

ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535
ศึกษากรณี ค่าเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สินของผู้อื่น

นางสาวฐิตินันท์ อินทรपालิต



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต
วิชาเอกกฎหมายธุรกิจ สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
พ.ศ. 2556

**Legal Problem Concerning the Protection for Motor Vehicle Accident
Victims Act B.E.2535 (1992): A Study on Third Property
Damage Indemnity**

Miss Titinan Indrapalita



A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for
the Degree of Master of Laws in Business Law
School of Law

Sukhothai Thammathirat Open University

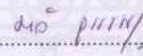
2013


หัวข้อวิทยานิพนธ์ ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครอง ผู้ประสบภัย
จากรถ พ.ศ. 2535 ศึกษากรณีค่าเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สินของผู้อื่น
ชื่อและนามสกุล นางสาวฐิตินันท์ อินทรปาลิต
วิชาเอก กฎหมายธุรกิจ
สาขาวิชา นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
อาจารย์ที่ปรึกษา 1. รองศาสตราจารย์มาลี สุรเชษฐ
2. รองศาสตราจารย์สุเมธ งานประดับ


วิทยานิพนธ์นี้ ได้รับความเห็นชอบให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรระดับปริญญาโท เมื่อวันที่ 25 สิงหาคม 2557

คณะกรรมการการสอบวิทยานิพนธ์


.....ประธานกรรมการ
(อาจารย์ ดร. ประพนธ์ ทรัพย์แสง)


.....กรรมการ
(รองศาสตราจารย์มาลี สุรเชษฐ)


.....กรรมการ
(รองศาสตราจารย์สุเมธ งานประดับ)


.....ประธานกรรมการบัณฑิตศึกษา
(ศาสตราจารย์ ดร. สิริวรรณ ศรีพล)

ชื่อวิทยานิพนธ์ ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535
ศึกษากรณี ค่าเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สินของผู้อื่น

ผู้วิจัย นางสาวจิตินันท์ อินทรपालิต รหัสนักศึกษา 2524001001 **ปริญญา** นิติศาสตรมหาบัณฑิต
อาจารย์ที่ปรึกษา (1) รองศาสตราจารย์มาลี สุรเชษฐ (2) รองศาสตราจารย์สุเมธ จานประดับ
ปีการศึกษา 2556

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ศึกษาความเป็นมาและความสำคัญของปัญหาการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเกี่ยวกับความเสียหายที่มีต่อทรัพย์สินผู้อื่น (2) ศึกษาประวัติ แนวคิด ทฤษฎี และหลักการการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเกี่ยวกับความเสียหายที่มีต่อทรัพย์สินผู้อื่น (3) ศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเกี่ยวกับความเสียหายที่มีต่อทรัพย์สินบุคคลภายนอกทั้งของไทยและต่างประเทศ (4) ศึกษาถึงปัญหาและอุปสรรคการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเกี่ยวกับความเสียหายที่มีต่อทรัพย์สินผู้อื่น (5) นำหลักที่ศึกษามาเพื่อเสนอแนวทางแก้ไขและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เกี่ยวกับความเสียหายที่มีต่อทรัพย์สินผู้อื่น

งานวิจัยเรื่องนี้เป็นการศึกษาทางกฎหมาย โดยการวิจัยเชิงคุณภาพ ด้วยการวิจัยทางเอกสาร โดยรวบรวมค้นคว้าข้อมูลจากหนังสือ วารสาร บทความ ข้อมูลที่ได้จากเครือข่ายอินเทอร์เน็ตหรือเว็บไซต์ (website) ที่เกี่ยวข้องของไทยและต่างประเทศ รวมถึงสารนิพนธ์และวิทยานิพนธ์ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนด้วยบทกฎหมายทั้งของไทยและต่างประเทศ ที่เกี่ยวข้อง

ผลการวิจัยพบว่า พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ยังมีปัญหาเกี่ยวกับขอบเขตความคุ้มครอง การบังคับใช้กฎหมายละเมิด อัตราเบี้ยประกันภัย จำนวนเงินที่เอาประกันภัย และประเภทของการประกันภัยรถยนต์ โดยเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ขึ้น หากมีความเสียหายของทรัพย์สินเกิดขึ้น และรถยนต์คันที่ก่อเหตุละเมิดยอมรับผิด และทำประกันภัยภาคสมัครใจไว้ซึ่งรวมความคุ้มครองทรัพย์สินไว้ผู้เสียหายก็จะได้รับการชดเชยเยียวยาได้เร็วขึ้น ดังเช่น ประเทศแคนาดา สหรัฐอเมริกา ไนเมอร์แลนด์ และแคลิฟอร์เนีย และประเทศอิตาลี

ข้อเสนอแนะจากงานวิจัยนี้คือ รัฐบาลต้องกำหนดนโยบายบังคับให้ประชาชนซึ่งใช้รถยนต์ต้องซื้อกรมธรรม์ประกันภัยไว้สองฉบับคือ (1) ประกันภัยภาคบังคับเพื่อคุ้มครองชีวิต ร่างกาย และอนามัยของผู้ประสบภัยจากรถยนต์ หรืออุบัติเหตุทางรถยนต์ (2) ประกันภัยภาคสมัครใจเพื่อคุ้มครองความเสียหายทรัพย์สินของบุคคลภายนอก เพื่อจะช่วยเยียวยา บรรเทาความเสียหายเกี่ยวกับ ความเสียหายของทรัพย์สินบุคคลภายนอกได้ทันทั่วทั้งที่ อันจะนำพาประโยชน์และบรรเทาความเดือดร้อนแก่สังคมและเศรษฐกิจของประเทศไทย

คำสำคัญ การคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ค่าเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สินของผู้อื่น

Thesis title: Legal Problem Concerning the Protection for Motor Vehicle Accident Victims Act B.E.2535 (1992): A Study on Third Property Damage Indemnity

Researcher: Miss Titinan Indrapalita; **ID:** 2524001001; **Degree:** Master of Laws;

Thesis advisors: (1) Malee Surachet, Associate Professor;

(2) Sumet Janpradap, Associate Professor; **Academic year:** 2013

Abstract

The objectives of this research are to (1) study the background and significance of problems about the protection for motor vehicle accident victims concerning third property damage, (2) study the histories, thoughts, theories and the protection for motor vehicle accident victims concerning third property damage principle, (3) study international and local laws involved with the protection for motor vehicle accident victims concerning third property damage, (4) study problems and obstacles about the protection for motor vehicle accident victims concerning third property damage, and (5) put forward an idea from this research to amend and improve the protection for motor vehicle accident victims concerning third property damage. This research analyses a detrimental problem because of land transport accidents, which is now not adequately protected from the Protection Motor Vehicle Accident Victims Act B.E.2535 (1992); in other words, it does not include third property damage.

This research procedure comprises documentary search, collecting data from books, journals, articles, information gathering from the internet, thesis and international and local laws about the protection for motor vehicle accident victims.

As a result, the Protection for Motor Vehicle Accident Victims Act B.E.2535 (1992) there are problems about coverage, enforcement, Tort Law, insurance premium, face amount and type of the motor insurance policy. Whenever any land transport accident happened, if there are the property damage always happened subsequently. If a car that infringes other people's right stands corrected and have a Voluntary Motor Insurance that includes the protection for motor vehicle accident victims, those victims will be remedied immediately such as Canada, USA (New York and California) and Italy.

This research suggested that the government policy must force people to buy two insurances, (1) the compulsory insurance to cover the loss of life, body and health of the victims of a car and (2) the voluntary insurance for car that owns the second edition to cover damage to third party property. Both insurances will instantly remedy damage to third property damage and provide huge advantage for our economy and society.

Keywords: the Protection Motor Vehicle Accident Victims, Third Property Damage Indemnity

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์เล่มนี้สำเร็จได้ด้วยดีเป็นเพราะความกรุณาเมตตา ให้โอกาสให้คำปรึกษา ให้กำลังใจ ตลอดจนแนะนำแนวทางแก้ปัญหาต่างๆ จากท่านรองศาสตราจารย์มาลี สุรเชษฐ ที่กรุณาได้รับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก และท่านรองศาสตราจารย์สุเมธ จานประดับ ที่ให้ความกรุณาเมตตาได้รับเป็นที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วมและกรุณาชี้แนะแนวทางวิธีแก้ไขอุปสรรคต่างๆ ที่เกิดขึ้นในงานวิจัยจนกระทั่งผู้เขียนสามารถทำงานวิจัยนี้ลุล่วงไปได้ในที่สุด ทั้งที่ท่านเองมีภารกิจทางการศึกษามากมายอีกทั้งต้องเดินทางไปปฏิบัติภารกิจต่างๆ อยู่หลายแห่ง ผู้เขียนรู้สึกซาบซึ้งประทับใจในพระคุณของท่านจนไม่อาจจะบรรยายครบถ้วนได้ จึงขอกราบขอบพระคุณท่านอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ ท่านอาจารย์ ดร.ประพันธ์ ทรัพย์แสง ที่ได้กรุณาเสียสละเวลาอันมีค่ายิ่งมาเป็นประธานและกรรมการสอบปกป้องวิทยานิพนธ์ และขอกราบขอบพระคุณคณาจารย์ของมหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช ทุกๆ ท่านที่ได้ประสิทธิ์ประสาทวิชา ความรู้ ตลอดจนมอบความรัก ความห่วงใยต่อผู้เขียนตลอดระยะเวลาที่ศึกษาอยู่

สุดท้ายนี้ คุณประโยชน์ใดๆ อันเกิดจากงานวิทยานิพนธ์นี้ ผู้เขียนขอน้อมนุชาเพื่อทดแทนพระคุณแต่ บิดา มารดา ครูอาจารย์ทุกท่านที่ได้เคยอบรมสั่งสอนเมตตา ให้ความรู้แก่ผู้เขียนมาตั้งแต่อดีต จนถึงปัจจุบัน

ฐิตินันท์ อินทรपालิต

พฤศจิกายน 2557

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญตาราง	ญ
บทที่ 1 บทนำ	1
1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย	2
3. สมมติฐาน	3
4. ขอบเขตของการวิจัย	4
5. ระเบียบวิธีวิจัย	5
6. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	4
บทที่ 2 ประวัติความเป็นมา แนวคิด ทฤษฎี หลักการเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535	5
1. ประวัติความเป็นมาเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ	5
2. แนวคิดเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ	12
3. ทฤษฎีเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ	13
3.1 ทฤษฎีชดใช้ค่าเสียหายโดยไม่มีความผิด (Theory of No Fault Compensation)	15
3.2 ทฤษฎีว่าด้วยประโยชน์สาธารณะ (Public Interest Theory)	17
3.3 ทฤษฎีรับภัย (Theory of Risk)	17
3.4 ทฤษฎีความรับผิดชอบเคร่งครัด (Strict Liability)	19
4. หลักการเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ	22
4.1 หลักการในการบัญญัติกฎหมาย	22
4.2 หลักการบังคับใช้กฎหมาย	23
5. ประเภทของการประกันภัยรถยนต์	24
5.1 การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ (Voluntary car insurance)	24
5.2 การประกันภัยภาคบังคับ (Compulsory Car Insurance)	26

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
6. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และกฎหมายอื่น	27
6.1 กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	28
6.1.1 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535	28
บทที่ 3 กฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเกี่ยวกับทรัพย์สินของผู้อื่นใน กฎหมายต่างประเทศ	67
1. ประเทศแคนาดา (CANADA)	67
2. ประเทศอิตาลี (ITALY)	71
3. ประเทศสหรัฐอเมริกา (The United States Of America)	76
1. มลรัฐแคลิฟอร์เนีย... (CALIFORNIA)	76
2. มลรัฐนิวยอร์ก (NEWYORK)	79
บทที่ 4 วิเคราะห์ปัญหากฎหมายการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเกี่ยวกับความเสียหายทาง ทรัพย์สินของผู้อื่น	84
1. ปัญหาเกี่ยวกับขอบเขตความคุ้มครองของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัย จากรถ พ.ศ. 2535	85
2. ปัญหาเกี่ยวกับการใช้กฎหมายละเมิด	86
3. ปัญหาเกี่ยวกับอัตราเบี้ยประกันภัย	89
4. ปัญหาเกี่ยวกับจำนวนเงินที่เอาประกันภัย	89
ปัญหาเกี่ยวกับประเภทของการประกันภัยรถภาคสมัครใจ	92
บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ	93
1. บทสรุป	93
2. ข้อเสนอแนะ	97
2.1 ปัญหาเกี่ยวกับขอบเขตความคุ้มครองของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัย จากรถ พ.ศ. 2535	97
2.2 ปัญหาเกี่ยวกับการใช้กฎหมายละเมิด	97
2.3 ปัญหาเกี่ยวกับอัตราเบี้ยประกันภัย	99
2.4 ปัญหาเกี่ยวกับจำนวนเงินที่เอาประกันภัย	99
2.5 ปัญหาเกี่ยวกับประเภทของการประกันภัยรถภาคสมัครใจ	100

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บรรณานุกรม.....	101
ประวัติผู้วิจัย.....	106



ญ

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 2.1 เปรียบเทียบการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถกับการคุ้มครองผู้ประสบภัย จากรถอื่นๆ เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น.....	58



บทที่ 1

บทนำ

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันรถยนต์ และยานพาหนะซึ่งใช้เครื่องยนต์ประเภทต่างๆเข้ามามีบทบาทในสังคมมากยิ่งขึ้นทุกๆ วัน ไม่ว่าจะใช้เป็นยานพาหนะในการเดินทาง ด้านการขนส่ง ด้านอุตสาหกรรม และธุรกิจประเภทต่างๆ จำนวนรถยนต์จึงได้เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากความจำเป็นดังกล่าวข้างต้น ประกอบกับผู้ผลิตมีการแข่งขันกันผลิตรถยนต์ที่มีราคาในระดับที่ผู้บริโภคที่มีฐานะปานกลางสามารถมีโอกาสเป็นเจ้าของได้ง่ายกว่าแต่ก่อน จึงทำให้จำนวนรถยนต์ และยานยนต์มีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างมากตามสถิติของสำนักงานสถิติแห่งชาติที่เก็บข้อมูลมาจากรวมการขนส่งทางบกทั่วประเทศ การที่จำนวนรถยนต์ หรือยานยนต์ประเภทต่างๆ มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นบนท้องถนนก็ย่อมมีการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้นเป็นลำดับซึ่งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนอกจากจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้ใช้รถเองแล้ว ยังก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของบุคคลภายนอกด้วย

รัฐบาลได้ตระหนักถึงปัญหาดังกล่าว จึงได้ออกกฎหมายเพื่อบังคับให้เจ้าของรถต้องจัดทำมีการทำประกันภัยความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถของตน โดยได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาในวันที่ 9 เมษายน 2535 และให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 5 เมษายน 2536 เป็นต้นมา โดยใช้ชื่อว่า “พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535” พระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวได้บังคับใช้ตลอดมาจนถึงปัจจุบัน ซึ่งมีการแก้ไขมาถึง 5 ฉบับ โดยมีบริษัทประกันภัยเป็นผู้รับนโยบายการทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ดังกล่าว โดยมีการแก้ไขไปลักษณะทิศทางที่เพิ่มความคุ้มครองผู้ประสบภัย ในขณะที่ลดเบี้ยประกันภัยลง ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องตามเจตนารมณ์ของการออก “พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535” นี้อย่างแท้จริง แต่อย่างไรก็ตามความคุ้มครองตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว คุ้มครองเพียง ความเสียหายในส่วนตัวชีวิต และร่างกาย มิได้คุ้มครองถึงความเสียหายของทรัพย์สินด้วย ซึ่งเมื่อเกิดเหตุอุบัติเหตุจากรถยนต์ขึ้นนั้นย่อมมีความเสียหายของทรัพย์สินเกิดขึ้น ซึ่งผู้ถูกกระทำละเมิดก็ต้องไปใช้สิทธิตามหลักในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เองตามสิทธิที่ตนพึงจะได้รับ ซึ่งหากรถยนต์คันที่ก่อเหตุละเมิดยอมรับผิด และทำประกันภัยภาคสมัครใจไว้ ผู้เสียหายก็จะได้รับการชดเชยเยียวยาได้เร็วขึ้น แต่หากผู้ขายรถยนต์ที่เป็นผู้ก่อเหตุละเมิดมิได้ทำประกันภัยภาคสมัครใจไว้ ทำให้ต้องมีการฟ้องคดี ทำให้

เกิดความเสียหาย ค่าเช่าและก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายอีกมากมาย แม้หากศาลตัดสินผู้ฟ้องคดีให้เป็นผู้ชนะ ก็ไม่ได้หมายความว่า จะได้รับการชดเชยเยียวยาจากจำเลยหรือผู้ถูกก่อเหตุละเมิด กล่าวคืออาจจะไม่ได้รับการชดเชยเลย อาจจะชดเชยบางส่วน หรืออาจจะชดเชยให้ทั้งหมดแต่ไม่คุ้มค่ากับเวลาและโอกาสที่สูญเสียไประหว่างการดำเนินการทางคดี

จากปัญหาดังกล่าวข้างต้น ผู้ศึกษา เห็นว่าหากเพิ่มการประกันภัยค้ำจุนเพื่อคุ้มครองทรัพย์สินผู้ประสบภัยเข้าไปในประกันภัยภาคบังคับที่รัฐบาลจัดให้ผู้ซื้อรถทุกคันต้องจัดให้มีนั้น จะช่วยเยียวยา บรรเทาความเสียหายเกี่ยวกับ ความเสียหายของทรัพย์สินบุคคลภายนอก ได้ในระดับหนึ่ง ซึ่งประกันภัยค้ำจุนดังกล่าวเป็นประเภทและเงื่อนไขอันมีสาระสำคัญว่า ให้ความคุ้มครองทรัพย์สินของบุคคลภายนอก ในกรณีที่ผู้ขับขี่รถคันที่เอาประกันภัยภาคบังคับเป็นฝ่ายประมาทเท่านั้น โดยกำหนดจำนวนเงินความคุ้มครองของอุบัติเหตุต่อครั้งให้เป็นไปตามหลักคำนวณเบี้ยประกันภัยของนักคณิตศาสตร์ประกันภัย เป็นหลัก

ดังนั้นการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติฯดังกล่าวข้างต้นในการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับที่ผู้ศึกษาเสนอแนะขึ้นนี้ มีขึ้นเพื่อเยียวยา บรรเทาความเดือดร้อนของบุคคลภายนอกซึ่งได้รับความเสียหายแก่ทรัพย์สิน และลดภาระหรือแบ่งเบาภาระของเจ้าของรถคันเอาประกันภัยในการที่ไม่ต้องเป็นผู้ชดเชยค่าเสียหายเอง เมื่อประโยชน์สมกันทุกฝ่ายย่อมก่อเกิดประโยชน์แก่สาธารณะ ซึ่งในช่วงแรกๆ อาจมีผู้ไม่เห็นด้วย ในเรื่องความเป็นไปได้และภาระค่าเบี้ยที่ผู้ซื้อรถต้องรับมากขึ้น แต่หากได้พิจารณาจากความสูญเสียที่ได้รับมาในอดีตจนถึงปัจจุบันซึ่งผู้ศึกษาจะได้ทำการศึกษาวิเคราะห์ให้เห็นถึงเหตุผลที่ควรเพิ่มความคุ้มครองประกันภัยภาคบังคับลงในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ดังกล่าวแล้ว จะทำให้เห็นว่ามาตรการและวิธีการดังกล่าวจะนำมาซึ่งการบังคับใช้กฎหมายให้เป็นไปตามเจตนารมณ์และมีประสิทธิภาพและอรรถประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนและสังคมอย่างแท้จริง

2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

2.1 เพื่อศึกษาความเป็นมา และความสำคัญของปัญหาการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเกี่ยวกับความเสียหายที่มีต่อทรัพย์สินผู้อื่น

2.2 เพื่อศึกษาประวัติ แนวคิด ทฤษฎี และหลักการการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเกี่ยวกับความเสียหายที่มีต่อทรัพย์สินผู้อื่น

2.3 เพื่อศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเกี่ยวกับความเสียหายที่มีต่อทรัพย์สินบุคคลภายนอกทั้งของไทยและต่างประเทศ

2.4 เพื่อศึกษาถึงปัญหาและอุปสรรคการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเกี่ยวกับความเสียหายที่มีต่อทรัพย์สินผู้อื่น

2.5 เพื่อศึกษาแนวทางแก้ไขและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับผู้ประสบภัยจากรถเกี่ยวกับความเสียหายที่มีต่อทรัพย์สินผู้อื่น

3. สมมติฐานของการวิจัย

การเกิดอุบัติเหตุจากรถในบางครั้งไม่ได้ก่อให้เกิดความเสียหายเฉพาะแก่ร่างกาย ชีวิต แต่เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินผู้อื่น นำมาซึ่งความเดือดร้อนต่อผู้เกี่ยวข้อง นับวันยังมีจำนวนมาก ขึ้นแต่ประชาชนผู้ได้รับความเดือดร้อน ไม่ได้ได้รับการชดเชยค่าเสียหายได้อย่างถูกต้องเป็นธรรม เนื่องจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ไม่ได้บัญญัติครอบคลุมถึงความเสียหายแก่ทรัพย์สินผู้อื่น ดังนั้น เมื่อมีอุบัติเหตุผู้ประสบภัยต้องเรียกร้องค่าเสียหายเอากับผู้ทำละเมิด ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด เนื่องจากละเมิดมีขอบข่ายที่กว้างจึงทำให้ยากแก่การนำสืบเพื่อพิสูจน์ถึงความรับผิดชอบและการชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้เสียหาย อีกทั้งยังไม่มีบทบัญญัติความรับผิดชอบเด็ดขาด โจทก์หรือผู้เสียหายจึงมีหน้าที่ที่ต้องนำสืบหรือภาระการพิสูจน์ที่จะต้องนำสืบทำให้เป็นภาระแก่โจทก์และต้องเสียเวลาและเสียค่าใช้จ่าย จากเหตุผลดังกล่าวประเทศไทยจึงควรมีการบัญญัติกฎหมายให้ครอบคลุมถึงการคุ้มครองทรัพย์สินของผู้อื่นที่ได้รับความเสียหายทำให้ผู้ประสบภัยไม่ต้องมีภาระในการพิสูจน์

4. ขอบเขตของการวิจัย

ศึกษามาตรการที่ให้ความช่วยเหลือเยียวยาค่าเสียหายแก่ผู้ที่ประสบภัยจากรถเกี่ยวกับความเสียหายทรัพย์สินผู้อื่น โดยศึกษา ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2540 ฉบับที่ 4 พ.ศ. 2550 ฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551 ไม่ได้บัญญัติครอบคลุมเกี่ยวกับค่าเสียหายที่เกิดกับทรัพย์สินผู้อื่น เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นต้องเสียเวลาในการดำเนินการเรียกร้องเนื่องจากไม่มีกฎหมายบัญญัติไว้ต้องเรียกร้องค่าเสียหายเอากับผู้ทำละเมิด ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด โดยใช้สิทธิทางศาลเพราะผู้ทำละเมิดมักไม่ยอมชดเชยค่าเสียหาย และในการดำเนินคดีทางศาลต้องใช้ระยะเวลายาวนานเสียทั้งเวลาและค่าใช้จ่าย โดยจะศึกษาเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศเพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหามาเป็นไปอย่างถูกต้องและเหมาะสม

5. วิธีการวิจัย

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นแบบการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) ทั้งข้อมูลภายในประเทศและข้อมูลจากต่างประเทศ รวบรวมค้นคว้าข้อมูลจากหนังสือ วารสาร บทความ ข้อมูลที่ได้จากเครือข่ายอินเทอร์เน็ตหรือเว็บไซต์ (Website) ที่เกี่ยวข้องของไทยและต่างประเทศ รวมถึงสารนิพนธ์และวิทยานิพนธ์ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนตัวบทกฎหมายทั้งของไทยและต่างประเทศ ที่เกี่ยวข้อง

6. ประโยชน์ที่ได้รับ

6.1 ทำให้ทราบถึงความเป็นมา และความสำคัญของปัญหาการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเกี่ยวกับความเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สิน

6.2 ทำให้ทราบถึงประวัติ แนวคิด ทฤษฎี และหลักการการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเกี่ยวกับความเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สิน

6.3 ทำให้ทราบถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเกี่ยวกับความเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สินทั้งของไทยและต่างประเทศ

6.4 ทำให้ทราบถึงปัญหาและอุปสรรคการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเกี่ยวกับความเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สิน

6.5 ทำให้ทราบถึงแนวทางแก้ไขและเสนอแนะเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยซึ่งได้รับความเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สิน

บทที่ 2

ประวัติความเป็นมา แนวคิด ทฤษฎี และหลักการเกี่ยวกับการคุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถ

ก่อนที่จะศึกษาเกี่ยวกับกฎหมายการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่เกี่ยวกับทรัพย์สินของผู้อื่นจะต้องทำความเข้าใจเกี่ยวกับแนวคิด ประวัติความเป็นมาเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เพื่อให้เข้าใจวัตถุประสงค์และความจำเป็นที่จะต้องมีกฎหมายดังกล่าว

1. ประวัติความเป็นมาเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

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

เมื่อสงครามโลกครั้งที่ 1 เกิดขึ้น ความจำเป็นในการใช้รถยนต์มีมากขึ้นอย่างรวดเร็วทั้งในด้านการทหารและกิจการพลเรือน มีการผลิตรถยนต์จำนวนมากระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 1 และหลังสงครามโลกสิ้นสุดลงได้มีการสร้างถนนและขยายเส้นทางทางขนส่งโดยรถยนต์ อุบัติเหตุรถยนต์เกิดขึ้นอยู่เสมอและเพิ่มจำนวนมากขึ้น ผู้ได้รับความเสียหายบางรายเป็นบุคคลภายนอกซึ่งไม่มีหลักประกันคุ้มครองความบาดเจ็บเสียหายอันเกิดจากอุบัติเหตุรถยนต์นั้นแต่อย่างใด ดังนั้นรัฐบาลอังกฤษจึงมีแนวความคิดที่จะบังคับให้เอาประกันภัยรถยนต์เพื่อคุ้มครองความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับบุคคลที่สาม โดยออกพระราชบัญญัติ Road Traffic ปี ค.ศ. 1930 ออกใช้บังคับให้ผู้ใช้รถยนต์เอาประกันภัย เพื่อคุ้มครองความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับบุคคลที่สาม ในกรณีที่เขาได้รับความเสียหายถึงแก่ความตายหรือบาดเจ็บต่อร่างกายอันเนื่องจากการใช้รถยนต์นั้น

ต่อมาในปี ค.ศ. 1933-1934 และปี ค.ศ. 1972 ได้มีการแก้ไขเพื่อให้ความคุ้มครองความเสียหายอันเกิดจากการใช้รถยนต์ที่จะเกิดขึ้นกับบุคคลที่สามมีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น เช่นมีบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการจ่ายเงินเพื่อการรักษาฉุกเฉินให้กับแพทย์และโรงพยาบาล การบังคับให้เอา

ประกันภัยรถยนต์เพื่อคุ้มครองความเสียหายที่จะเกิดกับบุคคลที่สามดังกล่าวยังไม่ครอบคลุมไปถึงความเสียหายแก่ทรัพย์สินของบุคคลที่สาม และตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 1974 เป็นต้นมา กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ที่ออกในประเทศอังกฤษได้ขยายความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามภายใต้กฎหมายของประเทศที่เป็นสมาชิกกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจยุโรปด้วย

การประกันภัยรถยนต์เพื่อบุคคลที่สาม (Automobile Liability Insurance) ได้เริ่มมีขึ้นในคริสต์ศตวรรษที่ 19 เมื่อมีการสร้างรถยนต์ออกใช้บนท้องถนนมากขึ้น อุบัติเหตุจากรยนต์ได้เพิ่มจำนวนมากขึ้นอย่างรวดเร็ว ความจำเป็นในการประกันภัยเพื่อบุคคลที่สามผู้ได้รับความเสียหายจากรยนต์มีมากยิ่งขึ้น การประกันภัยเพื่อบุคคลที่สาม (Third party liability Insurance) ซึ่งเดิมใช้กับการประกันภัยประเภทอื่นจึงพัฒนาระบบการประกันภัยและกฎหมายที่เกี่ยวข้องไปตามความเจริญในการใช้รถใช้ถนนเป็นการประกันภัยรถยนต์เพื่อบุคคลที่สาม เพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองผู้เอาประกันภัยให้ได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนอันเนื่องจากการใช้รถยนต์ ต่อมาเมื่อวิวัฒนาการของรถยนต์ได้พัฒนาให้สามารถแล่นได้เร็วขึ้น ทำให้จำนวนอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากการใช้รถยนต์มากยิ่งขึ้น มีผู้ได้รับบาดเจ็บทุพพลภาพและเสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุทางรถยนต์จำนวนมาก แม้ว่ารัฐจะพยายามหามาตรการเพื่อป้องกันอุบัติเหตุด้วยวิธีต่างๆ หลายประการแต่ก็ไม่สามารถลดจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการใช้รถยนต์ได้ ในบรรดาวิธีการคุ้มครองความเสียหายต่อสาธารณะชนที่ได้ผลและเป็นที่ยอมรับกันอย่างหนึ่งก็คือ การประกันภัยบุคคลที่สาม (Third party liability Insurance) ในกรณีที่รถยนต์คันใดเจ้าของรถยนต์มีประกันภัยบุคคลที่สาม ผู้ได้รับอุบัติเหตุนั้นก็ได้รับการเยียวยาตามสัญญาประกันภัยและเป็นการลดภาระค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับสวัสดิภาพสังคมของรัฐด้วย¹

ความเป็นมาของกฎหมายประกันภัยภาคบังคับ²

สืบเนื่องจากการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2504 ประเทศไทยเริ่มใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเพื่อให้ประเทศมีการพัฒนาในด้านต่างๆ ส่งผลให้ประเทศมีการพัฒนาด้านต่างๆ มากขึ้นอย่างรวดเร็ว มีการผลิต การค้าขาย การขนส่ง และการเดินทาง ทำให้ความจำเป็นที่จะต้องใช้นยานพาหนะมากขึ้น รถยนต์ถือว่าเป็นยานพาหนะที่เหมาะสมสำหรับใช้ในการดังกล่าว ตั้งแต่นั้นมารยนต์ได้ทวีจำนวนมากขึ้นทุกปี สิ่งที่ตามมาคือ

¹ สิทธิโชค ศรีเจริญ (2549) “ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย” กรุงเทพมหานคร ประชุมทองการพิมพ์) หน้า 64-65

² ไฉไล ศักดิรวงศ์ (2532) “รายงานผลการวิจัย การใช้มาตรการทางกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากยานยนต์” ภาควิชานิติศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ หน้า 94

อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมีจำนวนมากขึ้นเรื่อยๆ ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของผู้ประสบภัยเป็นจำนวนมาก

ในปี พ.ศ. 2510 รัฐบาลได้ออกกฎหมายขึ้นเพื่อมากำกับดูแลธุรกิจประกันภัย โดยเฉพาะ ทั้งการประกันชีวิต และการประกันวินาศภัย (ปัจจุบันเรียกว่า “พระราชบัญญัติประกันชีวิตและพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย”) แต่กฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยังไม่ได้มีการบัญญัติ

จากปัญหาเรื่องข้อจำกัดในการใช้หลักกฎหมายละเมิด รัฐบาลและหน่วยงานราชการได้ตระหนักถึงความร้ายแรงจากการสูญเสียที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ และมีแนวคิดว่าจะต้องหามาตรการที่จะป้องกันความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยออกกฎหมายมาคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

ในการยกร่างกฎหมาย เริ่มตั้งแต่รัฐบาลจอมพลถนอม กิตติขจร เป็นนายกรัฐมนตรี ในปี พ.ศ. 2511 โดยร่างกฎหมายผ่านการพิจารณาของหน่วยงานต่างๆ จำนวนหลายหน่วยงาน ได้แก่ สำนักงานประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ สังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี ในการพิจารณาร่างกฎหมายนี้ใช้เวลานานในการพิจารณานาน โดยผ่านรัฐบาลต่างๆ หลายรัฐบาล และได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมร่างนี้อีกในปี พ.ศ. 2519 แต่ร่างกฎหมายนี้ก็ไม่สามารถที่จะออกมาเป็นกฎหมาย ด้วยเหตุผลทางการเมืองโดยการเปลี่ยนแปลงรัฐบาลหลายครั้ง ประกอบกับเรื่องของการประกันภัยถูกมองในแง่ลบมาตลอด เพราะหลักการของกฎหมายประกันภัยมีผู้เข้าใจไม่มากนัก แม้แต่ข้าราชการ หรือหน่วยงานที่ใช้กฎหมายเอง ด้วยเหตุผลดังกล่าวทำให้มีการคัดค้านร่างกฎหมายนี้ เพราะเห็นว่ากฎหมายดังกล่าวขัดต่อความรู้สึกของเขา กล่าวคือ ผู้ขับขี่รถยนต์จำนวนมากคิดว่าตนเองมีความระมัดระวังในการขับขี่และคงไม่เกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ เหตุใดเขาต้องถูกบังคับให้ทำประกันภัยในลักษณะดังกล่าว เป็นการสร้างภาระค่าใช้จ่ายให้กับผู้ที่เป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองที่จะต้องเสียเบี้ยประกันภัย โดยไม่มีสภาพที่ชัดเจนว่าเขาจะได้รับผลตอบแทนกลับคืนมาอย่างเหมาะสมและคุ้มค่าเบี้ยประกันที่จ่ายไปหรือไม่ หน่วยงานหรือองค์กรของรัฐบาลจำเป็นต้องสร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนในสังคมเพื่อลดการต่อต้านและสร้างทัศนคติที่ดีต่อร่างกฎหมายดังกล่าว

การก่อร่างที่แท้จริงของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เริ่มตั้งแต่สมัยที่พลเอกเปรม ติณสูลานนท์ เป็นนายกรัฐมนตรี ในปี พ.ศ. 2526 ในฐานะที่เป็นประธานกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ ได้มีคำสั่งที่ 16/2526 ให้มีการแต่งตั้งคณะบุคคลขึ้นมาเพื่อหามาตรการคุ้มครองผู้ต้องประสบภัยจากรถ ชื่อว่า “คณะอนุกรรมการเฉพาะกิจ” โดยให้มีหน้าที่พิจารณา กำหนดหลักการและวางมาตรการเกี่ยวกับการบังคับให้ผู้ขับขี่ต้องทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองบุคคลที่สาม

คณะอนุกรรมการนี้ประกอบด้วยบุคคลจากหลายหน่วยงาน เช่น กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ กรมตำรวจ (ปัจจุบันคือสำนักงานตำรวจแห่งชาติ) นอกจากนี้ยังผู้แทนจากหน่วยงานเอกชนที่สำคัญคือ ผู้แทนจากสมาคมประกันภัย นักวิชาการ และผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญในเรื่องประกันภัย

การทำงานของคณะอนุกรรมการชุดนี้ในการร่าง พ.ร.บ.๙ ได้รับอิทธิพลจากร่างกฎหมายเดิมของหน่วยงานต่างๆ ที่ร่างไว้แต่ไม่สามารถออกเป็นกฎหมาย และคณะอนุกรรมการได้เดินทางไปดูงานในต่างประเทศหลายๆ ประเทศ เพื่อเป็นแนวทางในการร่าง พ.ร.บ.๙ ของไทยให้มีความเหมาะสมกับสภาพการจราจรและสังคม ซึ่งได้สรุปประเด็นต่างๆ และร่างเป็นกฎหมายเรียบร้อย และได้มีการเตรียมการเพื่อจะเสนอสภาเพื่ออนุมัติ

อย่างไรก็ตาม แม้จะได้มีการศึกษาแนวทางเพื่อออกกฎหมาย แต่รัฐบาลนี้ก็ต้องยุติการดำเนินการเพราะมีการเปลี่ยนแปลงทางการเมือง รัฐบาลของพลเอกเปรมต้องหมดอำนาจส่งผลทำให้ร่างกฎหมายดังกล่าวต้องตกไป

จนถึงสมัยของนายอนันต์ ปันยารชุน (รัฐบาลในสมัยนี้เป็นรัฐบาลในยุคของสภารักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ หรือ “รสช.”) แนวความคิดที่จะออกกฎหมายฉบับนี้ก็ยังมีอยู่องค์กรทางราชการที่สนับสนุนก็ได้พยายามผลักดันกฎหมายพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ในระหว่างการดำเนินการเพื่อออกกฎหมาย มีเหตุการณ์ที่สำคัญเกิดขึ้น คือ รถบรรทุกแก๊สแบบแคปซูล 2 ถัง หลุดออกจากตัวรถและเกิดความร้อนเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ เป็นการเพิ่มแรงอัดให้กับแก๊สที่บรรจุอยู่ภายในถังเหล็กไม่อาจทนแรงเสียดสีได้ปริแตก แก๊สที่บรรจุอยู่ภายในได้พวยพุ่งออกมาเกิดเป็นประกายไฟและระเบิดขึ้นด้วยเสียงสนั่นหวั่นไหวหลายครั้ง ทำให้บริเวณถนนเพชรบุรีตัดใหม่และบริเวณใกล้เคียงกลายเป็นทะเลเพลิงภายในช่วงเวลาไม่กี่นาที

จากเหตุการณ์ดังกล่าวทำให้มีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บเป็นจำนวนมาก รวมทั้งทรัพย์สินของประชาชนในบริเวณนั้นเสียหายเป็นจำนวนมาก แต่ผู้ที่ได้รับการชดเชยไม่ทันกับความต้องการความจำเป็นในการรักษาพยาบาล เนื่องจากมีผู้ได้รับบาดเจ็บสาหัสจำนวนมาก ก่อให้เกิดความเดือดร้อนเสียหาย ไม่เป็นธรรมแก่ผู้ประสบภัยเป็นอย่างมาก รัฐบาลจึงต้องนำงบประมาณแผ่นดินจำนวนหลายล้านบาทเข้าช่วยเหลือ และอีกเหตุการณ์หนึ่งคือ เหตุระเบิดของรถบรรทุกที่พลิกคว่ำที่อำเภอท้ายเหมือง จังหวัดพังงา อีกทั้งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในช่วงนั้นมีค่อนข้างมาก และเป็นเหตุการณ์ที่ส่งผลร้ายแรงต่อสวัสดิภาพความเป็นอยู่ของคนในสังคม

หลังจากนั้นได้มีการพูดถึงเรื่องมาตรการที่จะนำมาซึ่งความคุ้มครองผู้ที่ต้องประสบภัยจากรถอย่างกว้างขวาง สิ่งเหล่านี้เป็นตัวกระตุ้นรัฐบาลทำให้รัฐบาลหาแนวทางในการป้องกันและ

บรรเทาความเสียหายร้ายแรงที่เกิดขึ้นดังกล่าว รัฐบาลจึงต้องเร่งออกกฎหมายเพื่อป้องกันและบรรเทาความเสียหาย ซึ่งอาจเกิดจากอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกายของบุคคล ซึ่งในขณะนั้นไม่มีกฎหมายใดที่จะช่วยเหลือ เยียวยาให้กับผู้ประสบภัยเหล่านั้นอย่างรวดเร็วและทันทั่วถึง

การที่ร่างกฎหมายได้ผ่านการพิจารณาและผลักดันอย่างต่อเนื่องเป็นระยะเวลาานานจากรัฐบาลหลายสมัย จนเป็นรูปร่างที่เห็นชัดในยุคของสมัยพลเอกเปรม ทำให้การเสนอร่างกฎหมายนี้ของกระทรวงพาณิชย์เป็นไปอย่างรวดเร็ว โดยมีการเปลี่ยนแปลงในรายละเอียดเล็กน้อยเท่านั้น ก่อนเสนอสภาเพื่อขออนุมัติเป็นกฎหมายในที่สุด โดยร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ มีทั้งหมด 52 มาตรา รัฐบาลได้ดำเนินการเสนอร่างโดยผ่านความเห็นชอบของคณะกรรมการกฤษฎีกาและคณะรัฐมนตรีแล้ว ที่สุดเหลือเพียง 47 มาตรา และได้ทำการเปลี่ยนชื่อ จากเดิมจะใช้ชื่อว่า “พระราชบัญญัติคุ้มครองบุคคลที่สาม (Third Party)” แต่เนื่องจากเหตุผลที่มีหน้าที่ใช้กฎหมาย และประชาชนอาจเข้าใจว่ากฎหมายนี้จะคุ้มครองเฉพาะบุคคลอื่น ไม่คุ้มครองผู้ขับขี่และบุคคลภายในรถ (บุคคลที่หนึ่ง หมายถึง ผู้เอาประกันภัย บุคคลที่สอง หมายถึง บริษัทรับประกันภัย และบุคคลที่สาม หมายถึง บุคคลอื่นที่เสียหายตามเงื่อนไขของการประกันภัยแต่ไม่รวมบุคคลที่หนึ่งและบุคคลที่สอง) ทางรัฐบาลจึงเห็นสมควรจะเปลี่ยนชื่อเป็น “พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ” ร่าง พ.ร.บ.๙ นี้ ได้รับการพิจารณาและได้รับความเห็นชอบ โดยสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ 20 มีนาคม พ.ศ. 2535 และได้ออกเป็นกฎหมายโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 109 ตอนที่ 44 เมื่อวันที่ 9 เมษายน พ.ศ. 2535

เหตุผลหลักของการประกาศใช้ พ.ร.บ.๙ มีดังนี้ “เนื่องจากอุบัติเหตุอันเกิดจากการใช้รถได้ทวีจำนวนขึ้นในแต่ละปี เป็นเหตุให้มีผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจำนวนมากโดยผู้ประสบภัยดังกล่าวไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหายหรือได้รับการชดเชยค่าเสียหายไม่คุ้มกับความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง หากผู้เสียหายจะใช้สิทธิเรียกร้องทางแพ่งเรียกร้อง ก็ต้องใช้เวลาดำเนินคดียาวนาน ดังนั้น เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันทั่วถึง สมควรกำหนดให้มีกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้”

เหตุที่สำคัญที่ทำให้ พ.ร.บ.๙ นี้กว่าจะออกเป็นกฎหมาย และประกาศบังคับใช้ได้ ต้องใช้ระยะเวลาอนานนั้น เป็นเพราะความไม่มีเสถียรภาพทางการเมือง กล่าวคือ ความไม่ต่อเนื่องของรัฐบาลที่มีอำนาจบริหารประเทศ

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของไทย ได้รับอิทธิพลทางแนวคิดมาจากต่างประเทศโดยเฉพาะประเทศในโลกระวันตก เช่น สหรัฐอเมริกา อังกฤษ สวิตเซอร์แลนด์ ญี่ปุ่น

และฟิลิปปินส์ เป็นต้น ทั้งนี้ เนื่องจากการติดต่อค้าขายกับต่างชาติ ได้นำอุตสาหกรรมเทคโนโลยี วัฒนธรรมและอารยธรรมเข้ามาในประเทศไทย

แม้ว่าสภาพสังคมและเศรษฐกิจของประเทศดังกล่าวจะแตกต่างจากประเทศไทย แต่ก็ เป็นเพียงรายละเอียดเล็กน้อยส่วนหลักและแนวความคิดเหมือนกัน กล่าวคือ คำนึงถึงผู้ประสบภัย ให้ได้รับการชดเชยค่าเสียหายให้ดีที่สุด และครอบคลุมกว้างขวางที่สุดเท่าที่จะ เป็นไปได้

กำหนดการใช้บังคับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ตามมาตรา 2 มีผลบังคับใช้เมื่อ พ้น 180 วัน นับตั้งแต่วันที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งก็คือวันที่ 6 ตุลาคม พ.ศ. 2535 ต่อมา สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรเสนอญัตติควมขอประชุมสภานัดพิเศษเพื่อพิจารณาทบทวนกฎหมายฉบับ นี้พร้อมกับแต่งตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาความเหมาะสมของอัตราเบี้ยประกัน และได้ตรา พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ฉบับที่ 2 โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 109 ตอนที่ 111 เมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน พ.ศ. 2535 ฉบับที่ 2 โดยให้เลื่อนการบังคับใช้จาก 180 วัน เป็น 360 วันนับตั้งแต่วันที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา (ยกเลิกความในมาตรา 2 เดิม และแก้ไข เพิ่มเติมมาตรา 2 ใหม่เพียงมาตราเดียว)

ดังนั้น พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งจะบังคับใช้เมื่อวันที่ 6 ตุลาคม พ.ศ. 2535 เป็นวันที่ 5 เมษายน พ.ศ. 2536 จากการขยายระยะเวลาดังกล่าวทำให้กำหนด วันบังคับใช้กฎหมาย และระยะเวลาที่กำหนดในบทเฉพาะกาลมาตรา 47 ให้เจ้าของรถหรือมีรถไว้ เพื่อใช้อยู่ในวันที่ พ.ร.บ.๑ ฉบับนี้ใช้บังคับต้องดำเนินการจัดให้มีการประกันความเสียหายให้เสร็จ ลื่น ภายใน 180 วัน คือวันที่ 1 ตุลาคม 2536

เหตุผลในการเลื่อนการบังคับใช้ เนื่องจากมีการต่อต้านคัดค้านว่าจะก่อให้เกิดภาระแก่ ประชาชนในการต้องจ่ายค่าเบี้ยประกันภัย ทั้งไม่เห็นความเป็นรูปธรรมว่าประชาชนจะได้รับ ประโยชน์อย่างไรในกฎหมายนี้ ทั้งความไม่พร้อมของหน่วยงานของภาครัฐที่เกี่ยวข้อง และบริษัท ผู้รับประกันภัยเพราะเป็นกฎหมายใหม่ รัฐบาลจึงขยายระยะเวลาในการบังคับใช้กฎหมายออกไป เพื่อให้ทุกฝ่ายเตรียมความพร้อม โดยมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบและเข้าใจ ใน เจตนารมณ์ของกฎหมาย คือ เจ้าของรถที่ต้องทำประกันภัยจะได้ทราบหน้าที่ของตน บริษัท ประกันภัยต้องเตรียมวางแผนในการรับประกันภัยและภาครัฐต้องเตรียมการในการจัดตั้งกองทุน ทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ จัดทำทะเบียนหลักเกณฑ์ต่างๆ เกี่ยวกับกฎหมายฉบับนี้

หลังจากนั้นวันที่ 16 พฤศจิกายน พ.ศ. 2540 ได้มีการประกาศใช้ได้ตราพระราชบัญญัติ คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ฉบับที่ 3 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 114 ตอนที่ 72 โดยแก้ไข เพิ่มเติมพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 หลังจากมีการบังคับใช้กฎหมายนี้มา

ระยะหนึ่งแล้วพบว่ายังมีข้อบกพร่องทำให้ไม่สามารถเอื้อประโยชน์แก่ผู้ที่ประสบภัยจากรถเท่าที่ควร เช่น บริษัทประกันภัยไม่มีสาขาครอบคลุมในทุกจังหวัดทั่วประเทศ และปัญหาในการให้บริการของบริษัทประกันภัยแต่ละบริษัทมีความแตกต่างกัน ซึ่งสาระสำคัญของพระราชบัญญัตินี้คือ เพิ่มองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถและกำหนดให้มีการจัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด รวมทั้งแก้ไขบทกำหนดโทษให้มีความเหมาะสม

เหตุผลในการประกาศ คือ กฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน มีหลายประการที่ยังไม่เหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจ และสังคมในปัจจุบัน ซึ่งมีผลกระทบต่อประชาชนโดยตรง เช่น บทบัญญัติเกี่ยวกับองค์ประกอบ และอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ แบบและข้อความในกรมธรรม์และอัตราเบี้ยสมควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติดังกล่าว รวมทั้งเพิ่มบทบัญญัติเกี่ยวกับการกำหนดให้บริษัทประกันภัยและการจ่ายค่าสินไหมทดแทนนอกจากค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามที่รัฐมนตรีประกาศ กำหนด การจัดให้มีบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเกิดขึ้นเพื่อให้บริการเกี่ยวกับการรับประกันภัยและการจ่ายค่าสินไหมทดแทนบริษัท และสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยการกำหนดค่าใช้จ่ายในการบริหารสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย และการกำหนดเงินสมทบ ระยะเวลา และหลักเกณฑ์การจ่ายเงินสมทบที่บริษัทต้องจ่ายให้แก่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย รวมทั้งปรับปรุงกำหนดโทษให้เหมาะสมยิ่งขึ้น

วันที่ 5 เมษายน พ.ศ. 2550 ได้มีการประกาศให้ตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ฉบับที่ 4 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 14 ตอนที่ 19 โดยแก้ไขความหมายของคำจำกัดความให้ชัดเจนและเหมาะสมมากขึ้น ที่สำคัญเช่นคำว่า “รถ” และ “ค่าเสียหาย” เรื่องการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นในกรณีต่างๆ และเรื่องหลักฐานเกี่ยวกับการประกันภัย

เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้คือ ในปัจจุบันปรากฏว่ามีผู้ประสบภัยจากรถ บางประเภทที่ยังไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันท่วงที นอกจากนี้ยังมีบทบัญญัติบางประการที่ไม่เหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจและสังคม ในปัจจุบัน เช่น บทบัญญัติเกี่ยวกับหลักฐานการประกันความเสียหาย การแจ้งบอกเลิกกรมธรรม์ การใช้จ่ายเงินกองทุน การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจากเงินกองทุน และการเรียกค่าเสียหายเบื้องต้นสมควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติในเรื่องดังกล่าวจากเงินกองทุน รวมทั้งปรับปรุง กำหนดโทษให้เหมาะสมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ล่าสุดวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2551 ได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ฉบับที่ 5 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 125 ตอนที่ 40 ได้มีการเพิ่มเติมว่า “สำหรับรถ

ที่เจ้าของได้จัดให้มีการประกันภัยความเสียหายต่อผู้ประสบภัย โดยเอาประกันภัยครอบคลุมความเสียหายต่อผู้ประสบภัยและทรัพย์สิน ตามชนิด ประเภท และขนาดของรถที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงแล้ว ไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยอีก”

เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เพื่อให้เจ้าของรถที่เอาประกันภัยครอบคลุมความเสียหายต่อผู้ประสบภัยและทรัพย์สินแล้ว ถือได้ว่าจะสามารถเยียวยาให้กับผู้ประสบภัยซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย และอนามัยแล้ว ยังสามารถชดเชยความเสียหายต่อทรัพย์สินของผู้ประสบภัยอีกส่วนหนึ่ง ซึ่งผู้เอาประกันภัยในลักษณะดังกล่าวข้างต้น จะทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายและเกิดความเป็นธรรม เพราะปัจจุบันเจ้าของรถผู้ได้เอาประกันภัยต้องถูกบังคับให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยด้วยทั้งๆ ที่เจ้าของรถได้เอาประกันภัยครอบคลุมความเสียหายต่อผู้ประสบภัยและทรัพย์สินแล้ว จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

2. แนวคิดเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

เพื่อสร้างความมั่นคงและความสงบเรียบร้อยของคนในสังคมในที่สุดรัฐบาลจึงหามาตรการที่จะนำมาใช้เพื่อเป็นประโยชน์และส่งผลกระทบต่อประชาชนในสังคมให้น้อยที่สุด นั่นคือมาตรการทางกฎหมาย³ และเนื่องจากปัญหาในการใช้หลักเกณฑ์ของกฎหมายละเมิดให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยจากรถไม่เพียงพอ และมีอุปสรรคหลายประการที่ทำให้ผู้ประสบภัยไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหาย

แนวความคิดที่จะออกกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ มีดังนี้

1. ประเทศไทยได้มีการพัฒนาทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม โดยเฉพาะการที่รัฐบาลได้ออกแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมาจำนวนหลายฉบับ และจากการที่รัฐบาลได้พยายามผลักดันประเทศไทยให้เป็นอุตสาหกรรม ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านต่างๆอย่างมาก โดยเฉพาะการเพิ่มขึ้นของยานพาหนะเพื่อใช้ในการขนส่งและเดินทาง ซึ่งปัญหาที่เกิดขึ้นตามมาอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้คือ อุบัติเหตุ ซึ่งส่งผลเสียหายต่อสังคมเป็นอย่างมาก ซึ่งในขณะนั้น ประเทศไทยไม่มีมาตรการป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น

³ เกรียงไกร ทองพันธ์ (2539) “การเมืองเรื่องพระราชบัญญัติผู้ประสบภัยจากรถ” วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขารัฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง หน้า 53

2. บุคคลที่ได้รับความเสียหาย ไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหาย หรือได้รับแค่เพียงบางส่วน ไม่คุ้มกับความเสียหายที่เกิดขึ้น ก่อให้เกิดภาระแก่ตนเองและผู้อื่น ในอันที่จะต้องเยียวยารักษาความเสียหายดังกล่าว ซึ่งส่งผลกระทบต่อสังคมอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

3. การพัฒนาในด้านเศรษฐกิจและสังคมเพิ่มขึ้น จำนวนอุบัติเหตุจากการจราจรยิ่งเพิ่มขึ้น การคุ้มครองสวัสดิภาพของคนไทยจากอุบัติเหตุ ยังไม่ปรากฏรูปแบบที่ชัดเจน ทำให้ประชาชนต้องเสี่ยงกับความสูญเสียทางอุบัติเหตุดังกล่าว

4. หลักเกณฑ์ของกฎหมายแพ่งว่าด้วยละเมิดให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยจากรถไม่เพียงพอ⁴

เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้คือเนื่องจากปรากฏว่าอุบัติเหตุอันเกิดจากรถได้ทวีจำนวนขึ้นในแต่ละปีเป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมากโดยผู้ประสบภัยดังกล่าวไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหายหรือได้รับชดเชยค่าเสียหายไม่คุ้มกับความเสียหายที่ได้รับจริง และหากผู้ประสบภัยจะใช้สิทธิทางแพ่งเรียกร้องค่าเสียหายก็จะต้องใช้เวลาดำเนินคดียาวนาน ดังนั้นเพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยค่าเสียหายและได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันท่วงที จึงสมควรกำหนดให้มีกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้⁵

3. ทฤษฎีเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

แต่เดิมก่อนมีการประกาศใช้กฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ประเทศต่างๆ ได้ใช้หลักกฎหมายละเมิดในการเรียกร้อง ให้ผู้ที่ก่อให้เกิดความเสียหายชดเชยค่าเสียหาย โดยกฎหมายละเมิดใช้ทฤษฎีความรับผิดชอบคือ ความเสียหายต้องเกิดจากความผิดของผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย กล่าวคือ ผู้ประสบภัยต้องมีความจงใจ หรือประมาทเลินเล่อทำให้เกิดความเสียหาย ถ้าผู้กระทำผิดไม่ได้จงใจหรือไม่ได้ประมาท หรือความผิดที่เกิดขึ้นผู้เสียหายมีส่วนก่อให้เกิดความเสียหายหรือความเสียหายที่เกิดเป็นเพราะเหตุสุดวิสัย ผู้เสียหายก็ไม่มีสิทธิได้รับการชดเชยค่าเสียหาย โดยใช้หลัก “ไม่มีความรับผิด ถ้าปราศจากความผิด” ดังนั้นถ้าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น ผู้ที่ก่อให้เกิดความเสียหายไม่มีความผิดตามกฎหมาย เขาก็ไม่มีหน้าที่ที่ต้องรับผิดชอบค่าเสียหาย

ความผิด (Fault) คือ การกระทำอันมิชอบ หรือเป็นความผิด เป็นเรื่องสภาพทางใจของการกระทำของคน โดยปกติทั่วไปแล้วจะมีความรู้สึกผิดชอบชั่วดีว่าการกระทำของเขานั้นก่อให้เกิด

⁴ พินิตา บุญรอด (2534) “ร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2534” หน้า 18

⁵ หมายเหตุ ท้ายพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535

ความเดือดร้อนเสียหายต่อผู้อื่นหรือไม่ ถ้าเขารู้สึกว่าการกระทำของเขานั้นก่อให้เกิดความเดือดร้อนเสียหายต่อผู้อื่นแล้วยังกระทำอีก หรือละเลยไม่พิจารณาเสียก่อนแล้วจึงกระทำลงไป การกระทำนั้นสังคมถือว่าเป็นผิดหรือไม่ หรือเป็นความผิด แต่ถ้าการกระทำของเขานั้นสังคม ถือว่าไม่น่าตำหนิ หรือไม่มีความผิด การกระทำนั้นก็ไม่ใช่ความผิด จึงไม่ต้องรับผิด โดยแยกพิจารณาดังนี้

1. การกระทำอันมิชอบหรือเป็นความผิดในทางสังคมหรือศีลธรรม (Moral Fault) เป็นองค์ประกอบที่แฝงอยู่ในละเมิด โดยจงใจและประมาทการกระทำของเขานั้นก่อให้เกิดความเดือดร้อนเสียหายต่อผู้อื่น การกระทำนั้นสังคมถือว่าเป็นผิดหรือไม่ หรือเป็นการกระทำที่ไม่สมควร

2. การอันมิชอบในเชิงกฎหมาย (Legal Fault) เป็นองค์ประกอบของละเมิดที่ต้องรับผิดโดยปราศจากเงื่อนไข คือ ในกฎหมายละเมิดหมายถึงพฤติกรรม หรือการกระทำเบี่ยงเบนไปจากประโยชน์หรือความรู้สึกอันดีงามของสังคม และประโยชน์ของสาธารณะได้แก่ การกระทำผิดไปจากบรรทัดฐานของสังคม ผิดเจตนาของกฎหมาย

แต่มีข้อยกเว้นกรณีที่มีผู้กระทำมิอาจกระทำได้ตามกฎหมาย เรียกว่า นิรโทษกรรม คือ การกระทำที่ชอบหรือทำได้โดยชอบนั้นมิใช่เป็นการกระทำที่เป็นการละเมิดและไม่เป็นละเมิด ดังนี้

- (1) การป้องกันและกระทำตามคำสั่งอันชอบด้วยกฎหมาย
- (2) การกระทำเพื่อบำบัดป้องภัยอันตรายโดยฉุกเฉิน
- (3) การป้องกันสิทธิของตน
- (4) การป้องกันความเสียหายจากสัตว์
- (5) การกระทำตามจารีตประเพณีหรือหลักการกระทำที่สังคมยอมรับ เช่น ครูทำ

โทษนักเรียน

(6) ผู้เสียหายยินยอม ความยินยอมทำให้ไม่เป็นละเมิด เช่น คนไข้ยอมให้แพทย์ผ่าตัดรักษาโรค

(7) การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ของรัฐ เช่น การตรวจค้น จับกุม อาจต้องรับผิดฐานละเมิด

องค์ประกอบของทฤษฎีความรับผิด มี 2 ประการ คือ

1.1 องค์ประกอบทางการกระทำ ได้แก่ การกระทำโดยเคลื่อนไหวร่างกาย หรือไม่เคลื่อนไหวแต่เป็นการงดเว้นหน้าที่ที่จะต้องกระทำ ทำให้บุคคลอื่นได้รับความเสียหาย

1.2 องค์ประกอบทางจิตใจ ได้แก่ การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทฤษฎีนี้ก่อให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติ กล่าวคือผู้เสียหายต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น ผู้ที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ

หลักการตามทฤษฎีนี้ก่อให้เกิดความยุ่งยากแก่ผู้ที่ต้องประสบภัยจากรถที่มีหน้าที่ต้องพิสูจน์ความผิดของผู้ที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ถ้าพิสูจน์ความผิดของผู้ก่อความเสียหายไม่ได้ก็จะเป็นผลให้ผู้ประสบภัยไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหายความรับผิดชอบทางละเมิด⁶

ละเมิด คือ การประทุษร้ายหรือการกระทำในทางแพ่ง (a species of civil injury or wrong) กฎหมายแพ่งเป็นกฎหมายเอกชน มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันสิทธิของเอกชนที่มีต่อกัน โดยบุคคลที่ต้องเสียหายบังคับสิทธิของตนเองแก่ผู้ก่อความเสียหายหรือ ผู้ที่ต้องรับผิดชอบเป็นการบังคับให้คืนสู่สภาพก่อนมีการละเมิดเกิดขึ้นเท่าที่จะเป็นไปได้

ความรับผิดชอบทางละเมิดเกิดจากการล่วงละเมิด (Breach of Duty) หมายความว่า บุคคลทั่วไปย่อมมีสิทธิที่จะไม่ให้ผู้ใดมาทำการละเมิดตน ผู้ใดมากระทำการใดอันเป็นล่วงละเมิด ผิดหน้าที่ซึ่งกฎหมายกำหนดให้มีต่อบุคคลอื่นทำให้บุคคลอื่นได้รับความเสียหาย ผู้เสียหายมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้กระทำละเมิดเพื่อชดเชยแก่ตน แต่ความเสียหายที่เกิดขึ้นต้องมีความสัมพันธ์กับความผิด กล่าวคือ ความเสียหายต้องเกิดจากความรับผิดชอบของผู้ก่อเหตุ ผู้เสียหายจึงมีสิทธิได้รับการชดเชยจากผู้ก่อเหตุ แต่ถ้าผู้เสียหายมีส่วนกระทำให้เกิดความเสียหายด้วย หรือความเสียหายเกิดจากเหตุสุดวิสัย ผู้เสียหายไม่มีสิทธิได้รับการชดเชยค่าเสียหาย

แต่จากข้อจำกัดของทฤษฎีความรับผิดชอบตามหลักกฎหมายละเมิด ไม่เพียงพอต่อการคุ้มครองผู้ได้รับความเสียหายได้ทุกรณี โดยเฉพาะความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดทฤษฎีทางกฎหมายใหม่ๆ ขึ้นเพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการคุ้มครองมากขึ้น

3.1 ทฤษฎีชดเชยค่าเสียหายโดยไม่มี ความผิด (Theory of No Fault Compensation)⁷

คือ ผู้ประสบภัยมีสิทธิได้รับการชดเชยค่าเสียหาย แม้ผู้ก่อให้เกิดความเสียหายไม่มีความผิดตามกฎหมาย หรือแม้ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นเพราะเหตุสุดวิสัย ตัวอย่างเช่น คดี Faith Ann Glynn รัฐมิชิแกน เป็นคดีที่เด็กอายุ 13 ปี ชี้อกรยานแล้วถูกรถยนต์ที่วิ่งตามหลังชน ทำให้เด็กได้รับบาดเจ็บทางสมอง บริษัทประกันภัยต้องจ่ายเงินค่ารักษาพยาบาล แม้ว่าเธอจะไม่ได้ขับรถชนเพราะถือว่าครอบครัวผู้ขับขี่รถจักรยานที่ประสบภัยจากรถยนต์ด้วย

⁶ สมชาย หาญเลิศฤทธิ์. (2541). “การจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่ไม่เป็นธรรมตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535: ศึกษากรณีที่มีความเสียหายเกิดแก่ผู้ประสบภัยแต่ไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย” สารนิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขานิติศาสตรบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต หน้า 28

⁷ สิทธิโชค ศรีเจริญ (2528) “ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์” กรุงเทพมหานคร ประชุมทองการพิมพ์ หน้า 66

หลักสำคัญของทฤษฎี

- 1) ต้องมีการชดเชยค่าเสียหายทันทีที่ความเสียหายเกิดขึ้น
- 2) ไม่ต้องรอการพิสูจน์ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นว่าเป็นเพราะของฝ่ายใด
- 3) ความเสียหายที่เกิดขึ้นแม้ไม่มีฝ่ายใดเป็นฝ่ายผิด หรือเป็นเพราะเหตุสุดวิสัย ผู้ที่ได้รับความเสียหายก็ยังคงยังมีสิทธิได้รับการเยียวยาความเสียหาย
- 4) ไม่ตัดสิทธิผู้เสียหายที่จะพิสูจน์ความผิดตามกฎหมายละเมิด ประเทศต่างๆ ได้นำทฤษฎีนี้มาใช้ตั้งแต่ ค.ศ. 1970 เป็นต้นมา (ซึ่งต่อมาประเทศไทยได้นำเอาหลักนี้มา ตราเป็นพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ) ทฤษฎีนี้แบ่งออกเป็น 2 ระบบ คือ

(1) การจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดแบบแท้ (Pure No Fault) หลักการนี้บังคับให้เจ้าของรถทำประกันภัยประเภท “การประกันภัยการชดเชยค่าสินไหมทดแทน” (Compensation Insurance) โดยกำหนดว่ารถยนต์ที่จะนำมาจดทะเบียนจะต้องมีการประกันภัยประเภทนี้ มิฉะนั้นเจ้าของรถจะต้องถูกลงโทษทางอาญาอย่างหนัก และกำหนดว่าผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายจากรถมีสิทธิที่จะได้รับการชดเชยค่าเสียหาย โดยไม่คำนึงว่าเป็นความผิดของฝ่ายใด (กล่าวคือไม่ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้น จะเป็นความผิดของผู้เสียหายเอง ผู้อื่น หรือเป็นเพราะเหตุสุดวิสัย)

แต่หลักการตามทฤษฎีนี้ จะยกเลิกหลักความรับผิดทางละเมิดในส่วนที่ใช้กับคดีแพ่งเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางรถยนต์โดยสิ้นเชิง

(2) การจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดแบบประยุกต์ (Modified No Fault)⁸ เป็นการชดเชยค่าเสียหายโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด (No Fault) เช่นเดียวกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดแบบแท้ (Pure No Fault) แต่ไม่เป็นการยกเลิกหลักการตามกฎหมายละเมิด ที่ให้ผู้ประสบภัยหรือผู้มีสิทธิตามกฎหมายสามารถเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ต้องรับผิดตามหลักกฎหมายละเมิดได้อีก เช่น เมื่อผู้รับประกันภัยได้ชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยไปแล้วถ้าไม่สามารถรับช่วงสิทธิผู้ประสบภัยไปเรียกร้องจากผู้ต้องรับผิด ก็จะก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมที่ผู้ที่ต้องรับผิดตามกฎหมายไม่ต้องรับผิดตามกฎหมายใดๆ เลย

เนื่องจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับรถยนต์นั้น มักจะเป็นการกระทำละเมิด ซึ่งเป็นเรื่องที่ยุ่งยากในการพิสูจน์ความผิดและพิสูจน์ค่าเสียหาย เนื่องจากมีความซับซ้อนและต้องใช้เวลาค่อนข้างมาก ด้วยเหตุนี้จึงได้มีการประกันภัยแบบใหม่ที่เรียกว่า “การประกันภัยความเสียหายระบบไม่มีความผิด” (No-Fault Insurance) ซึ่งเป็นการประกันภัยประเภทที่บริษัทผู้รับประกันภัยต้อง

⁸ เกรียงไกร ทองพันธ์ อ่างแล้ว หน้า 48

ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนซึ่ง ได้แก่ ค่ารักษาพยาบาล และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ จำนวนเป็นราคาเงินได้ให้แก่ผู้เสียหายที่ประสบภัยจากรถไม่ว่าผู้เอาประกันภัยจะเป็นฝ่ายผิดหรือไม่ก็ตาม ซึ่งการนำหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องรอพิสูจน์ความผิดนี้ ทำให้ผู้ประสบภัยจากรถหรือผู้ได้รับความเสียหายได้รับชดใช้ค่าเสียหายรวดเร็ว และไม่ต้องเสียเวลานานาคคีขึ้นสู่ศาลเพื่อพิสูจน์ความรับผิดชอบหลักกฎหมายแพ่งในลักษณะละเมิดก่อนแต่อย่างไร

3.2 ทฤษฎีว่าด้วยประโยชน์สาธารณะ (Public Interest Theory)

คำว่า “ประโยชน์สาธารณะ” ได้มีคำจำกัดความไว้หลายความหมาย ดังนี้ ประโยชน์สาธารณะ คือ การเสียสละความต้องการของคนส่วนน้อยเพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อสาธารณะชนและประโยชน์สาธารณะคือ การประนีประนอมผลประโยชน์ การยอมเสียผลประโยชน์บางส่วน เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อสาธารณะ โดยประโยชน์สาธารณะมีความสำคัญกว่าประโยชน์ส่วนตัว อีกทั้งจะต้องตั้งอยู่บนความสมดุล ผู้บริโภคหรือผู้เอาประกันภัยต้องเสียเบี้ยประกันภัยที่ต่ำ แต่ในขณะที่เดียวกันผู้รับประกันภัยก็ต้องสามารถดำรงอยู่ได้

การออกกฎหมาย มีวัตถุประสงค์เพื่อประโยชน์สาธารณะมิใช่เพื่อประโยชน์ส่วนบุคคล และไม่ว่าจะมาจากกลุ่มใดก็ตาม ผลสุดท้ายจะต้องคำนึงถึงผลประโยชน์สาธารณะเป็นหลัก ซึ่งการบัญญัติกฎหมายประกันภัยขึ้นมาก็เพื่อป้องกันความล้มเหลวของการประกอบธุรกิจประกันภัย และเพื่อสร้างความมั่นคงหรือเสถียรภาพของระบบประกันภัย⁹

ทฤษฎีนี้เป็นตามความเห็นของผู้ศึกษาเห็นว่า เป็นทฤษฎีที่สำคัญและเป็นข้อบ่งชี้ที่สำคัญที่สุดในการ ที่เกี่ยวกับความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ไม่ว่าจะคุ้มครองเกี่ยวกับ ชีวิต ร่างกาย อนามัย หรือ ทรัพย์สิน เนื่องจากกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ มีขึ้นเพื่อเยียวยา บรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยซึ่งได้รับความเสียหายแก่ ชีวิต ร่างกาย อนามัย หรือ ทรัพย์สิน และลดภาระหรือแบ่งเบาภาระของเจ้าของรถคันเอาประกันภัยในการที่ไม่ต้องเป็นผู้ชดใช้ค่าเสียหายเอง เมื่อประโยชน์สมกันทุกฝ่ายย่อมก่อให้เกิดประโยชน์แก่สาธารณะ

3.3 ทฤษฎีรับภัย (Theory of Risk)

ในระยะแรกกฎหมายลักษณะละเมิดมีความมุ่งหมายเพื่อให้ผู้ก่อความเสียหายแก่ผู้อื่นต้องชดใช้ค่าเสียหาย โดยมีได้ค้ำประกันว่าผู้กระทำผิดจะต้องกระทำความผิดด้วย เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นจะรู้ว่าผู้ใดเป็นผู้ก่อขึ้น ก็ถือว่าผู้นั้นเป็นผู้ละเมิด ไม่ว่าการกระทำที่ก่อความเสียหาย

⁹ กษิต์เดช ณรงค์ชัย (2543) “มาตรการทางกฎหมายในการกำกับดูแลผู้ประกอบการธุรกิจประกันภัย” หน้า 9-11

จะผิดหรือถูก เพราะถือว่ามนุษย์เราเมื่อได้กระทำการใดๆ ขึ้นแล้วย่อมเป็นการเสี่ยงภัยอย่างหนึ่ง กล่าวคืออาจมีผลดีหรือผลเสียก็ได้ ผู้กระทำจะต้องรับผลแห่งการเสี่ยงภัยนั้น

ถ้ามีภัยคือความเสียหายเกิดขึ้น ผู้นั้นก็จะต้องรับเคราะห์และความเสียหายนั้น ซึ่งเรียกว่า “ทฤษฎีรับภัย (Theory of Risk)”¹⁰ คือ ผู้ก่อให้เกิดความเสียหายอาจต้องรับผิดชอบ แม้ความเสียหายที่เกิดขึ้นไม่ใช่ความผิดของตน โดยกฎหมายมีความมุ่งหมายเพื่อให้ผู้ก่อความเสียหายแก่ผู้อื่น ต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายโดยไม่คำนึงถึงว่าผู้ก่อความเสียหายนั้นจะมีความผิดตามกฎหมายหรือไม่ เพราะถือว่าเขาได้ทำการใดๆ แล้วย่อมเป็นการเสี่ยงภัยอย่างหนึ่ง คือการกระทำนั้นอาจมีผลดีหรือร้ายก็ได้ ซึ่งผู้กระทำก็ต้องรับผลแห่งการนั้น

ถ้ามีภัยหรือความเสียหายเกิดขึ้นซึ่งเป็นการนำเอาหลักความผิดออกจากหลักเกณฑ์ละเมิด กล่าวคือ นอกจากไม่ต้องด้วยวัตถุประสงค์แห่งการเสียหายตามกฎหมายแพ่ง และไม่มีขอบเขตกำหนดโดยกฎหมายแล้วยังไม่เปิดโอกาสให้มีการดำเนินกระบวนการพิจารณาความรับผิดชอบด้วยความยุติธรรมอันเป็นเกณฑ์พื้นฐานของความรับผิดชอบอีกด้วย

ทฤษฎีนี้มีส่วนดีในเรื่องการคุ้มครองช่วยเหลือผู้เสียหายซึ่งมีฐานะทางเศรษฐกิจต่ำกว่าผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย โดยมีเหตุผลมาสนับสนุน 2 ประการ คือ

ประการแรก เหตุผลทางกฎหมาย ผลแห่งความรับผิดทางละเมิดคือ การบังคับให้ใช้ค่าสินไหมทดแทนความเสียหาย มิใช่เป็นการลงโทษเช่น ความรับผิดทางอาญา ดังนั้นกฎเกณฑ์เรื่องละเมิดไม่ควรคำนึงถึงความผิดเช่นเดียวกับกฎเกณฑ์ทางอาญา เพียงแต่เป็นผู้ก่อความเสียหายก็ควรถือเป็นการละเมิดแล้ว

ประการที่สอง เหตุผลทางพฤติกรรม ผู้ถือทฤษฎีรับภัยได้อ้างว่าเมื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นแม้จะหาผู้รับผิดชอบมิได้ก็ไม่ควรจะให้ผู้เสียหายเป็นผู้รับเคราะห์ โดยที่ความเสียหายมิได้เกิดจากการกระทำของเขา ผู้ก่อความเสียหายต่างหากที่เป็นผู้ควรรับเคราะห์ โดยความเสียหายมิได้เกิดจากการกระทำของเขา ผู้ก่อความเสียหายต่างหากที่เป็นผู้ควรรับเคราะห์ ซึ่งจะเป็นการยุติธรรมดีกว่าให้ผู้เสียหายที่เป็นผู้อยู่เฉยๆ ได้รับความเสียหาย และการหาตัวผู้รับภัยก็เป็นของไม่ยากเพียงแต่พิจารณาว่าภัยนั้นเป็นผลเพราะเหตุใด และเหตุนั้นใครเป็นผู้ก่อ ผู้นั้นก็ควรต้องเป็นผู้รับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแต่การหาตัวผู้กระทำผิดจะต้องพิจารณาว่าการกระทำใดเป็นผิด ซึ่งนับว่าเป็นการยากยิ่งไม่น้อยเพราะสิ่งใดผิดหรือ ไม่ผิดเป็นปัญหาที่เปลี่ยนแปลงไป แล้วแต่ท้องถิ่นและ

¹⁰ เกรียงไกร ทองพันธ์ อ่างแล้ว หน้า 45

สมัย ต่างกับการหาเหตุของความเสียหายซึ่งยอมใช้ได้ทุกท้องถิ่นและทุกสมัยต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น¹¹

ทฤษฎีรับภัย ได้พัฒนาขึ้นเนื่องจากปัญหาการพิสูจน์ความผิดตามทฤษฎีความผิด และจากความเป็นธรรมชาติของทฤษฎีความผิด แนวความคิด มาจากบุคคลใดก็ตามที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นจะต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่เขาทุกกรณีไป โดยไม่คำนึงถึงความผิดของผู้กระทำ¹²

3.4 ทฤษฎีความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability)

นักนิติศาสตร์ชื่อท่าน Saleilles ซึ่งเป็นผู้ให้กำเนิดทฤษฎีรับภัย ท่านได้อธิบายไว้ว่า หลักเกณฑ์ความรับผิดทางละเมิดมีองค์ประกอบอยู่สองอย่างเท่านั้นคือ ความเสียหาย และความสัมพันธ์แห่งเหตุและผลระหว่างการกระทำของผู้กระทำละเมิดกับความเสียหาย กล่าวอีกนัยหนึ่งว่า การจะหาผู้กระทำละเมิดได้นั้น ก็คือการหาผู้ที่ก่อให้เกิดความเสียหาย เพราะผู้ก่อคือผู้กระทำละเมิด กล่าวคือ ผู้ใดกระทำผู้นั้นก็ต้องรับภัยแห่งการกระทำนั้นไปด้วย¹³ ต่อมา ทฤษฎีในการกำหนดความรับผิดทางละเมิดนี้ได้เปลี่ยนเป็นความรับผิดที่อยู่บนพื้นฐานของความผิดตามทฤษฎีความผิด และเมื่อสภาพความเป็นอยู่ของมนุษย์ได้เปลี่ยนแปลงไป หลักความรับผิดทางละเมิดที่ความผิดนั้นได้ขาดความเหมาะสมทฤษฎีเกี่ยวกับความรับผิดทางละเมิดก็กลับไปสู่หลักเดิมที่ถือว่า เมื่อมีความเสียหายย่อมต้องมีความรับผิดโดยไม่ต้องอาศัยความผิด แต่เรียกชื่อใหม่ว่า “ความรับผิดเด็ดขาด”

ความรับผิดเด็ดขาด หรือทฤษฎีรับภัยนี้ ถือหลักโดยให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่า บุคคลอาจต้องรับผิดทางละเมิดแม้ไม่ได้กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ที่ว่าเด็ดขาดนั้นก็ไม่ต้องคำนึงถึงองค์ประกอบภายในจิตใจหรือสภาพทางจิตใจ ความรับผิดเด็ดขาดหรือทฤษฎีรับภัยเป็นทฤษฎีที่กำหนดว่า หลักเกณฑ์แห่งความรับผิดทางละเมิดนั้นไม่จำเป็นที่ผู้กระทำละเมิดจะต้องมีความผิดด้วย เมื่อความเสียหายเกิดขึ้นและรู้ว่าผู้ใดเป็นผู้ทำหรือผู้ก่อแล้ว ก็ควรถือว่าผู้นั้นเป็นผู้ละเมิด ไม่ว่าจะกระทำที่ก่อความเสียหายนั้นจะถูกหรือผิดกฎหมาย เพราะถือว่ามนุษย์เราเมื่อได้

¹¹ สมชาย หาญเลิศฤทธิ์ (2541) “การจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่ไม่เป็นธรรมตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535: ศึกษากรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยแต่ไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย” สารนิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตฯ หน้า 28

¹² สุรเชษฐ์ เรืองจ้อย (2553) “ปัญหากฎหมายที่เกิดจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535” สารนิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัยมหาวิทยาลัยศรีปทุม หน้า 18

¹³ จี๊ด เศรษฐบุตร (2522) “หลักกฎหมายแพ่ง ลักษณะละเมิด” พิมพ์ครั้งที่ 4 หน้า 108

กระทำการใดๆ ขึ้นแล้วย่อมเป็นการเสี่ยงภัยอย่างหนึ่งคืออาจมีผลดีก็ได้หรือผลร้ายก็ได้ ผู้กระทำก็จะต้องรับผลแห่งการเสี่ยงภัยนั้น ถ้ามีภัยคือความเสียหายเกิดขึ้น เขาก็จะต้องรับเคราะห์และต้องรับความเสียหายนั้น โดยความเสียหายต้องเป็นภัยไปกับเขา¹⁴ แต่อย่างไรก็ตาม ความรับผิดชอบทางละเมิดที่ว่าจะถือว่าเป็นความรับผิดชอบเด็ดขาดโดยสิ้นเชิงเสียเลยทีเดียวก็ไม่ได้ เพราะจำเลยผู้กระทำละเมิดอาจนำสืบแก้ตัวเพื่อหักล้างข้อสันนิษฐานในกฎหมายได้อีก¹⁵ หมายความว่า จำเลยมีสิทธินำพยานมาสืบหรือแสดงให้เห็นศาลเชื่อว่า คดีของจำเลยมีพยานหลักฐานที่มีน้ำหนักน่าเชื่อถือมากกว่าพยานหลักฐานของโจทก์ได้ การกำหนดความรับผิดชอบทางละเมิด ตามกฎหมายของประเทศต่างๆ ได้เริ่มจากการกำหนดให้ผู้กระทำละเมิดต้องรับผิดชอบเมื่อมีความเสียหาย ซึ่งเป็นแนวความคิดเดิมที่เรียกว่า ทฤษฎีรับภัย (Theory of Risk or Responsibility for risk)¹⁶ ต่อมา ทฤษฎีในการกำหนดความรับผิดชอบทางละเมิดนี้ได้เปลี่ยนเป็นความรับผิดชอบที่ยอยู่บนพื้นฐานของความผิดตามทฤษฎีความผิด และเมื่อสภาพความเป็นอยู่ของมนุษย์ได้เปลี่ยนแปลงไป หลักความรับผิดชอบทางละเมิดที่ความผิดนั้นได้ขาดความเหมาะสมทฤษฎีเกี่ยวกับความรับผิดชอบทางละเมิดก็กลับไปสู่หลักเดิมที่ถือว่า เมื่อมีความเสียหายย่อมต้องมีความรับผิดชอบโดยไม่ต้องอาศัยความผิด แต่เรียกชื่อใหม่ว่า “ความรับผิดชอบเด็ดขาด” หรือความรับผิดชอบโดยเคร่งครัด

ความรับผิดชอบโดยเคร่งครัด หมายถึง ความรับผิดชอบของบุคคลกับความเสียหายที่เกิดขึ้นซึ่งต้องรับผิดชอบเพราะกฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดชอบ ดังนั้น การบัญญัติของกฎหมายว่ากรณีใดบุคคลจะต้องรับผิดชอบโดยเคร่งครัด จึงต้องบัญญัติอย่างมีเหตุผลและจำกัดขอบเขตไว้อย่างเหมาะสม และควรนำมาใช้ในกรณีที่ยากต่อการพิสูจน์หรือหาความผิดของบุคคลได้ การบัญญัติกฎหมายตามทฤษฎีความรับผิดชอบโดยเคร่งครัดก็เพื่อเป็นหลักประกันให้แก่คนในสังคมมิให้ต้องรับเคราะห์กรรม¹⁷ ทฤษฎีความรับผิดชอบโดยเคร่งครัดนี้ เกิดจากแนวคิดทางกฎหมายที่ว่า “ผู้ใดก่อความเสียหายผู้นั้นต้องจ่าย” โดยถือว่าเป็นหน้าที่โดยเคร่งครัดที่ผู้กระทำจะต้องระมัดระวังมิให้การกระทำของตนเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตราย หรือความเสียหาย และเมื่อมีอันตรายหรือความเสียหายเกิดขึ้นผู้ได้รับความเสียหายก็ไม่จำเป็นต้องพิสูจน์ให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำกับผลที่เกิดขึ้นว่าเกิดจากความ

¹⁴ อนันต์ จันทโรภากร (2531) “โครงสร้างพื้นฐานกฎหมายลักษณะละเมิด” 60 ปี ดร.ปรีดี เกษมทรัพย์ รวบรวมบทความ เกษียณอายุราชการ หน้า 106

¹⁵ สายสุตา ینگสานนท์ (2525) “ความรับผิดชอบเด็ดขาดในกฎหมายลักษณะละเมิด” วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย บทคัดย่อ หน้า ๓-๖.

¹⁶ อนันต์ จันทโรภากร อ้างแล้ว หน้า 106

¹⁷ Von Mehren. (2527). supra note 9 p.590. อ้างในบทความของ กัทธศักดิ์ วรรณแสง. “ความรับผิดชอบเพื่อละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งพาณิชย์” วารสารนิติศาสตร์ 14 ธันวาคม 2527

จงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่ เพียงแต่แสดงให้เห็นว่า มีความเสียหายเกิดขึ้นจริงก็พอ ในขณะที่ตัวผู้กระทำเองกลับมีภาระที่ต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น มิได้เกิดจากการกระทำของตนเอง โดยไม่คำนึงถึงความสัมพันธ์ระหว่างเหตุกับผลตามทฤษฎีเงื่อนไขหรือทฤษฎีมูลเหตุเหมาะสมในหลักกฎหมายละเมิดแต่ประการใด เพราะถือว่าเป็นความรับผิดชอบโดยเคร่งครัดที่ผู้ถูกกล่าวหาจะต้องไม่กระทำให้ผู้อื่นได้รับความเสียหายจากการกระทำของตนเอง¹⁸

ทฤษฎีนี้มีชื่อเรียกต่าง ๆ กัน คือ- ความรับผิดโดยไม่มีความผิด (Liability Without Fault) ความรับผิดโดยผลแห่งกฎหมาย หรือ ความรับผิดโดยเด็ดขาด (Absolute Liability) ซึ่งหมายถึง ความรับผิดที่ผู้กระทำจะต้องรับผิดชอบทั้งที่ไม่มี ความผิด กล่าวคือ ไม่ว่าผู้ก่อให้เกิดความเสียหายจะกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ การกระทำโดยเจตนาดีหรือเจตนาร้าย และไม่ว่าผู้กระทำจะรู้หรือไม่รู้ถึงการกระทำนั้นหรือไม่ก็ตาม ผู้กระทำก็ไม่พ้นความรับผิดหากความเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำของผู้กระทำแล้ว (มีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลของการกระทำ หรือมี Causation) ผู้กระทำย่อมมีความรับผิดเพื่อละเมิด อันเป็นพื้นฐานความรับผิดเพื่อละเมิด ที่เรียกว่า ความรับผิดโดยปราศจากความผิด หรือ “Liability Without Fault”

รากฐานแห่งแนวคิดของทฤษฎีนี้เริ่มมาจาก การที่ทฤษฎีความรับผิดตามกฎหมายละเมิด ผู้ประสบภัยอาจไม่ได้รับการคุ้มครองอย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากปัญหาการพิสูจน์ความผิด ถ้าเราใช้หลักคุ้มครองผู้เสียหายตามหลักละเมิดอยู่แน่นอนว่าไม่สามารถบรรเทาความเสียหายให้กับผู้เสียหายได้ดีเท่ากับความรับผิดโดยเคร่งครัด ทฤษฎีนี้เป็นการอุดช่องว่างของทฤษฎีความผิดที่ใช้อยู่ในกฎหมายละเมิด โดยเป็นการลดภาระของผู้เสียหายในการนำสืบถึงความจงใจและประมาทเลินเล่อของผู้ประสบภัย เพื่อให้การคุ้มครองผู้เสียหายจากอุบัติเหตุมีความเป็นธรรม สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น

เหตุผลของการกำหนดให้มีความรับผิดเด็ดขาดนี้ขึ้น เนื่องจากความเสียหายที่เกิดขึ้น อาจเกิดจากเหตุการณ์บางอย่างที่เกิดขึ้นง่าย หรือเกิดขึ้นบ่อยและผู้ก่อให้เกิดความเสียหายไม่มีความผิดตามกฎหมาย หรือผู้เสียหายไม่สามารถพิสูจน์ความผิดของผู้ก่อให้เกิดความเสียหายได้ ทำให้ผู้เสียหายไม่ได้รับการชดเชยเยียวยา

ทฤษฎีนี้เป็นการตัดสิทธิเสรีภาพของผู้กล่าวหาว่ากระทำละเมิด โดยปิดปากไม่ให้ปฏิเสธว่าไม่ได้ทำ ไม่ว่าจะโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ โดยเน้นการคุ้มครองสิทธิเสรีภาพของประชาชนโดยรวม และเพื่อสาธารณะประโยชน์ ทฤษฎีนี้ได้แก้ไขข้อบกพร่องของกฎหมายละเมิด

¹⁸ สุณีษ์ มัลลิกะมาลย์. (2531) “การศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งกองทุนทดแทนความเสียหายต่อสุขภาพจากมลพิษ” รายงานผลการวิจัยของคณะนิติศาสตร์ร่วมกับสถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อมและมูลนิธิญี่ปุ่น หน้า 98.

เรื่องการพิสูจน์ความผิดของผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย โดยการผลักภาระการพิสูจน์ความผิด (หรือเรียกว่า Res Ipsa Loquitur) ไปให้ผู้ถูกกล่าวหา ผู้ถูกกล่าวหาต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัย ด้วยเหตุผลว่าต้องการคุ้มครองผู้เสียหาย และสิ่งที่ก่อให้เกิดความเสียหายมักจะอยู่ในการควบคุมของผู้ก่อเหตุทำให้ผู้เสียหายยากที่จะพิสูจน์ความผิดของผู้ก่อเหตุ

ดังนั้น การที่บุคคลหนึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอีกคนหนึ่ง แม้จะเป็นอุบัติเหตุโดยแท้หรือแม้แต่การป้องกันตน บุคคลนั้นก็ต้องชดใช้ค่าเสียหายโดยไม่คำนึงถึงความสูญเสียและความเสียหายของกรณีก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรม จึงพัฒนาเป็นทฤษฎีความรับผิดชอบเด็ดขาดแต่อย่างไรก็ตามทฤษฎีความรับผิดชอบเด็ดขาดก็ยังมีจุดอ่อนที่ว่าแม้ให้ผู้กระทำให้เกิดความเสียหายต้องรับผิดชอบโดยไม่จงใจหรือประมาทเลินเล่อ แต่ไม่รวมถึงกรณีเหตุสุดวิสัย กล่าวคือ ถ้าผู้ก่อให้เกิดความเสียหายสามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นเพราะเหตุสุดวิสัย ผู้นั้นไม่ต้องรับผิดชอบทั้งถ้าผู้เสียหายมีส่วนก่อให้เกิดความเสียหาย ผู้นั้น ไม่มีสิทธิได้รับค่าเสียหาย¹⁹

4. หลักการเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

4.1 หลักการในการบัญญัติกฎหมาย

หลักในการบัญญัติกฎหมายฉบับนี้ได้นำหลักการที่สำคัญมาจากกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในต่างประเทศมาใช้ เพื่อให้สอดคล้องกับแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ โดยมีประเด็นสำคัญดังนี้

4.1.1 หลักการบังคับให้เจ้าของรถซึ่งใช้รถ หรือผู้มีรถไว้เพื่อใช้ต้องมีการจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับบุคคลที่สาม เพื่อเป็นการอุดช่องว่างของกฎหมายเดิม (กฎหมายแพ่งว่าด้วยการละเมิด)

4.1.2 หลักการไม่แสวงหากำไรจากการรับประกันภัยภาคบังคับ กล่าวคืออัตราเบี้ยที่บริษัทผู้รับประกันภัยเรียกเก็บจะไม่สร้างกำไรอย่างมากมายให้กับบริษัท แต่ก็ไม่ก่อให้เกิดการขาดทุนแก่บริษัท และหากมีกำไรเกิดจากประกันภัยภาคบังคับ ก็จะมีมาตรการคืนกำไรกลับสู่ประชาชน โดยการลดเบี้ยประกันเพื่อเพิ่มค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้ประสบภัยจากรถ ที่เรียกกันโดยทั่วไปว่า No Loss – No Profit โดยเงินค่าเบี้ยประกันต้องนำมาชดใช้ให้แก่ผู้ประสบภัยอย่างแท้จริง

¹⁹ สุนีย์ มัลลิกะมาลย์ อ่างแล้วหน้า 98

4.1.3 การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด (Modify No Fault) เป็นการจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยโดยไม่คำนึงถึงว่าเป็นความผิดของผู้ใด ซึ่งต่างจากหลักการทั่วไปตามกฎหมายแพ่งว่าด้วยการละเมิดในการชดใช้ค่าเสียหายหรือค่าสินไหมทดแทน เพราะตามหลักการทั่วไป ต้องมีการพิสูจน์ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นมีมากน้อยเพียงใด ตามกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถได้นำเอาหลักการนี้มาใช้ โดยมีเหตุผลที่สำคัญคือ

- 1) เป็นการยกเว้นหลักความรับผิดชอบทางละเมิด (ที่ต้องมีการพิสูจน์ความผิดและความเสียหายก่อนการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไม่ว่ามากน้อยเพียงใด)
- 2) พ.ร.บ.๗ ต้องการคุ้มครองบุคคลทุกคนที่ประสบภัยจากรถ เพื่อให้ได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเป็นหลักประกันเบื้องต้น
- 3) ต้องการชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นให้แก่บุคคลที่ประสบภัย โดยเร็วที่สุด เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนเสียหายที่เกิดขึ้น แต่จำกัดเฉพาะความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงและสามารถคำนวณเป็นเงินได้
- 4) ให้มีมาตรการในการเสริมสร้างความเชื่อมั่นแก่ผู้ประสบภัยว่าจะได้รับค่าเสียหายอย่างแน่นอน หลักการนี้เกิดเนื่องจากในบางกรณีมีช่องว่างของกฎหมายในการเยียวยาผู้ประสบภัย เช่น กรณีขับรถชนแล้วหนี ผู้เสียหายจำรถคันที่ชนไม่ได้ หรือกรณีรถคันที่ก่อให้เกิดภัยไม่ได้เอาประกันภัยไว้ โดยให้มีการจัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ ทั้งเป็นการเสริมสร้างความเชื่อมั่นให้กับโรงพยาบาลว่าจะได้รับค่ารักษาพยาบาลในการรักษาผู้ที่ประสบภัยจากรถอย่างแน่นอน

4.2 หลักการบังคับใช้กฎหมาย

กฎหมายฉบับนี้มีการกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขต่างๆ ที่ผู้ประสบภัยจากรถสามารถใช้สิทธิในการเรียกร้องค่าเสียหายไว้ และเพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้กำหนดหลักการที่สำคัญไว้ดังนี้

4.2.1 ให้ผู้ประสบภัยจากรถยนต์ทุกคนได้รับความคุ้มครองทางการเงินในจำนวนที่เหมาะสม โดยได้รับค่าคุ้มครองทางการเงินทุกชั้นตอนตั้งแต่การได้รับบาดเจ็บ ทุพพลภาพ และเสียชีวิต

4.2.2 ให้ผู้ประสบภัยจากรถยนต์ทุกคนได้รับการชดใช้ค่าเสียหายในจำนวนที่แน่นอนและทันท่วงที โดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด ทั้งนี้ก็เพื่อช่วยเหลือสังคมให้ประชาชนในสังคมมีหลักประกันในการดำเนินชีวิตในระดับหนึ่ง และเป็นหลักประกันแก่สถานพยาบาลทุกแห่งว่าจะได้รับเงินค่ารักษาพยาบาลจากผู้ประสบภัยจากรถอย่างแน่นอน

4.2.3 ให้ผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายจากรถยนต์ที่ไม่มีประกันภัยหรือรถยนต์ที่เจ้าของไม่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย หรือกรณีไม่ปรากฏผู้กระทำผิด ให้ได้รับการชดเชยครบตามจำนวนความเสียหายเบื้องต้น

4.2.4 เป็นการส่งเสริมและสนับสนุนธุรกิจประกันภัยให้มีส่วนร่วมในการแบ่งเบาภาระความเสียหายของผู้ประสบภัยอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุจากจรด ซึ่งนอกจากจะเป็นการช่วยบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยและครอบครัวแล้ว ยังเป็นการแบ่งเบาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยและครอบครัวแล้ว ยังเป็นการแบ่งเบาภาระของรัฐบาลในด้านสวัสดิการสงเคราะห์อีกด้วย จากหลักการสำคัญทั้ง 4 ประการ เห็นได้ว่าหลักการที่ดีมีเหตุผล ถ้าหากสามารถนำไปปฏิบัติได้จริงจะเป็นประโยชน์ต่อประชาชนและสังคมเป็นอย่างมาก

5. ประเภทของการประกันภัยรถยนต์

ปัจจุบันการประกันภัยรถยนต์แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจและการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ขอลด่าถึงการประกันภัยทั้งสองประเภทโดยสังเขปดังต่อไปนี้

5.1 การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ (Voluntary car insurance) หมายถึงการประกันภัยรถยนต์ที่กฎหมายมิได้บังคับให้เจ้าของรถยนต์หรือผู้มีส่วนได้เสียในรถยนต์ต้องจัดให้มีการประกันภัย แต่เป็นการประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยสมัครใจเอาประกันภัยเอง เพราะเห็นว่าการใช้รถยนต์มีความเสี่ยงภัยสูง ความเสี่ยงภัยของรถนอกจากความเสี่ยงจากความสูญหายและเสียหายของรถยนต์แล้ว ยังมีความเสี่ยงต่อการที่รถยนต์ได้ก่อให้เกิดความสูญเสียชีวิตหรือความเสียหายต่อบุคคลภายนอกอันเกิดจากการใช้รถยนต์ของผู้เอาประกันภัย และซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหาย

การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ กรณีความรับผิดชอบของรถยนต์ต่อบุคคลที่สาม (Motor Third party liability) ได้แก่ ครอบคลุมประกันภัยรถยนต์แบบรวม (Comprehensive policy) เป็นการเอาประกันภัยทั้งความรับผิดชอบอันเกิดจาก

- การใช้รถยนต์ (Liability Insurance)
- การเอาประกันภัยความเสียหายที่เกิดกับตัวทรัพย์สิน (Property Insurance) และ
- การประกันภัยเกี่ยวกับบุคคล (Insurance of the person)

รวมเอาไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยฉบับเดียวกัน แล้วเปิดโอกาสให้ผู้เอาประกันภัยเลือกซื้อความคุ้มครองตามลักษณะของความเสียหายที่แต่ละคนอาจมีความเสี่ยงภัยมากน้อยต่างกัน ดังนั้น กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ จึงแบ่งเป็น 3 ประเภทหลักๆดังนี้

1. การประกันภัยแบบรวมทั้งหมด (A full comprehensive) หรือประกันภัยประเภทหนึ่ง หมายถึง การประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก อันได้แก่ ความรับผิดชอบต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยของบุคคลภายนอก รวมทั้งความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก เนื่องจากอุบัติเหตุอันเกิดจากรถยนต์ที่ใช้หรืออยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งของที่บรรทุกหรือติดตั้งในรถยนต์นั้น นอกจากนั้นแล้ว การประกันภัยรถยนต์ประเภทหนึ่งยังให้ความคุ้มครองความสูญหายและความเสียหายที่เกิดแก่รถยนต์คันเอาประกันภัยในทุกสาเหตุ เช่น เกิดจากการชนพลิกคว่ำ หรือประทุษร้ายต่อรถยนต์ ภัยธรรมชาติ เช่น น้ำท่วม และอาจมีการซื้อคุ้มครองเพิ่มเติมเกี่ยวกับค่ารักษาพยาบาลและค่าทดแทนอุบัติเหตุสำหรับเจ้าของรถยนต์อีกด้วย

2. การประกันภัยเพื่อบุคคลที่สาม ไฟไหม้และถูกขโมย (Third party, fire and theft) หรือประกันภัยประเภทสอง หมายถึง การประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองทั้งความรับผิดชอบต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของบุคคลภายนอกเช่นเดียวกับการประกันภัยประเภทหนึ่ง แต่ความเสียหายที่เกิดแก่รถยนต์คันเอาประกันภัยจะให้ความคุ้มครองเฉพาะกรณีที่รถยนต์นั้นสูญหาย และความเสียหายต่อตัวรถยนต์ที่เกิดจากสาเหตุไฟไหม้เท่านั้น

3. การประกันภัยเพื่อบุคคลที่สามโดยเฉพาะ (Third party only) หรือการประกันภัยประเภทสาม หมายถึง การประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองเฉพาะความรับผิดชอบต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของบุคคลภายนอกเท่านั้น ส่วนความสูญหายและความเสียหายต่อรถยนต์คันเอาประกันภัยไม่ได้รับความคุ้มครอง

สำหรับประเทศไทยนั้น การประกันภัยภาคสมัครใจในปัจจุบัน ได้มีการพัฒนารูปแบบกรมธรรม์ประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองไว้หลากหลายประเภทเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้ก็เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้เอาประกันภัยสามารถเลือกซื้อความคุ้มครองได้หลายรูปแบบตามความต้องการ ซึ่งสามารถแบ่งการให้ความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยภาคสมัครใจออกได้เป็น 5 ประเภทดังนี้

ประเภทหนึ่ง ให้ความคุ้มครองความเสียหายต่อตัวรถที่เอาประกันภัย รวมถึงความสูญหายไฟไหม้ด้วย อีกทั้งยังให้ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อความเสียหายต่อร่างกาย ชีวิต อนามัย และทรัพย์สินของบุคคลภายนอกด้วย

ประเภทสอง ให้ความคุ้มครองเฉพาะความสูญหาย ไฟไหม้ที่เกิดกับรถคันที่เอาประกันภัย และให้ความคุ้มครองความรับผิดต่อความเสียหายต่อร่างกาย ชีวิต และทรัพย์สินของบุคคลภายนอกด้วย

ประเภทสาม ให้ความคุ้มครองเฉพาะความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของบุคคลภายนอกเท่านั้น

ประเภทสี่ หรือการประกันภัยเพื่อคุ้มครองความรับผิดต่อทรัพย์สินบุคคลภายนอก เป็นกรมธรรม์ที่ให้ความคุ้มครองเฉพาะความรับผิดต่อทรัพย์สินบุคคลภายนอกอย่างเดียวไม่รวมถึงความเสียหายชีวิต ร่างกายของบุคคลภายนอกด้วย

ประเภทห้า หรือการประกันภัยประเภทคุ้มครองเฉพาะภัย หรือที่เรียกว่าประเภท 3 บวก เป็นกรมธรรม์ที่คุ้มครองตามความคุ้มครองประกันภัยประเภทสาม และเพิ่มความคุ้มครองความเสียหายต่อตัวรถยนต์ อันเนื่องมาจากการชนกับยานพาหนะทางบก ซึ่งจะต้องสามารถแจ้งให้บริษัททราบถึงคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งได้ และกรณีที่เป็นฝ่ายผิดผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบต่ออุบัติเหตุแต่ละครั้ง 2,000 บาท แรกของความเสียหายต่อตัวรถยนต์อันเกิดจากการชน ซึ่งความรับผิดของบริษัทจะไม่เกิดจำนวนเงินที่เอาประกันภัยที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์²⁰

5.2 การประกันภัยภาคบังคับ (Compulsory Car Insurance) หมายถึง การประกันภัยที่มีกฎหมายบังคับผู้เป็นเจ้าของรถทุกคนจะต้องจัดให้มีอย่างน้อย ซึ่งเป็นการประกันภัยเพื่อความรับผิดตามกฎหมายโดยเฉพาะ (Act liability only) กรมธรรม์ประกันภัยชนิดนี้คุ้มครองความรับผิดสำหรับการตายหรือบาดเจ็บของบุคคลหรือรวมถึงทรัพย์สินอันเนื่องมาจากการใช้รถยนต์ของผู้เอาประกันภัย ซึ่งเป็นการบังคับให้เอาประกันภัย (Compulsory to Insure) ตามบทบัญญัติของกฎหมาย เช่น พระราชบัญญัติ Road Traffic ของประเทศอังกฤษ และพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ของไทยเป็นต้น²¹

ในปัจจุบันในประเทศไทยมีการขายกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์หลักๆ มี 3 แบบ ดังนี้

1. แบบกรมธรรม์ประกันภัยพ.ร.บ.อย่างเดียว หรือชื่อเต็มว่าประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2536 (COMPOULSORY) หรือเรียกกันว่าประกันภัยภาคบังคับ

²⁰ การประกันภัยรถยนต์แบบคุ้มครองเฉพาะภัย (ประเภท 5 แบบ 3 บวก) จากออนไลน์ข้อมูลจาก <http://WWW.viriyah.co.th> (15 มีนาคม 2553)

²¹ สิทธิโชค ศรีเจริญ (2528) “ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์” กรุงเทพมหานคร หน้า

เป็นแบบประกันภัยซึ่งคุ้มครองความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยเฉพาะ ส่วนเกินวงเงินสูงสุดตามพรบ. ๑ เท่านั้น

2. แบบกรมธรรม์ประกันภัยประเภท 1,2,3,4,5 ไม่รวม พ.ร.บ. (VOLANTARY) หรือเรียกว่าประกันภัยภาคสมัครใจ

เป็นแบบประกันภัยซึ่งคุ้มครองความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยเฉพาะ ส่วนเกินวงเงินสูงสุดตามพรบ. ๑ และคุ้มครองความเสียหายต่อทรัพย์สิน กรมธรรม์ประเภทนี้คือ กรมธรรม์ที่ประชาชนทั่วไปรู้จักกันในนาม ประกันภัยประเภทหนึ่ง , ประกันภัยประเภทสอง , ประกันภัย ประเภทสาม ประเภทสี่ และประเภทห้า

3. แบบกรมธรรม์ประกันภัยประเภท 1,2,3,4,5 รวม พ.ร.บ. (COMBINEPOLICY) เป็นแบบประกันภัย ซึ่งคุ้มครองความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยตั้งแต่หนึ่งบาทจนถึง วงเงินความคุ้มครองตามกรมธรรม์นั้นๆ และคุ้มครองความเสียหายต่อทรัพย์สินด้วย

ประกันภัยแบบ COMBINEPOLICY นี้รวมเอาความคุ้มครองของประกันภัย แบบพรบ.๑ มารวมกับประกันภัยแบบประเภท 1,2,3,4,5)

ประเทศไทยมีกฎหมายบังคับให้เจ้าของรถทุกคันต้องจัดทำประกันภัยประเภท พ.ร.บ.ตาม ข้อ1. หากผู้ใดไม่ปฏิบัติตามย่อมมีความผิด มีโทษปรับ ส่วนกรมธรรม์ประเภทภาคสมัครใจ กล่าวคือประเภท 1,2,3,4,5 นั้น จะทำเพิ่มหรือไม่ก็ได้ ถ้าผู้ใดทำเพิ่ม ก็จะได้รับกรมธรรม์แบบ 1. และ 2. รวม 2 ฉบับ หรือ จะทำแบบที่ 3. ฉบับเดียวเป็นแบบรวมทั้งพรบ.และภาคสมัครใจก็ได้ แต่ในปัจจุบันนั้นกรมธรรม์แบบที่ 3 คือ COMBINEPOLICY นั้น ไม่มีบริษัทใดขายเนื่องจากไม่มีผู้นิยมซื้อและผู้บริโภค ผู้ใช้รถยนต์ทั่วไปไม่รู้จัก

6. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และกฎหมายอื่น

การเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรบนถนนกลายเป็นปัญหาใหญ่ ไม่เฉพาะแต่ในประเทศไทย แต่ยังเป็นปัญหาของหลายๆ ประเทศในโลก เพราะก่อให้เกิดความเดือดร้อนต่อผู้ประสบภัย เป็นอันมาก และหากไม่มีมาตรการใดมาคุ้มครองผู้ประสบภัยแล้ว ความปลอดภัยในชีวิตและ ร่างกายก็จะลดลง ดังนั้นประเทศต่างๆ จึงได้มีการออกกฎหมายเพื่อให้คุ้มครองผู้ประสบภัยด้วย เหตุผลที่คล้ายกัน

ในประเทศไทยมีกฎหมายที่ใช้คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถโดยเฉพาะ คือ พระราชบัญญัติ คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

6.1 กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

6.1.1 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

1) รถที่ต้องจัดให้มีการประกันภัย ความเสียหายต่อผู้ประสบภัย ตามพระราชพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 หมายความว่า รถในกรณีดังต่อไปนี้²²

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

(2) รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก หมายความว่า ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางบก ซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล กำลังไฟฟ้าหรือพลังงานอย่างอื่น และหมายความรวมถึงรถพ่วงของรถนั้นด้วย ทั้งนี้เว้นแต่รถไฟ (พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4)

(3) รถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร ได้แก่ รถยนต์ที่ใช้ในการสงคราม โดยตรงและรถยนต์ช่วยรบ รวมทั้งรถยนต์ปกคิที่ใช้ในราชการทหารซึ่งไม่มีความประสงค์ที่จะใช้เพื่อสงคราม

รถที่นายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกไม่ออกหมายเลขทะเบียนให้ เพราะเหตุที่ไม่มีอุปกรณ์หรือส่วนควบครบถ้วนตามที่กฎหมายหรือกฎกระทรวงกำหนดไว้หรือ ไม่มีความมั่นคงปลอดภัยเพียงพอ ก็เพื่อให้ไม่ให้นำรถนั้นถูกนำมาใช้ในทาง แต่จะไม่ทำให้รถนั้นพ้นจากความเป็นรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกแต่อย่างใด รถเหล่านี้จึงเป็น “รถ” ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เจ้าของรถจึงมีหน้าที่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย

นอกจากนี้ยังหมายความรวมถึงรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศ แต่ได้นำเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรไทยชั่วคราว โดยเจ้าของรถไม่มีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร (มาตรา 9)

2) รถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ มาตรา 8 มีดังต่อไปนี้

²² วัลภา นนทธานภรณ์(2527) “ปัญหาการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทนิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขา นิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์หน้า 60

(1) รถสำหรับเฉพาะองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท และรถสำหรับผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์

(2) รถของสำนักพระราชวังที่จดทะเบียนและมีเครื่องหมายตามระเบียบที่เลขาธิการพระราชวังกำหนด

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

(4) รถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ขณะนี้ได้ออกกฎกระทรวง(ฉบับที่ 16) พ.ศ. 2543 ออกตามในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กำหนดให้รถของหน่วยงานราชการองค์กรที่จัดตั้งขึ้นตามรัฐธรรมนูญ และหน่วยงานราชการ ที่เป็นอิสระขององค์กรใดๆตามที่ระบุไว้ในรัฐธรรมนูญ เช่น รถของหน่วยงานราชการของสำนักงานวุฒิสภา รถของหน่วยงานราชการของสำนักงานผู้ตรวจการแผ่นดินรัฐสภา รถของหน่วยงานราชการของศาลรัฐธรรมนูญ รถของหน่วยงานราชการของศาลปกครอง รถของหน่วยงานราชการของคณะกรรมการการเลือกตั้ง (ก.ก.ต.) รถของหน่วยงานราชการของคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้

รถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัยนั้น หากไปชนคนตายหรือบาดเจ็บผู้ประสบภัยจากรถดังกล่าวก็อาจเรียกร้อยค่าเสียหายเบื้องต้นได้จากกองทุนทดแทนตามมาตรา 23 (6) หลังจากนั้นหน่วยราชการซึ่งเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายต้องส่งเงินจำนวนนั้นคืนกองทุนทดแทนตามมาตรา 32²³

3) ผู้ต้องทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติ

เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยกับบริษัทประกันภัยรถที่ใช้หรือมีไว้เพื่อใช้ทุกคนต้องมีประกันภัยไว้กับบริษัทประกันภัย ยกเว้นรถบางประเภทตามมาตรา 8 โดยกฎหมายในมาตรา 7 วรรคแรกนี้กำหนดตัวบุคคลที่มีหน้าที่ต้องจัดให้มีการประกันภัยไว้ว่าเป็น

²³ นัยนา เกิดวิชัย.(2527) “ประกันภัยภาคบังคับ คำอธิบายพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535” หน้า 33

- **เจ้าของรถ**

เจ้าของรถ คือ บุคคลตามที่มีคำนิยามไว้ในมาตรา 4 ซึ่งได้แก่ ผู้ซึ่งมีกรรมสิทธิ์ในรถ ผู้มีสิทธิครอบครองตามสัญญาเช่าซื้อ และ ผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว

- **ผู้ซึ่งมีกรรมสิทธิ์ในรถ** หมายถึง ผู้มีกรรมสิทธิ์เป็นเจ้าของรถตามความจริง โดยจะมีชื่อทางทะเบียนในคู่มือจดทะเบียนรถหรือไม่สำคัญเพราะเจ้าของรถอาจโอนขายต่อแก่บุคคลอื่น โดยยังไม่จดทะเบียนโอนก็ได้

- **ผู้มีสิทธิครอบครองรถตามสัญญาเช่าซื้อ**

ปกติสัญญาเช่าซื้อรถนั้นกรรมสิทธิ์ในรถยังเป็นของเจ้าของผู้ให้เช่าซื้อผู้เช่าซื้อต้องชำระค่าเช่าซื้อเป็นงวดๆ ให้ครบเสียก่อน กรรมสิทธิ์จึงจะโอนไปเป็นของผู้เช่าซื้อแม้ยังไม่ได้จดทะเบียนโอนก็ตาม

- **ผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว**

ข้อนี้กฎหมายระบุให้ผู้นำรถต่างประเทศเข้ามาเป็นเจ้าของรถแม้รถนั้นจะมีชื่อของตนเองก็ตาม ผู้นำรถเข้ามาจากต่างประเทศจึงต้องจัดให้รถนั้นมีประกันภัยตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 9²⁴

จำนวนเงินเอาประกันภัย ให้กำหนดตามชนิด ประเภท และขนาดของรถ แต่ต้อง ไม่น้อยกว่าจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง²⁵

4) **ผู้รับประกันภัย**

บริษัทประกันภัยที่มีใบอนุญาตประกันรถยนต์ต้องรับประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถสำหรับรถที่มาขอทำประกันภัยกับบริษัททุกคัน โดยไม่มีข้อยกเว้น ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการ ประกาศดังกล่าวจะกำหนดให้ข้อความในกรมธรรม์ประกันภัยหรืออัตราเบี้ยประกันภัยแตกต่างกัน ตามชนิดประเภท หรือขนาดของรถ หรือลักษณะของผู้เอาประกันภัยก็ได้

บริษัทใดไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับ ตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงสองแสนห้าหมื่นบาท ผู้ที่จะเอาประกันรถยนต์สามารถแจ้งความร้องทุกข์ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจดำเนินคดี

²⁴ นัยนา เกิดวิชัย อ้างแล้ว หน้า 25-27

²⁵ กฎกระทรวง ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2540)

ได้ทันทีและยังเป็นเหตุให้รัฐมนตรีมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยในส่วนที่เกี่ยวกับการประกันรถยนต์ของบริษัทนั้น

เมื่อเจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ไว้ได้จัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยกับบริษัทใดบริษัทหนึ่ง บริษัทประกันภัยนั้นจะต้องออกใบเสร็จรับเงิน กรมธรรม์ประกันภัย และเครื่องหมายแสดงว่าได้จัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถแล้ว²⁶

5) บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

"มาตรา 10 ทวิ ให้จัดตั้ง "บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด" ขึ้น มีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

(1) ให้บริการเกี่ยวกับการรับคำร้องขอและการจ่ายค่าสินไหมทดแทนหรือเงิน ต่างๆตามพระราชบัญญัตินี้ และดำเนินกิจการตามที่บริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะได้อบรมหมาย

(2) ประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยเฉพาะการประกันภัยรถ ตามพระราชบัญญัตินี้ตามที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี

(3) ดำเนินกิจการอื่นตามที่กำหนดในหนังสือบริคณห์สนธิ

บริษัททุกบริษัทต้องเข้าชื่อถือหุ้นในการจัดตั้ง การเงินทุน และดำเนินการใดๆ ตามหลักเกณฑ์ที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด

ในการจัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ให้รัฐมนตรีกำหนด ระยะเวลาให้บริษัทเข้าชื่อถือหุ้น และเมื่อครบกำหนดระยะเวลาดังกล่าวแล้ว ให้อธิบดีกรมการประกันภัยรวบรวมหุ้นที่มีผู้เข้าชื่อถือหุ้นไว้แล้วเพื่อกำหนดจำนวนหุ้นจัดทำหนังสือบริคณห์สนธิและข้อบังคับ และกำหนดรายชื่อผู้เป็นกรรมการและพนักงานสอบบัญชีชุดแรก ของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ตลอดจนข้อความและขั้นตอนอื่นที่จำเป็น ต้องมีในการจดทะเบียนบริษัทส่งไปจดทะเบียนบริษัท และให้ผู้มีอำนาจดำเนินการเกี่ยวกับการจดทะเบียนบริษัทตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ดำเนินการต่อไปตามบทกฎหมาย ที่เกี่ยวข้อง และให้ถือว่าบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เป็นบริษัทจำกัด ตามประมวลกฎหมายแพ่งและ

²⁶ นัยนา เกิดวิชัยอั้งแล้ว หน้า 34-35

พาณิชย์และเป็นบริษัทประกันวินาศภัยตามกฎหมายว่าด้วย ประกันวินาศภัยนับแต่ได้จดทะเบียนดังกล่าว

ในระหว่างที่บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ยังมีได้มีการรับประกันวินาศภัย มิให้นำบทบัญญัติเกี่ยวกับการต้องมีหลักทรัพย์ และเงินสำรองวางไว้กับนายทะเบียน และการต้องดำรงไว้ซึ่งเงินกองทุนตามกฎหมายว่าด้วยประกันวินาศภัยมาใช้บังคับ การแก้ไขเปลี่ยนแปลงหนังสือบริคณห์สนธิและข้อบังคับ ของบริษัทกลางคุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถจำกัด จะต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีก่อน การแต่งตั้งแต่งตั้งกรรมการผู้จัดการของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จะต้องได้รับความเห็นชอบจากอธิบดีกรมการประกันภัยก่อน และในกรณีที่ปรากฏหลักฐาน ต่ออธิบดีกรมการประกันภัยว่า กรรมการผู้จัดการมีพฤติการณ์ที่ไม่สุจริตในการปฏิบัติหน้าที่ ให้อธิบดีกรมการประกันภัยโดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีมีอำนาจถอดถอนกรรมการ ผู้จัดการออกจากตำแหน่งได้ และให้อธิบดีกรมการประกันภัยมีอำนาจแต่งตั้งกรรมการ ผู้จัดการชั่วคราวจนกว่าบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จะแต่งตั้งกรรมการ ผู้จัดการคนใหม่ ทุกรอบสามเดือนบริษัทต้องออกเงินสมทบเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายของ บริษัทกลาง คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ตามสัดส่วนของเบี้ยประกันภัยที่บริษัทได้รับการรับ ประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้ในแต่ละสามเดือนที่ผ่านมา ในอัตราและวิธีการที่รัฐมนตรี ประกาศกำหนดเงินสมทบที่บริษัทจ่ายนั้นให้นำไปหักเป็นค่าใช้จ่ายในการคำนวณภาษีเงินได้ ตามประมวลรัษฎากรได้

บริษัทต้องมอบหมายการรับคำร้องขอและการจ่ายค่าสินไหมทดแทนหรือเงินต่างพระราชบัญญัตินี้ให้แก่บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ดำเนินการแทนบริษัทด้วย และให้บริษัททุกบริษัทปฏิบัติเกี่ยวกับการมอบอำนาจและการจัดสรรเงินเพื่อสำรองจ่าย ค่าสินไหมทดแทนแทนบริษัทตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด กำหนด

บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด มีหน้าที่ให้บริการเกี่ยวกับการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นและค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุจากรถแทนบริษัทประกันภัยทุกบริษัท

6) การบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัย

การบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัย หมายถึง กรณีที่บริษัทได้รับประกันภัย โดยได้ออกกรมธรรม์ประกันภัยแล้ว แต่ภายหลังได้มีการบอกเลิกสัญญาประกันภัยต่อกัน

มาตรา 13 ในกรณีที่บริษัทหรือเจ้าของบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยก่อนครบกำหนดความคุ้มครองไม่ว่าด้วยเหตุใด บริษัทต้องแจ้งการบอกเลิกนั้นให้นายทะเบียนทราบ

และเจ้าของรถต้องส่งคืนเครื่องหมายตามมาตรา 12 ให้แก่นายทะเบียนหรือทำให้เครื่องหมายนั้นใช้ต่อไปไม่ได้

การแจ้งการบอกเลิกและการส่งคืนเครื่องหมายหรือการทำให้เครื่องหมายนั้นใช้ต่อไปไม่ได้ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

กรณีบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัย อาจมีได้ 2 ในกรณีดังนี้

1. กรณีบริษัทบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัย

บริษัทจะบอกเลิกกรมธรรม์นี้ได้ด้วยการส่งหนังสือบอกกล่าวล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 30 วัน โดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับถึงผู้เอาประกันภัยตามที่อยู่ครั้งสุดท้ายที่แจ้งให้ทราบ

ในกรณีนี้ บริษัทจะคืนเบี้ยประกันให้แก่ผู้เอาประกันภัยตามส่วนของระยะเวลาประกันภัยที่เหลือ โดยจะต้องคืนภาษีมูลค่าเพิ่มตามประมวลรัษฎากรด้วย

ในกรณีนี้กรมธรรม์จะสิ้นสุดบังคับ ณ วันพ้นกำหนด 30 วันไปแล้ว เช่นบริษัทมีหนังสือบอกเลิกกรมธรรม์ลงวันที่ 10 มกราคม 2552 แต่ผู้เอาประกันภัยได้รับหนังสือบอกเลิกดังกล่าวในวันที่ 15 มกราคม 2552 กรมธรรม์จึงสิ้นสุด ณ วันพ้นกำหนด 30 วัน คือวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2552 ฉะนั้นเบี้ยประกันภัยที่บริษัทจะต้องคืนสำหรับระยะเวลาที่เหลือจึงต้องนับจากวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2552 เป็นต้นไปจนถึงวันสิ้นสุดระยะเวลาประกันภัยที่กำหนดไว้เดิม

2. ผู้เอาประกันจะบอกเลิกกรมธรรม์

เมื่อผู้เอาประกันภัยประสงค์จะบอกเลิกกรมธรรม์ ผู้เอาประกันภัยจะต้องแจ้งให้บริษัททราบเป็นลายลักษณ์อักษร ในกรณีนี้จะมีผลให้กรมธรรม์สิ้นสุดบังคับเมื่อใดขึ้นอยู่กับเจตนาของผู้เอาประกันภัยเป็นสำคัญ กล่าวคือหากมีการแจ้งบอกเลิก โดยไม่ระบุวันที่มีผลให้กรมธรรม์สิ้นสุดบังคับไว้แล้ว ให้กรมธรรม์สิ้นสุดบังคับ ณ วันที่บริษัทรับทราบการแสดงเจตนาของผู้เอาประกันภัย แต่หากผู้เอาประกันภัยระบุวันที่ให้กรมธรรม์สิ้นสุดบังคับไว้อย่างชัดเจน ก็ให้เป็นไปตามที่ผู้เอาประกันภัยกำหนด แต่อย่างไรก็ตามวันที่สิ้นสุดบังคับของกรมธรรม์จะเป็นก่อนวันที่บริษัทรับทราบการแสดงเจตนาของผู้เอาประกันภัยไม่ได้ (บอกเลิกย้อนหลังไม่ได้)

ในการนี้ บริษัทจะต้องคืนเบี้ยประกันให้แก่ผู้เอาประกันภัยตามอัตราคืนเบี้ยประกันที่กำหนดไว้ในตาราง โดยจะต้องคืนภาษีมูลค่าเพิ่มตามประมวลรัษฎากร²⁷

²⁷ <http://www.oic.or.th> สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) คำสั่งนายทะเบียนที่ 1/2552 เรื่อง ให้อำนาจผู้มีสิทธิความกรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ผู้มีสิทธิความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ กรมธรรม์ประกันภัย รถยนต์รวมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และให้แก่ใจ

อัตราการคืนเบี้ยประกัน

จำนวนเดือนที่ คุ้มครอง	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
เบี้ยประกันภัย คืนร้อยละ	80	70	60	50	40	30	20	15	10	0	0	0

อัตราการคืนเบี้ยประกัน

จำนวนวัน ประกันภัย	ร้อยละของเบี้ย ประกันภัยเต็มปี	จำนวนวัน ประกันภัย	ร้อยละของเบี้ย ประกันภัยเต็มปี	จำนวนวัน ประกันภัย	ร้อยละของเบี้ย ประกันภัยเต็มปี
1-9	72	120-129	44	240-249	20
10-19	68	10-139	41	250-259	18
20-29	65	140-149	39	260-269	16
30-39	63	150-159	37	270-279	15
40-49	61	160-169	35	280-289	13
50-59	59	170-179	32	290-299	12
60-69	56	180-189	30	300-309	10
70-79	54	190-199	29	310-319	8
80-89	52	200-209	27	320-329	6
90-99	50	210-219	25	330-339	4
100-109	48	220-229	23	340-349	3
110-119	46	230-239	22	350-359	1
				360-366	0

หลักเกณฑ์และวิธีการที่นายทะเบียนประกาศกำหนดเป็นไปตามกฎกระทรวงฉบับที่ ๕ (พ.ศ. ๒๕๓๕) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ อาศัย

อำนาจตามความในมาตรา ๕ และมาตรา ๑๓ วรรคสองแห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค
 จากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ในกรณีของบริษัทบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยก่อนครบกำหนดความ
 คุ้มครองไม่ว่าด้วยเหตุใด บริษัทต้องแจ้งการบอกเลิกเป็นหนังสือล่วงหน้าไม่น้อยกว่าสามสิบวัน ไป
 ยังผู้เอาประกันภัยตามภูมิลำเนาที่ทราบครั้งสุดท้าย โดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับและบริษัท
 ต้องแจ้งการบอกเลิกนั้นไปยังนายทะเบียนภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่บริษัทส่งหนังสือบอกเลิกไปยัง
 ผู้เอาประกันภัย

ข้อ ๒ ในกรณีผู้เอาประกันภัยบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยก่อนครบกำหนดความ
 คุ้มครองไม่ว่าด้วยเหตุใด ให้บริษัทแจ้งการบอกเลิกนั้นให้นายทะเบียนทราบเป็นหนังสือภายในเจ็ดวัน
 นับแต่วันที่กรมธรรม์ประกันภัยสิ้นสุดความคุ้มครอง

ข้อ ๓ เมื่อได้มีการบอกเลิกสัญญาประกันภัยตามข้อ ๑ หรือ ๒ แล้วแต่กรณี ให้
 เจ้าของรถนั้นส่งคืนเครื่องหมายที่แสดงว่ามีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถแก่
 นายทะเบียนหรือทำลายเครื่องหมายนั้นให้อยู่ในสภาพที่ใช้ไม่ได้ภายในกำหนดเวลา ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดเวลาสิบห้าวันนับแต่วันครบกำหนดสามสิบวันที่บริษัทได้เลิก
 กรมธรรม์ประกันภัยตามข้อ ๑

(๒) กำหนดเวลาสิบห้าวันนับแต่วันที่ผู้เอาประกันภัยบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัย
 ตามข้อ ๒

ข้อ ๔ กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๖ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๓๕

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๗ กันยายน พ.ศ. ๒๕๓๕²⁸

7) การโอนรถที่เอาประกัน

ในกรณีที่รถซึ่งเจ้าของรถได้เอาประกันภัยไว้กับบริษัทได้โอนไปยัง
 บุคคลอื่น โดยผลของกฎหมายว่าด้วยมรดกหรือโดยบทบัญญัติแห่งกฎหมายอื่น ให้ผู้ได้มาซึ่งรถ
 ดังกล่าวมีฐานะเสมือนเป็นผู้เอาประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยนั้น และบริษัทต้องรับผิดชอบ
 กรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวต่อไปตลอดอายุของกรมธรรม์ประกันภัยที่ยังเหลืออยู่

²⁸ <http://www.thaigia.com>. สมาคมประกันวินาศภัย.กฎกระทรวงฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2535) ออกตาม
 ความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภคจากรถ พ.ศ. 2535เข้าถึงข้อมูล 12 กุมภาพันธ์ 2557

8) คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคจากรถ

คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคจากรถ ประกอบด้วยปลัดกระทรวงพาณิชย์เป็นประธาน ผู้แทนกระทรวงกลาโหม ผู้แทนกระทรวงการคลัง ผู้แทนกระทรวงคมนาคม ผู้แทนกระทรวงสาธารณสุข ผู้แทนทบวง มหาวิทยาลัย ผู้แทนกรมการปกครอง ผู้แทนกรมตำรวจ ผู้ซึ่งคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้บริโภคมอบหมายหนึ่งคน ผู้แทนสมาคมนายหน้าประกันภัย ผู้แทนสมาคมประกันวินาศภัย ผู้แทนสมาคมโรงพยาบาลเอกชน ผู้แทนแพทย์สภาและผู้ทรงคุณวุฒิ อีกไม่เกินสี่คนซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้ง เป็นกรรมการ อธิบดีกรมการประกันภัยเป็นกรรมการ และเลขานุการ และผู้อำนวยการสำนักงานทะเบียนคุ้มครองผู้บริโภคจากรถเป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามวรรคหนึ่ง ให้พิจารณาจากบุคคลซึ่งมีความรู้ความเชี่ยวชาญทางด้านการประกันภัย เศรษฐศาสตร์ การแพทย์ หรือกฎหมาย

มาตรา ๖ ทวิ ให้คณะกรรมการมีอำนาจและหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ให้คำแนะนำแก่รัฐมนตรีในการออกกฎกระทรวงตามมาตรา ๗ และมาตรา ๒๐ และประกาศตามมาตรา ๑๐

(๒) กำหนดมาตรฐานกลางของรายการและจำนวนเงินค่ารักษาพยาบาล และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลที่บริษัทหรือกองทุนต้องจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัย

(๓) พิจารณาปัญหาเกี่ยวกับการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นและหรือเงินอื่นตามพระราชบัญญัตินี้หรือเกี่ยวกับรายการและจำนวนเงินค่ารักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลตามที่นายทะเบียนขอความเห็นหรือตามที่ผู้ประสบภัยร้องขอ

(๔) ปฏิบัติการอื่นตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือตามที่รัฐมนตรีมอบหมาย
มาตรา ๖ ตรี กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิมีวาระอยู่ในตำแหน่งคราวละสองปี กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้

มาตรา ๖ ฉ การประชุมคณะกรรมการต้องมีกรรมการมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด จึงเป็นองค์ประชุม

ในการประชุมคราวใด ถ้าประธานกรรมการไม่มาประชุมหรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้กรรมการซึ่งมาประชุมเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานในที่ประชุม

มติในที่ประชุมให้ถือเสียงข้างมาก กรรมการคนหนึ่งมีเสียงหนึ่งในการลงคะแนน ถ้าคะแนนเสียงเท่ากัน ให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด

9) จำนวนเงินเอาประกัน

จำนวนเงินเอาประกันหมายถึง จำนวนเงินค่าสินไหมทดแทนที่ฝ่ายบริษัทประกันภัยตกลงจะจ่ายให้แก่ผู้เอาประกัน หรือผู้ประสบภัยเมื่อเกิดความเสียหายจากอุบัติเหตุที่เอาประกันภัยไว้ ผู้เอาประกันภัยจะทำสัญญาประกันภัยสำหรับความเสียหายที่จะเกิดจากผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุเป็นจำนวนสูงเท่าใดก็ได้ แต่ต้องไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงและจำนวนเงินที่เอาประกันภัยนี้จะกำหนดตามชนิด ประเภท และขนาดของรถ

จำนวนเงินที่เอาประกันและเบี้ยประกันจะมีการกำหนดไว้แน่นอน โดยกฎกระทรวงซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติ²⁹

10) การรักษาเครื่องหมาย

เนื่องจากกฎหมายบังคับให้รถทุกคันต้องมีประกันภัยความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยดังกล่าว การที่จะรู้ว่ารถคันใดได้จัดให้มีประกันภัยไว้แล้ว จึงต้องมีตราหรือเครื่องหมายแสดงให้เห็นเพื่อว่าผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุและเรียกร้องเอาค่าเสียหายเบื้องต้นได้ถูกต้อง และเพื่อให้เจ้าพนักงานได้ควบคุมดูแลให้เป็นไปตามกฎหมายนี้ ดังนั้นกฎหมายจึงบังคับให้มีการติดเครื่องหมายสำหรับรถที่จัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุไว้ที่รถ

เครื่องหมาย นายทะเบียนกรมการประกันภัยจะต้องจัดทำส่งมอบให้แก่บริษัทประกันภัยเพื่อส่งมอบแก่เจ้าของรถที่มีการประกันภัยกับบริษัทอีกทีหนึ่ง ทั้งนี้ เพื่อนายทะเบียนจะได้รู้ว่ามีรถที่ประกันภัยทั้งหมดขณะนี้กี่คัน จะได้ตรวจสอบกับเบี้ยประกันภัยและเงินสมทบของบริษัทประกันที่ส่งกองทุนทดแทน และเพื่อป้องกันมิให้บริษัทประกันภัยหรือเจ้าของรถเอาเครื่องหมายปลอมมาใช้ และเพื่อให้เครื่องหมายดังกล่าวเป็นไปในแนวทางเดียวกันด้วย

เมื่อเจ้าของรถได้ประกันภัยและได้รับเครื่องหมายแล้ว ให้เจ้าของรถติดเครื่องหมายนี้ไว้ที่กระจกหน้ารถด้านในหันข้อความด้านหน้าของเครื่องหมายออกด้านนอก กรณีที่ไม่มีกระจกหน้ารถ ให้ติดเครื่องหมายดังกล่าวไว้ที่ที่สามารถมองเห็นข้อความด้านหน้าของเครื่องหมายได้ชัดเจน ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 12 เพื่อแสดงว่ามีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุตามพระราชบัญญัตินี้ และเมื่อมีการบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยก่อนกำหนดต้องส่งคืนตามมาตรา 13 กฎกระทรวงฉบับที่ 5³⁰ หากไม่ติดเครื่องหมายนี้ก็มีผลความผิดตามมาตรา 40 ระวังโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท หรือบริษัทรับเครื่องหมายมาแล้วไม่ยอมให้แก่เจ้าของรถก็มีผลความผิดตามมาตรา 40 เช่นกัน

²⁹ นัยนา เกิดวิชัย อ่างแล้ว หน้า 28

³⁰ นัยนา เกิดวิชัย อ่างแล้ว หน้า 17

11) ผู้ที่ได้รับการคุ้มครองตามพระราชบัญญัติ

ผู้ที่ได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัตินี้ต้องเป็นผู้ประสบภัยจากรถ ไม่ว่าจะบุคคลนั้นจะเป็นใครก็ตามขอให้มิสภาพเป็นบุคคล

ผู้ประสบภัย หมายถึง ประชาชนทุกคนที่ประสบภัยจากรถ ไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร คนเดินเท้า คนเดินข้ามถนน หรือแม้แต่คนที่กำลังนอนในบ้าน หากได้รับความเสียหายเป็นอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย อันเนื่องมาจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทาง หรือเนื่องจากสิ่งของที่บรรทุก หรือติดตั้งในรถนั้น และหมายความรวมถึงทายาทโดยชอบธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตายด้วย

บุคคลที่ได้รับการคุ้มครองสามารถแยกออกได้เป็น

1) ผู้ประสบภัยที่เป็นผู้ได้รับอันตรายโดยตรง ได้แก่ ผู้ประสบภัยที่ได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย อันเป็นผลกระทบโดยตรงจากรถหรือสิ่งของที่บรรทุก หรือติดตั้งในรถนั้น เช่น รถพลิกคว่ำ หรือพื่นหักเพราะกระแทกกับเหล็กของที่นั่งผู้โดยสารอันมาจากการที่ผู้ขับขี่ห้ามล้ออย่างกะทันหัน รถที่ใช้ หมายความว่า รถที่จอดไว้แล้วไหล ไปโดนผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บ กล่าวคือ ประชาชนทุกคนที่ประสบภัยจากรถ ไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร คนเดินเท้า คนข้ามถนน ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยเนื่องจากรถหรือสิ่งของที่บรรทุกหรือติดตั้งไว้ในรถ

2) ผู้ประสบภัยที่ไม่ได้เป็นผู้ได้รับอันตรายโดยตรง ได้แก่ ทายาทโดยชอบธรรมของผู้ประสบภัยที่ถึงแก่ความตาย แต่ไม่รวมถึงทายาทผู้รับพินัยกรรมทายาทโดยธรรมก็คือบุคคลที่กำหนดไว้ในบรรพ 6 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และต้องเป็นทายาทโดยธรรมที่มีสิทธิรับมรดกตามกฎหมายดังกล่าว

ทายาทโดยธรรม หมายถึง ทายาทที่มีสิทธิรับมรดกของผู้ตาย ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1629 มี 6 ลำดับ แต่ละลำดับมีสิทธิรับก่อนหลังดังนี้

- 2.1) ผู้สืบสันดาน
- 2.2) บิดามารดา
- 2.3) พี่น้องร่วมบิดามารดาเดียวกัน
- 2.4) พี่น้องร่วมบิดาหรือมารดาเดียวกัน
- 2.5) ปู่ ย่า ตา ยาย
- 2.6) หลง ป้า น้า อา

ส่วนคู่สมรสที่ยังมีชีวิตอยู่ก็เป็นทายาทโดยธรรม ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1635 ความเสียหายที่ได้รับการคุ้มครอง

มาตรา 4 ได้ให้คำนิยาม ความเสียหาย ว่าหมายถึง ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยอันเกิดจากกรด ดังนั้น ความเสียหายที่เจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันเพื่อให้ ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัย คือ ความเสียหายต่อชีวิต ความเสียหายต่อร่างกายหรือความเสียหาย ต่ออนามัยอันเกิดจากกรด

1) ความเสียหายต่อชีวิต หมายความว่า ภัยอันตรายจากกรด หรือจากสิ่งที บรรทุกหรือติดตั้งในรถทำให้ถึงแก่ความตาย

2) ความเสียหายต่อร่างกาย หมายความว่า ภัยอันตรายจากกรดหรือสิ่งที บรรทุก หรือติดตั้งในรถทำให้ร่างกายได้รับความเสียหาย คือ บาดเจ็บ สูญเสียอวัยวะ หรือได้รับความเสียหายต่อระบบประสาทอันเป็นส่วนหนึ่งของร่างกาย

3) ความเสียหายต่ออนามัย หมายความว่า ภัยอันตรายจากกรดหรือจากสิ่งที บรรทุก หรือติดตั้งในรถทำให้เสื่อมเสียสุขภาพ ไม่ได้มีความสุข หรือความสะดวกสบายในการ ดำรงชีวิตเหมือนเมื่อก่อนที่จะได้รับภัยอันตรายจากกรด เป็นความเสียหายที่ไม่สามารถประมาณเป็น ราคาเงินได้ เช่น ทุกรถชน ทำให้แพทย์ต้องตัดขาไปข้างหนึ่ง ขาที่ถูกตัดนั้นเป็นความเสียหายแก่ ร่างกาย ส่วนการที่ถูกตัดขาแล้วทำให้เดินไปไหนมาไหนไม่สะดวกนั้น เป็นความเสียหายต่ออนามัย

12) ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครอง

ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัตินี้ คำว่าได้รับความ ความเสียหายต่ออนามัย เพราะประสบภัยจากกรด พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากกรด พ.ศ. 2535 บัญญัติให้เจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย โดยประกันภัย ไว้กับบริษัทที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประกันภัยประเภทการประกันภัยรถ ตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากกรด พ.ศ. 2535 ได้ให้ความหมายหรือให้คำนิยามของคำ ว่า “ความเสียหาย” ไว้ดังนี้

ความเสียหาย หมายถึง ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยอัน เกิดจากกรด ส่วนนิยามอีกคำหนึ่งที่ต้องนำมาประกอบการพิจารณาดูก็คือ นิยามของคำว่า ประสบ ภัย

ประสบภัย หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกายหรือ อนามัย เนื่องจากกรดที่ใช้หรืออยู่ในทาง หรือเนื่องจากสิ่งทีบรรทุกหรือติดตั้งในรถนั้น และหมาย รวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยที่ถึงแก่ความตายด้วย

ดังนั้นความเสียหายที่เจ้าของรถจะต้องจัดให้มีการประกันสำหรับผู้ ประสบภัยก็คือ ความเสียหายต่อชีวิต ความเสียหายต่อร่างกาย และความเสียหายต่ออนามัย ทั้งนี้ ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยจะต้องเกิดจากกรดหรือจากสิ่งทีบรรทุกหรือติดตั้งในรถ

หมายความว่า รถหรือสิ่งที่บรรทุกหรือติดตั้งในรถเป็นตัวก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยนั่นเอง และความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยนั้นต้องเกิดจากการกระทำโดยประมาทของผู้เอาประกันภัย หรือผู้ขับขี่รถที่ขับรถคันเอาประกันภัยโดยได้รับความยินยอมจากผู้เอาประกันภัย

ผู้ขับขี่ที่ขับรถโดยประมาททำให้บุคคลอื่นได้รับความเสียหาย กฎกระทรวงออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ถือเป็นผู้ขับขี่ที่ต้องรับผิดชอบอุบัติเหตุ แต่ถ้ารถคันที่เกิดอุบัติเหตุมีเพียงผู้ขับขี่ได้รับความเสียหายแต่เพียงคนเดียวโดยไม่มีบุคคลอื่นได้รับความเสียหายด้วย กฎกระทรวงออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ถือเป็นผู้ประสบภัยที่ไม่มีผู้ใดต้องรับผิดชอบต่อผู้ขับขี่ที่ประสบภัย

ความเสียหายต่อชีวิต หมายความว่า ถึง ภัยอันตรายจากรถหรือจากสิ่งที่ยานยนต์บรรทุกหรือติดตั้งในรถนั้นทำให้ผู้ประสบภัยถึงตาย ส่วนความเสียหายต่อร่างกาย หมายความว่า ถึง ภัยอันตรายจากรถหรือจากสิ่งที่ยานยนต์บรรทุกหรือติดตั้งในรถนั้นทำให้ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกายคือ บาดเจ็บต้องทำการรักษาพยาบาลหรือต้องสูญเสียอวัยวะหรือได้รับความเสียหายต่อประสาทอันเป็นส่วนหนึ่งของร่างกาย สำหรับความเสียหายต่ออนามัย หมายความว่า ถึง ภัยอันตรายจากรถหรือจากสิ่งที่ยานยนต์บรรทุกหรือติดตั้งในรถนั้น ทำให้ผู้ประสบภัยเสื่อมเสียสุขภาพ ไม่ได้มีความสุขหรือความสะดวกสบายในการดำเนินชีวิตเพราะประสบภัยจากรถ

ตัวอย่างของความเสียหายต่ออนามัย เช่น ถูกรถชนทำให้ต้องตัดขา ทำให้เดินไปไหนมาไหนไม่สะดวก ความไม่สะดวกในการเดินถือเป็นความเสียหายต่ออนามัยความเสียหายที่เกิดแก่คนเรามีอยู่สองอย่างคือ ความเสียหายในทางทรัพย์สินอย่างหนึ่ง และความเสียหายที่มีใช้ความเสียหายในทางทรัพย์สินอีกอย่างหนึ่ง ความเสียหายในทางทรัพย์สิน หมายความว่า ถึง ความเสียหายที่สามารถจะจำนวนความเสียหายได้ ซึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 869 ใช้คำว่าประมาณราคาเป็นเงินได้ ส่วนความเสียหายที่มีใช้ความเสียหายในทางทรัพย์สิน หมายความว่า ถึง ความเสียหายที่ไม่สามารถจะจำนวนความเสียหายได้ หรือไม่สามารประมาณราคาเป็นเงินได้ เช่น ความเสียหายต่อจิตใจ ค่าทนทุกข์ทรมานระหว่างเจ็บป่วยเพราะถูกละเมิด ค่าเสื่อมสุขภาพอนามัย ค่าร่างกายพิการ หรือใบหน้าเสียโฉม ค่าความเสียหายต่อชื่อเสียง หรือความเสียหายทางศีลธรรม เป็นต้น

ดังได้กล่าวแล้วว่าความเสียหายต่ออนามัยจัดเป็นความเสียหายที่มีใช้ความเสียหายในทางทรัพย์สิน ซึ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 446 เรียกว่า ความเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงิน สิทธิเรียกร้องให้ชดเชยเพื่อความเสียหายที่มีใช้ตัวเงินนี้ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 446 วรรคหนึ่งบัญญัติให้เป็นสิทธิเฉพาะตัวของผู้เสียหาย โอนกัน

ไม่ได้และจะตกลงกันให้สืบถึงทายาทก็ไม่ได้ เว้นแต่สิทธินั้นจะได้มีการรับสภาพกันไว้โดยสัญญา หรือได้เริ่มฟ้องคดีตามสิทธินั้นแล้ว

ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยนี้ต้องเกิดจากรถโดยตรง สามารถอธิบายและยกตัวอย่างได้ ดังนี้

ตัวอย่างที่เกิดจากรถโดยตรง

- รถแล่นมาแล้วเสียหลักพุ่งมาชนคนเดินเท้าตาย
- รถแก๊สแล่นลงจากทางด่วนแล้วพลิกคว่ำ ระเบิดไฟลุกไหม้

ตัวอย่างที่ไม่ได้เกิดจากรถโดยตรง

- รถแล่นเร็ว คนโดยสารคิดฆ่าตัวตายกระโดดลงจากรถแล้วตาย

ไม่ใช่ผลโดยตรง ไม่ถือว่าเป็นความเสียหายอันเกิดจากรถ

รายละเอียดความคุ้มครอง

1. ค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้รับบาดเจ็บ โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความผิด

- ค่ารักษาพยาบาลจากการบาดเจ็บ 15,000 บาท ต่อคน
- ค่าเสียหายสำหรับการสูญเสียอวัยวะหรือทุพพลภาพถาวร 35,000 บาท ต่อคน
- ค่าปลงศพ กรณีเสียชีวิต 35,000 บาท ต่อคน

ทั้งนี้หรือตามที่กฎหมายกำหนด

2. ค่าเสียหายที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น ซึ่งผู้ประสบภัยได้พิสูจน์แล้วว่าไม่ได้เป็นฝ่ายผิด โดยมีจำนวนเงินจำกัดต่อความรับผิดชอบ รวมกับค่าเสียหายเบื้องต้น ดังนี้

- ค่ารักษาพยาบาลจากการบาดเจ็บ 50,000 บาท ต่อคน
- การเสียชีวิตหรือสูญเสียอวัยวะ 200,000 บาท ต่อคน
- การชดเชยรายวัน กรณีเข้ารับรักษาในสถานพยาบาลในฐานะคนไข้ใน 200 บาทต่อวัน รวมกันไม่เกิน 20 วัน

ทั้งนี้ เงินจำนวนคุ้มครองสูงสุด รวมกันไม่เกิน 204,000 บาท ต่อหนึ่งคน

3. ความรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัยจากรถ ต่อครั้ง

- รถนั่งไม่เกิน 7 คน 5,000,000 บาท ต่อครั้ง
- รถบรรทุก 5,000,000 บาท ต่อครั้ง
- รถโดยสารเกิน 7 คน 10,000,000 บาท ต่อครั้ง

13) การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น

ผู้ที่สามารถยื่นคำร้องขอรับค่าเสียหาย กำหนดเวลาในการใช้สิทธิขอรับค่าเสียหายและผู้มีหน้าที่ชดใช้ค่าเสียหายให้เป็นไปดังนี้

1. ผู้มีสิทธิยื่นคำขอรับค่าเสียหาย

1.1 ผู้ประสบภัย (หรือทายาท กรณีผู้ประสบภัยเสียชีวิต)

1.2 โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่รักษาผู้ประสบภัย ญาติ หรือผู้มีส่วนได้เสียกับผู้ประสบภัย หรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย ในกรณีผู้ประสบภัยในกรณีที่ผู้ประสบภัยไม่สามารถร้องขอได้เอง

2. กำหนดเวลาในการขอรับค่าเสียหาย

ผู้มีสิทธิต้องร้องขอค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ ภายใน 180 วัน นับตั้งแต่วันที่ความเสียหายเกิดขึ้น มิฉะนั้นหมดสิทธิที่จะได้รับค่าเสียหายตามมาตรา 27

3. การร้องขอรับค่าเสียหาย

ผู้ประสบภัยหรือผู้มีสิทธิเรียกร้องแทนผู้ประสบภัยถ้าไม่ได้ให้โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลเบิกแทน ผู้นั้นสามารถร้องขอรับค่าเสียหายโดยตรงได้จากบุคคลดังต่อไปนี้

3.1 การขอรับจากบริษัทประกันภัย โดยดำเนินการดังนี้

หลักฐานที่ต้องใช้ในการขอรับค่าเสียหาย

ก. กรณีความเสียหายต่อร่างกาย หลักฐานที่ต้องใช้ ได้แก่

- ใบเสร็จรับเงินจากโรงพยาบาล หรือสถานพยาบาล หรือมีหลักฐานการแจ้งหนี้เกี่ยวกับการรักษาพยาบาล

- สำเนาบัตรประจำตัว หรือใบสำคัญคนต่างด้าว หรือสำเนาหนังสือเดินทางหรือหลักฐานที่ทางราชการเป็นผู้ออกให้ที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ที่มีชื่อเป็นผู้ประสบภัย

ข. กรณีความเสียหายต่อชีวิต หลักฐานที่ต้องใช้ ได้แก่

- สำเนาใบมรณะบัตร
- สำเนาบันทึกรายวันในคดีของพนักงานสอบสวน หรือพยานหลักฐานอื่นที่แสดงว่าผู้นั้นถึงแก่ความตายเพราะประสบอุบัติเหตุจากรถ

ค. กรณีความเสียหายต่อร่างกายและชีวิตรวมกัน หลักฐานที่ต้องใช้ ได้แก่

- ใบเสร็จรับเงินจากโรงพยาบาล หรือสถานพยาบาล หรือหลักฐานการแจ้งหนี้เกี่ยวกับการรักษาพยาบาล

- สำเนาบัตรประจำตัว หรือใบสำคัญคนต่างด้าว หรือสำเนาหนังสือเดินทางหรือหลักฐานที่ทางราชการเป็นผู้ออกให้ที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ที่มีชื่อเป็นผู้ประสบภัย

- สำเนาใบมรณะบัตร

- สำเนาบันทึกรายวันในคดีของพนักงานสอบสวน หรือพยานหลักฐานอื่นที่แสดงว่าผู้ยื่นถึงแก่ความตายเพราะประสบอุบัติเหตุจากรถ

14) การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น

ตามพระราชบัญญัตินี้ได้ มีความหมายและหลักเกณฑ์ในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ดังนี้

ค่าเสียหายเบื้องต้น หมายความว่า ค่ารักษาพยาบาล ค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาล ค่าปลงศพ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการศพ รวมทั้งค่าเสียหายและค่าใช้จ่ายที่จำเป็นอย่างอื่น เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยในเบื้องต้น (มาตรา 4)³¹

ค่าเสียหายเบื้องต้นจะชดใช้แก่ผู้ประสบภัยหรือทายาทของผู้ประสบภัยภายใน 7 วัน นับตั้งแต่วันที่ได้รับคำร้องขอ โดยไม่ต้องรอพิสูจน์ความผิด (มาตรา 25) เป็นการยกเว้นหลักกฎหมายแพ่งในเรื่องละเมิดที่การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจะต้องมีการพิสูจน์ความผิดและความเสียหายที่เกิดขึ้นก่อน แต่อย่างไรก็ตามในกรณีที่ผู้ประสบภัยจะต้องมีการพิสูจน์ความผิดก่อน

กรณีค่าเสียหายเบื้องต้นมีคำสั่งนายทะเบียนที่ 28/2552 เรื่องให้แก้ไขแบบ ข้อความกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์รวมความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ดังนี้

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 29 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติวินาศภัย พ.ศ. 2535 นายทะเบียนจึงมีคำสั่ง ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้ยกเลิก

(1) ตารางกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 22/2551 ลงวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2551

(2) ตารางกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 22/2551 ลงวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2551

³¹ ปัญญาพล เทียมวัน.(2552) “ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายของผู้ประสบภัยจากรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535” สารนิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์มหาวิทยาลัยศรีปทุม หน้า 59

ข้อ 2 ให้ใช้ตารางกรมธรรม์ประกันภัยที่แนบท้ายคำสั่งดังต่อไปนี้ แทนแนบท้ายที่ถูกลบเลิกตามข้อ 1

- (1) ตารางกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ
- (2) ตารางกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์รวมความคุ้มครองผู้ประสบภัย

จากรถ

ข้อ 3 ให้ยกเลิกความในข้อ 3 แห่งเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 22/2551 ลงวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2551 และให้ใช้ข้อความต่อไปนี้แทน

“ข้อ 3. การคุ้มครองผู้ประสบภัย ภายใต้ข้อบังคับข้อ 6. บริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของผู้ประสบภัยในนามผู้เอาประกันภัย ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ประสบภัย เนื่องจากอุบัติเหตุหรืออยู่ในทาง หรือเนื่องจากสิ่งของที่บรรทุก หรือติดตั้งในรถนั้น ในระหว่างระยะเวลาประกันภัย ดังนี้

ผู้ประสบภัย

3.1.1 ในกรณีได้รับความเสียหายต่อร่างกาย หรืออนามัย แต่ไม่ถึงกับสูญเสียอวัยวะ หรือทุพพลภาพอย่างถาวร ตาม 3.1.2 บริษัทจะจ่ายค่ารักษาพยาบาลและค่าเสียหายอย่างอื่นที่ผู้ประสบภัยสามารถเรียกร้องได้ตามมูลละเมิด ตามความเสียหายที่แท้จริงไม่เกิน 50,000 บาทต่อหนึ่งคน

3.1.2 ในกรณีได้รับความเสียหายต่อร่างกาย หรืออนามัย ในกรณีใดกรณีหนึ่งหรือหลายกรณีดังต่อไปนี้ บริษัทจะจ่ายเต็มตามจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุด 200,000 บาท ต่อหนึ่งคน

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

3.1.3 ในกรณีเสียชีวิต บริษัทจะจ่ายเต็มตามจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุด 200,000 บาท ต่อหนึ่งคน

3.1.4 ในกรณีเข้ารับการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาลในฐานะคนไข้ใน บริษัทจะจ่ายค่าชดเชยรายวัน วันละ 200 บาท จำนวนรวมกันไม่เกิน 20 วัน เป็นค่าเสียหายที่เพิ่มขึ้น นอกเหนือจากความคุ้มครองที่ระบุใน 3.1.1 3.1.2 และ 3.1.3

3.1.5 ในกรณีได้รับความเสียหายตาม 3.1.1 และต่อมาได้รับความเสียหาย ตาม 3.1.2 หรือ 3.1.3 หรือทั้งตาม 3.1.2 และ 3.1.3 บริษัทจะจ่ายเต็มจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุด 200,000 บาท ต่อหนึ่งคน ทั้งนี้เมื่อรวมข้อ 3.1.4 ต้องไม่เกิน 204,000 บาท ต่อหนึ่งคน

3.2 กรณีผู้ประสบภัยเป็นผู้เอาประกันภัย หรือบุคคลในครอบครัวของผู้เอาประกันภัยซึ่งมิใช่ผู้ขับขี่ ทั้งนี้ในกรณีผู้ขับขี่เป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบอุบัติเหตุ ให้นำความใน 3.1.1 3.1.2 3.1.3 3.1.4 และ 3.1.5 มาใช้บังคับโดยอนุโลม

3.3 กรณีผู้ประสบภัยเป็นผู้ขับขี่รถที่เอาประกันภัย และเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบต่ออุบัติเหตุหรือไม่มีผู้ใดต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ขับขี่ที่เป็นผู้ประสบภัย บริษัทจะรับผิดชอบจ่ายค่าสินไหมทดแทนไม่เกินค่าเสียหายเบื้องต้นเท่านั้น

ทั้งนี้ บริษัทจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนทั้งหมดดังกล่าวข้างต้นไม่เกินจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุดต่อหนึ่งคน และรวมกันแล้วไม่เกินจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุดต่ออุบัติเหตุแต่ละครั้งที่ระบุในรายการที่ 4 ของตาราง”

ข้อ 4 ให้ยกเลิกความใน ข้อ 6 แห่งเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 22/2551 ลงวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2551 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ข้อ 6. การสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล ค่าทดแทน ค่าชดเชยรายวัน และค่าปลงศพ ในกรณีรถที่เอาประกันภัยไว้กับบริษัทประสบอุบัติเหตุชนกับรถอื่น ซึ่งมีการประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถด้วย เป็นเหตุให้ผู้ประสบภัยได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย บริษัทตกลงจะสำรองจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัย ซึ่งโดยสารมาในรถ หรือกำลังขึ้นหรือลงจากรถที่เอาประกันภัยไว้กับบริษัท ดังนี้

6.1 ค่ารักษาพยาบาลตามใบเสร็จรับเงิน ไม่เกิน 50,000 บาท ต่อหนึ่งคน สำหรับกรณีได้รับบาดเจ็บ

6.2 ค่าชดเชยรายวันกรณีกรณีเข้ารับการรักษาในสถานพยาบาลในฐานะคนไข้ใน วันละ 200 บาท รวมไม่เกิน 20 วัน

6.3 ค่าทดแทน หรือค่าปลงศพ เป็นจำนวนเงิน 200,000 บาท ต่อหนึ่งคน สำหรับกรณีเสียชีวิต สูญเสียอวัยวะ หรือทุพพลภาพอย่างถาวร

6.4 ข้อ 6.1 6.2 และ 6.3 รวมกันไม่เกิน 204,000 บาท ต่อหนึ่งคน

สำหรับผู้ประกอบที่เป็นบุคคลภายนอก บริษัทและผู้รับประกันภัยอื่นจะร่วมกันสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล ค่าทดแทนหรือค่าปลงศพตามวรรคต้น โดยเฉลี่ยฝ่ายละเท่าๆ กัน

เมื่อมีการสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล ค่าทดแทน ค่าชดเชยรายวัน หรือค่าปลงศพตามเงื่อนไขนี้แล้ว หากปรากฏว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกิดจากความประมาทของผู้อื่นมิใช่ผู้ขับขี่หรือผู้โดยสาร รถที่เอาประกันภัยไว้กับบริษัทแล้ว บริษัทมีสิทธิที่จะได้เบี่ยงเอาค่ารักษาพยาบาล ค่าตอบแทน ค่าชดเชยรายวัน หรือค่าปลงศพ ที่บริษัทได้สำรองจ่ายไปคืนจากบริษัทผู้รับประกันภัยรถที่เป็นฝ่ายต้องรับผิดชอบตามกฎหมายนั้น

ในทางกลับกัน หากบริษัทผู้รับประกันภัยรถอื่น ได้สำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล ค่าชดเชยรายวัน หรือค่าปลงศพให้แก่ผู้ประสบภัย หรือทายาทของผู้ประสบภัย ที่โดยสารถมาหรือกำลังขึ้นหรือกำลังลงจากรถที่ตนรับประกันภัยไว้ หรือผู้ประสบภัยที่อยู่นอกรถแล้ว และปรากฏว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารรถกับที่เอาประกันภัยไว้กับบริษัทแล้ว บริษัทตกลงจ่ายเงินค่ารักษาพยาบาล ค่าทดแทน ค่าชดเชยรายวัน หรือค่าปลงศพคืนแก่บริษัทผู้รับประกันภัยรถอื่น ซึ่งได้สำรองจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในกำหนด 30 วัน นับแต่วันที่ได้รับการร้องขอ

ข้อ 5 ให้ยกเลิกความในข้อ 10.5 แห่งเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 22/2551 ลงวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2551 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

10.5 กรณีบริษัทปฏิเสธการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ผู้เสียหายได้นำคดีขึ้นสู่ศาลหรือเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการ เมื่อศาลพิพากษาหรืออนุญาโตตุลาการชี้ขาดให้บริษัทแพ้คดี บริษัทจะต้องชดใช้ค่าเสียหายตามคำพิพากษาหรือตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการพร้อมดอกเบี้ยในฐานะลูกหนี้ผิดนัด ในอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 15 ต่อปี นับแต่วันผิดนัด

ข้อ 6 ให้ยกเลิกความในข้อ 5 ของหมวดเงื่อนไขทั่วไปแห่งกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ (เฉพาะกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ประเภท 1 กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ประเภท 2 กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ประเภท 3 กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์แบบคุ้มครองเฉพาะภัย) และกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์รวมความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 22/2551 ลงวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2551 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ข้อ 5 ความรับผิดชอบของบริษัท เมื่อมีการปฏิเสธการจ่ายค่าสินไหมทดแทน เมื่อมีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนต่อบริษัท และหากบริษัทปฏิเสธความรับผิดไม่ว่าด้วยเหตุใดก็ตาม จนเป็นเหตุให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้เสียหายนำคดีขึ้นสู่การพิจารณาของศาลหรือเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการ หากศาลพิพากษาหรืออนุญาโตตุลาการชี้

ขาดให้บริษัทแพ็คเกจ บริษัทจะต้องรับผิดชอบต่อผู้เอาประกันภัยหรือผู้เสียหายนั้น โดยชดใช้ค่าเสียหายตามคำพิพากษาหรือคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ พร้อมดอกเบี้ยคิดนับในอัตราร้อยละ 15 ต่อปี นับแต่วันผิดนัด”

ข้อ 7 ให้ยกเลิกความในข้อ 1 ของหมวดความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ แห่งกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์รวมความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 22/2551 ลงวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2551 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ข้อ 1 การคุ้มครองผู้ประสบภัย

ภายใต้บังคับข้อ 4 บริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของผู้ประสบภัยในนามผู้เอาประกันภัย ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ประสบภัย เนื่องจากรถที่ไ้หรืออยู่ในทาง หรือเนื่องจากสิ่งของที่บรรทุกหรือติดตั้งในรถนั้น ในระหว่างระยะเวลาประกันภัย ดังนี้

1.1 ผู้ประสบภัย

1.1.1 ในกรณีได้รับความเสียหายต่อร่างกาย หรืออนามัย แต่ไม่ถึงกับสูญเสียชีวิตหรือทุพพลภาพอย่างถาวร ตาม 1.1.2 บริษัทจะจ่ายค่ารักษาพยาบาล และค่าเสียหายอย่างอื่นที่ผู้ประสบภัยสามารถเรียกร้องได้ตามมูลละเมิด ตามความเสียหายที่แท้จริงแต่ไม่เกิน 50,000 บาท ต่อหนึ่งคน

1.1.2 ในกรณีได้รับความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัย ในกรณีใดกรณีหนึ่งหรือหลายกรณีดังต่อไปนี้ บริษัทจะจ่ายเต็มจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุด 200,000 บาท ต่อหนึ่งคน

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

1.1.3 ในกรณีเสียชีวิต บริษัทจะจ่ายเต็มตามจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุด 200,000 บาท ต่อหนึ่งคน

1.1.4 ในกรณีเข้ารับการรักษาในสถานพยาบาลในฐานะคนไข้ใน บริษัทจะจ่ายค่าชดเชยรายวัน วันละ 200 บาท จำนวนรวมกันไม่เกิน 20 วัน เป็นค่าเสียหายที่เพิ่มขึ้น นอกเหนือจากความคุ้มครองที่ระบุใน 1.1.1 1.1.2 และ 1.1.3

1.1.5 ในกรณีได้รับความเสียหายตาม 1.1.1 และต่อมาได้รับความเสียหายตาม 1.1.2 หรือ 1.1.3 หรือทั้งตาม 1.1.2 และ 1.1.3 บริษัทจะจ่ายเต็มตามจำนวนเงินคุ้มครอง สูงสุด 200,000 บาท ต่อหนึ่งคน ทั้งนี้ เมื่อรวมข้อ 1.1.4 ต้องไม่เกิน 204,000 ต่อคน

1.2 กรณีผู้ประสบภัยเป็นผู้เอาประกันภัยหรือบุคคลในครอบครัว ของผู้เอาประกันภัย ซึ่งมีใช้ผู้ขับขี่ ทั้งนี้ในกรณีผู้ขับขี่ที่เป็นฝ่ายต้องรับผิดชอบอุบัติเหตุ ให้นำความ ใน 1.1.1 1.1.2 1.1.3 1.1.4 และ 1.1.5 มาใช้บังคับโดยอนุโลม

1.3 กรณีผู้ประสบภัยเป็นผู้ขับขี่รถคันที่เอาประกันภัย และเป็น ฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบอุบัติเหตุ หรือไม่มีผู้ใดต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ขับขี่ที่เป็นผู้ประสบภัย บริษัทจะรับผิดชอบจ่ายค่าสินไหมทดแทนไม่เกินค่าเสียหายเบื้องต้นเท่านั้น

ทั้งนี้ บริษัทจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนทั้งหมดดังกล่าวข้างต้น ไม่ เกินจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุดต่อหนึ่งคน และรวมกันแล้วไม่เกินจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุดต่อ อุบัติเหตุแต่ละครั้ง

ข้อ 8 ให้ยกความในข้อ 4 ของหมวดการคุ้มครองผู้ประสบภัยจาก รถแห่งกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์รวมความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ตามคำสั่งนายทะเบียน เลขที่ 22/2551 ลงวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2551 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ข้อ 4 การสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล ค่าทดแทน ค่าชดเชย รายวัน และค่าปลงศพ

ในกรณีรถที่เอาประกันภัยไว้กับบริษัทประสบอุบัติเหตุชนกับรถ อื่นซึ่งมีการประกันภัยไว้ตามกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถด้วย เป็นเหตุให้ ผู้ประสบภัยได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย บริษัทตกลงจะสำรองจ่ายให้ผู้ประสบภัยซึ่งโดยสารมา ในรถหรือกำลังขึ้นหรือกำลังลงจากรถที่เอาประกันภัยไว้กับบริษัท ดังนี้

4.1 ค่ารักษาพยาบาลตามใบเสร็จรับเงินไม่เกิน 50,000 บาทต่อ หนึ่งคน สำหรับกรณีได้รับบาดเจ็บ

4.2 ค่าชดเชยรายวัน กรณีเข้ารับการรักษาในสถานพยาบาลใน ในฐานะคนไข้ใน วันละ 200 บาท รวมไม่เกิน 20 วัน

4.3 ค่าทดแทน หรือค่าปลงศพ เป็นจำนวนเงิน 200,000 บาท ต่อ หนึ่งคน กรณีเสียชีวิต สูญเสียอวัยวะ หรือทุพพลภาพอย่างถาวร

4.4 ข้อ 4.1 4.2 และ 4.3 รวมกันไม่เกิน 204,000 บาท ต่อหนึ่งคน สำหรับผู้ประสบภัยที่เป็นคนภายนอก รถ บริษัทและผู้รับประกันภัยรถอื่นจะร่วมกันสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล ค่าทดแทน หรือค่าปลงศพตามวรรคต้น โดยเฉลี่ยฝ่ายละเท่าๆ กัน เมื่อมีการสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล ค่าทดแทน ค่าชดเชยรายวัน หรือค่าปลงศพตามเงื่อนไขแล้ว หากปรากฏว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกิดจากความประมาทของผู้อื่น มิใช่ผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารรถที่เอาประกันภัยไว้กับบริษัทแล้ว บริษัทมีสิทธิที่จะไล่เบี้ยเอาค่ารักษาพยาบาล ค่าทดแทน ค่าชดเชยรายวัน หรือค่าปลงศพ ที่บริษัทได้สำรองจ่ายไปคืนจากบริษัทผู้รับประกันภัยรถที่เป็นฝ่ายต้องรับผิดชอบตามกฎหมายนั้น

ในทางกลับกัน หากบริษัทผู้รับประกันภัยรถอื่นได้สำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล ค่าทดแทน ค่าชดเชยรายวัน หรือค่าปลงศพให้แก่ผู้ประสบภัย หรือทายาทของผู้ประสบภัยที่โดยสารมาหรือกำลังขึ้นหรือกำลังลงจากรถที่ตนรับประกันภัยไว้ หรือผู้ประสบภัยที่อยู่นอกรถแล้ว และปรากฏว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่ หรือผู้โดยสารรถคันที่เอาประกันภัยไว้กับบริษัทแล้ว บริษัทตกลงจ่ายเงินค่ารักษาพยาบาล ค่าทดแทน ค่าชดเชยรายวัน หรือค่าปลงศพคืนแก่บริษัทผู้รับประกันภัยรถอื่น ซึ่งได้สำรองจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในกำหนด 30 วัน นับแต่วันที่ได้รับการร้องขอ

ข้อ 9 คำสั่งนี้ ให้บังคับใช้สำหรับกรมธรรม์ประกันภัยที่มีระยะเวลาประกันภัยเริ่มต้น ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2553 เป็นต้นไป

อย่างไรก็ตามการที่ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายตามพระราชบัญญัตินี้แล้ว ผู้ประสบภัยยังมีสิทธิที่จะได้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และตามกฎหมายอื่นได้อีก

15) ข้อห้ามบริษัทประกันภัยปฏิเสธความรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัย

- ห้ามยกข้อความในกรมธรรม์ หรือเอกสารประกอบหรือแนบท้ายกรมธรรม์ที่ระบุถึงความรับผิดชอบของบริษัทแตกต่างไปจากที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้เป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัยในการชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นมิได้ (มาตรา 15)

- ห้ามยกเอาเหตุไม่สมบูรณ์ หรือการฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขของกรมธรรม์ระหว่างบริษัทกับเจ้าของรถ หรือการได้บอกเลิกกรมธรรม์เป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัยในการชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นมิได้ เว้นแต่บริษัทได้มีหนังสือแจ้งบอกเลิกกรมธรรม์ให้เจ้าของรถและนายทะเบียนทราบล่วงหน้า ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อครบกำหนด 30 วัน นับแต่วันที่บริษัทได้มีหนังสือแจ้งการบอกเลิกกรมธรรม์ไปยังผู้เอาประกันภัย ตามภูมิสำเนา ที่ทราบครั้งสุดท้ายโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับ (มาตรา 16)

- ห้ามบริษัทยกเอาความทุจริต หรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัยมาเป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบในการชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยมิได้ (มาตรา 17)

- บริษัทจะยกเอาเงื่อนไขการไม่มีใบขับขี่มาปฏิเสธไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นไม่ได้

16) สำนักงานกองทุนผู้ประสบภัยจากรถ

สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เป็นหน่วยงานหนึ่งของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (กรมการประกันภัยเดิม) มีหน้าที่ดำเนินงานรับคำขอและจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ ผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 23 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550 ในกรณีดังต่อไปนี้

1) รถนั้นมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 และเจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

2) รถนั้นมิได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถในขณะที่เกิดเหตุเพราะถูกขโมยออก น้อ โกง กรรโชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์หรือปล้นทรัพย์ และได้มีการร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน

3) รถนั้น ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถและมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหาย

4) รถนั้นมีผู้ขับหลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่าความเสียหายเกิดจากรถคันใด

5) บริษัทไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

6) รถตามมาตรา 8 ที่ไม่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหาย

สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเป็นหน่วยงานที่ดำเนินการเกี่ยวกับกองทุน โดย สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยอาจจัดสรรเงินกองทุนไม่เกินร้อยละ ยี่สิบ ของดอกผลของกองทุนต่อปี เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการบริหารงานและค่าใช้จ่ายอื่นของสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย การเบิกจ่าย การเก็บรักษา การจัดการกองทุน ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและอัตราเบี้ยประชุมของคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการ และค่าใช้จ่ายอื่นของสำนักงาน

กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีกำหนดโดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง

17) การใช้สิทธิเรียกเงินคืนของสำนักกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายแทนให้ไป

ในกรณีที่เจ้าของรถหรือบริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนตามมาตรา 23 (1) หรือมาตรา 23 (5) แล้วแต่กรณี เมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปตามมาตรา 25 แล้ว ให้นายทะเบียนมีคำสั่งเรียกเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายไปนั้นคืนจากเจ้าของรถหรือบริษัท ถึงเหตุนี้โดยสุจริตหรือเจ้าของรถที่กรมธรรม์หมดอายุแต่ยังไม่เกิน 30 วัน โดยเจ้าของรถไม่มีเจตนาหลีกเลี่ยงการทำประกันภัยหรือในกรณีอื่นที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดนายทะเบียนอาจลดหรือลดเงินเพิ่มลงได้จากเจ้าของรถหรือบริษัท แล้วแต่กรณีและเจ้าของรถหรือบริษัทจะต้องจ่ายเงินเพิ่มในอัตราร้อยละ ยี่สิบของจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนส่งเข้าสมทบกองทุนอีกต่างหาก ให้เจ้าของรถหรือบริษัทจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนพร้อมด้วยเงินเพิ่มตามวรรคหนึ่งตามคำสั่งของนายทะเบียนภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่ง

หลักเกณฑ์ในการเรียกเงินคืน การงดและลดเงินเพิ่ม ให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด หากเจ้าของรถหรือบริษัทประกันใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งนายทะเบียนดังกล่าวต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 10,000 บาท ถึง 50,000 บาท ตามมาตรา 44 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๕๐

18) อำนาจในการยึดและขายทอดตลาดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย

พระราชบัญญัตินี้ให้อำนาจนายทะเบียนยึดรถและขายทอดตลาดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ตามมาตรา 28 มี 3 กรณี

1. เจ้าของรถไม่จัดให้มีการประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัติและไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบ

2. ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของที่ก่อให้เกิดความเสียหายและรถนั้นไม่จัดให้มีการประกันเพื่อคุ้มครองความเสียหายและ

3. มิได้มีการยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นไว้ตามกฎหมายอื่นอยู่ก่อนแล้ว

ในการยึดที่ก่อให้เกิดความเสียหายไว้นี้ นายทะเบียนสามารถยึดรถนั้นไว้ได้จนกว่าเจ้าของรถจะจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจนครบจำนวน หรือจ่าย

ค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ได้รับคำสั่งจากนายทะเบียน หากมีการยึดรถนั้น ตามกฎหมายอื่นอยู่ก่อนแล้ว ให้กรรมการประกันภัยมีสิทธิขอเข้าเฉลี่ยในทรัพย์สินที่ได้หากมีการขายทอดตลาด

กรณีขายทอดตลาด รถที่ก่อให้เกิดความเสียหายตามมาตรา 29 รถที่นายทะเบียนยึดไว้ตามมาตรา 28 นายทะเบียนมีอำนาจขายทอดตลาดได้ในกรณี ดังนี้

1. เจ้าของรถตามมาตรา 28 ไม่จ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากเงินกองทุนแทนตนคืนให้แก่กองทุนภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ได้รับคำสั่งจากนายทะเบียน

2. กรณีที่ไม่ปรากฏตัวเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายโดยนายทะเบียนได้ประกาศหาตัวเจ้าของรถโดยปิดประกาศไว้ ณ ที่ทำการของนายทะเบียนซึ่งได้ยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายไว้และประกาศในหนังสือพิมพ์รายวันที่จำหน่ายในท้องถิ่นที่เกิดเหตุอย่างน้อย 2 วัน ติดต่อกัน แต่เจ้าของรถไม่ปรากฏตัวต่อนายทะเบียน ซึ่งได้ยึดรถนั้นไว้ภายในสามสิบวัน นับแต่วันแรกที่ได้ประกาศในหนังสือพิมพ์

เงินที่ได้จากการขายทอดตลาดรถตามมาตรา 30 วรรคสอง ให้นายทะเบียนดำเนินการจัดสรรตามลำดับคือ

- หักเป็นค่าใช้จ่ายในการยึด และขายทอดตลาด
- จ่ายเป็นค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายคืน

ให้แก่กองทุน

- ถ้ามีเงินเหลือเท่าใดให้คืนเจ้าของรถ
- ในกรณีที่ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ให้กรรมการ

ประกันภัย

- ประกันภัยเก็บรักษาเงินนั้นไว้ตามระเบียบที่รัฐมนตรีกำหนด

และถ้าเจ้าของรถไม่มาเรียกเงินนั้นคืนภายใน 5 ปี นับวันที่ขายทอดตลาดให้เงินนั้นตกเป็นของกองทุน

ทั้งนี้ วิธีการยึดรถและการขายทอดตลาดดังกล่าวของนายทะเบียนให้ปฏิบัติตามประมวล กฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งโดยอนุโลมตามมาตรา 30 วรรคหนึ่ง

19) การใช้สิทธิไล่เบี้ยต่อผู้ต้องรับผิดชอบในการก่อให้เกิดความเสียหาย

การใช้สิทธิไล่เบี้ยต่อผู้ต้องรับผิดชอบในการก่อให้เกิดความเสียหายตามมาตรา 31 เมื่อบริษัทประกันภัยหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้ใช้ค่าเสียหายเบื้องต้น

เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนให้แก่ผู้ประสบภัยไปแล้ว พระราชบัญญัตินี้ให้อำนาจบริษัทประกันภัย หรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีสิทธิไต่เบียดผู้รับผิดชอบ ที่ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น เมื่อในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลภายนอก หรือเกิดขึ้นเพราะความจงใจ หรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของเจ้าของรถ ผู้ขับขี่รถ ผู้ซึ่ง อยู่ในรถหรือผู้ประสบภัย เมื่อ บริษัทได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือค่าสินไหมทดแทน หรือเมื่อสำนักงาน กองทุนทดแทน ผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือเมื่อหน่วยงานตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) ได้จ่ายเงินคืนกองทุนตามมาตรา 32 ไปแล้วเป็นจำนวนเงิน เท่าใด ให้บริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย หรือหน่วยงานตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือ เจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) แล้วแต่กรณี มีสิทธิไต่เบียดเอาแก่บุคคลดังกล่าวหรือมีสิทธิเรียกให้ ผู้ประสบภัยคืนเงินดังกล่าวได้ การใช้สิทธิตามวรรคหนึ่ง ต้องกระทำภายในหนึ่งปีนับแต่วันรู้ตัวผู้ ซึ่งต้องรับผิดชอบ แต่ทั้งนี้ ต้องไม่เกินห้าปีนับแต่วันที่ได้จ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนตามหมวดนี้ให้แก่ ผู้ประสบภัย

20) กองทุนผู้ประสบภัยจากรถ

กองทุนผู้ประสบภัยจากรถเป็น โครงการเงินสะสมที่รัฐจัดให้มีขึ้น เพื่อ เป็นแหล่งเงินทุนที่จะนำมาสมทบจ่ายช่วยเหลือเป็นค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถ กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย" มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ ผู้ประสบภัย เมื่อมีกรณีตาม มาตรา 23 และเป็นค่าใช้จ่ายอื่นๆในการดำเนินการตามกฎหมายตามที่ บัญญัติไว้ในมาตรา 33 ทำนองเดียวกับที่รัฐจัดตั้งกองทุนประกันสังคมตามพระราชบัญญัติ ประกันสังคม³²

20.1 กองทุนประกอบด้วย

- (1) เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้
- (2)* เงินที่บริษัทจ่ายสมทบตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดตามมาตรา 36 และเงินเพิ่ม ที่ได้รับตามมาตรา 36 ทวิ

*[มาตรา 33 (2) แก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 3)

พ.ศ. 2540]

- (3) เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี

³² นัยนา เกิดวิชัย.(2547) “ ประกันภัยภาคบังคับ คำอธิบายพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ” หน้า 18

(4) เงินหรือทรัพย์สินที่ได้มาตามมาตรา 28 มาตรา 30 มาตรา 31 หรือมาตรา 32

(5) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้

(6) ดอกผลของเงินกองทุน

(7) เงินที่ได้จากการขายทรัพย์สินที่ได้มาตาม (4) และ (5)

(8) เงินรายได้อื่นๆ

เงินและทรัพย์สินดังกล่าวให้เป็นของกรรมการประกันภัยเพื่อใช้ประโยชน์ตาม วัตถุประสงค์ของกองทุน โดยไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลังเป็นรายได้แผ่นดิน

20.2 กรณีที่ผู้ประสบภัยสามารถขอรับค่าเสียหายได้ตามพระราชบัญญัตินี้

- เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายไม่ได้จัดให้มีการประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถและเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายแต่ไม่ครบจำนวน (ไม่ว่าเจ้าของรถไม่จ่ายหรือจ่ายแต่ไม่ครบจำนวนเป็นเพราะเหตุใด เช่น เห็นว่าตนไม่ได้เป็นฝ่ายผิด)

- ขณะเกิดเหตุรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถเพราะถูกยักยอก น้อ โกง กรรโชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือ ปล้นทรัพย์ หรือบริษัทไม่มีหน้าที่ต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย ไม่ว่ารถคันนั้นจะได้มีการประกันความเสียหายไว้หรือไม่ กรณีนี้จึงต้องตกเป็นหน้าที่ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย แต่ทั้งนี้เจ้าของรถต้องร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวนก่อน (เนื่องจากขณะเกิดเหตุรถไม่ได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถ การจะให้เจ้าของรถรับผิดชอบก็จะดูไม่เป็นธรรม กฎหมายจึงกำหนดให้เจ้าของรถต้องร้องทุกข์เพื่อเป็นหลักฐานว่ารถไม่ได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถ)

- ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายและรถนั้นไม่มีการประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถ (กรณีนี้ไม่ว่าใครเป็นเจ้าของรถ เช่น ชนแล้วหนีและไม่มีใครมาแสดงตัวว่าเป็นเจ้าของรถและไม่สามารถตรวจสอบได้ เนื่องจากหมายเลขทะเบียนปลอม หมายเลขเครื่องถูกแก้ไข หรือลบ หรืออาจเป็นรถที่ลักลอบนำเข้ามาในประเทศโดยผิดกฎหมาย รู้แต่ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย ผู้ประสบภัยจึงไม่อาจจะไปเรียกฟ้องจากใครได้ จึงต้องเรียกฟ้องจากกองทุนฯ)

- มีความเสียหายจากรถเกิดแก่ผู้ประสบภัย แต่ไม่อาจทราบว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย (เช่น ผู้ก่อเหตุชนแล้วหลบหนี)

- บริษัทประกันภัยที่ได้รับประกันภัยรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแต่ไม่ครบจำนวนที่ต้องจ่าย

- ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยเกิดจากรถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีประกันภัยตาม พ.ร.บ. ฯ นี้ (รถที่ไม่ต้องทำประกันภัย พ.ร.บ. ฯ ตามมาตรา 8 แต่อย่างไรก็ตามรถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัยตามบทบัญญัติดังกล่าว อาจทำประกันภัยไว้ก็ได้ในกรณีนี้ผู้ประสบภัยต้องไปเรียกร้องจากบริษัทประกันภัยก่อน

ทั้งนี้ กองทุนฯ จะจ่ายเฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้นเท่านั้น

20.3 วิธีการขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนฯ (กฎกระทรวง เรื่อง การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุน และการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนฯ พ.ศ. 2545 ข้อ 2 และข้อ 3)

นอกจากหลักฐานเดียวกับที่ยื่นต่อบริษัทประกันภัยแล้ว ให้มีหลักฐาน ดังนี้

- ชื่อบริษัทประกันภัย และหมายเลขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์

คั่นก่อนเหตุ

- จำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นที่ประสงค์จะได้รับ

- วันที่ไปยื่นคำขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัย โดยให้ผู้ประสบภัย โรงพยาบาล หรือสถานพยาบาลที่รักษาผู้ประสบภัย ญาติ หรือผู้มีส่วนได้เสีย ไปยื่นขอรับได้ภายใน 180 วัน นับแต่วันที่ที่มีความเสียหายเกิดขึ้น³³

เหตุที่ต้องมีกองทุนฯ นี้ ก็เพื่อเป็นการอุดหนุนของกฎหมาย เช่น ในกรณีที่เกิดความเสียหายแล้วไม่สามารถหาใครมารับผิด หรือมีผู้รับผิดชอบแต่ผู้หนึ่ง ไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ทั้งนี้ ก็เพื่อเป็นการบรรเทาความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยได้อย่างทันทั่วถึง

20.4 การขอรับรถจากเจ้าของรถ

เนื่องด้วยความผิดที่เกิดขึ้นจากรถ ผู้ที่เป็นเจ้าของรถมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบตาม ป.พ.พ. มาตรา 437³⁴ (พ.ร.บ.ฯ มาตรา 25 วรรคท้ายกำหนดว่า “ให้ถือว่าค่าเสียหาย

³³ กฎกระทรวง. (2545). เรื่อง การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุน และการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนฯ พ.ศ. 2545 ข้อ 4 ออกตามความใน พ.ร.บ. ฯ และ พ.ร.บ.ฯ มาตรา 27 “การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัตินี้ ผู้ประสบภัยต้องร้องขอภายใน 180 วัน นับแต่วันที่ที่มีความเสียหายเกิดขึ้น.

เบื้องต้นเป็นส่วนหนึ่งของเงินค่าสินไหมทดแทนตาม ป.พ.พ.) และจากบทบัญญัติของ พ.ร.บ.๑๗ มาตรา 23 (1) แสดงให้เห็นว่าผู้ประสบภัยอาจเรียกให้ผู้เป็นเจ้าของรถรับผิดชอบในค่าเสียหายเบื้องต้นได้ แต่อย่างไรก็ดี พ.ร.บ.๑๗ นี้ไม่ได้มีบทกำหนดโทษสำหรับเจ้าของรถที่ไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย

21) บทเฉพาะกาล

ให้เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้อยู่ในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับดำเนินการจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัตินี้ให้เสร็จสิ้นภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ และก่อนพ้นระยะเวลาดังกล่าวมิให้ถือว่าเจ้าของรถนั้นไม่ปฏิบัติตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9

ให้บทบัญญัติมาตรา 23 (5) มีผลใช้บังคับกับรถที่เจ้าของรถได้จัดให้มีการประกัน ความเสียหายไว้แล้วตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9

ภายใต้บังคับวรรคสอง บทบัญญัติมาตรา 23 ยังมีให้ใช้บังคับจนกว่าจะพ้น กำหนดสามร้อยหกสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

22) กำหนดเวลาในการชดเชยค่าเสียหายเป็นดังนี้

เมื่อผู้ประสบภัยยื่นคำร้องพร้อมทั้งแสดงเอกสารครบถ้วนเพื่อขอรับค่าเสียหาย ต่อบริษัทประกันภัยแล้ว บริษัทประกันภัยมีหน้าที่ต้องชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัย ตามกำหนดเวลาดังต่อไปนี้

(1) ค่าเสียหายเบื้องต้น บริษัทจะจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัยโดยไม่ต้องรอพิสูจน์ความผิดภายใน 7 วัน นับแต่บริษัทได้รับการเรียกร้องจากผู้ประสบภัย

(2) ค่าเสียหายในส่วนที่เกินค่าเสียหายเบื้องต้น ต้องมีการพิสูจน์ความผิดก่อน โดยผู้ประสบภัยต้องนำเอกสารที่พนักงานสอบสวนสรุปว่าความเสียหายเกิดขึ้นเพราะความผิดใคร และหลักฐานที่แสดงว่าเสียค่าใช้จ่ายไปเท่าไร ไปยื่นเพิ่มเติมประกบเอกสารเดิมเมื่อเอกสารครบและบริษัทประกันภัยจะออกหลักฐานให้ เมื่อออกหลักฐานแล้วบริษัทประกันภัยจะชดเชยภายใน 7 วันนับแต่บริษัทได้รับการเรียกร้องจากผู้ประสบภัย

บทกำหนดโทษ สำหรับบริษัทประกันภัยที่ไม่ปฏิบัติตามคือ การเปรียบเทียบปรับ ตามอัตราดังต่อไปนี้

ความผิดครั้งที่ 1

ปรับ 10,000 บาท

³⁴ ป.พ.พ. มาตรา 437 กำหนดว่า “บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอย่างใด ๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดเหตุสุดวิสัย หรือเกิดเพราะความผิดของผู้เสียหายนั่นเอง...”

ความผิดครั้งที่ 2	ปรับ 25,000 บาท
ความผิดครั้งที่ 3	ปรับ 37,500 บาท
ความผิดตั้งแต่ครั้งที่ 4	ปรับ 50,000 บาท

22.1 การเรียกร้อยค่าเสียหายเบื้องต้นกรณีรุดตั้งแต่สองคันขึ้นไป
ก่อให้เกิดความเสียหาย

ในกรณีรุดตั้งแต่สองคันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหายพระราชบัญญัติ
นี้ได้กำหนดวิธีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นไว้ดังนี้

(1) ถ้ารถได้เอาประกันภัยไว้ เมื่อผู้ประสบภัยอยู่ในรถคันใด บริษัท
ผู้รับประกันภัยรถคันนั้นต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถคันนั้น โดยไม่ต้องคำนึง
ว่าจะมีผู้ประสบภัยจากรถคันใดเสียชีวิตหรือบาดเจ็บเพียงใด และไม่ต้องคำนึงว่ารถที่ประกันภัยไว้
กับบริษัทใดเป็นฝ่ายผิดถูก

(2) ผู้ประสบภัยไม่ได้อยู่ในรถที่ชนกันนั้น ผู้ประสบภัยต้อง
เรียกร้อยค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทผู้รับประกันภัยรถทั้งสองคันนั้น โดยให้บริษัทดังกล่าว
ร่วมกันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นคนละครึ่ง

(3) กรณีที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น
ตามข้อ 1 หรือข้อ 2 แล้วแต่กรณี ซึ่งอาจจ่ายเพียงฝ่ายเดียวก็ได้ ในกรณีที่บริษัทผู้รับประกันภัย
บริษัทหนึ่งยอมจ่ายแต่อีกบริษัทหนึ่งไม่ยอมจ่าย กรณีเหล่านี้เป็นกรณีที่กองทุนฯ ต้องจ่าย พ.ร.บ.ฯ
มาตรา 23

23) การทำหน้าที่ของโรงพยาบาลต่อผู้ประสบภัย

โรงพยาบาลมีสิทธิเรียกร้อยค่าเสียหายแทนผู้ประสบภัยจากรถได้ตามที่
กฎหมายให้อำนาจไว้ ภายใต้ระเบียบปฏิบัติของโรงพยาบาลดังนี้

(1) กรณีผู้ประสบภัยมอบอำนาจให้โรงพยาบาลในการขอรับค่าเสียหาย
เบื้องต้น ได้โดยผู้ประสบภัยต้องนำหลักฐานดังต่อไปนี้มาให้โรงพยาบาล คือ

- สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน
- สำเนาบันทึกรประจำวันเจ้าหน้าที่ตำรวจ
- ใบอนุญาตขับขี่ (ผู้ก่อเหตุ)
- สำเนากรมธรรม์ประกันภัย

เพื่อให้โรงพยาบาลใช้สิทธิเรียกร้อยค่าเสียหายแทนผู้ประสบภัย
แต่โรงพยาบาลไม่รับเบิกค่าเสียหายในส่วนที่เป็นค่าเสียหายเบื้องต้น

(2) ข้อกำหนดเกี่ยวกับการปฏิบัติการของเจ้าหน้าที่ในโรงพยาบาล

ถ้าผู้ประสบภัยจากรถมีสิทธิได้รับค่ารักษาพยาบาลจากกฎหมายหลายฉบับ เช่น บัตรประกันสังคม บัตรข้าราชการหรืออื่นๆ ผู้ประสบภัยต้องใช้สิทธิตามพระราชบัญญัตินี้ก่อน แต่การใช้สิทธิตามพระราชบัญญัตินี้จะครอบคลุมเพียงค่าเสียหายเบื้องต้น 15,000 บาทเท่านั้น (ผู้ประสบภัยไม่เสียค่าใช้จ่ายเนื่องจากมอบอำนาจให้โรงพยาบาลเรียกรถจากบริษัทประกันภัย)

แต่สำหรับค่าเสียหายที่เกินค่าเสียหายเบื้องต้น คือตั้งแต่ 15,001 บาทขึ้นไป ผู้ประสบภัยต้องชำระเงินค่ารักษาพยาบาลแล้วนำไปตั้งเบิกกับบริษัทประกันภัยเอง หรือผู้ประสบภัยจะไปใช้สิทธิตามกฎหมายอื่นที่มีอยู่ได้ โรงพยาบาลจะไม่เรียกรถส่วนที่เกินค่าให้

ตารางที่ 2.1 เปรียบเทียบการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถอื่นๆ
เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น

ประเภท หลักเกณฑ์	ร ด ต า ม ค ว า ม ห ม า ย ข อ ง พระราชบัญญัตินี้	ร ด อื่นๆ ที่ ไม่ ใ ช้ ต าม พ ร า ช บ ัญ จ ู ตินี้
1. ความหมาย	1) รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ 2) รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก 3) รถยนต์ทหารว่าด้วยรถยนต์ทหาร 4) รถอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวง กล่าวคือ รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น	รถที่เดินด้วยกำลังของผู้ขับขี่ที่มีใช้เป็นการลากเงิน เช่น รถจักรยาน รถจักรยานที่มีส่วนพ่วง รถจักรยานสามล้อ
2. การบังคับใช้	กฎหมายบังคับให้รถทุกคันตามพระราชบัญญัตินี้ต้องทำ	ไม่มีกฎหมายบังคับให้ต้องทำ
3. ความคุ้มครองที่ได้รับ	เมื่อเกิดอุบัติเหตุผู้ประสบภัยจะได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัตินี้ สามารถขอรับ 1) ค่าเสียหายเบื้องต้น โดยไม่จำเป็นต้องพิสูจน์ความผิด 2) ค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น	เมื่อเกิดอุบัติเหตุผู้ประสบภัยจะไม่ได้ได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัตินี้

6.1 (1) ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ตามบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องต่อการบังคับใช้การประกันภัยภาคบังคับอยู่หลายหมวดและหลายมาตราดังจะได้อธิบายไว้โดยสังเขปดังนี้

(1) **กฎหมายลักษณะละเมิด** กฎหมายละเมิด มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยภาคบังคับกรณีการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถหลายมาตรา ดังนี้

1.1 ตามมาตรา 420 เป็นบทบัญญัติว่าด้วยการทำละเมิดทั่วไป มีหลักเกณฑ์ดังนี้

- 1) ต้องมีการกระทำ
- 2) โดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อต่อบุคคลอื่น
- 3) กระทำโดยผิดกฎหมาย
- 4) ทำให้ผู้อื่นเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สิน หรือ

สิทธิ

การกระทำ ในความหมายของมาตรา 420 หมายความว่ารวมถึงการกระทำของบุคคลซึ่งรวมทั้งการงดเว้นกระทำแล้วเกิดความเสียหายด้วย

โดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ คำว่า “โดยจงใจ” นั้น มีความหมายคล้ายกับ “โดยเจตนา” ในทางอาญาแตกต่างกันแต่เพียงว่า การกระทำโดยจงใจนั้น หมายถึง การกระทำโดยรู้สำนึกถึงการกระทำว่าจะเป็นผลความเสียหายต่อบุคคลอื่น แต่ไม่ได้หมายถึงไปถึงว่าต้องเจจงใจให้เกิดผลเสียหายอย่างใดอย่างหนึ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างเช่น การกระทำโดยเจตนา ฉะนั้น การกระทำโดยเจตนาในทางอาญาจึงเป็นการกระทำโดยจงใจในความหมายของมาตรา 420 เสมอ นอกจากการกระทำโดยจงใจแล้วผู้กระทำอาจต้องรับผิดชอบละเมิดแม้มิได้กระทำโดยจงใจ แต่มีความประมาทเลินเล่อ³⁵

ประมาทเลินเล่อ หมายถึง การไม่จงใจที่จะกระทำการเช่นนั้น แต่ไม่ได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรที่บุคคลธรรมดาทั่วไปจะพึงใช้³⁶ ตัวอย่างเช่น บุคคลทั่วไปไม่ขับรถเร็วในขณะที่ฝนตกมองไม่เห็นทาง ผู้ใดขับรถเร็วในภาวะเช่นนั้นย่อมแสดงว่าประมาท หรือการขับรถในเวลากลางคืนบุคคลธรรมดาจะเปิดไฟส่องทางผู้ใดขึ้นขับรถโดยไม่เปิดไฟส่องทางใน

³⁵ สุขุม สุภนิศย์(2550) “คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด” ครั้งที่ 6 กรุงเทพมหานคร นิติบรรณการ หน้า 13-17

³⁶ ไพจิตร บุญญพันธ์ “คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด” กรุงเทพมหานคร นิติบรรณการ หน้า 40

เวลากลางคืนย่อมแสดงว่าเป็นฝ่ายประมาท ดังนั้น การพิจารณาการกระทำโดยประมาทในทางละเมียดนั้น ต้องพิจารณาขนาดของความระมัดระวังของผู้กระทำ โดยเทียบกับบุคคลในวิสัยและพฤติการณ์อย่างเดียวกันกับผู้กระทำว่าปกติบุคคลเช่นว่านั้นจะใช้ความระมัดระวังได้มากน้อยเพียงใด ถ้าหากปรากฏว่า บุคคลธรรมดาที่เป็นมาตรฐานเทียบเคียงนั้นอยู่ในพฤติการณ์ภายนอกเช่นเดียวกันกับผู้กระทำจะใช้ความระมัดระวังมากกว่าผู้กระทำและความเสียหายย่อมไม่เกิดขึ้น ก็ต้องถือว่าผู้นั้นกระทำประมาท³⁷

การกระทำโดยประมาทอาจเกิดจากการงดเว้นได้³⁸ เช่น การที่จำเลยที่ 1 ซึ่งเป็นลูกจ้างของการรถไฟแห่งประเทศไทย มีหน้าที่นำแผงเครื่องกั้นรถไฟลงเมื่อรถไฟแล่นผ่าน แต่จำเลยที่ 1 มิได้นำแผงเครื่องกั้นรถไฟลงแต่อย่างใด การกระทำของจำเลยที่ 1 จึงเป็นการประมาทเลินเล่อ ส่วนกรณีที่ศาลฎีกาเคยพิพากษาว่าไม่เป็นประมาทเลินเล่อ เช่น ผู้ตายวิ่งตัดหน้ารถยนต์ที่จำเลยขับในระยะกระชั้นชิดเป็นความประมาทของผู้ตาย จำเลยไม่อาจห้ามล้อหยุดได้ทันสุดวิสัยที่จะป้องกันได้ ไม่ใช่เกิดจากจำเลยประมาท³⁹

โดยผิดกฎหมาย (Unlawful) โดยหลักแล้วความผิดฐานละเมิดจะเกิดจากการกระทำที่เรียกว่า “ผิดหน้าที่” (Breach of Duty) หน้าที่ดังกล่าวจะเป็นหน้าที่ที่เกิดจากสัญญาหรือหน้าที่ที่เกิดจากความสัมพันธ์ในทางข้อเท็จจริงก็ได้ ซึ่งมีความหมายตรงกับคำว่า “มิชอบด้วยกฎหมาย” หมายถึง การกระทำที่ไม่มีสิทธิตามกฎหมายให้กระทำได้ ถือเป็น การกระทำผิดกฎหมายทั้งสิ้น รวมตลอดถึงการล่วงสิทธิโดยผิดหน้าที่ที่ต้องเคารพต่อสิทธินั้นก็ถือว่าเป็นการกระทำผิดกฎหมายอยู่ในตัว โดยไม่ต้องมีกฎหมายบัญญัติว่าการกระทำเช่นนั้นเป็นการกระทำความผิดกฎหมายอีกชั้นหนึ่ง⁴⁰

นอกจากนั้นคำว่า “ผิดกฎหมาย” มิได้หมายความว่า การที่มิได้ทำตามแบบที่กฎหมายกำหนดไว้หรือทำการฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมายเท่านั้น แต่คำว่า “ผิดกฎหมาย” ที่จะเป็นละเมิดนั้น ยังหมายถึงการกระทำที่เป็นการล่วงสิทธิของผู้อื่นทำให้เกิดความเสียหายแก่

³⁷ สุขุม สุนนิตย์ เรื่องเดิม หน้า 17-18.

³⁸ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2810-2811/2545.

³⁹ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2015/2520.

⁴⁰ วัลภา นนทร์ธนาภรณ์ (2539) “ปัญหาการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535” วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิศ หน้า 65-66

ผู้อื่นนั้นและผู้กระทำไม่มีสิทธิที่จะทำได้หรือไม่มีข้อแก้ตัวตามกฎหมายได้ ทั้งได้กระทำโดยปราศจากความยินยอมของผู้เสียหาย⁴¹

ทำให้ผู้อื่นเสียหายแก่ ชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สิน หรือสิทธิ สิ่งสำคัญก็คือ ต้องมีความเสียหายเกิดขึ้นแต่ความเสียหายนั้นจะต้องชดใช้กันเป็นจำนวนเท่าใด อย่างไร เป็นอีกเรื่องหนึ่งซึ่งต้องวิเคราะห์ตามหลักเรื่องการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ความเสียหายดังกล่าวนี้ต้องแน่นอนพอที่จะเป็นมูลให้เกิดการชดใช้ทดแทนกันได้ มิใช่เป็นความเสียหายที่คาดหมายว่าจะเกิดหรือน่าจะเกิด ที่ว่าต้องเป็นความเสียหายที่แน่นอนนี้ มิได้หมายความว่าต้องคำนวณได้เป็นจำนวนเท่านั้นเท่านี้บาทแต่หมายความว่า เกิดความเสียหายขึ้นจริงๆ ส่วนจะเรียกร้องให้ชดใช้กันเป็นจำนวนเท่าใดนั้นเป็นเรื่องที่ต้องว่ากันอีกส่วนหนึ่ง⁴²

1.2 ความรับผิดชอบเพื่อละเมิด โดยการกระทำของผู้อื่น ซึ่งแบ่งออกได้เป็นสามกรณีคือ

กรณีที่หนึ่ง ความรับผิดชอบของนายจ้างในละเมิดที่ลูกจ้างกระทำในทางการที่จ้าง

กรณีที่สอง ความรับผิดชอบของตัวการในละเมิดที่ตัวแทนกระทำในกิจการที่ทำแทน

กรณีที่สาม ความรับผิดชอบของบิดา มารดา ครู อาจารย์ ในละเมิดที่ผู้เยาว์หรือผู้อยู่ในความดูแลกระทำ

กรณีที่หนึ่ง ความรับผิดชอบของนายจ้างในละเมิดที่ลูกจ้างกระทำในทางการที่จ้าง โดยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 425 ได้บัญญัติให้นายจ้างต้องร่วมรับผิดชอบกับลูกจ้างในผลแห่งละเมิดที่ลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้างซึ่งมีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาดังต่อไปนี้⁴³

(1) การเป็นลูกจ้าง-นายจ้าง หมายถึง เฉพาะการจ้างแรงงานตามสัญญาจ้างแรงงานไม่รวมถึงการจ้างทำของตามสัญญาจ้างทำของ ดังนั้นความสัมพันธ์ระหว่างนายจ้างกับลูกจ้างตามสัญญาจ้างแรงงาน คือ อำนาจบังคับบัญชาของนายจ้างและการปฏิบัติงานในขอบเขตการจ้างของลูกจ้าง ส่วนการตกลงปฏิบัติงานให้แก่กันนั้นจะตกลงในเรื่องสินจ้าง หรือค่าตอบแทนการ

⁴¹ วารี นาสกุล (2518) “คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยจัดการงานนอกสั่งลาภมิควรได้” (กรุงเทพมหานคร มงคลการพิมพ์ หน้า 69

⁴² สุขุม สุภนิษฐ์ เรื่องเดิม หน้า 32.

⁴³ สุขุม สุภนิษฐ์ เรื่องเดิม หน้า 106-107

ทำงานหรือไม่สำคัญ แม้ไม่ตกลงกันไว้แต่ตามพฤติการณ์ไม่ว่าจะคาดหมายได้ว่างานนั้นจะพึงทำให้เปล่า ก็ยังถือว่ามีการให้คำมั่นว่าจะให้สินจ้างโดยปริยาย

(2) ลูกจ้างได้กระทำการละเมิดไปในทางการที่จ้าง ซึ่งคำว่า “ในทางการที่จ้าง” หมายถึง การที่ลูกจ้างกระทำไปนั้นต้องเป็นการปฏิบัติให้งานที่จ้างลุล่วงไปและเหตุที่เกิดขึ้นเป็นผลจากการปฏิบัติงานนั้น มิใช่แต่เพียงเป็นเหตุที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ลูกจ้างกำลังปฏิบัติงานที่จ้างอยู่เท่านั้น

กรณีที่สอง ความรับผิดชอบของตัวการในละเมิดที่ตัวแทนกระทำในกิจการที่ทำแทน ซึ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ให้นำบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดชอบของนายจ้างในละเมิดที่ลูกจ้างกระทำในทางการที่จ้าง แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 425 มาใช้บังคับแก่ตัวการและตัวแทนด้วยโดยอนุโลม

การเป็นตัวแทนนั้น โดยปกติต้องเกิดขึ้นโดยสัญญาแต่มีบางกรณีที่กฎหมายให้ถือว่าเป็นตัวการตัวแทนกันทั้งๆที่ไม่มีมีการตกลงจะทำการแทนแต่อย่างใดซึ่งได้แก่กรณีตัวแทนเชิดตามมาตรา 821 หรือตัวแทนโดยการให้สัตยาบันตามมาตรา 823 การที่กฎหมายบัญญัติให้ตัวการต้องร่วมรับผิดชอบในผลแห่งละเมิดซึ่งตัวแทนกระทำไปในทางที่ทำการแทนนั้น ก็เพราะต้องการให้ผู้เสียหายได้รับการชดเชยเยียวยาและความเสียหายที่เกิดขึ้น ตัวการย่อมอยู่ในฐานะที่จะรับผิดชอบได้ ถ้าหากปรากฏว่าเป็นความเสียหายที่ตัวแทนก่อขึ้นในขณะที่ทำการแทนตัวการเพื่อประโยชน์ของตัวการ ดังนั้น ไม่ว่าจะเป็นตัวแทนชนิดใด หากได้ทำการแทนตัวการ หรือแม้ขณะทำการจะทำนอกขอบอำนาจแต่ภายหลังมีการยอมรับรองโดยการให้สัตยาบัน ตัวการก็ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่ตัวแทน⁴⁴

กรณีตัวแทนเชิดตามมาตรา 821 กฎหมายมุ่งคุ้มครองบุคคลภายนอกโดยปิดปากมิให้ตัวการที่ได้รับประโยชน์จากการที่ตัวแทนเชิดนั้นทำการกับบุคคลภายนอกปฏิเสธความรับผิด ตัวอย่างเช่น

จำเลยที่ 3 ยอมให้รถยนต์แท็กซี่คันเกิดเหตุออกแล่นรับคนโดยสารในนามของบริษัทจำเลยที่ 3 โดยเปิดเผย และจำเลยที่ 3 ได้รับผลประโยชน์ตอบแทนจากการอนุญาตให้ใช้ตราบริษัทจำเลยที่ 3 คิออยู่ที่ข้างรถ บุคคลทั่วไปย่อมเข้าใจว่า จำเลยที่ 3 เป็นผู้ประกอบการเดินรถยนต์รับจ้างโดยสารในกิจการของจำเลยที่ 3 เอง ดังนี้ได้ชื่อว่าจำเลยที่ 3 เชิดจำเลยที่ 1 ผู้ขับรถแท็กซี่คันเกิดเหตุเป็นตัวแทน จึงต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกผู้สุจริตเสมือนจำเลยที่ 1 เป็นตัวแทน⁴⁵

⁴⁴ สุขุม สุภนิศย์ เรื่องเดิม หน้า 128-129.

⁴⁵ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2810-2811/2545.

จำเลยเป็นเจ้าของรถบรรทุกทุกคันเกิดเหตุและได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลด้วย รถบรรทุกทุกคันนั้น แม้จำเลยจะให้ ว.เช่าชื่อไปแต่จำเลยก็ยังยื่นขอต่ออายุทะเบียนรถ และหาได้บอกเลิกการประกอบการขนส่งที่เป็นสิทธิเฉพาะตัวแก่ทางราชการไม่ กลับยอมให้ ว. ร่วมกันประกอบการขนส่งส่วนบุคคลและ ว. เป็นตัวแทนของจำเลยในกิจการดังกล่าว เมื่อ ว. ขับรถไปกระทำละเมิดอันต้องรับผิดชอบใช้ให้โจทก์ภายในขอบอำนาจแห่งฐานะตัวแทน จำเลยซึ่งเป็นตัวการต้องร่วมรับผิดชอบด้วย⁴⁶

กรณีที่สาม ความรับผิดชอบของบิดา มารดา ครู อาจารย์ ในละเมิดที่ผู้เยาว์ หรือผู้อยู่ในความดูแลกระทำ ตามมาตรา 429 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งโดยหลักแล้วแม้เป็นผู้เยาว์หรือผู้วิกลจริต ก็มีได้ยกเว้นว่าไม่ต้องรับผิดชอบในเมื่อคนได้กระทำละเมิด ผู้ที่ดูแลปกครองผู้ไร้ความสามารถต้องมีหน้าที่ตามกฎหมายที่จะต้องดูแลมิให้ผู้ไร้ความสามารถไปก่อความเสียหายแก่บุคคลภายนอก ดังนั้น ถ้าผู้เยาว์หรือผู้วิกลจริตไปก่อความเสียหายอันเป็นละเมิดกฎหมายจึงกำหนดให้บิดามารดาหรือผู้อนุบาลร่วมกันรับผิดชอบกับผู้กระทำละเมิดด้วย แม้บิดามารดาหรือผู้อนุบาลจะมีได้มีส่วนผิดในการทำละเมิดนั้นเลย เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าตนได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแก่หน้าที่ดูแลซึ่งทำอยู่นั้น⁴⁷

บิดามารดา ตามมาตรา 429 หมายถึงบิดามารดาโดยชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งทำหน้าที่ดูแลผู้เยาว์ในขณะที่เกิดการกระทำละเมิดขึ้น ตัวอย่างเช่น

บิดามารดาซึ่งเป็นผู้ปกครองผู้เยาว์รู้เห็นยินยอมให้บุตรผู้เยาว์ขับขี่รถจักรยานยนต์และรถยนต์มาช้านาน มิได้ห้ามปรามตามสมควรแก่หน้าที่ดูแล เมื่อผู้เยาว์ขับขี่รถจักรยานยนต์ชนรถผู้อื่นเสียหายอันเป็นการละเมิด บิดามารดาต้องร่วมรับผิดชอบด้วย⁴⁸

ผู้เยาว์ขับขี่รถยนต์ไปส่งน้องไปโรงเรียนแทนบิดาโดยบิดารู้เห็นยินยอม เมื่อไปชนผู้อื่นโดยละเมิด บิดาย่อมต้องรับผิดชอบร่วมกับบุตรซึ่งยังเป็นผู้เยาว์⁴⁹

1.3 ตามบทบัญญัติมาตรา 437 เป็นบทบัญญัติของความรับผิดชอบของผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล มีพื้นฐานความรับผิดชอบบนทฤษฎีรับภัย หมายความว่า ความรับผิดชอบทางละเมิดนั้นไม่จำเป็นที่ผู้ทำละเมิดจะต้องกระทำผิดด้วย กล่าวคือ เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นและรู้ว่าบุคคลใดเป็นผู้กระทำ ความเสียหายนั้นก็ควรถือว่าผู้นั้นเป็นผู้ทำละเมิด โดยไม่ต้องคำนึงถึงว่าการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นจะผิดหรือถูก

⁴⁶ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2161/2532.

⁴⁷ สุขุม สุขนิคย์ เรื่องเดิม หน้า 146

⁴⁸ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1788/2499

⁴⁹ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 620/2502

เพราะถือว่ามนุษย์เราทุกคนเมื่อได้กระทำการใดขึ้นแล้ว ย่อมเป็นการเสี่ยงภัยอย่างหนึ่ง อาจเกิดผลดี หรือผลร้ายก็ได้ ผู้กระทำได้ต้องรับผลแห่งบาปเคราะห์นั้นเอง หรือถือว่าเป็นการเสี่ยงภัยอย่างหนึ่ง และต้องเสี่ยงภัยที่เกิดขึ้นด้วยตนเอง⁵⁰

มาตรา 437 มีหลักเกณฑ์ ดังนี้

บุคคลที่ต้องรับผิดชอบตามมาตรา นี้ คือ ผู้ที่ครอบครองหรือควบคุมดูแล ยานพาหนะอย่างใด ๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล

“ผู้ครอบครอง” หมายถึง ผู้ที่มีสิทธิครอบครอง เช่น ผู้เช่า ผู้ยืม ส่วนเจ้าของ ซึ่งมีกรรมสิทธิ์มิใช่ผู้ครอบครองก็ไม่ต้องรับผิดชอบตามมาตรา นี้⁵¹

“ผู้ควบคุมดูแล” หมายถึง ผู้มีหน้าที่ปฏิบัติการเพื่อมิให้ทรัพย์สินนั้น ไป ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่นหรือหมายถึงผู้บังคับยานพาหนะให้แล่นไปตามที่ผู้นั้นต้องการ⁵²

ดังนั้น บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะใดอันเดินด้วย กำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น ผู้ ครอบครองจึงหมายถึง ผู้ใช้ยานพาหนะนั้นในฐานะเป็นผู้ยึดถือในขณะที่เกิดความเสียหายหรือเป็นผู้ ครอบครองยานพาหนะนั้นอยู่ในขณะเกิดเหตุ ฉะนั้น หากไม่ใช่เป็นผู้ขับหรือโดยสารไปในรถยนต์ ด้วย แม้จะมีชื่อในทะเบียนเป็นเจ้าของรถยนต์คันเกิดเหตุก็ตาม ก็ถือไม่ได้ว่าเป็นผู้ครอบครองหรือ ควบคุมดูแลรถยนต์คันเกิดเหตุตามมาตรา 437 วรรคแรกนี้⁵³

“ยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล” หมายความว่าเฉพาะยานพาหนะที่ เคลื่อนที่ไปด้วยกำลังเครื่องจักรกล ซึ่งไม่ใช่กำลังแรงกายของผู้ใช้ยานพาหนะนั้น ตัวอย่างเช่น รถยนต์ เรือยนต์ เรือกลไฟ รถไฟ รถไฟฟ้าที่เดินด้วยแบตเตอรี่ไฟฟ้า ส่วนจักรยานปั่นสอง เกวียน รถม้า ไม่ถือว่าเป็นยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล และยานพาหนะนั้นต้องกำลังเคลื่อนที่อยู่ ในขณะที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ดังนั้นในกรณีที่รถยนต์ติดเครื่องทิ้งไว้แต่มิได้ใส่เบรกมือแล้วไหล ลงมาจากเนินก็ถือว่าเป็นยานพาหนะตามความหมายของมาตรา 437 วรรคแรก นี้แล้ว แต่หากเป็น กรณีที่หมอน้ำรถระเบิดในขณะที่รถจอดอยู่ก็ไม่ใช่กรณีตามมาตรา 437 วรรคแรก⁵⁴ ผู้ได้รับความ

⁵⁰ ชูศักดิ์ ศิรินิล (2526) “กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จัดการงานนอกสั่ง lakamikvor ได้” กรุงเทพมหานคร มหาวิทยาลัยรามคำแหง หน้า 89

⁵¹ จี๊ด เศรษฐบุตร(2526) “หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด” พิมพ์ครั้งที่ 2 กรุงเทพมหานคร มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ หน้า 261

⁵² ชูศักดิ์ ศิรินิล เรื่องเดิม หน้า 177-178

⁵³ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5679/2545

⁵⁴ สุขุม สุภนิคย์ เรื่องเดิม หน้า 184

เสียหายจะได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐานตามกฎหมายตามมาตรา ๓๖ เฉพาะต่อเมื่อคู่กรณีฝ่ายหนึ่งเป็นยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลเพียงฝ่ายเดียวเท่านั้น อีกฝ่ายหนึ่งต้องมีใช้ยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล มาตรา ๓๓๗ นี้^{๕๕}

1.4 คำสินไหมทดแทนในกรณีทำละเมิด แบ่งได้เป็นหลายกรณีดังนี้

1) คำสินไหมทดแทนกรณีทำให้ผู้อื่นถึงแก่ตาย ได้แก่ ค่าปลงศพ รวมทั้งค่าใช้จ่ายอันจำเป็นอย่างอื่นและค่าขาดไร้อุปการะ ตามมาตรา ๓๓๗

ค่าปลงศพ หมายความว่า ค่าใช้จ่ายในการจัดการศพตามประเพณีของผู้ตาย ซึ่งเป็นหน้าที่ของทายาทที่จะต้องจัดการศพของผู้ตายตามประเพณี ค่าใช้จ่ายในการปลงศพนี้กฎหมาย ผู้จัดการมีสิทธิเรียกจากผู้ทำละเมิดได้ และเรียกได้ตลอดถึงค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการตายของผู้ตาย ซึ่งจ่ายไปตามสมควรและตามความเป็นจริง^{๕๖} สิทธิฟ้องเรียกค่าปลงศพตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๓๓๗ นั้น ได้แก่เฉพาะผู้ที่เป็นทายาท เพราะการปลงศพนั้นเป็นหน้าที่ของทายาทตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๓๓๗ ฎิยาไม่ชอบด้วยกฎหมายไม่ใช่ทายาทจึงไม่มีสิทธิเรียกเอาค่าปลงศพ ทายาทหมายถึง ทายาทโดยชอบด้วยกฎหมาย^{๕๗}

ค่าอุปการะเลี้ยงดู ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๓๓๗ วรรคท้าย ผู้มีสิทธิเรียกค่าอุปการะเลี้ยงดูในกรณีที่ผู้ถูกทำละเมิดตายก็ได้แก่ทายาทโดยธรรมซึ่งกฎหมายกำหนดสิทธิในการได้รับการอุปการะไว้ดังนี้

บิดามารดา มีสิทธิรับอุปการะจากบุตรชอบด้วยกฎหมาย ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๓๓๗

สามีภริยาต้องอุปการะเลี้ยงดูซึ่งกันและกันตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๓๓๗

บุตรผู้เยาว์หรือบุตรผู้บรรลุนิติภาวะแล้วแต่ทุพพลภาพหาเลี้ยงตนเองไม่ได้ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๓๓๗

2) คำสินไหมทดแทนกรณีทำละเมิดต่อร่างกายและอนามัย ได้แก่ ค่าใช้จ่ายที่ผู้เสียหายต้องเสียไป อาทิ ค่ารักษาพยาบาล และค่าเสียหายเพื่อการที่เสียความสามารถประกอบกิจการ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๓๓๗

(2) กฎหมายลักษณะประกันภัย

กฎหมายประกันภัย

^{๕๕} คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๘๒๘/๒๔๙๐

^{๕๖} สุขุม สุนทรินัย เรื่องเดิม หน้า ๒๓๙.

^{๕๗} คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๒๑๒-๒๑๓/๒๕๒๕.

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ในส่วนที่เกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ คือ การประกันภัยค่าจูน โดยได้บัญญัติไว้ในมาตรา 887 วรรคแรก ซึ่งการประกันภัยค่าจูนนั้น ถือว่าเป็น ประกันวินาศภัยอย่างหนึ่ง แต่เป็นการประกันความรับผิดซึ่งผู้เอาประกันจะต้องชำระหนี้ให้แก่ผู้อื่น เป็นสัญญาซึ่งผู้รับประกันภัยตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัยในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมหรือค่าเสียหายให้แก่บุคคลอื่น⁵⁸

สิทธิและหน้าที่ระหว่างผู้รับประกันภัยและผู้เอาประกันภัย คงเป็นไปตาม บทบัญญัติเรื่องประกันวินาศภัยทั่วไป ถ้าผู้รับประกันภัยไม่ปฏิบัติตามสัญญา คือ ไม่ยอมชดใช้ค่าเสียหายแก่บุคคลภายนอกตามความรับผิดของผู้เอาประกันภัยที่เกิดขึ้น ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิฟ้องร้องผู้รับประกันภัยให้ปฏิบัติตามสัญญาได้ เพราะสาระสำคัญของประกันภัยค่าจูนกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้รับประกันภัยต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่บุคคลภายนอกแทนและในนามของผู้เอาประกันภัย ซึ่งการที่ผู้เอาประกันภัยค่าจูนฟ้องเรียกเงินตามสัญญาจากผู้รับประกันภัยเพื่อที่จะเอาไปใช้แก่ผู้เสียหายนั้น ไม่ใช่เป็นการฟ้องแทนผู้เสียหายแต่เป็นการฟ้องในฐานะผู้เอาประกันภัยเป็นคู่สัญญากับผู้รับประกันภัยเอง⁵⁹

สิทธิของบุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหาย เนื่องจากผู้เอาประกันภัยได้ก่อขึ้น นั้น ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 887 วรรค 2 บัญญัติ ให้ผู้เสียหายมีสิทธิที่จะเรียกร้องค่าเสียหายเอาจากผู้รับประกันภัยได้โดยตรงโดยผลแห่งกฎหมาย แม้จะไม่ได้เป็นคู่สัญญาก็ตาม แต่ค่าสินไหมทดแทนที่ผู้เสียหายจะมีสิทธิเรียกร้องเอาจากผู้รับประกันภัยได้ต้องไม่เกินจำนวนที่ผู้เอาประกันภัยได้เอาประกันภัยไว้⁶⁰ วรรค 3 บัญญัติให้ผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบต่อผู้เสียหายถึงแม้ว่าจะได้ส่งค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันแล้วเว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าค่าสินไหมทดแทนนั้นผู้เอาประกันได้ใช้ให้แก่ผู้เสียหายแล้ว และมาตรา 888 เมื่อความเสียหายเกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอกเนื่องจากการกระทำของผู้เอาประกันภัยบุคคลภายนอกผู้เสียหายมีสิทธิเลือกฟ้องผู้รับประกันภัย ผู้เอาประกันภัย หรือทั้งคู่ก็ได้ หากผู้เสียหายเลือกฟ้องผู้เอาประกันภัย ผู้เสียหายจะเรียกผู้รับประกันภัยเข้ามาในคดีหรือไม่ก็ได้ ไม่มีกฎหมายบังคับไว้แต่ถ้าเลือกฟ้องผู้รับประกันภัยค่าจูน กฎหมายกำหนดให้เรียกตัวผู้เอาประกันเข้ามาในคดีด้วยเพื่อจะได้กล่าวให้เสร็จสิ้นไปในคราวเดียวกัน หากไม่เรียกผู้เอาประกันภัยเข้าในคดี ผู้เสียหายนั้นก็ไม่มีสิทธิเรียกเอาส่วนที่ขาดจากผู้เอาประกันภัย

⁵⁸ ไชยศ เหมะรัชตะ “ข้อหลักกฎหมายประกันภัย” พิมพ์ครั้งที่ 7 กรุงเทพมหานคร นิติธรรม หน้า 119-120

⁵⁹ ไชยศ เหมะรัชตะ เรื่องเดียวกัน หน้า 120-121

⁶⁰ ไชยศ เหมะรัชตะ เรื่องเดียวกัน หน้า 122

บทที่ 3

กฎหมายประกันภัยรถยนต์เกี่ยวกับการคุ้มครองทรัพย์สินของกฎหมาย ต่างประเทศ

ปัจจุบันประเทศไทยมีกฎหมายซึ่งใช้สำหรับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ แต่ไม่ได้บัญญัติครอบคลุมถึงการคุ้มครองทรัพย์สินของผู้อื่นซึ่งได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุจากรถยนต์ ซึ่งเมื่อเกิดอุบัติเหตุทำให้เกิดความเสียหาย เกิดปัญหา ความยุ่งยาก ตามมาอย่างมากมาย แต่ในบางประเทศนั้นมีกฎหมายซึ่งบัญญัติถึงการคุ้มครองผู้ประสบภัยในเรื่องของทรัพย์สินของผู้อื่นที่ได้รับ ความเสียหายจากอุบัติเหตุเช่น ประเทศแคนาดา ประเทศอิตาลี และบางมลรัฐในสหรัฐอเมริกา เป็นต้น ทำให้ผู้ประสบภัยจากรถที่ทรัพย์สินได้รับความเสียหาย ได้รับการเยียวยาอย่างทันท่วงที ได้รับการบรรเทาความเดือดร้อนๆ ได้ในระดับหนึ่ง ไม่ต้องเป็นภาระต้องนำคดีขึ้นสู่ศาล อันจะทำให้ เสียเวลาและเสียค่าใช้จ่ายเป็นจำนวนมาก ซึ่งหากได้ศึกษาในรายละเอียดมากขึ้นจะทำให้ได้รับซึ่ง ประโยชน์ อันจะนำมาเพื่อเป็นแนวคิด และสามารถนำมาเป็น ตัวอย่าง เป็นแนวทาง ในการปรับใช้ กับประเทศไทยเพื่อเป็นประโยชน์ต่อไปในอนาคต โดยจะศึกษากฎหมายของประเทศแคนาดา อิตาลี และประเทศสหรัฐอเมริกา

1. ประเทศแคนาดา (CANADA)

มีกฎหมายที่ใช้คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ดังนี้

1.1 ประกันภัยคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกภาคบังคับ (Compulsory third party liability coverage)

1. กฎหมายของมณฑลออนตาริโอฉบับปรับปรุงแก้ไข 1990 บทที่ c.25 พระราชบัญญัติ ประกันภัยรถภาคบังคับ (Compulsory Automobile Insurance Act) มีข้อความดังนี้

- (1) ภายใต้บังคับบทบัญญัติกฎหมาย ห้ามเจ้าของรถหรือผู้เช่ารถ
(ก) ขับขี่หรือใช้ยานพาหนะ หรือ

(ข) ใช้ให้ผู้นั่งผู้ใดหรืออนุญาตให้ผู้นั่งผู้ใดขับขี่หรือใช้ยานพาหนะบนทางถนน เว้นแต่ยานพาหนะนั้นๆ จะได้มีการประกันตามสัญญาว่าด้วยการประกันภัยรถ (1994, บทที่.11, อนุมาตรา. 383; 1996, บทที่ 21, อนุมาตรา 50 (3))⁶¹

นอกจากนี้พระราชบัญญัติประกันภัยกฎหมายของมณฑลออนตาริโอฉบับปรับปรุงแก้ไข 1990 บทที่ I.8 ส่วนที่ 2 บททั่วไปที่ใช้กับผู้รับประกันภัยได้กำหนดความรับผิดชอบขั้นต่ำภายใต้กรรมธรรม์

251. (1) สัญญาทุกฉบับที่มีกรรมธรรม์ประกันภัยเป็นหลักฐานจำเป็นต้องประกันความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิตหรือ ร่างกาย ของบุคคลหนึ่งบุคคลใดหรือหลายคน หรือเพื่อความเสียหายหรือการสูญเสียทรัพย์สินสำหรับอุบัติเหตุครั้งหนึ่งๆ ในวงเงินขั้นต่ำ 200,000 เหรียญ ทั้งนี้โดยไม่รวมดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายลำดับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

(2) ในการตีความสัญญานี้ ให้ตีความลำดับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความรับผิดชอบอันเนื่องมาจากความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิตหรือร่างกายหรือจากความเสียหายหรือการสูญเสียทรัพย์สินสำหรับอุบัติเหตุครั้งหนึ่งๆ เป็นลำดับก่อนหรือหลังดังต่อไปนี้

(ก) ให้ความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิตหรือร่างกายมีสิทธิได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในจำนวนเงิน 190,000 เหรียญก่อนความเสียหายหรือการสูญหายที่เกิดแก่ทรัพย์สิน

⁶¹ <http://www.canlii.org/en/on/laws/stat/rso-1990-c-c25/./atest/rso-1990-c-c25.html> ออนไลน์ เข้าถึงข้อมูล 13/10/54

CANADA

Compulsory third party liability coverage

Compulsory Automobile Insurance Act

R.S.O. 1990, CHAPTER C. 25

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).

Insurance Act

R.S.O. 1990, CHAPTER I.8

PART II

GENERAL PROVISIONS APPLICABLE TO INSURERS

(ข) ให้ความเสียหายหรือการสูญหายที่เกิดแก่ทรัพย์สินมีสิทธิได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในจำนวนเงิน 10,000 เหรียญก่อนความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิตหรือร่างกาย⁶²

สาระสำคัญของกฎหมายของประเทศแคนาดา ที่ใช้คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ในส่วน ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของผู้ประสบภัย มีดังนี้

1. ห้ามเจ้าของรถหรือผู้เช่ารถ

- ขับขี่หรือใช้ยานพาหนะ หรือ
- ใช้ให้ผู้อื่นผู้ใดหรืออนุญาตให้ผู้อื่นผู้ใดขับขี่หรือใช้ยานพาหนะ

บนทางถนน เว้นแต่ยานพาหนะนั้นๆ จะได้มีการประกันตามสัญญาว่าด้วยการประกันภัยรถ

หมายความว่า หากเจ้าของรถหรือผู้เช่ารถ จะขับขี่รถยนต์หรือใช้รถยนต์หรือยานพาหนะ หรือใช้ให้ผู้อื่นผู้ใด หรืออนุญาตให้ผู้อื่นผู้ใดขับขี่ หรือใช้ยานพาหนะบนถนน จะต้องจัดให้มีการประกันภัยเสียก่อน โดยการประกันภัยนั้นเป็นไปตามสัญญาประกันภัย อันมีความรับผิดชอบดังกล่าวต่อไป

2. ความรับผิดชอบต่ากายใต้กรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์

สัญญาทุกฉบับต้องประกันความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิตหรือ ร่างกาย และทรัพย์สิน ดังต่อไปนี้

คือต้องประกันความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิต หรือร่างกาย ของบุคคลหนึ่งบุคคลใดหรือหลายคน หรือเพื่อความเสียหายหรือการสูญเสียทรัพย์สินสำหรับอุบัติเหตุครั้งหนึ่งๆ ในวงเงินขั้นต่ำ 200,000 เหรียญ ทั้งนี้โดยไม่รวมดอกเบี้ยและค่าใช้จ่าย (อัตราแลกเปลี่ยนเงิน ณ วันที่ 15 พฤษภาคม 2557 หนึ่งเหรียญแคนาดา เท่ากับ 29.75 บาท)

3. ความเสียหายใดบ้างที่กฎหมายคุ้มครอง

⁶² **Minimum liability under policy**

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.

Priorities

(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

เนื่องจาก ความเสียหายของกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของ
แคนาดานั้น มีความคุ้มครองในการชดเชยค่าสินไหมทดแทน ดังนี้

1. ชีวิต
2. ร่างกาย
3. ทรัพย์สิน
4. ลำดับการชดเชยค่าสินไหมทดแทน

ในการตีความสัญญานั้น ให้ตีความลำดับการชดเชยค่าสินไหมทดแทน
สำหรับความรับผิดชอบเนื่องมาจากความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิตหรือร่างกายหรือจากความเสียหายหรือ
การสูญเสียชีวิตทรัพย์สินสำหรับอุบัติเหตุครั้งหนึ่งๆ เป็นลำดับก่อนหรือหลังดังต่อไปนี้

4.1) ให้ความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิตหรือร่างกายมีสิทธิได้รับการชดเชย
ค่าสินไหมทดแทนในจำนวนเงิน 190,000 เหรียญก่อนความเสียหายหรือการสูญหายที่เกิดแก่
ทรัพย์สิน

4.2) ให้ความเสียหายหรือการสูญหายที่เกิดแก่ทรัพย์สินมีสิทธิได้รับ
การชดเชยค่าสินไหมทดแทนในจำนวนเงิน 10,000 เหรียญก่อนความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิตหรือ
ร่างกาย

สำหรับการเรียงลำดับความสำคัญ หรือสิทธิในการชดเชยสินไหม
ทดแทนนั้น กฎหมายในประเทศแคนาดา ให้ชดเชยในส่วนของความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิต หรือร่างกาย
ก่อน เป็นจำนวนเงิน 190,000 บาท

ในส่วนของ การชดเชยค่าสินไหมทดแทนของ ความเสียหาย หรือ
สูญหายที่เกิดแก่ทรัพย์สิน นั้น กฎหมายในประเทศแคนาดา ให้ชดเชยในจำนวน 10,000 บาท

หมายความว่า ในเงินความคุ้มครองของพระราชบัญญัติประกันภัย
รถยนต์ภาคบังคับ ของประเทศแคนาดานั้น ถ้ามีวงเงินประกันสำหรับอุบัติเหตุครั้งหนึ่ง จำนวน
200,000 เหรียญ เมื่อมีอุบัติเหตุทางรถยนต์ หรือยานยนต์ ผู้ประสบภัยจากรถจะได้รับการชดเชยค่า
สินไหมทดแทนแยกกันเป็นประเภทอย่างชัดเจน โดยวงเงินกรรมธรรม์เน้นหนักไปทางด้าน จ่ายค่า
สินไหมทดแทนในส่วนของชีวิตร่างกายก่อน 190,000 บาท ส่วนที่เหลือ 10,000 บาท จึงจะมา
พิจารณาจ่ายในส่วนของความเสียหาย หรือสูญหายของทรัพย์สินของผู้ประสบภัย (190,000 เหรียญ
+ 10,000 เหรียญ เท่ากับ 200,000 เหรียญ) จะเห็นได้ว่า แม้การคุ้มครองตามกฎหมายดังกล่าว จะมี
ความคุ้มครองทั้งชีวิต (ตาย) ร่างกาย (บาดเจ็บ) และ ทรัพย์สิน (เสียหายหรือสูญหาย) แต่อย่างไรก็ตาม
กฎหมายฉบับนี้ และกรรมธรรม์ประกันภัยที่ออกมาเพื่อใช้ตามกฎหมายฉบับนี้ย่อมมีวัตถุประสงค์และ

เห็นความสำคัญของความสูญเสียเสียหายของ ชีวิตและร่างกายของคน มากกว่า ทรัพย์สิน หรือสิ่งของ จึงได้มีการแบ่งลำดับขั้นตอนและวงเงินค่าสินไหมทดแทนที่ชอบธรรม

2. ประเทศอิตาลี (ITALY)

กฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของประเทศอิตาลี ใช้ชื่อว่า “ประกันภัยภาคบังคับสำหรับยานพาหนะและเครื่องบิน (Compulsory Insurance For Vehicles And Craft) ประกันภัยภาคบังคับสำหรับยานพาหนะและเครื่องบิน หน้าที่ของผู้ใช้รถยนต์ คือต้องเอาประกันภัยรถยนต์ หรือยานพาหนะ ให้เป็นไปตามมาตรา 122

มาตรา 122

1. ห้ามยานพาหนะที่ไม่ได้วิ่งบนราง ซึ่งรวมถึง รถไฟฟ้าที่ไม่มีรางแต่มีสายลี้ (รถสายลี้คือรถสำหรับบรรทุกของหนัก ส่วนใหญ่ใช้กับไม้ หรือรถเข็นบรรทุกของ) และรถพ่วงวิ่งบนถนนหรือบนบริเวณอื่นใดที่ใช้เป็นทางสัญจรในทำนองเดียวกับถนน เว้นแต่จะมีประกันภัยรถ (ประเภทคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก) ทั้งนี้ตามที่ได้กำหนดไว้ในมาตรา 2054 แห่งประมวลกฎหมายแพ่ง และมาตรา 91 (2) แห่งประมวลกฎหมายว่าด้วยการสัญจรทางบก ให้เจ้าหน้าที่ของรัฐที่รับผิดชอบควบคุมดูแลบริษัทประกันภัยเอกชนเสนอเอกสารระเบียบต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการผลิตภัณฑ์ 161 เพื่อให้รัฐมนตรีรับเอกสารระเบียบดังกล่าวมาบังคับใช้กับผู้ใช้รถ โดยให้กฎระเบียบเช่นว่านี้กำหนดชนิดของยานพาหนะที่ได้รับการยกเว้น ไม่ต้องเอาประกัน รวมทั้งกำหนดเขตพื้นที่ที่จัดให้เป็นพื้นที่สาธารณะ

2. ประกันภัยต้องให้ความคุ้มครองความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกายที่เกิดกับผู้โดยสาร ทั้งนี้ไม่ว่าผู้โดยสารจะโดยสารยานพาหนะในฐานะใด

3. ประกันภัยจะไม่ให้ความคุ้มครองกรณีที่เป็นการใช้รถโดยเจ้าของรถไม่ยินยอม หรือเป็นการใช้สิทธิเก็บกินในทรัพย์สินของผู้อื่นที่ตนครอบครองอยู่ หรือเป็นผู้ซื้อตามสัญญาซื้อขายที่ผู้ขายสงวนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินจนกว่าผู้ซื้อจะได้ชำระราคาครบถ้วน หรือเป็นผู้เช่าตามสัญญาเช่าดำเนินการหรือสัญญาเช่าการเงิน ทั้งนี้โดยไม่จำเป็นต้องคำนึงถึงบทบัญญัติในมาตรา 283 (1) (ง) โดยเริ่มมีผลหลังจากวันที่ได้มีการแจ้งความต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจ ...⁶³

⁶³ http://www.ivass.it/ivass_cms/docs/f5091/decreto_7_settembre_2005_20english_version.pdf

มาตรา 128

วงเงินประกันขั้นต่ำ

TITLE X

COMPULSORY INSURANCE FOR MOTOR VEHICLES AND CRAFT

Chapter I

INSURANCE OBLIGATION

Article 122

(Motor vehicles)

1. Motor vehicles not running on rails, including trolley buses and trailers, may not be used on public roads or on equivalent areas if they are not covered by motor vehicle liability insurance (third party liability) envisaged by article 2054 of the civil code and article 91 (2) of the road code. The regulation, adopted by the Minister of Production Activities¹⁶¹, upon ISVAP's proposal, shall set out the types of vehicles exempted from the insurance obligation and the areas to be treated as public areas.

2. Insurance shall cover liability for personal injury to passengers, irrespective of the basis on which transport is provided.

3. Insurance shall not have effect in case of use against the will of the owner, usufructuary, the buyer under reservation of title or the lease of an operating or financial leasing, notwithstanding the provision of article 283 (1) d), starting from the day after the filing of a report to the police authorities. By way of derogation from article 1896 (1), (second sentence) of the civil code, the policyholder is entitled to reimbursement of the part of the premium relating to the remaining period of insurance, net of the taxes paid and of the contribution envisaged in article 334.

4. Insurance shall also cover liability for damage caused in the territory of the other member States, under the conditions and within the limits set by the national legislation of each member State, concerning compulsory insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, without prejudice to any higher guarantees which may be envisaged by the contract or the legislation of the State in which they are normally based.

1. หน้าที่ที่ต้องเอาประกันเพื่อประกันความรับผิดทางแพ่งอันเนื่องมาจากการใช้รถหรือยานพาหนะนั้นจะสมบูรณ์ก็ต่อเมื่อสัญญาประกันมีวงเงินประกันขั้นต่ำไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในกรณีต่างๆ ดังต่อไปนี้

a) กรณีเกิดความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกาย สัญญาประกันต้องมีวงเงินคุ้มครองไม่น้อยกว่า 5,000,000 เหรียญยูโรสำหรับการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนครั้งหนึ่งๆ ทั้งนี้โดยไม่คำนึงว่าจะมีผู้ได้รับความเสียหายกี่ราย

b) กรณีเกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน สัญญาประกันต้องมีวงเงินคุ้มครองไม่น้อยกว่า 1,000,000 เหรียญยูโรสำหรับการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนครั้งหนึ่งๆ ทั้งนี้โดยไม่คำนึงว่าจะมีผู้ได้รับความเสียหายกี่ราย

2. ภายในวันที่ 11 มิถุนายน 2555 สัญญาประกันภาคบังคับทุกฉบับที่ประกันความรับผิดทางแพ่งอันเนื่องมาจากการใช้รถหรือยานพาหนะนั้นต้องมีวงเงินประกันขั้นต่ำไม่น้อยกว่าจำนวนที่กำหนดไว้ในย่อหน้าแรกสำหรับกรณีความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกายหรือความเสียหายแก่ทรัพย์สินนั้น

3. ทุกๆ ห้าปี นับจากวันที่ 11 มิถุนายน 2555 ดังที่ได้กล่าวไว้ในย่อหน้าที่สองเป็นต้นไป จะมีการปรับเปลี่ยนวงเงินประกันขั้นต่ำโดยอัตโนมัติ ตามอัตราส่วนที่กำหนดไว้ในดัชนีราคาผู้บริโภคของยุโรป ทั้งนี้เป็นไปตามกฎระเบียบของคณะมนตรีแห่งสหภาพยุโรป เลขที่ 2494/95 วันที่ 23 ตุลาคม 2538 ว่าด้วยเรื่องการทำให้ดัชนีราคาผู้บริโภคเป็นระบบเดียวกัน จำนวนที่เพิ่มขึ้นจะถูกคูณกันให้ได้ 10,000 เหรียญยูโร

4. การปรับเปลี่ยนวงเงินประกันตามที่กล่าวไว้ในย่อหน้าที่สามนั้นให้เป็นไปตามวิธีการที่กำหนดโดยกระทรวงการพัฒนาเศรษฐกิจซึ่งจะมีการประกาศให้ทราบในวารสารราชการของอิตาลี

5 ณ ปัจจุบัน คือวันที่ 11 ธันวาคม 2552 วงเงินประกันขั้นต่ำอย่างน้อยต้องมีจำนวนเท่ากับครึ่งหนึ่งของจำนวน วงเงินประกันที่กำหนดไว้ในย่อหน้า 1168 ⁶⁴

⁶⁴ (เชิงอรรถต่อ)

Article 128

(Minimum amounts of cover)

1. The obligation to take out insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles and craft shall be regarded as fulfilled when the contract is

taken out for amounts not lower than the following:

a) in case of personal injury, a minimum amount of cover equal to 5,000,000

กฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของประเทศไทย ใช้กฎหมายที่มีชื่อว่าประกันภัยภาคบังคับสำหรับยานพาหนะและเครื่องบิน (ompulsory Insurance For Vehicles And Craft ซึ่งใช้รวมทั้งยานพาหนะที่วิ่งบนท้องถนนและบินอยู่บนท้องฟ้าคือเครื่องบิน

มีสาระสำคัญในการใช้และความคุ้มครอง ดังต่อไปนี้

1) รถยนต์ที่ใช้บนท้องถนนหรือทางสัญจรต้องมีการทำประกันภัยประเภทคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก

ห้ามยานพาหนะที่ไม่ได้วันบนราง ซึ่งรวมถึง รถไฟฟ้าที่ไม่มีรางแต่มีสาลี่ (สาลี่คือเครื่องบรรทุกของหนักมี ๒ ล้อ ใช้คนลากหรือผลักไป) และรถพ่วงวิ่งบนถนนหรือบนบริเวณอื่นใดที่ใช้เป็นทางสัญจรในทำนองเดียวกับถนน โดยไม่มีการทำประกันภัยรถ (ประเภทคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก) ทั้งนี้ตามที่ได้กำหนดไว้ในมาตรา 2054 แห่งประมวลกฎหมายแพ่ง และมาตรา 91 (2) แห่งประมวลกฎหมายสัญญาทางบก

2) โดยให้เจ้าหน้าที่ของรัฐที่รับผิดชอบควบคุมดูแลบริษัทประกันภัยเอกชน

euros per claim, regardless of the number of victims;

b) in case of material damage, a minimum amount of cover equal to 1,000,000

euros per claim, regardless of the number of victims. 167 ISVAP Regulation n. 13 of 6 February 2006. [143]

2. Compulsory insurance contracts against civil liability in respect of the use of motor vehicles and craft must be made compliant with the compulsory minimum

amounts of cover for personal injury or material damage referred to in paragraph 1 before 11 June 2012.

3. Every five years from the date of 11 June 2012 referred to in paragraph 2 the amounts referred to in paragraph 1 shall be automatically indexed to the percentage shown by the European index of consumer prices (EICP) envisaged

by Council Regulation (EC) N. 2494/95 of 23 October 1995 concerning

harmonized indices of consumer prices. The increase shall be rounded up to a multiple of 10,000 euros.

4. The adjustment referred to in paragraph 3 shall be established by a measure taken by the Ministry of Economic Development to be published in the Italian Official Journal.

5. As at 11 December 2009 the minimum amounts must be equal to at least half of the amounts of cover referred to in paragraph 1168.

ให้เจ้าหน้าที่รัฐเสนอกฎระเบียบต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการผลิต 161 เพื่อให้รัฐมนตรีรับเอากฎระเบียบดังกล่าวมาบังคับใช้กับผู้ไ้รถ โดยให้กฎระเบียบเช่นว่านี้กำหนดชนิดของยานพาหนะที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องเอาประกัน รวมทั้งกำหนดเขตพื้นที่ที่จัดให้เป็นพื้นที่สาธารณะ

3) กรมธรรม์ประกันภัยตามกฎหมายดังกล่าวจะต้องให้ความคุ้มครองความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกายที่เกิดกับผู้โดยสาร ทั้งนี้ไม่ว่าผู้โดยสารจะโดยสารยานพาหนะในฐานะใด หมายความว่า ความคุ้มครองตามกฎหมายดังกล่าวจะคุ้มครองผู้ประสบภัยที่โดยสารมากับยานยนต์ไม่ว่าจะอาศัยมาในฐานะใด

4) การยกเว้นการคุ้มครอง

ประกันภัยจะไม่ให้ความคุ้มครองกรณีที่เป็นการใช้รถโดยเจ้าของรถไม่ยินยอม หรือเป็นการใช้สิทธิเก็บกินในทรัพย์สินของผู้อื่นที่ตนครอบครองอยู่ หรือเป็นผู้ซื้อตามสัญญาซื้อขายที่ผู้ขายสงวนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินจนกว่าผู้ซื้อจะได้ชำระราคาครบถ้วน หรือเป็นผู้เช่าตามสัญญาเช่าดำเนินการหรือสัญญาเช่าการเงิน ทั้งนี้โดยไม่จำกัดคำนิยามถึงบทบัญญัติในมาตรา 283 (1) (ง) โดยเริ่มมีผลหลังจากวันที่ได้มีการแจ้งความต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจ ...

5) วงเงินประกันขั้นต่ำ

สัญญาประกันมีวงเงินประกันขั้นต่ำไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในกรณีต่างๆ ดังต่อไปนี้

5.1) กรณีเกิดความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกาย สัญญาประกันต้องมีวงเงินคุ้มครองไม่น้อยกว่า 5,000,000 เหยียญูโร สำหรับการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนครั้งหนึ่งๆ ทั้งนี้โดยไม่คำนึงว่าจะมีผู้ได้รับความเสียหายกี่ราย (อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ 15 พฤษภาคม 2557 หนึ่งยูโร เท่ากับ 44.25 บาท)

5.2) กรณีเกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน สัญญาประกันต้องมีวงเงินคุ้มครองไม่น้อยกว่า 1,000,000 เหยียญูโร สำหรับการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนครั้งหนึ่งๆ ทั้งนี้โดยไม่คำนึงว่าจะมีผู้ได้รับความเสียหายกี่ราย

6) วันที่ใช้บังคับวงเงินขั้นต่ำ

ภายในวันที่ 11 มิถุนายน 2555 สัญญาประกันภาคบังคับทุกฉบับที่ประกันความรับผิดทางแพ่งอันเนื่องมาจากการใช้รถหรือยานพาหนะนั้นต้องมีวงเงินประกันขั้นต่ำไม่น้อยกว่าจำนวนที่กำหนดไว้ในย่อหน้าแรกสำหรับกรณีความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกายหรือความเสียหายแก่ทรัพย์สินนั้น

7) การปรับเปลี่ยนวงเงินประกัน

ในทุกๆ ห้าปี นับจากวันที่ 11 มิถุนายน 2555 ดังที่ได้กล่าวไว้ในย่อหน้าที่สอง เป็นต้นไป จะมีการปรับเปลี่ยนวงเงินประกันขั้นต่ำโดยอัตโนมัติ ตามอัตราส่วนที่กำหนดไว้ในดัชนีราคาผู้บริโภคของยุโรป ทั้งนี้เป็นไปตามกฎระเบียบของคณะมนตรีแห่งสหภาพยุโรป เลขที่ 2494/95 วันที่ 23 ตุลาคม 2538 ว่าด้วยเรื่องการทำให้ดัชนีราคาผู้บริโภคเป็นระบบเดียวกัน จำนวนที่เพิ่มขึ้นจะถูกคูณกันให้ได้ 10,000 เหยียญูโร

8) วิธีการปรับเปลี่ยนวงเงินประกัน

การปรับเปลี่ยนวงเงินประกันตามที่กล่าวไว้ในย่อหน้าที่สามนั้นให้เป็นการปฏิบัติตามวิธีการที่กำหนดโดยกระทรวงการพัฒนาศรษฐกิจซึ่งจะมีการประกาศให้ทราบในวารสารราชการของอิตาลี

9) วงเงินประกันขั้นต่ำในปัจจุบัน

ณ ปัจจุบัน (วันที่ 11 ธันวาคม 2552) วงเงินประกันขั้นต่ำอย่างน้อยต้องมีจำนวนเท่ากับครึ่งหนึ่งของจำนวน วงเงินประกันที่กำหนดไว้ข้างต้น

3. ประเทศสหรัฐอเมริกา (The United States Of America)

เนื่องจากประเทศสหรัฐอเมริกานั้นมีกฎหมายที่ใช้เกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ในแต่ละมลรัฐแตกต่างกัน แต่ผู้วิจัยจะนำเสนอเฉพาะบางมลรัฐที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย โดยศึกษาจาก 2 มลรัฐ ดังต่อไปนี้

1. มลรัฐแคลิฟอร์เนีย (CALIFORNIA)

ประมวลกฎหมายแคลิฟอร์เนีย (CALIFORNIA INSURANCE CODE) –
อนุมาตรา 11580.1

(a) ในวันที่มาตรานี้มีผลใช้บังคับหรือภายหลังจากนั้น ห้ามมิให้มีการออกหรือส่งมอบกรมธรรม์ประกันภัยยานยนต์ซึ่งระบุไว้ในอนุมาตรา 16054 แห่งกฎหมายว่าด้วยยานพาหนะ ซึ่งครอบคลุมความรับผิดชอบที่เกิดจากการเป็นเจ้าของยานยนต์ การดูแลรักษายานยนต์ หรือการใช้ยานยนต์ ทั้งนี้ไม่ว่าจะเป็นยานยนต์ชนิดใด เว้นแต่กรมธรรม์นั้นๆ จะมีข้อความต่างๆ ตามที่ระบุไว้ใน (b) ของอนุมาตรานี้อย่างครบถ้วน อย่างไรก็ตามข้อกำหนดตาม (b) นั้นมิให้ใช้บังคับกับ

(1) การประกันภัยภายใต้กรมธรรม์ที่วงเงินเอาประกันล้าจำนวนวงเงินขั้นต่ำที่กำหนดไว้ใน (a) ของอนุมาตรา 16056 แห่งประมวลกฎหมายยานพาหนะ ทั้งนี้โดยมิให้ใช้บังคับเพียงในส่วนที่วงเงินเอาประกันล้าจำนวนที่ กำหนดไว้เท่านั้น หรือ

(2) การประกันภัยที่มีข้อกำหนดให้มีการประกันภัยรองรับ หรือการประกันภัยตนเองที่มีส่วนที่เก็บไว้ขั้นต่ำเท่ากับหรือมากกว่าจำนวนขั้นต่ำที่ระบุไว้ใน (a) ของอนุมาตรา 16056 แห่งประมวลกฎหมายยานพาหนะ

(a) กรมธรรม์ประกันภัยยานยนต์ทุกฉบับที่อยู่ภายใต้บังคับ (ก) ต้องมีข้อความต่างๆ ดังต่อไปนี้

(1) วงเงินความคุ้มครองขั้นต่ำซึ่งมีจำนวนไม่น้อยกว่าจำนวนขั้นต่ำที่ระบุไว้ใน (a) ของ อนุมาตรา 16056 แห่งประมวลกฎหมายยานพาหนะ

(2) ...

(3) ... ⁶⁵

ประมวลกฎหมายยานพาหนะ (Vehicle Code)

มาตรา 16056. (a) กรมธรรม์หรือหลักทรัพย์ค้ำประกันใดๆ ย่อมไม่สมบูรณ์ตามอนุมาตรา 16054 เว้นแต่จะได้ออกโดยบริษัทประกันหรือบริษัทประกันภัยค้ำประกันที่ได้รับอนุญาตจากกรมการประกันภัยให้ ประกอบกิจการในรัฐนี้ เว้นแต่จะเป็นกรณีที่ได้บัญญัติไว้ใน (ข) ของอนุมาตรานี้ นอกจากนี้กรมธรรม์หรือหลักทรัพย์ค้ำประกันใดๆ ย่อมไม่สมบูรณ์ตามอนุมาตรา 16054 เว้นแต่กรมธรรม์หรือหลักทรัพย์ค้ำประกันนั้นๆ ได้กำหนด วงเงินประกันในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกายไว้ไม่ต่ำกว่าหนึ่งหมื่นห้า พัน เหรียญ (\$15,000) โดยไม่รวมดอกเบี้ยและค่าใช้จ่าย สำหรับกรณีอุบัติเหตุครั้งหนึ่งๆ ที่มีผู้ได้รับความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกายจำนวนหนึ่งราย หรือ ได้กำหนดวงเงินประกันไว้ไม่ต่ำกว่าสามหมื่น เหรียญ (\$30,000) สำหรับกรณีอุบัติเหตุครั้งหนึ่งๆ ที่มีผู้ได้รับความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกายจำนวนสองรายหรือมากกว่านั้น ทั้งนี้โดยที่ผู้ได้รับความเสียหายแต่ละรายมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไม่เกินวงเงินที่กำหนดไว้สำหรับอุบัติเหตุที่มีผู้ได้รับความเสียหายจำนวนหนึ่งราย หรือ ได้กำหนดวงเงินประกันไว้ไม่ต่ำกว่าห้า พันเหรียญ (\$5,000) สำหรับกรณีอุบัติเหตุครั้งหนึ่งๆ ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินผู้อื่นหรือเป็นเหตุให้ทรัพย์สินของผู้อื่นถูกทำลาย

(b)...⁶⁶

⁶⁵ <http://www.law.oned.com/california/insurance/11580.1> hiออนไลน์เข้าถึงข้อมูล 15/05/57

⁶⁶ CALIFORNIA

CAL; INS; CODE § 11580.1: California Code- Section 11580.1

(a) No policy of automobile liability insurance described in Section 16054 of the Vehicle Code covering liability arising out of the ownership, maintenance, or use of any motor vehicle shall be issued or delivered in this state on or after the effective date of this section unless it contains the provisions set forth in

สาระสำคัญของกฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในมลรัฐแคลิฟอร์เนีย

ตามประมวลกฎหมายแคลิฟอร์เนีย อนุมาตรา 11580.1 และประมวลกฎหมายยานพาหนะ มาตรา 16056 มีดังนี้

1. เจ้าของยานยนต์ ผู้ดูแลรักษายานยนต์ หรือการใช้อยานยนต์ ทั้งนี้ไม่ว่าจะเป็นยานยนต์ชนิดใด ต้องจัดทำกรมธรรม์ประกันภัยซึ่งมีความคุ้มครองขั้นต่ำ หรือมากกว่าจำนวนขั้นต่ำ ดังนี้

2. กรมธรรม์หรือหลักทรัพย์ค่าประกันนั้นๆ ได้กำหนด วงเงินประกัน ดังต่อไปนี้
 - กำหนดวงเงินประกันไว้ไม่ต่ำกว่าไม่ต่ำกว่า\$15,000 (หนึ่งหมื่นห้าพันเหรียญ)

ในกรณีที่อุบัติเหตุก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกายไว้ได้โดยไม่รวมดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายสำหรับกรณีอุบัติเหตุครั้งหนึ่งๆ ที่มีผู้ได้รับความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกายจำนวนหนึ่งราย

subdivision (b). However, none of the requirements of subdivision (b) shall apply to the insurance afforded under the policy (1) to the extent that the insurance exceeds the limits specified in subdivision (a) of Section 16056 of the Vehicle Code, or (2) if the policy

contains an underlying insurance requirement, or provides for a retained limit of self-insurance, equal to or greater than the limits specified in subdivision (a) of Section 16056 of the Vehicle Code

(b) Every policy of automobile liability insurance to which subdivision (a) applies shall contain all of the following provisions:

- (1) Coverage limits not less than the limits specified in subdivision (a) of Section 16056 of the Vehicle Code

VEHICLE CODE

Section 16056.

(a) No policy or bond shall be effective under Section 16054 unless issued by an insurance company or surety company admitted to do business in this state by the Insurance Commissioner, except as provided in subdivision

(b) of this section, nor unless the policy or bond is subject, if the accident has resulted in bodily injury or death, to a limit, exclusive of interest and costs, of not less than fifteen thousand dollars (\$15,000) because of bodily injury to or death of one person in any one accident and, subject to that limit for one person, to a limit of not less than thirty thousand dollars (\$30,000) because of bodily injury to or death of two or more persons in any one accident, and, if the accident has resulted in injury to, or destruction of property, to a limit of not less than five thousand dollars (\$5,000) because of injury to or destruction of property of others in any one accident.

- กำหนดวงเงินประกันไว้ไม่ต่ำกว่า \$30,000 (สามหมื่นเหรียญ) สำหรับกรณีอุบัติเหตุครั้งหนึ่งๆ ที่มีผู้ได้รับความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกายจำนวนสองรายหรือมากกว่านั้น ทั้งนี้ โดยที่ผู้ที่ได้รับความเสียหายแต่ละรายมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไม่เกินวงเงินที่กำหนดไว้สำหรับอุบัติเหตุที่มีผู้ได้รับความเสียหายจำนวนหนึ่งราย

- กำหนดวงเงินประกันไว้ไม่ต่ำกว่า \$5,000 (ห้าพันเหรียญ) สำหรับกรณีอุบัติเหตุครั้งหนึ่งๆ ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินผู้อื่นหรือเป็นเหตุให้ทรัพย์สินของผู้อื่นถูกทำลาย

2. มลรัฐนิวยอร์ก (NEWYORK)

กฎหมายยานพาหนะและจราจรของนิวยอร์ก (New York Vehicle & Traffic)

มาตรา 7 อนุมาตรา 345 กรมธรรม์ประกันภัยยานยนต์

อนุมาตรา 345 กรมธรรม์ประกันภัยยานยนต์.

(ก) “กรมธรรม์ประกันภัยยานยนต์” ตามความหมายที่ใช้ในมาตรานี้ให้หมายถึง กรมธรรม์ประกันภัยยานยนต์ของเจ้าของหรือผู้ขับขี่ที่ได้รับการรับรองตามอนุมาตราสามร้อยสี่สิบสามหรืออนุมาตราสามร้อยสี่สิบสี่เพื่อใช้เป็นหลักฐานแสดงความสามารถทางการเงินสำหรับความรับผิดชอบตามกฎหมาย ซึ่งออกโดยบริษัทผู้รับประกันภัยที่ได้รับอนุญาตให้

ประกอบกิจการในรัฐนี้ ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ของบุคคลที่ได้รับระบุชื่อไว้ในกรมธรรม์ให้เป็นผู้เอาประกันภัย

(a) กรมธรรม์ประกันภัยของเจ้าของเช่นว่านั้นต้อง

(1) ...

(2) ...

(3) ประกันความรับผิดชอบตามกฎหมายของผู้เอาประกันภัยหรือของบุคคลอื่นใดเพื่อ

ความเสียหายต่างๆ เช่น การเข้ารับการรักษาพยาบาล หรือ การสูญเสียรายได้ เนื่องจากการได้รับอันตรายถึงแก่ชีวิตหรือการบาดเจ็บทางร่างกายของบุคคลใดๆ รวมทั้งความเสียหายเพราะทรัพย์สินถูกทำลายหรือได้รับความเสียหาย ซึ่งเป็นความรับผิดชอบเนื่องมาจากการเป็นเจ้าของยานยนต์ การดูแลรักษายานยนต์ การขับขี่หรือการใช้ยานยนต์คันหนึ่งคันใดหรือหลายคันภายในรัฐนิวยอร์กหรือรัฐอื่นๆ ในสหรัฐอเมริกา หรือในอเมริกาเหนือหรือในแคนาดา⁶⁷⁶⁸

67

NEWYORK

New York Vehicle & Traffic – Article 7 § 345 Motor Vehicle Liability Policy

§ 345. Motor vehicle liability policy.

โดยกรมธรรม์ต้องมีวงเงินประกันความรับผิดสำหรับยานยนต์คันหนึ่งๆ (ไม่รวมรถยนต์) ที่ยังไม่รวมดอกเบี้ยและค่าใช้จ่าย ไม่ต่ำกว่าสองหมื่นห้าพันเหรียญสำหรับกรณีอุบัติเหตุครั้งหนึ่งๆ ที่มีผู้ได้รับบาดเจ็บทางร่างกายจำนวนหนึ่งรายหรือไม่ต่ำกว่าห้าหมื่นเหรียญในกรณีที่มีผู้ได้รับบาดเจ็บถึงแก่ความตาย จำนวนหนึ่งราย ทั้งนี้ โดยที่ผู้ที่ได้รับความเสียหายแต่ละรายมีสิทธิได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนไม่เกินวงเงินที่กำหนดไว้สำหรับอุบัติเหตุที่มีผู้ได้รับความเสียหายจำนวนหนึ่งราย และไม่ต่ำกว่าห้าหมื่นเหรียญสำหรับกรณีอุบัติเหตุครั้งหนึ่งๆ ที่มีผู้ได้รับบาดเจ็บทางร่างกายจำนวนสองรายหรือมากกว่านั้นหรือไม่ต่ำกว่าหนึ่งแสนเหรียญในกรณีที่มีผู้ได้รับบาดเจ็บถึงแก่ความตาย จำนวนสองรายหรือมากกว่านั้น และไม่ต่ำกว่าหนึ่งหมื่นเหรียญสำหรับกรณีอุบัติเหตุครั้งหนึ่งๆ ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินผู้อื่นหรือเป็นเหตุให้ทรัพย์สินของผู้อื่นถูกทำลาย

4. คำว่า “กรมธรรม์ประกันความรับผิดของเจ้าของ” หมายถึง กรมธรรม์ซึ่ง

(a) ให้ความคุ้มครองในวงเงินประกันขั้นต่ำตามที่กำหนดในกฎข้อบังคับเจ้าหน้าที่รับผิดชอบควบคุมดูแลในเรื่องนี้จำเป็นต้องออกกฎข้อบังคับเรื่องวงเงินประกันขั้นต่ำเป็น

(a) A “motor vehicle liability policy” as said term is used in this article shall mean an owner’s or an operator’s policy of liability insurance certified as provided in section three hundred forty-three or section three hundred forty-four as proof of financial responsibility, and issued except as otherwise provided in section three hundred forty-four, by an insurance carrier duly authorized to transact business in this state to or for the benefit of the person named therein as insured.

(b) Such owner’s policy of liability insurance

(1)

(2) Shall insure the insured the person named therein and any other person using or responsible for the use of any such motor vehicle or motor vehicles with the consent, express or implied, of such named insured.

(3) Shall insure the insured or such other person against loss from the liability imposed by law for damages, including damages for care and loss of services because of bodily injury to or death of any person and injury to or destruction of property arising out of the ownership, maintenance, use, or operation of such motor vehicle or motor vehicles within the state of New York, or elsewhere in the United States in North America or the Dominion of Canada, subject to a limit, exclusive of interest and cost, with respect to each such motor vehicle, except a tow truck, of twenty-five thousand dollars because of bodily injury to or fifty thousand dollars because of death of one person in any one accident and, subject to said limit for one person, to a limit of fifty thousand dollars because of bodily injury to or one hundred thousand dollars because of death of two or more persons in any accident, and to a limit of ten thousand dollars because of injury to or destruction of property of others in any once accident.

เวลาไม่น้อยกว่าเก้าสิบวันก่อนที่พระราชบัญญัตินี้จะมีผลบังคับใช้ ก่อนที่จะมีการออกกฎข้อบังคับ หรือมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎข้อบังคับเช่นว่านั้น ให้เจ้าหน้าที่ที่ผู้รับประกันภัยหรือบริษัท ประกันภัยที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการประกันความรับผิดของผู้ใช้รถในรัฐนี้ และ กฎ ข้อบังคับเรื่องวงเงินประกันขั้นต่ำของกรมธรรม์ ประกันความรับผิดของผู้ใช้รถที่จะนำมาใช้บังคับ แก่กรมธรรม์ประกันที่ออกในรัฐนี้ ณ วันที่ที่มีการออกกฎระเบียบหรือมีการแก้ไขกฎระเบียบ เช่นว่านั้นต้องกำหนดให้มีวงเงินประกัน ไม่น้อยไปกว่าวงเงินประกันขั้นต่ำที่กำหนดไว้ใน อนุมาตราสามร้อยสี่สิบห้าของบทนี้ อย่างไรก็ตามผู้เอาประกันและผู้รับประกันจะตกลงกันให้ วงเงินประกันขั้นต่ำของกรมธรรม์ประกันความรับผิดของผู้ใช้รถมีจำนวนสูงกว่าวงเงินประกันขั้นต่ำที่กฎข้อบังคับหรือมาตรานี้กำหนดไว้เพียงใดก็ได้

กรมธรรม์ประกันความรับผิดของเจ้าของรถทุกฉบับต้องประกันความรับผิดตาม กฎหมายของผู้เอาประกันภัยหรือของบุคคลอื่นใดเพื่อความเสียหายต่างๆ เช่น ความเสียหายสำหรับการที่ต้องเข้ารับการรักษาพยาบาลหรือการสูญเสียรายได้เนื่องจากการได้รับอันตรายถึงแก่ชีวิตหรือ การบาดเจ็บทางร่างกายของบุคคลใดๆ รวมทั้งความเสียหายเพราะทรัพย์สินถูกทำลายหรือได้รับความเสียหาย ซึ่งเป็นความรับผิดอันเนื่องมาจากการเป็นเจ้าของยานยนต์ การดูแลรักษายานยนต์ การขับขีหรือการใช้ยานยนต์คันหนึ่งคันใดหรือหลายคันภายในรัฐนิวยอร์กหรือรัฐอื่นๆ ใน สหรัฐอเมริกา หรือในอเมริกาเหนือหรือในแคนาดา โดยกรมธรรม์ต้องมีวงเงินประกันความรับผิด สำหรับยานยนต์คันหนึ่งๆ (ไม่รวมรถยก) ที่ยังไม่รวมดอกเบี้ยและค่าใช้จ่าย ไม่ต่ำกว่าสองหมื่นห้า พันเหรียญสำหรับกรณีอุบัติเหตุ ครั้งหนึ่งๆ ที่มีผู้ได้รับบาดเจ็บทางร่างกายจำนวนหนึ่งรายหรือไม่ ต่ำกว่าห้าหมื่นเหรียญในกรณีที่มีผู้ได้รับบาดเจ็บถึงแก่ความตาย จำนวนหนึ่งราย และไม่ต่ำกว่าห้าหมื่นเหรียญสำหรับกรณีอุบัติเหตุครั้งหนึ่งๆ ที่มี ผู้ได้รับบาดเจ็บทางร่างกายจำนวนสองรายหรือ มากกว่านั้นหรือไม่ต่ำกว่าหนึ่งแสนเหรียญในกรณีที่มี ผู้ได้รับบาดเจ็บถึงแก่ความตาย จำนวนสอง รายหรือมากกว่านั้น ทั้งนี้โดยที่ผู้ที่ได้รับความเสียหายแต่ละรายมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าสินไหม ทดแทนไม่เกินวงเงินที่กำหนดไว้สำหรับอุบัติเหตุที่มีผู้ได้รับความเสียหายจำนวนหนึ่งราย และไม่ ต่ำกว่าหนึ่งหมื่นเหรียญสำหรับกรณี อุบัติเหตุครั้งหนึ่งๆ ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินผู้อื่น หรือเป็นเหตุให้ทรัพย์สินของผู้อื่นถูกทำลาย ...⁶⁹ ⁷⁰

⁶⁹ N.Y. VAT. LAW § 311: NY Code – Section 311: Definitions

...

4. The term “owner’s policy of liability insurance” shall mean a policy

(a) Affording coverage as defined in the minimum provisions prescribed in a regulation which shall be promulgated by the superintendent at least ninety days prior to effective date of this act. The superintendent before promulgating such regulations or

สาระสำคัญของกฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในมลรัฐนิวยอร์ก มีดังนี้ อนุมาตรา 345 ของ กรมธรรม์ประกันภัยยานยนต์.

1. เจ้าของหรือผู้ขับขี่ที่จัดทำ กรมธรรม์ประกันภัยยานยนต์ ที่ได้รับการรับรองตาม อนุมาตรา สามร้อยสี่สิบสามหรืออนุมาตราสามร้อยสี่สิบสี่เพื่อใช้เป็นหลักฐาน แสดงความสามารถทางการเงินสำหรับความรับผิดชอบตามกฎหมาย ซึ่งออกโดยบริษัทผู้รับประกันภัยที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการในรัฐนี้ ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ของบุคคลที่ได้ระบุชื่อไว้ในกรมธรรม์ ให้เป็นผู้เอาประกันภัย
2. ความรับผิดชอบตามกฎหมายของผู้เอาประกันภัยหรือของบุคคลอื่นใดเพื่อความเสียหายต่างๆ เช่น การเข้ารับการรักษาพยาบาล หรือ การสูญเสียรายได้เนื่องจาก การได้รับอันตรายถึงแก่ชีวิตหรือการบาดเจ็บทางร่างกายของบุคคลใดๆ รวมทั้งความเสียหายเพราะทรัพย์สิน ถูกทำลายหรือได้รับความเสียหาย ซึ่งเป็นความรับผิดชอบเนื่องมาจากการเป็นเจ้าของยานยนต์ การดูแลรักษายานยนต์ การขับขี่หรือการใช้ยานยนต์คันหนึ่งคันใดหรือหลายคันภายในรัฐนิวยอร์กหรือรัฐอื่นๆ ในสหรัฐอเมริกา หรือในอเมริกาเหนือหรือในแคนาดา
3. โดยกรมธรรม์ต้องมีวงเงินประกันความรับผิดชอบสำหรับยานยนต์คันหนึ่งๆ (ไม่รวมรถยก) ที่ยังไม่รวมดอกเบี้ยและค่าใช้จ่าย ดังนี้
 - ไม่ต่ำกว่าสองหมื่นห้าพันเหรียญสำหรับกรณีอุบัติเหตุครั้งหนึ่งๆ ที่มีผู้ได้รับบาดเจ็บทางร่างกายจำนวนหนึ่งราย หรือ

any amendment liability insurance in this state and shall not prescribe minimum provisions which fail to reflect the provisions of automobile liability insurance policies, other than motor vehicle liability policies as defined in section three hundred forty-five of this chapter, issued within this state at the date of such regulation or amendment thereof. Nothing contained in such regulation or in this article shall prohibit any insurer from affording coverage under an owner's policy of liability insurance more liberal than that required by said minimum provisions. Every such owner's policy of liability insurance shall provide insurance subject to said regulation against loss from the liability imposed by law for damages, including damages for care and loss of services, because of bodily injury to or death of any person and injury to or destruction of property arising out of the ownership, maintenance, use, or operation of a specific motor vehicle or motor vehicles within the state of New York, or elsewhere in the United States in North America or the Dominion of Canada, subject to a limit, exclusive of interest and costs, with respect to each such motor vehicle except a tow truck, of twenty-five thousand dollars because of bodily injuries to and fifty thousand dollars because of death of one person in any one accident and, subject to said limit for one person, to a limit of fifty thousand dollars because of bodily injury to and one hundred thousand dollars because of death of two or more persons in any one accident, and to a limit of ten thousand dollars because of injury to or destruction of property of others in any one accident provided, however, that such policy need not be for a period coterminous with the registration period.

- ไม่ต่ำกว่าห้าหมื่นเหรียญในกรณีที่มีผู้ได้รับบาดเจ็บถึงแก่ความตาย จำนวนหนึ่งราย ทั้งนี้โดยที่ผู้ที่ได้รับความเสียหายแต่ละรายมีสิทธิได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนไม่เกินวงเงินที่กำหนดไว้สำหรับอุบัติเหตุที่มีผู้ได้รับความเสียหายจำนวนหนึ่งราย และ
 - ไม่ต่ำกว่าห้าหมื่นเหรียญสำหรับกรณีอุบัติเหตุครั้งหนึ่งๆ ที่มี ผู้ได้รับบาดเจ็บทางร่างกายจำนวนสองรายหรือมากกว่านั้น หรือ
 - ไม่ต่ำกว่าหนึ่งแสนเหรียญในกรณีที่มี ผู้ได้รับบาดเจ็บถึงแก่ความตาย จำนวนสองรายหรือมากกว่านั้น และ
 - ไม่ต่ำกว่าหนึ่งหมื่นเหรียญสำหรับกรณี อุบัติเหตุครั้งหนึ่งๆ ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินผู้อื่นหรือเป็นเหตุให้ทรัพย์สินของผู้อื่นถูกทำลาย



บทที่ 4

วิเคราะห์ปัญหากฎหมายการคุ้มครองผู้บริโภคเกี่ยวกับความเสียหายที่เกิดกับทรัพย์สินของผู้อื่น

เมื่อความจำเป็นในการใช้รถยนต์ และยานยนต์ประเภทต่างๆ ได้เข้ามามีบทบาทในสังคมมากขึ้นทุกๆ วัน ไม่ว่าจะเป็นด้านคมนาคม ด้านการขนส่ง ด้านอุตสาหกรรม และธุรกิจประเภทต่างๆ อีกทั้งจำนวนรถยนต์ได้เพิ่มมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นด้วยความจำเป็นดังกล่าวข้างต้น หรือเป็นค่านิยมในความพอใจที่จะได้ครอบครองเป็นเจ้าของรถยนต์ของคนในสังคมซึ่งต้องการแสดงฐานะทางเศรษฐกิจและศักยภาพในการซื้อสังหาริมทรัพย์ที่ค่อนข้างมีราคาไว้เพื่อเป็นปัจจัยที่ห้าในชีวิตประจำวันเพื่อให้สังคมยอมรับ หรือมีไว้ใช้ในครอบครัวของตนเองเนื่องจากความจำเป็นเพื่อประโยชน์ใช้สอยด้านต่างๆ ประกอบกับระยะหลังธุรกิจด้านการผลิตรถยนต์นั้นผู้ผลิตมีการแข่งขันกันสูงมากในการผลิตรถยนต์ที่มีคุณภาพและราคาไม่สูงนักในระดับที่ผู้บริโภคที่มีฐานะปานกลางสามารถมีโอกาสเป็นเจ้าของได้ง่ายกว่าแต่ก่อน และประกอบกับปรากฏการณ์ล่าสุดซึ่งมีผลกระทบกับการเพิ่มจำนวนของรถยนต์ในประเทศไทยคือ “นโยบายรถคันแรก” ซึ่งรัฐบาลมีนโยบายในการคืนภาษีให้กับประชาชนที่เพิ่งซื้อรถเป็นคันแรก มาตรการภาษีเพื่อรถยนต์คันแรกที่มีความมุ่งหมายให้ประชาชนมีรถคันแรก ในราคาไม่เกินคันละ 1 ล้านบาท โดยมุ่งใจด้วยการคืนเงินภาษีให้เท่าที่จ่ายจริงแต่ไม่เกิน 1 แสนบาทต่อคัน สำหรับผู้ที่ซื้อตั้งแต่วันที่ 16 กันยายน 2554 ถึง วันที่ 31 ธันวาคม 2555

จากเดิม เหตุผลในการซื้อรถยนต์ของผู้บริโภค และผู้ประกอบการธุรกิจด้านต่างๆ นั้นเกิดจาก ความจำเป็น ทางด้านการใช้สอย ทางด้านการขนส่ง และ คมนาคม ต่อมาความต้องการเหล่านั้น ได้เพิ่มขึ้น แต่เป็นไปในทางเพื่อให้ได้รับการยอมรับในสังคมทางด้านฐานะทางเศรษฐกิจ และล่าสุดจากปรากฏการณ์ที่มีผลจากนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกของรัฐบาล ก่อให้เกิดความต้องการแบบชนิดที่เรียกว่า “ความต้องการปลอมๆ” (FAKE DEMAND) เนื่องจากผู้ที่ซื้อรถยนต์ไปไม่ได้มีความต้องการใช้รถยนต์นั้นตามความจำเป็นหรือความต้องการที่แท้จริง แต่เป็นเพียงเพื่อให้ได้ชื่อว่าไม่ให้เสียสิทธิตามนโยบายของรัฐที่หยิบยื่นมา ซึ่งหากผู้ซื้อที่ซื้อรถเป็นคันแรกจะได้ภาษีคืนสูงสุดไม่เกิน 100,000 บาท ประชาชนจำนวนมากได้มาใช้สิทธิซื้อรถยนต์ใหม่ตามนโยบายดังกล่าว เนื่องจากมีความรู้ดีกว่าตนเองได้ประหยัดเงินในการซื้อรถลงเป็นจำนวนหลายหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท แต่มิได้มองการณ์ไกลไปถึงภาระหน้าที่ที่ติดตามมา เช่น ค่าเช่าซื้อรถ ค่าน้ำมันหรือ

เชื้อเพลิง ค่าภาษี ค่าประกันภัย ค่าบำรุงรักษา ค่าเบี้ยประกันภัยฯ จำนวนรถยนต์ซึ่งเพิ่มขึ้นอยู่ทุกปี เป็นปกติอยู่แล้วยิ่งเพิ่มมากขึ้นอีกหลายเปอร์เซ็นต์

เมื่อมีปริมาณรถเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก อัตราการใช้รถยนต์ก็มากขึ้น โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุจากรถก็มีมากตามไปด้วย ซึ่งจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย และแก่ทรัพย์สินของผู้ซึ่งประสบอุบัติเหตุดังกล่าว อันนำมาซึ่งความเดือดร้อน ต่อผู้ที่เกี่ยวข้อง ในประเทศไทยมีมาตรการที่ให้ความช่วยเหลือเยียวยาความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถดังกล่าวโดยออกเป็นพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เพื่อช่วยเหลือเยียวยาความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัยแก่ผู้ประสบภัยให้ได้รับการบรรเทาเยียวยาอย่างทันที่ ย แต่ พรบ. ดังกล่าวยังมีได้ บัญญัติครอบคลุมถึงเรื่องความเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สินของผู้ประสบภัย ผู้ซึ่งเป็นเจ้าของทรัพย์สินดังกล่าวจึงยังคงได้รับความเดือดร้อน เสียหายอยู่ ซึ่งมูลค่าความเสียหายของทรัพย์สินที่ได้เกิดจากอุบัติเหตุทางรถยนต์มีจำนวนมิใช่น้อย มีผู้ได้รับผลกระทบถึงความเสียหายดังกล่าวอยู่เป็นจำนวนมาก จึงเห็นควรวิเคราะห์ถึงปัญหาต่างๆ ต่อไปนี้

1. ปัญหาเกี่ยวกับขอบเขตความคุ้มครองของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

เมื่อเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์แล้วมีความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกายของผู้ประสบภัยจากรถและรถยนต์คันเกิดเหตุได้ทำประกันภัยตาม พรบ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 บริษัทที่รับประกันภัยไว้จะต้องจ่ายค่ารักษาพยาบาลหรือค่าปลงศพตามความคุ้มครองที่กำหนดไว้ใน พรบ. ฉบับนี้ โดยหลักในการจ่ายค่าเสียหายตาม พรบ.ฯ ดังกล่าวจะแยกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น (ใช้หลัก NO FOULT) เป็นค่าเสียหายที่ไม่ต้องรอพิสูจน์ว่าใครถูกใครผิด ผู้ประสบภัยโดยสารมาในรถคันไหน ก็ให้เบิกจากบริษัทประกันภัยที่รถคันนั้นทำไว้ ดังกรณีต่อไปนี้

กรณีบาดเจ็บ เบิกค่ารักษาพยาบาลเท่าที่จ่ายจริงไม่เกิน 15,000 บาท

กรณีเสียชีวิต เบิกค่าปลงศพได้ 35,000 บาท

กรณีผู้ประสบภัยทุพพลภาพอย่างถาวร เช่นตาบอด หูหนวก เป็นใบ้ หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์ เสียแขน มือ เท้า นิ้ว หรืออวัยวะอื่นใด จิตพิการอย่างติดตัว เบิกได้ 35,000 บาท (ความคุ้มครองที่เพิ่มมาใหม่)

ส่วนที่ 2 การจ่ายค่าสินไหมทดแทน (ใช้หลักพิสูจน์ความผิด) หรือที่มักเรียกว่าจ่ายส่วนเพิ่มหมายถึงว่าเมื่อมีการพิสูจน์กันแล้วว่าใครเป็นฝ่ายถูก ใครเป็นฝ่ายผิด

บริษัทประกันภัยต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัย โดยค่าสินไหมทดแทนที่จะจ่ายนั้น
 เป็นไปตามกรณี ดังกรณีต่อไปนี้

กรณีบาดเจ็บ บริษัทประกันภัยจ่ายค่ารักษาพยาบาลเท่าที่จ่ายจริงไม่เกิน 50,000 บาท
 (รวมค่าเสียหายเบื้องต้นด้วย)

กรณีเสียชีวิต บริษัทประกันภัยจ่าย ค่าปลงศพ 200,000 บาท (จากเดิม 100,000 บาท
 เพิ่มเป็น 200,000 บาท (รวมค่าเสียหายเบื้องต้นด้วย กรณีบาดเจ็บแล้วต่อมาเสียชีวิต)

กรณีผู้ประสบภัย ทุพพลภาพ หรือสูญเสียอวัยวะ บริษัทประกันภัยจ่าย 200,000 บาท
 (จากเดิม 100,000 บาท เพิ่มเป็น 200,000 บาท) และ ให้บริษัท จ่ายค่าชดเชยรายวัน วันละ 200บาท
 เป็นระยะเวลาไม่เกิน 20 วัน (เพิ่มใหม่) ในกรณีที่พักรักษาตัวอยู่ในโรงพยาบาล

เจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่มุ่งให้ความ
 คุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยจากรถให้ได้รับการเยียวยาช่วยเหลืออย่างรวดเร็วเป็นธรรมและทันทั่วทั้งที่แต่
 เฉพาะบุคคลในกรณีความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย แต่ต่อมาจะได้มีการแก้ไขปรับปรุง
 เพิ่มเติมความคุ้มครอง และวงเงินความคุ้มครองมากขึ้น ในขณะที่เบี้ยประกันภัยได้ปรับให้ถูกลง
 จากสมัยที่ออกบังคับใช้ระยะแรกๆ แต่อย่างไรก็ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ
 พ.ศ. 2535 ซึ่งเป็นประกันภัยภาคบังคับฉบับนี้ ยังมีได้มีการบัญญัติเพิ่มเติมความคุ้มครอง
 ผู้ประสบภัยถึงเรื่องทรัพย์สิน

เมื่อปริมาณรถยนต์เพิ่มมากขึ้นในประเทศไทย ปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากรถและ
 ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินผู้อื่นหรือเป็นเหตุให้ทรัพย์สินของผู้อื่นได้รับความเสียหาย
 ทำลายได้เพิ่มจำนวนมากขึ้น แม้ผู้ใช้รถยนต์ทุกคนจะถูกบังคับให้จัดทำประกันภัยภาคบังคับตาม
 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 แล้วนั้น แต่กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาค
 บังคับก็ไม่ได้มีความคุ้มครองอันเกี่ยวกับทรัพย์สินของบุคคลภายนอกที่ถูกทำลายหรือได้รับความ
 เสียหายเลย คงคุ้มครองเพียง ชีวิต และร่างกาย เท่านั้นผู้ประสบภัยจากรถจึงยังไม่ได้รับความ
 คุ้มครองในส่วนเกี่ยวกับทรัพย์สินเสียหาย แต่อย่างไร

2. ปัญหาเกี่ยวกับการใช้กฎหมายละเมิด

เนื่องจากประเทศไทยไม่ได้มีการบัญญัติกฎหมายในเรื่องการคุ้มครองผู้ประสบภัยจาก
 รถที่ได้รับความเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สิน จากปัญหาที่ได้กล่าวมาในข้างต้นทำให้ผู้ประสบภัยต้อง
 นำดำเนินการใช้สิทธิทางศาลฟ้องเรียกค่าเสียหาย เนื่องจากผู้กระทำละเมิดมักไม่ยินยอมชดใช้
 ค่าเสียหาย อีกทั้งในการดำเนินคดีทางศาลต้องใช้ระยะเวลายาวนาน เสียทั้งเวลาและค่าใช้จ่าย อีกทั้ง

ในการใช้กฎหมายลักษณะละเมิดยังมีประเด็นสำคัญของปัญหาเรื่องภาระการพิสูจน์ คือ บทบัญญัติในเรื่องละเมิดทั่วไปที่มีอยู่ในมาตรา 420 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยความรับผิดชอบของบุคคลในการกระทำของตนเองอย่างกว้างขวางครอบคลุมการกระทำผิดเป็นการทั่วไป แต่ก็ไม้อาจเยียวยาให้แก่บุคคลที่ได้รับความเสียหายให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่ต้องการได้ เนื่องจากมีข้อบ่งชี้ที่กว้างจึงทำให้ยากแก่การนำสืบเพื่อพิสูจน์ถึงความรับผิดชอบและการชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้เสียหาย อีกทั้งยังไม่มีบทบัญญัติความรับผิดชอบเด็ดขาด โจทก์หรือผู้เสียหาย จึงมีหน้าที่ที่ต้องนำสืบหรือภาระการพิสูจน์ที่จะต้องนำสืบเพื่อให้ศาลเห็น หรือเชื่อว่าจำเลยได้กระทำด้วยความจงใจหรือประมาทเลินเล่อ และโจทก์ได้รับความเสียหายจากการกระทำความผิดดังกล่าว ทั้งนี้เป็นไปตามหลักการพิสูจน์ทั่วไปตามมาตรา 84/1 แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งที่เรียกว่า “ผู้ใดกล่าวอ้าง ผู้นั้นนำสืบ” จะเห็นได้ว่า หลักเกณฑ์ความรับผิดชอบตามมาตรา 420 นี้ ผู้เสียหายจะต้องเป็นผู้ที่มีภาระการพิสูจน์ ซึ่งการพิสูจน์การกระทำผิดและความเสียหายที่เกิดขึ้นค่อนข้างมีปัญหา และโจทก์ต้องมีภาระอย่างมากในการที่จะพิสูจน์ให้เห็นว่ามีการกระทำผิดเกิดขึ้นกับโจทก์จริง ความยุ่งยากในการคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยจากรถตามหลักเกณฑ์ของกฎหมายละเมิด

แม้หลักเกณฑ์ของกฎหมายละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จะกำหนดให้ผู้ขับขี่หรือบุคคลซึ่งใช้ยานยนต์ต้องรับผิดชอบชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหาย แต่ในบางครั้งผู้เสียหายก็ไม่สามารถได้รับการชดเชยค่าเสียหายเนื่องจากสาเหตุ 2 ประการ คือ

1) การพิสูจน์ความผิด เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นถ้าผู้ที่ก่อให้เกิดความเสียหายตกลงยินยอมชดเชยค่าเสียหายเรื่องพิพาทก็สามารถยุติลงได้ แต่ส่วนมากไม่สามารถตกลงกันได้ เพราะต่างฝ่ายต่างก็อ้างว่าตนไม่ผิด ในกรณีเช่นนี้ฝ่ายที่ได้รับความเสียหายจากการก่อเหตุละเมิด และเชื่อว่าตนเป็นฝ่ายถูกจะต้องนำคดีไปฟ้องเรียกค่าเสียหายต่อศาลและมีหน้าที่นำพยานหลักฐานเข้าสืบพิสูจน์ให้ฟังได้ว่า ความเสียหายเกิดจากการกระทำผิดของอีกฝ่ายตามหลักทั่วไปของกฎหมายพยานซึ่งกำหนดไว้ในมาตรา 84/1 แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง เมื่อจำเลยปฏิเสธโจทก์ก็มีภาระต้องนำพยานหลักฐานเข้าสืบพิสูจน์ให้ศาลเห็นว่า

- (1) จำเลยเป็นผู้ขับขี่ยานยนต์ที่ก่ออุบัติเหตุ
- (2) จำเลยขับขี่ยานยนต์ด้วยความจงใจหรือประมาทเลินเล่อจนเกิดอุบัติเหตุ
- (3) โจทก์ได้รับความเสียหาย และ

(4) ความเสียหายของโจทก์เป็นผลจากการขับขี่ยานยนต์ของจำเลยนั้น กล่าวคือ ต้องมีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลหรือระหว่างความผิดกับความเสียหาย เมื่อโจทก์ผู้เสียหายสามารถพิสูจน์ให้ศาลเห็นได้ครบทั้ง 4 ประการนี้ แล้ว โจทก์จึงจะได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากจำเลย ซึ่งปัญหาสำคัญก็คือ บางคดีโจทก์ผู้เสียหายไม่สามารถนำสืบให้เห็นความจงใจหรือ

ประมาทเลินเล่อของจำเลยได้ เนื่องจากกรณีอุบัติเหตุทางรถยนต์ การพิสูจน์ความผิดให้เชื่อมโยงกับความเสียหายเป็นสิ่งที่ยากในการพิสูจน์ แม้แต่คดีที่เกิดจากรถยนต์ชนกันอย่างง่าย ๆ ยังยากที่จะพิสูจน์โดยอาศัยกฎหมายช่วยคลี่คลายเรื่องราวได้ว่าใครเป็นฝ่ายผิดเนื่องจากเหตุการณ์ได้เกิดอย่างรวดเร็วและรุนแรง บางครั้งพยานหลักฐานก็สูญหาย ไม่สามารถนำมาสืบได้ และผู้ที่เห็นเหตุการณ์ก็อาจจำเหตุการณ์ไม่ได้เป็นต้น ซึ่งเป็นเหตุให้ผู้เสียหายอาจไม่ได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่ตนได้รับ ถึงแม้ว่าผู้ประสพภัยจากรถจะสามารถฟ้องร้องผู้ที่ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลตามมาตรา 437 วรรคแรก แต่ผู้เสียหายก็ยังคงประสบปัญหาในการฟ้องร้องดำเนินคดีต่อศาลได้

2) การฟ้องร้องดำเนินคดีต่อศาล ผลที่ตามมาจากการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหาย คือ

(1) ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี เช่น ค่าธรรมเนียมศาล ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ค่าทนายความ เป็นต้น ถึงแม้ว่าผู้เสียหายจะเป็นผู้ที่มีฐานะยากจนและไม่มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี จะสามารถยื่นคำร้องต่อศาลเพื่อขอดำเนินคดีอย่างคนอนาถาได้ โดยไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมศาล แต่ก็ยังต้องเสียค่าใช้จ่ายอื่นๆ นอกจากค่าธรรมเนียมศาลอีก จึงเห็นได้ว่าสิทธิของผู้เสียหายอาจไม่ได้รับการคุ้มครองเท่าที่ควร

(2) ต้องใช้เวลาในการดำเนินคดีที่ศาลเป็นระยะเวลานาน กระบวนการพิจารณาคดีนับตั้งแต่ผู้เสียหายยื่นคำฟ้องต่อศาลจนกระทั่งศาลมีคำพิพากษาถึงที่สุด อาจต้องใช้เวลาในการพิจารณาคดีถึง 3 ชั้นศาล คือ ศาลชั้นต้น ศาลอุทธรณ์ และศาลฎีกา อาจต้องใช้เวลาหลายปี นอกจากนี้เมื่อศาลมีคำพิพากษาคดีถึงที่สุดแล้ว หากจำเลยไม่ยอมชำระค่าเสียหายให้แก่โจทก์ตามที่ศาลมีคำพิพากษา ผู้เสียหายก็ต้องไปดำเนินการเกี่ยวกับการบังคับคดีของจำเลย เพื่อนำทรัพย์สินที่ได้จากการยึดทรัพย์ไปเข้าสู่กระบวนการขายทอดตลาดเพื่อนำเงินที่ได้จากการขายทอดตลาดทรัพย์สินของจำเลยมาชดเชยเป็นค่าเสียหายให้กับผู้เสียหาย ซึ่งกว่าจะดำเนินการในชั้นบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาลได้ ก็ต้องใช้เวลาอีกเป็นแรมปีเช่นเดียวกัน อีกทั้งเมื่อถึงเวลานั้นจำเลยอาจจะไม่มีทรัพย์สินเพียงพอให้บังคับยึดทรัพย์ได้

(3) ผู้เสียหายอาจได้รับการชดเชยไม่เพียงพอกับจำนวนความเสียหายที่ได้รับ แม้ว่าเจตนารมณ์ของกฎหมายลักษณะละเมิดมุ่งเน้นที่จะให้ผู้เสียหายได้รับการเยียวยาให้อยู่ในสถานภาพใกล้เคียงกันก่อนมีความเสียหายมากที่สุด แต่ในความเป็นจริงแล้วผู้เสียหายจำนวนมากได้รับการชดเชยไม่เพียงพอ เนื่องจากแม้ว่าศาลจะตัดสินใจให้ผู้ที่ก่อความเสียหายจะต้องรับผิดชอบชดเชยค่าสินไหมทดแทน แต่บ่อยครั้งที่จำเลยไม่มีเงินหรือทรัพย์สินอย่างอื่นที่จะนำมาเป็นค่าสินไหมทดแทน ซึ่งสร้างความเดือดร้อนแก่ผู้เสียหายอย่างมาก เพราะผู้เสียหายต้องมีค่าใช้จ่ายในการ

ดำเนินคดี แต่เมื่อดำเนินการต่อสู้ทางคดีเสร็จสิ้นลงแล้วก็ไม่ได้รับการชดเชยเยียวยา การณ์เช่นนี้กลับยิ่งเพิ่มภาระค่าใช้จ่ายให้กับผู้เสียหายมากขึ้น

3. ปัญหาเกี่ยวกับอัตราเบี้ยประกันภัย

เมื่อกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตาม พรบ. คຸ້ມຄອງຜູ້ປະສບຮັບຍາກຣດ ພ.ສ. 2535 ທີ່ມີຢູ່ໃນປັດຈຸບັນນັ້ນ ບໍ່ມີຄວາມຄຸ້ມຄອງໃນສ່ວນຂອງທຣັພັສິນ ເມື່ອຜູ້ວິຈັຍໄດ້ເສນອາໄຫມີ ການຈັດໃຫ້ຮູ້ຄຸ້ມຄອງຮູ້ຄຸ້ມຄອງຮູ້ຄຸ້ມຄອງເພີ່ມຄວາມຄຸ້ມຄອງເທິງທຣັພັສິນຂຶ້ນມາ ຈຶ່ງແນວຄວາມຄິດ ຫຼືອາງານວິຈັຍນີ້ອາງໄດ້ຮັບການຕໍ່ຕ້ານຂອງປະຊາຊນແລະຄນທີ່ໃຊ້ຮູ້ຄຸ້ມຄອງຈຳນວນຫລາຍເນື່ອງຈາກ ໃນ ປັດຈຸບັນຍັງມີຜູ້ໃຊ້ຮູ້ຄຸ້ມຄອງຈຳນວນບໍ່ນ້ອຍທີ່ຜ່າຜິນບໍ່ທ່າປະກັນຮູ້ຄຸ້ມຄອງຮູ້ຄຸ້ມຄອງພຣະຣາຊບັນຍຸຕິ ຄຸ້ມຄອງຜູ້ປະສບຮັບຍາກຣດ ພ.ສ.2535 ຈຶ່ງຄຸ້ມຄອງຄວາມເສຍຫາຍເທິງຊີວິດ ຮ່າງກາຍ ໂດຍບຸຄຄ ສ່ວນຫນຶ່ງອ່າງວ່າ ບໍ່ອາງເສຍເງິນຄ່າປະກັນຮູ້ຄຸ້ມຄອງ ບາງຄນອ່າງວ່າ ບໍ່ຈຳເປັນເພຣະຕນຕອນຂັບຮູ້ຄຸ້ມຄອງບໍ່ເກີດ ອຸບັດເຫຼືອ ຈຶ່ງໃນຮະຍະແຮກໆ ທີ່ຮູ້ຄຸ້ມຄອງປະກາສິໃຫ້ພຣະຣາຊບັນຍຸຕິຄຸ້ມຄອງຜູ້ປະສບຮັບຍາກຣດ ພ.ສ. 2535 ນັ້ນກໍມີການຕໍ່ຕ້ານບໍ່ອາງຮັບເນື່ອງຈາກເຫັນວ່າເປັນການເພີ່ມຄ່າໃຫ້ຈ່າຍ ແຕ່ຫາກປະຊາຊນຜູ້ໃຊ້ ຮູ້ຄຸ້ມຄອງໄດ້ຮູ້ຄຸ້ມຄອງເຖິງຄວາມເປັນຈຶງວ່າ ການເກີດອຸບັດເຫຼືອເປັນສິ່ງທີ່ບໍ່ມີຜູ້ໃດຄາດຄິດໄດ້ ເມື່ອເກີດ ອຸບັດເຫຼືອທາງຮູ້ຄຸ້ມຄອງຂຶ້ນມາແລ້ວກໍຈະພວບວ່າມີປຸ້ມຄອງເກີດຂຶ້ນຫລາຍ ແມ້ຈະມີການບັງຄັບໃຫ້ ພຣບ. ຄຸ້ມຄອງຜູ້ປະສບຮັບຍາກຣດ ພ.ສ. 2535 ຈຶ່ງເປັນເວລາຫລາຍປີແລ້ວກໍຕາມແຕ່ກໍຍັງບໍ່ອາງ ແກ້ປຸ້ມຄອງຫຼືອາງຄບປຸ້ມຄອງເທິງຄວາມເສຍຫາຍທຣັພັສິນບຸຄຄກາຍນອກໄດ້ ແຕ່ການເພີ່ມຄວາມຄຸ້ມຄອງ ທີ່ເກີດແກ້ທຣັພັສິນຂອງຜູ້ອື່ນຍ່ອມຕ້ອມການເພີ່ມຄ່າໃຫ້ຈ່າຍ ຄືຕ້ອມຈ່າຍຄ່າເບື້ຍປະກັນຮູ້ຄຸ້ມຄອງຫລາຍຂຶ້ນຈຶ່ງເປັນ ການເພີ່ມຄ່າໃຫ້ແກ້ຜູ້ອາປະກັນຮູ້ຄຸ້ມຄອງ ດັ່ງນັ້ນ ຫາກມີການເພີ່ມການບັງຄັບໃຫ້ຜູ້ໃຊ້ຮູ້ຄຸ້ມຄອງຈັດທ່າປະກັນຮູ້ຄຸ້ມຄອງ ໃນສ່ວນຂອງປະກັນຮູ້ຄຸ້ມຄອງທຣັພັສິນແລ້ວອາງມີຜູ້ໃຊ້ຮູ້ຄຸ້ມຄອງສ່ວນຫນຶ່ງບໍ່ເຫັນດ້ວຍ

4. ปัญหาเกี่ยวกับจำนวนเงินที่เอาประกันภัย

หากพิจารณารายละเอียดของจำนวนเงินเอาประกันภัยสำหรับประเทศไทยและ
ต่างประเทศที่ผู้วิจัยได้นำเสนอในงานวิจัยนี้ มีดังนี้

4.1 ประเทศแคนาดา (CANADA)

4.1.1 ความรับผิดชอบต่อกายใต้กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ ต้องประกันความเสียหาย
ที่เกิดขึ้นแก่ชีวิต หรือร่างกาย ของบุคคลหนึ่งบุคคลใดหรือหลายคน หรือเพื่อความเสียหายหรือการ

สูญเสียชีวิตภัยสินสำหรับอุบัติเหตุครั้งหนึ่งๆ ในวงเงินขั้นต่ำ 200,000 เหรียญ (เท่ากับ 5,840,000 บาท) ทั้งนี้โดยไม่รวมดอกเบี้ยและค่าใช้จ่าย

4.1.2 ความเสียหายใดบ้างที่กฎหมายคุ้มครอง

1. ชีวิต
2. ร่างกาย
3. ทรัพย์สิน

1) ให้ความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิตหรือร่างกายมีสิทธิได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในจำนวนเงิน 190,000 เหรียญ (เท่ากับ 5,548,000 บาท) ก่อนความเสียหายหรือการสูญหายที่เกิดแก่ทรัพย์สิน

2) ให้ความเสียหายหรือการสูญหายที่เกิดแก่ทรัพย์สินมีสิทธิได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในจำนวนเงิน 10,000 เหรียญ (เท่ากับ 292,000 บาท) ก่อนความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิตหรือร่างกาย (อัตราแลกเปลี่ยนเงิน ณ วันที่ 21 พฤศจิกายน 2557 หนึ่งเหรียญแคนาดา เท่ากับ 29.20 บาท)

4.2 ประเทศอิตาลี (ITALY)

ความรับผิดชอบขั้นต่ำภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์

กรณีเกิดความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกาย สัญญาประกันต้องมีวงเงินคุ้มครองไม่น้อยกว่า 5,000,000 เหรียญยูโร (เท่ากับ 207,200,000 บาท) สำหรับการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนครั้งหนึ่งๆ ทั้งนี้โดยไม่คำนึงว่าจะมีผู้ได้รับความเสียหายกี่ราย

กรณีเกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน สัญญาประกันต้องมีวงเงินคุ้มครองไม่น้อยกว่า 1,000,000 เหรียญยูโร (เท่ากับ 41,440,000 บาท) สำหรับการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนครั้งหนึ่งๆ ทั้งนี้โดยไม่คำนึงว่าจะมีผู้ได้รับความเสียหายกี่ราย (อัตราแลกเปลี่ยนเงิน ณ วันที่ 21 พฤศจิกายน 2557 หนึ่งยูโร เท่ากับ 41.44 บาท)

4.3 ประเทศสหรัฐอเมริกา (The United States Of America)

มลรัฐแคลิฟอร์เนีย (CALIFORNIA)

กำหนด วงเงินประกันในกรณีอุบัติเหตุก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกายไว้ไม่ต่ำกว่า 15,000 เหรียญ (เท่ากับ 493,800 บาท) โดยไม่รวมดอกเบี้ยและค่าใช้จ่าย สำหรับกรณีอุบัติเหตุครั้งหนึ่งๆ ที่มีผู้ได้รับความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกายจำนวนหนึ่งหรือได้กำหนดวงเงินประกันไว้ไม่ต่ำกว่า 30,000 เหรียญ (เท่ากับ 987,600 บาท) สำหรับกรณีอุบัติเหตุครั้งหนึ่งๆ ที่มีผู้ได้รับความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกายจำนวนสองรายหรือมากกว่านั้น

ทั้งนี้ โดยที่ผู้ที่ได้รับความเสียหายแต่ละรายมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไม่เกินวงเงินที่กำหนดไว้สำหรับอุบัติเหตุที่มีผู้ได้รับความเสียหายจำนวนหนึ่งรายหรือได้กำหนดวงเงินประกันไว้ไม่ต่ำกว่า 5,000 เหรียญ (เท่ากับ 164,600 บาท) สำหรับกรณีอุบัติเหตุครั้งหนึ่งๆ ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินผู้อื่นหรือเป็นเหตุให้ทรัพย์สินของผู้อื่นถูกทำลาย (อัตราแลกเปลี่ยนเงิน ณ วันที่ 21 พฤศจิกายน 2557 หนึ่งเหรียญเท่ากับ 32.92 บาท)

มลรัฐนิวยอร์ก (NEWYORK)

ความคุ้มครองขั้นต่ำ

- ไม่ต่ำกว่า 25,000 เหรียญ (เท่ากับ 823,000 บาท) สำหรับกรณีอุบัติเหตุครั้งหนึ่งๆ ที่มีผู้ได้รับบาดเจ็บทางร่างกายจำนวนหนึ่งราย หรือ

- ไม่ต่ำกว่า 50,000 เหรียญ (เท่ากับ 1,646,000 บาท) ในกรณีที่มีผู้ได้รับบาดเจ็บถึงแก่ความตาย จำนวนหนึ่งราย ทั้งนี้ โดยที่ผู้ที่ได้รับความเสียหายแต่ละรายมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไม่เกินวงเงินที่กำหนดไว้สำหรับอุบัติเหตุที่มีผู้ได้รับความเสียหายจำนวนหนึ่งราย และ

- ไม่ต่ำกว่า 50,000 เหรียญ (เท่ากับ 1,646,000 บาท) สำหรับกรณีอุบัติเหตุครั้งหนึ่งๆ ที่มีผู้ได้รับบาดเจ็บทางร่างกายจำนวนสองรายหรือมากกว่านั้น หรือ

- ไม่ต่ำกว่า 100,000 เหรียญ (เท่ากับ 3,292,000 บาท) ในกรณีที่มีผู้ได้รับบาดเจ็บถึงแก่ความตาย จำนวนสองรายหรือมากกว่านั้น และ

- ไม่ต่ำกว่า 10,000 เหรียญ (เท่ากับ 329,200 บาท) สำหรับกรณี อุบัติเหตุครั้งหนึ่งๆ ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินผู้อื่นหรือเป็นเหตุให้ทรัพย์สินของผู้อื่นถูกทำลาย (อัตราแลกเปลี่ยนเงิน ณ 21 พฤศจิกายน 2557 หนึ่งเหรียญเท่ากับ 32.92 บาท)

1.4 ประเทศไทย (THAILAND)

รายละเอียดความคุ้มครองของประกันภัยภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 มีวงเงินความคุ้มครองดังนี้

- ค่ารักษาพยาบาลจากการบาดเจ็บ 50,000 บาท ต่อคน
- ค่าเสียหายสำหรับการสูญเสียอวัยวะหรือทุพพลภาพถาวร 200,000 บาท ต่อคน
- ค่าปลงศพ กรณีเสียชีวิต 200,000 บาท ต่อคน

การชดเชยรายวัน กรณีเข้ารับรักษาในสถานพยาบาลในฐานะคนไข้ใน 200 บาทต่อวัน รวมกันไม่เกิน 20 วัน

ทั้งนี้ เงินจำนวนคุ้มครองสูงสุด รวมกันไม่เกิน 204,000 บาท ต่อหนึ่งคนความรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัยจากรถ ต่อครั้ง แยกตามประเภทของรถยนต์ ดังนี้

- รถนั่งไม่เกิน 7 คน 5,000,000 บาท ต่อครั้ง
- รถบรรทุก 5,000,000 บาท ต่อครั้ง
- รถโดยสารเกิน 7 คน 10,000,000 บาท ต่อครั้ง

ตามรายละเอียดความคุ้มครองของกฎหมายประกันภัยเกี่ยวกับรถยนต์ของประเทศต่างๆ นั้น ไม่ว่าจะเป็นประเทศแคนาดา อิตาลี สหรัฐอเมริกา มลรัฐนิวยอร์ก และมลรัฐแคลิฟอร์เนีย ผู้ใช้รถยนต์ล้วนมีการจัดทำประกันความคุ้มครองทั้งในส่วนตัว ร่างกาย และส่วนของทรัพย์สิน ซึ่งต่างจากประเทศไทยซึ่งยังไม่มีการบังคับให้ผู้ใช้รถยนต์ทุกคนต้องจัดทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองในส่วนของทรัพย์สินที่เป็นของบุคคลภายนอก ดังนั้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์และมีความเสียหายเกี่ยวกับทรัพย์สินของผู้อื่นเกิดขึ้น หากผู้ขับขี่ซึ่งเป็นฝ่ายผิดมิได้ทำประกันภัยรถยนต์ที่มีความคุ้มครองเกี่ยวกับทรัพย์สินไว้ ผู้ซึ่งเป็นเจ้าของทรัพย์สินที่เสียหายย่อมไม่ได้รับการเยียวยา จึงยังคงเป็นปัญหาในการชดเชยค่าเสียหายในส่วนนี้

5. ปัญหาเกี่ยวกับประเภทของการประกันภัยภาคสมัครใจ

เนื่องจากการคุ้มครองความเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สินของผู้อื่นนั้น มีกรรมธรรม์ประกันภัยภาคสมัครใจซึ่งรองรับความคุ้มครองดังกล่าวอยู่ 5 ประเภทดังได้กล่าวมาแล้วโดยแต่ละประเภทมีความแตกต่างกัน ดังนี้

กรรมธรรม์ประกันภัยประเภท 1 มีอัตราเบี้ยประกันภัยสูงมากเพราะคุ้มครองทุกอย่าง (A full comprehensive)

กรรมธรรม์ประกันภัยประเภท 2 คุ้มครองความเสียหายทรัพย์สินของผู้อื่นด้วย แต่เบี้ยประกันภัยก็ยังมีอัตราสูงเพราะคุ้มครองการโจรกรรมรถ และ ไฟไหม้เสียหายสิ้นเชิง

(Third party, fire and theft) อีกทั้งคุ้มครองในส่วนตัว ร่างกาย ของผู้ประสบภัยส่วนที่เกินจากวงเงินสูงสุดของประกันภัยภาคบังคับด้วย

กรรมธรรม์ประกันภัยประเภท 3 คุ้มครองความเสียหายทรัพย์สินของผู้อื่นด้วย แต่เบี้ยประกันภัยก็ยังมีอัตราสูงพอสมควร เพราะให้การคุ้มครองในส่วนตัว ร่างกาย ของผู้ประสบภัยส่วนที่เกินจากวงเงินสูงสุดของประกันภัยภาคบังคับด้วย

กรรมธรรม์ประกันภัยประเภท 4 คุ้มครองความเสียหายทรัพย์สินของผู้อื่นในวงเงินไม่เกิน 100,000 บาท เบี้ยประกันภัยมีอัตราต่ำสุดในบรรดาประกันภัยภาคสมัครใจ

กรรมธรรม์ประกันภัยประเภท 5 อัตราเบี้ยประกันภัยต่ำกว่าประเภท 1 แต่มีเงื่อนไขในการคุ้มครองที่ยุ่งยากและมีเงื่อนไขซับซ้อน กล่าวคือ คุ้มครองความเสียหายทรัพย์สินของผู้อื่นและ

คุ้มครองในส่วนชีวิตร่างกายของผู้ประสพภัยส่วนที่เกินจากวงเงินสูงสุดของประกันภัยภาคบังคับ และเพิ่มการคุ้มครองความเสียหายต่อตัวรถยนต์คันเอาประกันภัย แต่มีเงื่อนไขคือความเสียหายนั้น ต้องเกิดเนื่องมาจากการชนกับยานพาหนะทางบก ซึ่งจะต้องสามารถแจ้งให้บริษัททราบถึงคู่กรณี อีกฝ่ายหนึ่งได้ และกรณีที่เป็นฝ่ายผิดผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบอุบัติเหตุแต่ละครั้ง 2,000 บาท แรกของความเสียหายต่อตัวรถยนต์อันเกิดจากการชน

จากความแตกต่างการคุ้มครองของกรมธรรม์ทั้ง 5 ประเภท จึงเป็นปัญหาว่ากรมธรรม์ ประกันภัยประเภทใดจะเหมาะสมกับแนวทางการวิจัยนี้



บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

สังคมปัจจุบัน รถยนต์ และยานยนต์ประเภทต่างๆ ได้กลายจากเป็นปัจจัยจำเป็น เนื่องจากใช้เป็นพาหนะเพื่อเดินทางติดต่อประสานงาน ขนส่ง การใช้รถยนต์ หรือยานยนต์นั้นก็ย่อมต้องมีการเกิดอุบัติเหตุบ้าง ในบางครั้งได้ก่อให้เกิดความเสียหายทั้ง ซึ่งชีวิต ร่างกาย อนามัย และ ทรัพย์สิน ของผู้ประสบภัยจึงเป็นเหตุนำมาซึ่งความเดือดร้อนต่อผู้ที่เกี่ยวข้อง เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น

1. บทสรุป

ประเทศไทยมีมาตรการที่ให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งเป็นประกันภาคบังคับให้ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องจัดทำประกันภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งคุ้มครองเยียวยา บรรเทาความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถ ในส่วน ชีวิต ร่างกาย แต่ไม่ได้บัญญัติกฎหมายให้ครอบคลุมถึงเรื่องความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สิน จากปรากฏการณ์ครั้งสำคัญล่าสุดที่ผลักดันให้จำนวนของรถยนต์ในประเทศไทยเพิ่มขึ้นมากขึ้นก็คือ นโยบายของรัฐบาลในเรื่อง “คืนภาษีให้ผู้ซื้อรถยนต์คันแรก” ทำให้ปริมาณรถยนต์ที่ซื้อใหม่พุ่งสูงขึ้นมากจากปกติอีกหลายเปอร์เซ็นต์ เมื่ออัตราการใช้รถยนต์เพิ่มมากขึ้น โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุย่อมมีมากตามไปด้วย

จากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจราจรทางบกและมูลค่าความเสียหายของทรัพย์สินซึ่งทางสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้รวบรวมไว้เห็นได้ชัดเจนว่าเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ จะก่อให้เกิดความเสียหายต่อ ชีวิต ร่างกาย อนามัย และความเสียหายทั้งด้านทรัพย์สิน ซึ่งหากรถยนต์คันใดมีการประกันภัยไว้ก็ย่อมได้รับการเยียวยาชดใช้ค่าเสียหายจากบริษัทประกันภัย ตามวงเงินการคุ้มครอง หากผู้ประสบภัยคนใดประสบอุบัติเหตุจากรถยนต์ที่ได้ทำประกันภัยไว้ทั้งภาคบังคับและภาคสมัครใจและเป็นประกันภัยซึ่งมีลักษณะเป็นประกันภัยค่าเงิน ผู้ประสบภัยหรือผู้ได้รับความเสียหายนั้นย่อมได้รับการชดใช้ ความเสียหาย ทั้งด้านชีวิต ร่างกาย และ ทรัพย์สิน ตามความเสียหายที่แท้จริง และอยู่ในวงเงินความคุ้มครองของกรมธรรม์ประกันภัย แต่หากรถยนต์คันใดทำประกันภัยเพียงภาคบังคับ ซึ่งคุ้มครองเพียงเฉพาะ ชีวิต ร่างกาย หากว่าผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายเกี่ยวกับ

ทรัพย์สินด้วย ผู้ประสบภัยดังกล่าวก็ย่อมมีสิทธิในการเรียกร้องค่าเสียหายกับผู้กระทำละเมิดตามกฎหมายได้ แต่ในความเป็นจริงนั้น การใช้ “สิทธิ” ดังกล่าวอาจกลายเป็นภาระขึ้นมา เนื่องจากหากผู้กระทำละเมิด หรือผู้ก่อเหตุ มิได้ชดเชยค่าเสียหายดังกล่าวให้แก่โดยดี หรือทันที ผู้ได้รับความเสียหายหรือผู้ประสบภัยต้องนำคดีขึ้นสู่ศาล อันจะก่อให้เกิดการดำเนินการหลายขั้นตอน อีกทั้งต้องใช้เวลา และ เสียค่าใช้จ่าย เพื่อการดังกล่าว เพื่อที่จะเรียกร้องและบังคับเอาค่าเสียหายจากผู้ต้องรับผิดชอบ

หากรถยนต์คันใดได้จัดทำประกันภัยค้ำจุนซึ่งอยู่ในกลุ่มประกันประเภทสมักรใจก็จะได้รับการเยียวยาคุ้มครองความเสียหาย การประกันภัยค้ำจุนนั้นเป็นประกันวินาศภัยอย่างหนึ่งแต่ต่างกับวินาศภัยธรรมดาตรงที่ วินาศภัยธรรมดามุ่งถึงความเสียหายอันเกิดแก่วัตถุที่เอาประกันภัย แต่ประกันภัยค้ำจุนมุ่งถึงความเสียหายอันเกิดกับบุคคลภายนอกเนื่องมาจากความผิดของผู้เอาประกัน ประชาชนทั่วไปมักยังไม่เข้าใจและทราบถึงรายละเอียดของประเภทของประกันภัยรถยนต์ประเภทต่างๆ

ประเภท กรมธรรม์	เงินใจทั่วไป	ความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก		ความเสียหาย ต่อรถยนต์	สูญหาย/ไฟไหม้	เอกสารแนบท้าย รย.01, 02, 03,
		บาดเจ็บ/มรณะ	ทรัพย์สิน			
ป.1	✓	✓	✓	✓	✓	✓
ป.2	✓	✓	✓	—	✓	↑
ป.3	✓	✓	✓	—	—	
ป.4	✓	—	100,000 บาท	—	—	
ป.5 A (ป.3+กข)	✓	✓	✓	1+2	—	↓
ป.5 B (ป.2+กข)	✓	✓	✓	1+2	✓	
ป.5 C (ป.2+กข+Total loss)	✓	✓	✓	1+2+Total loss	✓	

1 = เฉพาะการชนกับยานพาหนะทางบก

2 = สามารถแจ้งให้บริษัทฯ ทราบถึงคู่กรณีอีกฝ่ายได้

Total loss = บริษัทรับผิดชอบแม้ ป. มิใช่เกิดเหตุจากการชนกับรถ เช่น รถ ป. พลิกคว่ำเอง แต่รถ ป. ต้องเสียหายสิ้นเชิง

คำอธิบายความหมายของการคุ้มครองตามตาราง ดังกล่าวข้างต้น จะเห็นได้ชัดว่า ความคุ้มครอง ของกรมธรรม์ภาคสมัครใจทั้งห้าประเภทนั้น มีความแตกต่างกัน ดังจะอธิบาย โดยสังเขป ต่อไปนี้

ป. 1 คือประกันภัยประเภทหนึ่ง ให้ความคุ้มครองความเสียหายต่อตัวรถที่เอาประกันภัย รวมถึงความสูญหายไฟไหม้ด้วย อีกทั้งยังให้ความคุ้มครองความรับผิดต่อความเสียหายต่อร่างกาย ชีวิต อนามัย และทรัพย์สินของบุคคลภายนอกด้วย

ป.2 คือประกันภัยประเภทสอง ให้ความคุ้มครองเฉพาะความสูญหาย ไฟไหม้ที่เกิดกับรถคันที่เอาประกันภัย และให้ความคุ้มครองความรับผิดต่อความเสียหายต่อร่างกาย ชีวิต และทรัพย์สินของบุคคลภายนอกด้วย

ป.3 คือประกันภัยประเภทสาม ให้ความคุ้มครองเฉพาะความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของบุคคลภายนอกเท่านั้น

ป.4 คือประกันภัยประเภทสี่ หรือการประกันภัยเพื่อคุ้มครองความรับผิดต่อทรัพย์สินบุคคลภายนอก เป็นกรมธรรม์ที่ให้ความคุ้มครองเฉพาะความรับผิดต่อทรัพย์สินบุคคลภายนอกอย่างเดียวไม่รวมถึงความเสียหายชีวิต ร่างกายของบุคคลภายนอกด้วย โดยคุ้มครองความเสียหายทรัพย์สินของบุคคลภายนอกไม่เกิน 100,000 บาท ต่อครั้ง

ป. 5 คือประกันภัยประเภทห้า หรือการประกันภัยประเภทคุ้มครองเฉพาะภัย หรือที่เรียกว่าประเภท 3 บวก เป็นกรมธรรม์ที่คุ้มครองตามความคุ้มครองประกันภัยประเภทสาม และเพิ่มความคุ้มครองความเสียหายต่อตัวรถยนต์ อันเนื่องมาจากการชนกับยานพาหนะทางบก ซึ่งจะต้องสามารถแจ้งให้บริษัททราบถึงคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งได้ และกรณีที่เป็นฝ่ายผิดผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบต่ออุบัติเหตุแต่ละครั้ง 2,000 บาท แรกของความเสียหายต่อตัวรถยนต์อันเกิดจากการชน

สำหรับการประกันภัยประเภทห้า มีการแบ่งเป็น 3 ประเภทย่อยๆ อีกคือ

ประเภท 5 A (ประเภท 3 (คุ้มครองชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินบุคคลภายนอก) + การชนกับยานพาหนะทางบกเท่านั้น)

ประเภท. 5 B (ประเภท 2 (ไฟไหม้, ลักทรัพย์)+ การชนกับยานพาหนะทางบกเท่านั้น)

ประเภท. 5 C (ประเภท 2 (ไฟไหม้, ลักทรัพย์)+ การชนกับยานพาหนะทางบกเท่านั้น + Total Loss (เกิดจากความเสียหายโดยสิ้นเชิงแม้ไม่ได้เกิดจากการชนกับยานพาหนะทางบก)

ความรับผิดตามประเภทของกรมธรรม์ดังกล่าวข้างต้น บริษัทรับประกันภัยจะรับผิดชอบไม่เกินจำนวนเงินที่เอาประกันภัยที่ระบุไว้ในตาราง (ภายในวงเงินตามกรมธรรม์) หากต้องการประกันภัยซึ่งมีความคุ้มครองที่นำมาซึ่งความอุ่นใจ สบายใจ แต่เบี้ยประกันสูงกว่าทุกประเภท ก็

ต้องซื้อประเภทหนึ่ง หรือที่ประชาชนทั่วไปมักเรียกว่า “ประกันชั้นหนึ่ง แต่ตามตรรกทั่วไป เมื่อความคุ้มครองครอบคลุมความเสียหายทุกอย่าง (ภายในเงื่อนไข ของกรมธรรม์) ค่าเบี้ยประกันก็ย่อมสูงตามไปด้วยเนื่องจากมีค่าบริหารจัดการสินไหมและอื่นๆ ประชาชนผู้ซื้อรถยนต์จำนวนมากจึงมักไม่ทำประกันภัยภาคสมัครใจ โดยเฉพาะประกันภัยประเภทหนึ่ง เนื่องจากไม่อยากจะจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยที่มีจำนวนสูง แต่อย่างไรก็ตาม รัฐบาลมีมาตรการบังคับให้ประชาชนผู้ที่ซื้อรถต้องทำประกันภัยภาคบังคับตาม พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กรมธรรม์ประกันภัยภาคบังคับจึงมีบทบาทต่อผู้ขับที่ซื้อรถยนต์ และยานพาหนะซึ่งเป็นยานยนต์ทั่วไป และส่งผลกระทบต่อชีวิตของผู้คนที่ใช้รถ เพื่อช่วยบรรเทาเยียวยา ความเสียหายต่อชีวิต และร่างกายตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น

2. ข้อเสนอแนะ

2.1 ปัญหาเกี่ยวกับขอบเขตความคุ้มครองของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัย

จากรถ พ.ศ. 2535

เนื่องจากความคุ้มครองตาม พรบ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีขอบเขตเพียงคุ้มครอง ชีวิต ร่างกาย และอนามัย ซึ่งไม่เพียงพอต่อการแก้ปัญหาที่แก่สังคมและเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ จากการวิจัยกฎหมายของต่างประเทศนั้น พบว่าประเทศแคนาดามีการ กฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ โดยกำหนดให้สัญญาว่าด้วยการประกันภัยรถต้องมีการประกันความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิต หรือร่างกาย ของบุคคล และเพื่อความเสียหายหรือการสูญเสียทรัพย์สินสำหรับอุบัติเหตุด้วย โดยในครั้งหนึ่งๆ มีวงเงินขั้นต่ำ 200,000 เหรียญหรือเทียบกับเงิน ไทยจำนวน 5,950,000 บาท ผู้วิจัยเห็นว่าควรนำแนวทางกฎหมายของประเทศแคนาดามาใช้กล่าวคือ กำหนด มาตรการเสริมความคุ้มครองจาก พรบ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งมีอยู่เดิม โดยมีกฎหมายเพิ่มความคุ้มครองให้ครอบคลุมถึงทรัพย์สินของผู้อื่นด้วย

2.2 ปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายละเมิด

เนื่องจากก่อนที่ประเทศไทยจะมีการประกาศใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 นั้น ผู้ประสบภัยจากรถที่ได้รับความสูญเสีย หรือเสียหายที่เกิดแก่ชีวิตและร่างกาย อนามัย ล้วนได้รับความเดือดร้อนเพราะไม่มีมาตรการใดหรือกฎหมายใดมารองรับให้ความช่วยเหลือเยียวยาบรรเทาความเสียหายให้อย่างทันทั่วทั้งที่ ประชาชน ผู้ประสบภัยต้องใช้สิทธิตามกฎหมายลักษณะละเมิดในการเรียกร้องค่าเสียหายและใช้สิทธิทางศาลดังกล่าวเอง ซึ่งประสบปัญหาไม่ว่าจะเป็นปัญหาจากการใช้กฎหมายละเมิด ปัญหาที่เกิดจากการดำเนินการทาง

ศาล อันเกี่ยวกับกับค่าใช้จ่าย หรือการใช้ระยะเวลาอันยาวนานในการดำเนินคดี อีกทั้งอุปสรรคในการบังคับคดีอีกประการหนึ่ง

เมื่อปีพ.ศ.2535 รัฐบาลซึ่งตระหนักเห็นถึงความเดือดร้อน ของผู้ประสบภัย และความเสียหายต่อสังคมแล้ว จึงได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เพื่อบังคับให้ประชาชนผู้ใช้รถยนต์ต้องจัดให้มีการทำประกันภัยภาคบังคับเพื่อเป็นการคุ้มครองชีวิต ร่างกาย อนามัยของผู้ประสบภัยจากรถ อาจจะกล่าวได้ว่าการใช้บังคับกฎหมายฉบับนี้มีลักษณะเพื่อเป็นมาตรการเสริมเยียวยาความเสียหายเกี่ยวกับชีวิต ร่างกาย อนามัยของผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งเมื่อมีการประกาศใช้ พรบ.ฯ ดังกล่าว ประชาชนซึ่งเป็นผู้ประสบภัยจากรถก็ได้รับความคุ้มครองเยียวยาความเสียหายเดือดร้อน ได้อย่างทันท่วงที่เป็นที่พอใจในระดับหนึ่ง

นับตั้งแต่ปีที่ประกาศใช้คือ พ.ศ. 2535 จนถึงปัจจุบันได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมวงเงิน ความคุ้มครองและลดจำนวนค่าเบี้ยประกันภัยหลายครั้ง เพื่อให้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 นี้เป็นมาตรการเสริมจากการใช้กฎหมายละเมิดเพื่อลดปัญหาซึ่งมีมาแต่เดิมให้ลดน้อยลงไปและเพื่อประโยชน์แก่สาธารณะอย่างแท้จริง แต่หลังจากที่กฎหมายฉบับดังกล่าวมีการใช้มากกว่า 20 ปี ปัจจุบันสภาพสังคมไทยเปลี่ยนไปจำนวนรถยนต์ ลักษณะการใช้รถยนต์ในสังคมไทยมีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะจากสถิติอุบัติเหตุจากรถทางบกและมูลค่าความเสียหายทางทรัพย์สินของอุบัติเหตุจากการจราจรตามที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้รวบรวมมา ตลอดจนสถิติการฟ้องการดำเนินคดีเกี่ยวกับความเสียหายของทรัพย์สินอันเกิดขึ้นเนื่องจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ ยังคงมีอยู่เป็นจำนวนมาก มาตรการเสริมดังกล่าวจึงยังไม่อาจรองรับปัญหาที่เกิดขึ้นได้อย่างเพียงพอ

เมื่อเจตนารมณ์ของการออกพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เพื่อเยียวยาบรเทาความเสียหายของผู้ประสบภัยจากรถ ในส่วนของชีวิต ร่างกาย อนามัย อย่างทันท่วงที นั้นเพื่อเป็นมาตรการเสริมสร้างสวัสดิการในสังคมเพื่อช่วยลดปัญหาการเรียกร้องค่าเสียหายอันเนื่องจากการกระทำละเมิด ของผู้ใช้รถใช้ถนน แต่กฎหมายฉบับนี้ประกาศใช้มากกว่า 20 ปีแล้ว แม้จะได้มีการแก้ไขปรับปรุง เพิ่มเติม ความคุ้มครองมาหลายวาระ หลายครั้งแล้ว แต่ก็ยังไม่สามารถเยียวยาปัญหาและความเดือดร้อนเกี่ยวกับทรัพย์สินของผู้ประสบภัยได้ ดังนี้ ผู้วิจัย จึงได้ขอเสนอแนวทางอันเป็นนโยบายเพื่อเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจและเยียวยาปัญหาดังกล่าว โดยบังคับให้ผู้ใช้รถยนต์จัดให้มีการกรมธรรม์ประกันภัยภาคสมัครใจเพื่อเพิ่มความคุ้มครองของผู้ประสบภัยจากรถในส่วนของคุ้มครองทรัพย์สิน เพื่อให้เป็นมาตรการเสริมจากความคุ้มครองของประกันภัยภาคบังคับตาม พรบ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งแต่เดิมมีเพียงคุ้มครองชีวิต ร่างกายและอนามัย อีกชั้นหนึ่ง อันจะนำพาประโยชน์แก่ประชาชน และบรรเทาความ

เดือดร้อนของผู้ประสบภัย รวมทั้งช่วยแก้ปัญหาการใช้สิทธิตามกฎหมายลักษณะละเมิดซึ่งทำให้เกิดความล่าช้า และสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี แต่หากมีกรรมธรรม์ประกันภัยทั้งภาคบังคับและภาคสมัครใจ ดังกล่าวข้างต้น บริษัทรับประกันภัยจะเป็นผู้รับภาระในการดูแลเยียวยา ชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดแก่ ชีวิต ร่างกาย อนามัย ตลอดจนทรัพย์สินของผู้ประสบภัยแทนที่ผู้ประสบภัยจะต้องดำเนินการฟ้องร้องคดีต่อศาล

2.3 ปัญหาเกี่ยวกับอัตราค่าเบี้ยประกันภัย

ปัจจุบันกฎหมายบังคับให้ผู้ไ้รยยนต์ทุกคนทำประกันภัยภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) เป็นผู้กำหนดเบี้ยประกันภัยให้บริษัทประกันภัยทุกบริษัท จำหน่ายเบี้ยประกันของกรรมธรรม์ประเภทดังกล่าวจำนวน 645.21 บาท บาทเท่ากันทุกบริษัท เช่นเดียวกับ กรรมธรรม์ประกันภัยประเภท 4 ซึ่ง คปภ. กำหนดค่าเบี้ยไว้จำนวน 1,719.40 บาท หากมีการบังคับให้ผู้ไ้รยยนต์ทำประกันภัยไว้จำนวน 2 ฉบับ โดยมีการคุ้มครองตามที่ไ้วิจยไว้ข้างต้น ผู้บริโภคหรือผู้ไ้รยยนต์ก็จะต้องซื้อกรรมธรรม์ไว้ 2 ฉบับ คือ

1. กรรมธรรม์ภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เบี้ยประกันภัยจำนวน 645.21 บาท

2. กรรมธรรม์ภาคสมัครใจประเภท 4 เบี้ยประกันภัยจำนวน 1,719.40 บาท

ดังนั้นผู้ไ้รยยนต์จะเสียค่าเบี้ยกรรมธรรม์ประกันภัยรวมกันเพียง 2,364.61 บาท ก็จะได้รับ ความคุ้มครองในส่วนของทรัพย์สินขึ้นมาอีก ในอนาคตหากมีมาตรการบังคับให้ผู้ไ้รยยนต์ทุกคนต้องจัดทำประกันภัยภาคสมัครประเภทคุ้มครองทรัพย์สินผู้อื่นเพิ่มขึ้น ผู้วิจยมีความเชื่อมั่นว่านักคณิตศาสตร์ประกันภัยจะสามารถคำนวณเบี้ยประกันภัยให้อยู่ในระดับเป็นที่น่าพึงพอใจแก่ทุกฝ่าย โดยแนวโน้มอัตราเบี้ยประกันภัยจะลดลงเป็นไปตามกฎของการเฉลี่ย (LAW OF AVERAGE) และ กฎว่าด้วยจำนวนมาก (LAW OF LARGE NUMBER) เช่นเดียวกับการประกันภัยประเภทอื่นๆ

2.4 ปัญหาเกี่ยวกับการจำนวนเงินที่เอาประกันภัย

ผู้วิจยเห็นควรกำหนดจำนวนเงินที่เอาประกันภัย วงเงินคือ 100,000 บาท (หนึ่งแสนบาทถ้วน) ต่อครั้ง ซึ่งความคุ้มครองทรัพย์สินของบุคคลภายนอกจำนวน 100,000 บาท เป็นจำนวนพอสมควร หากมิได้เกิดอุบัติเหตุรุนแรงก็น่าจะเพียงพอที่จะเยียวยาความเสียหายต่อทรัพย์สินของผู้อื่นได้ อันจะนำพาประโยชน์แก่คู่กรณีทุกฝ่าย ไม่ต้องเสียเวลาในการดำเนินคดีในชั้นศาล แต่ในอนาคตอาจเพิ่มวงเงินที่เอาประกันภัยเป็น 200,000 บาท (สองแสนบาทถ้วน) เช่นเดียวกับกรณีการเสียชีวิตตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

2.5 ปัญหาเกี่ยวกับประเภทของการประกันภัยรถยนต์

เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ นอกจากจะมีความเสียหายเกี่ยวกับชีวิต ร่างกาย กล่าวคือมีผู้ได้รับบาดเจ็บ และถึงแก่ชีวิตแล้ว ความเสียหายของทรัพย์สินอื่นๆย่อมเกิดขึ้นได้ เช่น ความเสียหายของรถยนต์ที่เกี่ยวข้องกัน ความเสียหายของอาคาร บ้านเรือน ป้ายข้างทาง การ์ดเลน กำแพง เสาไฟฟ้า ที่รถยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุ เข้าไปเกี่ยวชน เป็นต้น เมื่อมีกรมธรรม์ภาคสมัครใจประเภท 4 ซึ่งมีความคุ้มครองทรัพย์สินของผู้อื่น ดังนี้เมื่อเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ บริษัทประกันภัยจะรับผิดชอบความเสียหายทางทรัพย์สิน ไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ ความเสียหายของอาคารบ้านเรือน และความเสียหายทางด้านทรัพย์สินอื่นๆ ภายในวงเงินเอาประกันภัยตามเงื่อนไขทำกรมธรรม์ประเภท 4 ดังกล่าว

ดังนั้นเพื่อเป็นการเพิ่มความคุ้มครองความเสียหายเกี่ยวกับทรัพย์สินที่เกิดจากการชนของรถที่ทำประกันภัยแต่ไม่เกี่ยวข้องถึงการโจรกรรม ผู้วิจัยเห็นว่าควรบังคับให้ทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ตามเดิม และบังคับให้ทำประกันภัยภาคสมัครใจประเภท 4 เมื่อเป็นดังนี้ผู้ใช้รถใช้ถนนและผู้ประสบภัยจากรถยนต์ก็จะได้รับความคุ้มครองทั้งสองอย่าง ทั้ง ชีวิต ร่างกาย อนามัย และความเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สินผู้อื่นอีกด้วย



บรรณานุกรม



บรรณานุกรม

กฎกระทรวง (2545) เรื่อง การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุน และการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนฯ พ.ศ. 2545 ข้อ 4 ออกตามความใน พ.ร.บ. ฯพณฯ และ พ.ร.บ. ฯพณฯ มาตรา 27 “การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัตินี้ ผู้ประสบภัยต้องร้องขอภายใน 180 วัน นับแต่วันที่ที่มีความเสียหายเกิดขึ้น.

กษิติเดช ณรงค์ชัย (2543) “มาตรการทางกฎหมายในการกำกับดูแลผู้ประกอบการธุรกิจประกันวินาศภัย วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์,บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต

เกรียงไกร ทองพันธ์ (2539) “การเมืองเรื่องพระราชบัญญัติผู้ประสบภัยจากรถ”

วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขารัฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2810-2811/2545.

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2015/2520.

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2161/2532.

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1788/2499.

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 620/2502.

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5679/2545.

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 828/2490.

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 212-213/2525.

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5679/2545.

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2810-2811/2545.

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2015/2520.

จิต เศรษฐบุตร (2522) หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด, พิมพ์ครั้งที่ 2:กรุงเทพมหานคร:

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ไฉไล ศักดิ์วรพงศ์ (2532) รายงานผลการวิจัย การใช้มาตรการทางกฎหมายคุ้มครอง

ผู้ประสบภัยจากยานยนต์. ภาควิชานิติศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์

มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

- ชูศักดิ์ ศิรินิล (2526) กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลากมิกวร
ได้, พิมพ์ครั้งที่ 4 กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ไชยยศ เหมะรัชตะ (2546) ย่อหลักกฎหมายแพ่งและพาณิชย์: ประกันภัยพร้อมด้วยกฎหมาย
คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พิมพ์ครั้งที่ 7 กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติธรรม
- นัยนา เกิดวิชัย (2545) ประกันภัยภาคบังคับ คำอธิบายพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ
พิมพ์ครั้งที่ 3 กรุงเทพมหานคร สำนักพิมพ์นิติเนย์
- บมจ.วิริยะประกันภัย (2553) “การประกันภัยรถยนต์แบบคุ้มครองเฉพาะภัย(ประเภท 5 แบบ 3
บวก)” สืบค้นวันที่ 15 มีนาคม 2553)จาก<http://WWW.viriyah.co.th>
- ปัญญาพล เทียมวัน (2552) “ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายของ
ผู้ประสบภัยจากรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535” .
สารนิพนธ์ปริญญาโทบริหารคดี สาขานิติศาสตร์,บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีปทุม
ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์
ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา
- ไพจิตร ปุญญพันธ์ (2525) คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด,
พิมพ์ครั้งที่ 5 กรุงเทพมหานคร สำนักพิมพ์นิติบรรณการ
- ไพจิตร ปุญญพันธ์ (2546) คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด พิมพ์ครั้งที่ 10
(แก้ไขเพิ่มเติม) กรุงเทพมหานคร สำนักพิมพ์นิติบรรณการ
- พนิดา บุญรอด (2534) “มาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยรถยนต์ : วิเคราะห์มาตรการตาม
ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยรถยนต์”
วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารคดี คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535
- วารี นาสกุล (2554) คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิดว่าด้วย
จัดการงานนอกสั่ง ลากมิกวรได้ พิมพ์ครั้งที่ 2 กรุงเทพมหานคร สำนักพิมพ์พล
สยามปรินต์ติ้ง
- วันชัย ศศิโรจน์ (2525) “กฎหมายเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อบุคคลที่
เกิดจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารคดี คณะ
นิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- วัลภา นนท์ธนาภรณ์ (2547). “ปัญหาการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ตามพระราชบัญญัติ
คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารคดี
สาขานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต

- สมศักดิ์ เอี่ยมพลับใหญ่ (2551) คดีขั้บรถประมาท พิมพ์ครั้งที่ 8 สำนักพิมพ์นิติธรรม.
- สุขุม ศุภนิคย์ (2550) คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด
พิมพ์ครั้งที่ 6 กรุงเทพมหานคร สำนักพิมพ์นิติบรรณการ
- สุขุม ศุภนิคย์ (2550) คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด
พิมพ์ครั้งที่ 6 กรุงเทพมหานคร สำนักพิมพ์นิติบรรณการ
- สมชาย หาญเลิศฤทธิ์ (2541) “การจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่ไม่เป็นธรรมตามพระราชบัญญัติ
คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535: ศึกษากรณีที่มีความเสียหายเกิดแก่
ผู้ประสบภัยแต่ไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย” สารนิพนธ์ปริญญา
นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต
- สิทธิโชค ศรีเจริญ (2528-2529) ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย พิมพ์ครั้งที่ 4
กรุงเทพมหานคร สำนักพิมพ์ประชุมทองการพิมพ์
- สุรเชษฐ์ เรืองจักษ์ (2553) “ปัญหากฎหมายที่เกิดจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัย
จากรถ พ.ศ. 2535” สารนิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์, บัณฑิต
วิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีปทุม.
- สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) (2557) “คำสั่งนาย
ทะเบียนที่ 1/2552 เรื่อง ให้ใช้คู่มือตีความกรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ คู่มือ
ตีความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์รวมการคุ้มครอง
ผู้ประสบภัยจากรถ และให้แก้ไขข้อความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์รวมการ
คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ” สืบค้นวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2557 จาก <http://www.oic.or.th>
- สมาคมประกันวินาศภัย.(2557) กฎกระทรวงฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2535) ออกตามความใน
พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 สืบค้นเมื่อวันที่ข้อมูล 12
กุมภาพันธ์ 2557 จาก <http://www.thaigia.com>.
<http://www.canlii.org/en/on/laws/stat/rso-1990-c-c25/./atest/rso-1990-c-c25.html>
สืบค้นถึงข้อมูลเมื่อวันที่ 13 ตุลาคม 2554
[http://www.ivass.it/ivass/cms/docs/f5091/decreto_7_settembre_2005_20english_verse
on.pdf](http://www.ivass.it/ivass/cms/docs/f5091/decreto_7_settembre_2005_20english_version.pdf) สืบค้นถึงข้อมูลเมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2557
- สุณีย์ มัลลิกะมาลย์ (2531). การศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งกองทุนทดแทนความ
เสียหายต่อสุขภาพจากมลพิษ. รายงานผลการวิจัยของคณะนิติศาสตร์ร่วมกับ
สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อมและมูลนิธิญี่ปุ่น
- อนันต์ จันทร์โอภากร (2531) โครงสร้างพื้นฐานกฎหมายลักษณะละเมิด , 60 ปี ดร.ปรีดี

เกษมทรัพย์ ,รวบรวมบทความ เกษียณอายุราชการ

Von Mehren. (2527). supra note 9, p.590. อ้างในบทความของ ภัทรศักดิ์ วรรณแสง.

ความรับผิดชอบ เพื่อละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งพาณิชย์. วารสารนิติศาสตร์, 14
(ธันวาคม 2527)



ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ	นางสาวฐิตินันท์ อินทรपालิต
วัน เดือน ปีเกิด	15 กันยายน 2513
สถานที่เกิด	กรุงเทพมหานคร
ประวัติการศึกษา	พ.ศ. 2536 นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ พ.ศ. 2556 นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิ
สถานที่ทำงาน	บริษัท วิริยะประกันภัย จำกัด (มหาชน) สำนักงานใหญ่ เลขที่ 121/28,121/65 อาคารอาร์เอสทาวเวอร์ ถนน รัชดาภิเษก แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพมหานคร
ตำแหน่ง	เจ้าหน้าที่ชำนาญการด้านอนุญาโตตุลาการ แผนก อนุญาโตตุลาการ ฝ่ายติดตามรถหาย เรียกร้อย ค่าสินไหมทดแทน และอนุญาโตตุลาการ

