte d’assurance”)

“insurer” means an insurer licensed under the Insurance Act and carrying on the business of automobile insurance, but does not include an insurer whose licence is limited to contracts of reinsurance; (“assureur”)

“justice” means a justice under the Provincial Offences Act; (“juge”)

“lessee” means, in respect of a motor vehicle, a person who is leasing or renting the motor vehicle for a period of 30 days or more; (“locataire”)

“motor vehicle” has the same meaning as in the Highway Traffic Act and includes trailers and accessories and equipment of a motor vehicle; (“véhicule automobile”)

“Plan” means the Plan of Operation referred to in subsection 7 (3); (“régime”)

“police officer” means a chief of police or other police officer or a person appointed under section 223 of the Highway Traffic Act for the purpose of carrying out the provisions of that Act; (“agent de police”)

“Registrar” means the Registrar of Motor Vehicles; (“registrateur”)

“regulations” means the regulations made under this Act; (“règlements”) R.S.O. 1990, c. C.25, s. 1 (1); 1993, c. 10, s. 52 (1); 1996, c. 21, s. 50 (1, 2); 1997, c. 19, s. 2 (1); 1997, c. 28, ss. 29, 30; 2005, c. 31, Sched. 4, s. 1; 2018, c. 8, Sched. 4, s. 1, 3; 2020, c. 36, Sched. 14, s. 4 (1).

Streetcars

(2) An electric streetcar that runs on rails principally on a highway shall be deemed to be a motor vehicle for the purposes of this Act. R.S.O. 1990, c. C.25, s. 1 (2).

Exception re: excluded driver

(3) Even if a motor vehicle is insured under a contract of automobile insurance, it shall be deemed to be an uninsured motor vehicle for the purposes of this Act while it is being operated by an excluded driver as defined in the Insurance Act with respect to that contract unless the excluded driver is a named insured under another contract of automobile insurance. R.S.O. 1990, c. C.25, s. 1 (3).

Compulsory automobile insurance

2 (1) Subject to the regulations, no owner or lessee of a motor vehicle shall,

(a) operate the motor vehicle; or

(b) cause or permit the motor vehicle to be operated, on a highway unless the motor vehicle is insured under a contract of automobile insurance. 1994, c. 11, s. 383; 1996, c. 21, s. 50 (3).

Definition

(2) For the purposes of subsection (1), where a permit for a motor vehicle has been issued under subsection 7 (7) of the Highway Traffic Act,

“contract of automobile insurance”, with respect to that motor vehicle, means a contract of automobile insurance made with an insurer. R.S.O. 1990, c. C.25, s. 2 (2).

Offence

(3) Every owner or lessee of a motor vehicle who,

(a) contravenes subsection (1) of this section or subsection 13 (11); or

(b) surrenders an insurance card for inspection to a police officer, when requested to do so, purporting to show that the motor vehicle is insured under a contract of automobile insurance when the motor vehicle is not so insured,

is guilty of an offence and is liable on a first conviction to a fine of not less than \$5,000 and not more than \$25,000 and on a subsequent conviction to a fine of not less than \$10,000 and not more than \$50,000 and, in addition, his or her driver’s license may be suspended for a period of not more than one year. R.S.O. 1990, c. C.25, s. 2 (3); 1996, c. 21, s. 50 (4); 2002, c. 22, s. 33.

Justice to secure possession of driver’s license

(4) Where a justice makes a conviction under subsection (3) and the driver’s license of the person convicted is suspended by the justice, the justice shall take the driver’s license and forward it to the Registrar. R.S.O. 1990, c. C.25, s. 2 (4).

Police officer may secure possession

(5) Where a driver’s license is suspended under this section and the person to whom the suspension applies refuses or fails to surrender his or her license to the justice forthwith, any police officer may, and upon the direction of the Registrar shall, take possession of the licence and forward it to the Registrar. R.S.O. 1990, c. C.25, s. 2 (5).

Offence

(6) Every person who fails or refuses to surrender his or her driver’s licence when required by a police officer under subsection (5) is guilty of an offence and on conviction is liable to a fine of not more than \$200. R.S.O. 1990, c. C.25, s. 2 (6); 1996, c. 21, s. 50 (5).

Impounding motor vehicle

(7) In the event of a conviction under subsection (3), the justice may order that the motor vehicle,

(a) that was operated in contravention of subsection (1);

(b) for which a false statement in respect of insurance was made in contravention of subsection 13 (11); or

(c) for which an insurance card was produced in contravention of clause (3) (b), shall be seized, impounded and taken into the custody of the law for a period of not more than three months. R.S.O. 1990, c. C.25, s. 2 (7); 2002, c. 22, s. 33.

Cost of storage

(8) All costs and charges for the care and storage of the motor vehicle are a lien upon the motor vehicle that may be enforced in the manner provided by the Repair and Storage Liens Act. R.S.O. 1990, c. C.25, s. 2 (8).

Release of vehicle on security given by person convicted

(9) If the person convicted under subsection (3) gives security to the satisfaction of the convicting justice, by bond, recognizance or otherwise, that the motor vehicle will not be operated upon a highway during the period specified by the justice in making an order under subsection (7), the motor vehicle may be released to the person convicted, and if the motor vehicle is operated upon a highway during such period it shall be deemed to have been operated without a permit, as defined in subsection 6 (1) of the Highway Traffic Act. R.S.O. 1990, c. C.25, s. 2 (9); 1996, c. 21, s. 50 (6).

Three-year limitation period

(10) Proceedings may be commenced at any time within three years after the date on which an offence was, or is alleged to have been, committed under subsection (1) or clause (3) (b) or subsection 13 (11). R.S.O. 1990, c. C.25, s. 2 (10); 2002, c. 22, s. 33.

Operator to carry insurance card

3 (1) An operator of a motor vehicle on a highway shall have in the motor vehicle at all times,

(a) an insurance card for the motor vehicle; or

(b) an insurance card evidencing that the operator is insured under a contract of automobile insurance,

and the operator shall surrender the insurance card for reasonable inspection upon the demand of a police officer. R.S.O. 1990, c. C.25, s. 3 (1).

Excluded driver to carry insurance card

(2) Despite subsection (1), an operator of a motor vehicle who is named as an excluded driver under the contract of automobile insurance under which the vehicle is insured shall have in the vehicle at all times an insurance card evidencing that the operator is a named insured under another contract of automobile insurance, and the operator shall surrender the insurance card for reasonable inspection upon the demand of a police officer. R.S.O. 1990, c. C.25, s. 3 (2).

Offence

(3) A person who contravenes this section is guilty of an offence and on conviction is liable to a fine of not more than \$400. R.S.O. 1990, c. C.25, s. 3 (3); 1996, c. 21, s. 50 (7).

Particulars to be disclosed

4 (1) An operator of a motor vehicle on a highway who is directly or indirectly involved in an accident shall, on the request of any person directly or indirectly involved in the accident, disclose to the person the particulars of the contract of automobile insurance insuring the motor vehicle. R.S.O. 1990, c. C.25, s. 4 (1).

Definition

(2) For the purposes of subsection (1),

“particulars of the contract of automobile insurance” means,

- (a) the name and address of the insured,
- (b) the make, model and serial number of the insured vehicle,
- (c) the effective date and expiry date of the contract,
- (d) the name of the insurer,
- (e) the name of the insurer’s agent, if any, and
- (f) the policy number of the contract. R.S.O. 1990, c. C.25, s. 4 (2).

Offence

(3) A person who contravenes subsection (1) is guilty of an offence and on conviction is liable to a fine of not more than \$400. 1993, c. 10, s. 52 (2); 1996, c. 21, s. 50 (8).

Obligations of agents

5 An agent shall,

(a) provide to an owner or lessee of a motor vehicle who is a resident of Ontario an application for automobile insurance; and

(b) submit to an insurer a completed application for automobile insurance, when requested to do so by the owner or lessee of a motor vehicle. R.S.O. 1990, c. C.25, s. 5; 1996, c. 21, s. 50 (9).

Insurance card to be issued

6 (1) An insurer shall issue, or cause its agent to issue, an insurance card to a person with whom a contract of automobile insurance is made or whose contract of automobile insurance is renewed. R.S.O. 1990, c. C.25, s. 6 (1).

Misrepresentations

(2) No insurer or its agent shall, on an insurance card, specify an effective date earlier than the date on which the contract of automobile insurance was actually made or misrepresent in any other way the particulars of the automobile insurance. R.S.O. 1990, c. C.25, s. 6 (2).

Facility Association continued

7 (1) The unincorporated non-profit association of insurers known as the Facility Association is continued under the name Facility Association in English and under the name Association des assureurs in French. R.S.O. 1990, c. C.25, s. 7 (1).

Membership

(2) Every insurer is a member of the Association. 1993, c. 10, s. 52 (3).

The Plan

(3) The Association shall, in its articles of association, establish a plan, to be known as the Plan of Operation, for providing a contract of automobile insurance to owners, lessees and licensed drivers of motor vehicles who, but for the Plan, would be unable to obtain such insurance. R.S.O. 1990, c. C.25, s. 7 (3); 1996, c. 21, s. 50 (10).

Compliance with Plan, etc.

(3.1) Every member of the Association shall comply with the Plan and the articles of association, by-laws, rules and resolutions of the Association. 1993, c. 10, s. 52 (4).

Duty of Association

(4) The Association shall ensure, through its members, that a contract of automobile insurance is provided with respect to every application for automobile insurance submitted under the Plan to an insurer under clause 5 (b). R.S.O. 1990, c. C.25, s. 7 (4).

Agents bound by articles of association, etc.

(5) Where an agent submits an application under the Plan to an insurer, the agent shall be bound by the applicable articles of association and by-laws of the Association. R.S.O. 1990, c. C.25, s. 7 (5).

Risk sharing

(6) The Plan may include provisions with respect to the establishment and operation of a risk sharing pool for members of the Association. 1993, c. 10, s. 52 (5).

Catastrophic claims

(6.1) The Plan may include provisions with respect to the establishment and operation of a catastrophic claims fund for members of the Association. 1993, c. 10, s. 52 (5).

Actions by and against Association

(7) The Association may, in its name,

(a) Repealed: 1993, c. 10, s. 52 (6).

(b) sue and be sued. R.S.O. 1990, c. C.25, s. 7 (7); 1993, c. 10, s. 52 (6).

Board of directors

8 (1) The affairs of the Association shall be administered by a board of directors established in accordance with its articles of association. R.S.O. 1990, c. C.25, s. 8 (1).

Information to be provided to Chief Executive Officer

(2) The Association shall notify the Chief Executive Officer of the names and residence addresses of the persons elected or appointed as officers and directors of the Association forthwith after such election or appointment, and such names and addresses may be made available to the public by the Chief Executive Officer. R.S.O. 1990, c. C.25, s. 8 (2); 1997, c. 28, s. 29; 2018, c. 8, Sched. 4, s. 3.

Service on Association

(3) Service on the directors or officers of the Association, or any of them, is good and sufficient service on the Association, and such service may be by personal service or by registered mail. R.S.O. 1990, c. C.25, s. 8 (3).

Idem

(4) Where service on the Association is made by registered mail on a director or officer of the Association under subsection (3), the service shall be deemed to have been made on the fifth day after the day of mailing unless the notice is not delivered or the director or officer to whom notice is given establishes that he or she did not, acting in good faith, through absence, accident, illness or other cause beyond his or her control, receive the notice until a later date. R.S.O. 1990, c. C.25, s. 8 (4).

By-laws

9 (1) The Association may pass by-laws relating to its affairs and not inconsistent with this Act or the regulations,

- (a) providing for the execution of documents by the Association;
- (b) respecting banking and finance;
- (c) fixing the financial year of the Association and providing for the audit of the accounts and transactions of the Association;
- (d) providing for the appointment and remuneration of officers and employees of the Association;
- (e) respecting the calling, holding and conducting of meetings of the Association and the duties of members of the Association;
- (f) delegating to an operating committee such powers and duties of the board of directors as are set out in the by-law, other than the power to make, amend or revoke by-laws;
- (g) prescribing forms and providing for their use;
- (h) respecting management of the property of the Association;
- (i) respecting the application of the funds of the Association and the investment and reinvestment of any of its funds not immediately required and for the safekeeping of its securities;
- (j) imposing assessments on members of the Association for the purpose of meeting the operating costs of the Association and the Plan and providing for the collection of such assessments;

(k) prescribing rules and procedures related to the operation of the Plan; and

(l) respecting all of the things that are considered necessary for the operation of the Plan, the attainment of the objects of the Association and the efficient conduct of its affairs. R.S.O. 1990, c. C.25, s. 9 (1).

Articles of association

(2) Any power of the Association that may be exercised by by-law under subsection (1) may be provided for in the articles of association of the Association. R.S.O. 1990, c. C.25, s. 9 (2).

Filing of by-laws and amendments

10 (1) The Association shall file with the Chief Executive Officer every by-law and every amendment, revision or consolidation of the Plan or of the articles of association, by-laws, rules or resolutions of the Association at least thirty days before the effective date of the by-law or of the amendment, revision or consolidation. 1993, c. 10, s. 52 (7); 1997, c. 28, s. 29; 2018, c. 8, Sched. 4, s. 3.

Approval of Chief Executive Officer

(2) No by-law and no amendment, revision or consolidation of the Plan or of the articles of association, by-laws, rules or resolutions of the Association shall come into effect unless it is approved by the Chief Executive Officer. 1993, c. 10, s. 52 (7); 1997, c. 28, s. 29; 2018, c. 8, Sched. 4, s. 3.

Rates

(3) The Association may prepare rates in respect of contracts provided under the Plan. R.S.O. 1990, c. C.25, s. 10 (3).

Idem

(4) Rates prepared under subsection (3) do not come into effect until approved under the Insurance Act. R.S.O. 1990, c. C.25, s. 10 (4); 1997, c. 28, s. 31.

Investigatory powers

11 The Chief Executive Officer has the same powers in respect of the Association that the Chief Executive Officer has in respect of an insurer under sections 442.1, 442.2, 442.3, 443 and 444 of the Insurance Act. 1993, c. 10, s. 52 (8); 1997, c. 28, s. 29; 2014, c. 7, Sched. 6, s. 1; 2018, c. 8, Sched. 4, s. 3.

Annual report

11.1 The Chief Executive Officer shall make an annual report to the Minister of Finance on the affairs of the Association and the Minister shall then lay the report before the Assembly if it is in session or, if not, at the next session. 1993, c. 10, s. 52 (8); 1997, c. 28, s. 29; 2018, c. 8, Sched. 4, s. 3.

Termination of contracts of insurance

12 (1) Where a contract of automobile insurance has been in effect for more than sixty days, the insurer may only terminate the contract for one or more of the following reasons:

1. Non-payment of, or any part of, the premium due under the contract or of any charge under any agreement ancillary to the contract.

2. The insured has given false particulars of the described automobile to the prejudice of the insurer.

3. The insured has knowingly misrepresented or failed to disclose in an application for insurance any fact required to be stated therein.

4. For a material change of risk within the meaning of the statutory conditions referred to in section 234 of the Insurance Act. R.S.O. 1990, c. C.25, s. 12 (1); 1993, c. 10, s. 52 (9, 10).

Exception

(2) Subsection (1) does not apply to,

- (a) an insurer running off its business, where the insurer has specific approval of the Chief Executive Officer to cancel a contract; or

- (b) a contract in respect of a motor vehicle used in the course of carrying on a business, trade or profession. R.S.O. 1990, c. C.25, s. 12 (2); 1997, c. 28, s. 29; 2018, c. 8, Sched. 4, s. 3.

Validation or transfer of permits

13 (1) No person shall apply for the issuance, validation or transfer of a permit for a motor vehicle unless the motor vehicle is insured under a contract of automobile insurance. 2002, c. 22, s. 34.

Ministry to be satisfied of insurance

(2) The Ministry of Transportation shall not issue, validate or transfer a permit for a motor vehicle unless it is satisfied that, at the time that the application for the issuance, validation or transfer is made, the motor vehicle is insured under a contract of automobile insurance. 2002, c. 22, s. 34.

Minister may require information

(3) The following persons shall, upon the request of the Minister of Transportation, give the Registrar such information as may be prescribed, including personal information, for any purpose related to this Act or any provision of the Highway Traffic Act concerning automobile insurance, subject to such conditions as may be prescribed:

1. A particular insurer.
2. Every insurer in a prescribed class of insurers.
3. A particular person.
4. Every person in a prescribed class of persons. 2002, c. 22, s. 34.

Collection of information on Minister's behalf

(4) The Minister of Transportation may enter into agreements authorizing one or more persons to collect and keep information provided under subsection (3) on behalf of the Registrar, and require those persons to provide the information to the Registrar. 2002, c. 22, s. 34.

Format of information

(5) The Minister of Transportation may require that information provided or kept under subsection (3) or (4) be in any format that the Minister considers appropriate, and be provided by any means that the Minister considers appropriate. 2002, c. 22, s. 34.

Verifying accuracy

(6) The Minister of Transportation may verify the accuracy of information provided or kept under subsection (3) or (4) by comparing the information with information that is collected under the authority of the Highway Traffic Act. 2002, c. 22, s. 34.

Use of information for other purposes

(7) Nothing in this section limits or controls the collection, use or disclosure of, or access to, any information provided to a person authorized under subsection (4), for any purpose other than one set out in this section. 2002, c. 22, s. 34.

Proof of insurance

(8) Despite anything in this Act or the Highway Traffic Act, the Ministry of Transportation may require a person who applies for the issuance, validation or transfer of a permit for a motor vehicle to do any or all of the following:

1. Certify in a form approved by the Chief Executive Officer that the motor vehicle is insured under a contract of automobile insurance.

2. Produce for inspection an insurance card for the motor vehicle.

3. Produce for inspection any other evidence that is satisfactory to the Ministry of Transportation that the motor vehicle is insured under a contract of automobile insurance. 2002, c. 22, s. 34; 2018, c. 8, Sched. 4, s. 3.

Ministry of Transportation may rely on information

(9) The Ministry of Transportation, for the purpose of determining that it is satisfied under subsection (2), may rely on information obtained pursuant to this section. 2002, c. 22, s. 34.

No liability

(10) Where the Ministry of Transportation has relied on information obtained pursuant to this section, the Crown, the Minister of Transportation, the Ministry, the Registrar and the employees, officers and agents of the Minister or the Ministry are not liable in any action relating to the issuance, validation or transfer of a permit for a motor vehicle that arises out of that reliance or any failure or refusal to issue, validate or transfer a permit that arises out of that reliance. 2002, c. 22, s. 34.

Offence for false statement

(11) No person shall, in certifying under paragraph 1 of subsection (8) that a motor vehicle is insured under a contract of automobile insurance, make a statement that he or she knows or ought to know is false. 2002, c. 22, s. 34.

Definition

(12) In this section,

“contract of automobile insurance” means a contract of automobile insurance made with an insurer. 2002, c. 22, s. 34.

Possession, use, sale, etc., of false or invalid insurance card

13.1 (1) No person shall,

(a) have a false or invalid insurance card in his or her possession that he or she knows or ought to know is false or invalid;

(b) use a false or invalid insurance card that he or she knows or ought to know is false or invalid;

(c) sell, give, deliver or distribute a false or invalid insurance card that he or she knows or ought to know is false or invalid; or

(d) produce for inspection any other evidence, that he or she knows or ought to know is false or invalid, that the motor vehicle is insured under a contract of automobile insurance. 2002, c. 22, s. 34.

Offence

(2) A person who contravenes this section is guilty of an offence and is liable on a first conviction to a fine of not less than \$10,000 and not more than \$50,000 and on a subsequent conviction to a fine of not less than \$20,000 and not more than \$100,000. 2002, c. 22, s. 34.

Definition

(3) In this section,

“contract of automobile insurance” means a contract of automobile insurance made with an insurer. 2002, c. 22, s. 34.

13.2 (1) This section applies with respect to prosecutions for offences under sections 2, 13 and 13.1. 2002, c. 22, s. 34.

Statutory declaration

(2) A statutory declaration by a person who is identified in the declaration as an officer or employee of an insurer is admissible in evidence as proof, in the absence of evidence to the contrary, that the motor vehicle identified in the declaration was or was not insured by the insurer on the date or dates specified in the declaration. 2002, c. 22, s. 34.

Definition

14 (1) In this section,

“person” includes the Association. 1993, c. 10, s. 52 (11).

General penalty

(2) Every person who contravenes any provision of this Act or the regulations is guilty of an offence and, except where otherwise provided, on conviction is liable on a first conviction to a fine of not more than \$250,000 and on each subsequent conviction to a fine of not more than \$500,000. 1993, c. 10, s. 52 (11); 2012, c. 8, Sched. 8, s. 1.

Insurers, Association

(3) If an insurer or the Association is convicted of an offence under subsection (2), the fine shall not be less than \$5,000. 1993, c. 10, s. 52 (11).

Directors, officers, etc.

(4) Every director, officer or chief agent of an insurer or the Association is guilty of an offence who,

(a) caused, authorized, permitted or participated in the insurer or Association committing an offence to which subsection (2) applies; or

(b) failed to take reasonable care to prevent the insurer or Association from committing an offence to which subsection (2) applies. 1993, c. 10, s. 52 (11).

Penalty

(5) On conviction for an offence under subsection (4), the person convicted is liable on a first conviction to a fine of not more than \$100,000 and on a subsequent conviction to a fine of not more than \$200,000. 1993, c. 10, s. 52 (11).

Application

(6) Subsection (4) applies whether or not the insurer or Association has been prosecuted for or convicted of an offence to which subsection (2) applies. 1993, c. 10, s. 52 (11).

Restitution

(7) A court that convicts a person of an offence to which this section applies may, in addition to any other penalty, order the person to make compensation or restitution in relation to the offence. 1993, c. 10, s. 52 (11).

Suspension or cancellation of licence

14.1 (1) In addition to any penalty under this Act, if an insurer contravenes this Act, the Chief Executive Officer may suspend or cancel the insurer's licence issued under the Insurance Act. 1997, c. 28, s. 32; 2018, c. 8, Sched. 4, s. 3.

Hearing

(2) If the Chief Executive Officer intends to suspend or cancel the licence of an insurer, the procedure set out in section 58 of the Insurance Act applies to the suspension or cancellation, as the case may be. 1997, c. 28, s. 32; 2018, c. 8, Sched. 4, s. 3.

Definitions

14.2 In sections 14.3 to 14.7 and subsection 15 (3),

“person” includes the Association; (“personne”)

“requirement established under this Act” means,

(a) a requirement imposed by a provision of this Act that is prescribed for the purpose of section 14.4 or 14.5 or by a provision of a regulation that is prescribed for the purpose of either of those sections,

(b) a requirement imposed by order, or

(c) an obligation assumed by way of undertaking. (“exigence établie en vertu de la présente loi”) 2012, c. 8, Sched. 8, s. 2.

Administrative penalties

14.3 (1) An administrative penalty may be imposed under section 14.4 or 14.5 for either of the following purposes:

1. To promote compliance with the requirements established under this Act.

2. To prevent a person from deriving, directly or indirectly, any economic benefit as a result of contravening or failing to comply with a requirement established under this Act. 2012, c. 8, Sched. 8, s. 2.

Same

(2) An administrative penalty may be imposed alone or in conjunction with any other regulatory measure provided by this Act, including an order under section 14.1 for the suspension or cancellation of an insurer’s licence. 2012, c. 8, Sched. 8, s. 2.

General administrative penalties

14.4 (1) If the Chief Executive Officer is satisfied that a person is contravening or not complying with or has contravened or failed to comply with any of the following, the Chief Executive Officer may, by order, impose an administrative penalty on the person in accordance with this section and the regulations:

1. A provision of this Act or the regulations as may be prescribed.

2. A requirement or obligation described in clause (b) or (c) of the definition of “requirement established under this Act” in section 14.2. 2012, c. 8, Sched. 8, s. 2; 2018, c. 8, Sched. 4, s. 3.

Procedure

(2) If the Chief Executive Officer proposes to impose an administrative penalty under subsection (1), the procedure set out in section 441.3 of the Insurance Act applies, with necessary modifications. 2012, c. 8, Sched. 8, s. 2; 2018, c. 8, Sched. 4, s. 3.

Summary administrative penalties

14.5 (1) If the Chief Executive Officer is satisfied that a person is contravening or not complying with or has contravened or failed to comply with a provision of this Act or the regulations as may be prescribed, the Chief Executive Officer may, by order, impose an administrative penalty on the person in accordance with this section and the regulations. 2012, c. 8, Sched. 8, s. 2; 2018, c. 8, Sched. 4, s. 3.

Procedure

(2) The procedure set out in section 441.4 of the Insurance Act applies, with necessary modifications, to the imposition of an administrative penalty under subsection (1). 2012, c. 8, Sched. 8, s.2.

Maximum administrative penalties

14.6 (1) An administrative penalty imposed under section 14.4 shall not exceed the following amounts:

1. For a contravention or failure to comply by a person, other than an individual, \$200,000 or such lesser amount as may be prescribed for a prescribed requirement established under this Act.
2. For a contravention or failure to comply by an individual, \$100,000 or such lesser amount as may be prescribed for a prescribed requirement established under this Act. 2012, c. 8, Sched. 8, s. 2.

Same

(2) An administrative penalty imposed under section 14.5 shall not exceed \$25,000 or such lesser amount as may be prescribed for a prescribed requirement established under this Act. 2012, c. 8, Sched. 8, s. 2.

Enforcement of administrative penalties

14.7 Section 441.6 of the Insurance Act applies, with necessary modifications, with respect to the payment and enforcement of administrative penalties imposed under this Act. 2012, c. 8, Sched. 8, s. 2.

Regulations

15 (1) The Lieutenant Governor in Council may make regulations,

(a) exempting any person or class of persons or vehicle or class of vehicles from this Act or any provision of this Act, subject to such conditions as are set out in the regulations;

(b) prescribing identifying markers for all automobiles licensed in Ontario and providing for their use;

(c) Repealed: 1997, c. 19, s. 2 (2).

(c.1) making amendments to the Plan and to the articles of association, by-laws, rules and resolutions of the Association;

(c.2) prescribing persons, classes of persons, insurers, classes of insurers, information and conditions for the purposes of subsection 13 (3).

(d) Repealed: 1997, c. 19, s. 2 (3).

Regulation under cl. (1) (c.1)

(2) A regulation shall not be made under clause (1) (c.1) unless the Chief Executive Officer has consulted with the Association on the subject matter of the regulation and has submitted a report on the consultation to the Minister of Finance. 1993, c. 10, s. 52 (13); 1997, c. 28, s. 29; 2018, c. 8, Sched. 4, s. 3.

Regulations, administrative penalties

(3) The Lieutenant Governor in Council may make regulations governing the administrative penalties that may be imposed under sections 14.4 and 14.5 and, without limiting the generality of the foregoing, may make regulations,

(a) prescribing provisions of this Act or the regulations for the purposes of sections 14.4 and 14.5;

(b) prescribing criteria the Chief Executive Officer is required or permitted to consider when imposing a penalty under section 14.4 or 14.5;

(c) prescribing the amount of a penalty, or the method for calculating the amount of a penalty, and prescribing different penalties or ranges of penalties for different types of contraventions or failures to comply and for different classes of persons;

(d) authorizing the Chief Executive Officer to determine the amount of a penalty, if the amount of the penalty or the method for calculating the amount of the penalty is not

prescribed, and prescribing criteria the Chief Executive Officer is required or permitted to consider when determining this;

(e) authorizing a penalty to be imposed for each day or part of a day on which a contravention or failure to comply continues;

(f) authorizing higher penalties (not to exceed the maximum penalty established under section 14.6 or prescribed under clause (j)) for a second or subsequent contravention or failure to comply by a person;

(g) governing the manner of paying the penalties;

(h) requiring that a penalty be paid before a specified deadline or before a deadline specified by the Chief Executive Officer;

(i) authorizing the imposition of late payment fees respecting penalties that are not paid before the deadline, including graduated late payment fees;

(j) prescribing lesser maximum administrative penalties and the requirements established under this Act to which the lesser maximum penalties apply for the purpose of subsection 14.6 (1) or (2). 2012, c. 8, Sched. 8, s. 3; 2018, c. 8, Sched. 4, s. 3.

15.1 Repealed: 2020, c. 36, Sched. 14, s. 4 (2).

Forms

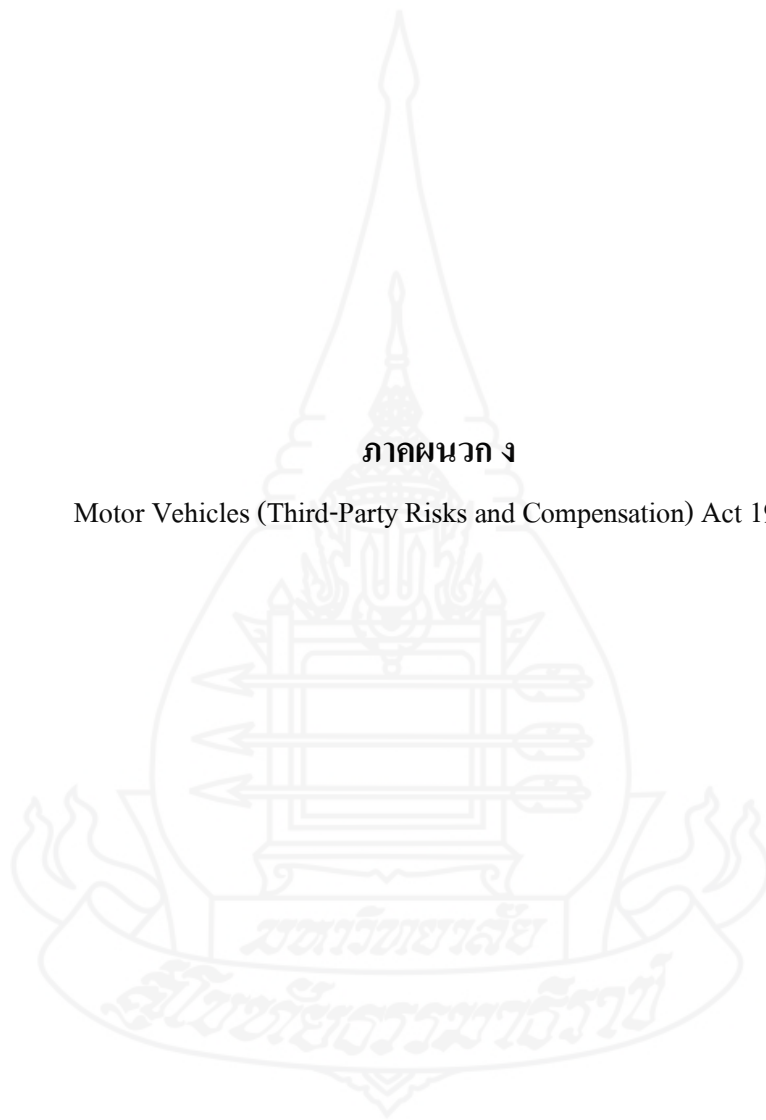
16 (1) The Chief Executive Officer may approve forms for the purposes of this Act and the forms may provide for such information to be furnished as the Chief Executive Officer may require. 1997, c. 19, s. 2 (4); 1997, c. 28, s. 33 (2); 2018, c. 8, Sched. 4, s. 3.

Electronic forms

(2) The Chief Executive Officer may approve an electronic version of a form. 1997, c. 19, s. 2 (4); 1997, c. 28, s. 33 (2); 2018, c. 8, Sched. 4, s. 3.

ภาคผนวก ง

Motor Vehicles (Third-Party Risks and Compensation) Act 1960



Motor Vehicles (Third-Party Risks and Compensation) Act 1960

Short title

1. This Act is the Motor Vehicles (Third-Party Risks and Compensation) Act 1960.

Interpretation

2. In this Act, unless the context otherwise requires —

“appropriate Minister”, in relation to the exercise of powers under sections 20 and 24, means —

(a) the Minister charged with the responsibility for the Public Trustee’s department insofar as those powers are exercised in connection with the purposes of sections 5A, 6, 9(1), (2), (3), (4), (5), (6), (11), (12) and (13), 18, 18A and 19; and

(b) the Minister charged with the responsibility for land transport insofar as those powers are exercised in connection with the purposes of any other provision of this Act;

“Deputy Commissioner of Police” includes any police officer authorised by him or her in writing by name or office to exercise the powers vested by this Act in the Deputy Commissioner of Police;

“detention barrack” means a building or any part of a building which is set apart by —

- (a) the Armed Forces Council under the Singapore Armed Forces Act 1972;
- (b) the Commissioner of Civil Defence under the Civil Defence Act 1986;
- (c) the Commissioner of Police under the Police Force Act 2004; or
- (d) the Commissioner of Police under the Vigilante Corps Act 1967,

for the purpose of persons serving sentences of detention under the respective Acts;

“Minister” means the Minister charged with the responsibility for land transport;

“motor vehicle” means a mechanically propelled vehicle intended or adapted for use on roads;

“place of detention” means any of the following places:

- (a) a detention barrack;
- (b) a disciplinary barrack within the meaning of section 2(1) of the Singapore

Armed Forces Act 1972;

(c) a military prison within the meaning of section 2(1) of the Singapore Armed Forces Act 1972;

(d) a place or premises declared under section 18 of the Intoxicating Substances Act 1987 to be an approved centre for the treatment and rehabilitation of persons who use or inhale intoxicating substances for the purpose of inducing or causing a state of intoxication;

(e) a prison within the meaning of section 2 of the Prisons Act 1933;

(f) a hospital or part of a hospital designated under section 3 of the Mental Health (Care and Treatment) Act 2008 to be a psychiatric institution;

(g) a welfare home within the meaning of section 2(1) of the Destitute Persons Act 1989;

(h) any other place as may be prescribed by the Minister charged with the responsibility for the Public Trustee's department;

“policy of insurance” includes a cover note;

“Public Trustee” means the Public Trustee appointed under the provisions of the Public Trustee Act 1915 and includes a Deputy Public Trustee and an Assistant Public Trustee appointed under the provisions of that Act;

“Registrar” means the Registrar of Vehicles or a Deputy Registrar or Assistant Registrar appointed under the provisions of the Road Traffic Act 1961;

“relevant amount” means \$5,000 or, where another amount has been prescribed under section 20 by the appropriate Minister for the purposes of sections 6(1), 9(1)(a) and (b) and 18(5), the prescribed amount;

“road” means any public road and any other road to which the public has access, and includes bridges over which a road passes;

“specified person” means —

(a) for the purposes of section 6, a person who is entitled to the benefit of a payment, pursuant to a settlement agreement, mentioned in section 6(1) and who —

(i) at the time the settlement agreement is made, is not represented by a public officer or an advocate and solicitor;

(ii) at the time of the making of the payment under section 6(2), is isolated in a hospital or other place under section 15(1) or (2) of the Infectious Diseases Act 1976; or

(iii) at the time of the making of the payment under section 6(2), is under legal custody in a place of detention; and

(b) for the purposes of section 9, a person who is entitled to the benefit of a judgment referred to in section 9(1)(b) and who, at the time the judgment is given —

(i) is below 21 years of age;

(ii) lacks capacity within the meaning of section 4 of the Mental Capacity Act 2008;

(iii) is not represented by a public officer or an advocate and solicitor;

(iv) is isolated in a hospital or other place under section 15(1) or (2) of the Infectious Diseases Act 1976; or

(v) is under legal custody in a place of detention;

“use” means use on any road.

Users of motor vehicles to be insured against third-party risks

3.(1) Subject to the provisions of this Act, it is not lawful for any person to use or to cause or permit any other person to use

(a) a motor vehicle in Singapore; or

(b) a motor vehicle which is registered in Singapore in any territory specified in the Schedule, unless there is in force in relation to the use of the motor vehicle by that person or that other person (as the case may be) a policy of insurance or a security in respect of third-party risks that complies with the requirements of this Act.

(2) If a person acts in contravention of this section, the person shall be guilty of an offence and shall be liable on conviction to a fine not exceeding \$1,000 or to imprisonment for a term not exceeding 3 months or to both.

(3) A person convicted of an offence under this section is (unless the court for special reasons thinks fit to order otherwise and without affecting the power of the court to order a longer period of disqualification) to be disqualified from holding or obtaining a driving licence under the Road Traffic Act 1961 for a period of 12 months from the date of the conviction.

(4) A person shall not be guilty of an offence under this section if the person proves —

(a) that the motor vehicle did not belong to the person and was not in the person’s possession under a contract of hiring or loan;

(b) that the person was using the vehicle in the course of the person’s employment; and

(c) that the person neither knew nor had reason to believe that there was not in force in relation to such user a policy of insurance or such security as complies with the provisions of this Act.

(5) A person disqualified by virtue of a conviction under this section or of an order made under this section from holding or obtaining a driving license is for the purposes of Part 2 of the Road Traffic Act 1961 deemed to be disqualified by virtue of a conviction under the provisions of that Part.

(6) This section does not apply —

(a) to a vehicle owned by —

(i) the Government;

(ii) the government of Malaysia or of any State of Malaysia; or

(iii) any visiting forces lawfully present in Singapore,

on any occasion upon which the vehicle is being used by any person authorized by any of such governments or by any such forces, as the case may require, to use the vehicle on such occasion;

(b) to a vehicle owned by a person who has deposited and keeps deposited with the Accountant-General the sum of \$125,000 at any time when the vehicle is being driven by the owner or by an employee of the owner in the course of his or her employment or is otherwise subject to the control of the owner; or

(c) to any vehicle at any time when it is being driven for police purposes by or under the direction of —

(i) a police officer or by a person employed by the Deputy Commissioner of Police; or

(ii) the Registrar or a person authorized by the Registrar to drive such vehicle.

(7) This section does not extend to invalid carriages.

(8) The Minister may, by order in the Gazette, amend the Schedule.

Presumption as to using motor vehicle

3A. (1) For the purposes of this Act, it is presumed, until the contrary is proved, that a person uses a motor vehicle on a road in Singapore if it is proved

(a) for a vehicle registered under the Road Traffic Act 1961, that the person is, at the material time, recorded as the owner of that vehicle in a register of vehicles;

(b) for a vehicle the registration of which under the Road Traffic Act 1961 is cancelled under section 27(1) of that Act or has lapsed, that the person is last recorded as the owner of that vehicle in a register of vehicles; or

(c) for a vehicle that is not registered under the Road Traffic Act 1961 and is not a vehicle mentioned in paragraph (b), that the person has a legal right to possession of the vehicle (including any person who has the use of the vehicle under a lease or hire-purchase agreement, but not the lessor while the vehicle is being leased under any such agreement).

(2) In subsection (1), “register of vehicles” means the register required by rules made under section 34 of the Road Traffic Act 1961 to be maintained by the Authority for the purposes of section 10 of that Act.

Requirements in respect of policies and securities

4.(1) In order to comply with the requirements of this Act, a policy of insurance must, subject to subsection (4), be a policy which

(a) is issued by an insurer who at the time the policy is issued is lawfully carrying on motor insurance business in Singapore; and

(b) insures the person, persons or classes of persons that may be specified in the policy in respect of any liability which may be incurred by him, her or them in respect of the death of or bodily injury to any person caused by or arising out of the use of the motor vehicle in Singapore and in any territory specified in the Schedule.

(2) It is declared that a policy of insurance

(a) which was issued on or before 21 October 1998 by an insurer who at the time the policy was issued was lawfully carrying on motor insurance business in Singapore; and

(b) which insures the person, persons or classes of persons that may be specified in the policy in respect of any liability which may be incurred by him, her or them in respect of the death of or bodily injury to any person caused by or arising out of the use of a motor vehicle in any territory specified in the Schedule,

is deemed always to have been a policy of insurance

(c) issued for the purposes of this Act; and

(d) under which third parties are conferred rights by sections 9, 11, 13 and 14.

(3) Nothing in subsection (2) affects the rights of any person under any judgment given by any court of law before 21 October 1998 in respect of any claim arising under a policy of insurance which falls within the description of that subsection.

(4) A policy of insurance is not, by virtue of subsection (1)(b), required to cover

(a) liability in respect of the death, arising out of and in the course of his or her employment, of a person in the employment of a person insured by the policy or of bodily injury sustained by such a person arising out of and in the course of his or her employment; or

(b) any contractual liability.

(5) Where any payment is made (whether or not with an admission of liability) by —

(a) an insurer under or in consequence of a policy issued under this Act;

(b) the owner of a motor vehicle in relation to the user of which a security under subsection (11) is in force; or

(c) the owner of a motor vehicle who has made a deposit under section 3,

in respect of the death of or bodily injury to any person arising out of the use of a motor vehicle on a road in Singapore or in any territory specified in the Schedule, and the person who has so died or been bodily injured has, to the knowledge of the insurer or the owner (as the case may be) received treatment at a hospital, whether as an in-patient, or as an outpatient, in respect of the injury so arising, there must also be paid by the insurer or the owner to the hospital the expenses reasonably incurred by the hospital in affording that treatment, after deducting from those expenses any moneys actually received by the hospital in payment of a specific charge for that treatment.

(6) The amount to be paid by the insurer or the owner under subsection (5) must not exceed \$400 for each person so treated as an in-patient or \$40 for each person so treated as an outpatient.

(7) In subsection (5)

“expenses reasonably incurred” means

(a) in relation to a person who receives in-patient treatment at any hospital as an in-patient, an amount for each day the person is maintained in the hospital representing the average daily cost for each in-patient of the maintenance of the hospital and the staff of the hospital and the maintenance and treatment of the in-patients in the hospital; and

(b) in relation to a person who receives treatment at a hospital as an outpatient, reasonable expenses actually incurred;

“hospital” means an institution (not being an institution carried on for profit) which provides medical or surgical treatment for in-patients.

(8) Despite anything in any Act, a person issuing a policy of insurance under this section is liable to indemnify the persons or classes of persons specified in the policy in respect of any liability which the policy purports to cover in the case of those persons or classes of persons.

(9) A policy is of no effect for the purposes of this Act unless there is issued by the insurer to the person by whom the policy is effected a certificate (called in this Act a certificate of insurance) in the prescribed form and containing such particulars of any conditions subject to which the policy is issued and of any other matters as may be prescribed.

(10) Different forms and different particulars may be prescribed in relation to different cases or circumstances under subsection (9).

(11) In order to comply with the requirements of this Act, a security must —

(a) be given either by an insurer approved by the Minister or by some body of persons approved by the Minister which carries on the business of giving securities of a like kind; and

(b) consist of an undertaking by the giver of the security to make good, subject to any conditions specified in the undertaking and up to the amount in the case of an undertaking relating to the use of public service vehicles of not less than \$225,000 and in any other case of not less than \$45,000, any failure by the owner of the vehicle or any other persons or classes of persons that may be specified in the security duly to discharge any such liability as is required to be covered by a policy of insurance under this section which may be incurred by him, her or them.

(12) A security is of no effect for the purposes of this Act unless there is issued by the person giving the security to the persons to whom it is given a certificate (called in this Act a certificate of security) in the prescribed form and containing such particulars of any conditions subject to which the security is issued and of any other matters as may be prescribed.

(13) Different forms and different particulars may be prescribed in relation to different cases or circumstances under subsection (12).

(14) The Minister may require the insurer to furnish any returns and information relating to the motor vehicle insurance business carried on by the insurer that the Minister may require.

Exclusion of liability in respect of passengers to be of no effect

5.(1) Where a person uses a motor vehicle in circumstances such that under section 3 there is required to be in force in relation to the person's use of it a policy of insurance or security that is mentioned in section 3(1), then, if any other person is carried in or upon the motor vehicle while the user is so using it, any antecedent agreement or understanding between them (whether intended to be legally binding or not) is of no effect so far as it purports or might be held —

(a) to negative or restrict any such liability of the user in respect of persons carried in or upon the motor vehicle as is required by section 4 to be covered by a policy of insurance; or

(b) to impose any conditions with respect to the enforcement of any such liability of the user.

(2) The fact that a person so carried as referred to in subsection (1) has willingly accepted as the person's the risk of negligence on the part of the user is not to be treated as negating any such liability of the user.

(3) For the purposes of this section, references to a person being carried in or upon a motor vehicle include references to a person entering or getting on to, or alighting from, the motor vehicle, and the reference to an antecedent agreement is to one made at any time before the liability arose.

Composite settlement agreements

5A. In every case where 2 or more persons are entitled to the benefit of any payment of compensation made by an insurer or the owner of a motor vehicle under section 6 pursuant to a settlement agreement, the insurer or the owner of the motor vehicle (as the case may be) must ensure that the settlement agreement states the amount of compensation and costs (where applicable) that each of the persons is entitled to.

Payment of compensation under settlement agreements

6.(1) This section applies to every payment (excluding any sum payable in respect of costs and interest) exceeding the relevant amount that

(a) is made by way of compensation by an insurer or the owner of a motor vehicle pursuant to a settlement agreement in respect of the death or bodily injury to a person arising out of the use of a motor vehicle on a road in Singapore or in any territory specified in the Schedule; and

(b) is not a liquidated sum specified in a policy of insurance.

(2) Subject to subsections (3) and (4), the insurer or the owner of a motor vehicle must make the payment, together with any sum payable in respect of costs and interest under the settlement agreement, directly to —

(a) the Public Trustee as trustee for the person entitled to the benefit of the payment if the person is a specified person; or

(b) in any other case, the person entitled to the benefit of the payment in accordance with the law for the time being in force and with any rules made under this Act.

(3) Subject to subsection (5), payment under subsection (2) must not be made until —

(a) in the case where the person entitled to the benefit of the payment is a person referred to in paragraph (a)(i) of the definition of “specified person” in section 2, the insurer or the owner of the motor vehicle obtains —

(i) the approval of the Public Trustee of the adequacy of the payment to be made; or

(ii) where the Public Trustee considers it to be manifestly inadequate, the approval of the court of its adequacy; and

(b) the costs payable to any public officer or any advocate and solicitor who acts or has acted in respect of the claim for compensation on behalf of the person entitled to the benefit of the payment have been determined in accordance with section 18(3).

(4) Before making any payment under subsection (2), the insurer or the owner of a motor vehicle must deduct from it the costs referred to in subsection (3)(b) and pay the costs directly to the public officer or the advocate and solicitor entitled to it.

(5) Nothing in subsection (2)(a), (3) or (4) prevents an insurer or the owner of a motor vehicle from making any interim payment of compensation of any amount to any person entitled to the benefit of compensation.

(6) Every application to the Public Trustee for his or her approval under subsection (3)(a)(i) and every payment to the Public Trustee under subsection (2)(a) must be made in the manner, and together with the documents and information, that the Public Trustee may require.

(7) Subject to subsection (8), the Public Trustee must, after deducting any fee payable to him or her for acting as trustee, distribute the moneys received by him or her under subsection (2)(a) directly to the persons entitled to the moneys in accordance with the law for the time being in force and with any rules made under this Act.

(8) The Public Trustee may, where he or she receives moneys under subsection (2)(a) for a specified person who is below 21 years of age, hold the moneys on trust for that person until that person attains 21 years of age.

Certain conditions in policies or securities to be of no effect

7.(1) Any condition in a policy or security issued or given for the purposes of this Act providing that no liability arises under the policy or security or that any liability so arising ceases in the event of some specified thing being done or omitted to be done after the happening of the event giving rise to a claim under the policy or security is of no effect in connection with such claims as are mentioned in section 4(1)(b).

(2) Nothing in this section is taken to render void any provision in a policy or security requiring the person insured or secured to repay to the insurer or the giver of the security any sums which the latter may have become liable to pay under the policy or security and which have been applied to the satisfaction of the claims of third parties.

Avoidance of restrictions on scope of policies covering third-party risks

8.(1) Where a certificate of insurance has been issued under section 4(9) to the person by whom a policy has been effected, so much of the policy as purports to restrict the insurance of the persons insured by the policy by reference to any of the following matters:

- (a) the age or physical or mental condition of persons driving the vehicle;
- (b) the condition of the vehicle;
- (c) the number of persons that the vehicle carries;
- (d) the weight or physical characteristics of the goods that the vehicle carries;
- (e) the times at which or the areas within which the vehicle is used;
- (f) the horsepower or value of the vehicle;

(g) the carrying on the vehicle of any particular apparatus;

(h) the carrying on the vehicle of any particular means of identification other than any means of identification required to be carried by or under the Road Traffic Act 1961, is, as respects such liabilities as are required to be covered by a policy under section 4(1)(b), of no effect.

(2) Nothing in this section requires an insurer to pay any sum in respect of the liability of any person otherwise than in or towards the discharge of that liability.

(3) Any sum paid by an insurer in or towards the discharge of any liability of any person which is covered by the policy by virtue only of this section is recoverable by the insurer from that person.

Duty of insurers to satisfy judgments against persons insured in respect of third-party risks

9.(1) Subject to this section, if after a certificate of insurance has been issued under section 4(9) to the person by whom a policy has been effected, judgment in respect of any liability required to be covered by a policy under section 4(1)(b) (being a liability covered by the terms of the policy) is obtained against any person insured by the policy, then, even though the insurer may be entitled to avoid or cancel or may have avoided or cancelled the policy, the following apply to the insurer:

(a) where the sum payable (excluding any amount payable in respect of costs and interest by virtue of any written law relating to interest on judgments) under the judgment to any person entitled to the benefit of the judgment in respect of the liability does not exceed the relevant amount, the insurer may pay that sum, together with any amount payable in respect of costs and interest on the sum by virtue of any written law relating to interest on judgments, to the person;

(b) where the sum payable (excluding any amount payable in respect of costs and interest by virtue of any written law relating to interest on judgments) under the judgment to any person entitled to the benefit of the judgment in respect of the liability exceeds the relevant amount, the insurer must pay that sum, together with any amount payable in respect of costs and interest on the sum by virtue of any written law relating to interest on judgments, directly to

(i) the Public Trustee as trustee for the person if the person is a specified person and the judgment requires the sum to be paid to the Public Trustee as trustee for the person; or

(ii) in any other case, the person in accordance with the judgment and with any rules made under this Act.

(2) Despite subsection (1)(b)(i) providing for payment to the Public Trustee, the right of action created by the judgment referred to in that subsection vests in the person or persons entitled to the benefit of the judgment.

(3) Subject to subsection (5), payment must not be made under subsection (1)(b) until the costs payable to any public officer or any advocate and solicitor who acts or has acted in respect of the claim or action (relating to the judgment) on behalf of the person entitled to the benefit of the judgment have been determined in accordance with section 18(3).

(4) Before making any payment under subsection (1)(b), the insurer must deduct from it the costs referred to in subsection (3) and pay the costs directly to the public officer or the advocate and solicitor entitled to it.

(5) Nothing in subsection (1)(b)(i), (3) or (4) prevents the insurer from making any interim payment of compensation of any amount to any person entitled to the benefit of compensation.

(6) No sum is payable by an insurer under subsections (1) and (4)

(a) in respect of any judgment unless before or within 7 days after the commencement of the proceedings in which the judgment was given the insurer had notice of the bringing of the proceedings;

(b) in respect of any judgment so long as execution on the judgment is stayed pending an appeal; or

(c) in connection with any liability if before the happening of the event which was the cause of the death or bodily injury giving rise to the liability the policy was cancelled by mutual consent or by virtue of any provision contained in the policy and either —

(i) before the happening of that event the certificate was surrendered to the insurer or the person to whom the certificate was issued made a statutory declaration stating that the certificate had been lost or destroyed;

(ii) after the happening of that event but before the end of a period of 14 days from the taking effect of the cancellation of the policy the certificate was surrendered to the insurer or the person to whom the certificate was issued made such a statutory declaration as aforesaid; or

(iii) before or after the happening of that event but within the period of 14 days the insurer commenced proceedings under this Act in respect of the failure to surrender the certificate.

(7) No sum is payable by an insurer under subsections (1), (4) and (6) if in an action commenced before or within 3 months after the commencement of the proceedings in which the judgment was given the insurer has obtained a declaration that apart from any provision contained in the policy the insurer is entitled to avoid it on the ground that it was obtained by the non-disclosure of a material fact or by a representation of fact which was false in some material particular or, if the insurer has avoided the policy on that ground, that the insurer was entitled to do so apart from any provision contained in it.

(8) An insurer who has obtained a declaration under subsection (7) in an action does not thereby become entitled to the benefit of that subsection as respects any judgment obtained in proceedings commenced before the commencement of that action unless before or within 7 days after the commencement of that action the insurer has given notice thereof to the person who is the plaintiff in those proceedings specifying the non-disclosure or false representation on which the insurer proposes to rely and any person to whom notice of such an action is so given is entitled if that person thinks fit to be made a party to the action.

(9) If the amount which an insurer becomes liable to pay under this section in respect of a liability of a person insured by a policy exceeds the amount for which the insurer would apart from this section be liable under the policy in respect of that liability, the insurer is entitled to recover the excess from that person.

(10) In this Act, references to a certificate of insurance in any provision relating to the surrender or the loss or destruction of a certificate of insurance are, in relation to policies under which more than one certificate is issued, to be construed as references to all the certificates and are, where any copy has been issued of any certificate, to be construed as including a reference to that copy.

(11) Every judgment referred to in subsection (1)(b)

(a) must state the amount payable to each person entitled to the benefit of the judgment; and

(b) must require the costs referred to in subsection (3) to be paid directly to the public officer or the advocate and solicitor entitled to it.

(12) Every payment to the Public Trustee under subsection (1)(b)(i) must be made in the manner, and together with the documents and information, that the Public Trustee may require.

(13) The Public Trustee must, after deducting any fee payable to him or her for acting as trustee, distribute the moneys received by him or her under a judgment in accordance with subsection (1)(b)(i) directly to the persons entitled in accordance with the judgment and with any rules made under this Act.

(14) In this section

“judgment” includes an approval of the court obtained under Order 76, Rule 10 or 11 of the Rules of Court;

“liability covered by the terms of the policy” means a liability which is covered by the policy or which would be so covered but for the fact that the insurer is entitled to avoid or cancel or has avoided or cancelled the policy;

“material” means of such a nature as to influence the judgment of a prudent insurer in determining whether the insurer will take the risk and if so at what premium and on what conditions.

Rights of third parties against insurers

10.(1) Where under any policy issued for the purposes of this Act a person (called in this Act the insured) is insured against liabilities to third parties which the insured may incur then —

(a) in the event of the insured becoming bankrupt or making a composition or arrangement with the insured’s creditors; or

(b) in the case of the insured being a company in the event of —

(i) a winding up order being made or a resolution for a voluntary winding up being passed with respect to the company;

(ii) a receiver or manager of the company’s business or undertaking being duly appointed; or

(iii) possession being taken by or on behalf of the holders of any debentures secured by a floating charge of any property comprised in or subject to the charge,

if either before or after that event any such liability as aforesaid is incurred by the insured the insured's rights against the insurer under the policy in respect of the liability are, despite anything in any written law to the contrary, to be transferred to and vest in the third party to whom the liability was so incurred.

(2) Where an order is made under section 419 of the Insolvency, Restructuring and Dissolution Act 2018 for the administration in bankruptcy of the estate of a deceased debtor then if any debt provable in bankruptcy is owing by the deceased in respect of a liability against which he or she was insured under a policy issued for the purposes of this Act as being a liability to a third party the deceased debtor's rights against the insurer under the policy in respect of that liability are, despite anything in the Insolvency, Restructuring and Dissolution Act 2018, to be transferred to and vest in the person to whom the debt is owing.

(3) Any condition in a policy issued for the purposes of this Act purporting, directly or indirectly, to avoid the policy or to alter the rights of the party under the policy upon the happening to the insured of any of the events specified in subsection (1)(a) or (b) or upon the making of an order under section 419 of the Insolvency, Restructuring and Dissolution Act 2018 in respect of his or her estate is of no effect.

(4) Upon a transfer under subsection (1) or (2), the insurer is, subject to section 12, under the same liability to the third party as the insurer would have been under to the insured but —

(a) if the liability of the insurer to the insured exceeds the liability of the insured to the third party, nothing in this Act affects the rights of the insured against the insurer in respect of the excess; and

(b) if the liability of the insurer to the insured is less than the liability of the insured to the third party, nothing in this Act affects the rights of the third party against the insured in respect of the balance.

(5) For the purposes of this section and sections 11 and 12, the expression “liabilities to third parties” in relation to a person insured under any policy of insurance does not include any liability of that person in the capacity of insurer under some other policy of insurance.

(6) This section and sections 11 and 12 do not apply

(a) where a company is wound up voluntarily merely for the purposes of reconstruction or of amalgamation with another company; or

(b) to any case to which section 28(1), (2) and (3) of the Work Injury Compensation Act 2019, or section 19(1), (1A) and (2) of the Work Injury Compensation Act (Cap. 354, 2009 Revised Edition) repealed by the Work Injury Compensation Act 2019, applies.

Duty to give necessary information to third parties

11.(1) Any person against whom a claim is made in respect of any such liability as is required to be covered by a policy under section 4(1)(b) must on demand by or on behalf of the person making the claim state whether or not the person was insured in respect of that liability by any policy having effect for the purposes of this Act or would have been so insured if the insurer had not avoided or cancelled the policy and if the person was or would have been so insured give such particulars with respect to that policy as were specified in the certificate of insurance issued in respect of the policy under section 4(9).

(2) In the event of

(a) any person becoming bankrupt or making a composition or arrangement with the person's creditors or in the event of an order being made under section 419 of the Insolvency, Restructuring and Dissolution Act 2018 in respect of the estate of any person; or

(b) a winding up order being made or a resolution for a voluntary winding up being passed with respect to any company or a receiver or manager of the company's business or undertaking being duly appointed or possession being taken by or on behalf of the holders of any debentures secured by a floating charge of any property comprised in or subject to the charge, it is the duty of the bankrupt debtor, personal representative of the deceased debtor or company and (as the case may be) of the Official Assignee, trustee, liquidator, receiver or manager or person in possession of the property, to give, at the request of any person claiming that the bankrupt debtor, deceased debtor or company is under a liability to that person, any information that may reasonably be required by that person for the purpose of ascertaining whether any rights have been transferred to and vested in that person by this Act and for the purpose of enforcing those rights, if any.

(3) Any contract of insurance, insofar as it purports, directly or indirectly, to avoid the contract or to alter the rights of the parties under the contract upon the giving of any such information in the events mentioned in subsection (2) or otherwise to prohibit or prevent the giving thereof in those events, is of no effect.

(4) If the information given to any person under subsection (2) discloses reasonable ground for supposing that there have or may have been transferred to the person under this Act rights against any particular insurer, that insurer is subject to the same duty as is imposed by that subsection on the persons mentioned in that subsection.

(5) The duty to give information imposed by this section includes a duty to allow all contracts of insurance, receipts for premiums and other relevant documents in the possession or power of the person on whom the duty is so imposed to be inspected and copies thereof to be taken.

(6) If without reasonable excuse any person fails to comply with this section or wilfully makes any false or misleading statement in reply to any such demand as aforesaid, the person shall be guilty of an offence and shall be liable on conviction to a fine not exceeding \$500 and, in the case of a second or subsequent conviction, to a fine not exceeding \$1,000 or to imprisonment for a term not exceeding 6 months.

Settlement between insurers and insured persons

12. Where

(a) a person who is insured under a policy issued for the purposes of this Act has become bankrupt; or

(b) in the case of the insured person being a company a winding up order has been made or a resolution for a voluntary winding up has been passed with respect to the company, no agreement made between the insurer and the insured after liability has been incurred to a third party and after the commencement of the bankruptcy or winding up (as the case may be) nor any waiver, assignment or other disposition made by, or payment made to, the insured after the commencement aforesaid is effective to defeat or affect the rights transferred to the third party under this Act but those rights are the same as if no such agreement, waiver, assignment, disposition or payment has been made.

Bankruptcy, etc., of insured person not to affect certain claims by third parties

13.(1) Where a certificate of insurance has been issued under section 4(9) to the person by whom a policy has been effected, the happening in relation to any person insured by the policy of any event that is mentioned in section 10(1) or (2) does not, despite anything in this Act, affect any such liability of that person as is required to be covered by a policy under section 4(1)(b).

(2) Nothing in this section affects any rights against the insurer conferred under sections 10, 11 and 12 on the person to whom the liability was incurred.

Further rights of third parties against insurers

14.(1) No settlement by an insurer in respect of any claim which might be made by a third party in respect of any such liability as is required to be covered by a policy under section 4(1)(b) is valid unless the third party is a party to the settlement.

(2) A policy issued under this Act remains in force and available for third parties despite the death of any person insured under section 4(1)(b) as if the insured person were still alive.

Duty to surrender certificate on cancellation of policy

15.(1) Where a certificate of insurance has been issued under section 4(9) to the person by whom a policy has been effected and the policy is cancelled by mutual consent or by virtue of any provision in the policy, the person to whom the certificate was issued must, within 7 days from the taking effect of the cancellation, surrender the certificate to the insurer or, if it has been lost or destroyed, make a statutory declaration to that effect.

(2) Any person who fails to comply with subsection (1) shall be guilty of an offence and shall be liable on conviction to a fine not exceeding \$500 and, in the case of a second or subsequent conviction, to a fine not exceeding \$1,000 or to imprisonment for a term not exceeding 6 months.

Requirements as to production of certificate of insurance or of security

16.(1) Any person driving a motor vehicle on a road must on being so required by a police officer give the person's name and address and the name and address of the owner of the motor vehicle and produce his or her certificate.

(2) Any person who fails to comply with subsection (1) shall be guilty of an offence and shall be liable on conviction to a fine not exceeding \$500 and, in the case of a second or subsequent conviction, to a fine not exceeding \$1,000 or to imprisonment for a term not exceeding 6 months.

(3) If the driver of a motor vehicle within 5 days after the date on which the production of his or her certificate was so required produces the certificate in person at any police office or police station in Singapore that may have been specified by the driver at the time its production was required the driver must not be convicted of an offence under subsection (2) by reason only of failure to produce his or her certificate to the police officer.

(4) If in any case where owing to the presence of a motor vehicle on a road an accident occurs involving personal injury to another person the driver of the vehicle does not at the time produce his or her certificate to a police officer or to some person who having reasonable grounds for so doing has required its production, the driver must, as soon as possible and in any case within 24 hours of the occurrence of the accident, report the accident at a police office or police station in Singapore and thereupon produce his or her certificate.

(5) Any person who fails to comply with subsection (4) shall be guilty of an offence and shall be liable on conviction to a fine not exceeding \$500 and, in the case of a second or subsequent conviction, to a fine not exceeding \$1,000 or to imprisonment for a term not exceeding 6 months.

(6) A person must not be convicted of an offence under subsection (5) by reason only of failure to produce his or her certificate if within 5 days after the occurrence of the accident the person produces the certificate in person at any police office or police station in Singapore that may be specified by him or her at the time the accident was reported.

(7) It is the duty of the owner of a motor vehicle to give any information that the owner may be required by or on behalf of the Deputy Commissioner of Police to give for the purpose of determining whether the motor vehicle was or was not being driven in contravention of section 3 on any occasion when the driver was required under this section to produce his or her certificate.

(8) Any owner of a motor vehicle who fails to comply with subsection (7) shall be guilty of an offence and shall be liable on conviction to a fine not exceeding \$500 and, in the case of a second or subsequent conviction, to a fine not exceeding \$1,000 or to imprisonment for a term not exceeding 6 months.

(9) In this section, “produce his or her certificate” means produce for examination the relevant certificate of insurance or certificate of security or any other evidence that the motor vehicle is not or was not being driven in contravention of section 3 that may be prescribed.

Deposits under this Act

17. If any sum is deposited by any person under section 3 or as a condition of approval by the Minister under section 4, no part of that sum, so long as any liabilities, being such liabilities as are required to be covered by a policy of insurance under this Act which have been incurred by that person, have not been discharged or otherwise provided for, is applicable in discharge of any other liabilities incurred by that person.

Prohibition of solicitation in respect of claims

18.(1) A person must not, directly or indirectly, solicit instructions or authority to act on behalf of any other person in respect of the making or commencement of any claim or action for damages for the death of or bodily injury to any person arising out of the use of a motor vehicle or in respect of the negotiation, compromise or settlement of that claim or action.

(2) A person, other than a public officer or an advocate and solicitor properly acting in the course of his or her profession, must not, directly or indirectly, for personal gain make or commence or cause to be made or commenced on behalf of any other person any claim or action for damages for the death of or bodily injury to any person arising out of the use of a motor vehicle or negotiate, settle or compromise that claim or action when made or commenced.

(3) Despite the provisions of any other written law, a public officer or an advocate and solicitor, acting in respect of the matters referred to in subsection (2), must not receive or accept any payment of money for so acting other than

- (a) the costs that are agreed between him or her and the Public Trustee;
- (b) taxed costs, in default of such agreement with the Public Trustee; or
- (c) the costs that the Public Trustee may determine to be the costs of the public officer or advocate and solicitor, if the public officer or advocate and solicitor fails to begin

proceedings for taxation of costs within 3 months after the relevant date unless before that time the public officer or the advocate and solicitor has agreed with the Public Trustee on costs.

(4) For the purpose of subsection (3)(a), an application to the Public Trustee by a public officer or an advocate and solicitor for an agreement on costs must be made in the manner, and together with the documents and information, that the Public Trustee may require.

(5) Subsection (3) does not apply to a public officer or an advocate and solicitor claiming costs in respect of a judgment or settlement for a sum (excluding any amount payable in respect of costs and interest) not exceeding the relevant amount.

(6) In subsection (3)(c), “relevant date” means

(a) in relation to a settlement agreement mentioned in section 6(1)

(i) in the case where the quantum of the compensation payable under the settlement agreement requires the approval of the Public Trustee or the court under section 6(3)(a), the date of the approval; and

(ii) in any other case, the date of the settlement agreement; and

(b) in relation to a judgment mentioned in section 9(1), the date the judgment is given.

(7) Any person who contravenes this section shall be guilty of an offence and shall be liable on conviction to a fine not exceeding \$1,000 or to imprisonment for a term not exceeding 12 months or to both.

(8) Any agreement to pay any money other than the costs referred to in subsection (3)(a), (b) or (c) to any person for work done or to be done or services rendered or to be rendered in respect of the matters referred to in subsection (1) or (2) is void.

(9) Any money paid under subsection (8), is recoverable by action brought in a court by the person who has paid it.

(10) Where it is shown that any money other than costs referred to in subsection (3)(a), (b) or (c) has been paid to any clerk employed by an advocate and solicitor for work done or to be done or services rendered or to be rendered in respect of the matters referred to in subsection (1) or (2), it is presumed in, and for the purposes of, any action against the advocate and solicitor that the money was received by the clerk on behalf of the advocate and solicitor and the money is recoverable from the advocate and solicitor.

Power of Public Trustee to obtain information

18A.(1) The Public Trustee may by written notice require a person to furnish, within the period and in the manner specified in the notice, any document or information that the Public Trustee may reasonably require for the discharge of his or her duties or functions, or the exercise of his or her powers, under this Act.

(2) The Public Trustee is entitled without payment to keep any copy of or extract from a document furnished under subsection (1).

(3) Any person who

(a) without reasonable excuse, fails to comply with any requirement under subsection (1); or

(b) in purported compliance with any requirement under subsection (1), knowingly or recklessly furnishes to the Public Trustee any document or information that is false or misleading in a material particular,

shall be guilty of an offence and shall be liable on conviction to a fine not exceeding \$500 and, in the case of a second or subsequent conviction, to a fine not exceeding \$1,000 or to imprisonment for a term not exceeding 6 months.

Public Trustee may appear in court

19. The Public Trustee has the right to appear and be heard in a court in any proceedings under this Act or in relation to any claim or action for damages for the death or bodily injury of any person arising out of the use of a motor vehicle.

Power to amend sums specified in certain provisions

20. The appropriate Minister may, by order in the Gazette, amend the following provisions of this Act by substituting a different sum for any sum for the time being specified in those provisions:

Sections 3(6)(b), 4(6) and (11)(b), 6(1), 9(1)(a) and (b) and 18(5).

Application of this Act to securities

21.(1) The provisions of this Act apply in relation to securities having effect for the purposes of this Act as they apply in relation to policies of insurance.

(2) In relation to any security referred to in subsection (1), references in the provisions of this Act to being insured, to a certificate of insurance, to an insurer and to persons

insured are to be construed respectively as references to the having in force of the security, to the certificate of security, to the giver of the security and to the persons whose liability is covered by the security.

Penalty

22.(1) Any person who acts in contravention of or fails to comply with any provision of this Act or of any rules made under this Act shall be guilty of an offence and shall be liable on conviction where no special penalty is provided to a fine not exceeding \$500 and, in the case of a second or subsequent conviction, to a fine not exceeding \$1,000 or to imprisonment for a term not exceeding 6 months or to both.

(2) If any person acting in contravention of or failing to comply with any provisions of this Act or of any rules made under this Act is a company, the managing director or other manager in Singapore of the company who is privy to the offence shall be liable to the like punishment.

Power to exempt

23. The Minister may, by notification in the Gazette and either generally or for any period stated in the notification and subject to any conditions that may in the notification be stated, exempt from any provision of this Act or of any rules made under this Act any person or class or description of persons or any vehicle or class or description of vehicles.

Rules

24.(1) The appropriate Minister may make rules for prescribing anything which may be prescribed under this Act and generally for the purpose of carrying this Act into effect and in particular but without limiting this provision may make rules —

- (a) to prescribe the forms to be used for the purposes of this Act;
- (b) as to applications for and the issue of certificates of insurance and any other documents which may be prescribed and as to the keeping of records of documents and the furnishing of particulars thereof or the giving of information with respect thereto to the Minister or to the Deputy Commissioner of Police;
- (c) as to the fees to be paid to the Public Trustee for anything to be done under this Act;

(d) as to the manner in which moneys received by the Public Trustee under this Act must be distributed;

(e) as to the issue of copies of any such certificates or other documents which are lost or destroyed;

(f) as to the custody, production, cancellation and surrender of any such certificates or other documents;

(g) for providing that any provisions of this Act, in relation to motor vehicles brought into Singapore from a place outside Singapore by persons making only a temporary stay in Singapore, have effect subject to any modifications and adaptations that may be prescribed;

(h) with respect to the payment of deposits under this Act and the investment of deposits or dealing with deposits, the deposit of stocks or other securities in lieu of money, the payment of the interest or dividends from time to time accruing due on any securities in which deposits are for the time being invested and the withdrawal and transfer of deposits.

(2) All rules made under this Act must be published in the Gazette and must be presented to Parliament as soon as possible after publication.

(3) If a resolution is passed pursuant to a motion notice of which has been given for a sitting day not later than the first available sitting day of Parliament next after the expiry of one month from the date when the rules are so presented annulling the rules or any part of the rules as from a specified date, the rules or such part of the rules (as the case may be) thereupon become void as from that date but without affecting the validity of anything previously done under the rules or the making of new rules.

ประวัติผู้ศึกษา

ชื่อ	นายเกษียร ชำรงวรารักษ์
วัน เดือน ปีเกิด	5 เมษายน 2528
สถานที่เกิด	กรุงเทพมหานคร
ประวัติการศึกษา	วิทยาศาสตร์บัณฑิต จิตวิทยา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย พ.ศ. 2551 นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง พ.ศ. 2552 บัญชีบัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมราชา พ.ศ. 2557
สถานที่ทำงาน	สำนักงานเลขาธิการคุรุสภา กรุงเทพมหานคร
ตำแหน่ง	นิติกรปฏิบัติการ

