

บทที่ 3

หลักกฎหมายเกี่ยวกับเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศไทย และต่างประเทศ

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

3.1 หลักกฎหมายของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

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

3.1.1 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

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

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

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

องค์ประกอบของเบี้ยประกันภัยรถภาคบังคับ

จากการศึกษาระบบของการประกันภัยรถภาคบังคับของประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 พบข้อสรุปขององค์ประกอบของเบี้ยประกันภัยรถภาคบังคับดังต่อไปนี้

Input → Insurance System → Out put

เบี้ยประกันรวมประกอบด้วย เบี้ยประกันที่แท้จริง ค่าสินไหมทดแทนเมื่อประสบภัย

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

เมื่อรับเบี้ยประกันภัยจากการบังคับประชาชนให้ทำประกันภัยมาทั้งหมดพิจารณาต่อคนส่วนที่เป็นเบี้ยประกันภัยแท้ ๆ ที่นำมาคำนวณค่าสินไหมทดแทนจะเหลือน้อยมาก เพราะมีการหักเงินค่าเบี้ยประกันภัยไปใช้สำหรับเป็นค่าบำเหน็จ ค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม ค่าใช้จ่ายการบริหารการประกันภัย จากการศึกษาพบว่า

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

กระบวนการทางกฎหมายในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย

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

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

² พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 6

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

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

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

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

องค์กรภาครัฐ

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

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

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

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

4. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (มาตรา 37-45) มีบทกำหนดโทษทางอาญา สำหรับผู้ฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว

กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ

ในพระราชบัญญัตินี้กำหนดให้จัดตั้งกองทุนขึ้นเรียกว่า “กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย” โดยมีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งกองทุนและเงื่อนไขการจ่ายค่าสินไหมทดแทน กล่าวคือเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถเมื่อเกิดกรณีใด ๆ ดังต่อไปนี้

1. เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามกฎหมายนี้ และเจ้าของรถดังกล่าวไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

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

3. ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และรถนั้นไม่มีการประกันภัยตามกฎหมายนี้

4. มีความเสียหายจากรถเกิดแก่ผู้ประสบภัยและรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้น หลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย

5. บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนหรือ

6. ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยนั้นเกิดจากรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัยตามกฎหมายนี้และไม่ได้ทำประกันภัยไว้ตามกฎหมายนี้

7. เป็นค่าใช้จ่ายอื่นในการดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้

เหตุที่ต้องมีกองทุนทดแทนนี้ก็เพื่อเป็นการปิดช่องว่างของกฎหมายในกรณีที่เกิดความเสียหายแล้วไม่สามารถหาใครมารับผิด หรือมีผู้รับผิดชอบแต่ผู้นั้นไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นเพื่อบรรเทาความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยได้อย่างทันทั่วทั้งที่ ผู้ประสบภัยก็สามารถจะเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนเพื่อมาเยียวยาความเสียหายของตนได้

แหล่งที่มาของเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

1. เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้ซึ่งเป็นเงินที่รัฐบาลได้จัดหางบประมาณมาให้กองทุนเพื่อเป็นทุนสำหรับเป็นค่าใช้จ่าย

2. เงินที่บริษัทประกันภัยจ่ายสมทบให้แก่กองทุนเป็นรายปี ในอัตราไม่เกินร้อยละหนึ่งจุดห้าของเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัยในแต่ละปี เงินสมทบที่บริษัทจ่ายนั้นสามารถนำไปหักเป็นค่าใช้จ่ายในการคำนวณภาษีเงินได้ตามประมวลรัษฎากรได้ตามมาตรา 36

การเรียกเก็บและการจ่ายเงินสมทบจากบริษัทประกันภัยนั้นมีกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการใช้ โดยกฎกระทรวงกำหนดให้บริษัทต้องจ่ายเงินสมทบภายใน 30 วัน นับแต่วันสิ้นรอบสามเดือนในอัตราร้อยละสองของเบี้ยประกันภัย³

3. เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี กล่าวคือเมื่อกฎหมายนี้ใช้บังคับ รัฐบาลจะต้องจัดสรรงบประมาณเพื่อจ่ายให้กับกองทุนนี้ทุกปีเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานต่าง ๆ เพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

³ กฎกระทรวง ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2541).

4. เงินหรือทรัพย์สินที่กองทุนเรียกคืนมาจากผู้ที่มีหน้าที่ต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ตามกฎหมายนี้แต่ผู้นั้นมิได้จ่ายและกองทุนได้จ่ายแทนไป เงินค่าใช้จ่ายในการยึดทรัพย์และขายทอดตลาด เงินที่ได้จากหน่วยงานซึ่งเป็นเจ้าของรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัย และเงินที่เหลือจากการขายทอดตลาดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายแล้วเจ้าของรถมิได้มารับคืนภายใน 5 ปี

5. เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้อุทิสให้ หรือเงิน หรือทรัพย์สินที่มีผู้บริจาคให้

6. ดอกผลของเงินกองทุนในกรณีที่ได้มีการนำเงินกองทุนไปหาประโยชน์ เช่น นำไปฝากธนาคาร ซื้อพันธบัตรรัฐบาล ฯลฯ หากได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง ตามมาตรา 34

7. เงินได้จากการขายทรัพย์สินที่ได้มาตาม (4) และ (5) ซึ่งก็คือเงินที่ได้มาจากการยึดรถหรือขายทอดตลาดหรือขายทรัพย์สินที่มีผู้อุทิสให้

8. เงินรายได้อื่น ๆ เช่น เงินเพิ่ม ค่าปรับ เงินค่าธรรมเนียมต่าง ๆ เป็นต้น

เงินและทรัพย์สินดังกล่าวแล้วนี้ไม่ถือว่าเป็นเงินรายได้ของแผ่นดินอันจะต้องนำส่งกระทรวงการคลัง แต่ให้เป็นของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เพื่อใช้ประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ของกองทุนนี้ต่อไป

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

3.2 หลักกฎหมายของต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

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

3.2.1 กลุ่มประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษร (Civil Law)

3.2.1.1 ประเทศญี่ปุ่น

การประกันรถยนต์ภาคบังคับ

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

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

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

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

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

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

สาระสำคัญตามบทบัญญัติของกฎหมาย

พระราชบัญญัติฉบับนี้มีสาระสำคัญ 4 ประการ คือ

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

1.1 ผู้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเองและผู้ขับรถ (ในกรณีที่ผู้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเองนั้นไม่ได้เป็นผู้ขับเอง) ไม่ได้ประมาทเลินเล่อในการขับรถ

1.2 อุบัติเหตุเกิดจากความตั้งใจ หรือความประมาทเลินเล่อของผู้ประสบภัยเอง หรือของบุคคลอื่นนอกจากผู้ขับรถและ

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

⁸ The Automobile Liability Security Law 1955.

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

1.3 ไม่มีความบกพร่องหรือความผิดปกติของรถยนต์

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

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

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

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

¹⁰ The Automobile Liability Security Law 1955.

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

¹¹ The Automobile Liability Security Law 1955.

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

กำไรดังกล่าวกลับคืนสู่ประชาชน โดยการลดเบี้ยประกันภัยหรือเพิ่มค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ

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

เบี้ยประกันภัยรถ

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

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

¹² Ibid. (p. 1).

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

ไม่ว่ารถนั้นจะจดทะเบียนในเมืองหรือต่างจังหวัด เพราะถือว่ารถทุกคันสามารถนำไปใช้ได้ในพื้นที่¹⁴

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

เมื่อบริษัทประกันภัยรับประกันภัยภาคบังคับแล้ว บริษัทจะประกันต่อให้กับรัฐในอัตราร้อยละ 60 ของการประกันชั้นแรกของบริษัทประกันภัยรับประกัน¹⁶ หลังจากหักค่าใช้จ่ายแล้ว¹⁷ การที่รัฐเข้ามามีส่วนร่วมในการรับประกันภัยครั้งนี้ก็เพื่อเข้ามามีส่วนร่วมในการกระจายความเสี่ยงของบริษัทประกันภัยและเป็นหลักประกันให้กับระบบ CALI ด้วย

ในระหว่างบริษัทที่รับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับจะมีการรวมตัวกัน และจัดตั้งขึ้นเป็นบริษัทกลางในการดูแลและตรวจสอบ (Pool Arrangement) เพื่อที่บริษัทจะได้ร่วมกันเฉลี่ยความเสี่ยงภัยในการรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ¹⁸ ในส่วนร้อยละ 40 ของการประกันชั้นแรกของบริษัทประกันภัยรับประกัน ซึ่งบริษัทจะส่งต่อให้บริษัทกลางๆ แล้วบริษัทกลางๆ จะกระจายกลับไปให้แก่บริษัทอีกครั้งหนึ่ง โดยอาศัยหลักเกณฑ์การแบ่งส่วนดังนี้

¹⁴ แหล่งเดิม. (น. 14).

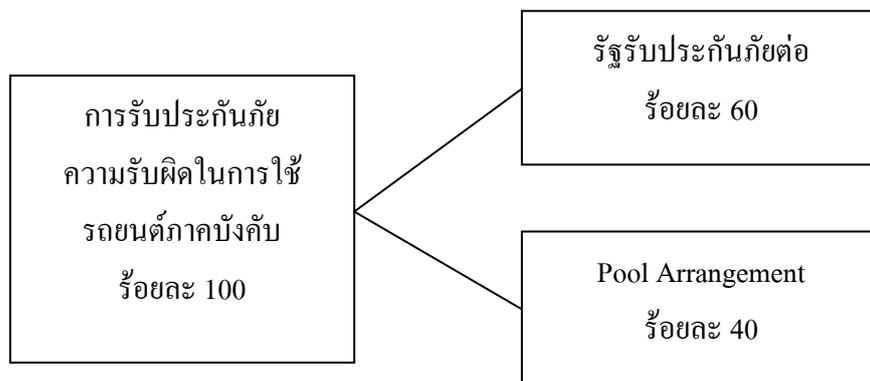
¹⁵ จาก การรับประกันภัยความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น, โดย อาทิจ ตั้งกัลยานนท์, ม.ป.ป., *วารสารสำนักงานประกันภัย*, 63.

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

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

¹⁸ แหล่งเดิม. (น. 12).

1. ปริมาณเบี้ยประกันภัยรับเฉพาะส่วนการประกันภัยภาคบังคับของปีที่แล้ว
2. สินทรัพย์ของบริษัทตามราคาบัญชีของปีที่แล้ว¹⁹



ภาพที่ 3.1 สัดส่วนการรับประกันภัย²⁰

เนื่องจากในการประกันภัยภาคบังคับนั้น บริษัทประกันภัยจะมุ่งแสวงหากำไรไม่ได้ ดังนั้นบริษัทจึงต้องมีบัญชีแสดงการได้มาซึ่งเบี้ยประกันและค่าใช้จ่ายรวมถึงค่าชดเชยต่าง ๆ เป็นส่วนหนึ่งต่างหาก หากเกิดกำไรจากการประกันภัยประเภทนี้ บริษัทจะต้องสะสมเป็นเงินสำรอง แต่หากขาดทุนติดต่อกันหลายปีรัฐก็จะพิจารณาชดเชยให้กับบริษัท ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่าการประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับถือเป็นส่วนหนึ่งของสวัสดิการสงเคราะห์ที่รัฐมอบให้กับประชาชน²¹

ในการออกกรมธรรม์ประกันภัยเพื่อให้สามารถออกกรมธรรม์ได้รวดเร็ว ทันต่อความต้องการของเจ้าของรถในการนำไปจอดหรือต่อทะเบียนรถ กรมธรรม์จะได้รับการออกแบบให้เป็นรูปเล่มกะทัดรัดประกอบด้วยหน้าตารางที่เป็นเงื่อนไขกรมธรรม์ และอัตราเบี้ยประกันภัย ฯลฯ²²

มาตรการในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่าการประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับมีลักษณะเป็นสวัสดิการสังคมเพื่อประโยชน์ของสาธารณชน

¹⁹ การประกันภัยความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น. เล่มเดิม.

²⁰ การประกันภัยตามความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น. เล่มเดิม.

²¹ แหล่งเดิม.

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

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

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

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

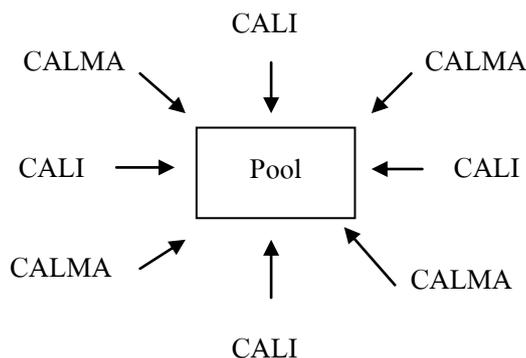
เมื่อบริษัทที่รับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ แบบ CALI และสหกรณ์ต่าง ๆ ที่ รับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ แบบ CALMA ทำการรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับแล้ว ก็จะ ร่วมมือกันเพื่อป้องกันการขาดทุนจากการรับประกันภัยที่ไม่สามารถเลือกผู้เอาประกันภัยได้ภายใต้ ระบบนี้ โดยการนำเอาเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากการรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับทั้งหมด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

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

การรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับประเทศไทย

a. บริษัทผู้รับประกันภัย : CALI

b. สหกรณ์ผู้รับประกันภัย : CALMA



ภาพที่ 3.2 การรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับประเทศไทย

ที่มา: AIRO May 2002 p.11

แต่เดิมก่อนวันที่ 1 เมษายน 2545 การรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของบริษัทประกันภัยนั้น เบี้ยประกันจะถูกนำไปทำประกันภัยต่อให้กับรัฐในอัตราร้อยละ 60 ส่วนที่เหลือร้อยละ 40 นำมาเป็นกองทุนรวมให้บรรดาบริษัทประกันภัยกระจายความรับผิดชอบ

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

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

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น คือ

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2.1.2 สาธารณรัฐเกาหลี

การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

สาระสำคัญตามบทบัญญัติของกฎหมาย

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

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

1. การวางเงินดังกล่าวให้เป็นไปตามกฎกระทรวงคมนาคม

2. บริษัทประกันภัยที่ได้รับประกันภัยรถยนต์ไว้ก็ดี หรือกระทรวงคมนาคมที่ได้รับเงินที่ได้วางไว้ดังกล่าวข้างต้นก็ดีจะต้องออก certificate ให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้วางเงินแล้วแต่กรณี

3. รถทุกคันจะต้องติด certificate ในขณะใช้งานตลอดเวลา

ข้อยกเว้น

1. รถที่ได้รับการยกเว้นตามกฎหมาย (Presidential Decree) เช่น รถยนต์ที่ใช้ในการกิจการทูตต่างประเทศ เจ้าหน้าที่สหประชาชาติ หรือเจ้าหน้าที่องค์การระหว่างประเทศ

2. รถที่มีได้เล่นบนถนนหลวง

3. มีบริษัทใหญ่สามบริษัทได้รับอนุญาตให้ประกันตนเอง Self-insurance จากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ผู้รับประกันภัย ผู้รับประกันภัยรถยนต์ในประเทศเกาหลีมีเพียงบริษัทเดียวคือ Korea Automobile Insurance Company ซึ่งรับประกันภัยทั้งระบบบังคับ Compulsory Voluntary และแบบเลือกได้

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

การจ่ายค่าเสียหายในกรณีไม่ทราบผู้ขี้บขี่

ผู้ได้รับความเสียหายจากรถยนต์ที่ไม่ทราบผู้ขี้บขี่หรือเจ้าของ ซึ่งอาจเป็นรถที่ชนแล้วหนี หรือรถยนต์ที่ถูกขโมยนั้น สามารถเรียกร้องค่าเสียหายกับบริษัทประกันภัยได้เช่นเดียวกับการเรียกร้องค่าเสียหายในระบบบังคับประกันภัย การจ่ายเงินจำนวนดังกล่าวนี้ถือว่าการจ่ายค่าสินไหมทดแทนนอกความรับผิดชอบตามกรรมธรรม์ประกันภัย ฉะนั้นจึงต้องจ่ายจากเงินกองทุนซึ่งเรียกเก็บ ผู้เอาประกันภัยตนเอง ผู้วางหลักทรัพย์บริษัทประกันภัยต่างประเทศ ซึ่งมีสาขาในประเทศเกาหลี รวมตลอดถึงผู้ที่ใช้รถยนต์โดยได้รับการยกเว้นไม่ต้องมีประกันภัยเช่น รถยนต์ของคณะทูต เจ้าหน้าที่สหประชาชาติหรือเจ้าหน้าที่องค์การระหว่างประเทศ ผู้ที่ใช้รถยนต์ซึ่งมิได้แล่นบนทางหลวง จะต้องจ่ายเงินตามส่วนของตนตามจำนวนที่บริษัทประกันภัย (KAICO) เรียกเก็บ ไปตามที่บัญญัติไว้ในกฤษฎีกา

1. รัฐบาลอาจจ่ายเงินสนับสนุนกองทุนดังกล่าวนี้ตามที่เห็นสมควร เพื่อให้การบริหารเงินกองทุนดังกล่าวดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของกฎหมาย

2. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมอาจตรวจสอบรายงานการจ่ายค่าสินไหมทดแทนและการบริหารเงินกองทุน การเรียกเก็บเงินกองทุนและการเรียกร้องจากการรับช่วงสิทธิหรือขอร้องให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังตรวจสอบตามกฎหมายได้

การรับช่วงสิทธิ

1. เมื่อบริษัทประกันภัยจ่ายค่าสินไหมทดแทนในกรณีความเสียหายเกิดกับรถยนต์ที่ไม่ทราบผู้ขี้บขี่หรือเจ้าของแล้ว ย่อมเข้ารับช่วงสิทธิผู้เสียหายเรียกร้องเอากับผู้กระทำความเสียหายตามจำนวนเงินที่จ่ายไป

2. สิทธิในการรับช่วงสิทธิดังกล่าวนี้ไม่อาจถูกยึดหรือบังคับคดีได้ และมีอายุความ 2 ปี เบี่ยงประกันภัยรถ

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

2. การกำหนดเบี้ยประกันภัย มีคณะกรรมการเบี้ยประกันภัยซึ่งประกอบด้วยผู้แทนระดับบริหารของบริษัทประกันภัย ศาสตราจารย์ ผู้พิพากษา นักคณิตศาสตร์ และผู้เอาประกันภัยจำนวน 15 คน เป็นผู้เสนอแนะขอความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง

3.2.2 กลุ่มประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law)

3.2.2.1 ประเทศนิวซีแลนด์

การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

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

สาระสำคัญตามบทบัญญัติของกฎหมาย

หลักกฎหมายในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนการประกันภัยรถยนต์ ให้กับผู้ประสบภัย จากยานยนต์ของประเทศนิวซีแลนด์นั้นจะยกเลิกหลักกฎหมายอื่น ๆ ทั้งหมด การยกเลิกกฎหมายอื่น ๆ ทั้งหมดหมายความว่า พระราชบัญญัติฉบับนี้ยกเลิกกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อบุคคลที่ประสบอุบัติเหตุ เช่น ยกเลิกหลักการตามกฎหมาย ลักษณะละเมิด เป็นต้น แล้วเปลี่ยนมาใช้หลักกฎหมายในระบบใหม่ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ กล่าวคือ ในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้ชดเชยโดยไม่คำนึงถึงความผิดเป็นของผู้ใด ใครเป็นผู้ก่อเหตุความเสียหาย ผู้เสียหายที่ได้รับอุบัติเหตุจากยานยนต์ในประเทศนิวซีแลนด์ สามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้ได้²⁸ ยกเลิกหลักความรับผิดชอบละเมิดออกไปอย่างสิ้นเชิง

สำหรับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายประเทศนิวซีแลนด์ ค่าสินไหมทดแทนอันเกิดจากอุบัติเหตุรถยนต์แบ่งออกเป็น 2 กรณีคือ ค่าสินไหมทดแทนกรณีผู้ประสบภัยจากยานยนต์ทุพพลภาพ และค่าสินไหมทดแทนกรณีผู้ประสบภัยจากยานยนต์เสียชีวิต²⁹

1. ค่าสินไหมทดแทนกรณีผู้ประสบภัยจากยานยนต์ทุพพลภาพ แยกพิจารณาได้ดังนี้

1.1 ค่าเสียหายกรณีขาดรายได้ของผู้ประสบภัยจากรถ

กรณีผู้ประสบภัยทุพพลภาพชั่วคราว ผู้ประสบภัยจากยานยนต์ที่ทุพพลภาพจะได้รับค่าสินไหมทดแทนเนื่องจากไม่สามารถหารายได้ได้ตามปกติ (Loss of earning capacity) โดยพิจารณาจากรายได้ที่ผู้ประสบภัยจากรถสามารถหาได้ เงินค่าขาดรายได้ในส่วนใหญ่มักจะจ่ายให้เป็น

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

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

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

งวด ๆ เป็นระยะเวลาหนึ่ง หรือจ่ายเต็มจำนวนคราวเดียวก็ได้ นอกจากนี้ยังอาจมีการเพิ่มจำนวนเงินหรือลดจำนวนเงิน ซึ่งจะเป็นไปตามดุลพินิจของคณะกรรมการยานยนต์กำหนด

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

กรณีที่ผู้ประสบภัยเป็นผู้ซึ่งไม่มีรายได้ ค่าสินไหมทดแทนที่จะจ่ายนั้น จะจ่ายต่างจากผู้ประสบภัยที่มีรายได้ กล่าวคือจะมีการจ่ายค่าสินไหมทดแทนเป็นเงินเต็มจำนวนคราวเดียวเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลและอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งเป็นค่าเสียหายที่ไม่สามารถคำนวณเป็นเงินได้

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

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

1.4 ค่าเสียหายที่ไม่เป็นตัวเงินในกรณีอื่น ๆ เช่น ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเจ็บปวดทนทุกข์ทรมานอันเนื่องมาจากการประสบภัยจากยานยนต์ ความสูญเสียความรื่นรมย์หรือความสนุกสนานในชีวิต การเสียโฉม การซื้อค่างานประสาทหรือประสาท พิกการ การจ่ายค่าสินไหมทดแทนในกรณีนี้ก็จะจ่ายเต็มจำนวนครั้งเดียว ตามจำนวนที่คณะกรรมการยานยนต์เห็นว่าเหมาะสม โดยที่คณะกรรมการยานยนต์จะพิจารณาจากความรุนแรงของข้อเท็จจริงตามเหตุการณ์ ระยะเวลา และพฤติการณ์อื่น ๆ ของความสูญเสียรวมตลอดทั้งการคำนึงถึงความรู้และการรับรู้ของผู้ประสบภัยจากยานยนต์เกี่ยวกับการได้รับบาดเจ็บและการสูญเสียของตนเองด้วย ซึ่งจะมีการจ่ายค่าสินไหมทดแทนในกรณีนี้ภายหลังจากที่สภาพความบาดเจ็บหรือการสูญเสียของผู้เสียหายสามารถสรุปได้อย่างแน่นอนแล้ว หรือหลังจากนั้น 2 ปี นับตั้งแต่เกิดอุบัติเหตุ

2. ค่าสินไหมทดแทนกรณีผู้ประสบภัยจากยานยนต์เสียชีวิต การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจะแบ่งผู้มีสิทธิได้รับออกเป็น 2 กลุ่ม คือ คู่สมรสและทายาทชั้นบุตรและบุคคลอื่น ๆ ที่อยู่ในความดูแลของผู้เสียชีวิต

2.1 คู่สมรสและทายาทชั้นบุตรมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนกรณีขาดรายได้ตามที่ได้อ้างมาแล้วจะจ่ายให้กับคู่สมรส บุตรและทายาทอื่น ๆ ของผู้เสียชีวิตในกรณีที่คู่สมรสของผู้เสียชีวิตต้องพึ่งพาอาศัยรายได้ของผู้เสียชีวิตแต่เพียงผู้เดียว คู่สมรสนั้นมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนครึ่งหนึ่งของรายได้ที่เคยได้รับจากผู้เสียชีวิตหากเขายังมีชีวิตอยู่ในกรณีทายาทชั้นบุตรถ้าเป็นบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะซึ่งต้องพึ่งพารายได้จากผู้เสียชีวิตแต่เพียงผู้เดียว ทายาทแต่ละคนจะได้รับค่าสินไหมทดแทนคนละ 1 ใน 6 ส่วนของค่าสินไหมทดแทนเพื่อการขาดรายได้ที่ผู้เสียชีวิตจะให้หากมีชีวิตอยู่

2.2 บุคคลอื่น ๆ ที่อยู่ในความดูแลของผู้เสียชีวิต บุคคลอื่นนอกจากตามข้อ 2.1 จะเป็นบุคคลที่ต้องอาศัยรายได้ทั้งหมดหรือบางส่วนจากผู้ประสบภัยจากยานยนต์ที่เสียชีวิต คณะกรรมการยานยนต์มีอำนาจใช้ดุลพินิจจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้ตามอัตราที่กำหนดไว้ตามกฎหมาย

ในกรณีที่ผู้เสียชีวิตเป็นผู้ที่ไม่มีรายได้ กองทุนยานยนต์จะไม่จ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อการขาดรายได้ของผู้เสียชีวิตให้แก่ทายาทของผู้เสียชีวิตเลย

เบี้ยประกันภัยรถ

ตามกฎหมายประกันภัยรถยนต์ของประเทศนิวซีแลนด์จะกำหนดให้มีการก่อตั้งกองทุนขึ้นเรียกชื่อว่า กองทุนยานยนต์ (Motor Vehicle Fund) โดยกองทุนจะมีแหล่งที่มาของเงินเข้ากองทุน 2 ทางด้วยกันคือ

1. บังคับให้เจ้าของยานยนต์ทุกคนจ่ายเป็นภาษีจำนวนหนึ่ง กำหนดให้ชำระเป็นรายปี ส่งให้กับกองทุน เมื่อเจ้าของยานยนต์มาดำเนินการจดทะเบียนยานยนต์

2. บังคับให้ผู้ขับขี่ยานยนต์ทุกคนที่มีใบอนุญาตขับขี่ยานยนต์ต้องจ่ายเงินภาษีจำนวนหนึ่งเป็นรายปีเข้ากองทุน

ผู้ขับขี่ยานยนต์ซึ่งมีประวัติสถิติของการเกิดอุบัติเหตุมากจะเสียภาษีมากกว่าผู้ที่ไม่เคยมีสถิติอุบัติเหตุ บุคคลที่มีหน้าที่จ่ายเงินภาษี ได้แก่

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

กฎหมายของประเทศนิวซีแลนด์ไม่ได้บังคับให้เจ้าของหรือผู้ขับขี่ยานยนต์ต้องเอาประกันภัยความสูญเสียเพื่อจะได้หาเงินมาใช้จ่ายเป็นค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ได้รับความเสียหายอย่างเช่นกฎหมายของประเทศอื่น ๆ³⁰

ภายใต้กองทุนยานยนต์นี้ บุคคลทุกคนซึ่งได้รับความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากหรือเกี่ยวข้องกับการใช้ยานยนต์ในประเทศนิวซีแลนด์ สามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากกองทุนนี้ได้ ค่าสินไหมทดแทนที่จะจ่ายให้กับผู้ได้รับความเสียหายได้มีการกำหนดไว้เป็นรายการสำหรับผู้เสียหายที่ประสบภัยอย่างชัดเจนแล้ว เพื่อตัดปัญหาต่าง ๆ ที่เคยเกิดขึ้นตามหลักกฎหมายลักษณะละเมิดเดิมเกี่ยวกับจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทนว่าผู้เสียหายบางคนได้มาก บางคนได้น้อย เป็นต้น

องค์กรเกี่ยวกับกระบวนการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ ในการเรียกร้องสินไหมทดแทนของผู้ประสบภัยจากรถ มีคณะกรรมการและองค์กรที่พิจารณา 4 ชั้นตอน ดังนี้

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

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

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

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

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

3. ศาลสูงแผนกคดีปกครอง เมื่อองค์กรพิจารณาอุทธรณ์วินิจัยแล้ว หากผู้ได้รับความเสียหายไม่พอใจคำวินิจฉัยขององค์กรพิจารณาอุทธรณ์ก็มีสิทธิอุทธรณ์คำวินิจฉัยเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวไปยังศาลอุทธรณ์ ในปัญหาข้อกฎหมายหรือปัญหาสำคัญที่มีผลเกี่ยวกับสาธารณประโยชน์ของประชาชนทั่วไปหลังจากนั้นก็อุทธรณ์ต่อไปยังศาลอุทธรณ์

4. ศาลอุทธรณ์ กรณีจะอุทธรณ์ได้ต้องเป็นการอุทธรณ์ได้เฉพาะในปัญหาข้อกฎหมาย³² ด้วยความยินยอมของศาลสูงแผนกคดีปกครองหรือศาลอุทธรณ์ก็ได้

การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตาม Accident Compensation Act ของประเทศนิวซีแลนด์ นับว่าเป็นการปรับเปลี่ยนการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ หรือ อุบัติเหตุทางยานยนต์ถึงขนาดตัดหลักความรับผิดชอบละเมิดออกไปทั้งหมด ซึ่งเป็นที่น่าสนใจอย่างยิ่งว่า กฎหมายนี้จะประสบความสำเร็จ มากน้อยเพียงใด

3.2.2.2 ประเทศอังกฤษ

การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

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

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

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

ได้รับ³⁴ โดยกฎหมายบัญญัติกำหนดเงื่อนไขที่จะต้องมีในกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ในลักษณะของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ Compulsory Car Insurance รถทุกคันต้องทำประกันภัยรถยนต์เว้นแต่จะเป็นรถที่ขอยกเว้นตามกฎหมายและตามกฎหมายของประเทศอังกฤษถือว่าการใช้หรือว่ายินยอมให้ใช้ยานยนต์โดยปราศจากการเอาประกันภัยหรือมีการวางหลักประกันเป็นความผิดทางอาญา

สาระสำคัญตามบทบัญญัติของกฎหมาย

การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในประเทศอังกฤษจะจำกัดเฉพาะความรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากรถยนต์เท่านั้น

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

1.1 รถที่มีสภาพไม่สมบูรณ์

1.2 รถของสถาบันพระมหากษัตริย์

1.3 รถที่เจ้าของรถได้มีการวางเงินประกันไว้กับ Accountant General of the Supreme Court.

1.4 รถยนต์ขององค์กรบริหารส่วนท้องถิ่น

1.5 รถขององค์กรตำรวจ

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

1.7 รถยนต์ของ London Transport Executive ซึ่งอยู่ในความควบคุม ดูแลของเจ้าของรถ

1.8 รถราง เฉพาะที่มีกฎหมายอนุญาตให้ใช้ได้

1.9 เครื่องตัดหญ้าที่บังคับโดยคนเดินเท้า

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

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

³⁶ *Ibid.* (p. 300).

2. บุคคลที่กฎหมายกำหนดให้ต้องทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ บทบัญญัติของกฎหมายใช้คำว่า “บุคคลซึ่งใช้ (Use) หรือยินยอมให้ผู้อื่นใช้รถยนต์”³⁷ กฎหมายจะคุ้มครองเฉพาะการเสียชีวิตหรือการได้รับบาดเจ็บ ทุพพลภาพ แต่จะไม่คุ้มครองถึงความเสียหายที่เกิดกับทรัพย์สิน³⁸ ในประเทศอังกฤษมองว่ามูลค่าความเสียหายของทรัพย์สินที่เกิดจากอุบัติเหตุรถยนต์มีจำนวนที่น้อย ผู้ขับขี่สามารถรับภาระค่าใช้จ่ายความเสียหายของทรัพย์สินเองได้

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

4. สิทธิของผู้รับประกันภัย หลักการของสัญญาประกันภัยตามกฎหมายของ ประเทศอังกฤษ สัญญาประกันภัยจะสมบูรณ์ต่อเมื่อผู้เอาประกันภัยได้เข้าทำสัญญากับผู้รับประกันภัยที่มีอำนาจและจะมีผลผูกพันตามกฎหมายเมื่อผู้รับประกันภัยได้ส่งมอบกรรมธรรม์ให้กับผู้เอาประกันภัยแล้ว เว้นแต่การประกันภัยนั้นเกิดขึ้นจากการฉ้อฉล ความสำคัญผิด หรือผู้เอาประกันภัยไม่เปิดเผยข้อความจริง

ตาม Road Traffic Act มาตรา 149 ผู้รับประกันภัยจะปฏิเสธความรับผิดของตนที่มีต่อผู้เอาประกันภัยได้ก็ต่อเมื่อได้มีการบอกกล่าวโดยอ้างเหตุแห่งความไม่สมบูรณ์ของสัญญา

³⁷ Road Traffic Act. 1972. Section 143.

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

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

⁴⁰ Amendment 1933, 1934, 1972.

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

เบี้ยประกันภัยรถยนต์นั้นแล้ว⁴² โดยจะยกขึ้นต่อผู้กับบุคคลที่สามที่ได้รับความเสียหายไม่ได้ แต่ผู้รับประกันภัยสามารถเรียกคืนได้จากผู้เอาประกันภัยในภายหลังได้⁴³

เบี้ยประกันภัยรถ

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

ด้วยผลจากวิวัฒนาการอย่างต่อเนื่องของการประกันภัยรถยนต์ของประเทศอังกฤษ ทำให้อัตราเบี้ยประกันภัยภาคบังคับที่เรียกเก็บกับประชาชนมีความสัมพันธ์กับจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่จ่ายให้กับผู้ประสบภัยจากรถ ไม่ว่าจะเป็นกรณีการเสียชีวิตบาดเจ็บ ทุพพลภาพ กฎหมายสามารถคุ้มครองประโยชน์ของผู้ประสบภัยให้ได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเป็นจำนวนที่เหมาะสมกับความเสียหายที่ได้รับ

3.2.2.3 สาธารณรัฐฟิลิปปินส์

การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

สาระสำคัญตามบทบัญญัติของกฎหมาย

มีชื่อและลักษณะของกฎหมายสาธารณรัฐฟิลิปปินส์⁴⁴ ว่า The Insurance Code มีลักษณะเป็นประมวลกฎหมายประกันภัยซึ่งบัญญัติถึงสัญญาประกันภัยและธุรกิจประกันภัยรวมการบังคับให้เอาประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ (Compulsory Motor Vehicle Liability

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

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

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

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

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

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

2. การวางหลักประกันนั้น ให้วางต่อนายทะเบียนประกันภัยเท่าจำนวนที่จะต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย ในกรณีที่เป็นเงินสดนายทะเบียนมีอำนาจนำไปซื้อพันธบัตรหรือหลักทรัพย์ของรัฐบาลได้

3. กรมการขนส่งทางบกจะไม่ตีทะเบียนหรือต่อทะเบียนหากไม่มีกรมธรรม์ประกันภัยหรือหลักฐานแสดงการวางหลักทรัพย์ตามที่กฎหมายกำหนด

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

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

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

ผู้รับประกันภัยซึ่งได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนไปแล้วมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจากเจ้าของรถผู้ต้องรับผิดชอบในอุบัติเหตุครั้งนั้นได้

เบี้ยประกันภัยรถ

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

3.2.2.4 สาธารณรัฐสิงคโปร์⁴⁶

การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

สาระสำคัญตามบทบัญญัติของกฎหมาย

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

เบี้ยประกันภัยรถ

บริษัทประกันภัยมีอิสระในการใช้อัตราเบี้ยประกันภัย แต่มีอัตราเบี้ยประกันภัยที่กำหนดขึ้นโดยสมาคมประกันภัย (General Insurance Association of Singapore) ให้บริษัทประกันภัยสมาชิกสมาคมใช้เป็นแนวทางและมีการคุ้มครองกรณีไม่มีการประกันภัยหรือกรณีชนแล้วหนีโดยมีสำนักงานช่วยเหลือผู้ประสบภัยรถยนต์

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

3.3 บทสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องกับเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

ผู้ให้สัมภาษณ์ หัวหน้าส่วนใกล้เคียงและประνομข้อพิพาทของศาล

คำถาม 1. ท่านใช้ยานพาหนะโดยเฉพาะรถยนต์ เพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อธุรกิจค้าขาย เดินทางหรือไม่ และได้ทำประกันภัยประเภทใดไว้ เช่น ภาคสมัครใจ ภาคบังคับ

คำตอบ ดิฉันใช้รถยนต์ในการเดินทางมาทำงาน และที่บ้านใช้รถยนต์ในการทำธุรกิจอยู่หลายคันด้วยกัน ซึ่งรถยนต์ที่บ้านส่วนใหญ่จะทำประกันภัยแบบภาคบังคับเท่านั้น

คำถาม 2. ท่านเข้าใจวัตถุประสงค์ของการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับหรือไม่ว่ามีวัตถุประสงค์อย่างไร แตกต่างกันอย่างใด และมีความจำเป็นต้องทำหรือไม่อย่างไร

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

คำถาม 3. ท่านคิดว่าในปัจจุบัน การจัดเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของบริษัทประกันภัยสูงหรือต่ำเกินไปหรือไม่ และการจัดเก็บเบี้ยประกันภัยภาคบังคับมีผลอย่างไรกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทน

คำตอบ การจัดเก็บในปัจจุบันเบี้ยประกันภัยภาคบังคับอยู่ในอัตราที่สูงเกินไป เนื่องจากจะต้องมีค่าคอมมิชชั่นของแต่ละบริษัทเข้ามารวมในค่าประกันภัยด้วย และการจัดเก็บเบี้ยดังกล่าวมีผลต่อการจ่ายค่าสินไหมเนื่องจากหากเก็บเยอะการคุ้มครองก็น่าจะเยอะตามด้วย

คำถาม 4. ท่านทราบหรือไม่ว่า การจ่ายเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับให้กับบริษัทประกันภัยนั้น บริษัทประกันภัยได้กำไรหรือขาดทุนจากการเก็บเบี้ยประกัน และทราบหรือไม่ว่าบริษัทประกันภัยเมื่อเก็บเบี้ยประกันภัยมาแล้วได้แบ่งเป็นค่าใช้จ่ายอะไรบ้าง

คำตอบ ได้กำไรจากค่าเบี้ยประกันภัยแน่นอน ส่วนค่าใช้จ่ายเมื่อเก็บมาแล้ว ไม่ทราบเหมือนกันว่าทางบริษัทนำไปเป็นค่าใช้จ่ายในส่วนใดบ้าง

คำถาม 5. การเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของบริษัทประกันภัยสมควรมีกำไรหรือขาดทุนหรือไม่ อย่างไร

คำตอบ สมควรที่จะไม่มีค่าไร แต่ควรอยู่ในอัตราส่วนที่เป็นธรรมมากกว่าในปัจจุบัน เนื่องจากการประกอบธุรกิจผลกำไรต้องมาก่อนเสมอ แต่จะอย่างไรให้เหมาะสมและยุติธรรมมากกว่าที่เป็นอยู่

คำถาม 6 การเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามอัตราที่ท่านชำระให้กับบริษัทประกันภัยในปัจจุบัน ท่านคิดว่าเป็นธรรมหรือไม่ อย่างไร

คำตอบ ไม่เป็นธรรม ทางบริษัทเก็บผลกำไรมากเกินไป ขาดความยุติธรรมในการคืนค่าสินไหม ข้อจำกัดของสัญญาเล็ก ๆ น้อย ๆ บางทีอาจไม่ได้รับค่าสินไหมก็ได้ เนื่องจากไม่เข้าข้อตกลงในสัญญา

คำถาม 7. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร หากมีกฎหมายในการบังคับใช้ในเรื่องของการเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเป็นกรณีพิเศษ โดยให้ม็องคักรหรือหน่วยงานทางกฎหมาย ในการคิดอัตราเบี้ยประกันและจัดเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับไว้โดยเฉพาะ

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

ผู้ให้สัมภาษณ์ อาจารย์ประจำมหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย

คำถาม 1. ท่านใช้ยานพาหนะโดยเฉพาะรถยนต์ เพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อธุรกิจค้าขาย เดินทางหรือไม่ และได้ทำประกันภัยประเภทใดไว้ เช่น ภาคสมัครใจ ภาคบังคับ

คำตอบ ใช้ และได้ทำประกันประเภทภาคบังคับ

คำถาม 2. ท่านเข้าใจวัตถุประสงค์ของการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับหรือไม่ว่ามีวัตถุประสงค์อย่างไร แตกต่างกันอย่างไร และมีความจำเป็นต้องทำหรือไม่อย่างไร

คำตอบ เข้าใจ ภาคสมัครใจจัดเก็บเบี้ยมากและจ่ายให้ทุกกรณี ส่วนภาคบังคับเป็นการทำเพื่อให้ถูกต้องตามกฎหมาย และจ่ายเฉพาะบุคคล

คำถาม 3. ท่านคิดว่าเป็นปัจจุบัน การจัดเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของบริษัทประกันภัยสูงหรือต่ำเกินไปหรือไม่ และการจัดเก็บเบี้ยประกันภัยภาคบังคับมีผลอย่างไรกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทน

คำตอบ สูงเกินไป และการจัดเก็บเบี้ยประกันภัยไม่ทราบข้อมูล เพราะมีการจัดเก็บตามที่กำหนด และไม่ทราบว่า การจัดเก็บเบี้ยประกันภัยภาคบังคับนี้จะมีผลอย่างไรกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทน

คำถาม 4. ท่านทราบหรือไม่ว่า การจ่ายเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับให้กับบริษัท ประกันภัยนั้น บริษัทประกันภัยได้กำไรหรือขาดทุนจากการเก็บเบี้ยประกัน และทราบหรือไม่ว่า บริษัทประกันภัยเมื่อเก็บเบี้ยประกันภัยมาแล้วได้แบ่งเป็นค่าใช้จ่ายอะไรบ้าง

คำตอบ ไม่ทราบ และไม่ทราบว่าเมื่อเก็บเบี้ยประกันภัยแล้ว ได้แบ่งเป็นค่าใช้จ่ายอะไร

คำถาม 5. การเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของบริษัทประกันภัยสมควรมีกำไร หรือขาดทุนหรือไม่ อย่างไร

คำตอบ บริษัทประกันภัยไม่น่าจะมีกำไรหรือขาดทุน

คำถาม 6. การเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามอัตราที่ท่านชำระให้กับบริษัท ประกันภัยในปัจจุบัน ท่านคิดว่าเป็นธรรมหรือไม่ อย่างไร

คำตอบ ไม่เป็นธรรม เพราะค่าเบี้ยประกันภัยไม่ใช่ค่าเบี้ยประกันอย่างเดียว แต่มี ค่าคอมมิชชั่นและอื่น ๆ อีกมาก

คำถาม 7. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร หากมีกฎหมายในการบังคับใช้ในเรื่องของ เบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเป็นกรณีพิเศษ โดยให้มืองค์กรหรือหน่วยงานทางกฎหมาย ในการ คิดอัตราเบี้ยประกันและจัดเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับไว้โดยเฉพาะ

คำตอบ เห็นด้วย เพราะจะได้มีการเก็บเบี้ยประกันภัยที่ชัดเจนและถูกต้องตามกฎหมาย และปัจจุบันไม่ทราบว่ามืองค์กร หรือหน่วยงานจัดเก็บเบี้ยประกันภัยภาคบังคับหรือไม่ อย่างไร

ผู้ให้สัมภาษณ์ เกษักรประจำโรงพยาบาล

คำถาม 1. ท่านใช้ยานพาหนะโดยเฉพาะรถยนต์ เพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อ ธุรกิจค้าขาย เดินทางหรือไม่ และได้ทำประกันภัยประเภทใดไว้ เช่น ภาคสมัครใจ ภาคบังคับ

คำตอบ ได้ใช้รถยนต์ในการเดินทางไปทำงาน สมัครต่างจังหวัดตลอด ได้ทำการ ประกันภัยภาคบังคับ

คำถาม 2. ท่านเข้าใจวัตถุประสงค์ของการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจกับการ ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับหรือไม่ว่ามีวัตถุประสงค์อย่างไร แตกต่างกันอย่างใด และมีความ จำเป็นต้องทำหรือไม่อย่างไร

คำตอบ เข้าใจ ประกันภัยภาคสมัครใจมีวัตถุประสงค์เพื่อการคุ้มครองทรัพย์สิน ส่วนภาคบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย มีความจำเป็นในการทำประกันภัย

คำถาม 3. ท่านคิดว่าในปัจจุบัน การจัดเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของบริษัท ประกันภัยสูงหรือต่ำเกินไปหรือไม่ และการจัดเก็บเบี้ยประกันภัยภาคบังคับมีผลอย่างไรกับการจ่าย ค่าสินไหมทดแทน

คำตอบ ในภาคบังคับเบี่ยประกันภัยก่อนข้างสูง เมื่อประสบเหตุขึ้นมา การจ่ายสินไหมทดแทนต่ำ และล่าช้ามาก

คำถาม 4. ท่านทราบหรือไม่ว่า การจ่ายเบี่ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับให้กับบริษัทประกันภัยนั้น บริษัทประกันภัยได้กำไรหรือขาดทุนจากการเก็บเบี่ยประกัน และทราบหรือไม่ว่าบริษัทประกันภัยเมื่อเก็บเบี่ยประกันภัยมาแล้วได้แบ่งเป็นค่าใช้จ่ายอะไรบ้าง

คำตอบ ทราบ ว่าประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ บริษัทประกันภัยได้กำไรมาก

คำถาม 5. การเก็บเบี่ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของบริษัทประกันภัยสมควรมีกำไรหรือขาดทุนหรือไม่ อย่างไร

คำตอบ การเก็บเบี่ยประกันภัยมีกำไรมาก เพราะจ่ายค่าสินไหมก่อนข้างน้อยมาก

คำถาม 6 การเก็บเบี่ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามอัตราที่ท่านชำระให้กับบริษัทประกันภัยในปัจจุบัน ท่านคิดว่าเป็นธรรมหรือไม่ อย่างไร

คำตอบ เห็นว่าไม่ค่อยเป็นธรรม เพราะไม่มีการทดคืนสินไหมให้แก่ผู้ไม่ประสบเหตุ

คำถาม 7. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร หากมีกฎหมายในการบังคับใช้ในเรื่องของเบี่ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเป็นกรณีพิเศษ โดยให้มีองค์กรหรือหน่วยงานทางกฎหมาย ในการคิดอัตราเบี่ยประกันและจัดเก็บเบี่ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับไว้โดยเฉพาะ

คำตอบ เห็นด้วยเป็นอย่างยิ่ง โดยปัจจุบันไม่ทราบว่ามีการคิดอัตราเบี่ยประกันภัย หรือจัดเก็บเบี่ยประกันภัยตามกฎหมายหรือไม่

ผู้ให้สัมภาษณ์ ผู้อำนวยการกองกิจการสภาองค์กรบริหารส่วนจังหวัด

คำถาม 1. ท่านใช้ยานพาหนะโดยเฉพาะรถยนต์ เพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อธุรกิจค้าขาย เดินทางหรือไม่ และได้ทำประกันภัยประเภทใดไว้ เช่น ภาคสมัครใจ ภาคบังคับ

คำตอบ ข้าพเจ้าใช้รถยนต์ในการเดินทาง ได้ทำประกันภัยทั้งประเภทสมัครใจ และประเภทบังคับ

คำถาม 2. ท่านเข้าใจวัตถุประสงค์ของการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับหรือไม่ว่ามีวัตถุประสงค์อย่างไร แตกต่างกันอย่างใด และมีความจำเป็นต้องทำหรือไม่อย่างไร

คำตอบ ข้าพเจ้าเข้าใจวัตถุประสงค์ของการประกันภัยรถว่า ความแตกต่างคือภาคสมัครใจแล้วแต่ผู้เอาประกัน แต่ภาคบังคับกฎหมายกำหนดให้ต้องเอาประกัน

คำถาม 3. ท่านคิดว่าในปัจจุบัน การจัดเก็บเบี่ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของบริษัทประกันภัยสูงหรือต่ำเกินไปหรือไม่ และการจัดเก็บเบี่ยประกันภัยภาคบังคับมีผลอย่างไรกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทน

คำตอบ การกำหนดค่าเบี้ยประกันภัยภาคบังคับ เป็นหน้าที่ของรัฐ ดังนั้นควรมี การทบทวน ปรับปรุงเป็นระยะ ๆ ตามสภาพทางเศรษฐกิจ โดยคำนึงถึงประโยชน์ของประเทศ เป็นสำคัญ

คำถาม 4. ท่านทราบหรือไม่ว่า การจ่ายเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับให้กับบริษัท ประกันภัยนั้น บริษัทประกันภัยได้กำไรหรือขาดทุนจากการเก็บเบี้ยประกัน และทราบหรือไม่ว่าบริษัทประกันภัยเมื่อเก็บเบี้ยประกันภัยมาแล้วได้แบ่งเป็นค่าใช้จ่ายอะไรบ้าง

คำตอบ ไม่ทราบ

คำถาม 5. การเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของบริษัทประกันภัยสมควรมีกำไร หรือขาดทุนหรือไม่ อย่างไร

คำตอบ ข้าพเจ้าเห็นว่าไม่สมควรมีกำไรหรือขาดทุน เพราะเป็นการบังคับให้ทำประกัน ไม่ได้ขึ้นอยู่กับความสมัครใจ หากให้มีกำไรก็จะเป็นการหาประโยชน์ให้แก่ภาคธุรกิจบนความเดือดร้อนของประชาชนส่วนมากของประเทศ

คำถาม 6. การเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามอัตราที่ท่านชำระให้กับบริษัท ประกันภัยในปัจจุบัน ท่านคิดว่าเป็นธรรมหรือไม่ อย่างไร

คำตอบ สำหรับ โดยส่วนตัวของข้าพเจ้าเห็นว่าไม่เป็นธรรม เพราะไม่ทราบว่าผู้ใด เป็น ผู้คิดอัตราเบี้ยประกันภัยภาคบังคับ และประชาชนทั่วไปไม่มีโอกาสได้ทราบเลยว่า การจัดเก็บ เบี้ยของการประกันภาคบังคับนี้ แท้จริงเป็นเบี้ยแท้ ๆ หรือไม่ และประชาชนได้รับประโยชน์ อย่างไร ในเรื่องค่าสินไหมทดแทน

คำถาม 7. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร หากมีกฎหมายในการบังคับใช้ในเรื่องของ เบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเป็นกรณีพิเศษ โดยให้มีองค์กรหรือหน่วยงานทางกฎหมาย ในการ คิดอัตราเบี้ยประกันและจัดเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับไว้โดยเฉพาะ

คำตอบ ข้าพเจ้าเห็นด้วย ในกรณีที่สมควรให้มีกฎหมายในการบังคับใช้ในเรื่องของ เบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเป็นกรณีพิเศษ และปัจจุบันไม่ทราบเลยว่ากฎหมายมีการกำหนดใน เรื่องขององค์กรหรือหน่วยงานในการเก็บเบี้ยประกันภัยภาคบังคับหรือไม่

ผู้ให้สัมภาษณ์ สมาชิกสภาองค์การบริหารส่วนจังหวัด

คำถาม 1. ท่านใช้ยานพาหนะโดยเฉพาะรถยนต์ เพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อ ธุรกิจค้าขาย เดินทางหรือไม่ และได้ทำประกันภัยประเภทใดไว้ เช่น ภาคสมัครใจ ภาคบังคับ

คำตอบ ใช้ และได้ทำประกันประเภทภาคบังคับ

คำถาม 2. ท่านเข้าใจวัตถุประสงค์ของการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับหรือไม่ว่ามีวัตถุประสงค์อย่างไร แตกต่างกันอย่างใด และมีความจำเป็นต้องทำหรือไม่อย่างไร

คำตอบ ภาคสมัครใจ มีการจ่ายเบี้ยประกันมากกว่าและให้ความคุ้มครองที่มากกว่าภาคบังคับที่จ่ายเบี้ยประกันน้อยกว่ามาก ในการใช้ยานพาหนะจำเป็นต้องทำประกันภัยรถเพื่อคุ้มครองเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

คำถาม 3. ท่านคิดว่าในปัจจุบัน การจัดเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของบริษัทประกันภัยสูงหรือต่ำเกินไปหรือไม่ และการจัดเก็บเบี้ยประกันภัยภาคบังคับมีผลอย่างไรกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทน

คำตอบ การจัดเบี้ยประกันของภาคบังคับของบริษัทประกันภัย ถ้าพิจารณาตามความเสียหายของการใช้พาหนะและคิดว่าสูงเกินไป การจ่ายค่าสินไหมทดแทนก็จ่ายเฉพาะบุคคลภายนอกเท่านั้น ตามเบี้ยประกัน

คำถาม 4. ท่านทราบหรือไม่ว่า การจ่ายเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับให้กับบริษัทประกันภัยนั้น บริษัทประกันภัยได้กำไรหรือขาดทุนจากการเก็บเบี้ยประกัน และทราบหรือไม่ว่าบริษัทประกันภัยเมื่อเก็บเบี้ยประกันภัยมาแล้วได้แบ่งเป็นค่าใช้จ่ายอะไรบ้าง

คำตอบ ไม่แน่ใจ แต่ในการทำธุรกิจของภาครัฐและเอกชน ก็ต้องหวังผลกำไรเป็นธรรมดา ไม่ทราบว่าบริษัทได้แบ่งค่าใช้จ่ายอะไรบ้าง

คำถาม 5. การเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของบริษัทประกันภัยสมควรมีกำไรหรือขาดทุนหรือไม่ อย่างไร

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

คำถาม 6. การเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามอัตราที่ท่านชำระให้กับบริษัทประกันภัยในปัจจุบัน ท่านคิดว่าเป็นธรรมหรือไม่ อย่างไร

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

คำถาม 7. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร หากมีกฎหมายในการบังคับใช้ในเรื่องของ เบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเป็นกรณีพิเศษ โดยให้มืองค์กรหรือหน่วยงานทางกฎหมาย ในการ คัดอัตราเบี้ยประกันภัยและจัดเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับไว้โดยเฉพาะ

คำตอบ ปัจจุบัน ไม่ทราบว่ามืองค์กรหรือหน่วยงานในการจัดเก็บเบี้ยหรือไม่ หากมี กฎหมายในการบังคับใช้เป็นกรณีพิเศษ ในการคัดอัตราเบี้ยประกันและจัดเก็บประกันภาคบังคับ เพื่อไม่ให้เกิดการเอาเปรียบผู้ใช้บริการก็จะเป็นสิ่งที่ดีและสมควร

ผู้ให้สัมภาษณ์ นายความอาวุโส

คำถาม 1. ท่านใช้ยานพาหนะโดยเฉพาะรถยนต์ เพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อ ธุรกิจค้าขาย เดินทางหรือไม่ และได้ทำประกันภัยประเภทใดไว้ เช่น ภาคสมัครใจ ภาคบังคับ

คำตอบ ใช้เพื่อในการเดินทาง และได้ทำประกันไว้ทั้งภาคสมัครใจ และภาคบังคับ

คำถาม 2. ท่านเข้าใจวัตถุประสงค์ของการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจกับการ ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับหรือไม่ว่ามีวัตถุประสงค์อย่างไร แตกต่างกันอย่างใด และมีความ จำเป็นต้องทำหรือไม่อย่างไร

คำตอบ การประกันภัยภาคสมัครใจคือ แล้วแต่เราจะเลือกและมุ่งคุ้มครองทรัพย์สินตัว รถ ภาคบังคับคือมุ่งบังคับกับทุกคนให้ทำประกันสำหรับคนที่มารถ ถ้าไม่ทำภาคบังคับผิดกฎหมาย คิดว่ามีความจำเป็นต้องทำประกันภัยไว้

คำถาม 3. ท่านคิดว่าในปัจจุบัน การจัดเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของบริษัท ประกันภัยสูงหรือต่ำเกินไปหรือไม่ และการจัดเก็บเบี้ยประกันภัยภาคบังคับมีผลอย่างไรกับการจ่าย ค่าสินไหมทดแทน

คำตอบ สูงเกินไป เพราะมุ่งคุ้มครองกับบุคคลภายนอก ซึ่งมักจะบ่นว่าได้ค่าสินไหม ทดแทนน้อย การเก็บเบี้ยประกันภัยภาคบังคับจะมีผลเกี่ยวกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทน โดยการ เก็บเบี้ยจะมีค่าใช้จ่ายต่าง ๆ รวมด้วย แต่เวลาจ่ายจะได้น้อยไป

คำถาม 4. ท่านทราบหรือไม่ว่า การจ่ายเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับให้กับบริษัท ประกันภัยนั้น บริษัทประกันภัยได้กำไรหรือขาดทุนจากการเก็บเบี้ยประกัน และทราบหรือไม่ว่า บริษัทประกันภัยเมื่อเก็บเบี้ยประกันภัยมาแล้วได้แบ่งเป็นค่าใช้จ่ายอะไรบ้าง

คำตอบ ทราบว่าบริษัทประกันภัยได้กำไรมาก และเมื่อเก็บเบี้ยประกันภัยมาแล้ว จะแบ่งเป็นค่าคอมมิชชั่นและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการดำเนินงานของบริษัทประกันด้วย แต่ไม่ทราบว่า เบี้ยที่จ่ายไปแล้วเป็นค่าอะไรบ้าง เพราะไม่มีการชี้แจงจากบริษัทประกัน

คำถาม 5. การเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของบริษัทประกันภัยสมควรมีกำไรหรือขาดทุนหรือไม่ อย่างไร

คำตอบ ไม่สมควรมีกำไร เพราะเป็นสิ่งที่รัฐมุ่งคุ้มครองประชาชน

คำถาม 6. การเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามอัตราที่ท่านชำระให้กับบริษัทประกันภัยในปัจจุบัน ท่านคิดว่าเป็นธรรมหรือไม่ อย่างไร

คำตอบ ไม่เป็นธรรม เพราะไม่มีองค์กรตามกฎหมายมาจัดเก็บอย่างชัดเจน ทำให้ประชาชนไม่ทราบว่าเมื่อจัดเก็บไปแล้วบริษัทประกันนำไปเฉลี่ยจ่ายค่าสินไหมทดแทนเต็มจำนวนหรือไม่

คำถาม 7. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร หากมีกฎหมายในการบังคับใช้ในเรื่องของเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเป็นกรณีพิเศษ โดยให้มีองค์กรหรือหน่วยงานทางกฎหมาย ในการคิดอัตราเบี้ยประกันและจัดเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับไว้โดยเฉพาะ

คำตอบ เห็นควรมีกฎหมายนี้เป็นอย่างยิ่ง และปัจจุบันไม่ทราบว่า มีองค์กรหรือหน่วยงานในการจัดเก็บเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับหรือไม่