



มาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ... ศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายของ
ประเทศลาว กฎหมายประเทศไทย กฎหมายประเทศเวียดนาม
และกฎหมายประเทศญี่ปุ่น

PROTECTING MEASURES FOR MOTOR VEHICLE ACCIDENT VICTIMS:
COMPARATIVE STUDY OF LAO LAW, THAI LAW,
VIETNAMESE LAW AND JAPANESE LAW

เพชรสมัย ชัยมงคล

หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต

สำนักวิชานิติศาสตร์
มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง

2555

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง

มาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ... ศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายของ
ประเทศลาว กฎหมายประเทศไทย กฎหมายประเทศเวียดนาม
และกฎหมายประเทศญี่ปุ่น
PROTECTING MEASURES FOR MOTOR VEHICLE ACCIDENT VICTIMS:
COMPARATIVE STUDY OF LAO LAW, THAI LAW,
VIETNAMESE LAW AND JAPANESE LAW

เพชรสมัย ชัยมงคล

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต

สำนักวิชานิติศาสตร์
มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง

2555

©ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง

มาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ... ศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายของ
ประเทศลาว กฎหมายประเทศไทย กฎหมายประเทศเวียดนาม
และกฎหมายประเทศญี่ปุ่น

PROTECTING MEASURES FOR MOTOR VEHICLE ACCIDENT VICTIMS:
COMPARATIVE STUDY OF LAO LAW, THAI LAW,
VIETNAMESE LAW AND JAPANESE LAW

เพชรสมัย ชัยมงคล

วิทยานิพนธ์นี้ได้รับการพิจารณาอนุมัติให้นับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต

2555

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....ประธานกรรมการ
(ศาสตราจารย์ ไชยยศ เหมะรัชตะ)

.....อาจารย์ที่ปรึกษา
(ดร. รุ่ง ศรีสมวงษ์)

.....อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม
(ดร. आयुศรี คำบรรลือ)

.....กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(ดร. สมจิต ประเสริฐศักดิ์)

©ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง

กิตติกรรมประกาศ

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณอย่างสูงต่อท่านอาจารย์ ดร. รุ่ง ศรีสมวงษ์ และท่านอาจารย์ ดร. อายุศรี คำบรรลือ ที่ได้กรุณารับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ โดยท่านทั้งสองได้กรุณาสละเวลาอันมีค่าชี้แนะให้ความกระจ่างในทางวิชาการ ด้วยการแนะนำวิธีการศึกษาค้นคว้าและวิเคราะห์ปัญหาต่าง ๆ อย่างเป็นระบบ ซึ่งเป็นประโยชน์แก่ผู้เขียนอย่างมากในการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ นอกจากนี้ท่านทั้งสองยังเป็นผู้ให้กำลังใจและช่วยเหลือผู้เขียนเสมอมา ด้วยการสนใจเอาใจใส่ดูแลและช่วยแก้ปัญหาให้แก่ผู้เขียนอย่างใกล้ชิดตลอดเวลาที่ทำการศึกษาค้นคว้า

ขอกราบขอบพระคุณ ท่าน ศาสตราจารย์ ไชยยศ เหมะรัชตะ ที่กรุณาให้เกียรติรับเป็นประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ พร้อมทั้งให้คำแนะนำต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์อย่างสูงต่อการศึกษาค้นคว้า และขอกราบขอบพระคุณท่าน ดร. สมจิต ประเสริฐศักดิ์ ที่ได้กรุณาสละเวลาอันมีค่ารับเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ และได้กรุณาให้ข้อชี้แนะประเด็นปัญหาที่สำคัญ จนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้ ซึ่งผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณอย่างสูง

ผู้เขียนต้องขอขอบพระคุณท่าน บัวลิต ขุนสี หัวหน้าแผนกอาเซียน กรมนโยบายการเงิน กระทรวงการคลัง และ ท่านบุญประสิทธิ์ เหลืองวิลัย ผู้จัดการฝ่ายกฎหมาย แผนกแก้ไขข้อบกพร่องของ บริษัทอาลิอันส์ประกันภัยลาว และทุกท่านที่ให้การอนุเคราะห์ข้อมูลต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์อย่างมากในการเขียนวิทยานิพนธ์เล่มนี้

ผู้เขียนขอขอบคุณญาติสนิท เพื่อน ๆ และทุกท่านที่มีส่วนเกี่ยวข้อง รวมถึงครอบครัวของผู้เขียน ซึ่งคอยให้กำลังใจและให้ความช่วยเหลือต่าง ๆ แก่ผู้เขียนตลอดมาจนทำให้การจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงด้วยดี

สุดท้ายนี้ หากมีสิ่งใดขาดตกบกพร่อง หรือข้อผิดพลาดประการใด ผู้เขียนขออภัยเป็นอย่างสูงในข้อบกพร่องนั้นมา ณ โอกาสนี้ด้วย

เพชรสมัย ชัยมงคล

ชื่อเรื่องวิทยานิพนธ์	มาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ... ศึกษาเปรียบเทียบ กฎหมายของประเทศลาว กฎหมายประเทศไทย กฎหมาย ประเทศเวียดนาม และกฎหมายประเทศญี่ปุ่น
ชื่อผู้เขียน	เพชรสมัย ชัยมงคล
หลักสูตร	นิติศาสตรมหาบัณฑิต
อาจารย์ที่ปรึกษา	ดร. รุ่ง ศรีสมวงษ์
อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม	ดร. อายุศรี คำบรรลือ

บทคัดย่อ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ มีวัตถุประสงค์ในการศึกษาถึงปัญหาในการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในประเทศลาว โดยการวิเคราะห์ปัญหาที่เกิดขึ้นได้มาจากการศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายลาวกับกฎหมายประเทศไทย ประเทศเวียดนาม และประเทศญี่ปุ่น และได้ศึกษาปัญหาในทางปฏิบัติ มีการสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง เช่น ผู้รับประกันภัย หน่วยงานกำกับดูแล และประชาชนลาวทั่วไปและจากสถิติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ผลของการวิจัยพบว่ามี 3 ปัญหาที่สำคัญดังนี้

ปัญหาในการจัดให้มีประกันภัยภาคบังคับ ซึ่งสาเหตุมาจากกระบวนการในการตรวจสอบยานพาหนะที่ไม่ได้มีการทำประกันภัยภาคบังคับยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ ยังไม่มีบทกำหนดโทษสำหรับผู้รับประกันภัยในกรณีไม่รับทำประกันภัยภาคบังคับ และการขาดความรู้ความเข้าใจของประชาชนเกี่ยวกับการทำประกันภัยภาคบังคับและการลงโทษต่อผู้ที่ไม่ทำประกันภัยภาคบังคับยังไม่มีประสิทธิภาพ

ปัญหาที่ผู้ประสบภัยไม่ได้รับการทดแทนค่าเสียหายเบื้องต้นในกรณีที่เกิดตั้งแต่สองคันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย

ปัญหาการไม่มีกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถที่เข้ามาช่วยเหลือเยียวยาในการทดแทนค่าเสียหายเบื้องต้นให้กับผู้ประสบภัย ในกรณีที่เจ้าของยานพาหนะที่ก่อให้เกิดความเสียหายไม่ได้จัดให้มีการประกันภัยภาคบังคับ ในขณะที่เกิดอุบัติเหตุ ยานพาหนะที่ก่อให้เกิดความเสียหายไม่ได้อยู่ในการครอบครองของเจ้าของยานพาหนะนั้นนับตั้งแต่ที่ยานพาหนะถูกยักยอก ท่อ โกง กรรโชก ลักทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์

ผู้วิจัยได้มีข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาดังที่ได้กล่าวไว้ในข้างต้นดังนี้

ปรับปรุงแก้ไขมาตรา 61 ของกฎหมายว่าด้วยการประกันภัยของประเทศลาว โดยเพิ่มอำนาจหน้าที่ให้กับกรมขนส่งทางบกในการตรวจสอบการทำประกันภัยรถก่อนขึ้นทะเบียนและชำระภาษีประจำปีนอกจากการตรวจสภาพเทคนิครถ และควรกำหนดระยะเวลาของการเอาประกันภัยให้เป็นเวลาเดียวกันกับชำระภาษีประจำปี หรือวันต่อทะเบียนรถครั้งต่อไปด้วย ปรับปรุงแก้ไข ให้มีบทกำหนดโทษต่อบริษัทประกันภัยในกรณีที่บริษัทไม่รับทำประกันภัยภาคบังคับรถยนต์ ปรับปรุงแก้ไขกฎหมายว่าด้วยการประกันภัยของประเทศลาว ต้องบัญญัติเพิ่มเป็นมาตราหนึ่งในกฎหมาย ที่คล้ายคลึงกับกฎหมายของประเทศเวียดนามเกี่ยวกับการโฆษณาเผยแพร่สาระสำคัญและประโยชน์เกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับ ซึ่งการโฆษณาเผยแพร่ควรมีการประสานระหว่างหน่วยงานภาครัฐกับบริษัทประกันภัย และต้องทำการเผยแพร่ผ่านทางสื่อต่าง ๆ อย่างเป็นปกติและประจำ

ปรับปรุงแก้ไขกฎหมายว่าด้วยการประกันภัยของประเทศลาว ต้องบัญญัติเพิ่มเป็นมาตราหนึ่งในกฎหมาย ที่คล้ายคลึงกับกฎหมายของประเทศไทย ให้บัญญัติความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยไว้อย่างชัดเจนในกรณีรถตั้งแต่สองคันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหาย

ปรับปรุงแก้ไขกฎหมายว่าด้วยการประกันภัยของประเทศลาว ให้มีกฎหมายกำหนดหลักการเกี่ยวกับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยไว้เป็นหมวดหนึ่งที่คล้ายคลึงกับกฎหมายของประเทศไทย โดยมีโครงสร้างดังต่อไปนี้ วัตถุประสงค์ของกองทุน แหล่งที่มาของกองทุน ระเบียบวิธีการใช้จ่ายของกองทุน สิทธิในการไต่เบี่ยของกองทุน และการบริหารจัดการของกองทุน

คำสำคัญ: มาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ/ผู้ประสบภัยจากรถ/ศึกษาเปรียบเทียบกฎหมาย

Thesis Title	Protecting Measures for Motor Vehicle Accident Victims : Comparative Study of Lao Law, Thai Law, Vietnamese Law and Japanese Law
Author	Phetsamay Xaymoungkhoun
Degree	Master of Law
Advisor	Dr. Rung Srisomwong
Co-Advisor	Dr. Aryusri Kumbunlue

ABSTRACT

This thesis focuses on the problems in protecting motor vehicle accident victims in Laos. The analysis of the problems is done through a comparative study of Laos Law, Thai Law, Japanese Law and Vietnamese Law, research on practical issues, interviews of stakeholders such as insurers, regulators and Laos people and relevant statistics. The result of the research shows that there are 3 major problems as follows:

Problems in effecting insurance. This is caused by the following reasons, ineffective procedures in examining vehicles not having compulsory insurance, ineffective sanction on insurance company not providing compulsory insurance coverage, lack of knowledge of the people regarding compulsory insurance, ineffective sanction on persons not having compulsory insurance coverage.

Lack of preliminary compensation for victims in situation where more than two vehicles cause the accident.

Lack of motor vehicle accident victims compensation fund. There is no fund to provide preliminary compensation in the following situations: the owner of motor vehicle that causes damage does not have compulsory insurance coverage; while the accident occurs, the motor vehicle causing damage is not possessed by the owner since that motor vehicle is misappropriated, cheated and fraud, extorted, stolen, or robbed.

The research recommends solutions for the aforementioned problems as follows;

Amending section 61 of the Laos Insurance law by empowering the Road Transport Department to examine for compulsory insurance before issuing annual car registration apart from technical examination and the period of car registration should be the same as coverage period of compulsory insurance. Amending penalty provisions by increasing the fines of insurance company not accepting compulsory insurance. Amending the Laos Insurance Law by adding a section, similar to Vietnamese law, regarding the advertisement the importance and benefit of compulsory insurance. The advertisement should be a collaboration between governmental agencies and insurance companies and should be done regularly through various media.

Amending the Laos Insurance Law by adding a section, similar to Thai law, providing clear liability of each insurer in situation where more than two vehicles cause the accident.

Amending the Laos insurance Law by adding a chapter regarding motor vehicle accident victims compensation fund, similar to Thai Law, with the following structures; the purpose of the fund; the source of the fund; the compensations process; subrogation right of the fund; the management of the fund.

Keywords: Protecting Measures for Motor Vehicle Accident Victims/Motor Vehicle Accident Victims/Comparative Study Law

สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	(3)
บทคัดย่อภาษาไทย	(4)
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	(6)
สารบัญตาราง	(11)
บทที่	
1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมา และความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย	5
1.3 สมมติฐานของการวิจัย	6
1.4 ขอบเขตของการวิจัย	6
1.5 วิธีการดำเนินการวิจัย	7
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการวิจัย	7
2 การเยียวยาความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถภายใต้กฎหมายลาว	8
2.1 การเยียวยาความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยตามกฎหมายว่าด้วยข้อผูกพันในสัญญาและนอกสัญญา	8
2.2 การชดเชยค่าเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่เกิดจากการขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก	17
2.3 การประกันความรับผิดในการใช้รถภาคบังคับตามกฎหมายว่าด้วยประกันภัย	18

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่	
3 การเยียวยาความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถภายใต้กฎหมายต่างประเทศ	29
3.1 การเยียวยาความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถภายใต้กฎหมายของประเทศไทย	29
3.2 การเยียวยาความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถภายใต้กฎหมายของประเทศเวียดนาม	53
3.3 การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น	68
4 วิเคราะห์ปัญหาการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในประเทศลาว และศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายลาวกับต่างประเทศ	86
4.1 ปัญหาในการจัดให้มีการประกันภัยภาคบังคับ	86
4.2 ปัญหาที่ผู้ประสบภัยไม่ได้รับการทดแทนค่าเสียหายเบื้องต้นในกรณีที่เกิดตั้งแต่สองคันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย	95
4.3 ขาดหลักกฎหมายเกี่ยวกับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ	96
5 สรุปและข้อเสนอแนะ	106
5.1 สรุป	106
5.2 ข้อเสนอแนะ	108

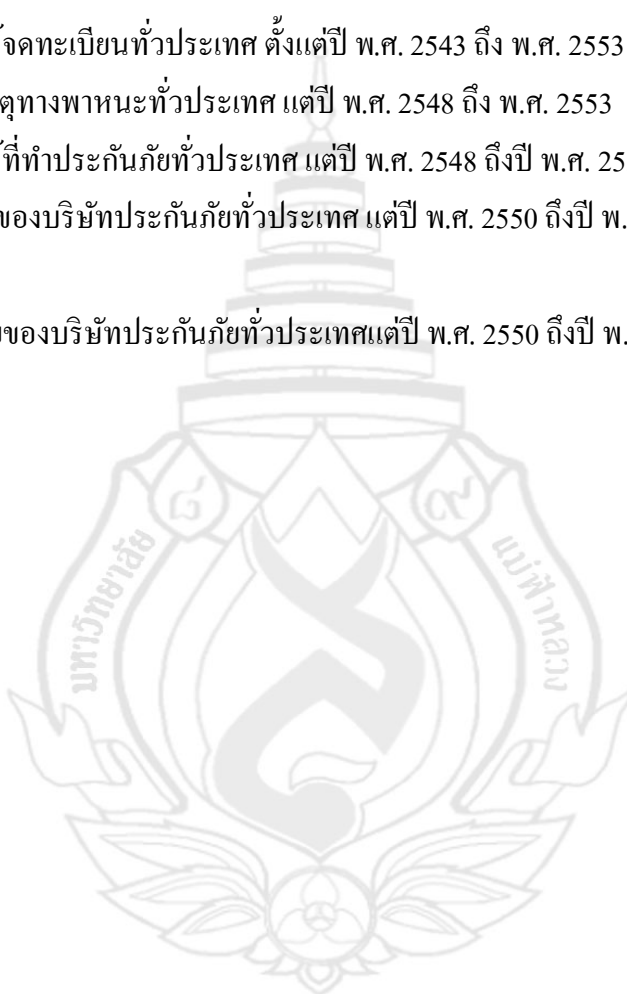
สารบัญ (ต่อ)

รายการอ้างอิง	117
ภาคผนวก	124
ภาคผนวก ก ตารางเปรียบเทียบมาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตาม กฎหมายประกันภัยของประเทศต่าง ๆ	125
ภาคผนวก ข แบบสอบถาม	143
ประวัติผู้เขียน	145



สารบัญตาราง

ตาราง	หน้า
1.1 สถิติรถยนต์จดทะเบียนทั่วประเทศ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543 ถึง พ.ศ. 2553	3
1.2 สถิติอุบัติเหตุทางพาหนะทั่วประเทศ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548 ถึง พ.ศ. 2553	4
4.1 สถิติรถยนต์ที่ทำประกันภัยทั่วประเทศ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548 ถึงปี พ.ศ. 2553	87
5.1 สถิติรายรับของบริษัทประกันภัยทั่วประเทศ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 ถึงปี พ.ศ. 2553 US\$	114
5.2 สถิติรายจ่ายของบริษัทประกันภัยทั่วประเทศตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 ถึงปี พ.ศ. 2553 US\$	114



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมา และความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันประเทศไทยเป็นประเทศที่กำลังพัฒนา และเศรษฐกิจก็มีการเจริญเติบโตมากขึ้น อย่างเป็นลำดับ มีประชากรทั้งหมดประมาณ 6 ล้าน 2 แสน คน ในปี พ.ศ. 2553 ก่อให้เกิดความจำเป็นในการใช้พาหนะ โดยเฉพาะรถยนต์มากขึ้น จำนวนรถยนต์ที่เพิ่มมากขึ้นก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากขึ้นด้วยก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน ในสมัยก่อนความจำเป็นที่ต้องมีกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ เห็นได้จากบางปัญหาที่เกิดจากอุบัติเหตุบนท้องถนนหลวงจากสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั่วประเทศในปี พ.ศ. 2531 ซึ่งเป็นปีที่มีอุบัติเหตุมากที่สุด จำนวนอุบัติเหตุทั้งหมดมีถึง 1,029 ครั้ง ยานพาหนะเสียหาย 722 คัน จำนวนคนที่ได้รับบาดเจ็บ 1,011 คน และจำนวนคนเสียชีวิตสูงถึง 71 คน มูลค่าการเสียหายทั้งหมดประมาณ 400 ล้านบาท สาเหตุหลักของอุบัติเหตุ เกิดจากการดื่มสุราจนมึนเมา ขับรถเร็ว ละเมิดกฎจราจร การกำกับดูแลการปฏิบัติระเบียบจราจร และมาตรการต่อผู้ที่กระทำผิดยังไม่เข้มงวด ผู้ขับขี่ขาดความรู้ทางเทคนิคขับขี่และการใช้รถ เคียงคู่กันนั้นพาหนะที่วิ่งด้วยเครื่องจักรกลบนท้องถนนหลวง ได้เพิ่มขึ้นในขอบเขตทั่วประเทศ แต่อัตราการเพิ่มสูงมากที่สุดอยู่ที่นครหลวงเวียงจันทน์ ในปี พ.ศ. 2532 ในทั่วประเทศมีรถยนต์ทั้งหมด 85,015 คัน (ในจำนวนนั้นมีรถที่ใช้พวงมาลัยขวาจำนวน 1,800 กว่าคัน) โดยไม่รวมรถทหาร และตำรวจในนครหลวงเวียงจันทน์มีถึง 36,250 คัน เท่ากับ 42.6% ของทั่วประเทศ ในจำนวนทั้งหมดนั้นมีรถบรรทุก 9,361 คัน รถกระบะ และรถเก๋ง 23,884 คัน รถจักรยานยนต์ 51,790 คัน เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2532 และปี พ.ศ. 2531 แล้วจำนวนพาหนะเพิ่มขึ้นถึง 52.3% (ในนั้นรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นถึง 61% รถเก๋ง และรถกระบะเพิ่มขึ้นถึง 26% และรถบรรทุกเพิ่มขึ้นถึง 97%) ในปี พ.ศ. 2532 เป็นปีที่เพิ่มขึ้นสูงกว่าปีอื่น ๆ เช่นปี พ.ศ. 2531 เปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2530 เพิ่มขึ้นเพียง 12% ทั้งหมดนี้ทำให้เห็นอัตราเพิ่มขึ้นของอุบัติเหตุ ซึ่งแน่นอนต้องไปเคียงคู่กับการเพิ่มขึ้น

ของรถยนต์ ซึ่งเป็นปัญหาให้แก่การจราจร และเป็นต้นเหตุให้เกิดการสูญเสียอยู่ไม่น้อย¹ จึงเป็นสาเหตุหนึ่งที่ต้องมีกฎหมายประกันภัยออกมาเพื่อบรรเทาความเสียหายที่เกิดจากการเสี่ยงภัยของรถยนต์ ให้แก่ประชาชนโดยรวมในการใช้รถบนท้องถนน โดยการออกกฎหมายบังคับให้เจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันภัยความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย โดยเอาประกันภัยกับบริษัทประกันภัยที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการประกันภัยประเภทการประกันภัยของรถ ตามกฎหมายว่าด้วยประกันภัยของลาว โดยได้ระบุในกฎหมายว่าด้วยประกันภัยให้ บุคคล หรือ นิติบุคคล ที่นำใช้ยานพาหนะทางบก ที่วิ่งด้วยเครื่องจักรกล พร้อมด้วยรถพ่วง หรือ กิ่งรถพ่วง เข้าในการสัญจรต้องทำการคุ้มครองกันยานพาหนะของตนด้วยการประกันภัย² ทำให้การประกันภัยเข้ามามีบทบาทสำคัญในการชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัย ทั้งนี้เนื่องจากการประกันภัยเป็นการแบ่งเบาความเสียหายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น โดยเฉลี่ยภาระไปคนละเล็กละน้อยในระหว่างบุคคลจำนวนมากในสังคม เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้น การประกันภัยก็จะเข้ามาชดเชยความเสียหายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น กฎหมายว่าด้วยประกันภัยของลาวมีผลบังคับทำให้ผู้ประสบภัยจากรถได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นมาเยียวยาความเสียหายตามจำนวนที่จำเป็นก่อน โดยผู้ประสบภัยสามารถขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นได้จากบริษัทประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยได้ทำประกันไว้ และสามารถเรียกร้องค่าเสียหายที่เกินค่าเสียหายเบื้องต้นได้ตามกระบวนการทางแพ่งตามกฎหมายว่าด้วยข้อผูกพันในสัญญาและนอกสัญญาได้ต่อไป

นับตั้งแต่มีการประกาศใช้กฎหมายว่าด้วยประกันภัยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2533 จนถึงปัจจุบันเป็นเวลา 21 ปี ถึงแม้กฎหมายจะมีมาตรการในการปรับต่อผู้ที่ละเมิดที่ไม่ยอมนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยก็ตามแต่ก็มีรถเป็นจำนวนมากที่ไม่ได้ทำประกันภัยภาคบังคับจึงไม่สามารถทำตามเจตนารมณ์ของกฎหมายในการเยียวยาให้กับผู้ประสบภัยจากการใช้รถได้อย่างแท้จริงเพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นอย่างทันท่วงที

การคมนาคมได้มีบทบาทสำคัญในสังคม การใช้รถยนต์ ยานพาหนะในการเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ ในการทำธุรกิจ การขนส่ง หรือแม้แต่ในชีวิตประจำวัน รถยนต์จึงมีความจำเป็นอย่างมากในการอำนวยความสะดวกในการดำเนินกิจวัตรประจำวัน เป็นผลให้จำนวนรถยนต์บนท้องถนน

¹ กระทรวงการคลัง, บทเสนอร่างกฎหมายประกันภัยของ กระทรวงการคลังต่อสภาแห่งชาติลาว, (1990).

² สภาแห่งชาติ, กฎหมายว่าด้วยประกันภัยของลาว, (29 พฤศจิกายน 1990), (เลขที่ 11/90/สภช), มาตรา 59.

เพิ่มมากขึ้นในทุกๆ ปี จากสถิติการขึ้นทะเบียนยานพาหนะทั่วประเทศนับแต่ปี พ.ศ. 2543 ถึงปี พ.ศ. 2553 ได้มีจำนวนรถเพิ่มขึ้นตามตารางดังนี้³

ตารางที่ 1.1 สถิติรถยนต์จดทะเบียนทั่วประเทศ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543 ถึง พ.ศ. 2553 (Number of Registered Vehicles Year 2543-2553)

สถิติรถยนต์จดทะเบียนทั่วประเทศ									
ปี	ประเภทพาหนะ								รวม (คัน)
	รถจักรยานยนต์		รถยนต์				รถบรรทุก		
	2 ล้อ	3 ล้อ	เก๋ง	กระบะ	ตู้	จิบ	สินค้า	คน	
2543	153,781	4,347	8,995	15,074	2,199	3,970	10,559	1,831	200,756
2544	168,379	4,405	9,428	17,581	2,603	4,355	11,841	1,899	220,491
2545	196,963	4,405	9,696	19,042	2,691	4,584	18,085	2,042	257,508
2546	195,353	6,407	8,045	25,490	2,729	5,832	8,424	2,164	254,444
2547	285,740	7,871	10,063	36,421	3,777	6,949	11,346	3,972	366,139
2548	337,719	8,043	11,204	42,994	4,862	7,909	13,441	4,234	430,406
2549	453,158	8,441	12,939	59,519	7,236	8,668	15,296	3,033	568,290
2550	509,421	8,518	14,792	68,360	9,355	10,399	17,994	2,242	641,081
2551	623,310	8,460	15,203	77,616	12,675	9,752	19,070	2,520	768,606
2552	711,800	8,624	17,671	93,080	18,634	10,801	23,031	2,707	886,348
2553	804,087	8,542	21,638	109,362	24,727	12,155	25,452	2,825	1008,788
รวม	4,439,711	78,063	139,674	564,539	91,488	85,374	174,539	29,469	5,602,857

เมื่อจำนวนรถเพิ่มขึ้นอุบัติเหตุก็เพิ่มขึ้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุความสูญเสียย่อมตามมาในแต่ละปี มีผู้คนบาดเจ็บ พิการ เสียชีวิต ทรัพย์สินเสียหาย จะเห็นได้จากสถิติจำนวนอุบัติเหตุที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปีตามตารางดังนี้⁴

³ กรมการขนส่ง กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง, สถิติการขึ้นทะเบียนพาหนะทั่วประเทศลาว ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543 ถึง ปี พ.ศ. 2553, (2554).

⁴ กรมการขนส่ง กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง, สถิติอุบัติเหตุทางพาหนะทั่วประเทศลาว ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548 ถึง ปี พ.ศ. 2553, (2554).

ตารางที่ 1.2 สถิติอุบัติเหตุทางพาหนะทั่วประเทศ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548 ถึง พ.ศ. 2553 (Total Number of Accidents on Road Year 2548-2553)

ปี	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	ผลเสียหาด้านสุขภาพ (คน)	เสียชีวิต (คน)	จำนวนพาหนะ (คัน)
2548	4,619	7,312	414	7,687
2549	4,620	7,825	480	8,083
2550	5,198	8,714	608	9,395
2551	5,025	8,985	616	8,866
2552	5,233	9,881	765	9,636
2553	5,638	11,158	790	9,795

เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นการประกันภัยได้เข้ามามีบทบาทสำคัญในการชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัย รัฐจึงจัดให้มีการประกันภัยรถขึ้น เพื่อช่วยลดความเดือดร้อนและความเสียหายอันมีสาเหตุมาจากการเกิดอุบัติเหตุรถยนต์ จึงเห็นได้ว่าเมื่อรถที่ไม่ได้ทำประกันภัยภาคบังคับไว้หากก่อให้เกิดอุบัติเหตุและมีความเสียหายเกิดขึ้นแล้วผู้เสียหายไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหาย หรือได้รับการชดเชยค่าเสียหายแต่ไม่เพียงพอค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจริง ถ้าจะใช้กระบวนการในการดำเนินคดีแพ่งก็ใช้เวลานานในการพิสูจน์ว่าฝ่ายใดเป็นฝ่ายผิดกว่าที่จะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอน เช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 09 ลงวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2553 คดีละเมิดกฎหมายจราจรที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ซึ่งคดีได้เกิดขึ้นเมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2550 จำเลยได้ขับรถละเมิดกฎหมายจราจรก่อให้เกิดอุบัติเหตุ และจำเลยจะต้องทดแทนค่าเสียหายทางแพ่งให้กับโจทก์ในการรักษาพยาบาลและค่าซ่อมแซมรถ รวมเป็นเงินทั้งหมด 9,300 บาท คดีได้ดำเนินมาเป็นเวลา 3 ปี กว่าจะสิ้นสุดและโจทก์จึงจะได้รับการทดแทนค่าเสียหายที่เกิดจากรถได้ หรือกรณีที่รถถูกขโมยเอาไปแล้วไปก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น โดยที่ไม่รู้ว่าใครเป็นเจ้าของรถ และรถไม่ได้ทำประกันภัย อีกทั้งไม่รู้ว่ารถคันใดก่อความเสียหาย หรือรถที่มีประกันภัยแต่บริษัทประกันภัยไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือจ่ายไม่ครบ รถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องเอาประกันภัยไปก่อให้เกิดความเสียหาย เพราะไม่มีกองทุนทดแทนเพื่อช่วยเหลือผู้ประสบภัยเบื้องต้น ภาระจึงตกอยู่กับผู้ประสบภัยทั้งหมด ถ้าหากผู้ประสบภัยมีฐานะไม่ค่อยดีแล้วยังเป็นเรื่องลำบากในการใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล ซ่อมรถ และค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่มีความจำเป็น

ในปัจจุบันจำนวนของบริษัทประกันภัยได้มีการเพิ่มขึ้นจากเดิม ตั้งแต่มีกฎหมายประกันภัย ในปี พ.ศ. 2533 มาถึงปี พ.ศ. 2535 ได้มีบริษัทประกันภัยแห่งแรกและเป็นบริษัทเดียวที่ขึ้นทะเบียนคือบริษัทประกันภัยแห่งประเทศไทย Assurances Generales du Laos (AGL) เป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างสมาชิกกลุ่มบริษัท Allianz กับกระทรวงการคลังของลาว จนมาถึงปี พ.ศ. 2550 จึงได้มีการจัดตั้งบริษัทโตโกประกันภัยและมาถึงปี พ.ศ. 2551 ได้เกิดมีบริษัทประกันภัยลาวเวียดนามขึ้น และในปี พ.ศ. 2552 ได้เกิดมีบริษัทเพิ่มขึ้นอีกสองบริษัทคือ บริษัทMSIG ประกันภัยลาว และบริษัท PCT ASIA INSURANCE CO.,LTD จนมาถึงปี พ.ศ. 2553 ได้เกิดมีบริษัทล้านช้างประกันภัยขึ้น ถึงปัจจุบันมีบริษัทประกันภัยทั้งหมด 6 บริษัทแต่ทำการดำเนินการประกันภัยรณีเพียง 3 บริษัท และอีก 3 บริษัทยังไม่ได้ดำเนินการประกันภัยรถ

ดังนั้นเพื่อเป็นการคุ้มครองผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายอันเกิดจากการใช้รถบนท้องถนน ควรมีมาตรการในการจัดให้รถทุกคันทำประกันภัยภาคบังคับให้ได้ทั้งหมดตามเจตนารมณ์ของกฎหมายในการเยียวยาความเสียหายให้กับประชาชน และให้มีการจัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ เพื่อสะดวกในการให้ความช่วยเหลือและคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถให้ได้รับความเป็นธรรม และเกิดประโยชน์แก่ประชาชน

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- 1.2.1 เพื่อศึกษาถึงปัญหา และ อุปสรรคในการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในประเศลาว
- 1.2.2 เพื่อศึกษามาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของประเทศไทย ประเทศเวียดนาม และ ประเทศญี่ปุ่น โดยเฉพาะจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายประกันภัยของลาวในอนาคต
- 1.2.3 เพื่อศึกษาแนวทางในการจัดตั้ง กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ ในประเทศลาว

1.3 สมมติฐานของการวิจัย

มาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในประเทศไทยยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอในการเยียวยาผู้ประสบภัยเพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันท่วงที เนื่องจากยังมีรถเป็นจำนวนมากที่ยังไม่ได้ทำประกันภัยภาคบังคับ ซึ่งสาเหตุมาจากกระบวนการในการตรวจสอบการจัดให้มีประกันภัยภาคบังคับยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ กล่าวคือ ในกฎหมายว่าด้วยประกันภัยของลาว มาตรา 61 เพียงแต่กำหนดให้บริษัทประกันภัยต้องรับประกันภัยเมื่อผ่านการตรวจสอบสภาพเทคนิค แต่ไม่ได้ให้อำนาจกับกรมขนส่งในการตรวจสอบการทำประกันภัยภาคบังคับก่อนรับจดทะเบียนหรือรับชำระภาษีประจำปี ทำให้การตรวจสอบการทำประกันภัยภาคบังคับยังไม่มีประสิทธิภาพ และการไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับบทกำหนดโทษสำหรับผู้รับประกันภัยในกรณีไม่รับทำประกันภัยภาคบังคับ การขาดความรู้ความเข้าใจและประโยชน์เกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับของประชาชน การไม่มีบทบัญญัติในกฎหมายในกรณีตั้งแต่สองคันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหายทำให้ผู้ประสบภัยไม่ได้รับการทดแทนค่าเสียหายเบื้องต้น เนื่องจากถ้าจะใช้กระบวนการพิจารณาทางแพ่งของศาลต้องใช้ระยะเวลานานในการกำหนดผู้ที่จะต้องรับผิดชอบในการใช้แทนค่าเสียหาย ประกอบกับประเทศไทยยังไม่มีกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ที่ให้การช่วยเหลือแก่ผู้ประสบภัยทำให้ผู้ประสบภัยไม่ได้รับการเยียวยา จึงศึกษามาตรการในการคุ้มครองผู้ประสบภัยของประเทศไทย ประเทศเวียดนาม และ ประเทศญี่ปุ่น เพื่อปรับปรุงแก้ไขกฎหมายว่าด้วยประกันภัยของลาวทำให้ผู้ประสบภัยได้รับการคุ้มครองมากขึ้น

1.4 ขอบเขตของการวิจัย

ศึกษาปัญหา และ อุปสรรคเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ศึกษามาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของประเทศไทย ประเทศเวียดนาม และในการจัดให้มีกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย และศึกษามาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของประเทศญี่ปุ่น เพื่อเป็นแนวทางในการหาวิธีปรับปรุงและแก้ไขกฎหมายประกันภัยของลาวให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นในอนาคต

1.5 วิธีการดำเนินการวิจัย

ในการดำเนินการวิจัยในหัวข้อนี้ จะวิจัยทางเอกสารเป็นหลัก (documentary research) จะมีการสอบถาม และสัมภาษณ์ประกอบด้วย โดยจะศึกษาวิจัย และวิเคราะห์จากเอกสารทางวิชาการ อาทิ บทความวิชาการ บทวิทยานิพนธ์ และตำรากฎหมายต่าง ๆ ทั้งภาษาลาว ภาษาไทย รวมถึงภาษาต่างประเทศ และ เอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นข้อมูลทางวิชาการในการสรุปปัญหา และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับเรื่องนี้

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการวิจัย

1.6.1 เพื่อปรับปรุงแก้ไขปัญหา และอุปสรรคในการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในประเทศลาว เช่น ปัญหาในการจัดให้มีประกันภัยภาคบังคับ ปัญหาในกรณีที่ไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย รถที่ไม่ได้ทำประกันภัย และรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องเอาประกันภัยไปก่อให้เกิดความเสียหาย หรือรถที่มีประกันภัยแต่บริษัทประกันภัยไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือจ่ายไม่ครบ และปัญหาที่ผู้ประสบภัยไม่ได้รับการทดแทนค่าเสียหายเบื้องต้นในกรณีที่เกิดตั้งแต่สองคันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย

1.6.2 เพื่อสร้างมาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของประเทศลาว ในการเยียวยาความเสียหายเบื้องต้นให้กับผู้ประสบภัยให้ได้รับความเป็นธรรมและเกิดประโยชน์แก่ประชาชน

บทที่ 2

การเยียวยาความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถภายใต้กฎหมายลาว

การเยียวยาความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถตามกฎหมายลาวแบ่งเป็นการเยียวยาความเสียหายตามกฎหมายทั่วไปคือกฎหมายว่าด้วยข้อผูกพันในสัญญาและนอกสัญญา ซึ่งมีลักษณะที่ผู้เสียหายจะได้รับการคุ้มครองในการชดเชยค่าสินไหมทดแทน ทั้งนี้จะได้ศึกษาถึงขอบเขตและองค์ประกอบในบทบัญญัติในส่วนที่เกี่ยวกับความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะอันเนื่องด้วยเครื่องจักรกลว่ากฎหมายได้เยียวยาความเสียหายแก่ผู้เสียหายอย่างไรในกรณีที่เป็นความรับผิดชอบลักษณะนอกสัญญา⁵

นอกจากจะศึกษาถึงความเสียหายที่เกิดจากรถในกรณีที่ได้รับการเยียวยาตามกฎหมายทั่วไปแล้ว ยังจะศึกษาการเยียวยาความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถตามกฎหมายเฉพาะ เช่น กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยประกันภัย ซึ่งจะได้นำถึงโครงสร้างของตัวบทของกฎหมายเหล่านั้นแต่ละเรื่องลงไปในรายละเอียดเฉพาะแต่ละส่วนของส่วนที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งต่อบุคคลที่สามภาคบังคับในรายละเอียดต่อไปด้วย

2.1 การเยียวยาความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยตามกฎหมายว่าด้วยข้อผูกพันในสัญญาและนอกสัญญา

ข้อผูกพันนอกสัญญา เป็นความสัมพันธ์ทางกฎหมายที่เกิดขึ้นโดยไม่มีสัญญาด้วยกัน หรือ จากการกระทำของบุคคลใดหนึ่ง ของบุคคลอื่น ของสัตว์ หรือ จากวัตถุสิ่งของที่อยู่ภายใต้การ

⁵ คำว่า “นอกสัญญาในกฎหมายลาว มีความหมายคือ ละเมิดในกฎหมายไทย” กฎหมายลักษณะละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย มาตรา 420 บัญญัติว่า “ผู้ใดจงใจ หรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่น โดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิดจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น”

คุ้มครองของบุคคลนั้น⁶ ความรับผิดชอบนอกสัญญาเป็นความรับผิดชอบเนื่องมาจากการกระทำที่ละเมิดกฎหมาย ซึ่งการกระทำดังกล่าวเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินของ ชีวิต สุขภาพ หรือจิตใจ ของบุคคลอื่น⁷ ความรับผิดชอบนอกสัญญามีพื้นฐาน คือ มีการกระทำที่ละเมิดบทบัญญัติของกฎหมายของผู้ก่อความเสียหาย ผู้เข้าร่วมในการก่อความเสียหายและผู้เสียหาย ไม่ได้มีการตกลงใดๆกันมาก่อน หมายความว่ามีการละเมิดเกิดขึ้น และสร้างความเสียหาย แล้วจึงมีหน้าที่ต่อกัน ผู้ก่อความเสียหายนั้นต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายที่ตนได้ก่อขึ้น เว้นเสียแต่ความเสียหายนั้น หากไม่ใช่เพราะความผิดของตน เป็นการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมาย และการป้องกันตัว ดังบทบัญญัติในกฎหมายว่าด้วยข้อผูกพันในสัญญาและนอกสัญญาบัญญัติว่า “บุคคลใด หากได้ก่อความเสียหายให้แก่ผู้อื่น ด้วยการกระทำของตนเอง บุคคลนั้นต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายที่ตนได้ก่อขึ้น เว้นเสียแต่ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นการป้องกันตัว การปฏิบัติหน้าที่ที่ถูกต้องตามกฎหมาย หรือเพราะความผิดของผู้เสียหายเอง”⁸

2.1.1 องค์ประกอบของความรับผิดชอบทางแพ่ง

2.1.1.1 มีความเสียหายเกิดขึ้น

ความเสียหายหมายถึงการชำรุด หรือ การทำลายสมบัติ ที่เป็นวัตถุหรือไม่เป็นวัตถุ ซึ่งได้รับการปกป้องด้วยกฎหมาย ความเสียหายอาจเกิดขึ้นแก่ชีวิต สุขภาพ ทรัพย์สินของ หรือจิตใจของบุคคลอื่น⁹ ความเสียหายเป็นการทำให้คุณภาพ และ ปริมาณของสิ่งใดหนึ่งลดน้อยลงทางด้านคุณค่าในสภาพปกติ หรือหมายถึงการชำรุดเสียหายของวัตถุสิ่งของ หรือไม่เป็นวัตถุ เช่น ชีวิต สุขภาพ ของคน ซึ่งกฎหมายได้ให้ความปกป้อง ประเภทของความเสียหายมี สามประเภท ดังนี้

⁶ สภาแห่งชาติ, กฎหมายว่าด้วยข้อผูกพันในสัญญาและนอกสัญญาลาว, (8 ธันวาคม 2008), (เลขที่ 01/สภช), มาตรา 2.

⁷ วิชัย สีหาปัญญา, ความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับกฎหมายแพ่ง, พิมพ์ครั้งที่ 3, (เวียงจันทน์: คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยแห่งชาติลาว, 2550), 133.

⁸ สภาแห่งชาติ, กฎหมายว่าด้วยข้อผูกพันในสัญญาและนอกสัญญาลาว, (8 ธันวาคม 2008), (เลขที่ 01/สภช), มาตรา 83.

⁹ กระทรวงยุติธรรม, ตำราคู่มือเกี่ยวกับงานตุลาการ ของ ส. ป. ป. ลาว , (เวียงจันทน์: ปากปลาสิก, 2542), 92.

ความเสียหายทางด้านทรัพย์สินของ ความเสียหายทางด้านชีวิต หรือสุขภาพ และ ความเสียหายทางด้านจิตใจ¹⁰ ในกรณีที่ความเสียหายหากไม่เกิดขึ้น ก็จะไม่มีการชดเชยค่าเสียหาย

2.1.1.2 มีความผิดของผู้ก่อความเสียหาย

ความผิดแสดงออกด้วยการกระทำ หรือ การเมินเฉย (งดเว้นกระทำ) ซึ่งเป็นการละเมิดระเบียบกฎหมาย และ ก่อความเสียหายให้แก่บุคคลอื่น โดยเจตนา หรือด้วยความไม่ระมัดระวัง (ประมาท)¹¹ การกระทำที่ละเมิดกฎหมาย หมายถึงการประพฤติดังที่ขัดกฎหมายของผู้ก่อความเสียหาย การประพฤติดังที่ขัดกับกฎหมายอาจจะเป็นการกระทำ หรือการไม่กระทำ (การเมินเฉย) ของบุคคลผู้ที่มีพันธะ¹² ถ้าหากบุคคลผู้ก่อความเสียหาย ได้ปฏิบัติพันธะ หรือสิทธิของตนตามกฎหมายแล้ว ก็จะไม่ถือว่า การปฏิบัติของบุคคลนั้นเป็นการกระทำที่ละเมิดกฎหมาย¹³

ความผิดโดยเจตนา¹⁴ เป็นความผิดที่ผู้ละเมิดนั้นรู้ดีว่าการประพฤติดังที่ตนนั้นขัดกับกฎหมาย สามารถคาดคะเน (คาดหมาย) ถึงผลกระทบที่จะตามมา แต่ผู้ละเมิดต้องการหรือจงใจให้สิ่งเหล่านั้นเกิดขึ้น¹⁵

“จงใจ” ในกฎหมายลักษณะละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์ของไทย หมายความว่า กระทำโดยรู้สำนึกถึงผลเสียหายที่จะเกิดแก่ผู้อื่น¹⁶

ความผิดด้วยความไม่ระมัดระวัง¹⁷ เป็นความผิดในกรณีที่ผู้ละเมิดกฎหมายรู้ดีว่าการประพฤติดังที่ตนนั้นขัดกับกฎหมาย สามารถคาดคะเนได้ถึงผลกระทบที่จะตามมาแต่ผู้ละเมิด

¹⁰ สภาแห่งชาติ, กฎหมายว่าด้วยข้อผูกพันในสัญญาและนอกสัญญาลาว, (8 ธันวาคม 2008), (เลขที่ 01/สภช), มาตรา 85.

¹¹ สภาแห่งชาติ, กฎหมายว่าด้วยข้อผูกพันในสัญญาและนอกสัญญาลาว, (8 ธันวาคม 2008), (เลขที่ 01/สภช), มาตรา 86.

¹² พันธะ มีความหมายคือ หน้าที่

¹³ คาวรร ว้าวังจิต, กฎหมายแพ่ง, พิมพ์ครั้งที่ 2, (เวียงจันทน์: คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยแห่งชาติลาว, 2550), 65.

¹⁴ ความผิดโดยเจตนา ในนี้มีความหมายตรงกับคำว่า “จงใจ” ในกฎหมายลักษณะละเมิดของประเทศไทย ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

¹⁵ วิชัย สีหาปัญญา, ความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับกฎหมายแพ่ง, พิมพ์ครั้งที่ 3, (เวียงจันทน์: คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยแห่งชาติลาว, 2550), 132.

¹⁶ ภทศศักดิ์ วรรณแสง, หลักกฎหมายละเมิด, (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2546), 31.

¹⁷ ความผิดด้วยความไม่ระมัดระวัง มีความหมายตรงกับคำว่า “ประมาทเลินเล่อ” ในกฎหมายลักษณะละเมิดของประเทศไทยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ขาดสติ หรือคิดว่าสิ่งที่ตนกำลังกระทำอยู่นั้น ถ้าหากเกิดขึ้นตนเองสามารถสกัดกั้นได้¹⁸ ความผิดด้วยความไม่ระมัดระวังมีความผิดโดยประมาทเลินเล่อ ซึ่งมาจากการไม่เคารพระเบียบกฎหมาย ผู้ละเมิดแสดงออกในการขาดสติ ขาดความรับผิดชอบ การไม่เคารพสิทธิ และผลประโยชน์ของบุคคลอื่น เป็นต้น

“ประมาทเลินเล่อ” ในกฎหมายลักษณะละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์ของไทย หมายถึงไม่จงใจ แต่ไม่ใช้ความระมัดระวังตามสมควรที่จะใช้รวมถึงในลักษณะที่บุคคลผู้มีความระมัดระวังจะไม่กระทำด้วย¹⁹

ความผิดโดยเจตนา (จงใจ) หรือความผิดด้วยความไม่ระมัดระวัง (ประมาทเลินเล่อ) ในกฎหมายแพ่งไม่มีความแตกต่างกันในระดับความรับผิดชอบ แต่สำหรับกฎหมายอาญาแล้วความผิดโดยเจตนาและด้วยความไม่ระมัดระวังมีอัตราโทษที่แตกต่างกัน

2.1.1.3 ความสัมพันธ์ระหว่างเหตุ และผล หรือระหว่างความผิด กับความเสียหาย

ความสัมพันธ์ระหว่างเหตุ และ ผลเป็นกฎเกณฑ์ทางภาวะวิสัย ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ถูกเสียหาย ผู้ละเมิดจะมีความรับผิดชอบก็ต่อเมื่อความเสียหายดังกล่าวเกิดขึ้นจากการประพฤติดั้งเดิมที่ขัดกับบทบัญญัติของกฎหมายของผู้ละเมิดโดยตรง²⁰ ความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นผลของการประพฤติดั้งเดิมที่ขัดกับกฎหมาย

การกำหนดความสัมพันธ์ระหว่างเหตุและผล และระหว่างการประพฤติดั้งเดิมที่ขัดกับกฎหมาย กับความเสียหายที่เกิดขึ้นในหลาย ๆ กรณี พบปัญหา ดังนั้นต้องได้พิจารณาอย่างละเอียดรอบด้านด้วยความระมัดระวัง และ ภาวะวิสัย จากนั้นจึงสามารถสรุปสาเหตุได้อย่างชัดเจน กำหนดความรับผิดชอบของผู้ก่อความเสียหายได้อย่างถูกต้อง

บุคคลใดบุคคลหนึ่งจะมีความรับผิดชอบต่อการใช้แทนค่าเสียหายได้นั้นก็ต่อเมื่อมีความสัมพันธ์เหตุและผลระหว่างการกระทำที่ละเมิดกฎหมายของบุคคลนั้นกับความเสียหายที่

¹⁸ วิชัย สีสานปัญญา, ความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับกฎหมายแพ่ง, พิมพ์ครั้งที่ 3, (เวียงจันทน์: คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยแห่งชาติลาว, 2550), 132.

¹⁹ ไพจิตร บุญญพันธุ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด, พิมพ์ครั้งที่ 9, (กรุงเทพฯ: นิติบรรณการ, 2544), 9.

²⁰ วิชัย สีสานปัญญา, ความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับกฎหมายแพ่ง, พิมพ์ครั้งที่ 3, (เวียงจันทน์: คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยแห่งชาติลาว, 2550), 132.

เกิดขึ้นซึ่งประกอบด้วย สามเงื่อนไขคือ เหตุเป็นสิ่งที่จำเป็นที่พาให้เกิดผลเสียหาย เหตุต้องเกิดขึ้นก่อนผลเสียหาย และเหตุต้องเป็นสาเหตุโดยตรงของผลเสียหาย²¹

ตัวอย่างเช่น จำเลย คืมสุราเมาแล้วขับรถไปชน กับนาย ก. ทำให้นาย ก. ได้รับบาดเจ็บ และรถยนต์ของนาย ก. เสียหายใช้การไม่ได้ ทำให้นาย ก. ขาดรายได้จากการใช้รถนั้นเป็นรถส่งน้ำ ดังนั้นจะเห็นได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้น เกิดมาจากการที่จำเลย คืมสุรา เมาแล้วขับ ซึ่งเป็นเหตุทำให้เกิดผลเสียหายโดยตรง เหตุต้องเกิดขึ้นก่อนผลเสียหาย เพราะถ้าไม่มีเหตุ ก็จะไม่เกิดผลเสียหายขึ้น

ความเสียหายนั้นเป็นผลจากการกระทำของผู้ทำความเสียหาย เกี่ยวกับเรื่องนี้ คำรากฎหมายฝรั่งเศสเรียกว่า “ความสัมพันธ์แห่งเหตุและผลระหว่างความผิดและความเสียหาย” หรือ “ความสัมพันธ์แห่งเหตุและผลระหว่างการกระทำของผู้ก่อความเสียหายและความเสียหาย” หรือ “ความสัมพันธ์แห่งเหตุและผลระหว่างการกระทำอันผิดกฎหมายและความเสียหายที่ก่อขึ้น”²² ในกฎหมายสวิสเรียกว่า ความสัมพันธ์ระหว่างเหตุและผล ในกฎหมายไทยเรียกสั้น ๆ ว่า “ความสัมพันธ์ระหว่างเหตุและผล” และขอใช้ความดังนี้ เมื่อกล่าวถึงกฎหมายประเทศอื่น ๆ ในเรื่องนี้มี ความหมายว่า การกระทำ และความเสียหายที่ก่อขึ้นนั้นต้องโทษเอาแก่จำเลยได้มีฉะนั้นก็ถือไม่ได้ว่ามีความสัมพันธ์ระหว่างเหตุกับผล โจทก์จะต้องพิสูจน์ว่าความเสียหายนั้นเป็นผลจากการกระทำของผู้ทำความเสียหาย ซึ่งศาลสเปนได้เคยวินิจฉัยไว้ทำนองนี้²³

การที่ผู้กระทำจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนจะต้องปรากฏว่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นมีความสัมพันธ์กับการกระทำ ถ้าความเสียหายที่เกิดขึ้น ไม่มีความสัมพันธ์กับการกระทำแล้วผู้กระทำไม่ต้องรับผิดชอบ²⁴

ในเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลของการกระทำได้มีทฤษฎีอยู่ 2 ทฤษฎี²⁵ คือ

²¹ สภาแห่งชาติ, กฎหมายว่าด้วยข้อผูกพันในสัญญาและนอกสัญญาลาว, (8 ธันวาคม 2008), (เลขที่ 01/สภช), มาตรา 87.

²² ไพจิตร บุญยพันธ์, คำสอนชั้นปริญญาโทกฎหมายเปรียบเทียบไทยกับประมวลกฎหมายนานาประเทศ, (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2546), 39.

²³ เรื่องเดียวกัน, 39.

²⁴ ประสิทธิ์ จงวิจิต, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยละเมิดจัดการงานนอกสั่งและลามิควรรได้, (กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2549), 155.

²⁵ เรื่องเดียวกัน, 157-158.

1. ทฤษฎีเงื่อนไข มีหลักอยู่ว่า “ถ้าไม่มีการกระทำ ความเสียหายย่อมไม่เกิด” ดังนั้นถ้าความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นเงื่อนไขซึ่งกันและกันกับการกระทำแล้ว ทฤษฎีนี้ถือว่าจำเลยผู้กระทำได้ต้องรับผิดชอบ ตัวอย่างเช่น จำเลยขับรถชนคันโดยประมาทชนรถยนต์ของโจทก์ทำให้โจทก์ได้รับบาดเจ็บ ดังนั้นถ้าพิจารณาตามทฤษฎีเงื่อนไขจำเลยต้องรับผิดชอบเพราะเข้ากับหลักที่ว่า ถ้าจำเลยไม่ประมาท โจทก์ ก็จะไม่ได้รับบาดเจ็บ ความเสียหายที่โจทก์ ได้รับเป็นเงื่อนไขซึ่งกันและกันกับการกระทำจำเลยก็ต้องรับผิดชอบ

2. ทฤษฎีมูลเหตุเหมาะสม มีหลักว่า “ความเสียหายที่จำเลยจะต้องรับผิดชอบ จะต้องเป็นความเสียหายที่ตามปกติควรจะเกิด ถ้าเป็นความเสียหายที่ตามปกติไม่ควรจะเกิดแล้ว จำเลยไม่ต้องรับผิดชอบ” ตัวอย่างเช่น จำเลยขับรถชนคันโดยประมาทชนรถยนต์ของโจทก์ทำให้โจทก์ได้รับบาดเจ็บ ดังนั้นถ้าพิจารณาตามหลักทฤษฎีมูลเหตุเหมาะสม จำเลยต้องรับผิดชอบเพราะการที่โจทก์ได้รับบาดเจ็บเป็นความเสียหายที่ตามปกติควรจะเกิด

2.1.2 การพิสูจน์ความผิดของผู้ก่อความเสียหาย

ความผิดเป็นหนึ่งในเงื่อนไขที่ก่อให้เกิดความรับผิดชอบในการใช้แทนค่าเสียหายนอกสัญญาโดยเฉพาะ และความรับผิดชอบทางแพ่งโดยรวม²⁶ ผู้ใดก่อความเสียหายแล้ว ผู้นั้นเป็นผู้รับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นตามระเบียบกฎหมาย บุคคลใดที่ก่อความเสียหายให้บุคคลอื่นด้วยการกระทำของตนเอง บุคคลนั้นต้องได้ใช้แทนค่าเสียหายที่ตนได้ก่อขึ้น เว้นเสียแต่ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นการป้องกันตัว การปฏิบัติหน้าที่ที่ถูกต้องตามกฎหมาย หรือเพราะความผิดของผู้เสียหายเอง

หน้าที่ในการหาหลักฐาน สำหรับความรับผิดชอบนอกสัญญา จำเลยจะมีความผิดหรือไม่ โจทก์หรือผู้เสียหายมีหน้าที่หาหลักฐานเพื่อมาผูกมัดจำเลย ถ้าไม่มีหลักฐานผูกมัดก็ถือว่าจำเลยไม่มีความผิด คู่ความแต่ละฝ่ายมีพันธะเสนอ และประกอบหลักฐานในคดี โจทก์มีพันธะเสนอหลักฐานทุกอย่างเพื่อยืนยันเหตุการณ์ซึ่งเป็นพื้นฐานให้แก่คำฟ้องร้องของตน จำเลยมีพันธะเสนอหลักฐานทุกอย่างเพื่อยืนยันเหตุการณ์ ซึ่งเป็นพื้นฐานให้แก่คำแก้ฟ้อง หรือ คำฟ้องแย้งของตน ก่อนศาลจะรับเอาคำฟ้องร้องของโจทก์ มาพิจารณานั้น ศาลจะตรวจดูว่าโจทก์มีหลักฐานหนักแน่นสมควรหรือไม่ ถ้าไม่มีแล้วศาลจะแนะนำให้โจทก์ หาหลักฐานมาประกอบ ถ้าหากไม่มีหลักฐานใดแล้ว ศาลก็จะไม่พิจารณาให้ ถ้าว่าหลักฐานที่โจทก์ หรือจำเลยเสนอนั้นหากไม่เพียงพอแล้ว ศาลก็จะแนะนำให้คู่ความหาหลักฐานเพิ่มเติม หรือศาลจะหาหลักฐานด้วยตนเอง หรือตามการเสนอของ

²⁶ กระทรวงยุติธรรม, ตำราแบบเรียนกฎหมายแพ่ง, (เวียงจันทน์: โรงพิมพ์บ้านคำ, 2550), 274.

คู่ความก็ได้²⁷ ดังนั้นโจทก์เป็นผู้มีพันธะในการพิสูจน์ และหาหลักฐานมายืนยันให้ได้ว่าจำเลยเป็นผู้ก่อความเสียหาย และถ้าโจทก์หากไม่มีหลักฐานอันใดมายืนยันว่าจำเลยเป็นผู้ก่อความเสียหายแล้ว ศาลก็จะไม่พิจารณา ส่วนจำเลยก็มีพันธะหาหลักฐาน และพิสูจน์ให้เห็นว่าตนไม่มีความผิด และจะไม่ได้รับผิดชอบต่อความเสียหาย ถ้าหากว่าผู้ก่อความเสียหายสามารถพิสูจน์ได้ว่าตนไม่มีความผิดจริง

2.1.3 วิธีคิดค่าเสียหาย (การคำนวณการใช้แทนค่าเสียหาย) และค่าป่วยการ และแบบ

วิธีการทดแทนค่าเสียหาย

2.1.3.1 การคำนวณการใช้แทนค่าเสียหาย และ ค่าป่วยการ

การใช้แทนค่าเสียหายนั้น พิจารณาจากระดับความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง และปฏิบัติตามส่วนความรับผิดชอบ ของการก่อความเสียหาย²⁸ ในความรับผิดชอบทางแพ่งในบางกรณีผู้ที่ก่อความเสียหาย อาจจะได้รับผิดชอบเพียงแต่ค่าเสียหายเท่านั้น แต่บางกรณีผู้ก่อความเสียหาย ยังจะได้รับผิดชอบใช้แทนค่าป่วยการแก่ผู้เสียหายด้วย ถ้ามีการร้องขอ

ค่าเสียหาย หมายถึง จำนวนเงินหรือวัตถุสิ่งของ ของผู้รับผิดชอบเพื่อใช้แทนความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้อื่น

ค่าป่วยการ หมายถึง จำนวนเงินหรือวัตถุสิ่งของของผู้รับผิดชอบ เพื่อทดแทนรายได้ของผู้ถูกเสียหายที่ควรจะได้รับจากการทำงาน หรือเวลาที่เสียไป²⁹

การใช้แทน ค่าเสียหาย และค่าป่วยการนั้น บางกรณีผู้ก่อความเสียหาย หรือผู้ถูกเสียหายอาจจะสามารถตกลงกันเองได้ด้วยการไกล่เกลี่ย หรือประนีประนอมกัน แต่ในบางครั้งทั้งสองฝ่ายก็ไม่สามารถตกลงกันได้ จึงจำเป็นต้องให้ศาลประชาชนช่วยในการพิจารณาคัดสินคดีให้ ซึ่งศาลอาจจะตัดสินตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงเป็นสำคัญ

ความเสียหายอาจจะเกิดขึ้นแก่ชีวิต ซึ่งชีวิตไม่สามารถคิดเป็นเงินได้ ด้วยเหตุนี้การใช้แทนค่าเสียหายจะใช้แทนด้วยวัตถุ หรือเงิน ซึ่งอาจจะมีค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลก่อนที่ผู้ถูก

²⁷ สภาแห่งชาติ, กฎหมายว่าด้วยการดำเนินคดีแพ่ง, (17 พฤษภาคม 2004), (เลขที่ 02/สภช), มาตรา 20.

²⁸ สภาแห่งชาติ, กฎหมายว่าด้วยข้อผูกพันในสัญญาและนอกสัญญาแล้ว, (8 ธันวาคม 2008), (เลขที่ 01/สภช), มาตรา 5.

²⁹ สภาแห่งชาติ, กฎหมายว่าด้วยข้อผูกพันในสัญญาและนอกสัญญาแล้ว, (8 ธันวาคม 2008), (เลขที่ 01/สภช), มาตรา 3.

เสียหายเสียชีวิต ค่าใช้จ่ายในการจัดงานศพให้เหมาะสมตามจารีตประเพณี และค่าเยียวาจิตใจ³⁰ และอื่น ๆ

ความเสียหายอาจจะเกิดขึ้นแก่สุขภาพ ซึ่งสุขภาพของคนไม่สามารถกำหนดได้ด้วยเงิน ด้วยเหตุนี้การให้แทนค่าเสียหายแก่สุขภาพ เพื่อเป็นการทดแทนความเสียหายทางด้านวัตถุส่วนใดส่วนหนึ่งเพื่อสร้างเงื่อนไขให้ผู้ถูกเสียหาย หรือครอบครัวของบุคคลนั้น สามารถฟื้นฟูการดำรงชีวิตออกจากความยุ่งยากที่เกิดขึ้นเพราะความเสียหายนั้น การกำหนดการให้แทนค่าเสียหายแก่สุขภาพโดยลักษณะทั่วไปแล้วดูจากการยืนยันจากแพทย์ในการรักษาพยาบาล

นอกจากค่าเสียหายแล้วผู้ก่อความเสียหาย อาจจะต้องได้ใช้แทนค่าป่วยการด้วย ค่าป่วยการนั้นหมายถึงรายรับที่ผู้ถูกเสียหายควรจะได้รับในระบอบบาดเจ็บหรือรักษาตัว ตัวอย่าง นาย ก. มีรายรับวันละ 100 บาท เมื่อนาย ก. ได้รับบาดเจ็บเพราะ โคนรถของนาย ข. จน จึงต้องเข้ารักษาพยาบาลที่โรงพยาบาลเป็นเวลา 1 อาทิตย์ จึงหายเป็นปกติ ดังนั้นจึงต้องคำนวณรายรับของนาย ก. ที่สูญเสียไปในช่วงเวลา 1 อาทิตย์ที่เขาไปรักษาเข้าด้วย

ความเสียหายต่อวัตถุสิ่งของ เป็นการสูญเสียของวัตถุสิ่งของ คุณค่าของวัตถุสิ่งของที่ลดลง เช่นการทำให้วัตถุสิ่งของเสียหาย การใช้แทนค่าเสียหายอาจจะมีค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมผลประโยชน์ที่ติดพันกับการนำใช้วัตถุสิ่งของดังกล่าว ความเสียหายแก่วัตถุสิ่งของรวมมีความเสียหายโดยตรง การใช้แทนค่าเสียหายเพื่อฟื้นฟูสภาพวัตถุสิ่งของให้กลับสู่สภาพเดิมในเบื้องต้นให้แก่ผู้ถูกเสียหาย และความเสียหายทางอ้อมที่เกี่ยวกับผลประโยชน์จากการนำใช้วัตถุสิ่งของ นับแต่เวลาที่เกิดความเสียหายจนถึงเวลาที่ให้แทนค่าเสียหาย

ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่จิตใจไม่สามารถคำนวณเป็นเงินได้ แต่จุดประสงค์ของการให้แทนค่าเสียหายเพื่อเยียวาจิตใจ ให้กำลังใจต่อผู้ถูกเสียหายทางด้านจิตใจ

การคำนวณการให้แทนค่าเสียหาย และค่าป่วยการต้องให้สอดคล้องกับความผิดของผู้ก่อความเสียหาย นอกจากค่าเสียหายแล้วผู้ก่อความเสียหายอาจจะต้องได้ใช้แทนค่าป่วยการด้วย เช่น รายรับซึ่งผู้ถูกเสียหายควรจะได้ ค่าใช้จ่ายเพิ่มของผู้ถูกเสียหาย ซึ่งเนื่องมาจากการกระทำผิด

³⁰ ค่าเยียวาจิตใจในกฎหมายลาว คล้ายคลึงกับมาตรา 446 ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยที่บัญญัติว่า ในกรณีที่ทำเขาเสียหายแก่ร่างกายหรืออนามัยก็ดีในกรณีทำให้เขาเสียเสรีภาพก็ดี ผู้ต้องเสียหายจะเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงินด้วยอีกก็ได้ สิทธิเรียกร้องอันนี้ไม่โอนกันได้ และไม่ตกสืบทอดไปถึงทายาท เว้นแต่สิทธินั้นจะได้รับสภาพกันไว้โดยสัญญาหรือได้เริ่มฟ้องคดีตามสิทธินั้นแล้ว อนึ่งหญิงที่ต้องเสียหายเพราะผู้ใดทำผิดอาญาเป็นทู่-ศีลธรรมแก่ตนก็ย่อมมีสิทธิเรียกร้องทำนองเดียวกันนี้

ในกรณีที่ผู้ถูกเสียหาย หากมีความผิดผู้ถูกเสียหายก็ต้องมีส่วนรับผิดชอบต่อความเสียหายและค่า
 ป่วยการนั้นเหมือนกัน³¹

ความรับผิดชอบในการใช้แทนค่าเสียหายไม่เพียงแต่เพื่อรับประกันในการใช้แทน
 ค่าเสียหายกับความเสียหายที่ได้เกิดขึ้น แต่ยังเป็นการศึกษาอบรมทุกคนให้มีสติในการปฏิบัติ
 กฎหมาย เคารพระเบียบกฎหมาย สิทธิ และ ผลประโยชน์ที่ถูกต้องตามกฎหมายของบุคคลอื่น

2.1.3.2 แบบวิธีการทดแทนค่าเสียหาย

กฎหมายไม่ได้กำหนดอย่างชัดเจน เกี่ยวกับวิธีการทดแทนค่าเสียหายที่เกิดขึ้น แต่มีบาง
 หลักการที่ได้กำหนดไว้ในหลักการทั่วไปของกฎหมายแพ่ง คือ การทดแทนด้วยวัตถุเดิม และการ
 ทดแทนด้วยเงิน

การทดแทนค่าเสียหายเป็นวัตถุเดิม หมายถึงการใช้แทนค่าเสียหายด้วยการมอบวัตถุ
 สิ่งของในประเภท และคุณภาพเดียวกันกับวัตถุสิ่งของที่ถูกเสียหายนั้นให้ หรือ ซ่อมแซมวัตถุ
 สิ่งของที่ถูกเสียหายนั้น ให้กลับคืนสู่สภาพเดิม สำหรับวิธีนี้ในภาคปฏิบัติตัวจริงแล้วไม่ค่อยจะใช้
 เท่าไร เนื่องจากว่าในเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแล้ว ผู้เสียหายส่วนมาก มักจะร้องขอให้ผู้ก่อความ
 เสียหายใช้แทนค่าเสียหายเป็นเงินมากกว่า ส่วนการใช้แทนค่าเสียหายเป็นเงิน หมายถึงการใช้แทน
 ด้วยการจ่ายเป็นเงินตามราคาวัตถุสิ่งของที่ถูกเสียหาย วิธีนี้เป็นวิธีที่ถูกเลือกใช้มากที่สุด
 ในภาคปฏิบัติ เพราะเป็นวิธีที่ง่าย และสะดวกกว่าวิธีอื่น³²

ความเสียหายที่เกิดแก่สุขภาพและ ชีวิตของผู้ถูกเสียหายนั้น ต้องทดแทนเป็นเงินอย่าง
 เดียว ไม่สามารถทดแทนด้วยวัตถุเดิมได้ แต่การใช้แทนความเสียหายนั้นต้องให้สอดคล้องกับระดับ
 ความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง

³¹ สภาแห่งชาติ, กฎหมายว่าด้วยข้อผูกพันในสัญญาและนอกสัญญาลาว, (8 ธันวาคม 2008), (เลขที่
 01/สภช), มาตรา 91.

³² วิชัย สีหาปัญญา, ความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับกฎหมายแพ่ง, พิมพ์ครั้งที่ 3, (เวียงจันทน์: คณะนิติศาสตร์
 มหาวิทยาลัยแห่งชาติลาว, 2550), 137.

2.2 การชดเชยค่าเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกของลาว ในปี พ.ศ. 2540 รวมมี 8 หมวดและ 47 มาตรา ซึ่งมีเนื้อหาพื้นฐานของกฎหมาย คือการกำหนดระเบียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการคุ้มครองการขนส่งสินค้า วัตถุสิ่งของ และการขนส่งผู้โดยสารที่อยู่ภายในและระหว่างประเทศ กำหนดระเบียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจขนส่งเพื่อทำให้การขนส่งได้รับการขยายขอบข่าย และมีประสิทธิภาพสูงขึ้น กำหนดระเบียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งเฉพาะ เพื่อรับใช้แก่การขนส่งอยู่ภายในขอบเขตธุรกิจ หรือกิจการเฉพาะ กำหนดเกี่ยวกับระเบียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งส่วนตัวใดหนึ่ง กำหนดระเบียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศและการขนส่งผ่านแดน เพื่อเพิ่มการร่วมมือสากลในการขนส่งทางบกให้นับวันยิ่งขยายตัวมากยิ่งขึ้น³³ และได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุรถยนต์ โดยบังคับให้ รถขนส่งสินค้า และขนส่งผู้โดยสารทุกขนาด รถขนส่งเฉพาะและรถขนส่งส่วนตัวรวมทั้งรถลากประเภทต่าง ๆ ที่ได้รับอนุญาตประกอบการในการรับจ้างต้องเอาประกันภัยความเสียหายแก่บุคคลที่สามในความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน ซึ่งบัญญัติไว้ในมาตรา 17 ของหมวดที่ 3 บัญญัติว่า “ให้รถขนส่งสินค้า และขนส่งผู้โดยสารทุกขนาด รถขนส่งเฉพาะและรถขนส่งส่วนตัวรวมทั้งรถลากประเภทต่าง ๆ อยู่ภายในประเทศต้องมีประกันภัย โดยเฉพาะการประกันภัยบุคคลที่สาม สำหรับรถขนส่งระหว่างประเทศ และขนส่งผ่านแดนนั้น นอกจากการประกันบุคคลที่สามแล้ว ยังต้องมีประกันภัยผู้ขับขี่ และการประกันภัยสินค้าที่ขนส่งอีกด้วย” ถ้าฝ่าฝืนจะถูกปรับ 15,000 กีบ³⁴ ถึง 30,000 กีบ³⁵

เพราะผู้ประกอบการส่วนใหญ่มีฐานะยากจน การบังคับให้เอาประกันภัยนี้เพื่อจะทำให้มีผู้รับผิดชอบที่แน่นอนคือผู้รับประกันภัย ซึ่งทำให้ผู้เสียหายมีหลักประกันในการได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทน อย่างไรก็ตาม ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกของลาวนี้ ก็บังคับเพียงรถ

³³ สภาแห่งชาติ, บทแจ้งข่าวของ ท่าน เจริญ เขียวขาวเรอ หัวหน้าห้องว่าการสภาแห่งชาติ ต่อทูตานุทูต และตัวแทนองค์การจัดตั้งสากลประจำ ส.ป.ป.ลาว เกี่ยวกับผลสำเร็จของกองประชุม ครั้งที่ 10 สมัยสามัญของสภาแห่งชาติชุดที่ 3 (วันที่ 9 พฤษภาคม 1997), 7.

³⁴ 1 กีบ เท่ากับ 0.0039 บาท, อัตราแลกเปลี่ยน ธนาคารแห่งประเทศไทย ประจำวันที่ 20 มิถุนายน 2555

³⁵ สภาแห่งชาติ, กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกของลาว, (12 เมษายน 1997), (เลขที่ 03/97/สภช), มาตรา 44.

ขนส่งเท่านั้น แต่สำหรับรถยนต์ส่วนบุคคลซึ่งเป็นรถที่เกิดอุบัติเหตุมากเช่นกันไม่ตกอยู่ภายใต้การบังคับของกฎหมายฉบับนี้

2.3 การประกันความรับผิดในการใช้รถภาคบังคับตามกฎหมายว่าด้วยประกันภัย

กฎหมายว่าด้วยการประกันภัยของลาว ในปี พ.ศ. 2533 รวมมี 6 ภาค 11 หมวด และ 69 มาตรา ซึ่งมีเนื้อหาสำคัญ คือการกำหนดระเบียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการอนุญาตให้ดำเนินธุรกิจประกันภัย การตรวจตราของรัฐ การกำหนดระเบียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับบริษัทประกันภัยของลาว และสาขาบริษัทประกันภัยต่างประเทศ คนกลางประกันภัย ระบบการเงิน การบัญชี และสถิติ การกำหนดระเบียบเกี่ยวกับการเกี่ยวกับสัญญาประกันภัย และกำหนดเกี่ยวกับมาตรการต่อผู้กระทำผิด ซึ่งการประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งต่อบุคคลที่สามภาคบังคับถูกบัญญัติไว้ใน มาตรา 59 ได้บัญญัติให้ “บุคคล หรือ นิติบุคคล ที่นำใช้ยานพาหนะทางบก ที่วิ่งด้วยเครื่องจักรกล พร้อมด้วยรถพ่วง หรือ กิ่งรถพ่วง เข้าในการสัญจรต้องทำการค้ำกันยานพาหนะของตนด้วยการประกันภัย”³⁶ หลังจากกฎหมายว่าด้วยการประกันภัยมีผลบังคับใช้แล้ว นายกรัฐมนตรีได้ออกคำสั่งเลขที่ 01 วันที่ 23/01/1992 เกี่ยวกับการจัดตั้งปฏิบัติกฎหมายว่าด้วยประกันภัย เพื่อขยายกฎหมายให้ละเอียดมากขึ้นและเพื่อความสะดวกในการจัดตั้งปฏิบัติกฎหมาย ซึ่งในคำสั่งเลขที่ 01 เกี่ยวกับการจัดตั้งปฏิบัติกฎหมายว่าด้วยประกันภัย ของนายกรัฐมนตรีของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มาตรา 28 ได้บัญญัติว่า “เนื้อหาที่กล่าวไว้ในมาตรา 59 ของกฎหมายว่าด้วยประกันภัยเพื่อให้บุคคล หรือ นิติบุคคล ที่นำใช้ยานพาหนะทางบก ที่วิ่งด้วยเครื่องจักรกล พร้อมด้วยรถพ่วง หรือ กิ่งรถพ่วง เข้าในการสัญจรต้องทำการค้ำกันยานพาหนะของตน ด้วยการประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งขั้นต่ำสุด ต่อเฉพาะความเสียหายทางด้านร่างกายของผู้ประสบภัยจากยานพาหนะดังกล่าว ส่วนการประกันภัยเพิ่มเติมที่มีขึ้นสูงกว่านี้ให้ขึ้นกับความสมัครใจของบุคคล หรือนิติบุคคลที่ใช้นายพาหนะดังกล่าว จะทำการตกลงกับบริษัทประกันภัย”

³⁶ สภาแห่งชาติ, กฎหมายว่าด้วยประกันภัยของลาว, (29 พฤศจิกายน 1990), (เลขที่ 11/90/สภช), มาตรา 59.

การประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่ง เป็นการประกันภัยเกี่ยวกับการใช้แทนค่าเสียหายทางแพ่ง ซึ่งผู้ประกันภัยต้องใช้แทน หรือใช้ตัวแทนผู้ได้รับการประกันภัย³⁷ เพื่อช่วยเหลือแก่ผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุอันตรายและความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกายให้ได้รับการเยียวยาความเสียหายอย่างทันท่วงที และแน่นอนเพราะอย่างน้อยก็ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นโดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความผิด กฎหมายว่าด้วยการประกันภัย มาตรา 57 วรรค สอง จึงได้บัญญัติไว้ว่า “ผู้ประสบภัยต้องได้รับการทดแทนค่าเสียหายเพราะอุบัติเหตุ ซึ่งผู้ประสบภัยได้รับโดยไม่ให้ยกเอาความผิดของผู้ประสบภัยมาเป็นข้ออ้างเพื่อหลีกเลี่ยงจากการทดแทน” ซึ่งจากบทบัญญัตินี้อาจจะตีความรวมไปถึงความผิดของผู้เอาประกันภัยด้วยว่าถึงผู้เอาประกันภัยจะเป็นฝ่ายผิดหรือไม่ผิดก็ตาม บริษัทประกันภัยก็ต้องใช้แทนค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัย ตามหลักการใช้แทนค่าเสียหายโดยไม่ถือความผิด

2.3.1 ผู้ที่เกี่ยวข้องในการจัดให้มีประกันภัยความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถ

2.3.1.1 เจ้าของรถ

บุคคล หรือ นิติบุคคล ที่ใช้ยานพาหนะทางบก ที่วิ่งด้วยเครื่องจักรเข้าในการสัญจรจะต้องจัดให้มีประกันภัยยานพาหนะของตน ตามมาตรา 59 ของกฎหมายว่าด้วยการประกันภัย และมาตรา 28 ของคำสั่งเลขที่ 01 เกี่ยวกับการจัดตั้งปฏิบัติกฎหมายว่าด้วยประกันภัย ถ้าฝ่าฝืนจะถูกปรับตามมาตรา 68 ของกฎหมายว่าด้วยการประกันภัย

2.3.1.2 ผู้ใช้รถ

ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ไม่มีใบประกันภัยจะถูกปรับตามมาตรา 29 ของคำสั่งว่าด้วยการปรับและมาตรการต่าง ๆ ต่อผู้ละเมิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบก การขนส่งทางบก และการปกครองรักษาทางหลวง

2.3.1.3 บริษัทประกันภัย

บริษัทประกันภัย คือ ผู้ประกันภัย³⁸ เป็นวิสาหกิจ ที่ได้รับอนุญาตจากรัฐให้ดำเนินธุรกิจประกันภัย ซึ่งรับประกันการเสี่ยงภัยด้วยการทดแทนคืน³⁹

³⁷ สภาแห่งชาติ, กฎหมายว่าด้วยประกันภัยของลาว, (29 พฤศจิกายน 1990), (เลขที่ 11/90/สภช), มาตรา 6.

³⁸ ผู้ประกันภัย หมายถึง ผู้รับประกันภัย ในกฎหมายไทย

³⁹ สภาแห่งชาติ, กฎหมายว่าด้วยประกันภัยของลาว, (29 พฤศจิกายน 1990), (เลขที่ 11/90/สภช), มาตรา 3.

2.3.1.4 ผู้ประสบภัย

เมื่อผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บ หรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากรถ ผู้ประสบภัยจากรถคันที่ได้รับการประกันภัยไว้ ย่อมมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจากบริษัทประกันภัยได้ตามบทบัญญัติในมาตรา 31 ของคำรัสเลขที่ 01 เกี่ยวกับการจัดตั้งปฏิบัติกฎหมายว่าด้วยประกันภัย

2.3.1.5 กระทรวงการคลัง

กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งต่อบุคคลที่สามขั้นต่ำสุด สิ้นทดแทนประกันภัย และ กำหนดอัตราการปรับสำหรับรถแต่ละประเภทต่อผู้ที่ละเมิดระเบียบกฎหมายประกันภัยเกี่ยวกับยานพาหนะ

2.3.1.6 กระทรวงคมนาคม

คำรัสเลขที่ 01 วันที่ 23/01/1992 เกี่ยวกับการจัดตั้งปฏิบัติกฎหมายว่าด้วยประกันภัย ของนายกรัฐมนตรีของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มาตรา 33 บัญญัติว่า “ยานพาหนะ ทุกคัน ก่อนจะทำการประกันภัย ต้องได้ทำการตรวจสภาพเทคนิครถเสียก่อน ตามระเบียบการที่มีผล บังคับใช้ เว้นเสียแต่ยานพาหนะที่ไม่ได้กำหนดไว้ในระเบียบการดังกล่าว กระทรวงคมนาคม มี หน้าที่รับผิดชอบจัดตั้งปฏิบัติตัวจริงในการตรวจสภาพเทคนิคและออกหนังสือรับรองดังกล่าว”

2.3.1.7 กระทรวงสาธารณสุข

คำรัสเลขที่ 01 วันที่ 23/01/1992 เกี่ยวกับการจัดตั้งปฏิบัติกฎหมายว่าด้วยประกันภัย ของนายกรัฐมนตรีของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มาตรา 34 บัญญัติว่า “ในกรณีที่เกิดมี อุบัติเหตุ และมีการเสียหายทางด้านร่างกาย ผู้ประสบภัย จะได้รับค่าทดแทนประกันภัย ตามสภาพ ความเป็นจริง เพื่อยืนยันการบาดเจ็บ การทุพพลภาพ หรือการเสียชีวิต ของผู้ประสบภัยนั้น กระทรวง สาธารณสุขมีหน้าที่รับผิดชอบจัดตั้งปฏิบัติตัวจริง และออกใบยืนยันการแพทย์ให้ผู้ประสบภัยตาม สภาพความเป็นจริงทุกประการ ถ้าหากมีการใช้จ่ายเป็นเงิน ก็ให้แจ้งจำนวนเงินที่ได้จ่ายเป็นค่า รักษาพยาบาล ผู้ประกันภัยมีสิทธิตรวจตราคืน เกี่ยวกับการยืนยันดังกล่าวนี้ เพื่อจ่ายคืนค่า รักษาพยาบาล”

2.3.1.8 ตำรวจจราจร

สำหรับการตรวจตราการประกันภัยเป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เป็นผู้ตรวจ ตราเอกสารยืนยันการประกันภัยและมีหน้าที่ทำการปรับต่อผู้ละเมิดระเบียบกฎหมายประกันภัย ดัง บัญญัติในมาตรา 36 ของคำรัสเลขที่ 01 วันที่ 23/01/1992 เกี่ยวกับการจัดตั้งปฏิบัติกฎหมายว่าด้วย ประกันภัย ของนายกรัฐมนตรีของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวว่า “เจ้าหน้าที่ตำรวจ จราจรมีหน้าที่รับผิดชอบ จัดตั้งปฏิบัติการตรวจตราเอกสารยืนยันการประกันภัย และทำการปรับผู้ที่ ละเมิดระเบียบการประกันภัยตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 68 ของกฎหมายว่าด้วยประกันภัย โดยมอบ

ให้กระทรวงการคลังเป็นผู้กำหนดค่าปรับต่อแต่ละประเภทยานพาหนะ” และมาตรา 37 คำรับบัญญัติว่า “ในกรณีที่ไม่ยินยอมให้ทำการปรับ หรือหลีกเลี่ยงไม่ทำตามระเบียบการปรับต่าง ๆ องค์กรที่มีหน้าที่รับผิดชอบ จะได้ประกอบสำนวนส่งฟ้องศาลให้เป็นผู้ตัดสินชี้ขาดในขั้นตอนต่อไป สำหรับการกระทำผิดใด หากมีองค์ประกอบการกระทำผิด ก็จะถูกลงโทษตามกฎหมายอาญา”

2.3.2 การจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถ

การดำเนินการประกันภัย เป็นสัญญาซึ่งฝ่ายหนึ่งเรียกว่า “ผู้เซ็นเอาการประกันภัย” มีความยินดีจ่ายค่าธรรมเนียมประกันภัย เพื่อจุดประสงค์จะได้รับการทดแทนค่าเสียหายสำหรับตนเอง หรือบุคคลที่ 3 ในเมื่อภัยที่เสี่ยงนั้นหากได้เกิดขึ้น และอีกฝ่ายหนึ่งเรียกว่า “ผู้ประกันภัย” ซึ่งรับประกันการเสี่ยงภัยด้วยการทดแทนคืน⁴⁰

2.3.2.1 รถที่ต้องทำประกันภัย และ รถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัย

คำรตเลขที่ 01 วันที่ 23/01/1992 เกี่ยวกับการจัดตั้งปฏิบัติกฎหมายว่าด้วยประกันภัยของนายกรัฐมนตรีของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มาตรา 32 บัญญัติว่า “บุคคล หรือนิติบุคคลที่นำใช้ยานพาหนะดังที่บัญญัติไว้ ในมาตรา 59 ของกฎหมายว่าด้วยการประกันภัยนั้น ต้องเอายานพาหนะของตน ไปทำการประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งขั้นต่ำสุดต่อเฉพาะความเสียหายทางด้านร่างกายของผู้ประสบภัยจากการนำใช้ยานพาหนะดังกล่าวนี้ กับบริษัทประกันภัยที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินธุรกิจประกันภัยอย่างถูกต้องอยู่บนดินแดนของประเทศลาว ดังกล่าวไว้ในมาตรา 28 ของคำรตฉบับนี้

ยานพาหนะทางบก ที่วิ่งด้วยเครื่องจักร พร้อมด้วยรถพ่วง หรือกึ่งรถพ่วงที่ต้องทำการคุ้มครองกันประกันภัยนั้น มีดังนี้

1. ยานพาหนะส่วนตัวของคนลาว คนต่างด้าว และคนต่างประเทศ ที่อาศัยอยู่ประเทศลาว
2. ยานพาหนะของบรรดาสถานทูต กองsul และองค์การจัดตั้งสากลต่าง ๆ ที่มีสำนักงานตั้งอยู่ประเทศลาว
3. ยานพาหนะขององค์การบริหาร และวิชาการของรัฐ ยกเว้นยานพาหนะวิชาเฉพาะที่นำไปใช้ในงานป้องกันชาติป้องกันความสงบโดยตรง

⁴⁰ สภาแห่งชาติ, กฎหมายว่าด้วยประกันภัยของลาว, (29 พฤศจิกายน 1990), (เลขที่ 11/90/สภช), มาตรา 2.

ยานพาหนะที่วิ่งด้วยเครื่องจักรกล ซึ่งรับใช้ในการป้องกันชาติ หรือ ป้องกันความสงบโดยตรง ต้องขึ้นทะเบียน และติดป้าย ของกระทรวงป้องกันประเทศ⁴¹ หรือ กระทรวงป้องกันความสงบ⁴² สำหรับยานพาหนะที่วิ่งด้วยเครื่องจักร ซึ่งรับใช้ในการบริหาร และการบริการอื่นๆ ของกระทรวงป้องกันประเทศ หรือกระทรวงป้องกันความสงบ ต้องขึ้นทะเบียน และติดป้ายตามระเบียบการเกี่ยวกับยานพาหนะของพลเรือน⁴³

4. ยานพาหนะของวิสาหกิจของรัฐ องค์กรและเอกชน หรือรัฐวิสาหกิจประสมร่วมมือกับต่างประเทศ รวมทั้งของรัฐวิสาหกิจ ที่ขึ้นกับกำลังป้องกันชาติ และกำลังป้องกันความสงบ”

2.3.2.2 ผู้ที่ต้องทำประกันภัยรถ

บุคคล หรือ นิติบุคคล ที่นำใช้ยานพาหนะของตน เข้าในการสัญจรบนท้องถนนต้องจัดให้มีการทำประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งต่อบุคคลที่สาม ตามกฎหมายว่าด้วยประกันภัย ถ้าฝ่าฝืนจะถูกปรับไม่เกิน 30,000 กีบ

2.3.2.3 ผู้รับประกันภัย

ผู้รับประกันภัย คือบริษัทประกันภัยที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินธุรกิจประกันภัย อย่างถูกต้องอยู่บนดินแดนของประเทศลาว

2.3.2.4 การทำใบประกันภัย

คำเสนอประกันภัย ยังไม่ใช่เป็นการผูกมัดระหว่างผู้ได้รับการประกันภัย และผู้ประกันภัย มีแต่ใบประกันภัย⁴⁴ หรือบันทึกการคุ้มกันเท่านั้น จึงทำให้ผู้ได้รับการประกันภัย และผู้ประกันภัยมีพันธะผูกพันต่อกัน

ใบประกันภัยเป็นเอกสาร ที่กำหนดเงื่อนไขทั่วไปของสัญญาประกันภัย สัญญาประกันภัยจะมีผลบังคับใช้ได้ ก็ต่อเมื่อหากได้มีการตกลงรับเอาเงื่อนไขทั่วไปของสัญญาโดยมีใบประกันภัยเป็นหลักฐานยืนยัน และออกให้โดยบริษัทประกันภัย

ใบประกันภัยต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษรที่อ่านได้ง่าย และเป็นภาษาลาว ในกรณีที่ไม่จำเป็น อาจจะทำเป็นภาษาต่างประเทศเพิ่มเติมอีกก็ได้

⁴¹ กระทรวงป้องกันประเทศ หมายถึง กระทรวงกลาโหม

⁴² กระทรวงป้องกันความสงบ หมายถึง กระทรวงมหาดไทย

⁴³ สภาแห่งชาติ, กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกของลาว, (8 เมษายน 2000), (เลขที่ 02/สภช), มาตรา 15.

⁴⁴ ใบประกันภัย หมายถึง สัญญาประกันภัย

การเพิ่มเติม หรือการเปลี่ยนแปลงข้อความในใบประกันภัย ที่ได้ทำกันมาแล้วในเบื้องต้นนั้น คู่สัญญาต้องทำเป็นสัญญาเพิ่มเติมอีก⁴⁵

ในกรณีที่ค่าธรรมเนียมประกันภัยหากไม่ได้จ่ายอย่างถูกต้องตามกำหนดเวลาแล้ว ผลบังคับปฏิบัติของใบประกันภัยนั้น ก็จะถูกระงับไว้ ภายหลังจากกำหนด 20 วันนับจากวันที่ผู้ประกันภัยได้ส่งค่าเดือนไปให้ผู้ได้รับการประกันภัย ผู้ประกันภัยจะยกเลิกใบประกันภัย หรือทำการฟ้องร้องต่อศาล เพื่อทวงให้ผู้ได้รับการประกันภัยปฏิบัติสัญญาก็ได้ ภายหลังจากกำหนด 10 วันนับจากวันที่ใบประกันภัยถูกระงับเป็นต้นไป⁴⁶

สำหรับสัญญาประกันภัยที่ได้ระงับไว้ตามมาตรา 43 ของกฎหมายฉบับนี้ในเมื่อมีคำเสนอเพื่อดำเนินการต่อ เปลี่ยนแปลง หรือปฏิบัติกันใหม่ ซึ่งได้ส่งให้ผู้ประกันภัยโดยทางจดหมาย จินตนาเขียนไปรษณีย์ หรือทางจดหมายส่งให้เซ็นรับเอานั้น ถ้าผู้ประกันภัยหากไม่ได้ปฏิเสธคำเสนอดังกล่าวภายในกำหนด 15 วันนับจากวันที่ได้รับการเสนอนั้นเป็นต้นไป ก็จะถือว่าได้มีการรับรองเอาแล้ว

2.3.2.5 การออกและการมอบใบยืนยันประกันภัย

บริษัทประกันภัย ต้องออกใบยืนยันประกันภัยให้ผู้ได้รับการประกันภัย สำหรับยานพาหนะแต่ละคัน โดยไม่คิดมูลค่า การเอาประกันภัย และการมอบใบยืนยันประกันภัย จะทำได้ก็ต่อเมื่อผู้นำใช้ยานพาหนะหากได้นำเสนอใบยืนยัน การตรวจสภาพเทคนิคของยานพาหนะต่อบริษัทประกันภัยแล้วเท่านั้น เว้นเสียแต่ยานพาหนะที่ไม่มีระเบียบการ ในการตรวจสภาพเทคนิค ใบยืนยันประกันภัยให้ไว้ติดตัวผู้ขับขี่ หรือติดไว้กับยานพาหนะที่สามารถเห็นได้ง่าย⁴⁷

2.3.2.6 การยกเลิกกรมธรรม์ประกันภัย

ในกรณีที่ค่าธรรมเนียมประกันภัยหากไม่ได้จ่ายอย่างถูกต้องตามกำหนดเวลาแล้ว ผลบังคับปฏิบัติของใบประกันภัยนั้น ก็จะถูกระงับไว้ ภายหลังจากกำหนด 20 วันนับจากวันที่ผู้ประกันภัยได้ส่งค่าเดือนไปให้ผู้ได้รับการประกันภัย ผู้ประกันภัยจะยกเลิกใบประกันภัย หรือทำ

⁴⁵ สภาแห่งชาติ, กฎหมายว่าด้วยประกันภัยของลาว, (29 พฤศจิกายน 1990), (เลขที่ 11/90/สภช), มาตรา 38.

⁴⁶ สภาแห่งชาติ, กฎหมายว่าด้วยประกันภัยของลาว, (29 พฤศจิกายน 1990), (เลขที่ 11/90/สภช), มาตรา 43.

⁴⁷ สภาแห่งชาติ, กฎหมายว่าด้วยประกันภัยของลาว, (29 พฤศจิกายน 1990), (เลขที่ 11/90/สภช), มาตรา 61.

การฟ้องร้องต่อศาล เพื่อทวงให้ผู้ได้รับการประกันภัยปฏิบัติสัญญาก็ได้ ภายหลังจากกำหนด 10 วันนับจากวันที่ไปประกันภัยถูกชะงักเป็นต้นไป⁴⁸

2.3.3 ความคุ้มครองตามกฎหมาย คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

ผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายที่เกิดจากรถที่ได้จัดทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัย จะได้รับการชดเชยค่าเสียหายจากบริษัทประกันภัย ในเมื่อมีความเสียหายได้เกิดขึ้น

คำสั่งเลขที่ 01 วันที่ 23/01/1992 เกี่ยวกับการจัดตั้งปฏิบัติกฎหมายว่าด้วยประกันภัย ของ นายกรัฐมนตรีของสาธารณรัฐ ประชาธิปไตย ประชาชน ลาว มาตรา 28 ข้อ 3 กำหนดว่า หลักการ ความรับผิดชอบโดยไม่ถือความผิดมีขอบเขตจำกัดเฉพาะแต่ความเสียหายทางด้านร่างกายของบุคคล ที่สาม ซึ่งเป็นหรือไม่เป็นผู้โดยสารก็ตาม ยกเว้นผู้ที่ได้รับการประกันภัยซึ่งเป็นผู้ขับขี่ยานพาหนะ และบุคคลอื่นที่ได้รับอนุญาตจากผู้ได้รับการประกันภัยให้ขับขี่ยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ ดังกล่าว

2.3.3.1 ความเสียหายที่ได้รับการคุ้มครอง

การประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งของยานพาหนะ หมายถึงการรับประกันความเสียหายให้แก่ทางด้านร่างกาย และวัตถุทรัพย์สินของบุคคลที่สาม ซึ่งผู้ได้รับการประกันภัยเป็นผู้ก่อ ขึ้น หรือการก่อความเสียหายนั้นหากตกอยู่ในกรณีที่ไม่ถือความผิดของผู้ประสบภัย⁴⁹

ข้อตกลงเลขที่ 0228/กง วันที่ 04/02/ 2009 ของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังว่าด้วยการกำหนดอัตราใหม่เกี่ยวกับค่าธรรมเนียม และ สินไหมทดแทนประกันภัยการรับประกันความ รับผิดชอบทางแพ่งต่อบุคคลที่สามภาคบังคับขั้นต่ำสุดแบบบังคับตามกฎหมายว่าด้วยการประกันภัย มาตรา 2 บัญญัติว่า “บรรดาบริษัทประกันภัยที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินธุรกิจประกันภัย อยู่ ส. ป. ป. ลาว ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหาย ด้านร่างกาย และวัตถุทรัพย์สินที่บุคคลที่สามได้รับจากอุบัติเหตุ ในการสัญจรด้วยยานพาหนะที่ได้ทำประกันภัยไว้กับบริษัทแล้วซึ่งสินทดแทนประกันภัยจะได้ กำหนดไว้ในเงื่อนไขเฉพาะของใบประกันภัย ดังนี้

1. การคุ้มครองความเสียหายด้านร่างกาย สูงสุดต่ออุบัติเหตุ 1 ครั้ง 101,400,000 กีบ
 - 1) กรณีเสียชีวิต หรือพิการถาวรทั้งหมด สูงสุด ต่อคน 12,000,000 กีบ

⁴⁸ สภาแห่งชาติ, กฎหมายว่าด้วยประกันภัยของลาว, (29 พฤศจิกายน 1990), (เลขที่ 11/90/สภช), มาตรา 43.

⁴⁹ สุริยัน ลุนจันทา, กฎหมายประกันภัย, พิมพ์ครั้งที่ 2, (เวียงจันทน์: คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัย แห่งชาติลาว, 2550), 33.

2) ค่ารักษาสูงสุดต่อคน 1,800,000 กีบ

3) ค่าออกจากโรงพยาบาล 100,000 กีบ

2. การคุ้มครองความเสียหายด้านวัตถุ สูงสุด ต่ออุบัติเหตุ 1 ครั้ง 5,200,000 กีบ

เนื้อแท้ของความรับผิดชอบโดยไม่ถือความผิด ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 57 และ 59 ของกฎหมายว่าด้วยประกันภัยเลขที่ 11/90 ส ป ส ลงวันที่ 29 พฤศจิกายน 2533 และมาตรา 28 คำรัสเลขที่ 01 วันที่ 23/01/2535 เกี่ยวกับการจัดตั้งปฏิบัติกฎหมายว่าด้วยประกันภัย จะถูกปฏิบัติตามขอบเขตที่กำหนดไว้ในมาตรานี้ ในกรณีที่กฎหมายดังกล่าวได้รับการปรับปรุงใหม่ และถูกประกาศใช้จะปฏิบัติตามกฎหมายฉบับปรับปรุงใหม่ ส่วนค่าเสียหายที่สูงกว่าหรือไม่ได้กำหนดอยู่ในมาตรานี้แล้วผู้เป็นต้นเหตุความเสียหายจะต้องได้รับการเองเพื่อทดแทนความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย”

2.3.3.2 การทดแทนความเสียหาย

ผู้ประกันภัยซึ่งคำประกันยานพาหนะทางบก ที่วิ่งด้วยเครื่องจักรกล ต้องทำการเสนอมอบสินทดแทนประกันภัย ให้ผู้ประสบภัยภายในกำหนด 6 เดือนอย่างช้า นับจากวันได้เกิดอุบัติเหตุเป็นต้นไป ในกรณีที่ผู้ประสบภัยหากได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตสินทดแทนประกันภัยนั้นต้องมอบก่อนส่วนใดส่วนหนึ่งที่จำเป็นให้สามี หรือภรรยา ถ้าหากพวกเขาได้เสียชีวิตแล้ว ก็ให้มอบให้ผู้ที่มีสิทธิสืบทอดมรดกตามกฎหมายภายในกำหนดอย่างช้าไม่เกิน 30 วัน จำนวนสินทดแทนประกันภัยที่จะมอบให้ผู้ประสบภัยอาจจะกำหนดแบบคาดเดาเอาก็ได้ ถ้าหากว่าในกำหนด 3 เดือน นับจากวันได้เกิดอุบัติเหตุขึ้นนั้น ผู้ประกันภัยหากยังไม่สามารถรู้ได้ว่าสภาพของผู้ที่ประสบภัยนั้นได้กลับสู่ความเป็นปกติแล้วหรือยัง⁵⁰

ผู้ประสบภัยต้องได้รับการทดแทนค่าเสียหายเพราะอุบัติเหตุ ซึ่งผู้ประสบภัยได้รับโดยไม่ถือความผิดของผู้ประสบภัยมาเป็นข้ออ้างเพื่อหลีกเลี่ยงการทดแทนค่าเสียหาย ผู้ประสบภัยจะไม่ได้รับการทดแทนค่าเสียหายที่ตนได้รับจากอุบัติเหตุ ถ้าผู้ประสบภัยหากมีเจตนาทำให้เกิดอุบัติเหตุที่ทำให้มีความเสียหายเกิดขึ้น

คำรัสเลขที่ 01 วันที่ 23/01/1992 เกี่ยวกับการจัดตั้งปฏิบัติกฎหมายว่าด้วยประกันภัย ของนายกรัฐมนตรีของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มาตรา 31 กำหนดว่า ในกรณีที่ผู้ประสบภัยหากได้รับบาดเจ็บ หรือเสียชีวิตเพราะอุบัติเหตุ การทดแทนค่าเสียหายต้องปฏิบัติตาม

⁵⁰ สภาแห่งชาติ, กฎหมายว่าด้วยประกันภัยของลาว, (29 พฤศจิกายน 1990), (เลขที่ 11/90/สภช), มาตรา 58.

มาตรา 58 ของกฎหมายว่าด้วยการประกันภัย ถึงแม้ว่าจะเป็นกรณีและผู้ขับขียานพาหนะ อยู่ในสภาพละเมิดกฎจราจร หรือขับขียานพาหนะด้วยความประมาทเลินเล่อก็ตาม

2.3.3.3 การรับช่วงสิทธิของผู้ได้รับการประกันภัย

ในกรณีบริษัทประกันภัย ได้จ่ายสินทดแทนประกันภัยแล้ว ในกรณีที่มีการสำรวจตรวจตรา หรือมีการชันสูตรแล้วเห็นว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นไม่ใช่ความผิดของผู้ได้รับการประกันภัย เป็นคนก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น ซึ่งความผิดนั้นเป็นความผิดของบุคคลอื่น เช่น บุคคลที่สาม ในกรณีเช่นนี้ผู้ประกันภัยสามารถทวงเอาเงินที่ตนได้จ่ายไปนั้น หมายความว่า สามารถแทนเอาสิทธิของผู้ได้รับการประกันภัยทวงเอาเงินกับบุคคลที่สาม ถ้าหากว่าผู้ประกันภัยไม่สามารถดำเนินการแทนเอาสิทธิผลประโยชน์ของตนเพราะการกระทำของผู้ได้รับการประกันภัย เช่นถูกขัดขวางโดยผู้ได้รับการประกันภัย ผู้ประกันภัยมีสิทธิยุติการรับประกันทันทีถึงแม้ว่าอายุการของสัญญายังไม่ทันสิ้นสุดก็ตาม และการแทนเอาสิทธินั้นจะสามารถดำเนินได้อีก⁵¹

ผู้ประกันภัยที่ได้จ่ายสินทดแทนประกันภัยไปแล้ว ก็มีสิทธิแทนเอาสิทธิของผู้ได้รับการประกันภัย ทำการร้องฟ้องเพื่อทวงเอาเงินจำนวนเท่ากับสินทดแทนประกันภัยที่ได้จ่ายไปแล้วนั้น จากบุคคลที่สาม ที่เป็นต้นเหตุของความเสียหาย ผู้ประกันภัยจะไม่มีสิทธิทำการฟ้องร้องเพื่อทวงเอาเงินคืนถ้าว่าบุคคลที่เป็นต้นเหตุของความเสียหายนั้น หากเป็นญาติพี่น้องสายตรง ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้ทำงานแทน พนักงานของผู้ได้รับการประกันภัย และ เป็นบุคคลที่อยู่ในบ้านของผู้ได้รับการประกันภัยอย่างเป็นประจำ เว้นเสียแต่ในกรณีที่บุคคลเหล่านั้น หากมีเจตนาทำลาย⁵²

2.3.3.4 พันธะของผู้ได้รับการประกันภัย

ผู้ได้รับการประกันภัยมีพันธะในการ

1. จ่ายค่าธรรมเนียมประกันภัย
2. แจ้งทุก ๆ สภาพการที่ตนเองได้รู้อย่างถูกต้อง เพื่อช่วยประเมิณการเสี่ยงภัยที่จะตกเป็นภาระของผู้ประกันอย่างเหมาะสม ในเวลาทำสัญญาประกันภัยด้วยกัน
3. แจ้งให้ผู้ประกันภัยทราบทันที ทุกการสูญเสีย หรือการเสียหาย ที่มีการค้าประกันภายหลังที่ตนได้รู้และอย่างช้าไม่ให้เลยกำหนด 5 วัน สำหรับการประกันภัย เกี่ยวกับหลักทรัพย์นั้นต้องแจ้งภายในกำหนด 36 ชั่วโมง

⁵¹ สุริยัน ลุนจันทา, กฎหมายประกันภัย, พิมพ์ครั้งที่ 2, (เวียงจันทน์: คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยแห่งชาติลาว, 2550), 56-57.

⁵² สภาแห่งชาติ, กฎหมายว่าด้วยประกันภัยของลาว, (29 พฤศจิกายน 1990), (เลขที่ 11/90/สภช), มาตรา 52.

คู่สัญญาอาจจะตกลงเพิ่มกำหนดเวลา ในการแจ้งเหตุการณ์ดังกล่าวนี้ไว้ในสัญญาก็ได้ ผู้ได้รับการประกันภัย จะไม่เสียสิทธิตามที่ได้กำหนดไว้ในสัญญาประกันภัย เมื่อตนหากไม่สามารถแจ้งการสูญเสีย หรือความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นได้เพราะเหตุบังเอิญ หรือเหตุสุดวิสัย⁵³

2.3.3.5 การปรับต่อผู้ไม่ได้เอาประกันภัย

บุคคล หรือ นิติบุคคล ผู้ใดหากได้ละเมิดระเบียบการ ตามที่ได้กล่าวไว้ในมาตรา 59 ของกฎหมายว่าด้วยการประกันภัย จะถูกปรับ ตั้งแต่ 3,000 กีบ-30,000 กีบ⁵⁴

คำรัส เลขที่ 188 วันที่ 03/07/2550 ว่าด้วยการปรับใหม่ และมาตรการต่าง ๆ ต่อผู้ละเมิดระเบียบกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบก การขนส่งทางบก และการดูแลรักษาทางหลวง ของนายกรัฐมนตรีของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มาตรา 29 บัญญัติเกี่ยวกับการขับขีรถ โดยไม่มีหนังสือเอกสารครบถ้วน ว่าผู้ขับขีรถทุกครั้งต้องมีเอกสารครบถ้วนดังนี้ ใบขับขี ใบทะเบียนรถ ใบตรวจสภาพเทคนิค ใบเสียภาษีประจำปี ใบประกันภัยรถ สำหรับรถที่ทำธุรกิจ ยังต้องมีเอกสารที่เกี่ยวกับธุรกิจอย่างครบถ้วน

ผู้ขับขีผู้ใดหากขาดเอกสารใดหนึ่งทีกล่าวมาข้างต้นนี้จะถูกปรับตามประเภทดังนี้

1. รถจักรยานยนต์	20,000 กีบ
2. รถสามล้อติดเครื่อง	25,000 กีบ
3. รถยนต์	40,000 กีบ
4. รถโดยสาร ลี ล้อ	100,000 กีบ
5. รถบรรทุก	60,000 กีบ
6. รถบรรทุก สิบล้อขึ้นไป รถบัส	150,000 กีบ

จากการศึกษาเบื้องต้นจึงเห็นได้ว่า ถึงแม้ประเทศลาวจะมีการประกันภัยภาคบังคับตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2533 แต่มาถึงปัจจุบันก็ยังไม่สามารถนำรถเข้าสู่ประกันภัยภาคบังคับได้ทั้งหมด ยังมีรถเป็นจำนวนมากที่ยังไม่ได้มีการจัดทำประกันภัยภาคบังคับ ดังนั้นเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นจากรถที่ไม่ได้ทำประกันภัยภาคบังคับแล้ว ผู้ประสบภัยก็ต้องรับผิดชอบเองกับความเสียหายที่เกิดขึ้นจนกว่าจะพิสูจน์ความผิดตามกฎหมายลักษณะละเมิด ซึ่งต้องใช้เวลานานเป็นแรมปีกว่าคดีจะสิ้นสุด และผู้ประสบภัยจะได้รับค่าเสียหายจริง ดังนั้น ผู้วิจัยจึงได้ศึกษามาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครอง

⁵³ สภาแห่งชาติ, กฎหมายว่าด้วยประกันภัยของลาว, (29 พฤศจิกายน 1990), (เลขที่ 11/90/สภช), มาตรา 42.

⁵⁴ สภาแห่งชาติ, กฎหมายว่าด้วยประกันภัยของลาว, (29 พฤศจิกายน 1990), (เลขที่ 11/90/สภช), มาตรา 68.

ผู้ประสบภัยจากรถของต่างประเทศในการนำรถเข้าสู่ประกันภัยภาคบังคับให้ได้ตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย และในกรณีที่อุบัติเหตุเกิดขึ้นแต่ไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อเหตุ ผู้ประสบภัยก็จะไม่สามารถได้รับการชดเชยค่าเสียหายจากใครได้ และต้องรับผิดชอบกับความเสียหายเอง ผู้วิจัยจึงได้ศึกษาแนวทางในการจัดตั้งกองทุนของต่างประเทศ เพื่อเป็นการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถอีกทางหนึ่งเพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นอย่างแน่นอนและทันท่วงทีจากบริษัทประกันภัยสำหรับรถที่จัดให้มีประกันภัย และจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยโดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความผิด เพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุงกฎหมายลาวในอนาคต และเป็นสวัสดิการสังคมอย่างหนึ่งของรัฐบาลในการช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากรถให้ได้รับการเยียวยารักษาในส่วนที่จำเป็นก่อนซึ่งจะได้กล่าวในบทต่อไป



บทที่ 3

การเยียวยาความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากธรณภัยใต้กฎหมายต่างประเทศ

จากการศึกษาเอกสารทางกฎหมายเกี่ยวกับการจัดให้มีการประกันความเสียหายเพื่อเป็นการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากธรณภัย ผู้ศึกษาพบว่า มีกฎหมายต่างประเทศอยู่หลายประเทศที่มีประสิทธิภาพ และมีกระบวนการ กลไกที่มีความเหมาะสม อาทิเช่น ประเทศไทย ประเทศเวียดนาม และประเทศญี่ปุ่น นอกจากนี้จะเป็นประเทศที่อยู่ในแถบเอเชียเช่นเดียวกับลาวแล้ว กฎหมายประกันภัยธรณภัยภาคบังคับยังมีความคล้ายคลึงกับลาว มีการแบ่งระบบการประกันภัยธรณภัยออกเป็นประกันภัยภาคสมัครใจและการประกันภัยธรณภัยภาคบังคับ และการประกันภัยธรณภัยภาคบังคับมีเจตนารมณ์ในการให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัย และมีหลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดมาใช้เช่นเดียวกับประเทศลาว ผู้ศึกษาจึงเห็นสมควรนำมาวิเคราะห์ถึงสาระสำคัญของกฎหมาย และการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยธรณภัยภาคบังคับ เพื่อนำไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายว่าด้วยประกันภัยของประเทศลาว ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.1 การเยียวยาความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากธรณภัยใต้กฎหมายของประเทศไทย

การเยียวยาความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากธรณภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ พ.ศ. 2535 มีดังต่อไปนี้

เนื่องจากอุบัติเหตุจากธรณภัยเกิดขึ้นบ่อยครั้งสร้างความเสียหายต่อชีวิตและร่างกายของประชาชน ตลอดจนทรัพย์สินเป็นจำนวนมากเสียหาย รัฐบาลหลายยุคหลายสมัยก็ให้ความสนใจที่จะมีกฎหมายที่จะให้สวัสดิการแก่สังคมทำนองพระราชบัญญัติประกันสังคมฯ แต่เมื่อได้ร่าง

กฎหมายดังกล่าวออกมาผ่านที่ประชุมคณะรัฐมนตรีเตรียมยื่นต่อรัฐสภาก็มีเหตุการณ์ปฏิวัติรัฐประหาร ร.ส.ช. หรือยุบสภาเข้ามาขัดขวางทุกครั้งจึงไม่ได้มีกฎหมายลักษณะนี้นำออกใช้⁵⁵

นอกจากนี้การมีข่าวว่าจะออกกฎหมายนี้ก็มักจะถูกวิพากษ์วิจารณ์โจมตีเสมอว่ารัฐบาลได้สร้างประโยชน์ให้กับบริษัทประกันภัยจึงทำให้ไม่มีใครกล้าเสนอ โดยเฉพาะสภาผู้แทนราษฎร และรัฐมนตรีที่มาจากการเลือกตั้ง เพราะกลัวเสียคะแนนเสียง จนกระทั่ง เมื่อวันที่ 24 กันยายน 2533 เวลาประมาณ 22.30 น. ได้เกิดมีโศกนาฏกรรมบนถนนครั้งร้ายแรงที่สุดขึ้น ที่ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ โดยรถยนต์บรรทุกเก๊สซัดลงมาจากทางด่วนด้วยความประมาทพลิกคว่ำลงเป็นเหตุให้ชีวิตคนและทรัพย์สินเสียหายจำนวนมาก กล่าวคือ มีคนตายถึง 108 คน บาดเจ็บ 45 คน รถยนต์เสียหายทั้งสิ้น 47 คัน อาคารบ้านเรือน อาคารพาณิชย์ต่าง ๆ เสียหายจำนวน 48 คูหา รวมเป็นทรัพย์สินเสียหายมากกว่า 300 ล้านบาท เป็นเหตุให้รัฐบาลต้องนำงบประมาณจำนวนหลายล้านบาทเข้ามาช่วยเหลือผู้ประสบภัยเหล่านั้น หลังจากเหตุการณ์ครั้งนั้นแล้ว ก็ได้มีการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติในเรื่องนี้กันอย่างจริงจังมากยิ่งขึ้น⁵⁶

กฎหมายนี้ขึ้นแรกในปี พ.ศ. 2514 กรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทยเป็นเจ้าของเรื่องได้พยายามเสนอร่างพระราชบัญญัติประกันรถยนต์แต่ก็ไม่สำเร็จ

ต่อมากระทรวงพาณิชย์ในปี พ.ศ. 2522 ในสมัยที่สำนักงานประกันภัยซึ่งขณะนั้นเป็นหน่วยงานระดับกอง ไม่ได้เป็นกรมการประกันภัยได้ดำเนินการต่อมาโดยได้ปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมก็ไม่ประสบความสำเร็จอีก

ต่อมาสำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ (กปอ.) ได้รับเรื่องนี้มาดำเนินการอีก แต่ไม่ทราบว่าเหตุใดจึงถูกแช่แข็งจนเงียบหายไป และเริ่มมีคนพูดถึงกฎหมายนี้อีกเมื่อเกิดโศกนาฏกรรมรถเก๊สพลิกคว่ำบนถนนเพชรบุรีดังกล่าว แต่รัฐบาลขณะนั้นยังไม่ทันดำเนินการใดก็ถูกคณะ ร.ส.ช. ยึดอำนาจ

ในที่สุดกระทรวงพาณิชย์จึงได้ดำเนินการเรื่องนี้อีกครั้ง โดยนำร่างเดิมมาปรับปรุงแก้ไขเรียกว่า พระราชบัญญัติประกันภัยรถยนต์สำหรับบุคคลที่สาม มีทั้งหมด 52 มาตรา รัฐบาลได้ดำเนินการผ่านความเห็นชอบของคณะกรรมการกลั่นกรองงานเศรษฐกิจ คณะกรรมการกฤษฎีกา และคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบแล้ว ขึ้นสุดท้ายเหลือเพียง 47 มาตรา และเปลี่ยนชื่อเป็น

⁵⁵ ประพันธ์ ทรัพย์แสง, คำอธิบาย พ.ร.บ. คู่ครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2539), 21.

⁵⁶ เกียรติศักดิ์ คำสมาน, บทบาทการเสริมสร้างความมั่นคงให้ระบบเศรษฐกิจ และสังคม, วารสารการประกันภัย, 72, (ม.ป.ป.), 17-18.

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เพราะเกรงว่าประชาชนยังมีทัศนคติไม่ดีต่อการประกันภัยและยังไม่ยอมรับพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้เข้าสู่การพิจารณาของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ และได้รับความเห็นชอบในการประชุมนัดสุดท้ายเมื่อวันศุกร์ที่ 20 มีนาคม 2535 และพระราชบัญญัตินี้ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ประกาศใช้เป็นกฎหมายเมื่อวันที่ 9 เมษายน 2535⁵⁷

จากประวัติความเป็นมาของกฎหมายสำหรับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศไทยที่ได้กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่าประเทศไทยได้ให้ความสำคัญและมีความพยายามอย่างมากโดยใช้เวลายาวนานในความพยายามเพื่อจะให้เกิดมีพระราชบัญญัตินี้ขึ้นมาเนื่องจากอุบัติเหตุจากรถได้ทวีความรุนแรงขึ้นทุกวัน และเพื่อเป็นการคุ้มครองผู้ประสบภัยในการเยียวยาความเสียหายโดยผู้ประสบภัยจากรถจะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นอย่างแน่นอนและทันทั่วทั้งที่โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความผิดเพื่อเป็นการบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยจากรถ และเป็นการลดภาระของรัฐและสังคมด้วย

3.1.1 เจตนารมณ์และเหตุผล

เนื่องจากในยุคปัจจุบัน “รถ” ทุกประเภทได้เข้ามามีบทบาทสำคัญต่อชีวิตประจำวันของประชาชน ทั้งในด้านการเดินทาง การขนส่ง และการประกอบกิจการทุกสาขา และในขณะเดียวกันอุบัติเหตุอันเกิดจากการใช้รถก็ได้ทวีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ดังนั้น แนวทางในการลดอุบัติเหตุ หรือบรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุอันเกิดจากการใช้รถทางหนึ่งก็คือ การใช้กฎหมายบังคับให้รถทุกคันต้องมีหลักประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถ เรียกว่า การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ด้วยเหตุนี้รัฐบาลจึงได้ตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยมีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้⁵⁸

1. เพื่อคุ้มครองและให้ความช่วยเหลือแก่ประชาชนผู้ประสบภัยจากรถ ที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตเพราะเหตุประสบภัยจากรถ ให้ได้รับการชดเชยค่าเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกายอย่างแน่นอนและรวดเร็ว โดยให้ได้รับการรักษาพยาบาลอย่างทันทั่วทั้งที่กรณีบาดเจ็บ หรือช่วยเป็นค่าปลงศพกรณีเสียชีวิต

⁵⁷ ประพันธ์ ทรัพย์แสง, คำอธิบาย พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2539), 22.

⁵⁸ ไชยศ เหมะรัชตะ, 108 ปัญหาประกันภัย, พิมพ์ครั้งที่ 4, (กรุงเทพฯ: นิติธรรม, 2550), 28-29.

2. เป็นหลักประกันให้กับโรงพยาบาล หรือสถานพยาบาลทุกแห่งว่าจะได้รับเงินค่ารักษาพยาบาลอย่างแน่นอน และรวดเร็วในการรักษาพยาบาลผู้ประสบภัยจากรถทุกคน
3. เป็นสวัสดิการสงเคราะห์ที่รัฐมอบให้แก่ประชาชนผู้ได้รับความเสียหาย เพราะเหตุประสบภัยจากรถ
4. สร้างหลักประกันที่มั่นคงแก่ครอบครัวของผู้ประสบภัยด้วยการส่งเสริมและสนับสนุนให้ธุรกิจประกันภัยเข้ามามีส่วนร่วมในการรับภาระและการบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยและครอบครัวอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางรถ ทั้งยังเป็นการแบ่งเบาภาระของรัฐในด้านสวัสดิการสงเคราะห์อีกด้วย

3.1.2 มาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับหรือที่รู้จักว่า “การประกันภัย พ.ร.บ.” เป็นการประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 (พ.ร.บ.) เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 5 เมษายน พ.ศ. 2536 ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อให้รถทุกคันที่จดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบก และรถที่ขับเคลื่อนด้วยกำลังเครื่องยนต์ไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น ให้มีการประกันภัยรถยนต์ตามที่กฎหมายบังคับ เพื่อเป็นสวัสดิการที่มอบให้ประชาชนผู้ประสบภัยจากรถที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตให้ได้รับการชดเชยค่าเสียหาย การรักษาพยาบาลอย่างทันด่วนที่ หรือได้รับค่าปลงศพกรณีเสียชีวิต⁵⁹

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้นำแนวคิด-ปรัชญาของต่างประเทศที่เป็นหลักสากล มาผสมผสานในการบัญญัติกฎหมายในลักษณะกว้าง ๆ ดังต่อไปนี้คือ

1. หลักการบังคับให้เจ้าของรถซึ่งใช้รถ หรือผู้มีรถไว้เพื่อใช้จะต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถ เพื่ออุดช่องว่างของกฎหมายประกันภัยเดิม
2. หลักการไม่มุ่งการค้า หรือแสวงหากำไร (no loss no profit) หลักการนี้เป็นหลักสากลที่นำมาใช้กับการประกันภัยภาคบังคับโดยเฉพาะในการที่ไม่มุ่งการค้า หรือแสวงหากำไรจากการรับประกันภัยภาคบังคับ กล่าวคือ อัตราเบี้ยประกันภัยที่รัฐกำหนดให้บริษัทประกันภัยเรียกเก็บจากประชาชนผู้เอาประกันภัยจะต้องไม่ก่อให้เกิดกำไรให้กับบริษัทประกันภัยและผู้เกี่ยวข้องและไม่ให้บริษัทประกันภัยต้องขาดทุน แต่หลักการนี้ไม่ได้บรรจุไว้ในพระราชบัญญัตินี้ จึงเป็นเพียงนโยบายของภาครัฐเท่านั้น การที่ภาครัฐออกกฎหมายบังคับให้ประชาชนต้องปฏิบัติตามเป็นการ

⁵⁹ จูติวดี ชัยวัฒน์, การบริหารความเสี่ยงภัยและการประกันภัยในศตวรรษที่ 21, (กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2552), 158.

สร้างภาระหน้าที่เพิ่มให้แก่ประชาชน โดยมีวัตถุประสงค์ช่วยเหลือประชาชนที่อยู่ในเงื่อนไขการจ่ายค่าสินไหมทดแทนในลักษณะเป็นสวัสดิการสังคม ดังนั้น เงินของประชาชนที่ถูกบังคับให้จำต้องชำระเบี้ยประกันภัยจะต้องถูกเรียกเก็บไปเพื่อประโยชน์ของประชาชนทั่วไปที่มีสิทธิได้รับความช่วยเหลือตามกฎหมายเป็นการเฉลี่ยความเสี่ยงภัยตามหลักและทฤษฎีประกันภัย⁶⁰

3. หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด (no fault) กล่าวคือหลัก No fault นั้นมี 2 ระบบ คือ ระบบการจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดแบบแท้ (pure no fault) และระบบการจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดแบบเทียม (modified no fault)⁶¹ โดย Pure No Fault จะมีลักษณะที่บังคับให้เจ้าของรถทุกคันต้องเอาประกันภัยและยกเลิกหลักกฎหมายละเมิดโดยสิ้นเชิง ส่วน Modified No Fault นั้นใช้หลักการของหลักกฎหมายละเมิดต่อไปได้ภายหลังการจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยไปก่อนแล้ว กล่าวโดยรวมของหลัก No Fault ก็คือจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยไปโดยไม่คำนึงว่าเป็นความผิดของผู้ใด เพียงแต่ว่า Pure No Fault นั้นจะนำหลักกฎหมายละเมิดไปฟ้องร้องกันอีกไม่ได้ ส่วน Modified No Fault นั้นยอมให้นำหลักกฎหมายละเมิดไปฟ้องร้องกันต่อได้อีก⁶²

4. หลักการให้มีมาตรการเสริมการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัยจากรถ หลักการนี้เกิดขึ้นเนื่องจากในบางกรณีมีช่องว่างของกฎหมายในการเยียวยาผู้ประสบภัย เช่นกรณีขับรถชนแล้วหนี ผู้เสียหายจำรถที่ชนไม่ได้ หรือกรณีรถคันที่ก่อภัยไม่ได้ไม่ได้เอาประกันภัยไว้เป็นต้น มาตรการเสริมที่ประเทศต่าง ๆ ได้สร้างขึ้นเช่น การจัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ หรือการเพิ่มเติมข้อความในกรมธรรม์ประกันภัยให้คุ้มครองผู้เสียหายจากรถให้ครอบคลุมขึ้นเป็นต้น⁶³

⁶⁰ นนทพัทธ์ ตรีณรงค์, ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, (กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, 2551), 34.

⁶¹ ศรีัญญา งามวงศ์วาน, กฎหมายที่เหมาะสมสำหรับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ, วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, (กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539), 59.

⁶² ชนะพล มหาวงษ์, มาตรการทางกฎหมายกับปัญหาการนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, (กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, 2545), 13.

⁶³ ปรีชา จำเพชร, ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, (กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, 2543), 34.

3.1.2.1 ผู้ที่เกี่ยวข้องกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ พ.ศ. 2535

1. เจ้าของรถ จะต้องจัดให้มีประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยกับบริษัทประกันภัย ตามมาตรา 7 ยกเว้นรถบางประเภทตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 8 ถ้าฝ่าฝืนมีโทษที่บัญญัติไว้ในมาตรา 37

2. ผู้ใช้รถ ในมาตรา 11 กฎหมายห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถที่ไม่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหาย ถ้าฝ่าฝืนต้องรับโทษตามมาตรา 39

3. บริษัทประกันภัย มาตรา 10 กฎหมายบังคับให้บริษัทต้องรับประกันภัยรถทุกคันถ้าฝ่าฝืนต้องรับโทษตามมาตรา 38 และเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่บริษัทได้รับประกันภัยไว้ให้บริษัทจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยเมื่อได้รับคำร้องขอจากผู้ประสบภัยตามมาตรา 20 โดยจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นการร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์วิธีการและอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

4. ผู้ประสบภัยจากรถ เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถ ผู้ประสบภัยจากรถคันที่ได้รับการประกันภัยไว้ย่อมมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัยได้ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 20 ถ้าบริษัทประกันภัยไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น หรือจ่ายไม่ครบจำนวนที่ต้องจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัยก็สามารถเรียกร้องให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายให้ได้ตามมาตรา 23

5. สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถสังกัดสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย มีหน้าที่ดำเนินการเกี่ยวกับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ตามมาตรา 33, 34 เพื่อจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถ เมื่อไม่มีผู้ใดจ่ายให้ตามมาตรา 23

6. กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ตามมาตรา 19 ในการรับจดทะเบียนรถยนต์หรือการรับชำระภาษีรถยนต์ประจำปีตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ให้นายทะเบียนตามกฎหมายดังกล่าวมีอำนาจหน้าที่ในการตรวจสอบว่ามีประกันความเสียหายตามมาตรา 7 แล้วจึงจะรับจดทะเบียนรถยนต์หรือรับชำระภาษีรถยนต์ประจำปีได้

7. สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย และกระทรวงการคลัง ตามมาตรา 4 กำหนดให้เลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย หรือผู้ซึ่งเลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยมอบหมายให้ โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นนายทะเบียนตามกฎหมายนี้ และ ตามมาตรา 5 กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงและประกาศเพื่อปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้

8. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ตามมาตรา 37-45 มีหน้าที่ทำการปรับและปฏิบัติโทษทางอาญา สำหรับผู้ฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้

3.1.2.2 การจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถ

1. รถที่ต้องจัดให้มีการทำประกันภัย ประเภทของรถที่ต้องจัดให้มีการประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้ ได้แก่ รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก รถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร และหมายความรวมถึงรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง รถตามความในกฎหมายนี้ รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ การขนส่งทางบก และรถยนต์ทหาร ซึ่งในกฎหมายดังกล่าวได้ให้ความหมายในกฎหมายแต่ละฉบับแยกพิจารณาได้ดังนี้

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

1) “รถ” หมายความว่า รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

2) “รถยนต์” หมายความว่า รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการและรถยนต์ส่วนบุคคล

3) “รถยนต์สาธารณะ” หมายความว่า รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คนที่ใช้รับจ้างระหว่างจังหวัด โดยรับส่งคนโดยสารได้เฉพาะที่นายทะเบียนกำหนด และรถยนต์รับจ้าง ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน หรือรถยนต์สาธารณะอื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทาง

4) “รถยนต์บริการ” หมายความว่า รถยนต์บรรทุกคนโดยสารหรือให้เช่าซึ่งบรรทุกคนโดยสาร ไม่เกิน 7 คน ดังต่อไปนี้

ก. รถยนต์บริการธุรกิจ ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่ใช้บรรทุกคนโดยสารระหว่างท่าอากาศยานท่าเรือเดินทะเล สถานีขนส่ง หรือสถานีรถไฟกับโรงแรมที่พักอาศัยที่ทำการของผู้โดยสารหรือ ที่ทำการของผู้บริการธุรกิจนั้น

ข. รถยนต์บริการทัศนาจร ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่ผู้ประกอบการธุรกิจเกี่ยวกับการท่องเที่ยวใช้รับส่งคนโดยสารเพื่อการท่องเที่ยว

ค. รถยนต์บริการให้เช่า ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่จัดไว้ให้เช่าซึ่งมิใช่เป็นการเช่าเพื่อนำไปรับจ้างบรรทุกคนโดยสารหรือสิ่งของ

5) “รถยนต์ส่วนบุคคล” หมายความว่า รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คนแต่ไม่เกิน 12 คน และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันกิโลกรัม ซึ่งมีได้ใช้ประกอบการขนส่งเพื่อสินจ้างตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

6) “รถจักรยานยนต์” หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์หรือกำลังไฟฟ้า และมีล้อไม่เกิน 2 ล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกิน 1 ล้อ และให้หมายความรวมถึงรถจักรยานที่ติด เครื่องยนต์ด้วย

7) “รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล” หมายความว่า รถจักรยานยนต์ที่มีผู้ใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร

8) “รถจักรยานยนต์สาธารณะ” หมายความว่า รถจักรยานยนต์ที่ใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสารแต่ไม่หมายรวมถึงรถจักรยานยนต์ที่มีพ่วงข้างและรถจักรยานที่ติดเครื่องยนต์

9) “รถพ่วง” หมายความว่า รถที่เคลื่อนที่ไปโดยใช้รถอื่นลากจูง

10) “รถคดถนน” หมายความว่า รถที่ใช้ในการบดอัดวัสดุบนพื้นให้แน่น และมีเครื่องยนต์ขับเคลื่อนในตัวเอง หรือใช้รถอื่นลากจูง

11) “รถแทรกเตอร์” หมายความว่า รถที่มีล้อหรือสายพาน และมีเครื่องยนต์ขับเคลื่อนในตัวเอง เป็นเครื่องจักรกลขั้นพื้นฐานในงานที่เกี่ยวกับการขุด ดัก ดัน หรือขุดลาก เป็นต้น หรือรถยนต์ สำหรับลากจูงซึ่งมิได้ใช้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 (9) ในพระราชบัญญัตินี้

“รถ” หมายความว่า ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางบก ซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น และหมายความรวมถึงรถพ่วงของรถนั้นด้วย ทั้งนี้ เว้นแต่รถไฟ

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

ข้อ 1 รถยนต์ทหารแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ รถยนต์สงครามและรถยนต์ปกติ

รถยนต์สงครามแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ รถรบ และรถยนต์ช่วยรบ

1) “รถยนต์สงคราม” หมายความว่า รถยนต์ซึ่งทางราชการทหารได้จัดขึ้นเพื่อใช้ในยามสงครามโดยตรง

2) “รถรบ” หมายความว่า รถยนต์ทั้งสิ้นซึ่งมีอาวุธติดหรือตั้งอยู่บนรถนั้นและทำการยิงได้

3) “รถยนต์ช่วยรบ” หมายความว่า รถยนต์ธรรมดาสำหรับใช้ในการลากบรรทุกหรือลำเลียงอาวุธยุทโธปกรณ์หรือทหาร

4) “รถยนต์ปกติ” หมายความว่า รถยนต์ซึ่งใช้ราชการธรรมดา และไม่มี ความประสงค์โดยตรงที่จะใช้เพื่อสงคราม

ซึ่งอาจกล่าวได้ว่ารถที่จะต้องจัดให้มีการประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายนี้ คือ รถทุกคันที่จดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบกเป็นยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางบก และรวมถึงรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศและนำเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว โดยเจ้าของรถไม่มีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร⁶⁴

2. รถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการทำประกันภัยความเสียหาย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 8 มีดังนี้

1) รถสำหรับเฉพาะองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท และรถสำหรับผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์

2) รถของสำนักพระราชวังที่จดทะเบียนและมีเครื่องหมายตามระเบียบที่เลขาธิการพระราชวังกำหนด

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

4) รถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

รถที่ได้รับการยกเว้นตามพระราชบัญญัตินี้ หากไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยผู้ประสบภัยสามารถร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นได้จากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามมาตรา 23 (6) หลังจากนั้นหน่วยงานราชการซึ่งเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายต้องนำส่งเงินจำนวนนั้นคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 32

3. ผู้ที่ต้องทำประกันภัย รถยนต์ตามพระราชบัญญัตินี้ ได้แก่ เจ้าของรถ (ผู้มีกรรมสิทธิ์ในรถ) ผู้เช่าซื้อรถ (ผู้ครอบครองรถในฐานะผู้เช่าซื้อรถ) และเจ้าของรถซึ่งนำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว การฝ่าฝืนไม่จัดให้มีการทำประกันภัยรถ ตามพระราชบัญญัตินี้จะต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 10,000 บาท สำหรับรถจดทะเบียนใหม่ (รถใหม่) คือ รถที่จดทะเบียนตั้งแต่วันที่ 5 เมษายน 2536 เป็นต้นไป ต้องทำประกันภัยให้เรียบร้อยก่อนขึ้นของจดทะเบียน⁶⁵

⁶⁴ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 9 กำหนดว่า รถที่จดทะเบียนในต่างประเทศ และนำเข้าในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว โดยเจ้าของรถไม่มีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร เจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย ทั้งนี้ ตามจำนวนเงิน หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

⁶⁵ ไชยศ เหมระชะตะ, 108 ปัญหาประกันภัย, พิมพ์ครั้งที่ 4, (กรุงเทพฯ: นิติธรรม, 2550), 31.

4. ผู้รับประกันภัย คือบริษัทประกันวินาศภัยที่รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจประกันภัยรถ รวมถึงสาขาของบริษัทนั้นๆทั่วประเทศ โดยบริษัทประกันภัยต้องรับประกันภัยรถทุกคันจะปฏิเสธ ไม่ยอมรับประกันภัยไม่ได้

บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด รวมถึงสาขาบริษัททั่วประเทศ ซึ่งกฎหมายกำหนดให้รับประกันภัยเฉพาะการประกันภัยรถ⁶⁶

บริษัทใดฝ่าฝืนไม่รับประกันภัยรถตามพระราชบัญญัติฯ จะต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 50,000 บาทถึง 250,000 บาท⁶⁷

5. จำนวนเงินเอาประกันภัย หมายถึง จำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ฝ่ายบริษัทประกันภัยตกลงจะชำระเมื่อเกิดภัยตามสัญญาประกันภัย ในการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่เอาประกันภัยไว้ ผู้เอาประกันภัยจะทำสัญญาประกันภัยสำหรับความเสียหายที่จะเกิดแก่ผู้ประสบภัยจากรถเป็นจำนวนสูงเท่าใดก็ได้แต่จำนวนเงินเอาประกันภัยต่อบุคคลหนึ่งและต่อเหตุการณ์หนึ่งต้องไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง⁶⁸

6. การโอนรถที่มีการประกันภัย ในกรณีที่รถซึ่งเจ้าของรถได้เอาประกันภัยไว้กับบริษัทได้โอนไปยังบุคคลอื่น โดยผลของกฎหมายว่าด้วยมรดกหรือโดยบทบัญญัติแห่งกฎหมายอื่นให้ผู้ได้มาซึ่งรถดังกล่าวมีฐานะเสมือนเป็นผู้เอาประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยนั้น และบริษัทต้องรับผิดชอบตามกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวต่อไปตลอดอายุของกรมธรรม์ประกันภัยที่ยังเหลืออยู่⁶⁹

7. การบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัย ในกรณีที่บริษัทหรือเจ้าของรถบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยก่อนครบกำหนดการคุ้มครองไม่ว่าด้วยเหตุใด บริษัทต้องแจ้งการบอกเลิกนั้นให้นายทะเบียนทราบ การแจ้งการบอกเลิก ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่นายทะเบียนประกาศกำหนด⁷⁰

⁶⁶ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 124, ตอนที่ 19ก ฉบับที่ 4, (5 เมษายน 2550), 4, มาตรา 10 ทวิ วรรคหนึ่ง (2).

⁶⁷ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 38

⁶⁸ ประพันธ์ ทรัพย์แสง, คำอธิบาย พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2539), 100.

⁶⁹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 124, ตอนที่ 19ก ฉบับที่ 4, (5 เมษายน 2550), 4, มาตรา 18.

⁷⁰ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 13

3.1.2.3 ความคุ้มครองตามกฎหมาย คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

1. ผู้ที่ได้รับความคุ้มครอง

1) ผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งหมายถึงผู้ที่ได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยเนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทาง หรือเนื่องจากสิ่งที่ยักรถหรือติดตั้งในรถนั้น ประชาชนทุกคนที่ประสบภัยจากรถ หากได้รับความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย อันเนื่องมาจากอุบัติเหตุที่เกิดจากรถก็จะได้รับ ความคุ้มครองตามพระราชบัญญัตินี้ทั้งสิ้น

2) ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย กรณีผู้ประสบภัยเสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุจากรถซึ่งทายาทโดยธรรมนั้นก็คือ บุคคลที่กำหนดไว้ในบรรพ 6 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องมรดกและจะต้องเป็นทายาทโดยธรรมที่มีสิทธิรับมรดกตามกฎหมายดังกล่าว

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถมีความมุ่งหมายที่จะให้ความคุ้มครองและบรรเทาความเดือดร้อน เสียหายที่เกิดขึ้นกับชีวิต ร่างกายของผู้ประสบภัยจากรถทุกคนไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่รถ เจ้าของรถ ผู้โดยสาร ผู้ซึ่งอยู่ในหรือบนหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของรถ ผู้ซึ่งกำลังขึ้นหรือกำลังลงจากรถ ผู้ใช้ถนนอื่น ๆ เช่น คนเดินเท้า คนข้ามถนน หรือแม้แต่คนที่กำลังทำนา หรือนอนหลับอยู่ในบ้านเหล่านี้ หากได้รับอันตรายจากรถจะถือเป็น “ผู้ประสบภัย” และได้รับความคุ้มครองทุกคน⁷¹

2. ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครอง

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้ระบุความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยว่า “ความเสียหาย” หมายความว่า ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยอันเกิดจากรถ⁷²

ค่าเสียหายเบื้องต้น หมายความว่า ค่ารักษาพยาบาล ค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาล ค่าปรังศพ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการศพ รวมทั้งค่าเสียหายและค่าใช้จ่ายที่จำเป็นอย่างอื่นเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยในเบื้องต้น ทั้งนี้ตามรายการและจำนวนเงินที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 20⁷³

⁷¹ กรมการประกันภัย, พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถสำคัญไฉน, วารสารการประกันภัย, 69, (ม.ป.ป.), 17.

⁷² พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 124, ตอนที่ 19ก ฉบับที่ 4, (5 เมษายน 2550), 4, มาตรา 4.

⁷³ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 4

ความเสียหายที่จะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น⁷⁴ มีดังต่อไปนี้

1) ค่าเสียหายในกรณี ความเสียหายแก่ร่างกาย ได้แก่

ก. ค่ายา และค่าเวชภัณฑ์ที่ใช้ในการบำบัดรักษา

ข. ค่าอวัยวะเทียมและอุปกรณ์ในการบำบัดรักษา รวมทั้งค่าซ่อมแซม

ค. ค่าบริการทางการแพทย์ ค่าตรวจ และค่าวิเคราะห์โรค ทั้งนี้ ไม่รวมถึง

ค่าจ้างพยาบาลพิเศษและค่าบริการอื่นทำนองเดียวกัน

ง. ค่าห้องและค่าอาหารตลอดเวลาที่เข้ารับการรักษาพยาบาลใน

สถานพยาบาล

จ. ค่าพาหนะนำผู้ประสบภัยไปสถานพยาบาล

2) ค่าใช้จ่ายในกรณีความเสียหายต่อชีวิต ได้แก่

ก. ค่าปลงศพ

ข. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการศพ

3) จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น ให้เป็นไปตามต่อไปนี้

ก. จำนวนเท่าที่จ่ายจริงแต่ไม่เกิน 15,000 บาท สำหรับความเสียหาย ต่อ

ร่างกาย ตามข้อ 1)

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกายอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้ ให้มีสิทธิได้รับเงินค่าเสียหายเบื้องต้นจำนวน 35,000 บาทด้วย

ก) ตาบอด

ข) หูหนวก

ค) เป็นใบ้หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด

ง) เสียอวัยวะสืบพันธุ์ หรือความสามารถสืบพันธุ์

จ) เสียแขน ขา มือ เท้า หรือนิ้ว

ฉ) เสียอวัยวะอื่นใด

ช) จิตพิการอย่างติดตัว

ซ) ทุพพลภาพอย่างถาวร

ข. จำนวน 35,000 บาท สำหรับความเสียหายต่อชีวิตตามข้อ 2)

⁷⁴ กฎกระทรวง กำหนดความเสียหายที่จะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับ และจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2552, ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 126, ตอนที่ 97ก, (25 ธันวาคม 2552), 23.

4) ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายดังต่อไปนี้ ให้ได้รับเงินค่าเสียหายเบื้องต้นรวมกันแล้วต้องไม่เกิน 50,000 บาท

ก. ได้รับความเสียหายตามข้อ 1) ต่อมาได้รับความเสียหายตามข้อ 2)

ข. ได้รับความเสียหายต่อร่างกายอย่างหนึ่งอย่างใดตามข้อ 3 (ก.) วรรคสอง ต่อมาได้รับความเสียหายตามข้อ 2)

ค. ได้รับความเสียหายตามข้อ 1) ได้รับความเสียหายต่อร่างกายอย่างหนึ่งอย่างใดตามข้อ 3 (ก.) วรรคสอง และ ข้อ 2)

ค่าเสียหายเบื้องต้น คือ ค่าเสียหายที่บริษัทประกันภัยจะชดใช้ให้แก่ผู้ประสบภัยหรือทายาทของผู้ประสบภัยภายใน 7 วัน นับแต่วันที่บริษัทประกันภัยได้รับคำร้องขอ โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความผิด ค่าเสียหายเบื้องต้นมีรายละเอียดดังนี้

กรณีบาดเจ็บ ผู้ประสบภัยจะได้รับการชดใช้เป็นค่ารักษาพยาบาล และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลตามที่จ่ายจริงแต่ไม่เกิน 15,000 บาท

กรณีเสียชีวิต ทายาทผู้ประสบภัยจะได้รับการชดใช้เป็นเงินค่าปรังศพ และค่าใช้จ่ายที่จำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพจำนวน 35,000 บาท เฉพาะกรรมธรรม์ที่คุ้มครองตั้งแต่ 1 เมษายน พ.ศ. 2546 เป็นต้นมา

กรณีเสียชีวิตภายหลังจากการมีค่ารักษาพยาบาล ทายาทผู้ประสบภัยจะได้รับการชดใช้เป็นค่ารักษาพยาบาลตามที่จ่ายจริงแต่ไม่เกิน 15,000 บาท และค่าปรังศพจำนวน 35,000 บาท เฉพาะกรรมธรรม์ที่คุ้มครองตั้งแต่ 1 เมษายน พ.ศ. 2546 เป็นต้นมา รวมแล้วจะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นไม่เกิน 50,000 บาท

นอกจากค่าเสียหายเบื้องต้นดังที่กล่าวมาแล้วยังมีค่าเสียหายในส่วนที่เกินค่าเสียหายเบื้องต้น ซึ่งค่าเสียหายส่วนเกินค่าเสียหายเบื้องต้น คือค่าเสียหายที่บริษัทประกันภัยจะชดใช้ให้ภายหลังจากการที่มีการพิสูจน์ความรับผิดทางกฎหมายแล้ว ความรับผิดของบริษัทประกันภัยมีรายละเอียดดังนี้

กรณีรถคันที่เอาประกันภัยเป็นฝ่ายผิด บริษัทประกันภัยจะต้องรับผิดชอบและชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยหรือทายาทของผู้ประสบภัย ค่าเสียหายทั้งหมดเมื่อรวมกับค่าเสียหายเบื้องต้นที่ผู้ประสบภัยหรือทายาทผู้ประสบภัยได้รับแล้วเป็นดังนี้

กรณีบาดเจ็บ ผู้ประสบภัยจะได้รับการชดใช้เป็นค่ารักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอื่น
จำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลตามความเป็นจริง แต่ไม่เกิน 50,000 บาท⁷⁵

กรณีเสียชีวิต หรือทุพพลภาพถาวร ผู้ประสบภัยหรือทายาทผู้ประสบภัยจะได้รับการ
ชดใช้เป็นจำนวนเงิน 200,000 บาท และค่าชดเชยการรักษาตัว (ผู้ป่วยใน) 200 บาท/วัน ไม่เกิน 20 วัน⁷⁶

3. การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น

1) การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัย

บริษัทประกันภัยที่ได้รับประกันภัยไว้ต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่
ผู้ประสบภัยเมื่อได้รับคำร้องจากผู้ประสบภัยเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้น ความเสียหายที่จะได้รับ
ค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอค่าเสียหายเบื้องต้น และการจ่าย
ค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและอัตราที่กำหนดใน
กฎกระทรวง

การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นต่อบริษัทที่รับประกันภัย ให้ยื่นคำร้องขอ
ตามแบบที่นายทะเบียนกำหนด และต้องมีหลักฐานดังต่อไปนี้⁷⁷

ก. ความเสียหายต่อร่างกาย

ก) ใบเสร็จรับเงิน หรือหลักฐานการแจ้งหนี้เกี่ยวกับการ
รักษาพยาบาลในกรณีที่มีการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาล

ข) สำเนาบัตรประจำตัวหรือหลักฐานอื่นใดที่ทางราชการเป็นผู้ออก
ให้ สำเนาใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว หรือสำเนาหนังสือเดินทาง หรือหลักฐานอื่นใดที่นาย
ทะเบียนประกาศกำหนด ซึ่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ที่มีชื่อในหลักฐานนั้นเป็นผู้ประสบภัย แล้วแต่
กรณี

⁷⁵ ฐิติวดี ชัยวัฒน์, การบริหารความเสี่ยงภัยและการประกันภัยในศตวรรษที่ 21, (กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย, 2552), 159-160.

⁷⁶ บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ, ค่าสินไหมทดแทนสูงสุด (รวมค่าเสียหายเบื้องต้น) ยกเว้น
ผู้ขับขี่ฝ่ายผิดจะได้รับความคุ้มครองเฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้นเท่านั้น, สืบค้นเมื่อ 2 ธันวาคม 2554, จาก
<http://www.rvp.co.th/service/service.asp>, 1.

⁷⁷ กฎกระทรวง กำหนดความเสียหายที่จะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น
การร้องขอรับ และจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2552, ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 126, ตอนที่ 97ก, (25 ธันวาคม 2552),
23, ข้อ 5.

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกายอย่างหนึ่งอย่างใด ที่มีสิทธิได้รับเงินค่าเสียหายเบื้องต้นจำนวน 35,000 บาทด้วยนั้น นอกจากต้องยื่นหลักฐานตาม (ก) และ (ข) แล้ว ให้ยื่นใบรับรองแพทย์หรือความเห็นของแพทย์ หรือหลักฐานอื่นใดที่ระบุว่าเป็นผู้ประสบภัยซึ่งได้รับความเสียหายต่อร่างกายดังกล่าว พร้อมทั้งสำเนาบันทึกประจำวันของพนักงานสอบสวน หรือหลักฐานอื่นใด ที่แสดงว่าผู้เสียหายนั้นได้รับความเสียหายจากการประสบภัยจากรถด้วย

ข. ความเสียหายต่อชีวิต

ก) สำเนามรณบัตร หรือหลักฐานอื่นใดที่นายทะเบียนประกาศกำหนดซึ่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ที่มีชื่อในหลักฐานนั้นเป็นผู้ประสบภัย

ข) สำเนาบันทึกประจำวันของพนักงานสอบสวน หรือหลักฐานอื่นใดที่แสดงว่าผู้เสียหายนั้นถึงแก่ความตายจากการประสบภัยจากรถ

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยถึงแก่ความตายภายหลังจากการเข้ารับการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาล นอกจากต้องยื่นหลักฐานตาม ข. แล้วให้ยื่นหลักฐานตาม ก. ด้วย

กรณีความเสียหายต่อร่างกายให้ผู้ประสบภัยเป็นผู้ร้องขอ หากผู้ประสบภัยไม่สามารถร้องขอได้ ให้สถานพยาบาลที่รักษาผู้ประสบภัย ทายาทหรือญาติ หรือผู้มีส่วนได้เสียของผู้ประสบภัย แล้วแต่กรณีร้องขอแทน ในกรณีที่ผู้ประสบภัยถึงแก่ความตายให้ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยเป็นผู้ร้องขอ การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัยต้องทำภายใน 180 วันนับแต่วันที่มีความเสียหายเกิดขึ้น

2) การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นโดยบริษัทประกันภัย

การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นโดยบริษัทประกันภัย ให้จ่ายแก่ผู้ร้องขอแล้วแต่กรณี เป็นเงินสด หรือเป็นเช็คที่มีไถ่ลงวันที่ล่วงหน้า ภายใน 7 วันนับแต่วันที่รับคำร้องขอโดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความผิด⁷⁸ บริษัทประกันภัยจะต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยในกรณีต่าง ๆ ดังนี้

ก. กรมธรรม์ประกันภัยหรือเอกสารประกอบหรือแนบท้ายกรมธรรม์ประกันภัยซึ่งมีข้อความระบุความรับผิดชอบของบริษัทแตกต่างไปจากที่กำหนดไว้ในบทแห่ง

⁷⁸ กฎกระทรวง กำหนดความเสียหายที่จะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับ และจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2552, ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 126, ตอนที่ 97ก, (25 ธันวาคม 2552), 23, ข้อ 8.

พระราชบัญญัตินี้ บริษัทจะยกเป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบต่อการชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นมิได้⁷⁹

ข. บริษัทจะยกเอาเหตุแห่งความไม่สมบูรณ์ หรือการฝ่าฝืนเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัยระหว่างบริษัทกับเจ้าของรถ หรือการได้ออกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยกับเจ้าของรถ เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบต่อการชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นมิได้ เว้นแต่บริษัทได้มีหนังสือแจ้งการบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยให้เจ้าของรถ และนายทะเบียนทราบล่วงหน้า การบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยให้มีผลเมื่อครบกำหนด 30 วันนับแต่วันที่บริษัทได้มีหนังสือแจ้งการบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยไปยังผู้เอาประกันภัยตามภูมิลำเนาที่ทราบครั้งสุดท้าย โดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับ⁸⁰

ค. บริษัทจะยกเอาความทุจริตหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัยมาเป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยมิได้⁸¹

3) การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

ในเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่บริษัทได้รับประกันภัยไว้ ให้บริษัทจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยเมื่อได้รับคำร้องขอจากผู้ประสบภัย ในกรณีที่บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนที่ต้องจ่าย ให้ผู้ประสบภัยแจ้งการไม่ได้รับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นหรือการได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นไม่ครบจำนวนจากบริษัทต่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง⁸² พร้อมข้อเท็จจริงดังต่อไปนี้⁸³

ก. ชื่อบริษัทที่รับประกันภัย และหมายเลขกรมธรรม์ประกันภัย

⁷⁹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 124, ตอนที่ 19ก ฉบับที่ 4, (5 เมษายน 2550), 4, มาตรา 15.

⁸⁰ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 124, ตอนที่ 19ก ฉบับที่ 4, (5 เมษายน 2550), 4, มาตรา 16.

⁸¹ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 17

⁸² เรื่องเดียวกัน, มาตรา 21

⁸³ กฎกระทรวง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุน และการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุน พ.ศ. 2552, ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 126, ตอนที่ 97ก, (16 ธันวาคม 2552), 28, ข้อ 2.

ข. จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ประสงค์ได้รับ

ค. วันที่ไปยื่นขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทที่รับประกันภัย

หากผู้ประสบภัยไม่สามารถแจ้งได้ ให้สถานพยาบาลที่รักษาผู้ประสบภัย ทายาทหรือญาติ หรือผู้มีส่วนได้เสียของผู้ประสบภัยในกรณีที่ผู้ประสบภัยเกิดความเสียหายต่อ ร่างกาย หรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยในกรณีที่ผู้ประสบภัยถึงแก่ความตาย แล้วแต่กรณี แจ้งแทนได้

เมื่อมีกรณีตามมาตรา 23 เกิดขึ้น และผู้ประสบภัยไม่อาจขอรับค่าเสียหาย เบื้องต้นจากเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย หรือจากบริษัทประกันภัยได้ ผู้ประสบภัยอาจยื่นคำ ร้องขอค่าเสียหายเบื้องต้นต่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามแบบที่นายทะเบียนกำหนด และต้องมีหลักฐาน⁸⁴ ดังต่อไปนี้

ก. ความเสียหายต่อร่างกาย

ก) ใบเสร็จรับเงิน หรือหลักฐานการแจ้งหนี้เกี่ยวกับการ รักษาพยาบาลในกรณีที่มีการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาล

ข) สำเนาบัตรประจำตัวหรือหลักฐานอื่นใดที่ทางราชการเป็นผู้ออก ให้ สำเนาใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว หรือสำเนาหนังสือเดินทาง หรือหลักฐานอื่นใดที่นาย ทะเบียนประกาศกำหนดซึ่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ที่มีชื่อในหลักฐานนั้นเป็นผู้ประสบภัย แล้วแต่ กรณี

ค) สำเนานบันทึกประจำวันของพนักงานสอบสวน

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกายอย่างหนึ่งอย่างใด จน เป็นเหตุให้มีสิทธิได้รับเงินค่าเสียหายเบื้องต้นเพิ่มขึ้นอีกจำนวน 35,000 บาท นอกจากต้องยื่น หลักฐานตาม (ก) (ข) และ (ค) แล้ว ให้ยื่นใบรับรองแพทย์หรือความเห็นแพทย์หรือหลักฐานอื่นใด ที่ระบุว่าเป็นผู้ประสบภัยซึ่งได้รับความเสียหายต่อร่างกายดังกล่าวด้วย

ข. ความเสียหายต่อชีวิต

ก) สำเนามรณะบัตร หรือหลักฐานอื่นใดที่นายทะเบียนประกาศ กำหนด ซึ่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ที่มีชื่อในหลักฐานนั้นเป็นผู้ประสบภัย

⁸⁴ กฎกระทรวง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุน และการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุน พ.ศ. 2552, ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 126, ตอนที่ 97ก, (16 ธันวาคม 2552), 28, ข้อ 3.

ข) ลำเนาบันทึกประจำวันของพนักงานสอบสวน

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยถึงแก่ความตายภายหลังจากการเข้ารับการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาลนอกจากต้องยื่นหลักฐานตาม (ข.) แล้ว ให้ยื่นหลักฐานตาม (ก.) ด้วย

การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยต้องทำภายใน 180 วันนับแต่วันที่ความเสียหายเกิดขึ้น

4) การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นโดยกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีหน้าที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หากผู้ประสบภัยไม่ได้รับการชดเชยจากบริษัทประกันภัย หรือเจ้าของรถไม่จัดให้มีประกันภัย หรือไม่สามารเรียกร้อยจากบุคคลใดได้ เช่น รถชนแล้วหนี หรือเจ้าของรถที่ไม่จัดให้มีประกันภัย ไม่ยอมจ่ายค่าเสียหาย ฯลฯ โดยค่าเสียหายเบื้องต้นที่สามารถจ่ายได้ คือ ค่ารักษาพยาบาลกรณีได้รับบาดเจ็บตามที่รักษาจริงไม่เกิน 15,000 บาท และค่าปลงศพกรณีเสียชีวิตจำนวน 35,000 บาท แต่หากผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บและต่อมาเสียชีวิตในภายหลัง ผู้ประสบภัยที่เสียชีวิตจะได้รับค่ารักษาพยาบาลตามที่รักษาจริงไม่เกิน 15,000 บาท และค่าปลงศพจำนวน 35,000 บาท ซึ่งรวมแล้วไม่เกินจำนวน 50,000 บาท

4. การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นกรณีรถตั้งแต่สองคันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหาย

ในกรณีที่รถตั้งแต่ สองคันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย ซึ่งอยู่ในรถ ให้บริษัทที่รับประกันภัยรถแต่ละคันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถคันที่เอาประกันภัยไว้กับบริษัท⁸⁵

ตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ให้ความหมายของคำว่า ผู้ซึ่งอยู่ในรถไว้ดังนี้ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หมายความว่า ผู้ซึ่งอยู่ใน หรือบน หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถ และหมายความรวมถึงผู้ซึ่งกำลังขึ้น หรือกำลังลงจากรถนั้นด้วย

กรณีที่ผู้ประสบภัยมิใช่เป็นผู้ซึ่งอยู่ในรถ (อยู่นอกรถ) ให้บริษัทดังกล่าวร่วมกันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยที่อยู่นอกรถทุกคนโดยเฉลี่ยจ่ายในอัตราส่วนที่เท่ากัน

ถ้าเป็นรถที่ฝ่าฝืนไม่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 ย่อมเป็นหน้าที่ของเจ้าของรถที่จะต้องจ่ายหรือร่วมเฉลี่ยจ่ายค่าเสียหาย

⁸⁵ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 124, ตอนที่ 19ก ฉบับที่ 4, (5 เมษายน 2550), 4, มาตรา 24.

เบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย ถ้าเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายหรือจ่ายให้ไม่ครบจำนวนที่ต้องจ่าย การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจะตกอยู่แก่สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย⁸⁶

5. สิทธิของผู้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ

1) สิทธิเรียกเงินคืนและเงินเพิ่ม

ในกรณีที่เจ้าของรถ หรือบริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนตามมาตรา 23 (1) หรือ (5) แล้วแต่กรณีหรือกรณีที่เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยเพราะเหตุตามมาตรา 23 (3) หรือ (4) เมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามมาตรา 25 แล้วให้นายทะเบียนเรียกเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายไปคืนจากเจ้าของรถ หรือบริษัทแล้วแต่กรณี รวมทั้งเงินเพิ่มในอัตราร้อยละยี่สิบของจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนส่งเข้าสมทบกองทุนอีกต่างหาก เว้นแต่กรณีที่ความเสียหายเกิดแก่ผู้ประสบภัยเพราะเหตุตามมาตรา 23 (4) และเจ้าของรถหรือบริษัทไม่ทราบถึงเหตุนี้ โดยสุจริต หรือเจ้าของรถที่กรมธรรม์หมดอายุแต่ยังไม่เกินสามสิบวันโดยเจ้าของรถไม่มีเจตนาหลีกเลี่ยงการรับประกันภัย หรือในกรณีอื่นที่คณะกรรมการกำกับ และส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยประกาศกำหนด นายทะเบียนอาจด หรือลดเงินเพิ่มลงได้

หลักเกณฑ์ในการเรียกเงินคืน การงดและลดเงินเพิ่ม ให้เป็นไปตามคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยประกาศกำหนด⁸⁷

นายทะเบียน ตามคำนิยามมาตรา 4 หมายความว่าเลขานุการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย หรือผู้ซึ่งเลขานุการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยมอบหมายโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

บริษัทใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 25 หรือเจ้าของรถหรือบริษัทใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 26 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 10,000 บาทถึง 50,000 บาท⁸⁸

สิทธิของกองทุนในการเรียกเงินคืนอีกกรณีหนึ่งคือ ในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลภายนอก หรือเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง เจ้าของรถ ผู้ขับขี่รถ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสบภัย เมื่อบริษัทได้จ่ายค่าเสียหาย

⁸⁶ อำนวย สุภเวชย์, การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยกรณีรถสองคันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย, วารสารการประกันภัย, 107, (กรกฎาคม-กันยายน 2545), 32.

⁸⁷ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 124, ตอนที่ 19ก ฉบับที่ 4, (5 เมษายน 2550), 4, มาตรา 26.

⁸⁸ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 44

เบื้องต้นหรือค่าสินไหมทดแทนเมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือเมื่อหน่วยงานตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) ได้จ่ายเงินคืนกองทุนตามมาตรา 32 ไปแล้วเป็นจำนวนเงินเท่าใดให้บริษัท หรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย หรือหน่วยงานตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) แล้วแต่กรณี มีสิทธิไล่เบี้ยเอาแก่บุคคลดังกล่าวหรือมีสิทธิเรียกให้ผู้ประสบภัยคืนเงินดังกล่าวได้⁸⁹

2) สิทธิยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายและขอเฉลี่ยทรัพย์

ในกรณีที่เจ้าของรถไม่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหาย ตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 และ เจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 23 (1) และกรณีไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถ และไม่ได้จัดให้มีการประกันภัยไว้ ตามมาตรา 23 (3) ให้นายทะเบียนยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายไว้ได้หากมิได้มีการยึดรถนั้นไว้ตามกฎหมายอื่นอยู่ก่อนแล้ว จนกว่าเจ้าของรถจะจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจนครบจำนวน หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนภายใน 7 วันนับแต่วันที่รับคำสั่งจากนายทะเบียนและหากมีการยึดรถนั้นตามกฎหมายอื่นอยู่ก่อนแล้ว ให้สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยมีสิทธิขอเข้าเฉลี่ยในทรัพย์นั้นหากมีการขายทอดตลาด⁹⁰

3) สิทธิในการขายทอดตลาดรถที่ยึดไว้

เป็นกรณีที่นายทะเบียนได้มีการยึดรถไว้ แล้วตามมาตรา 28 และให้นายทะเบียนมีอำนาจขายทอดตลาดได้ดังนี้⁹¹

ก. กรณีที่เจ้าของรถตามมาตรา 23 (1) ไม่ได้จ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนแทนตน คืนให้แก่กองทุนภายใน 7 วันนับแต่วันได้รับคำสั่งจากนายทะเบียน

ข. กรณีที่ไม่ปรากฏตัวเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และนายทะเบียนได้ประกาศหาตัวเจ้าของรถโดยปิดประกาศไว้ ณ ที่ทำการของนายทะเบียน ซึ่งได้ยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายไว้และประกาศในหนังสือพิมพ์รายวันที่จำหน่ายในท้องถิ่นที่เกิดเหตุอย่างน้อยสองวันติดต่อกันแต่เจ้าของรถไม่ปรากฏตัวต่อนายทะเบียน ซึ่งได้ยึดรถนั้นไว้ภายใน 30 วันนับแต่วันแรกที่ประกาศในหนังสือพิมพ์

⁸⁹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 124, ตอนที่ 19ก ฉบับที่ 4, (5 เมษายน 2550), 4, มาตรา 31.

⁹⁰ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 28

⁹¹ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 29

วิธีการยึดรถตามมาตรา 28 และการขายทอดตลาดรถตามมาตรา 29 ให้ปฏิบัติ ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งโดยอนุโลม เงินที่ได้จากการขายทอดตลาดรถตาม มาตรา 29 ให้หักเป็นค่าใช้จ่ายในการยึด และการขายทอดตลาด และจ่ายเป็นค่าเสียหายเบื้องต้น ให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายคืนให้แก่กองทุน แล้วแต่กรณี ถ้ามีเงินเหลือเท่าใดให้คืนแก่เจ้าของรถใน กรณีที่ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ให้สำนักงานคณะกรรมการกำกับและ ส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เก็บรักษาเงินนั้นไว้ตามระเบียบที่คณะกรรมการกำกับและ ส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา และถ้าเจ้าของรถไม่ เรียกเงินนั้นคืน ภายใน 5 ปีนับจากวันที่ขายทอดตลาดให้เงินนั้นตกเป็นของกองทุน⁹²

3.1.3 กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ

3.1.3.1 วัตถุประสงค์ในการจัดตั้งกองทุน และเงื่อนไขการจ่าย

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 บัญญัติให้จัดตั้ง กองทุน ทดแทนผู้ประสบภัยขึ้น เพื่อทำหน้าที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย เพื่อให้ผู้ประสบภัย ทุกคนได้รับความช่วยเหลืออย่างทั่วถึง และให้มีบทบาทสำคัญในการอุดช่องว่างของกรณี ที่อาจจะเกิดขึ้น ซึ่งไม่อาจใช้หลักการประกันภัยหรือหลักกฎหมายว่าด้วยละเมิดได้ หรือกรณีที่ไม่ สามารถจะหาตัวผู้รับผิดชอบในการจ่ายค่าชดเชยความเดือดร้อนเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยได้ เช่น กรณีชนแล้วหนี เหตุเกิดจากรถที่ถูกลักขโมย เจ้าของรถที่ไม่มีประกันภัย ไม่ยอมจ่ายค่าเสียหาย เบื้องต้น หรือบริษัทประกันภัยไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้ เป็นต้น⁹³ วัตถุประสงค์การจัดตั้ง กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เพื่อจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดให้แก่ ผู้ประสบภัย หรือทายาท ภายใน 7 วันนับตั้งแต่วันที่ได้รับการร้องขอโดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ ความเป็นความผิด และเพื่อดำเนินกิจกรรมอื่น ๆ ตามพระราชบัญญัตินี้ กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะจ่าย ค่าเสียหายเบื้องต้นในกรณีความเสียหายต่อร่างกาย คือค่ารักษาพยาบาล และค่าใช้จ่ายอันจำเป็น เกี่ยวกับการรักษาพยาบาลของผู้ประสบภัย และกรณีความเสียหายต่อชีวิต คือค่าปลงศพ และ ค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตาย⁹⁴ ตามพระราชบัญญัติ

⁹² พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 124, ตอนที่ 19ก ฉบับที่ 4, (5 เมษายน 2550), 4, มาตรา 30.

⁹³ เกียรติศักดิ์ คำสมาน, บทบาทการเสริมสร้างความมั่นคงให้ระบบเศรษฐกิจ และสังคม, วารสาร การประกันภัย, 72,, 19-20.

⁹⁴ รายงานประจำปี 2545 กองทุนหมุนเวียน กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์, 45

คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 33 กำหนดวัตถุประสงค์ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยเมื่อมีกรณีตามมาตรา 23 และเป็นค่าใช้จ่ายอื่นในการดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้

เหตุที่ต้องมีกองทุนทดแทนก็เพราะการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถนั้นเป็นการประกันสังคมทางหนึ่ง อันเป็นการสร้างความร่วมมือระหว่างประชาชนในสังคม ให้ความช่วยเหลือซึ่งกันและกัน ในกรณีสมาชิกในสังคมได้รับอันตรายจากรถ โดยยึดหลักการพื้นฐานการใช้แบบประกันสังคมในรูปบังคับ ซึ่งรัฐจะต้องเข้ามาจัดการดูแลเพื่อให้บุคคลซึ่งอยู่ในสังคมได้ปฏิบัติตามเงื่อนไข ทั้งมีสิทธิได้รับประโยชน์ตามที่กฎหมายกำหนดอย่างจริงจัง และในกรณีที่ไม่มีผู้ใดจะรับผิดชอบรัฐจะต้องเป็นผู้รับภาระนั้นเอง ซึ่งหากจะให้รัฐต้องรับภาระทั้งหมด หรือรัฐจัดทำเองก็เกิดปัญหายุ่งยากทำให้รัฐต้องมาเป็นบริษัทรับประกันภัยเอง ซึ่งไม่ถูกต้อง นอกจากนี้ในการดำเนินการต่าง ๆ ตามกฎหมายนี้ยังจำเป็นต้องมีค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เช่น เบี้ยเลี้ยงของเจ้าพนักงานในการยึดรถเพื่อขายทอดตลาด ค่าเช่าสถานที่เก็บรถ ค่าประกาศ เบี้ยประชุม ฯลฯ จึงต้องมีกองทุนขึ้นดังกล่าว⁹⁵

กองทุนเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถเมื่อเกิดกรณีใด ๆ ดังต่อไปนี้⁹⁶

1. รถนั้นมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 และเจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน
2. รถนั้นมิได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถในขณะที่เกิดเหตุเพราะถูกยักยอก น้อ โกง กรร โชก ลักทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และได้มีการร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน

อย่างไรก็ตามบทบัญญัตินี้มีไว้ระบุว่ารถนั้นต้องมีประกันหรือไม่มีประกัน ถึงรถจะมีประกันภัยบริษัทก็ไม่ต้องรับผิดชอบ เพราะบริษัทรับผิดชอบเฉพาะกรณีที่เจ้าของรถยินยอมให้ผู้ใดขับ

⁹⁵ ประพันธ์ ทรัพย์แสง, คำอธิบาย พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2539), 170-171.

⁹⁶ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 124, ตอนที่ 19ก ฉบับที่ 4, (5 เมษายน 2550), 4, มาตรา 23.

รถเท่านั้น กรณีคนอื่นเอาไปขับเนื่องจากความผิดอาญาดังกล่าวจึงอยู่นอกเหนือความคุ้มครองของสัญญา⁹⁷ ผู้ประสบภัยจากรถสามารถเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้

3. รถนั้นไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถและมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9

4. รถนั้นมีผู้ขับหลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่าความเสียหายเกิดจากรถคันใด

5. บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน หรือ

6. รถตามมาตรา 8 ที่มิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7

3.1.3.2 แหล่งที่มาของเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย กองทุนประกอบด้วย⁹⁸

1. เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้ ซึ่งเป็นเงินที่รัฐบาลได้จัดหางบประมาณมาให้กองทุนเพื่อเป็นทุนสำหรับเป็นค่าใช้จ่าย

2. เงินที่บริษัทจ่ายสมทบตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดตามมาตรา 36 และเงินเพิ่มที่ได้รับตามมาตรา 36 ทวิ คือเงินที่บริษัทประกันภัยจ่ายสมทบให้แก่กองทุนในรอบสามเดือนในอัตราไม่เกินร้อยละสิบของเบี้ยประกันที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัยในแต่ละสามเดือน เงินสมทบที่บริษัทจ่ายนั้นให้นำไปหักเป็นค่าใช้จ่ายในการคำนวณภาษีเงินได้ตามประมวลรัษฎากรได้ การเรียกเก็บ และการจ่ายเงินสมทบจากบริษัท ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง และเงินเพิ่มที่ได้รับในอัตราร้อยละสองต่อเดือนของเงินสมทบที่ไม่ได้จ่ายในกรณีที่บริษัทใดไม่จ่ายเงินสมทบให้แก่กองทุนให้ถูกต้อง และครบถ้วนตามกำหนด

3. เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี

4. เงินหรือทรัพย์สินที่ได้มาตามมาตรา 28 มาตรา 30 มาตรา 31 หรือ มาตรา 32 คือเงินที่ได้จากการยึดทรัพย์ในกรณีที่เจ้าของรถมิได้มีประกันความเสียหายและเจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้ผู้ประสบภัยหรือจ่ายแต่ไม่ครบ หรือรถที่ไม่อาจทราบได้ว่าใครเป็นเจ้าของและมิได้จัดให้มีการประกันภัยความเสียหายไว้ให้นายทะเบียนยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายไว้ได้หากไม่มีการยึดรถตามกฎหมายอื่นอยู่ก่อนแล้ว จนกว่าเจ้าของรถจะได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่

⁹⁷ ประพันธ์ ทรัพย์แสง, คำอธิบาย พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2539), 146.

⁹⁸ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 124, ตอนที่ 19ก ฉบับที่ 4, (5 เมษายน 2550), 4, มาตรา 33 วรรคสอง.

ผู้ประสบภัยจนครบ หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนภายใน 7 วันนับแต่วันที่รับคำสั่งจาก นายทะเบียน และหากมีการยึดรถนั้นตามกฎหมายอื่นอยู่ก่อนแล้วให้สำนักงานคณะกรรมการกำกับ และส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยมีสิทธิขอเข้าเฉลี่ยในทรัพย์สินนั้นหากมีการขายทอดตลาด เป็นเงินที่กองทุนเรียกคืนจากผู้ที่มีหน้าที่ต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามกฎหมายนี้แต่ผู้นั้นมิได้จ่าย และกองทุนได้จ่ายแทนไป เงินค่าใช้จ่ายในการยึดทรัพย์สินและขายทอดตลาดเงินที่ใช้สิทธิไล่เบี้ยเรียก คืนมาได้ เงินที่ได้จากหน่วยงานซึ่งเป็นเจ้าของรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัย

5. เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้ หรือเงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้บริจาคให้

6. ดอกผลของเงินกองทุน เงินกองทุนนี้อาจนำไปฝากธนาคารของรัฐได้ดอกเบี้ย มา หรือซื้อพันธบัตรรัฐบาล ฯลฯ หากได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง ตามมาตรา 34 ซึ่ง แสดงว่ากฎหมายเปิดช่องให้นำเงินกองทุนทดแทน ไปหาผลประโยชน์ได้ ดอกเบี้ยดอกผลของเงิน ดังกล่าวย่อมตกเป็นของกองทุนด้วย⁹⁹

7. เงินที่ได้จากการขายทรัพย์สินที่ได้มาตาม (4) และ (5) คือเงินที่ได้มาจากการยึด รถ หรือขายทอดตลาด หรือเงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้

8. เงินรายได้อื่น ๆ เช่น เงินเพิ่ม ค่าปรับ(มาตรา 46) เงินค่าธรรมเนียมต่าง ๆ เป็นต้น

3.1.3.3 สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ

สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 34 กำหนดให้จัดตั้งสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยขึ้น ปัจจุบันสังกัดอยู่ใน สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เพื่อดำเนินการเกี่ยวกับ กองทุน เช่น การเบิกจ่าย การเก็บรักษาเงินกองทุน ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและอัตราเบี้ยประชุม ของคณะกรรมการ และคณะอนุกรรมการและค่าใช้จ่ายอื่นของสำนักงานกองทุนทดแทน ผู้ประสบภัยให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย กำหนดโดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง

จากการศึกษาพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของประเทศไทยแล้วจะเห็นได้ว่า วัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติเพื่อให้รถทุกคันที่จดทะเบียนกับกรมขนส่งทางบก ต้องจัดให้มีการประกันภัยรถยนต์ตามที่กฎหมายบังคับ และเพื่อเป็นสวัสดิการที่รัฐมอบให้แก่ผู้ประสบภัยจาก รถที่ได้รับบาดเจ็บให้ได้รับการชดเชยค่าเสียหายในการรักษาพยาบาลอย่างทันท่วงที หรือได้รับค่า

⁹⁹ ประพันธ์ ทรัพย์แสง, คำอธิบาย พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2539), 172.

ปลงศพกรณีเสียชีวิต และในพระราชบัญญัติยังได้มีบทบัญญัติและมาตรการที่มีประสิทธิภาพในการนำรถเข้าสู่การประกันภัยภาคบังคับและมีมาตรการที่ให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยได้เป็นอย่างดี อีกทั้งยังมีมาตรการเสริมในการอุดช่องว่างของกฎหมายในกรณีที่ไม่อาจจะใช้หลักการประกันภัยหรือหลักกฎหมายละเมิดได้ หรือกรณีที่ไม่อาจจะหาตัวผู้รับผิดชอบในการใช้แทนค่าเสียหายได้ เช่นกรณีชนแล้วหนี เหตุเกิดจากรถที่ถูกลักขโมย เจ้าของรถที่ไม่มีประกันภัย ไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น หรือบริษัทประกันภัยไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้ โดยได้มีการจัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถขึ้น

3.2 การเยียวยาความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถภายใต้กฎหมายของประเทศเวียดนาม

ประเทศเวียดนามได้ตราพระราชกำหนดเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับสำหรับความรับผิดชอบทางแพ่งของเจ้าของยานพาหนะ เลขที่ 103/2008 เพื่อคุ้มครองบุคคลที่สามที่ได้รับความเสียหายอันเกิดจากรถ และได้มีการกำหนดระเบียบหลักเกณฑ์ต่าง ๆ เพื่อประสิทธิภาพในการประกันภัยภาคบังคับอีกด้วย

3.2.1 ผู้ที่เกี่ยวข้องในการประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับ

3.2.1.1 เจ้าของรถ เจ้าของยานพาหนะต้องจัดให้มีประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับภายใต้บทบัญญัติของพระราชกำหนดเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับสำหรับความรับผิดชอบทางแพ่งของเจ้าของยานพาหนะ และกฎ ข้อกำหนด เบี้ยประกันภัยภาคบังคับสำหรับความรับผิดชอบทางแพ่งของเจ้าของยานพาหนะ ตามที่กระทรวงการคลังกำหนด¹⁰⁰ การลงโทษต่อการละเมิดข้อกำหนดเกี่ยวกับการทำการประกันของผู้ขับรถ คือ ปรับ 100,000 ด่ง¹⁰¹ สำหรับคนขับรถจักรยานยนต์ รถจักรยานยนต์สามล้อเครื่องยนต์ และยานพาหนะอื่นที่คล้ายคลึงกันโดยไม่มี หรือไม่ได้เอาใบรับรองการประกันภัยที่ยังมีผลบังคับใช้ ติดตัวมาด้วย และปรับ 500,000 ด่ง

¹⁰⁰ รัฐบาล, พระราชกำหนดเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับสำหรับความรับผิดชอบทางแพ่งของเจ้าของยานพาหนะ, (16 กันยายน 2008), (เลขที่ 103/2008), มาตรา 6 ข้อ 1.

¹⁰¹ 1 ด่ง เท่ากับ 0.0015 บาท อัตราแลกเปลี่ยน ธนาคารแห่งประเทศไทย ประจำวันที่ 20 มิถุนายน

สำหรับคนที่ขับรถยนต์ รถลาก และยานพาหนะอื่นคล้ายคลึงกัน โดยไม่มี หรือไม่ได้เอาใบรับรองการประกันภัยที่ยังมีผลบังคับใช้ ติดตัวมาด้วย¹⁰²

3.2.1.2 บริษัทประกันภัย ต้องขายประกันภาคบังคับกับความรับผิดชอบทางแพ่งของเจ้าของยานพาหนะให้ถูกต้องตามกฎหมาย อัตราค่าธรรมเนียม และการประกันภัยความรับผิดชอบตามที่กระทรวงการคลังกำหนด¹⁰³ การลงโทษต่อการละเมิดข้อกำหนดเกี่ยวกับการปฏิเสธที่จะขายประกันภัย คือ ปรับ 50 ล้านบาท สำหรับบริษัทประกันภัย และ 10 ล้านบาท สำหรับกรรมการทั่วไป (กรรมการ) และคนที่เกี่ยวข้องกับบริษัทประกันภัยที่มีการกระทำโดยปฏิเสธที่จะขายประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับของเจ้าของยานพาหนะ และในกรณีที่มีการกระทำละเมิดซ้ำของบทบัญญัติดังกล่าวข้างต้นนี้แล้ว บริษัทประกันภัยและบุคคลที่ถูกปรับตามที่กำหนดแล้ว บริษัทประกันภัยยังจะถูกพิจารณานำใช้มาตรการระงับการดำเนินงานมีกำหนดเวลา หรือจำกัดขอบเขตเนื้อหา และพื้นที่การดำเนินงานในใบอนุญาตจัดตั้งและดำเนินงานสำหรับธุรกิจประกันภัยยานพาหนะ¹⁰⁴

3.2.1.3 กระทรวงการคลัง¹⁰⁵

กระทรวงการคลังมีความรับผิดชอบ ในการประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ กระทรวงอื่น ๆ แขนงงานที่เกี่ยวข้อง และคณะกรรมการประชาชนจังหวัด เมืองที่ขึ้นกับส่วนกลาง แนะนำ โฆษณา การดำเนินการประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับของเจ้าของยานพาหนะ

ประกาศกฎระเบียบ ข้อตกลงเงื่อนไข และอัตราเบี้ยประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับของเจ้าของยานพาหนะ

กำหนดการออก การคุ้มครองและการนำใช้รูปแบบของใบรับรองการประกันภัย

แนะนำรายละเอียดแบบฟอร์มเรียกร้องค่าเสียหาย

กำหนดอัตราสมทบประจำปีและออกกลไกการคุ้มครอง การนำใช้ การชำระเงิน การตั้งถิ่นฐานของกองทุนประกันภัยรถ

¹⁰² รัฐบาล, พระราชกำหนดเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับสำหรับความรับผิดชอบทางแพ่งของเจ้าของยานพาหนะ, (16 กันยายน 2008), (เลขที่ 103/2008), มาตรา 29.

¹⁰³ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 20 ข้อ 1.

¹⁰⁴ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 30

¹⁰⁵ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 21

เป็นหลักในการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อตรวจสอบและกำกับดูแลธุรกิจประกันภัยในการดำเนินการประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับของเจ้าของยานพาหนะ

กำกับกองกำลังที่มีหน้าที่ทำการปรับต่อการละเมิดทางปกครองของธุรกิจประกันภัยที่มีการละเมิดข้อบังคับเกี่ยวกับการประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับของเจ้าของยานพาหนะภายใต้บทบัญญัติของพระราชกำหนดเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับสำหรับความรับผิดชอบทางแพ่งของเจ้าของยานพาหนะและบทบัญญัติของกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

เป็นหลักในการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการชี้แจงสมาคมประกันวินาศภัยเวียดนาม และบริษัทประกันภัย บนพื้นฐานของข้อมูลเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับสำหรับความรับผิดชอบทางแพ่งของเจ้าของยานพาหนะ

3.2.1.4 กระทรวงมหาดไทย¹⁰⁶

ความรับผิดชอบของกระทรวงมหาดไทย คือ ประสานงานกับกระทรวงการคลัง และกระทรวงอื่น ๆ หน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องเพื่อแนะนำโฆษณาการดำเนินการประกันภัยภาคบังคับสำหรับความรับผิดชอบทางแพ่งของเจ้าของยานพาหนะ

กำกับกองกำลังตำรวจจราจร และกองกำลังตำรวจอื่นที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลและตรวจสอบเจ้าของยานพาหนะใน

1. การร้องขอเจ้าของยานพาหนะแสดงใบรับรองการประกันภัยที่ยังมีผลบังคับใช้เมื่อทำการจดทะเบียนของยานพาหนะ
2. ผ่านการลาดตระเวนเพื่อตรวจสอบและจัดการกับการละเมิดของเจ้าของยานพาหนะในการจราจรโดยไม่มี หรือไม่ได้นำไปรับรองการประกันภัยที่ยังมีผลบังคับใช้ติดตัวด้วย และร้องขอให้เจ้าของยานพาหนะซื้อประกันภัย

กำกับกองกำลังตำรวจจราจร ดำรวจสอบสวนในการให้สำเนาเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรให้กับผู้รับประกันภัยเพื่อชำระค่าเสียหาย รวมถึง

1. บทบันทึกการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ
2. ข้อมูลแผนที่ภาพ และภาพถ่าย (ถ้ามี)
3. บทบันทึกการตรวจสอบยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ

¹⁰⁶ รัฐบาล, พระราชกำหนดเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับสำหรับความรับผิดชอบทางแพ่งของเจ้าของยานพาหนะ, (16 กันยายน 2008), (เลขที่ 103/2008), มาตรา 22.

4. รายงานผลการสอบสวนเบื้องต้นของการเกิดอุบัติเหตุจราจร

5. เอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ (ถ้ามี)

กำกับกองกำลังตำรวจจราจร และกำลังตำรวจอื่นที่เกี่ยวข้องเพื่อประสานงานกับหน่วยงานของกระทรวงการคลังในการตรวจสอบและกำกับดูแล ธุรกิจประกันภัยในการดำเนินการประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับของเจ้าของยานพาหนะ

กำกับกำลังตำรวจจราจร และกำลังตำรวจอื่นในการดำเนินการแบ่งปันและเชื่อมต่อระบบข้อมูลเกี่ยวกับยานพาหนะโดยการจัดการฐานข้อมูลของพวกเขาส่งไปยังฐานข้อมูลเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับสำหรับความรับผิดชอบทางแพ่งของเจ้าของยานพาหนะ

3.2.1.5 กระทรวงคมนาคม¹⁰⁷

กระทรวงคมนาคมมีความรับผิดชอบ ในการประสานงานกับกระทรวงการคลัง และกระทรวงอื่น หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อแนะนำ โฆษณาถึงการดำเนินการประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับของเจ้าของยานพาหนะ

กำกับหน่วยงานตรวจสอบเทคนิคเมื่อทำการตรวจสอบความปลอดภัยทางเทคนิคของยานพาหนะต้องร้องขอให้เจ้าของยานพาหนะแสดงใบรับรองการประกันภัยที่มีผลบังคับใช้ และหน่วยงานตรวจสอบจะจดทะเบียนความปลอดภัยทางเทคนิคและแนบไปหนังสือ เมื่อเจ้าของยานพาหนะมีใบรับรองประกันภัยที่ยังมีผลบังคับใช้เท่านั้น

ประสานงานกับกระทรวงการคลังในการตรวจสอบ กำกับดูแลธุรกิจประกันภัยในการดำเนินการประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับของเจ้าของยานพาหนะ

ดำเนินการเชื่อมต่อระบบฐานข้อมูลเกี่ยวกับยานพาหนะโดยหน่วยงานของตนคุ้มครองส่งไปยังฐานข้อมูลเกี่ยวกับการประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับของเจ้าของยานพาหนะ

ประสานงานกับหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการใช้มาตรการเพื่อป้องกันและจำกัดการสูญเสียในการจราจรบนถนนตามบทบัญญัติของกฎหมาย

3.2.1.6 กระทรวงสาธารณสุข

กระทรวงสาธารณสุขมีความรับผิดชอบ ในการกำกับสถานบริการสุขภาพภาคกลาง และท้องถิ่นในการให้สำเนารายละเอียดทางการแพทย์ เอกสารที่เกี่ยวข้องกับการรักษาฉุกเฉินของ

¹⁰⁷ รัฐบาล, พระราชกำหนดเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับสำหรับความรับผิดชอบทางแพ่งของเจ้าของยานพาหนะ, (16 กันยายน 2008), (เลขที่ 103/2008), มาตรา 23.

ผู้ประสบภัยในการเกิดอุบัติเหตุบนถนนเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้รับประกันภัย ใช้แทนค่าเสียหายได้อย่างรวดเร็วเสร็จสมบูรณ์ รับประกันผลประโยชน์ให้กับผู้เอาประกันภัย¹⁰⁸

3.2.1.7 กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมีความรับผิดชอบในการกำกับหน่วยงานสื่อข้อมูลข่าวสารอยู่ภาคกลางและท้องถิ่นให้ทำการเผยแพร่เป็นประจำตามปกติและแพร่หลายเกี่ยวกับประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับของเจ้าของยานพาหนะ

โทรทัศน์เวียคนาม และวิทยุกระจายเสียงเวียคนามจัดให้มีเวลาที่แน่นอนสำหรับออกอากาศเพื่อโฆษณา เผยแพร่ตามปกติและแพร่หลายเกี่ยวกับประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับของเจ้าของยานพาหนะ¹⁰⁹

3.2.2 การทำประกันภัยภาคบังคับความรับผิดชอบจากการใช้รถยนต์

ประกันภัยภาคบังคับคือประเภทการประกันภัยโดยบทบัญญัติของกฎหมายเกี่ยวกับเงื่อนไขประกันภัย เบี้ยประกันภัย จำนวนเงินขั้นต่ำสุดของการประกันภัยที่องค์กรหรือบุคคลเข้าร่วมการประกันภัย และบริษัทประกันภัยมีหน้าที่ในการดำเนินการ¹¹⁰

3.2.2.1 รถที่ต้องทำประกันภัยภาคบังคับ

ยานพาหนะ รวมมี รถยนต์ รถลาก ยานพาหนะที่ใช้ในการก่อสร้าง ยานพาหนะการเกษตร ป่าไม้ และยานพาหนะอื่นๆที่ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการรักษาความปลอดภัยป้องกันชาติ (รวมทั้งรถพ่วง และกึ่งรถพ่วงที่ดึงด้วยรถยนต์ หรือรถลาก) รถจักรยานยนต์ 2 ล้อ รถจักรยานยนต์ 3 ล้อ รถจักรยานยนต์ และรถอื่น ๆ ที่คล้ายคลึงกัน (รวมถึง ยานยนต์ที่ใช้สำหรับคนพิการ) ที่ใช้บนท้องถนน¹¹¹

3.2.2.2 ผู้ต้องทำประกันภัยรถ

¹⁰⁸ รัฐบาล, พระราชกำหนดเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับสำหรับความรับผิดชอบทางแพ่งของเจ้าของยานพาหนะ, (16 กันยายน 2008), (เลขที่ 103/2008), มาตรา 24.

¹⁰⁹ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 25

¹¹⁰ สภาของประเทศสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียคนาม, กฎหมายเกี่ยวกับธุรกิจประกันภัยของประเทศเวียคนาม, (9 ธันวาคม 2000), (เลขที่ 24/2000), มาตรา 8.

¹¹¹ รัฐบาล, พระราชกำหนดเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับสำหรับความรับผิดชอบทางแพ่งของเจ้าของยานพาหนะ, (16 กันยายน 2008), (เลขที่ 103/2008), มาตรา 3 ข้อ 3.

“เจ้าของยานพาหนะ” (องค์กร หรือ บุคคล) เป็นเจ้าของยานพาหนะ หรือ เจ้าของยานพาหนะมอบให้ครอบครอง โดยถูกต้องตามกฎหมาย และเป็นผู้ควบคุมยานพาหนะ¹¹²

ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิและหน้าที่ดังนี้

1. สิทธิของผู้เอาประกันภัย

ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิต่าง ๆ¹¹³ ดังต่อไปนี้

เลือกบริษัทประกันภัยเพื่อเข้าร่วมในการประกันภัยภาคบังคับความรับผิดชอบทางแพ่ง ของเจ้าของยานพาหนะ

เรียกร้องบริษัทประกันภัยให้อธิบาย สนองข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการทำสัญญา การปฏิบัติ และการยกเลิกสัญญาประกันภัย

ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยที่เป็นพื้นฐานสำหรับการคำนวณเบี้ยประกันภัยเพื่อลดความเสี่ยงที่ได้ประกันภัยแล้ว มีสิทธิเรียกร้องบริษัทประกันภัยเพื่อลดเบี้ยประกันภัยให้เหมาะสมกับเวลาที่ยังเหลือของสัญญาประกันภัย

เรียกร้องบริษัทประกันภัยชดเชยได้อย่างรวดเร็ว ครบถ้วน และทันเวลาตามสัญญาประกันภัยและ สิทธิอื่น ๆ ตามที่กฎหมายกำหนด

2. หน้าที่ของผู้เอาประกันภัย

ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ต่าง ๆ¹¹⁴ ดังนี้

ต้องเข้าร่วมและจ่ายเบี้ยประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับของเจ้าของยานพาหนะให้ครบถ้วน ตามบทบัญญัติของพระราชกำหนดนี้ เมื่อซื้อประกันภัย เจ้าของยานพาหนะจะต้องให้เนื้อหาที่ครบถ้วนและตามความเป็นจริงตามที่ระบุไว้ในใบรับรองการประกันภัย

อำนวยความสะดวกเพื่อให้บริษัทประกันภัยพิจารณาสถานการณ์ของรถก่อนออกใบรับรองการประกันภัย

ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยที่เป็นพื้นฐานสำหรับการคำนวณเบี้ยประกันภัยเพื่อเพิ่มความเสี่ยงที่ได้ประกันภัยแล้ว เจ้าของยานพาหนะจะต้องแจ้งให้บริษัทประกันภัยทราบเพื่อเรียกเก็บเบี้ยประกันภัยให้เหมาะสมกับเวลาที่ยังเหลือของสัญญาประกันภัย

¹¹² รัฐบาล, พระราชกำหนดเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับสำหรับความรับผิดชอบทางแพ่งของเจ้าของยานพาหนะ, (16 กันยายน 2008), (เลขที่ 103/2008), มาตรา 3 ข้อ 2.

¹¹³ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 17

¹¹⁴ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 18

เจ้าของยานพาหนะจะต้องนำไปรับรองการประกันภัยที่ยังมีผลบังคับใช้ติดตัวทุกครั้งที่น่ายานพาหนะเข้าในการสัญจร แสดงเอกสารนี้ตามคำขอของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร และเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจอื่น ๆ ภายใต้บทบัญญัติของกฎหมาย

การปฏิบัติตามระเบียบการเกี่ยวกับการรับประกันความปลอดภัยในการจราจรบนท้องถนน และเมื่ออุบัติเหตุเกิดขึ้น เจ้าของยานพาหนะต้องรับผิดชอบในการ

1) แจ้งให้บริษัทประกันภัยทราบทันทีเพื่อประสานงานในการแก้ไข ในการรักษา บรรเทาความเสียหายต่อบุคคล และทรัพย์สิน ในการป้องกันเหตุอุบัติเหตุและ แจ้งให้เจ้าหน้าที่ตำรวจ หรือเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นที่ใกล้ที่สุด

2) ไม่โยกย้าย ถอด หรือ ซ่อมแซมทรัพย์สิน เมื่อไม่ได้รับความยินยอมจากบริษัทประกันภัย เว้นแต่กรณีที่มีความจำเป็น เพื่อรับประกันความปลอดภัย การป้องกันและบรรเทาความเสียหายต่อบุคคล และทรัพย์สิน หรือต้องปฏิบัติตามคำขอของเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจนั้น

3) เจ้าของยานพาหนะต้องมอบเอกสารต่าง ๆ ประกอบในเอกสารการเรียกร้องให้ชี้แทนค่าเสียหาย และสร้างเงื่อนไขในการอำนวยความสะดวกให้กับบริษัทประกันภัยในกระบวนการของการตรวจสอบเอกสารนั้น

เจ้าของยานพาหนะต้องมีหนังสือแจ้งถึงบริษัทประกันภัยในกรณีที่ยานพาหนะเป็นเป้าหมายในการยกเลิกสัญญาประกันภัยตามที่กำหนดในข้อ 1 ของมาตรา 11 ของพระราชกำหนดเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับสำหรับความรับผิดชอบทางแพ่งของเจ้าของยานพาหนะและความรับผิดชอบอื่น ๆ ตามที่กฎหมายกำหนด

3. ผู้รับประกันภัยรถ

ผู้รับประกันภัย เป็นธุรกิจที่ได้รับการสร้างขึ้น และดำเนินงานภายใต้บทบัญญัติของกฎหมายเกี่ยวกับธุรกิจประกันภัยและบทบัญญัติอื่น ๆ ของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจประกันภัย¹¹⁵ ผู้รับประกันภัยได้รับอนุญาตให้ดำเนินการประกันภัยภาคบังคับของความรับผิดชอบทางแพ่งของเจ้าของยานพาหนะตามที่กฎหมายกำหนด¹¹⁶ ผู้รับประกันภัยมีสิทธิและหน้าที่ดังนี้

¹¹⁵ สภาของประเทศสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม, กฎหมายเกี่ยวกับธุรกิจประกันภัยของประเทศเวียดนาม, (9 ธันวาคม 2000), (เลขที่ 24/2000), มาตรา 3 ข้อ 5.

¹¹⁶ กระทรวงการคลัง, ประกาศของรัฐบาลเกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ เงื่อนไข อัตราค่าธรรมเนียมประกันภัยภาคบังคับความรับผิดชอบทางแพ่งของเจ้าของยานพาหนะ, (22 ธันวาคม 2008), ข้อ 2.

1) สิทธิของผู้รับประกันภัย

ผู้รับประกันภัยมีสิทธิต่าง ๆ¹¹⁷ ดังนี้

เก็บค่าธรรมเนียมการประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับของเจ้าของยานพาหนะตามที่กระทรวงการคลังกำหนด ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยที่เป็นพื้นฐานสำหรับการคำนวณเบี้ยประกันภัยเพื่อเพิ่มความเสี่ยงที่ได้ประกันภัยแล้ว มีสิทธิร้องขอให้เจ้าของยานพาหนะจ่ายเพิ่มเบี้ยประกันภัยในเวลาที่ยังเหลือของสัญญาประกันภัย

ขอให้เจ้าของยานพาหนะ ให้ข้อมูลเกี่ยวกับเนื้อหาที่ได้รับการระบุในใบรับรองการประกันภัยโดยครบถ้วน และเป็นจริง พิจารณาสถานการณ์ของรถก่อนจะออกใบรับรองการประกันภัย

ขอให้เจ้าหน้าที่ตำรวจมอบสำเนาของเอกสารที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นตามกำหนดใน มาตรา 22 วรรค 3 ของพระราชกำหนดเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับสำหรับความรับผิดชอบทางแพ่งของเจ้าของยานพาหนะ

ปฏิเสธที่จะชดเชยค่าเสียหายสำหรับกรณีไม่อยู่ในการประกันภัยความรับผิดชอบ

เสนอการแก้ไข เพิ่มเติมกฎระเบียบ เงื่อนไข เบี้ยประกันภัยภาคบังคับความรับผิดชอบทางแพ่งของเจ้าของยานพาหนะให้สอดคล้องกับการดำเนินงานที่แท้จริงของประเภทการประกันภัยนี้ และสิทธิอื่น ๆ ตามที่กฎหมายกำหนด

2) หน้าที่ของผู้รับประกันภัย

ผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ต่าง ๆ¹¹⁸ ดังนี้

ต้องขายประกันภาคบังคับความรับผิดชอบทางแพ่งของเจ้าของยานพาหนะให้ถูกต้องตามกฎหมาย อัตราค่าธรรมเนียม และการประกันภัยความรับผิดชอบตามที่กระทรวงการคลังกำหนด ในกรณีที่ผู้รับประกันภัยได้รับการแจ้งจากเจ้าของยานพาหนะเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยที่เป็นพื้นฐานสำหรับการคำนวณเบี้ยประกันภัยเพื่อลดความเสี่ยงที่ได้ประกันภัยแล้ว ผู้รับประกันภัยต้องลดเบี้ยประกันภัยในเวลาที่ยังเหลือของสัญญาประกันภัย และคืนเงินส่วนเกินให้กับเจ้าของยานพาหนะ

¹¹⁷ รัฐบาล, พระราชกำหนดเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับสำหรับความรับผิดชอบทางแพ่งของเจ้าของยานพาหนะ, (16 กันยายน 2008), (เลขที่ 103/2008), มาตรา 19.

¹¹⁸ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 20

ให้ข้อมูลเกี่ยวข้องกับสัญญาประกันภัยอย่างครบถ้วน และอธิบายถึงกฎระเบียบข้อกำหนดและอัตราเบี้ยประกันภัยของการประกันภัยภาคบังคับความรับผิดชอบทางแพ่งของเจ้าของยานพาหนะให้กับเจ้าของยานพาหนะ

ต้องใช้ใบรับรองการประกันภัยตามรูปแบบที่กระทรวงการคลังกำหนดเพื่อมอบให้กับเจ้าของยานพาหนะ

ชำระเงินสำหรับค่าใช้จ่ายให้กับหน่วยงานตำรวจในการคัดลอกบันทึกอุบัติเหตุและจะต้องรักษาความลับในขบวนการสอบสวน

ชำระเงินการใช้แทนค่าเสียหายอย่างรวดเร็วและอย่างถูกต้องตามบทบัญญัติของพระราชกำหนดเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับสำหรับความรับผิดชอบทางแพ่งของเจ้าของยานพาหนะ

ภายใน 15 วันก่อนวันหมดอายุของการประกันภัยต้องได้แจ้งให้เจ้าของยานพาหนะเกี่ยวกับการหมดอายุของสัญญาประกันภัย

หักไม่น้อยกว่า 2% ของรายได้จากเบี้ยประกันภัยภาคบังคับความรับผิดชอบทางแพ่งของเจ้าของยานพาหนะในทุกปี เพื่อนำเข้ากองทุนประกันภัยรถ อัตราเงินสมทบประจำปีตามที่กระทรวงการคลังกำหนด

ต้องแยกออกให้เป็นสัดส่วน รายได้จากเบี้ยประกันภัย ค่าไร ค่าสินไหมทดแทนค่าเสียหาย และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งของเจ้าของยานพาหนะ

รายงานกระทรวงการคลังเกี่ยวกับสภาพการปฏิบัติประกันภัยภาคบังคับความรับผิดชอบทางแพ่งของเจ้าของยานพาหนะเป็นระยะ ๆ หรือเมื่อมีการร้องขอ และความรับผิดชอบอื่น ๆ ตามที่กฎหมายกำหนด

4. จำนวนเงินเอาประกันภัย

เบี้ยประกันภัย เป็นจำนวนเงินที่เจ้าของยานพาหนะต้องจ่ายให้ผู้รับประกันภัย เมื่อซื้อประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับ

อัตราของการประกันภัยความรับผิดชอบ คือจำนวนเงินสูงสุดที่ผู้รับประกันภัยอาจจะจ่ายสำหรับความเสียหายต่อ ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของบุคคลที่ 3 และผู้โดยสารโดยยานพาหนะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ภายใต้การประกันภัยความรับผิดชอบ

กระทรวงการคลังกำหนดค่าธรรมเนียม และอัตราความรับผิดชอบของการประกันภัย¹¹⁹

5. การยกเลิกกรมธรรม์ประกันภัย

เจ้าของยานพาหนะต้องการที่จะยกเลิกสัญญาประกันภัยต้องได้ทำหนังสือแจ้งให้ผู้รับประกันภัย พร้อมกับหนังสือรับรองการประกันภัยที่ต้องการยกเลิก และหลักฐานเกี่ยวกับยานพาหนะที่เป็นเป้าหมายที่จะได้รับการยกเลิกสัญญาประกันภัย

สัญญาประกันภัยจะสิ้นสุดนับจากเวลาที่ผู้รับประกันภัยได้รับการแจ้งบอกยกเลิกสัญญาประกันภัย

ภายใน 5 วันนับจากวันที่ได้รับแจ้ง ผู้รับประกันภัยต้องคืนเบี้ยประกันภัยให้เจ้าของยานพาหนะ 70% ของเบี้ยประกันภัยในเวลาที่ยกเลิก ผู้รับประกันภัยไม่ต้องคืนเบี้ยประกันในกรณีที่สัญญายังมีผลบังคับใช้อยู่ แต่เจ้าของยานพาหนะร้องขอให้ยกเลิกสัญญาประกันภัย เหตุการณ์ที่ได้ประกันภัยเกิดขึ้น และความรับผิดชอบในการใช้แทนค่าเสียหายของการประกันภัยได้เกิดขึ้น

ในกรณีที่เจ้าของยานพาหนะไม่ได้แจ้งเกี่ยวกับการยกเลิกสัญญาประกันภัย แต่ผู้รับประกันภัยมีหลักฐานแน่นอนเกี่ยวกับยานพาหนะเป็นเป้าหมายในการยกเลิกสัญญาประกันภัยแล้ว ผู้รับประกันภัยต้องได้แจ้งให้เจ้าของยานพาหนะเพื่อดำเนินขั้นตอนในการยกเลิกสัญญาหลังจาก 15 วัน นับจากวันที่ได้รับการแจ้ง แต่เจ้าของยานพาหนะไม่ดำเนินขั้นตอนในการยกเลิกสัญญาประกันภัยแล้ว สัญญาประกันภัยจะถูกยกเลิกโดยอัตโนมัติ¹²⁰

3.2.3 ความคุ้มครองตามกฎหมายประกันภัยความรับผิดชอบในการใช้รถยนต์ภาคบังคับ

3.2.3.1 ผู้ที่ได้รับความคุ้มครอง

“บุคคลที่ 3” เป็นบุคคลที่ได้รับความเสียหายต่อ ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน ที่เกิดจากยานพาหนะ ยกเว้นบุคคล¹²¹ ดังต่อไปนี้

1. คนขับรถ ผู้ช่วยบนยานพาหนะนั้น
2. คนบนรถ และผู้โดยสารบนยานพาหนะนั้น

¹¹⁹ รัฐบาล, พระราชกำหนดเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับสำหรับความรับผิดชอบทางแพ่งของเจ้าของยานพาหนะ, (16 กันยายน 2008), (เลขที่ 103/2008), มาตรา 9.

¹²⁰ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 11 ข้อ 2-4

¹²¹ กระทรวงการคลัง, ประกาศของรัฐบาลเกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ เงื่อนไข อัตราค่าธรรมเนียมประกันภัยภาคบังคับความรับผิดชอบทางแพ่งของเจ้าของยานพาหนะ, (22 ธันวาคม 2008), ข้อ 3.

3. เจ้าของยานพาหนะ เว้นแต่เจ้าของยานพาหนะได้มอบให้องค์กร หรือ บุคคลอื่น ครอบครอง ยานพาหนะดังกล่าว

3.2.3.2 ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครอง

ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน แก่บุคคลที่ 3 ที่เกิดจากยานพาหนะ¹²² อัตราการประกันภัยความรับผิด คือจำนวนเงินสูงสุดที่ผู้รับประกันภัยอาจจะจ่ายสำหรับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของบุคคลที่ 3 และ ผู้โดยสารโดยยานพาหนะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ภายใต้การประกันภัยความรับผิด โดยเฉพาะ¹²³ ดังนี้

1. อัตราการประกันภัยความรับผิด สำหรับความเสียหาย ต่อคน ที่เกิดจากยานพาหนะ คือ 50 ล้าน ดง/ 1 คน/ อุบัติเหตุ 1 ครั้ง

2. อัตราการประกันภัยความรับผิด สำหรับความเสียหาย ต่อทรัพย์สิน ที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ 2 ล้อ รถจักรยานยนต์ 3 ล้อ รถจักรยานยนต์ และรถอื่น ๆ ที่คล้ายคลึงกัน (รวมถึงยานยนต์ที่ใช้สำหรับคนพิการ) คือ 30 ล้าน ดง/ อุบัติเหตุ 1 ครั้ง

3. อัตราการประกันภัยความรับผิด สำหรับความเสียหาย ต่อทรัพย์สิน ที่เกิดจากรถยนต์ รถลาก ยานพาหนะที่ใช้ในการก่อสร้าง ยานพาหนะการเกษตร ป่าไม้ และยานพาหนะอื่นๆที่ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการรักษาความปลอดภัยป้องกันชาติ (รวมทั้งรถพ่วง และกึ่งรถพ่วงที่ติดตั้งรถยนต์ หรือรถลาก) คือ 50 ล้าน ดง/ อุบัติเหตุ 1 ครั้ง

3.2.3.3 การประเมินค่าเสียหาย

เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ผู้รับประกันภัย หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากผู้รับประกันภัยต้องทำงานอย่างใกล้ชิดกับเจ้าของยานพาหนะ บุคคลที่ 3 หรือตัวแทนตามกฎหมายของผู้มีส่วนได้เสีย เพื่อทำการประเมินความเสียหาย เพื่อหาสาเหตุ และขอบเขตของการสูญเสีย ผลของการประเมินต้องทำเป็นหนังสือ มีลายเซ็นของฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ผู้รับประกันภัยเป็นผู้รับผิดชอบสำหรับการประเมินค่าใช้จ่ายในการประเมิน

ในกรณีที่เจ้าของยานพาหนะไม่เห็นด้วยกับสาเหตุ และขอบเขตของความเสียหายที่ผู้รับประกันกำหนด ทั้งสองฝ่ายตกลงเลือกองค์กรประเมินอิสระดำเนินการประเมิน ในกรณีแต่ละฝ่ายไม่สามารถตกลงกันได้เกี่ยวกับการลงประชามติในองค์กรประเมินอิสระแล้ว ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง

¹²² รัฐบาล, พระราชกำหนดเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับสำหรับความรับผิดชอบทางแพ่งของเจ้าของยานพาหนะ, (16 กันยายน 2008), (เลขที่ 103/2008), มาตรา 7 ข้อ 1.

¹²³ กระทรวงการคลัง, ประกาศของรัฐบาลเกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ เงื่อนไข อัตราค่าธรรมเนียมประกันภัยภาคบังคับความรับผิดชอบทางแพ่งของเจ้าของยานพาหนะ, (22 ธันวาคม 2008), ข้อ 4.

สามารถร้องขอให้ศาลที่เกิดมีความเสียหาย หรือ ถิ่นที่อยู่ของเจ้าของยานพาหนะระบุงค์กร ประเมินอิสระ สรุปผลการประเมินเป็นหนังสือขององค์กรประเมินอิสระเป็นผลผูกพันกับทุกฝ่าย

ในกรณีที่ผลสรุปของการประเมินอิสระแตกต่างจากการประเมินของผู้รับประกันภัย ผู้รับประกันภัยต้องจ่ายค่าใช้จ่ายสำหรับการประเมินอิสระ ในกรณีที่ผลสรุปของการประเมินอิสระ เหมือนกับสรุปการประเมินของผู้รับประกันภัยแล้ว เจ้าของยานพาหนะต้องจ่ายค่าใช้จ่ายสำหรับการ ประเมินอิสระ

ในกรณีพิเศษไม่สามารถดำเนินการประเมินได้ ผู้รับประกันภัยต้องได้ดูจากบทบันทึก บทสรุปของเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจ และเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อหาสาเหตุและขอบเขตของความเสียหาย¹²⁴

3.2.3.4 การชดใช้ค่าเสียหาย

เมื่ออุบัติเหตุเกิดขึ้น ในขอบเขตอัตราประกันภัยความรับผิด ผู้รับประกันต้องชี้แทน ค่าเสียหายให้แก่เจ้าของยานพาหนะในจำนวนเงินที่เจ้าของยานพาหนะได้ทดแทน หรือจะต้องใช้ แทนให้กับผู้ประสบภัย

ในกรณีเจ้าของยานพาหนะเสียชีวิตหรือทุพพลภาพโดยสิ้นเชิงถาวรแล้ว ผู้รับประกันภัยชดใช้ให้กับผู้ประสบภัยโดยตรง

ในกรณีที่จำเป็น ผู้รับประกันภัยต้องจ่ายสำหรับค่าใช้จ่ายที่จำเป็นในทันทีก่อน และให้ เหมาะสมกับการประกันภัยความรับผิด เพื่อเป็นการบรรเทาผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุ

อัตราการใช้แทนค่าเสียหายประกันภัยมีดังนี้

1. จำนวนของการประกันการใช้แทนค่าเสียหายเกี่ยวกับคน ได้พิจารณาบนพื้นฐาน ของตารางการกำหนดการจ่ายค่าชดเชยความเสียหายกับคน ตามที่กระทรวงการคลังกำหนด
2. จำนวนของการประกันการใช้แทนค่าเสียหายต่อทรัพย์สิน ถูกกำหนดจากความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง และตามระดับความผิดของเจ้าของยานพาหนะ

ผู้รับประกันภัยไม่มีความรับผิดชอบสำหรับการใช้แทนค่าเสียหายในส่วนที่เกินอัตรา การประกันความรับผิดตามที่กำหนดไว้โดยกระทรวงการคลัง

¹²⁴ กระทรวงการคลัง, ประกาศของรัฐบาลเกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ เงินไข อัตราค่าธรรมเนียม ประกันภัยภาคบังคับความรับผิดขอบทางแพ่งของเจ้าของยานพาหนะ, (22 ธันวาคม 2008), ข้อ 6.

ในกรณีที่เจ้าของยานพาหนะได้เข้าร่วมในหลายสัญญาประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับพร้อมกันสำหรับรถคันเดียวแล้ว จำนวนเงินใช้แทนค่าเสียหายดังกล่าว คิดตามสัญญาประกันครั้งแรกเท่านั้น¹²⁵

3.2.4 กองทุนประกันภัยรถยนต์

3.2.4.1 วัตถุประสงค์

กองทุนประกันภัยรถ มาจากการประกอบทุนของผู้รับประกันภัย เพื่อใช้ในวัตถุประสงค์ดังนี้¹²⁶

1. การป้องกัน การจำกัดความเสียหาย และลดอุบัติเหตุการจราจรบนท้องถนน
2. การจัดการโฆษณา ศึกษาอบรม เกี่ยวกับความปลอดภัยในการจราจรทางบก และระบบการประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับของเจ้าของยานพาหนะ
3. ความช่วยเหลือด้านมนุษยธรรมสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่ 3 ที่เกิดจากยานพาหนะในกรณีที่ไม้อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อเหตุ หรือรถที่ไม่ได้ทำการประกันภัย
4. ช่วยเหลือสำหรับพิธีฝังศพในกรณียกเว้นของการประกันภัยตามที่ได้กำหนดไว้ในมาตรา 13 ของพระราชกำหนดเกี่ยวกับการประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับของเจ้าของยานพาหนะ
5. การสนับสนุนเพื่อให้รางวัลแก่ความสำเร็จของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการควบคุม ตรวจสอบและแก้ไขการละเมิดการปกครองของเจ้าของยานพาหนะในการดำเนินการประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับของเจ้าของยานพาหนะ
6. การสนับสนุนการพัฒนาของฐานข้อมูลเกี่ยวกับดำเนินการประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับของเจ้าของยานพาหนะ
7. การสนับสนุนเพื่อวัตถุประสงค์อื่น ๆ ในการประสานงาน ชี้นำในการดำเนินการประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับของเจ้าของยานพาหนะ

¹²⁵ รัฐบาล, พระราชกำหนดเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับสำหรับความรับผิดชอบทางแพ่งของเจ้าของยานพาหนะ, (16 กันยายน 2008), (เลขที่ 103/2008), มาตรา 14.

¹²⁶ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 4

ผู้รับประกันภัยมีความรับผิดชอบในการหักอย่างน้อยที่สุด 2% ของรายรับเบี้ยประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับของเจ้าของยานพาหนะที่จะต้องจ่ายเป็นประจำทุกปี เพื่อสมทบเข้ากองทุนประกันภัยยานพาหนะ

3.2.4.2 หลักการคุ้มครองกองทุน

กองทุนได้รับการคุ้มครองโดยรวมจากสมาคมประกันวินาศภัยเวียดนาม มีบัญชีแยกต่างหากที่ธนาคารพาณิชย์ และนำใช้ตราประทับของสมาคมประกันวินาศภัยเวียดนาม

สมาคมประกันวินาศภัยเวียดนามคุ้มครอง และนำใช้กองทุนเพื่อรับประกันประสิทธิภาพ ประหยัดและถูกต้องตามวัตถุประสงค์ที่ระบุไว้ในหนังสือเวียนนี้และบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงการคลัง (กรมคุ้มครองและการกำกับดูแลประกันภัย) กำกับดูแลการคุ้มครองนำใช้ และการชำระเงินของกองทุน¹²⁷

3.2.4.3 แหล่งที่มาของกองทุน

เงินสมทบของผู้รับประกันภัยที่ได้รับอนุญาตประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับของเจ้าของยานพาหนะ

รายได้จากดอกเบี้ยเงินฝาก

ยอดเงินกองทุนในปีก่อนได้ถูกโอนไปในปีถัดไปเพื่อใช้งาน และรายรับอื่น ๆ ที่ถูกต้องตามกฎหมาย (ถ้ามี)¹²⁸

3.2.4.4 อัตราเงินสมทบกองทุน

ผู้รับประกันภัยมีความรับผิดชอบในการหักอย่างน้อยที่สุด 2% ของรายรับเบี้ยประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับของเจ้าของยานพาหนะที่จะต้องจ่ายเป็นประจำทุกปี เพื่อสมทบเข้ากองทุนประกันภัยยานพาหนะ การสมทบเข้ากองทุนให้เริ่มดำเนินจากปีงบประมาณ พ.ศ. 2552

ผู้รับประกันภัยมีความรับผิดชอบในการรายงานรายได้จากประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับของเจ้าของยานพาหนะต่อกระทรวงการคลัง และสมาคมประกันวินาศภัยเวียดนาม ก่อนวันที่ 31 เดือน 3 ในทุกปี

¹²⁷ กระทรวงการคลัง, หนังสือเวียนกำหนดเกี่ยวกับการคุ้มครองนำใช้การชำระเงินและที่ตั้งของกองทุนประกันภัยยานพาหนะ, (25 พฤศจิกายน 2009), (เลขที่ 103/2009), มาตรา 2

¹²⁸ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 3

อัตราสมทบที่แน่นอนประจำปี ตามที่กระทรวงการคลัง (กรมคุ้มครองและการกำกับดูแลประกันภัย) แจ้งให้ทราบ¹²⁹

3.2.4.5 กำหนดเวลาในการสมทบกองทุน

ระยะเวลาที่ 1 คือ ก่อนวันที่ 15 เดือน 4 ในทุกปี 50% ของจำนวนเงินที่คาดว่าจะสมทบในปี และจำนวนที่จะต้องสมทบในปีก่อน (ถ้ามี)

ระยะเวลาที่ 2 คือ ก่อนวันที่ 30 เดือน 9 ในทุกปี จำนวนเงินที่คาดว่าจะสมทบที่ยังเหลือในปี¹³⁰

3.2.4.6 เนื้อหาการใช้จ่าย และ อัตราการใช้จ่ายของกองทุน

1. ใช้จ่ายในการป้องกัน จำกัดการสูญเสีย และการลดอุบัติเหตุการจราจรบนท้องถนน อัตราการจ่ายไม่เกิน 35% ของจำนวนเงินสมทบทั้งหมดที่สมทบเข้ากองทุนประจำปี

2. ค่าใช้จ่ายในการโฆษณา ศึกษาอบรม เกี่ยวกับความปลอดภัยการจราจรบนท้องถนน และระบบการประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับของเจ้าของยานพาหนะ อัตราการใช้จ่ายไม่เกิน 10% ของจำนวนเงินสมทบทั้งหมดที่สมทบเข้ากองทุนประจำปี

3. ค่าใช้จ่ายในการช่วยเหลือด้านมนุษยธรรม อัตราการใช้จ่ายไม่เกิน 15% ของจำนวนเงินสมทบทั้งหมดที่สมทบเข้ากองทุนประจำปี โดยเฉพาะคือ การช่วยเหลือค่าใช้จ่ายในการฝังศพสำหรับความเสียหายต่อชีวิตของบุคคลที่ 3 ที่เกิดจากยานพาหนะในกรณีไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อเหตุ รถที่ไม่ได้ทำประกันภัย และในกรณียกเว้นประกันภัยตามที่กำหนดในมาตรา 13 ของพระราชกำหนดเกี่ยวกับการประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับของเจ้าของยานพาหนะ อัตราการช่วยเหลือค่าใช้จ่ายในการจัดพิธีศพ คือ 5 ล้าน ดง/ 1 คน/ อุบัติเหตุ

4. ค่าใช้จ่ายในการสนับสนุนเพื่อให้รางวัลแก่ความสำเร็จของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการควบคุมตรวจสอบและแก้ไขการละเมิดการปกครองของเจ้าของยานพาหนะในการดำเนินการประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับของเจ้าของยานพาหนะ อัตราการใช้จ่ายไม่เกิน 20% ของจำนวนเงินสมทบทั้งหมดที่สมทบเข้ากองทุนประจำปี

5. ค่าใช้จ่ายในการสร้างฐานข้อมูลเกี่ยวกับดำเนินการประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับของเจ้าของยานพาหนะ อัตราการใช้จ่ายไม่น้อยกว่า 10% ของจำนวนเงินสมทบทั้งหมดที่สมทบเข้ากองทุนประจำปี เนื้อหานี้จะถูกแยกเป็น โครงการต่างหาก และ

¹²⁹ กระทรวงการคลัง, หนังสือเวียนกำหนดเกี่ยวกับการคุ้มครองนำใช้การชำระเงินและที่ตั้งของกองทุนประกันภัยยานพาหนะ, (25 พฤศจิกายน 2009), (เลขที่ 103/2009), มาตรา 4

¹³⁰ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 5

กระทรวงการคลัง (กรมคุ้มครองและการกำกับดูแลประกันภัย) ร่วมมือกับสมาคมประกันวินาศภัย เวียดนาม และผู้รับประกันวินาศภัย และองค์กรที่เกี่ยวข้องเพื่อสร้างและดำเนินการโครงการนี้

6. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการของสำนักงานแห่งชาติเวียดนามสำหรับการดำเนินโครงการประกันภัยภาคบังคับของยานพาหนะอาเซียน (หมายถึงหน่วยงานแห่งชาติสำหรับการประกันภัยยานพาหนะ) คือ ค่าใช้จ่ายเงินเดือน ค่าเบี้ยเลี้ยง ค่าใช้จ่ายในการคุ้มครอง (จัดซื้อ การซ่อมแซมทรัพย์สิน ค่าใช้จ่ายในการบริการ และอื่น ๆ) และรายจ่ายอื่น ๆ อัตราการใช้จ่ายไม่เกิน 5% ของจำนวนเงินสมทบทั้งหมดที่สมทบเข้ากองทุนประจำปี

7. ค่าใช้จ่ายในการคุ้มครองกองทุน และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ อัตราการใช้จ่ายไม่เกิน 3% ของจำนวนเงินสมทบทั้งหมดที่สมทบเข้ากองทุนประจำปี

คณะกรรมการบริหารของกองทุนประสานงานกับผู้รับประกันวินาศภัย สร้างแผนการประมาณค่าใช้จ่าย เพื่อครอบคลุมค่าใช้จ่ายดังกล่าวข้างต้น และนำเสนอต่อสภาพบริหารกองทุนเพื่อขออนุมัติ ก่อนดำเนินการ การดำเนินการจะต้องให้สอดคล้องกับบทบัญญัติของหนังสือเวียนนี้ และบทบัญญัติของกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

กรณีที่มีความจำเป็นในการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าใช้จ่ายให้เหมาะสมกับสภาพความเป็นจริง คณะกรรมการบริหารกองทุนเสนอต่อกระทรวงการคลัง (กรมคุ้มครองและการกำกับดูแลประกันภัย) มีความเห็นเป็นลายลักษณ์อักษรก่อนดำเนินการ¹³¹

จากการศึกษากฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับของเจ้าของยานพาหนะของประเทศเวียดนามแล้วจะเห็นว่าประเทศเวียดนามเองก็มีมาตรการในการนำรถเข้าสู่ประกันภัยภาคบังคับคล้ายคลึงกับประเทศไทย และเวียดนามก็ได้มีกองทุนประกันภัยรถยนต์เพื่อช่วยเหลือเยียวยาให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถคล้ายคลึงกับประเทศไทยด้วย

3.3 การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น

ประเทศญี่ปุ่น ได้มีการตราพระราชบัญญัติอันเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถหรือการประกันภัยเพื่อคุ้มครองบุคคลที่สามในความเสียหายอันเกิดจากการใช้รถ ได้แก่ Automobile Liability Security Law 1955 ซึ่งกฎหมายฉบับนี้มีการนำหลักการและเหตุผลตลอดทั้งมาตรการ

¹³¹ กระทรวงการคลัง, หนังสือเวียนกำหนดเกี่ยวกับการคุ้มครองนำใช้การชำระเงินและที่ตั้งของกองทุนประกันภัยยานพาหนะ, (25 พฤศจิกายน 2009), (เลขที่ 103/2009), มาตรา 6

กลไกต่าง ๆ ที่จะพยายามให้ระบบการชดเชยความเสียหายให้กับผู้เอาประกันภัยมีความสะดวก รวดเร็วและเป็นธรรม

3.3.1 ความเป็นมาของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น

การประกันภัยรถยนต์ได้เกิดขึ้นเป็นครั้งแรกในประเทศญี่ปุ่น ในปี ค.ศ. 1914 ซึ่งในขณะนั้นมีรถยนต์เพียง 1,066 คัน หลังจากสงครามโลกครั้งที่ 2 เป็นต้นมา ปริมาณรถยนต์ได้มีการเพิ่มจำนวนขึ้นอย่างรวดเร็ว ซึ่งอาจเป็นเพราะญี่ปุ่นเป็นประเทศผู้ผลิตรถยนต์มากเป็นอันดับสองของโลก และมีการพัฒนาเกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มมากขึ้น จึงทำให้ปริมาณรถยนต์มีมากเป็นอันดับสองของโลก¹³² และสิ่งที่ตามมาคือก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถยนต์มีจำนวนเพิ่มขึ้นเช่นกัน จนกลายเป็นปัญหาที่สำคัญของสังคมอย่างหนึ่ง ซึ่งแต่เดิมความรับผิดชอบการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตที่เกิดจากอุบัติเหตุจากการใช้รถยนต์นั้นเป็นไปตามหลักเกณฑ์ของความรับผิดชอบละเมิด (tort liability) ตามประมวลกฎหมายแพ่งของญี่ปุ่น มาตรา 709 (Article 709 of the Civil Code)¹³³ กล่าวคือ ผู้ได้รับความเสียหายสามารถเรียกร้องค่าเสียหายได้ก็ต่อเมื่อสามารถพิสูจน์ว่าเป็นความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ใช้รถ ซึ่งหลายกรณีผู้ประสบภัยจากรถไม่มีหลักฐานพอที่จะพิสูจน์ได้¹³⁴ จนกระทั่งในปี ค.ศ. 1955 รัฐบาลญี่ปุ่นได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติหลักประกันภัยความรับผิดชอบการใช้อัตomobilie Automobile Liability Security Law 1955 กฎหมายกำหนดให้มีการเอาประกันภัยความรับผิดชอบการใช้อัตomobilie ภาคบังคับ คือ Compulsory Automobile Liability Insurance (CALI) ของญี่ปุ่น จึงประกาศใช้ตั้งแต่ 1 ธันวาคม ค.ศ. 1955 และเริ่มบังคับใช้ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ. 1956 โดยคุ้มครองบุคคลที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถยนต์ แต่ไม่

¹³² กมลวรรณ กิริติสมิต, การประกันภัยความรับผิดชอบในการใช้อัตomobilie ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น, วารสารการประกันภัย, 17, (เมษายน-มิถุนายน 2535), 53.

¹³³ ตามประมวลกฎหมายแพ่งของญี่ปุ่น มาตรา 709 บัญญัติว่า ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อละเมิดสิทธิของผู้อื่น จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการละเมิดนั้น (Article 709 : A person who has intentionally violated the right of another is bound to compensate any damages resulting in consequence.)

¹³⁴ Arthur Taylor Von Mehren "The treatment of Motorvehicle Accidents: The Impact of Technological Change on Legal Relations" Law in Japan: the Legal Order in a changing Society (Massachusetts: Harvard University Press. 1963) p.401-403 และหาญ อร่ามวิทย์, การประกันภัยความรับผิดชอบการออomobilie ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น (พิมพ์ดีด), หน้า 2

บังคับรวมไปถึงความเสียหายต่อทรัพย์สิน¹³⁵ และบังคับผู้รับประกันภัยจะต้องรับประกันภัยรถทุกคันที่มีการนำมาทำประกันภัยจะปฏิเสธไม่ได้

3.3.2 หลักการสำคัญของการประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับ

การประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น หรือ CALI มีหลักสำคัญ คือ

3.3.2.1 หลักการหลักการการพิสูจน์ในเรื่องความผิดและความประมาทเลินเล่อในการใช้รถ การประกันภัยความรับผิด

โดยทั่วไปนั้น ความเสียหายจะต้องเกิดจากความผิด (fault) หรือประมาทเลินเล่อ (negligence) ของผู้เอาประกันภัย ผู้ประสบภัยจะต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าผู้เอาประกันภัยเป็นผู้ผิด แต่การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามกฎหมายนี้ผู้ประสบภัยจากรถสามารถเรียกร้องค่าเสียหายได้โดยพิสูจน์เพียงว่าการบาดเจ็บ หรือเสียชีวิตเกิดขึ้นหรือมีผลมาจากอุบัติเหตุรถยนต์¹³⁶ กฎหมายกำหนดให้บุคคลผู้ขับรถเพื่อประโยชน์ของตนเอง จะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ซึ่งได้รับอันตรายจากการใช้รถของตน เว้นแต่ว่าผู้ขับรถจะสามารถพิสูจน์ได้ว่า¹³⁷

1. ผู้ขับรถเพื่อประโยชน์ของตนเองและผู้ขับรถ (ในกรณีที่ผู้ขับรถเพื่อประโยชน์ของตนเองนั้นไม่ได้เป็นผู้ขับเอง) ไม่ได้ประมาทเลินเล่อในการขับรถ
2. อุบัติเหตุเกิดจากความตั้งใจ หรือความประมาทเลินเล่อของผู้ประสบภัยเอง หรือของบุคคลอื่นที่มีใช้ผู้ขับรถ และ
3. ไม่มีความบกพร่องหรือความผิดปกติของรถยนต์

คำว่า “บุคคลผู้ขับรถเพื่อประโยชน์ของตนเอง” นั้นหมายความว่าผู้ที่ควบคุมการเคลื่อนที่ของรถและได้รับประโยชน์ใด ๆ จากการที่ใช้นั้นไม่จำเป็นต้องเป็นเจ้าของรถและไม่ต้องกำลังขับรถนั้นเอง หรือเป็นผู้ครอบครองรถในขณะที่รถนั้นเกิดอุบัติเหตุการที่กฎหมายบัญญัติเช่นนี้เป็นการหลักการการพิสูจน์ของผู้ประสบภัยไปยังบุคคลผู้ขับรถเพื่อประโยชน์ของตนเอง ซึ่ง

¹³⁵ กมลวรรณ กิตติสมิต, การประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น, วารสารการประกันภัย, 17, (เมษายน-มิถุนายน 2535), 53.

¹³⁶ Non-Life Insurance Rating Organization of Japan, **The Automobile Liability Security Law Related Cabinet Ordinance, Ministerial Ordinance and Notification**, (July 1, 2005), Retrieved December 1, 2011, from www.nliro.or.jp/disclosure/pdf/eibunjbaihou.pdf, Article 3, 3.

¹³⁷ Ibid, Article 3, 3

ภาระการพิสูจน์ดังกล่าวนี้สามารถพิสูจน์ได้ยาก ดังนั้นหลักการนี้จึงใกล้เคียงกับหลักความรับผิดชอบโดยปราศจากความผิด (no-fault liability)¹³⁸

3.3.2.2 หลักการไม่แสวงหากำไรจากการรับประกันภัยความรับผิดชอบจากการใช้รถ

อัตราเบี้ยประกันภัยที่เรียกเก็บสำหรับการประกันภัยนี้จะกำหนดขึ้นเพื่อหวังกำไรไม่ได้ เป็นระบบอัตราเบี้ยประกันภัยแบบ No-Loss No-Profit กล่าวคือ เป็นระบบเบี้ยประกันภัยที่ไม่ก่อให้เกิดผลกำไร แต่ก็จะไม่ทำให้ผู้รับประกันภัยขาดทุน ซึ่งหากมีกำไรเกิดขึ้นจากการรับประกันภัยก็จะมีมาตรการให้ผลกำไรดังกล่าวกลับคืนสู่ประชาชนโดยการลดเบี้ยประกันภัยหรือเพิ่มค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ¹³⁹

การรับประกันภัยความรับผิดชอบจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับตาม Automobile Liability Security Law นี้เป็นการประกันภัยส่วนแรกที่คุณครอบครองจะต้องจัดทำ ส่วนความคุ้มครองที่สูงกว่าการประกันภัยนี้ผู้ครอบครองรถสามารถซื้อเพิ่มเติมได้ ซึ่งการประกันภัยในส่วนที่เพิ่มเติมนี้เรียกว่า การประกันภัยภาคสมัครใจ (voluntary automobile insurance)¹⁴⁰

3.3.2.3 การรับประกันภัยความรับผิดชอบจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับตาม Automobile Liability Security Law

มีการบังคับทั้งผู้ครอบครองรถที่นำรถออกวิ่งในทางจะต้องทำประกันภัยความรับผิดชอบจากการใช้รถยนต์ ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษคุมประพฤติไม่เกิน 1 ปี หรือปรับไม่เกิน 500,000 เยน¹⁴¹ และบังคับผู้รับประกันภัยจะต้องรับประกันภัยรถทุกคันที่มีผู้นำมาทำประกันภัยโดยจะปฏิเสธการรับประกันภัยตามกฎหมายนี้ไม่ได้ ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 24¹⁴²

¹³⁸ ชนะพล มหาวงษ์, มาตรการทางกฎหมายกับปัญหาการนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, (กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, 2545), 38.

¹³⁹ Non-Life Insurance Rating Organization of Japan, **The Automobile Liability Security Law Related Cabinet Ordinance, Ministerial Ordinance and Notification.**, (July 1, 2005), Retrieved December 1, 2011, from www.nliro.or.jp/disclosure/pdf/eibunjibaihou.pdf, Article 25, 27.

¹⁴⁰ ศรีัญญา งามวงษ์วาน, กฎหมายที่เหมาะสมสำหรับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ, วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, (กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539), 36.

¹⁴¹ Non-Life Insurance Rating Organization of Japan, **The Automobile Liability Security Law Related Cabinet Ordinance, Ministerial Ordinance and Notification.**, (July 1, 2005), Retrieved December 1, 2011, from www.nliro.or.jp/disclosure/pdf/eibunjibaihou.pdf, Article 86-3, 46.

¹⁴² Ibid, Article 24, 26

เว้นแต่จะอ้างเหตุตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ซึ่งเหตุผลที่จะปฏิเสธได้มีค่อนข้างจำกัด เช่น การไม่จ่ายเบี้ยประกันภัยเป็นต้น

เจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองจะออกใบรับประกันการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับให้ทั้งเมื่อจดทะเบียนครั้งแรกและเมื่อต้องตรวจสอบสภาพรถประจำปีหลังจดทะเบียนแล้ว (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่าการตรวจสอบสภาพรถ โดยความแตกต่างของการตรวจสอบสภาพรถขึ้นอยู่กับประเภทของรถยนต์ ตัวอย่างเช่น ในกรณีของรถโดยสารส่วนบุคคลจะต้องจัดให้มีการตรวจสอบสภาพรถครั้งแรกภายในสามปีนับแต่วันจดทะเบียน และต้องตรวจสอบสภาพรถประจำปีทุกๆ สองปีหลังจากนั้น หากผู้ใดไม่จัดให้รถมิใบรับประกันการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับดังกล่าวก็จะไม่ได้รับอนุญาตให้จดทะเบียนและตรวจสอบสภาพรถและรถคันดังกล่าวจะถูกห้ามมิให้นำออกใช้งานด้วย) ทั้งนี้ใบรับประกันจะต้องมีอายุคุ้มครองอยู่ตลอดจนกว่าจะถึงกำหนดตรวจสอบสภาพรถครั้งต่อไป ซึ่งระบบนี้ถือว่าเป็นวิธีการที่ทำให้มั่นใจได้ว่าจะสามารถสกัดกั้นรถที่ไม่ได้ทำประกันภัยออกวิ่งบนถนนสาธารณะได้ทั้งหมด และทำให้มั่นใจได้ว่ารถทุกคันซึ่งมีหน้าที่ที่จะต้องตรวจสอบสภาพรถเป็นประจำจะต้องทำประกันภัยในระบบการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ หรือในระบบสหกรณ์การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ¹⁴³

3.3.3 มาตรการทางกฎหมายในการนำรถเข้าสู่ระบบประกันภัยภาคบังคับ

3.3.3.1 ผู้เอาประกันภัย คือบุคคลที่จะได้รับการคุ้มครองจากกรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยภาคบังคับนี้ก็คือ การที่ผู้รับประกันภัยเข้ามาชดเชยค่าเสียหายแทนผู้เอาประกันภัยในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ซึ่งได้รับอันตรายจากการใช้รถของตน¹⁴⁴ บุคคลที่กฎหมายกำหนดหรือบังคับให้ต้องทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่นได้แก่

¹⁴³ นนทพัทธ์ ศรีณรงค์, ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, วิทยานพินธ์นิติศาสตร์มหาบัณฑิต, (กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, 2551), 54.

¹⁴⁴ Non-Life Insurance Rating Organization of Japan, **The Automobile Liability Security Law Related Cabinet Ordinance, Ministerial Ordinance and Notification**, (July 1, 2005), Retrieved December 1, 2011, from www.nliro.or.jp/disclosure/pdf/eibunjibaihou.pdf, Article 11, 9.

1. เจ้าของรถ¹⁴⁵ ได้แก่เจ้าของรถหรือนุคคลใด ๆ ผู้ซึ่งมีสิทธิใช้รถ และได้ใช้เพื่อประโยชน์ของตนเอง แต่ผู้ที่ขับรถโดยไม่ได้รับอนุญาตไม่ถือว่าเป็นผู้ครอบครองรถและไม่ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายประกันภัย

2. ผู้ขับรถ¹⁴⁶ ซึ่งหมายถึงบุคคลผู้ที่ขับรถ หรือช่วยเหลือในการขับรถนั้นเพื่อประโยชน์ของบุคคลอื่น

3.3.3.2 บริษัทผู้รับประกันภัย กฎหมายบังคับบริษัทให้ต้องรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับจะปฏิเสธการรับประกันไม่ได้ บริษัทใดฝ่าฝืนไม่รับประกันภัยรถต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 1,000,000 เยน¹⁴⁷ เว้นแต่มีเหตุผลพิเศษที่กฎหมายกำหนด เช่น ผู้เอาประกันภัยไม่ชำระเบี้ยประกันภัย หรือกรณีแจ้งข้อมูลอันเป็นเท็จหรือปกปิดข้อเท็จจริงเป็นต้น ผู้เอาประกันจะเลือกทำประกันกับบริษัทใดก็ได้จำนวนค่าเบี้ยประกันภัยจะมีอัตราเดียวกัน¹⁴⁸ บริษัทรับประกันภัยที่สามารถรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับจะต้องเป็นบริษัทซึ่งได้รับอนุญาตจากสำนักงานตัวแทนบริการทางการเงินตามกฎหมายว่าด้วยธุรกิจประกันภัย¹⁴⁹

3.3.3.3 รถที่ต้องจัดให้มีการทำประกันภัยภาคบังคับและรถที่ได้รับการยกเว้น ไม่จัดให้มีการทำประกันภัย ตาม Automobile Liability Security Law กำหนดว่า¹⁵⁰ รถคันใดที่ไม่ได้จัดทำประกันภัยภาคบังคับจะออกวิ่งในทางไม่ได้ เว้นแต่จะเป็นรถที่ได้รับการยกเว้นตามกฎหมาย ซึ่งรถที่ได้รับการยกเว้นได้แก่

1. รถที่ใช้ในกิจการของกองกำลังป้องกันตนเอง หรือรถของกองทัพญี่ปุ่น

¹⁴⁵ Non-Life Insurance Rating Organization of Japan, **The Automobile Liability Security Law Related Cabinet Ordinance, Ministerial Ordinance and Notification**, (July 1, 2005), Retrieved December 1, 2011, from www.nliro.or.jp/disclosure/pdf/eibunjibaihou.pdf, Article 2 (Paragraph 3), 3.

¹⁴⁶ Ibid, Article 2 (Paragraph 4), 3.

¹⁴⁷ Ibid, Article 91 (Paragraph 3), 48.

¹⁴⁸ ชานี วรภัทร์, รายงานผลการวิจัยเรื่องการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ, (พ.ศ. 2545), 51

¹⁴⁹ Non-Life Insurance Rating Organization of Japan, **The Automobile Liability Security Law Related Cabinet Ordinance, Ministerial Ordinance and Notification**, (July 1, 2005), Retrieved December 1, 2011, from www.nliro.or.jp/disclosure/pdf/eibunjibaihou.pdf, Article 6, 4.

¹⁵⁰ Ibid, Article 5, 4.

2. รถของกองทัพสหรัฐอเมริกาที่ใช้ในประเทศญี่ปุ่น ในกิจกรรมเกี่ยวกับสนธิสัญญาความร่วมมือและป้องกันร่วมกันระหว่างประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศญี่ปุ่น

3. รถที่ใช้ในกิจการของกองกำลังสหประชาชาติ

การทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามพระราชบัญญัตินี้จะต้องทำเมื่อมีการจดทะเบียนรถครั้งแรกและทุกครั้งที่มีการตรวจสอบสภาพรถ โดยกรมธรรม์จะให้ความคุ้มครองจนกระทั่งถึงระยะเวลาการตรวจสอบสภาพรถครั้งต่อไป ซึ่งระยะเวลาการตรวจสอบสภาพรถจะแตกต่างกันไปตามประเภทของรถ¹⁵¹ รถจักรยานยนต์รวมอยู่ในความหมายของรถที่จะต้องทำประกันภัยในระบบการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับนี้ด้วย แต่โดยที่รถจักรยานยนต์ได้รับการยกเว้นให้ไม่ต้องทำการตรวจสอบสภาพรถประจำปี กฎหมายจึงกำหนดให้รถจักรยานยนต์จะต้องติดสติ๊กเกอร์ที่ผู้รับประกันออกให้เพื่อเป็นการรับรองว่ารถจักรยานยนต์คันนั้นได้ทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับแล้ว พร้อมกับกำหนดวันหมดอายุไว้ด้วย ทั้งนี้ก็เพื่อสามารถสังเกตเห็นรถจักรยานยนต์ที่มีได้ทำประกันได้โดยง่ายและสะดวกแก่การสกัดกั้นรถที่ไม่ได้ทำประกันภัยออกวิ่งในถนนสาธารณะ¹⁵²

3.3.3.4 อัตราเบี้ยประกันภัยภาคบังคับ การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่นมีลักษณะเป็นสวัสดิการสังคมเพื่อประโยชน์ของสาธารณชน รถทุกคันถูกบังคับให้ต้องทำประกันภัย การคำนวณเบี้ยประกันภัยจะคำนวณโดยอาศัยหลัก “ไม่ขาดทุนและไม่มีการ” No-Loss No-Profit¹⁵³ โดยกำหนดให้อัตราเบี้ยประกันภัยควรเป็นจำนวนที่ต่ำที่สุดที่ครอบคลุมต้นทุนค่าใช้จ่ายในการประกันภัยที่เกิดขึ้นจริง แต่ต้องไม่ทำให้เกิดกำไรแก่ผู้รับประกันภัยจากการดำเนินการรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับและเนื่องจากการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับอยู่บนหลักของการไร้ซึ่งผลขาดทุนและกำไรดังกล่าว เงินส่วนเกินที่ได้จากการประกันภัยภาคบังคับหรือรายได้ที่ได้รับจากการประกอบการรับประกันภัยภาคบังคับจะต้องกันไว้เป็นอีกส่วนหนึ่งและห้ามสะสม ทั้งนี้ จำนวนส่วนเกินหรือรายได้ดังกล่าวจะถูกนำมาใช้ประโยชน์ได้เฉพาะเพื่อการพัฒนาความสมดุลของการประกันภัย หรือเพื่อวัตถุประสงค์พิเศษอื่น ๆ เช่น การพัฒนามาตรการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร การคุ้มครองชีวิตของผู้ประสบอุบัติเหตุ การพัฒนาการให้บริการทาง

¹⁵¹ ธาณี วรภัทร์, รายงานผลการวิจัยเรื่องการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ, (พ.ศ. 2545), 51.

¹⁵² ปรีชา จำเพชร, ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, (กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, 2543), 53.

¹⁵³ ศิริญา งามวงษ์วาน, กฎหมายที่เหมาะสมสำหรับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ, วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, (กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539), 43.

การแพทย์ฉุกเฉินและอื่น ๆ นอกจากนี้หากเกิดการขาดทุนหรือกำไรจากการประกอบการรับประกันภัยภาคบังคับขึ้นก็ต้องมีผลให้มีการปรับแก้ไขอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในอนาคต¹⁵⁴

อัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับที่คำนวณออกมาโดยองค์การจัดระดับการประกันวินาศภัยเรียกว่า “อัตรามาตรฐาน” จะถูกเสนอต่อคณะกรรมการของสำนักงานตัวแทนบริการทางการเงิน ซึ่งสำนักงานตัวแทนบริการทางการเงินจะต้องพิจารณาอนุมัติภายในเก้าสิบวัน นับแต่ที่สำนักงานตัวแทนบริการทางการเงินได้รับจากองค์การจัดระดับการประกันวินาศภัย (ระยะเวลานี้อาจเปลี่ยนแปลงได้ตามดุลพินิจของสำนักงานตัวแทนบริการทางการเงิน) ในการเสนออัตรามาตรฐานดังกล่าว องค์การจัดระดับการประกันวินาศภัยจะต้องทำการประกาศให้สาธารณชนทราบในราชกิจจานุเบกษาหรือในหนังสือพิมพ์รายวันที่แพร่หลาย สำนักงานตัวแทนบริการทางการเงินจะต้องปรึกษาหารือคณะกรรมการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ¹⁵⁵ และต้องได้รับความยินยอมจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน และการขนส่ง¹⁵⁶ หลังจากนั้นสมาชิกขององค์การจัดระดับการประกันวินาศภัยจึงจะสามารถใช้อัตราเบี้ยประกันภัยดังกล่าวได้

3.3.4 มาตรการคุ้มครองตามกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

3.3.4.1 ความเสียหายที่ได้รับการคุ้มครอง

ความคุ้มครองที่มีตามกฎหมายประกันภัยความรับผิดชอบในการใช้รถยนต์ คือ การชดเชยความเสียหายซึ่งเกิดแก่ชีวิตหรือร่างกายของบุคคลอื่นอันเนื่องมาจากการขับเคลื่อนของรถ เป็นการคุ้มครองความเสียหายที่เกิดแก่บุคคลไม่ใช่ทรัพย์สินโดยความเสียหายที่จะได้รับการชดเชย ได้แก่ การเสียชีวิต การทุพพลภาพ และการบาดเจ็บต่อร่างกาย (หากการบาดเจ็บมีผลให้เสียชีวิตหรือทุพพลภาพถาวร จะต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากการได้รับบาดเจ็บทางร่างกายก่อนเสียชีวิตหรือพิการถาวรเป็นอีกส่วนหนึ่งต่างหากจากค่าสินไหมทดแทนสำหรับการสูญเสียชีวิตหรือพิการ

¹⁵⁴ นนทพัทธ์ ศรีณรงค์, ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตาม พ.ร.บ คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, วิทยานพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, (กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, 2551), 59.

¹⁵⁵ Non-Life Insurance Rating Organization of Japan, **The Automobile Liability Security Law Related Cabinet Ordinance, Ministerial Ordinance and Notification**, (July 1, 2005), Retrieved December 1, 2011, from www.nliro.or.jp/disclosure/pdf/eibunjibaihou.pdf, Article 33, 38-39.

¹⁵⁶ Ibid, Article 28. (Paragraph 2), 32.

ถาวรด้วย โดยถือจำกัดจำนวนความรับผิดของแต่ละประเภท)¹⁵⁷ โดยการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับถูกก่อตั้งขึ้นมาโดยกฎหมายที่มีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองผู้ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุทางรถ ดังนั้นข้อจำกัดความรับผิดของผู้รับประกันภัยนั้น โดยสภาพจึงเป็นจำนวนค่าสินไหมทดแทนเบื้องต้นหรือเป็นจำนวนความรับผิดทางการเงินขั้นต่ำ ที่ผู้กระทำความผิดจะต้องทำประกันไว้ดังต่อไปนี้¹⁵⁸

กรณีเสียชีวิต 30,000,000 เยน¹⁵⁹

กรณีพิการถาวร

1. กรณีพิการถาวร และต้องมีพยาบาลดูแลตลอดเวลา หรือตามกำหนดเวลา

ระดับ 1 40,000,000 เยน (ตลอดเวลา)

ระดับ 2 30,000,000 เยน (ตามกำหนดเวลา)

2. กรณีพิการถาวร (นอกจากข้างต้น) อีก 14 ระดับแตกต่างกัน¹⁶⁰

กรณีบาดเจ็บอื่น ๆ 1,200,000 เยน

3.3.4.2 การชดเชยค่าเสียหาย

1. การจ่ายเงินประกัน

ตามกฎหมายว่าด้วยการประกันความรับผิดทางรถยนต์ เมื่อผู้เอาประกันได้ชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้เสียหายไปแล้ว ผู้เอาประกันจึงจะมีสิทธิเรียกร้องต่อบริษัทรับประกันภัยสำหรับค่าเสียหายตามความเป็นจริงที่ได้ชดเชยให้แก่ผู้เสียหายไปแล้วได้¹⁶¹ เนื่องจากหากยอมให้ผู้เอาประกันภัยสามารถเรียกร้องจากบริษัทประกันภัยได้ก่อนที่จะจ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้เสียหายแล้ว อาจเกิดปัญหาที่ผู้เอาประกันภัยเก็บเงินนั้นไว้เป็นประโยชน์ส่วนตัวโดยไม่ยอมจ่ายให้แก่ผู้เสียหาย

¹⁵⁷ ปรีชา จำเพชร, ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, (กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, 2543), 65.

¹⁵⁸ Non-Life Insurance Rating Organization of Japan (NLIRO), **Automobile Insurance In Japan**, (June 2011), Retrieved December 1, 2011, from URL: <http://www.nliro.or.jp/>, P 9.

¹⁵⁹ 100 เยน เท่ากับ 39,3806 บาท อัตราแลกเปลี่ยน ธนาคารแห่งประเทศไทย ประจำวันที่ 20 มิถุนายน 2555

¹⁶⁰ Non-Life Insurance Rating Organization of Japan, **The Automobile Liability Security Law Related Cabinet Ordinance, Ministerial Ordinance and Notification**, (July 1, 2005), Retrieved December 1, 2011, from www.nliro.or.jp/disclosure/pdf/eibunjibaihou.pdf, 67-75.

¹⁶¹ Ibid, Article 15, 10.

2. การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนต่อบริษัทประกันภัยโดยตรง

ในกรณีที่เจ้าของรถต้องรับผิดชอบในความเสียหายตามมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการประกันความรับผิดทางรถยนต์ กฎหมายกำหนดให้บุคคลผู้ขับรถเพื่อประโยชน์ของตนเอง จะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ซึ่งได้รับอันตรายจากการใช้รถของตน เว้นแต่ว่าผู้ขับรถจะสามารถพิสูจน์ได้ว่า¹⁶²

- 1) ผู้ขับรถเพื่อประโยชน์ของตนเองและผู้ขับรถ (ในกรณีที่ผู้ขับรถเพื่อประโยชน์ของตนเองนั้นไม่ได้เป็นผู้ขับเอง) ไม่ได้ประมาทเลินเล่อในการขับรถ
- 2) อุบัติเหตุเกิดจากความตั้งใจ หรือความประมาทเลินเล่อของผู้ประสบภัยเอง หรือของบุคคลอื่นที่มีใช้ผู้ขับรถ และ
- 3) ไม่มีความบกพร่องหรือความผิดปกติของรถยนต์

หากบุคคลผู้ขับรถเพื่อประโยชน์ของตนเองไม่สามารถพิสูจน์ได้ ก็จะต้องมีความรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายแก่ผู้ประสบภัย ผู้เสียหายมีสิทธิที่จะเรียกร้องค่าเสียหายจากบริษัทรับประกันภัยซึ่งรับประกันรถที่เป็นเหตุให้เกิดความเสียหายได้โดยตรง แต่ไม่เกินจำนวนที่กำหนดไว้ในข้อจำกัดความรับผิดของผู้รับประกันภัย¹⁶³

3. การจ่ายเงินล่วงหน้า

ผู้เสียหายมีสิทธิร้องขอต่อบริษัทรับประกันภัยให้จ่ายเงินล่วงหน้า ก่อนที่ค่าเสียหายจะได้กำหนดจำนวนแน่นอนก็ได้¹⁶⁴ เนื่องจากบ่อยครั้งที่การกำหนดจำนวนค่าเสียหายต้องใช้เวลาอัน ระบบการจ่ายเงินล่วงหน้าจึงมีขึ้นเป็นมาตรการบรรเทาภาระทางการเงินให้แก่ผู้เสียหายซึ่งกฎหมายกำหนดจำนวนเงินไว้ที่ระหว่าง 50,000 เยน ถึง 2,900,000 เยน ขึ้นอยู่กับระดับของอาการบาดเจ็บ¹⁶⁵ (ข้อสังเกต ยังมีระบบการจ่ายเงินล่วงหน้าอีกประเภทหนึ่งซึ่งเกิดขึ้นจากการให้บริการโดยบริษัทผู้รับประกันภัยเอง โดยผู้เสียหายสามารถเรียกร้องให้บริษัทรับประกันภัย

¹⁶² Non-Life Insurance Rating Organization of Japan, **The Automobile Liability Security Law Related Cabinet Ordinance, Ministerial Ordinance and Notification**, (July 1, 2005), Retrieved December 1, 2011, from www.nliro.or.jp/disclosure/pdf/eibunjibaihou.pdf, Article 3, 3.

¹⁶³ Ibid, Article 16 (Paragraph 3), 10

¹⁶⁴ Ibid, Article 17, 15

¹⁶⁵ Ibid, Article 5, 4

จ่ายเงินล่วงหน้าเมื่อใดก็ตามที่จำนวนค่าเสียหายเป็นจำนวนถึง 100,000 เยน หรือสูงกว่า)¹⁶⁶ สิทธิในการเรียกร้องค่าเสียหายล่วงหน้า มีอายุความ 2 ปีนับแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุ¹⁶⁷

ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุรถยนต์และผู้ประสบภัยได้รับเงินค่ารักษาพยาบาลจากการประกันสังคมใด ๆ เช่น การประกันภัยสุขภาพ การประกันค่าทดแทนแรงงาน หรือการประกันบำนาญ ผู้รับประกันสังคมที่ได้จ่ายเงินดังกล่าวสามารถรับช่วงสิทธิของผู้ประสบภัยไปเรียกร้องเงินที่ได้จ่ายนั้นคืนจากผู้รับประกันภัยความรับผิดชอบการใช้รถยนต์ภาคบังคับได้ ในทางปฏิบัติแล้วการจ่ายค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุรถยนต์จะจ่ายจากการประกันภัยภาคบังคับก่อน หากค่าเสียหายมากกว่าความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยภาคบังคับ ค่าเสียหายส่วนที่เกินจึงจะเรียกจากการประกันสังคมอื่น ๆ¹⁶⁸

3.3.4.3 การประเมินค่าเสียหาย

โดยปกติแล้ว ในกรณีที่เกิดเหตุขึ้นบริษัทรับประกันภัยจะทำการตรวจสอบรายละเอียดทั้งหมดเกี่ยวกับการเรียกร้องค่าเสียหาย ซึ่งรวมถึงใบแจ้งหนี้อุบัติเหตุ การยืนยันสัญญาประกันภัย การสอบสวนเหตุการณ์ ขอบเขตความเสียหาย และจำนวนค่าใช้จ่ายที่เรียกร้องได้ อย่างไรก็ตามด้วยคุณสมบัติของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับที่เป็นระบบการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเบื้องต้นเพื่อบรรเทาความเสียหายให้กับผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน ในการจัดการข้อเรียกร้องจึงต้องกำหนดระดับความยุติธรรมขั้นสูง วัตถุประสงค์และรูปแบบของการเรียกร้องไว้ด้วย และตามข้อกำหนดดังกล่าวกระบวนการสำคัญในการจัดการข้อเรียกร้องซึ่งรวมถึงการประเมินความถูกต้องแท้จริงของข้อเรียกร้องและการกำหนดความเสียหาย ได้กำหนดให้สำนักงานตรวจสอบข้อเรียกร้องขององค์การจระดับการประกันวินาศภัยเป็นผู้ดำเนินการ ซึ่งผลการตรวจสอบที่ได้จากการดำเนินการ

¹⁶⁶ นนทพัทธ์ ตรีณรงค์, ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตาม พ.ร.บ. คู้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, (กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, 2551), 58.

¹⁶⁷ Non-Life Insurance Rating Organization of Japan, **The Automobile Liability Security Law Related Cabinet Ordinance, Ministerial Ordinance and Notification**, (July 1, 2005), Retrieved December 1, 2011, from www.nliro.or.jp/disclosure/pdf/eibunjibaihou.pdf, Article 19, 15.

¹⁶⁸ ชนะพล มหาวงษ์, **มาตรการทางกฎหมายกับปัญหาการนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยตามพระราชบัญญัติคู้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535**, วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, (กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, 2545), 49.

ขององค์การจัดระดับการประกันวินาศภัยดังกล่าวจะถูกส่งให้กับบริษัทประกันภัยที่เกี่ยวข้องต่อไป¹⁶⁹

ภายใต้ระบบการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ จำนวนความเสียหายของผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนนจะถูกกำหนดโดยวิธีการมาตรฐานตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐานและการขนส่งกำหนด มาตรฐานดังกล่าวจะกำหนดรูปแบบและวิธีการคำนวณจำนวนค่าเสียหายไว้อย่างตายตัวเพื่อสามารถจัดการกับข้อเรียกร้องที่มีจำนวนมากได้อย่างรวดเร็วและเป็นธรรม รายการของความเสียหายปรากฏตามมาตรฐานดังจะระบุต่อไปนี้ (ทั้งนี้ จำนวนค่าเสียหายในแต่ละกรณีซึ่งแสดงไว้ในมาตรฐานดังต่อไปนี้ อาจเปลี่ยนแปลงได้ขึ้นอยู่กับระดับเงินเดือน คุณค่า และเงินชดเชย)¹⁷⁰

1. กรณีได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย

1) จ่ายตามจริง

ก. ค่ารักษาพยาบาล (ค่าตรวจ ค่าธรรมเนียมโรงพยาบาล ค่าธรรมเนียมผู้ป่วยนอก ค่าจ้างนางพยาบาล หรือค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ดอื่น ๆ)

ข. ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ

2) ค่าขาดการงาน

3) ค่าชดเชยความเจ็บปวดทุกข์ทรมาน

2. กรณีพิการถาวร

1) ค่าขาดรายได้

2) ค่าชดเชยความเจ็บปวดทุกข์ทรมานและอื่น ๆ

3. กรณีเสียชีวิต

1) ค่าทำศพ

2) ค่าขาดรายได้

3) ค่าชดเชยความเจ็บปวดทุกข์ทรมานในระหว่างที่ผู้เสียหายยังไม่เสียชีวิต

4. กรณีที่ได้รับบาดเจ็บทางร่างกายก่อนเสียชีวิต (หรือพิการถาวร)

จ่ายตามความเสียหายจริง การสูญเสียรายได้เนื่องจากขาดการทำงานและความเสียหายสำหรับความเจ็บปวดทุกข์ทรมานจะรวมอยู่ในประเภทความสูญเสียนี้ด้วย และให้นำมาตรฐานที่ใช้

¹⁶⁹ Non-Life Insurance Rating Organization of Japan (NLIRO), **Automobile Insurance In Japan**, (June 2011), Retrieved December 1, 2011, from URL: <http://www.nliro.or.jp/>, P 12.

¹⁷⁰ Ibid, P 12

บังคับในกรณีที่ได้รับบาดเจ็บทางร่างกายมาใช้บังคับกับกรณีนี้ด้วย ทั้งนี้เพื่อเป็นการส่งเสริมหลักการในการคุ้มครองผู้เสียหาย การกำหนดจำนวนค่าสินไหมทดแทนจึงต้องกระทำด้วยความระมัดระวัง โดยเฉพาะในกรณีที่ผู้เสียหายโต้แย้งว่าการกำหนดจำนวนค่าสินไหมทดแทนเป็นไปอย่างประมาทเลินเล่อหรือในกรณีที่ความเสียหายถูกกำหนดให้อยู่ในระดับพิจารณาพิการถาวร โดยข้อพิพาทนี้จะต้องนำเข้าสู่การพิจารณาโดยผู้เชี่ยวชาญ เช่น นักกฎหมาย แพทย์ หรืออื่น ๆ ในการนี้ องค์การจัดระดับการประกันวินาศภัยได้ก่อตั้งคณะกรรมการขึ้นคณะหนึ่ง ได้แก่ คณะกรรมการกำหนดสิทธิเรียกร้องสำหรับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับและสหกรณ์การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ซึ่งประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญซึ่งเป็นบุคคลภายนอก เพื่อทำหน้าที่ในการพิจารณา กำหนดค่าสินไหมทดแทนสำหรับกรณีที่ต้องการความเชี่ยวชาญในระดับสูง หรือกรณีที่มีข้อพิพาท¹⁷¹

3.3.4.4 ข้อยกเว้นความคุ้มครองของบริษัทผู้รับประกันภัย

ในระบบการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ บริษัทรับประกันภัยได้รับอนุญาตให้ไม่ต้องชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากความจงใจของผู้ถือกรรมสิทธิ์หรือผู้เอาประกันเอง¹⁷² แม้ผู้รับประกันภัยจะไม่ต้องชดใช้ความเสียหายดังกล่าว แต่ผู้ได้รับความเสียหายก็ยังได้รับความคุ้มครองโดยผู้เสียหายมีสิทธิที่จะเรียกร้องค่าเสียหายในจำนวนที่ไม่ได้รับความคุ้มครองนั้นได้โดยตรงจากบริษัทรับประกันภัย และเมื่อผู้เสียหายได้รับค่าเสียหายดังกล่าวจากบริษัทรับประกันภัยแล้ว บริษัทรับประกันภัยก็จะสามารถเรียกร้องให้รัฐชดเชยจำนวนค่าเสียหายที่บริษัทจ่ายให้แก่ผู้เสียหายดังกล่าวได้ตามโครงการเงินทดแทนของรัฐบาล¹⁷³ ในทางกลับกัน รัฐก็อาจรับช่วงสิทธิจากผู้เสียหายไปเรียกร้องจากผู้ที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายตัวจริงได้ (ผู้ถือกรรมสิทธิ์หรือผู้เอาประกัน) ตามจำนวนค่าเสียหายที่ได้จ่ายให้กับบริษัทรับประกันภัยไป¹⁷⁴

3.3.4.5 โครงการเงินทดแทนของรัฐบาล

¹⁷¹ Non-Life Insurance Rating Organization of Japan (NLIRO), **Automobile Insurance In Japan**, (June 2011), Retrieved December 1, 2011, from URL: <http://www.nliro.or.jp/>, P 13.

¹⁷² Non-Life Insurance Rating Organization of Japan, **The Automobile Liability Security Law Related Cabinet Ordinance, Ministerial Ordinance and Notification**, (July 1, 2005), Retrieved December 1, 2011, from www.nliro.or.jp/disclosure/pdf/eibunjibaihou.pdf, Article 14, 10.

¹⁷³ Ibid, Article 16 (Paragraph 4). Article 72 (Paragraph 2)

¹⁷⁴ Ibid, Article 76, 41

ในกรณีที่ผู้ใดเสียชีวิตหรือบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุจากรถที่ไม่ทำประกันภัย หรือไม่สามารถระบุรถที่ทำให้เกิดเหตุได้ (ตัวอย่างเช่น กรณีชนแล้วหนี) ผู้เสียหายอาจขอรับเงินทดแทนจากโครงการเงินทดแทนของรัฐบาลได้ มีบางกรณีที่กฎหมายกำหนดให้รัฐจ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ในกรณีดังต่อไปนี้¹⁷⁵

1. กรณีผู้ขับรถชนแล้วหนี
2. กรณีที่รถคันที่ชนไม่มีการประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับ (ซึ่งรวมถึงรถที่ได้รับการยกเว้น ไม่ต้องทำประกันภัยตามกฎหมายตามที่ได้กล่าวแล้วในข้อ 3.3.3.3. ด้วย)

3. รถคันที่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับไว้ แต่ผู้เอาประกันภัยไม่มีความรับผิดตามกฎหมายนี้ กล่าวคือ ผู้เอาประกันภัยสามารถพิสูจน์ได้ว่าตนไม่ได้ประมาทเลินเล่อในการใช้รถ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกิดจากความตั้งใจหรือความประมาทเลินเล่อของตัวผู้ประสบภัย หรือของบุคคลอื่น และไม่มี ความบกพร่องหรือความผิดปกติของรถ โดยเป็นความผิดของบุคคลอื่นทั้งสิ้น ผู้เอาประกันภัยจะต้องไม่มีส่วนผิดเลย เช่น กรณีที่อุบัติเหตุเกิดจากรถที่หายไปโดยมิใช่ความประมาทเลินเล่อของผู้เอาประกันภัยในการเก็บรักษารถคันนั้น ซึ่งผู้ที่ขโมยรถคันนั้นไปต้องรับผิดชอบใน ความเสียหายแต่เพียงผู้เดียว ซึ่งเป็นผลให้ผู้เสียหายไม่อาจเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทรับประกันภัยได้ ในกรณีเช่นนี้ผู้เสียหายก็สามารถขอรับเงินทดแทนจากโครงการเงินทดแทนของ รัฐบาลได้เช่นกัน

เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายต่อชีวิตและร่างกายจากรถ ดังกล่าวแล้วสามารถเรียกร้องให้บริษัทที่รับประกันรถยนต์ภาคบังคับบริษัทใด ๆ จ่ายค่าเสียหายให้ ได้ โดยมีสิทธิจะได้รับค่าเสียหายตามจำนวนภายใต้หลักเกณฑ์เดียวกันกับผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายจากรถที่มีการทำประกันภัยภาคบังคับตามที่กล่าวมาแล้ว เมื่อบริษัทประกันภัยได้จ่าย ค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยแล้วก็สามารถเรียกคืนจากรัฐได้ โครงการนี้จัดตั้งขึ้นภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน และขนส่ง เพื่ออุดช่องว่างของกฎหมายในกรณีที่ อุบัติเหตุเกิดจากรถประเภทที่ได้กล่าวมาแล้ว โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนให้แก่ ผู้ประสบภัยให้ได้รับการเยียวยาความเสียหาย ตามกฎหมายกำหนดให้บริษัทประกันภัยที่รับ ประกันภัยภาคบังคับ องค์กรและบุคคลที่ได้รับการยกเว้น ไม่ต้องทำประกันภัยภาคบังคับตาม

¹⁷⁵ Non-Life Insurance Rating Organization of Japan, **The Automobile Liability Security Law Related Cabinet Ordinance, Ministerial Ordinance and Notification**, (July 1, 2005), Retrieved December 1, 2011, from www.nliro.or.jp/disclosure/pdf/eibunjibaihou.pdf, Article 71, Article 72 (Paragraph 1), 39-40.

กฎหมายจะต้องจัดตั้งเงินจำนวนหนึ่งเข้าสู่โครงการตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวงเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในโครงการนี้¹⁷⁶

รายการที่รัฐบาลชดใช้ให้ตามโครงการเงินทดแทนจากรัฐบาลจะยึดเกณฑ์ตามการชดเชยในระบบประกันรถยนต์ภาคบังคับ แต่หากผู้เสียหายมีสิทธิได้รับค่าทดแทนจากประกันสังคมหรือโครงการเงินทดแทนของรัฐบาลในลักษณะอื่น ๆ ตามบทบัญญัติหรือคำบังคับตามกฎหมายอื่นอยู่แล้ว เช่น ประกันสุขภาพ ประกันค่าจ้าง เป็นต้น ให้นำจำนวนที่จะได้รับชดเชยดังกล่าวมาหักออกจากจำนวนค่าทดแทนที่จะได้รับชดเชยตามโครงการเงินทดแทนของรัฐบาลในกรณีนี้ด้วย¹⁷⁷

โครงการดังกล่าวจะได้รับเงินไปดำเนินการจากภาษีซึ่งคิดจากเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับและเบี้ยประกันภัยรถยนต์ของสหกรณ์การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามสัดส่วนที่รัฐบาลกำหนด ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวตกอยู่ภายใต้การกำกับดูแลและความรับผิดชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน และขนส่ง¹⁷⁸ อย่างไรก็ตามผู้ประกอบการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับหรือผู้ประกอบการสหกรณ์การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับอาจจ่ายเงินทดแทนตามโครงการเงินทดแทนของรัฐบาลแทนรัฐบาลก็ได้ ทั้งนี้ ตามที่ได้รับมอบหมายจากรัฐบาล¹⁷⁹ ซึ่งผู้เสียหายสามารถเรียกร้องค่าทดแทนดังกล่าวจากผู้ประกอบการได้โดยตรง โดยองค์การจระดานการประกันวินาศภัยจะมีหน้าที่ในการตรวจสอบความเสียหายตามคำร้องขอของผู้เสียหายที่ยื่นต่อผู้ประกอบการดังกล่าวและหลังจากที่รัฐบาลได้ชดใช้เงินตามโครงการเงินทดแทนจากรัฐบาลแล้ว โครงการเงินทดแทนจากรัฐบาลจะเข้ารับช่วงสิทธิของผู้เสียหายในการเรียกร้องต่อผู้ที่กระทำความผิดตามจำนวนเงินที่ได้ชดใช้ไปแล้วต่อไป¹⁸⁰

¹⁷⁶ Non-Life Insurance Rating Organization of Japan, **The Automobile Liability Security Law Related Cabinet Ordinance, Ministerial Ordinance and Notification**, (July 1, 2005), Retrieved December 1, 2011, from www.nliro.or.jp/disclosure/pdf/eibunjibaihou.pdf, Article 78, 42.

¹⁷⁷ Ibid, Article 21

¹⁷⁸ Ibid, Article 83, 45

¹⁷⁹ Non-Life Insurance Rating Organization of Japan, **The Automobile Liability Security Law Related Cabinet Ordinance, Ministerial Ordinance and Notification**, (July 1, 2005), Retrieved December 1, 2011, from www.nliro.or.jp/disclosure/pdf/eibunjibaihou.pdf, Article 77. Enforcement Ordinance of The Automobile Liability Security, Article 22.

¹⁸⁰ Non-Life Insurance Rating Organization of Japan, **The Automobile Liability Security Law Related Cabinet Ordinance, Ministerial Ordinance and Notification**, (July 1, 2005), Retrieved December 1, 2011, from www.nliro.or.jp/disclosure/pdf/eibunjibaihou.pdf, Article 76, 41.

3.3.4.6 เงินกองทุน (mutual pool)

ระบบเงินกองทุนถูกก่อตั้งขึ้นโดยบรรดาผู้รับประกันภัยภาคบังคับทั้งในระบบการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับและระบบสหกรณ์การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ เพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองผู้รับประกันภัยจากการล้มละลาย ซึ่งสืบเนื่องมาจากการที่กฎหมายกำหนดให้ผู้รับประกันภัยต้องรับทำสัญญาประกันความรับผิดชอบทางรถยนต์ภาคบังคับ ทุกฝ่ายโดยไม่คำนึงถึงระดับความเสี่ยงภัย ภายใต้ระบบเงินกองทุนนี้ เบี้ยประกันภัยทั้งหมดที่ผู้รับประกันภัยภาคบังคับทั้งในระบบการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับและระบบสหกรณ์การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับได้รับหลังหักค่าใช้จ่ายต่างๆ ในการดำเนินธุรกิจแล้วจะถูกรวบรวมไว้เป็นเงินกองกลางและกระจายให้ผู้รับประกันภัยแต่ละราย¹⁸¹ สหกรณ์การเกษตรได้รับอนุญาตให้สามารถรับประกันภัยภาคบังคับได้ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม ค.ศ. 1996

3.3.5 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยความรับผิดชอบของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น

3.3.5.1 คณะกรรมการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับและคณะกรรมการระบบการเงิน

ด้วยระบบการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเป็นเรื่องของนโยบายสาธารณะที่ต้องการบรรเทาความเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ จึงต้องมีระดับการจัดการที่เหมาะสมในระดับสูงกว่าการจัดการธุรกิจประกันภัยทั่วไป เพื่อให้มั่นใจว่าจะมีการบริหารจัดการที่เป็นประชาธิปไตย ยุติธรรม และสมเหตุสมผล ดังนั้นเงื่อนไขและข้อตกลงในการประกันภัยตลอดจนเบี้ยประกันภัย จึงต้องกำหนดโดยคณะกรรมการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ โดยคณะกรรมการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับประกอบด้วยสมาชิกจำนวน 13 คน ได้แก่ ผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์ ซึ่งโดยปกติจะเป็นอาจารย์หรือนักคิดที่ดำรงตำแหน่งสูงจำนวน 7 คน ผู้ที่มีความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ในการขนส่ง และอุบัติเหตุทางถนนจำนวน 3 คน และผู้ที่มีความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ในธุรกิจประกันภัยซึ่งแต่งตั้งโดยคณะกรรมการของสำนักงานตัวแทนบริการทางการเงินจำนวน 3 คน¹⁸² ทั้งนี้ คณะกรรมการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับมีอำนาจหน้าที่ในการจัดการควบคุมเรื่องต่างๆ

¹⁸¹ Non-Life Insurance Rating Organization of Japan (NLIRO), **Automobile Insurance In Japan**, (June 2011), Retrieved December 1, 2011, from URL: <http://www.nliro.or.jp/>, P 11.

¹⁸² Non-Life Insurance Rating Organization of Japan, **The Automobile Liability Security Law Related Cabinet Ordinance, Ministerial Ordinance and Notification**, (July 1, 2005), Retrieved December 1, 2011, from www.nliro.or.jp/disclosure/pdf/eibunjibaihou.pdf, Article 31, 38.

เกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ เช่น การออกใบอนุญาตประกอบการ การอนุมัติข้อตกลง และเงื่อนไขของสัญญาประกันภัย การตรวจสอบอัตราเบี้ยประกันภัย และสิ่งแก้ไขอัตราเบี้ยประกันภัยดังกล่าว¹⁸³

3.3.5.2 องค์การจัตระดับการประกันวินาศภัย (Non-Life Insurance Rating Organization of Japan) ต่อไปนี้จะเรียกโดยย่อว่า “NLIRO”

องค์การจัตระดับการประกันวินาศภัยเป็นองค์กรที่ประกอบการโดยไม่หวังกำไรซึ่งก่อตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายว่าด้วยองค์การจัตระดับการประกันวินาศภัยและเริ่มก่อตั้งจากการควบรวมกันระหว่างองค์การจัตระดับการประกันภัยบุคคลและทรัพย์สิน (Property and Casualty Insurance Rating Organization of Japan: PCIRO) ซึ่งองค์การจัตระดับการประกันภัยรถยนต์ (Automobile Insurance Rating Organization of Japan: AIRO) เริ่มก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม ค.ศ. 2002

องค์การจัตระดับการประกันวินาศภัยมีหน้าที่ในการคำนวณอัตราต้นทุนความเสียหายอ้างอิง (อัตราเบี้ยประกันภัยที่แท้จริง) เพื่อใช้ในการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ การประกันอัคคีภัย การประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคลและการประกันค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล ตลอดจนทำหน้าที่คำนวณอัตราเบี้ยประกันภัยมาตรฐานสำหรับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับและการประกันแผ่นดินไหว เพื่อเสนอต่อคณะกรรมการของสำนักงานตัวแทนบริการทางการเงิน (Financial services Agency: FSA) ซึ่งจะเป็นผู้ตรวจสอบให้อัตราเบี้ยประกันภัยดังกล่าวอยู่ภายใต้ 3 หลักการได้แก่ (1) ความสมเหตุสมผล (2) ความเพียงพอ และ (3) ความปราศจากอคติ แต่ทั้งนี้บริษัทประกันภัยที่ไม่เป็นสมาชิกไม่ถูกผูกพันที่จะต้องใช้อัตราเบี้ยประกันภัยดังกล่าว¹⁸⁴

เมื่อพิจารณา โดยสรุปแล้ว จะเห็นว่าหลักการของกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของประเทศญี่ปุ่น ได้นำเอาหลักการต่าง ๆ มาใช้ คือ หลักการหลักการการพิสูจน์ หลักการบังคับให้รถทุกคนจะต้องทำประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์เพื่อใช้แก้ปัญหาการที่ผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย ไม่มีความสามารถทางการเงินที่จะชดเชยค่าเสียหายรวมทั้งนำเอาหลักการชดเชยค่าเสียหายล่วงหน้าให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความผิดมาใช้ คือ เมื่อเกิด

¹⁸³ Non-Life Insurance Rating Organization of Japan, **The Automobile Liability Security Law Related Cabinet Ordinance, Ministerial Ordinance and Notification**, (July 1, 2005), Retrieved December 1, 2011, from www.nliro.or.jp/disclosure/pdf/eibunjibaihou.pdf, Article 33, 38-39.

¹⁸⁴ Non-Life Insurance Rating Organization of Japan (NLIRO), **Automobile Insurance In Japan**, (June 2011), Retrieved December 1, 2011, from URL: <http://www.nliro.or.jp/>, P 1.

ความเสียหายขึ้นผู้รับประกันภัยจะต้องชดใช้ค่าเสียหายล่วงหน้าให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถไปก่อน โดยค่าเสียหายล่วงหน้างกล่าวถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าชดเชยความเสียหาย แต่อย่างไรก็ตามหาก ภายหลังผลการพิสูจน์ความผิดปรากฏว่าไม่ใช่ความผิดของผู้ครอบครองรถหรือผู้เอาประกันภัย บริษัทประกันภัยก็สามารถเรียกเงินค่าเสียหายชั่วคราวที่ได้จ่ายไปคืนจากรัฐได้

ประเทศญี่ปุ่นเป็นประเทศที่สามารถนำรถเข้าสู่การประกันภัยภาคบังคับได้อย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุดและมีมาตรการในการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในการเยียวยาความเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยได้ดีถึงแม้ไม่มีกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถแต่รัฐบาลก็เข้ามาให้การช่วยเหลือเยียวยาให้แก่ผู้ประสบภัย จากการศึกษากฎหมายของต่างประเทศแล้วผู้วิจัยเห็นว่า มีมาตรการและบทบัญญัติหลายอย่างที่เป็นประโยชน์และจะสามารถนำมาปรับใช้เพื่อแก้ไขปรับปรุง กฎหมายประกันภัยของลาวให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นได้ ซึ่งผู้วิจัยจะทำการวิเคราะห์ปัญหาการ คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในประเทศลาวและศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายของลาวและต่างประเทศ ในบทต่อไปด้วย

จากการศึกษาการเยียวยาความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถภายใต้กฎหมายของ ต่างประเทศ ผู้วิจัยได้ทำตารางเปรียบเทียบมาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามกฎหมายของ ประเทศต่าง ๆ ซึ่งรายละเอียดสามารถดูเพิ่มเติมได้ในภาคผนวก ก

บทที่ 4

วิเคราะห์ปัญหาการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในประเทลาว และศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายลาวกับต่างประเทศ

บทนี้ผู้วิจัยจะได้วิเคราะห์ปัญหาการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในประเทลาว การวิเคราะห์ปัญหาที่เกิดขึ้นได้มาจากการศึกษาข้อกฎหมาย และปัญหาในภาคปฏิบัติ ได้มีบทสัมภาษณ์ แบบสอบถามทั้งผู้ที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยภาคบังคับ ประชาชนทั่วไป เจ้าพนักงานภาครัฐและ ภาคธุรกิจ จากสถิติรถที่ทำประกันภัยทั่วประเทศ และผู้วิจัยจึงได้ศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายลาวกับกฎหมายประเทศไทย ประเทศเวียดนาม และประเทศญี่ปุ่น โดยการเปรียบเทียบจะเปรียบเทียบกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับประเด็นที่ได้จากการวิเคราะห์ เพื่อหาวิธีในการอุดช่องว่างของกฎหมายในลาว และเพื่อแก้ไขปรับปรุงกฎหมายของลาวในอนาคตให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยจากรถมากขึ้น

4.1 ปัญหาในการจัดให้มีการประกันภัยภาคบังคับ

นับแต่มีการออกกฎหมายประกันภัยในปี พ.ศ. 2533 มาถึงปัจจุบัน ก็ยังมีรถเป็นจำนวนมากที่ยังไม่ได้ทำประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งต่อบุคคลที่สามในภาคบังคับจึงทำให้ยังไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายในการช่วยเหลือผู้ประสบภัยให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นอย่างทันท่วงทีจากบริษัทประกันภัยในกรณีที่เกิดมีความเสียหายเกิดขึ้นดูจากสถิติรถยนต์ที่ทำประกันภัยทั่วประเทศตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548 ถึงปี พ.ศ. 2553 ดังนี้¹⁸⁵

¹⁸⁵ กรมธน โยบายการเงินกระทรวงการคลัง, สถิติรถที่ทำประกันภัยทั่วประเทศ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548 ถึงปี พ.ศ. 2553, (2554).

ตารางที่ 4.1 สถิติรถยนต์ที่ทำประกันภัยทั่วประเทศ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548 ถึงปี พ.ศ. 2553

ปี	สถิติ รถยนต์ จดทะเบียน ทั่วประเทศ	จำนวนรถ ที่ทำ ประกันภัย ภาคบังคับ ขั้นต่ำสุด (คัน)	จำนวนรถ ที่ทำ ประกันภัย ทางเลือก สาม (คัน)	จำนวนรถ ที่ทำ ประกันภัย ทางเลือกสี่ (คัน)	จำนวนรถ ที่ทำ ประกันภัย ทางเลือก อื่นๆ (คัน)	รวม (คัน)
2548	430,406	107	15,646	2,596	25,815	44,164
2549	568,290	394	16,995	2,953	25,317	45,659
2550	641,081	742	21,842	3,644	27,473	53,701
2551	768,606	1,277	30,898	4,868	35,535	72,578
2552	886,348	22,232	41,430	6,918	27,745	98,325
2553	1,008,788	57,491	54,190	11,245	29,701	152,627

จะเห็นได้ว่าจากที่มีกฎหมายบังคับให้ประชาชนทุกคนที่ใช้นยานพาหนะเข้าในการสัญจร ต้องจัดให้มีประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งต่อบุคคลที่สามขั้นต่ำสุด แต่มาถึงปัจจุบันก็เป็นเวลา 21 ปี แต่ก็ยังมีรถเป็นจำนวนมากที่ยังไม่ได้จัดให้มีการประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งต่อบุคคลที่สาม จากสภาพข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นจากข้อมูลของปริมาณรถที่จดทะเบียนกับปริมาณรถที่เข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับ มีจำนวนรถที่จัดทำประกันภัยเพียง 15.12% เท่านั้น แสดงว่ายังมีจำนวนรถอีก 84.88% ที่ไม่เข้าสู่ระบบ คือไม่จัดให้มีประกันภัยตามกฎหมาย ส่งผลต่อการบังคับใช้กฎหมายของรัฐที่ไม่อาจเป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายได้ ทำให้ประชาชนไม่ได้รับประโยชน์จากกฎหมายอย่างเต็มที่ สาเหตุที่เป็นอุปสรรคในการนำรถเข้าสู่การประกันภัยมีดังต่อไปนี้

4.1.1 กระบวนการในการตรวจสอบยานพาหนะที่ไม่ได้มีการทำประกันภัยภาคบังคับยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ

จากปัญหาการไม่เข้าสู่ระบบของรถ คือเจ้าของรถไม่ยอมจัดทำประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมายที่เกิดขึ้นนี้ ปัญหา และอุปสรรคหนึ่งเกิดจากมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการตรวจสอบ

การจัดให้มีประกันภัยภาคบังคับ ซึ่งผู้วิจัยได้ศึกษามาตรการทางกฎหมายในการตรวจสอบการจัดให้มีการประกันภัยรถของต่างประเทศเพื่อเปรียบเทียบให้เห็นปัญหาและเป็นแนวทางในการแก้ไขมาตรการในการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยรถของลาวเพื่อให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

4.1.1.1 ประเทศไทย

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ของประเทศไทย กำหนดให้ ในการรับจดทะเบียนรถยนต์หรือการรับชำระภาษีรถยนต์ประจำปีตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ให้นายทะเบียนตามกฎหมายดังกล่าวมีอำนาจหน้าที่ในการตรวจสอบว่ามีการประกันภัยความเสียหาย ตามมาตรา 7 แล้ว จึงจะรับจดทะเบียนรถยนต์หรือรับชำระภาษีรถยนต์ประจำปีได้¹⁸⁶ กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจและหน้าที่ในการควบคุมและกำกับดูแลเกี่ยวกับรถ และมีหน้าที่ในการบริหารจัดการทางทะเบียนของรถ โดยเกี่ยวข้องกับมาตรการตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535¹⁸⁷ มาตรการในการตรวจสอบการจัดทำประกันของรถโดยกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคมมีอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 19 กำหนดให้นายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกฯ ตรวจสอบว่ารถคันดังกล่าวได้จัดให้มีการทำประกันภัยไว้ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 หรือไม่ หากยังไม่มีการจัดทำประกันภัย นายทะเบียนจะไม่ยอมรับจดทะเบียนสำหรับรถในครั้งแรก ต่อทะเบียนรถและชำระภาษีรถยนต์ประจำปีให้จนกว่าจะได้ดำเนินการจัดทำประกันภัยให้เสร็จเรียบร้อยเสียก่อน จึงจะดำเนินการจดทะเบียน ต่อทะเบียน และรับชำระภาษีรถยนต์ให้ ดังนั้นในการจดทะเบียน ต่อทะเบียน และรับชำระภาษีของรถนั้นนับว่าเป็นการดำเนินการที่ได้ผลเกี่ยวกับการตรวจสอบการทำประกันภัยของรถ

สำนักงานตำรวจแห่งชาติเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องกับปัญหาการเข้าสู่ระบบประกันภัยภาคบังคับของรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในส่วนที่เกี่ยวกับการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถ เนื่องจากตามมาตรการของกฎหมายมีบทกำหนดโทษทางอาญา คือ โทษจำคุก และโทษปรับ ซึ่งเป็นโทษตามประมวลกฎหมายอาญา¹⁸⁸ เช่นเจ้าของรถผู้ใดไม่

¹⁸⁶ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 124, ตอนที่ 19ก ฉบับที่ 4, (5 เมษายน 2550), 4, มาตรา 19.

¹⁸⁷ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 7, 8, 9

¹⁸⁸ ประมวลกฎหมายอาญา พ.ศ. 2551, ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 125, ตอนที่ 30ก ฉบับที่ 21, (7 กุมภาพันธ์ 2551), 19, มาตรา 18.

จัดทำประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมายต้องระวางโทษปรับไม่เกิน ห้าหมื่นบาท¹⁸⁹ ซึ่งกรณีโทษปรับสถานเดียว ให้นายทะเบียนเปรียบเทียบปรับได้ และเมื่อได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่เปรียบเทียบปรับภายใน 30 วันแล้วให้ถือว่าคดีเลิกกัน ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา¹⁹⁰ จากบทเรียนของประเทศไทยที่ปฏิบัติกันมาแล้ว ภาระหน้าที่ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติก็ยังมีภาระต่อการรักษาความสงบเรียบร้อยและระวังป้องกันภัยให้กับสังคมหลายด้านด้วยกัน เจ้าพนักงานตำรวจก็มีหน้าที่ในการดำเนินการกับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายทุกฉบับอยู่แล้ว จึงเห็นได้ว่าสำนักงานตำรวจแห่งชาติแม้เป็นอีกหน่วยงานหนึ่งที่เกี่ยวข้องในการบังคับปฏิบัติให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 แต่ในการที่จะมอบภาระให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นผู้ตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถเป็นการเฉพาะเพื่อนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับอย่างมีประสิทธิภาพย่อมไม่อาจเป็นไปได้อย่างแน่นอน ภาระดังกล่าวหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการกฎหมาย ที่ดูแลกฎหมายเฉพาะเป็นผู้แก้ไขปัญหาและมาตรการที่เหมาะสม เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายนี้ คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย และกรมการขนส่งทางบก ซึ่งเป็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรง สำนักงานตำรวจแห่งชาติจึงเปรียบเสมือนมาตรการเสริมในการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถ เพื่อนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับเป็นการทั่วไปเท่านั้น

4.1.1.2 ประเทศเวียดนาม

กฎหมายเวียดนาม กำหนดให้กระทรวงคมนาคมขนส่ง เป็นหน่วยงานตรวจสอบเทคนิคเมื่อทำการตรวจสอบความปลอดภัยทางด้านเทคนิคของยานพาหนะ และตรวจสอบว่าเจ้าของยานพาหนะมีใบรับรองการประกันภัยที่มีผลบังคับใช้หรือไม่ และหน่วยงานตรวจสอบจะจดทะเบียนความปลอดภัยทางด้านเทคนิคและสมุดบันทึกสี รับชำระภาษีรถ เมื่อเจ้าของยานพาหนะมีใบรับรองประกันภัยที่ยังมีผลบังคับใช้เท่านั้น¹⁹¹

4.1.1.3 ประเทศญี่ปุ่น

พระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดชอบของผู้ใช้รถยนต์ของประเทศญี่ปุ่น กำหนดหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยความรับผิดชอบจากการใช้รถยนต์ตามกฎหมาย หน่วยงานทาง

¹⁸⁹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 124, ตอนที่ 19ก ฉบับที่ 4, (5 เมษายน 2550), 4, มาตรา 37.

¹⁹⁰ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 46

¹⁹¹ รัฐบาล, พระราชกำหนดเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับสำหรับความรับผิดชอบทางแพ่งของเจ้าของยานพาหนะ, (16 กันยายน 2008), (เลขที่ 103/2008), มาตรา 23.

ภาครัฐได้แก่ กระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน และขนส่ง เป็นหน่วยงานควบคุมและกำกับดูแล การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามพระราชบัญญัตินี้ เนื่องจากกระทรวงนี้เป็นหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่ในการบริหารจัดการโดยตรงเกี่ยวกับรถ และมาตรการควบคุมทางทะเบียนรถ ซึ่งตามเจตนารมณ์ของกฎหมายการประกันภัยรถภาคบังคับ จำเป็นต้องนำรถเข้าสู่ระบบเพื่อมาบริหารจัดการตามกฎหมายได้ทั้งหมด และต้องมีมาตรการเกี่ยวกับระบบการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถอย่างมีประสิทธิภาพในประเทศญี่ปุ่น จึงมอบให้กระทรวงนี้เป็นผู้รับผิดชอบ เกี่ยวกับการประกันภัยรถภาคบังคับ ซึ่งประสบผลสำเร็จในการนำรถเข้าสู่ระบบ ตามพระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดชอบของผู้ใช้รถยนต์ จะมีการออกใบรับรองของการประกันภัยรถภาคบังคับให้เมื่อนำรถไปจดทะเบียนครั้งแรกและนำรถไปตรวจสภาพตามกำหนดระยะเวลา โดยหน่วยงานรับผิดชอบ คือหน่วยตรวจสอบยานพาหนะ ขึ้นกับกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐานและขนส่ง โดยใบรับรองนี้จะมีระยะเวลาประกันภัยที่ครอบคลุมถึงระยะเวลาที่จะต้องนำรถยนต์ไปตรวจสภาพในครั้งหน้า¹⁹² ระบบนี้จึงถือเป็นระบบที่ดีที่สุดที่จะป้องกัน ไม่ให้นำรถยนต์ที่ไม่มีการประกันภัยถูกนำมาใช้ในทางถนนสาธารณะ และเพื่อให้แน่ใจว่ารถทุกคัน ซึ่งผ่านการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด คือชำระภาษีรถยนต์จะต้องทำประกันภัยรถภาคบังคับ ซึ่งระยะเวลาที่รถยนต์แต่ละชนิด จะต้องตรวจสอบสภาพครั้งต่อไปอาจแตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับชนิดของรถ เช่น รถยนต์นั่งส่วนบุคคล จะต้องทำการตรวจสภาพภายในระยะเวลา 3 ปี นับจากวันที่จดทะเบียน และจะมีระยะเวลาการเอาประกันภัยครอบคลุมตลอด 3 ปี และในครั้งต่อไปจะต้องตรวจสภาพทุก ๆ 2 ปี คือการตรวจสภาพความปลอดภัยของรถและการชำระภาษีในรอบของการตรวจสภาพด้วย และรอบระยะเวลาตรวจสภาพรถทุกคราวก็จะมีระยะเวลาการเอาประกันภัยครอบคลุมไปถึงระยะเวลาในการนำรถไปตรวจสภาพครั้งต่อไป และกรณีไม่มีใบรับรองการประกันภัยรถยนต์ดังกล่าวก็จะไม่ได้รับใบอนุญาตให้ต่อทะเบียนหรือผ่านการตรวจสภาพ วิธีการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยรถภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น โดยหน่วยงานที่ควบคุมทางทะเบียนรถยนต์ คือ กระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน และขนส่ง เป็นผู้ใช้มาตรการบริหารจัดการตรวจสอบทำให้การตรวจสอบการจัดทำประกันภัยรถภาคบังคับของรถเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และปฏิบัติอย่างได้ผลจริงจึง อันเป็นการป้องกันมิให้รถที่ไม่ผ่านการจัดทำประกันภัยไปใช้งานได้ ซึ่งมาตรการดังกล่าวของประเทศญี่ปุ่นนี้ ทำให้แน่ใจได้ว่า

¹⁹² Non-Life Insurance Rating Organization of Japan, **The Automobile Liability Security Law Related Cabinet Ordinance, Ministerial Ordinance and Notification**, (July 1, 2005), Retrieved December 1, 2011, from www.nliro.or.jp/disclosure/pdf/eibunjibaihou.pdf, Article 9, 5.

จะไม่มีรถที่ไม่มีการจัดประกันภัยภาคบังคับมาวิ่งบนท้องถนน ทำให้มีประสิทธิภาพในการตรวจสอบและสามารถนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับได้ทั้งหมด¹⁹³

4.1.2 การไม่มีบทกำหนดโทษกับผู้รับประกันภัย ในกรณีปฏิเสธไม่รับทำประกันภัยภาคบังคับ

อุปสรรคเกิดจากการเลือกรับเสี่ยงภัยของบริษัทประกันภัย เนื่องจากบริษัทประกันภัยเป็นองค์กรที่ทำหน้าที่รับประกันภัย และบริหารจัดการในการรับเสี่ยงภัยตามกฎหมายว่าด้วยการประกันภัยของลาว ทั้งหมดทั้งภาคสมัครใจและภาคบังคับ ทำให้บริษัทประกันภัยเป็นองค์กรที่มุ่งวัตถุประสงค์ในเชิงธุรกิจเป็นหลัก แต่ภาระที่รัฐบาลมอบให้กระทำตามกฎหมายนี้ เพื่อวัตถุประสงค์เป็นสวัสดิการสังคม บริษัทอาจจะเลือกปฏิบัติในการรับประกันภัย ซึ่งจะเลือกภัยที่มีความเสี่ยงน้อย เพื่อหวังผลกำไรจากการรับประกันภัย เช่น กรณีรถจักรยานยนต์ บริษัทประกันภัยไม่ค่อยอยากรับประกันภัย หรือรับก็มีปริมาณน้อยเนื่องจากเป็นรถที่มีเป็นจำนวนมากกว่ารถประเภทอื่นซึ่งดูจากสถิติรถยนต์ที่มีการจดทะเบียนทั่วประเทศตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543 - พ.ศ. 2553 และมีความเสี่ยงภัยสูงกว่ารถประเภทอื่น ๆ เนื่องจากบริษัทเกิดความกังวลว่าเมื่อรับประกันภัยที่มีความเสี่ยงสูงไว้แล้ว จะต้องรับภาระในการจ่ายค่าสินไหมทดแทน ที่จะตามมาอย่างแน่นอนและไม่คุ้มค่ากับจำนวนอัตราเบี้ยประกันภัย เมื่อบริษัทเลือกรับประกันภัย จึงเกิดความไม่สะดวกในการจัดทำประกันภัยจึงทำให้เป็นปัญหาการไม่นำรถเข้าสู่ประกันภัยภาคบังคับ และประชาชนไม่จัดทำประกันภัยโดยปริยาย ผู้วิจัยได้ศึกษามาตรการทางกฎหมายของต่างประเทศในกรณีของบริษัทประกันภัยปฏิเสธไม่รับทำประกันภัยภาคบังคับเพื่อเปรียบเทียบให้เห็นถึงปัญหา และเพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาลาวให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

4.1.2.1 ประเทศไทย

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ของประเทศไทยได้กำหนดให้บริษัทประกันวินาศภัยที่ได้รับใบอนุญาตให้รับประกันภัยรถยนต์ ทำหน้าที่เป็นผู้รับ

¹⁹³ ชนะพล มหาวงษ์, มาตรการทางกฎหมายกับปัญหาการนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, (กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, 2545), 82.

ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ¹⁹⁴ หากบริษัทไม่รับประกันภัยต้องถูกวางโทษปรับตั้งแต่ 50,000 บาท ถึง 250,000 บาท¹⁹⁵

4.1.2.2 ประเทศเวียดนาม

ตามกฎหมายธุรกิจประกันภัยของเวียดนามกำหนดให้ ผู้รับประกันภัยต้องขายประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่ง หากมีการละเมิดข้อกำหนดเกี่ยวกับการปฏิเสธที่จะขายประกันภัยจะมีการลงโทษ คือ ปรับ 50 ล้าน ดง สำหรับบริษัทประกันภัย และ 10 ล้าน ดง สำหรับกรรมการทั่วไป (กรรมการ) และคนที่เกี่ยวข้องกับบริษัทประกันภัยที่มีการกระทำโดยปฏิเสธที่จะขายประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับของเจ้าของยานพาหนะ และในกรณีที่มีการกระทำละเมิดซ้ำของบทบัญญัติดังกล่าวข้างต้นนี้แล้ว บริษัทประกันภัยและบุคคลนอกจากจะถูกปรับตามที่กำหนดแล้ว บริษัทประกันภัยยังจะถูกพิจารณานำมาใช้มาตรการระงับการดำเนินงานโดยมีกำหนดเวลา หรือจำกัดขอบเขตเนื้อหา และพื้นที่การดำเนินงานในใบอนุญาตก่อตั้งและดำเนินงานสำหรับธุรกิจประกันภัยยานพาหนะ¹⁹⁶

4.1.2.3 ประเทศญี่ปุ่น

ตามกฎหมายของประเทศญี่ปุ่น มีบัญญัติให้บริษัทผู้รับประกันภัย ต้องรับประกันภัยภาคบังคับกับรถยนต์ทุกคันที่มีผู้นำมาทำประกันภัย จะปฏิเสธการรับประกันไม่ได้¹⁹⁷ ถ้าบริษัทใดฝ่าฝืนไม่รับประกันภัยจะต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 1,000,000 เยน¹⁹⁸

ดังนั้นจึงเห็นได้ว่าในหลาย ๆ ประเทศส่วนแล้วแต่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการห้ามการปฏิเสธการรับทำประกันภัยภาคบังคับของบริษัทไว้ เพื่อไม่ให้บริษัทประกันภัยเลือกปฏิบัติในการรับทำประกันภัยได้

¹⁹⁴ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 124, ตอนที่ 19ก ฉบับที่ 4, (5 เมษายน 2550), 4, มาตรา 10.

¹⁹⁵ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 38

¹⁹⁶ รัฐบาล, พระราชกำหนดเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับสำหรับความรับผิดชอบทางแพ่งของเจ้าของยานพาหนะ, (16 กันยายน 2008), (เลขที่ 103/2008), มาตรา 30.

¹⁹⁷ Non-Life Insurance Rating Organization of Japan, **The Automobile Liability Security Law Related Cabinet Ordinance, Ministerial Ordinance and Notification**, (July 1, 2005), Retrieved December 1, 2011, from www.nliro.or.jp/disclosure/pdf/eibunjibaihou.pdf, Article 24.

¹⁹⁸ Ibid, Article 91.

4.1.3 การขาดความรู้ความเข้าใจของประชาชนเกี่ยวกับการทำประกันภัยภาคบังคับและการลงโทษต่อผู้ที่ไม่ทำประกันภัยภาคบังคับยังไม่มีประสิทธิภาพ

ตามกฎหมายว่าด้วยการประกันภัย ได้มีมาตรการกำหนดให้ บุคคล หรือ นิติบุคคล ที่ใช้ยานพาหนะทางบก ที่วิ่งด้วยเครื่องจักรกล พร้อมด้วยรถพ่วง หรือ กิ่งรถพ่วง เข้าในการสัญจรต้องทำการคุ้มครองกันยานพาหนะของตนด้วยการประกันภัย¹⁹⁹ การคุ้มครองกันยานพาหนะของตน ด้วยการประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งขั้นต่ำสุด ต่อเฉพาะความเสียหายทางด้านร่างกายของผู้ประสบภัยจากยานพาหนะดังกล่าว ส่วนการประกันภัยเพิ่มเติมที่มีขั้นสูงกว่านี้ให้ขึ้นกับความสมัครใจของบุคคล หรือนิติบุคคลที่ใช้ยานพาหนะดังกล่าว จะทำการตกลงกับบริษัทประกันภัย²⁰⁰ ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ไม่มีใบประกันภัยจะถูกปรับตามมาตรา 29 ของคำรัสว่าด้วยการปรับและมาตรการต่าง ๆ ต่อผู้ละเมิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบก การขนส่งทางบก และการปกป้องรักษาทางหลวง นับแต่มีกฎหมายว่าด้วยการประกันภัยมาจนถึงปัจจุบัน ยังมีประชาชนเป็นจำนวนมากที่ยังไม่ได้ทำประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งต่อบุคคลที่สาม จากปัญหาที่ประชาชนยังขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ของตน รวมทั้งประโยชน์ที่ตนเองและสังคมจะได้รับตามกฎหมายว่าด้วยประกันภัย เนื่องจากขาดการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้แก่ประชาชนอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบของหน่วยงานรับผิดชอบ ภาครัฐได้มอบหมายหน้าที่ในการโฆษณาให้กับบริษัทที่รับประกันภัยที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินธุรกิจประกันภัยในประเทศลาวต้องทำการโฆษณาให้แก่ประชาชนได้รู้และเข้าใจอย่างชัดเจนเกี่ยวกับหลักการปฏิบัติการคุ้มครองความรับผิดชอบทางแพ่งต่อบุคคลที่สามขั้นต่ำสุดแบบบังคับตามข้อตกลงของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง²⁰¹ แต่ที่ผ่านมาก็ยังมีน้อยและประชาชนส่วนมากก็ยังไม่เข้าใจเกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ของตนเท่าที่ควร

เพื่อศึกษาถึงสาเหตุที่ทำให้ประชาชนไม่ทำประกันภัยภาคบังคับ ผู้วิจัยได้ทำการสอบถาม²⁰² กับประชาชนทั่วไปโดยการสุ่มจากประชาชนทั่วไปจำนวน 372 คน มีชาย 124 คน หญิง 248 คน อายุต่ำกว่า 20 ปี จำนวน 13 คน อายุ 20-29 ปี จำนวน 80 คน อายุ 30-39 ปี จำนวน 223 คน

¹⁹⁹ สภาแห่งชาติ, กฎหมายว่าด้วยประกันภัยของลาว, (29 พฤศจิกายน 1990), (เลขที่ 11/90/สภช), มาตรา 59.

²⁰⁰ รัฐบาล, คำรัสเกี่ยวกับการจัดตั้งปฏิบัติกฎหมายว่าด้วยประกันภัยของนายกรัฐมนตรีของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว, (23 มกราคม 1992), (เลขที่ 01), มาตรา 28.

²⁰¹ กระทรวงการคลัง, คำแนะนำเกี่ยวกับการจัดตั้งปฏิบัติข้อตกลงของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง, ฉบับเลขที่ 0228/กช วันที่ 04/02/ 2009, (24 เมษายน 2009), (เลขที่ 0772/กช), ข้อ 3.

²⁰² รายละเอียดโปรดดูเพิ่มเติมได้จากภาคผนวก ข

อายุ 40-49 ปี จำนวน 31 คน อายุ 50 ปี ขึ้นไป จำนวน 19 คน การศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี 62 คน ปริญญาตรี 272 คน ปริญญาโท 32 คน สูงกว่าปริญญาโท 6 คน อาชีพนักศึกษา 71 คน ข้าราชการ หรือรัฐวิสาหกิจ 154 คน ธุรกิจส่วนตัว 43 คน รับจ้าง 96 คน เกษตรกร 8 คน รถเก๋ง 62 คัน รถปิกอัพ 74 คัน รถบรรทุก 21 คัน รถมอเตอร์ไซด์ 215 คัน

ผลจากการสอบถามจากประชาชนทั้งหมด 372 คน เห็นว่า มีจำนวน 242 คนที่ตอบว่าไม่ทราบว่าการประกันภัยภาคบังคับคืออะไร คิดเป็น 65 % และมีจำนวน 252 คนที่ตอบว่าไม่ทราบว่ามีกฎหมายบังคับให้ทุกคนที่ใช้นยานพาหนะที่วิ่งด้วยเครื่องจักรกลต้องทำประกันภัย คิดเป็น 68% และมีจำนวน 260 คนที่ตอบว่าไม่ทราบว่าการประกันภัยภาคบังคับมีประโยชน์ คิดเป็น 70% ของจำนวนทั้งหมด ผลจากการสอบถามได้แสดงให้เห็นว่าจนถึงปัจจุบันมีประชาชนเป็นจำนวนมากที่ยังขาดความรู้ความเข้าใจและประโยชน์เกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับ ซึ่งเป็นปัญหาหนึ่งที่ทำให้ประชาชนยังไม่ทำประกันภัยภาคบังคับตามที่กฎหมายกำหนด

จากปัญหาดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น ผู้วิจัยจึงได้ศึกษามาตรการทางกฎหมายของประเทศเวียดนามเกี่ยวกับเรื่องการโฆษณาเผยแพร่การทำประกันภัยภาคบังคับ ที่มีแต่เฉพาะประเทศเวียดนาม ที่มีข้อกำหนดบัญญัติไว้ในกฎหมายอย่างชัดเจน จากบทบัญญัติในกฎหมายธุรกิจประกันภัยเวียดนามได้บัญญัติให้ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมีความรับผิดชอบในการกำกับหน่วยงานสื่อข้อมูลข่าวสารอยู่ภาคกลางและท้องถิ่นให้ทำการเผยแพร่เป็นประจำตามปกติ และแพร่หลายเกี่ยวกับประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับของเจ้าของยานพาหนะ

โทรทัศน์เวียดนาม และวิทยุกระจายเสียงเวียดนามจัดให้มีเวลาที่แน่นอนสำหรับออกอากาศเพื่อโฆษณา เผยแพร่ตามปกติและแพร่หลายเกี่ยวกับประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับของเจ้าของยานพาหนะ²⁰³

อีกปัญหาคือ การกำหนดค่าปรับต่อบุคคล ที่ไม่จัดให้มีประกันภัยภาคบังคับ หรือบุคคลที่ขับขีรถโดยที่ไม่มีประกันภัยภาคบังคับในอัตราที่ดำเนินไปเมื่อเปรียบเทียบกับต่างประเทศ กฎหมายกำหนดให้ บุคคล หรือ นิติบุคคล ที่ใช้นยานพาหนะของตน เข้าในการสัญจรบนท้องถนน ต้องจัดให้มีการทำประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งต่อบุคคลที่สาม ตามกฎหมายว่าด้วยประกันภัย มาตรา 68 ถ้าฝ่าฝืนจะถูกปรับไม่เกิน 30,000 กีบ

²⁰³ รัฐบาล, พระราชกำหนดเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับสำหรับความรับผิดชอบทางแพ่งของเจ้าของยานพาหนะ, (16 กันยายน 2008), (เลขที่ 103/2008), มาตรา 25.

เมื่อเปรียบเทียบกับกฎหมายของต่างประเทศ เช่น ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ของประเทศไทย กำหนดให้ เจ้าของรถ (ผู้มีกรรมสิทธิ์ในรถ) ผู้เช่าซื้อรถ (ผู้ครอบครองรถในฐานะผู้เช่าซื้อรถ) และเจ้าของรถซึ่งนำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว การฝ่าฝืน ไม่จัดให้มีการทำประกันภัยรถ ตามพระราชบัญญัตินี้ จะต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 10,000 บาท ตามมาตรา 37

กฎหมายของประเทศเวียดนาม บัญญัติเกี่ยวกับการลงโทษต่อการละเมิดข้อกำหนดเกี่ยวกับการทำการประกันของผู้ขับรถ คือ ปรับ 100,000 ดง สำหรับคนขับรถจักรยานยนต์ รถสามล้อ เครื่องยนต์ และยานพาหนะอื่นที่คล้ายคลึงกัน โดยไม่มี หรือไม่ได้เอาไปรับรองการประกันภัยที่ยังมีผลบังคับใช้ ติดตัวมาด้วย และปรับ 500,000 ดง สำหรับคนที่ขับรถยนต์ รถลาก และยานพาหนะอื่นที่คล้ายคลึงกัน โดยไม่มี หรือไม่ได้เอาไปรับรองการประกันภัยที่ยังมีผลบังคับใช้ ติดตัวมาด้วย²⁰⁴

สำหรับกฎหมายของประเทศญี่ปุ่น มีการบังคับทั้งผู้ครอบครองรถที่นำรถออกวิ่งบนท้องถนนจะต้องทำประกันภัยความรับผิดชอบจากการใช้รถยนต์ ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษคุมประพฤติไม่เกิน 1 ปี หรือปรับไม่เกิน 500,000 เยน²⁰⁵

ซึ่งจะเห็นชัดว่าการปรับสำหรับผู้ที่เป็นเจ้าของ หรือผู้ขับรถบนท้องถนนตามกฎหมายของลาวเมื่อเปรียบเทียบกับ การปรับของกฎหมายต่างประเทศซึ่งมีอัตราที่ต่ำกว่ามากและในต่างประเทศการฝ่าฝืน ไม่จัดให้มีประกันภัยภาคบังคับยังเป็นโทษทางอาญาอีกด้วย

4.2 ปัญหาที่ผู้ประสบภัยไม่ได้รับการทดแทนค่าเสียหายเบื้องต้นในกรณีที่เกิดตั้งแต่สองคันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย

เนื่องจากประเศลาวยังไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับกรณีรถตั้งแต่สองคันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหายจึงเป็นปัญหาถกเถียงกันระหว่างบริษัทที่รับประกันภัยว่าเมื่อเกิดความเสียหายแล้วบริษัทใดจะเป็นผู้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย จะเห็นได้จากบทสัมภาษณ์บริษัทประกันภัยที่

²⁰⁴ รัฐบาล, พระราชกำหนดเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับสำหรับความรับผิดชอบทางแพ่งของเจ้าของยานพาหนะ, (16 กันยายน 2008), (เลขที่ 103/2008), มาตรา 29.

²⁰⁵ Non-Life Insurance Rating Organization of Japan, **The Automobile Liability Security Law Related Cabinet Ordinance, Ministerial Ordinance and Notification**, (July 1, 2005), Retrieved December 1, 2011, from www.nliro.or.jp/disclosure/pdf/eibunjibaihou.pdf, Article 86-3.

เกี่ยวข้องโดยตรงกับปัญหานี้ท่านให้ความเห็นว่า “กรณีรูดตั้งแต่สองคันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหายยังเป็นปัญหาที่ต้องถกเถียงกัน ระหว่างบริษัทที่รับประกันภัยด้วยกันว่าเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นจากรถของแต่ละบริษัทที่รับประกันภัย แล้วบริษัทใดจะเป็นผู้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้กับผู้ประสบภัย ดังนั้นจึงมีบางบริษัทจึงปฏิเสธการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้กับผู้ประสบภัย”²⁰⁶ ทำให้ผู้ประสบภัยไม่ได้รับความคุ้มครอง และไม่ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นเพื่อเยียวยาความเสียหายที่เกิดจากรถได้

เกี่ยวกับกรณีรูดตั้งแต่สองคันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยก็มีแต่เฉพาะประเทศไทยที่มีข้อกำหนดบัญญัติไว้ในกฎหมายอย่างชัดเจน ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของประเทศไทย พ.ศ. 2535 มาตรา 24 กำหนดว่า การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น กรณีรูดตั้งแต่สองคันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหาย

1. ผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถ ให้บริษัทประกันภัยรถแต่ละคันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถคันที่เอาประกันไว้กับบริษัท
2. ผู้ประสบภัยอยู่นอกรถให้บริษัทร่วมกันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยที่อยู่นอกรถทุกคนโดยเฉลี่ยจ่ายในอัตราส่วนที่เท่ากัน
3. ถ้ารถฝ่าฝืนไม่จัดให้มีประกันภัย ย่อมเป็นหน้าที่ของเจ้าของรถที่จะต้องจ่ายหรือเฉลี่ยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ถ้าเจ้าของรถไม่จ่ายหรือจ่ายไม่ครบจำนวน ภาระในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจะตกอยู่สำนักกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ

4.3 ขาดหลักกฎหมายเกี่ยวกับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ

เพราะยังไม่มีกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยทำให้ประเทศลาว ยังขาดหลักประกันในการชดเชยและให้ความคุ้มครองกับผู้ประสบภัย ในการได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นได้อย่างทันท่วงที เนื่องจากเมื่อเกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้น และรถที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุเป็นรถที่ไม่ได้ทำประกันภัยภาคบังคับสำหรับความรับผิดชอบทางแพ่งต่อบุคคลที่สาม หรือ กรณีที่รถชนแล้วหนีและผู้ประสบภัยก็ไม่สามารถรู้ได้ว่าเป็นรถคันใดก่อเหตุแล้วนั้น เมื่อผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายก็ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายโดยไม่มียอดใครให้ความช่วยเหลือ ถ้าผู้ประสบภัยมีฐานะยากจนยิ่งได้รับความ

²⁰⁶ บุญประสิทธิ์ เหลืองวิสัย, ผู้จัดการฝ่ายกฎหมาย แผนกแก้ไขอุบัติเหตุ บริษัททออลิอันส์ ประกันภัยลาว, (30 ธันวาคม 2554), สัมภาษณ์.

ลำบากทั้งตนเองและครอบครัวเพราะต้องได้กู้หนี้ยืมสินเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล และต้องรอนกว่าจะพิสูจน์ความผิดได้ถึงจะได้รับค่าเสียหายซึ่งต้องใช้เวลาเป็นแรมปี และสร้างความลำบากเป็นอย่างมากแก่ผู้ประสบภัย ผู้วิจัยได้ทำการสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชนเพื่อให้เห็นถึงความสำคัญ และแนวทางที่อาจจะมีการจัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยขึ้นในอนาคตได้ ทางภาครัฐบาลได้มีความเห็นว่า “ในสภาพของประเทศไทยในปัจจุบันนี้ ถ้าหากเกิดมีกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย จะเป็นผลดีเพื่อช่วยเหลือให้กับผู้ประสบภัยในเวลาเกิดอุบัติเหตุ เพราะประชาชนลาวยังมีรายได้น้อย และเพื่อเป็นการลดภาระของรัฐบาลโดยจะให้ภาคเอกชนหรือภาคธุรกิจเข้ามามีส่วนร่วมในการระดมเงินเข้ากองทุนเพื่อเป็นการลดความเสี่ยงทางด้านงบประมาณของภาครัฐด้วย

ในการจะจัดตั้งกองทุน ก่อนอื่น อาจจะให้ภาครัฐเป็นหลักในการระดมเงินจัดตั้งกองทุนก่อน หลังจากนั้นให้มีเงินสมทบจากภาคธุรกิจเพื่อประกอบเข้าในกองทุน โดยเงินจากภาคธุรกิจที่จะเอามาประกอบในกองทุนอาจจะเอามาจากส่วนแบ่งผลกำไรธุรกิจ รายรับธุรกิจ อากรายรับ เงินปันผลของบริษัทและอื่น ๆ ที่ได้มาจากการประกันภัยของบริษัทประกันภัย

แต่การที่จะหักเอาที่เปอร์เซ็นต์ของรายรับของบริษัทที่ได้รับจากการประกันภัยนั้น เพื่อสมทบเข้ากองทุน อาจจะกำหนดเป็นแต่ละระยะ โดยดูจากรายรับและรายจ่ายสินทดแทนประกันภัยของบริษัทประกันภัยตามความเป็นจริง นอกจากนั้นแล้วกองทุนอาจจะมีรายรับมาจากแหล่งอื่น ๆ อีกก็ได้”²⁰⁷

ภาคเอกชนได้ให้ความเห็นว่า “ในปัจจุบัน ถ้าหากเกิดมีกองทุนจะเป็นผลดีต่อผู้ประสบภัยเพื่อให้ความช่วยเหลือเยียวยาแก่ผู้ประสบภัยในเวลาเกิดอุบัติเหตุ แต่การจะจัดตั้งกองทุนยังต้องได้พิจารณาเพิ่มปัญหาบางประการเช่น เรื่องการบริหารคุ้มครองกองทุน และการจ่ายสินทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัย สำหรับแหล่งที่มาของกองทุนอาจจะมาจากการหักเอาค่าธรรมเนียมส่วนใดส่วนหนึ่งของรายรับที่ได้รับจากการทำประกันภัยของบริษัทประกันภัยแต่อย่างเดียว ส่วนทางภาครัฐบาลยังไม่แน่ใจว่าจะมีงบประมาณสมทบหรือไม่ โดยรวมแล้วคิดว่าแหล่งที่มาของกองทุนที่อาจจะเป็นไปได้มากที่สุดคือมาจากภาคธุรกิจเป็นหลักแหล่งเดียว ส่วนแหล่งอื่น ๆ ไม่ว่าจะเป็นภาครัฐหรือได้มาจากการช่วยเหลือของต่างประเทศอาจจะมีมาสมทบตามภายหลังเพิ่มอีกก็เป็นได้

²⁰⁷ บัวลิต ขุนสี, หัวหน้าแผนกอาเซียน กรมนโยบายการเงิน กระทรวงการคลัง, (12 มีนาคม 2555), สัมภาษณ์.

แต่ถึงอย่างไรก็ตามภาคีรัฐบาลก็ควรจะมีงบประมาณส่วนใดส่วนหนึ่งที่จะเอาเข้ามาสมทบในกองทุนเพื่อรับประกันความเสี่ยงและการอยู่รอดของกองทุน

การมีกองทุนก็มีผลกระทบกับรายได้ของบริษัทอยู่บางส่วน แต่ว่าบริษัทประกันภัยก็สามารถที่จะประกอบเงินสมทบเข้ากองทุนได้ในระดับหนึ่ง แต่การที่จะประกอบเท่าไรเข้ากองทุนนั้นยังต้องได้ดูตามจำนวนอุบัติเหตุ จำนวนเงินที่บริษัทจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามหลัก No Fault ให้กับผู้ประสบภัย และรายรับของบริษัทตามสภาพความเป็นจริง จึงสามารถคำนวณได้ว่าบริษัทสามารถประกอบได้เท่าไรเพื่อไม่ให้บริษัทขาดทุนด้วย²⁰⁸

ดังนั้นผู้วิจัยจึงได้ศึกษาเปรียบเทียบในหลายประเทศที่ได้มีกองทุน เพื่อช่วยเหลือผู้ประสบภัยเพื่อเป็นสวัสดิการสังคมอย่างหนึ่งเพื่อช่วยเหลือให้แก่ผู้ที่มีฐานะยากจน หรือได้รับจากโครงการเงินทดแทนของรัฐบาลในประเทศที่ไม่ได้มีกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากกรณเช่นประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น

4.3.1 ประเทศไทย

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของประเทศไทย พ.ศ. 2535 กฎหมายบัญญัติให้มีการจัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ เพื่อวัตถุประสงค์เป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย²⁰⁹ และปิดช่องว่างในกรณีที่ประชาชนผู้ประสบภัยไม่อาจได้รับค่าสินไหมทดแทนตามเงื่อนไขความรับผิดชอบตามกฎหมาย โดยให้มีสำนักงานกองทุนขึ้นที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย กระทรวงการคลัง²¹⁰ และกำหนดให้มีหน้าที่ในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยให้เสร็จสิ้นภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ได้รับการร้องขอโดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความถูกต้อง²¹¹ หลักเกณฑ์การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง²¹² ซึ่งตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้กำหนดให้กองทุนจ่าย

²⁰⁸ บุญประสิทธิ์ เหลืองวิทย์, ผู้จัดการฝ่ายกฎหมาย แผนกแก้ไขอุบัติเหตุ บริษัทอาลิอันส์ประกันภัยลาว, (7 มีนาคม 2555), สัมภาษณ์.

²⁰⁹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 124, ตอนที่ 19ก ฉบับที่ 4, (5 เมษายน 2550), 4, มาตรา 33

²¹⁰ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 34

²¹¹ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 25

²¹² กฎกระทรวง กำหนดความเสียหายที่จะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับ และจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2552, ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 126, ตอนที่ 97ก, (25 ธันวาคม 2552),

ค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย จากเงินกองทุนในกรณีต่างๆ ตามที่กฎหมายบัญญัติ²¹³ ให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถได้สำรองจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย²¹⁴ กรณีเจ้าของรถที่ไม่จัดทำประกันภัย และไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือจ่ายไม่ครบจำนวน²¹⁵ และกรณีบริษัทประกันภัยไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น หรือจ่ายไม่ครบจำนวน²¹⁶ กรณีรถที่ผู้ขับหลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่าความเสียหายเกิดจากรถคันใด²¹⁷ รถที่ถูกขี่ยอก น้อโกง กรรโชก ลักทรัพย์ รัศเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือ ปล้นทรัพย์ และได้มีการร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวนแล้ว²¹⁸ รถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัยภาคบังคับ²¹⁹ จึงเห็นได้ว่ากองทุนได้มีการสำรองจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นกรณีบาดเจ็บไม่เกิน 15,000 บาท และกรณีเสียชีวิต 35,000 บาท รวมกันแล้วจะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นไม่เกิน 50,000 บาท ซึ่งเป็นมาตรการหนึ่งในการบรรเทาความเดือดร้อนให้แก่ผู้ประสบภัย

กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถของประเทศไทยได้มีบทบัญญัติให้สิทธิแก่กองทุนในการไต่เบี่ยงในส่วนที่กองทุนได้สำรองจ่ายไปก่อนให้กับผู้ประสบภัยแล้วนั้นคืนเข้ากองทุนในกรณีดังนี้

ในกรณีที่เจ้าของรถ หรือบริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนตามมาตรา 23 (1) หรือ (5) แล้วแต่กรณีหรือกรณีที่เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยเพราะเหตุตามมาตรา 23 (3) หรือ (4) เมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามมาตรา 25 แล้วให้นายทะเบียนเรียกเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายไปคืนจากเจ้าของรถ หรือบริษัทแล้วแต่กรณี รวมทั้งเงินเพิ่มในอัตราร้อยละสิบของจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนส่งเข้าสมทบกองทุนอีกต่างหาก เว้นแต่กรณีที่ความเสียหายเกิดแก่ผู้ประสบภัยเพราะเหตุตามมาตรา 23 (4) และเจ้าของรถหรือบริษัทไม่ทราบถึงเหตุนั้น โดยสุจริต หรือเจ้าของรถที่กรมธรรม์หมดอายุแต่ยังไม่เกินสามสิบวันโดยเจ้าของ

²¹³ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 124, ตอนที่ 19ก ฉบับที่ 4, (5 เมษายน 2550), 4, มาตรา 23.

²¹⁴ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 26

²¹⁵ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 23 (1)

²¹⁶ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 23 (5)

²¹⁷ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 23 (4)

²¹⁸ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 23 (2)

²¹⁹ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 23 (3)

รถไม่มีเจตนาหลีกเลี่ยงการทำประกันภัย หรือในกรณีอื่นที่คณะกรรมการกำกับ และส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยประกาศกำหนด นายทะเบียนอาจด หรือลดเงินเพิ่มลงได้ หลักเกณฑ์ในการเรียกเงินคืน การงดและลดเงินเพิ่ม ให้เป็นไปตามคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยประกาศกำหนด²²⁰

ในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลภายนอก หรือเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง เจ้าของรถ ผู้ขับขี่รถ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสบภัย เมื่อบริษัทได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือค่าสินไหมทดแทนเมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือเมื่อหน่วยงานตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) ได้จ่ายเงินคืนกองทุนตามมาตรา 32 ไปแล้วเป็นจำนวนเงินเท่าใดให้บริษัท หรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย หรือหน่วยงานตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) แล้วแต่กรณี มีสิทธิไต่เบี่ยเอาแก่บุคคลดังกล่าวหรือมีสิทธิเรียกให้ผู้ประสบภัยคืนเงินดังกล่าวได้²²¹

ในกรณีที่เจ้าของรถไม่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหาย ตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 และเจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 23 (1) และกรณีไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถ และไม่ได้จัดให้มีการประกันภัยไว้ ตามมาตรา 23 (3) ให้นายทะเบียนยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายไว้ได้หากมิได้มีการยึดรถนั้นไว้ตามกฎหมายอื่นอยู่ก่อนแล้ว จนกว่าเจ้าของรถจะจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจนครบจำนวน หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนภายใน 7 วันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่งจากนายทะเบียนและหากมีการยึดรถนั้นตามกฎหมายอื่นอยู่ก่อนแล้ว ให้สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยมีสิทธิขอเข้าเฉลี่ยในทรัพย์สินหากมีการขายทอดตลาด²²²

ในกรณีที่มีการยึดรถและขายทอดตลาด ซึ่งวิธีการยึดรถตามมาตรา 28 และการขายทอดตลาดรถตามมาตรา 29 ให้ปฏิบัติตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งโดยอนุโลม เงินที่ได้จากการขายทอดตลาดรถตามมาตรา 29 ให้หักเป็นค่าใช้จ่ายในการยึด และการขายทอดตลาด และจ่ายเป็นค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายคืนให้แก่กองทุน แล้วแต่กรณี ถ้ามีเงิน

²²⁰ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 124, ตอนที่ 19ก ฉบับที่ 4, (5 เมษายน 2550), 4, มาตรา 26

²²¹ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 31

²²² เรื่องเดียวกัน, มาตรา 28

เหลือเท่าใดให้คืนแก่เจ้าของรถในกรณีที่ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ให้สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เก็บรักษาเงินนั้นไว้ตามระเบียบที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา และถ้าเจ้าของรถไม่เรียกเงินนั้นคืน ภายใน 5 ปีนับจากวันที่ขายทอดตลาดให้เงินนั้นตกเป็นของกองทุน²²³

ในกรณีที่นายทะเบียนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดจากรถตามมาตรา 8 ซึ่งไม่ได้เอาประกันความเสียหายตามมาตรา 7 ให้หน่วยงานผู้เป็นเจ้าของรถตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) แล้วแต่กรณี ส่งเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายจากเงินกองทุนคืนให้แก่กองทุน การจ่ายเงินคืนกองทุนสำหรับรถตามมาตรา 8 (1) (2) หรือ (3) ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กระทรวงการคลังกำหนด²²⁴

4.3.2 ประเทศเวียดนาม

ตามกฎหมายเวียดนามได้มีการกำหนดเกี่ยวกับกองทุนประกันภัยรถยนต์ ซึ่งมีวัตถุประสงค์หลายอย่างแต่ในนั้นได้กำหนดถึงการให้ความช่วยเหลือด้านมนุษยธรรมสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่ 3 ที่เกิดจากยานพาหนะในกรณีที่ไม้อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อเหตุ หรือรถที่ไม่ได้ทำการประกันภัย และการช่วยเหลือสำหรับพิธีฝังศพในกรณียกเว้นของการประกันภัยตามที่ได้กำหนดไว้ในมาตรา 13 ของพระราชกำหนดเกี่ยวกับการประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับของเจ้าของยานพาหนะ²²⁵ บริษัทประกันภัยจะไม่ใช้แทนค่าเสียหายในกรณี²²⁶ ดังนี้

1. การกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายโดยเจตนาของเจ้าของรถ คนขับรถ หรือของผู้ประสบภัย
2. คนขับรถที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุเจตนาหลบหนีไม่ปฏิบัติหน้าที่รับผิดชอบทางแพ่งของเจ้าของรถ คนขับรถ
3. คนขับไม่มีใบขับขี่ หรือใบขับขี่ไม่ถูกต้องกับประเภทรถ

²²³ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 124, ตอนที่ 19ก ฉบับที่ 4, (5 เมษายน 2550), 4, มาตรา 30.

²²⁴ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 32

²²⁵ รัฐบาล, พระราชกำหนดเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับสำหรับความรับผิดชอบทางแพ่งของเจ้าของยานพาหนะ, (16 กันยายน 2008), (เลขที่ 103/2008), มาตรา 4 ข้อ 3, 4.

²²⁶ เรื่องเดียวกัน, มาตรา 13 ข้อ 1, 2, 3

ค่าใช้จ่ายในการช่วยเหลือด้านมนุษยธรรม อัตราการใช้จ่ายไม่เกิน 15% ของจำนวนเงินสมทบทั้งหมดที่สมทบเข้ากองทุนประจำปี โดยเฉพาะคือ การช่วยเหลือค่าใช้จ่ายในการฝังศพสำหรับความเสียหายต่อชีวิตของบุคคลที่ 3 ที่เกิดจากยานพาหนะในกรณีไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อเหตุ รถที่ไม่ได้ทำประกันภัย และในกรณียกเว้นประกันภัยตามที่กำหนดในมาตรา 13 ของพระราชกำหนดเกี่ยวกับการประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับของเจ้าของยานพาหนะ อัตราการช่วยเหลือค่าใช้จ่ายในการจัดพิธีศพ คือ 5 ล้าน ดง/ 1 คน/ อุบัติเหตุ²²⁷ ในบทบัญญัติของกฎหมายของประเทศเวียดนามไม่ได้มีบัญญัติเกี่ยวกับการไล่เบี้ยคืนของกองทุนในกรณีหากผู้ที่เป็นเหตุก่อให้เกิดความเสียหายดังในกรณีที่ได้กล่าวมาข้างต้นนั้นแล้วว่ากองทุนจะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่ได้จ่ายให้กับผู้ประสบภัยไปแล้วจากผู้ก่อให้เกิดความเสียหายคืนหรือไม่

4.3.3 ประเทศญี่ปุ่น

สำหรับประเทศญี่ปุ่นแล้วเป็นประเทศที่ไม่ได้มีกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ แต่การเยียวยาให้แก่ผู้ประสบภัยนั้นเป็นหน้าที่ของรัฐบาลโดยตรง ในกรณีที่ผู้ใดเสียชีวิตหรือบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุจากรถที่ไม่ทำประกันภัย หรือไม่สามรถระบุรถที่ทำให้เกิดเหตุได้ (ตัวอย่างเช่น กรณีชนแล้วหนี) ผู้เสียหายอาจขอรับเงินทดแทนจากโครงการเงินทดแทนของรัฐบาลได้ มีบางกรณีที่ถูกกฎหมายกำหนดให้รัฐจ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ในกรณีดังต่อไปนี้²²⁸

1. กรณีผู้ขับขี่รถชนแล้วหนี
2. กรณีที่รถคันที่ชนไม่มีการประกันภัยความรับผิดชอบจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับ (ซึ่งรวมถึงรถที่ได้รับการยกเว้น ไม่ต้องทำประกันภัยตามกฎหมายด้วย)
3. รถคันที่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับไว้ แต่ผู้เอาประกันภัยไม่มีความรับผิดชอบตามกฎหมายนี้ กล่าวคือ ผู้เอาประกันภัยสามารถพิสูจน์ได้ว่าตนไม่ได้ประมาทเลินเล่อในการใช้รถ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกิดจากความตั้งใจหรือความประมาทเลินเล่อของตัวผู้ประสบภัย หรือของบุคคลอื่น และไม่มี ความบกพร่องหรือความผิดปกติของรถ โดยเป็นความผิดของบุคคลอื่นทั้งสิ้น ผู้เอา

²²⁷ กระทรวงการคลัง, หนังสือเวียนกำหนดเกี่ยวกับการคุ้มครองนำใช้การชำระเงินและที่ตั้งของกองทุนประกันภัยยานพาหนะ, (25 พฤษภาคม 2009), (เลขที่ 103/2009), มาตรา 6 ข้อ 3

²²⁸ Non-Life Insurance Rating Organization of Japan, **The Automobile Liability Security Law Related Cabinet Ordinance, Ministerial Ordinance and Notification**, (July 1, 2005), Retrieved December 1, 2011, from www.nliro.or.jp/disclosure/pdf/eibunjibaihou.pdf, Article 71, Article 72 (Paragraph 1).

ประกันจะต้องไม่มีส่วนผิดเลย เช่น กรณีที่อุบัติเหตุเกิดจากรถที่หายไปโดยมิใช่ความประมาทเลินเล่อของผู้เอาประกันภัยในการเก็บรักษารถคันนั้น ซึ่งผู้ทิ้งโมยรถคันนั้นไปต้องรับผิดชอบในความเสียหายแต่เพียงผู้เดียว ซึ่งเป็นผลให้ผู้เสียหายไม่อาจเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทรับประกันภัยได้ ในกรณีเช่นนี้ผู้เสียหายก็สามารถขอรับเงินทดแทนจากโครงการเงินทดแทนของรัฐบาลได้เช่นกัน

เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายต่อชีวิตและร่างกายจากรถดังกล่าวแล้วสามารถเรียกร้องให้บริษัทที่รับประกันรถยนต์ภาคบังคับบริษัทใด ๆ จ่ายค่าเสียหายให้ได้ โดยมีสิทธิจะได้รับค่าเสียหายตามจำนวนภายใต้หลักเกณฑ์เดียวกันกับผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายจากรถที่มีการทำประกันภัยภาคบังคับตามที่กล่าวมาแล้ว เมื่อบริษัทประกันภัยได้จ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยแล้วก็สามารถเรียกคืนจากรัฐได้ โครงการนี้จัดตั้งขึ้นภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน และขนส่ง เพื่ออุดช่องว่างของกฎหมายในกรณีที่อุบัติเหตุเกิดจากรถประเภทที่ได้กล่าวมาแล้ว โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนให้แก่ผู้ประสบภัยให้ได้รับการเยียวยาความเสียหาย ตามกฎหมายกำหนดให้บริษัทประกันภัยที่รับประกันภัยภาคบังคับ องค์กรและบุคคลที่ได้รับการยกเว้น ไม่ต้องทำประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมายจะต้องจัดส่งเงินจำนวนหนึ่งเข้าสู่โครงการตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวงเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในโครงการนี้²²⁹ จากเงื่อนไขดังกล่าวยังได้สร้างความเป็นธรรมและทัศนคติที่ดีต่อประชาชนผู้ประสบภัยจากรถของประเทศญี่ปุ่นด้วย เนื่องจากอยู่ภายใต้เงื่อนไขของการได้รับความคุ้มครอง และการเยียวยาที่เท่าเทียมกัน โดยมีเงื่อนไขค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัยจากรถหลักเกณฑ์เดียวกันดังนี้

1. กรณีเสียชีวิต 30,000,000 เยน²³⁰
2. กรณีพิการถาวร
 - 1) กรณีพิการถาวร และต้องมีพยาบาลดูแลตลอดเวลา หรือตามกำหนดเวลา
 - ระดับ 1 40,000,000 เยน (ตลอดเวลา)
 - ระดับ 2 30,000,000 เยน (ตามกำหนดเวลา)

²²⁹ Non-Life Insurance Rating Organization of Japan, **The Automobile Liability Security Law Related Cabinet Ordinance, Ministerial Ordinance and Notification**, (July 1, 2005), Retrieved December 1, 2011, from www.nliro.or.jp/disclosure/pdf/eibunjibaihou.pdf, Article 78.

²³⁰ 100 เยน เท่ากับ 39,3806 บาท อัตราแลกเปลี่ยน ธนาคารแห่งประเทศไทย ประจำวันที่ 20 มิถุนายน 2555

2) กรณีพิการถาวร (นอกจากข้างต้น) อีก 14 ระดับแตกต่างกัน²³¹

ระดับ 1 30,000,000 เยน

ระดับ 2 25,900,000 เยน

ระดับ 3 22,190,000 เยน

ระดับ 4 18,890,000 เยน

ระดับ 5 15,740,000 เยน

ระดับ 6 12,960,000 เยน

ระดับ 7 10,510,000 เยน

ระดับ 8 8,190,000 เยน

ระดับ 9 6,160,000 เยน

ระดับ 10 4,610,000 เยน

ระดับ 11 3,310,000 เยน

ระดับ 12 2,240,000 เยน

ระดับ 13 1,390,000 เยน

ระดับ 14 750,000 เยน

3. กรณีบาดเจ็บอื่น ๆ 1,200,000 เยน

รายการที่รัฐบาลชดใช้ให้ตามโครงการเงินทดแทนจากรัฐบาลจะยึดเกณฑ์ตามการชดเชยในระบบประกันรถยนต์ภาคบังคับ แต่หากผู้เสียหายมีสิทธิได้รับค่าทดแทนจากประกันสังคม หรือโครงการเงินทดแทนของรัฐบาลในลักษณะอื่น ๆ ตามบทบัญญัติหรือคำบังคับตามกฎหมายอื่นอยู่แล้ว เช่น ประกันสุขภาพ ประกันค่าจ้าง เป็นต้น ให้นำจำนวนที่จะได้รับชดเชยดังกล่าวมาหักออกจากรายการค่าทดแทนที่จะได้รับชดเชยตามโครงการเงินทดแทนของรัฐบาลในกรณีนี้ด้วย²³²

จะเห็นได้ว่าระบบของประเทศญี่ปุ่นนั้น หลักเกณฑ์การจ่ายค่าสินไหมทดแทนของรัฐบาลนั้น เป็นเงื่อนไขเดียวกันกับความคุ้มครองที่มีประกันภัยทุกประการ เป็นระบบเดียวกัน ประชาชน

²³¹ Non-Life Insurance Rating Organization of Japan, **The Automobile Liability Security Law Related Cabinet Ordinance, Ministerial Ordinance and Notification**, (July 1, 2005), Retrieved December 1, 2011, from www.nliro.or.jp/disclosure/pdf/eibunjibaihou.pdf, Enforcement Ordinance of The Automobile Liability Security Law, Appendix List (Related to Article 2), 67-75.

²³² Ibid, Article 21

ผู้ประสบภัยแม้จากรถไม่มีประกัน หรือชนแล้วหนีก็ได้รับค่าสินไหมทดแทนภายใต้แผนการจ่ายค่าสินไหมทดแทนในระบบเดียวกันทั้งหมด ประชาชนจึงได้รับความคุ้มครองเท่าเทียมกัน

สรุปแล้วกองทุนคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของประเทศไทยจะจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นเพื่อเยียวยาความเสียหายให้กับผู้ประสบภัยโดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความผิดในกรณี รถชนแล้วหนี ไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อเหตุ รถที่ไม่ได้ทำประกันภัยและเจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น หรือจ่ายค่าเสียหายไม่ครบจำนวน รถที่ถูกขยักขอก น้อโงก กรร โชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือ ปล้นทรัพย์ และได้มีการร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวนแล้ว รถที่ได้รับการยกเว้นให้ไม่ต้องทำประกันภัยภาคบังคับ และกรณีของบริษัทประกันภัยไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือจ่ายไม่ครบจำนวน

ส่วนกองทุนของประเทศเวียดนามมีข้อกำหนดเพียงให้การช่วยเหลือด้านมนุษยธรรมให้แก่ผู้ประสบภัยในกรณีความเสียหายต่อชีวิตเป็นหลัก ในกรณีที่ไม้อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อเหตุ รถที่ไม่ได้ทำประกันภัยและกรณีของบริษัทประกันภัยไม่จ่ายค่าเสียหายในกรณีที่ การกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายโดยเจตนาของเจ้าของรถ คนขับรถ หรือของผู้ประสบภัย คนขับรถที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุเจตนาหลบหนีไม่ปฏิบัติตามหน้าที่รับผิดชอบทางแพ่งของเจ้าของรถและคนขับรถ คนขับไม่มีใบขับขี่ หรือใบขับขี่ไม่ถูกต้องกับประเภทรถ ในกรณีที่มีความเสียหายแก่ชีวิตดังที่กล่าวมาแล้วนั้น ผู้ประสบภัยจะได้รับค่าเสียหายโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด โดยจะได้รับเงินจำนวนหนึ่งที่แน่นอน คือ 5 ล้าน ดง/ 1 คน/ อุบัติเหตุ แต่กรณีที่ได้รับบาดเจ็บยังไม่ได้มีกำหนดไว้ในกฎหมายว่ากองทุนจะช่วยในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นเท่าไรและอย่างไร

สำหรับประเทศญี่ปุ่นแล้วไม่มีกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถแต่จะได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลโดยโครงการเงินทดแทนของรัฐบาล เมื่อผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุไม่ว่ากรณีรถชนแล้วหนี รถที่ไม่ได้ทำประกันภัย หรือรถที่ถูกขโมยเอาไปก่อให้เกิดความเสียหาย สามารถได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นจากรัฐบาลได้ หรือสามารถร้องขอให้บริษัทประกันภัยบริษัทใด ๆ ก็ได้จ่ายให้ก่อน แล้วบริษัทสามารถร้องขอเงินที่ได้จ่ายไปแล้วคืนกับรัฐบาลได้

บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะ

จากการที่ผู้วิจัยได้เสนอเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคในการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในลาวและศึกษาเปรียบเทียบมาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของต่างประเทศ เช่น ประเทศไทย ประเทศเวียดนาม และประเทศญี่ปุ่นแล้ว และทำการวิเคราะห์ปัญหา อุปสรรคในการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในลาว ซึ่งพอจะทำการสรุปและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับประเด็นปัญหาจากการวิเคราะห์ได้ดังต่อไปนี้

5.1 สรุป

5.1.1 ปัญหาในการจัดให้มีการประกันภัยภาคบังคับ

5.1.1.1 กระบวนการในการตรวจสอบยานพาหนะที่ไม่ได้มีการทำประกันภัยภาคบังคับ ยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ

กระบวนการในการตรวจสอบการจัดให้มีประกันภัยภาคบังคับของกฎหมายลาวยังไม่ได้ประสิทธิภาพจึงเป็นปัญหาที่ทำให้ประชาชนไม่นำรถเข้าสู่ระบบประกันภัยภาคบังคับ เนื่องจากในระยะที่ผ่านมากฎหมายลาวกำหนดเพียงให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีหน้าที่ในการตรวจเอกสารต่างๆของรถ เช่น ใบทะเบียนยานพาหนะ ใบขับขี่ของผู้ขับขี่ ใบตรวจสภาพเทคนิค ใบชำระภาษีประจำ และรวมถึงใบประกันภัยของรถ มีแต่เพียงมาตรการนี้อย่างเดียวยังไม่เพียงพอ ในลาว กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจและหน้าที่ในการควบคุมและกำกับดูแลเกี่ยวกับรถ และมีหน้าที่ในการบริหารจัดการทางทะเบียนของรถ แต่ไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายให้อำนาจหน้าที่ในการตรวจสอบการจัดให้ยานพาหนะมีประกันภัยภาคบังคับก่อนที่จะรับจดทะเบียนหรือรับชำระภาษีประจำปีให้ เหมือนกับต่างประเทศที่มีบทบัญญัติในกฎหมาย และเป็นวิธีที่ได้ผลเป็นอย่างดีเพื่อให้ประชาชนนำรถเข้าสู่ประกันภัยภาคบังคับ

5.1.1.2 การไม่บัญญัติบทกำหนดโทษต่อผู้รับประกันภัย

ปัญหาและที่เป็นอุปสรรคอย่างหนึ่งทำให้ประชาชนไม่นำรถเข้าสู่ประกันภัยภาคบังคับตามที่กฎหมายกำหนดนั้น ส่วนหนึ่งมาจากการเลือกรับเสี่ยงภัยของบริษัทผู้รับประกันภัย เนื่องจากบริษัทประกันภัยเป็นองค์กรที่มีวัตถุประสงค์มุ่งไปในเชิงธุรกิจเป็นหลัก ดังนั้นบางครั้งบริษัทก็เลือกที่จะรับประกันภัยที่มีความเสี่ยงภัยน้อย เพื่อหวังผลกำไรจากการประกันภัย จึงเกิดความไม่สะดวกในการจัดทำประกันภัยจึงเป็นปัญหาการไม่นำรถเข้าสู่ประกันภัยภาคบังคับ

5.1.1.3 การขาดความรู้ความเข้าใจของประชาชนเกี่ยวกับการทำประกันภัยภาคบังคับและการลงโทษต่อผู้ที่ไม่ทำประกันภัยภาคบังคับยังไม่มีประสิทธิภาพ

ประเทศลาวได้ประกาศใช้กฎหมายว่าด้วยประกันภัย จนมาถึงปัจจุบันเป็นเวลาหลายปี แต่ประชาชนส่วนมากที่ยังไม่ได้จัดให้มีการทำประกันภัยภาคบังคับตามที่กฎหมายกำหนด สาเหตุหนึ่งก็เป็นเพราะประชาชนยังขาดความรู้และเข้าใจเกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่รวมทั้งประโยชน์ที่ตนเองและสังคมจะได้รับเมื่อทำประกันภัยภาคบังคับ ตามกฎหมายว่าด้วยประกันภัยกำหนด คือได้รับการเยียวยาความเสียหายที่แน่นอน และทันทั่วทั้งที่โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความผิด เนื่องจากขาดการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้แก่ประชาชนอย่างต่อเนื่องเป็นประจำและเป็นระบบของหน่วยงานรับผิดชอบ ซึ่งที่ผ่านมากฎหมายกำหนดให้เป็นหน้าที่ของบริษัทผู้รับประกันภัยทำหน้าที่เผยแพร่ให้แก่ประชาชนได้เข้าใจหลักของการประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่ง ซึ่งทำให้ยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ และเป็นปัญหาทำให้ประชาชนไม่นำรถเข้าสู่ระบบประกันภัยภาคบังคับ

การกำหนดค่าปรับต่อบุคคล ที่ไม่จัดให้มีการประกันภัยภาคบังคับ หรือบุคคลที่ขับขีรถโดยที่ไม่มีประกันภัยภาคบังคับในอัตราที่ต่ำเกินไปเมื่อเปรียบเทียบกับต่างประเทศ จึงทำให้ประชาชนไม่ทำประกันภัยภาคบังคับสำหรับบางคนที่ยังไม่รู้และเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายบังคับให้ทำประกันภัยแต่ก็ยังฝ่าฝืน

ปัญหาการไม่จัดทำประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมาย เกิดจากความไม่เหมาะสมของมาตรการตามกฎหมายในการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถ ขาดบทกำหนดโทษต่อบริษัทประกันภัยในกรณีที่บริษัทประกันภัยปฏิเสธที่จะรับทำประกันภัย และประชาชนยังขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับ รวมถึงสิทธิและหน้าที่ของตน ประโยชน์ที่ตนและสังคมจะได้รับจากการประกันภัย

5.1.2 ปัญหาที่ผู้ประสบภัยไม่ได้รับการทดแทนค่าเสียหายเบื้องต้นในกรณีที่เกิดตั้งแต่สองคันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย

การที่ไม่มีบทบัญญัติกำหนดโทษต่อบริษัทประกันภัยไว้อย่างชัดเจนเกี่ยวกับกรณีตั้งแต่สองคันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยแล้ว บริษัทจะปฏิเสธการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้ผู้ประสบภัยได้ ทำให้ผู้ประสบภัยไม่ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นเพื่อเยียวยาความเสียหายที่เกิดจากกรณีได้

5.1.3 ขาดหลักกฎหมายเกี่ยวกับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถที่เข้ามาช่วยเหลือเยียวยาในการทดแทนค่าเสียหายเบื้องต้นให้กับผู้ประสบภัย

เมื่อเกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้นและรถที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุเป็นรถที่ไม่ได้ทำประกันภัยภาคบังคับสำหรับความรับผิดชอบทางแพ่งต่อบุคคลที่สาม หรือ กรณีที่รถชนแล้วหนีและผู้ประสบภัยก็ไม้อาจจะรู้ได้ว่าเป็นรถคันใดก่อเหตุแล้วนั้น เมื่อผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายก็ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายโดยไม่มียกเว้นใครให้ความช่วยเหลือ เนื่องจากประชาชนยังมีรายได้ต่ำจึงได้รับความลำบากทั้งตนเองและครอบครัวเพราะยังไม่มีกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยทำให้ประเทศลาวยังขาดหลักประกันในการชดเชยและให้ความคุ้มครองกับผู้ประสบภัยในการได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นได้อย่างทันท่วงที

5.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายต่างประเทศและวิเคราะห์ปัญหาดังข้างต้น ผู้ศึกษาจึงเสนอแนะให้มีการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยประกันภัยของลาวดังนี้

5.2.1 การจัดให้มีการประกันภัยภาคบังคับ

5.2.1.1 ปรับปรุงแก้ไขระเบียบโดยให้อำนาจกับกรมการขนส่งทางบกตรวจสอบการทำประกันภัยรถก่อนขึ้นทะเบียนและชำระภาษีประจำปี

จากปัญหาการไม่เข้าสู่ระบบของรถ คือเจ้าของรถไม่ยอมจัดทำประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมายที่เกิดขึ้นนี้ เกิดจากความบกพร่องของมาตรการในการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถ หรือความไม่เหมาะสมของมาตรการตามกฎหมายในการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถ

อาจเป็นเพราะขั้นตอนที่กำหนดในกฎหมายยังไม่ละเอียดรัดกุมเท่าที่ควรเพราะตามที่มีผู้วิจัยได้ศึกษาจากกฎหมายของไทย เวียดนาม และญี่ปุ่นในการจัดให้ยานพาหนะทำประกันภัยภาค

บังคับจะมีการกำหนดในขั้นตอนแรกในการตรวจสอบว่าให้มีประกันภัยภาคบังคับก่อนที่จะขึ้นทะเบียนหรือชำระภาษีประจำปีได้ ซึ่งในกฎหมายประกันภัยของลาวยังไม่ได้มีกำหนดไว้ในกฎหมาย เพื่อนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับอย่างมีประสิทธิภาพได้นั้น จำเป็นจะต้องเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการบริหารจัดการเกี่ยวกับรถและความคุมทางทะเบียนของรถโดยตรงเป็นผู้ดำเนินการ หากไม่เร่งปรับปรุงแก้ไขปัญหาของมาตรการในการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถให้มีประสิทธิภาพและเหมาะสมสอดคล้องกับความเป็นจริงในทางปฏิบัติก็จะส่งผลให้รถยังไม่เข้าสู่ระบบได้

ปัจจุบันหน้าที่ในการตรวจว่ารถมีประกันภัยภาคบังคับหรือไม่ เป็นหน้าที่ของตำรวจจราจร เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีหน้าที่รับผิดชอบ จัดตั้งปฏิบัติการตรวจตราเอกสารยืนยันการประกันภัย และทำการปรับผู้ที่ละเมิดระเบียบการประกันภัยตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 68 ของกฎหมายว่าด้วยประกันภัย²³³ ซึ่งที่ผ่านมาเจ้าหน้าที่ตำรวจก็ไม่อาจเข้มงวดได้เต็มที่ในการตรวจว่ารถมีประกันภัยภาคบังคับหรือไม่ เนื่องจากประชาชนก็ยังไม่ค่อยเข้าใจเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับเท่าที่ควร หากเข้มงวดเกินไปจะก่อให้เกิดอคติของประชาชนมีต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจ ซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เพียงแค่เข้มงวดเรื่องใบอนุญาตขับขี่ การจอดรถในที่ห้ามจอด จึงเห็นว่าไม่ใช่เป็นมาตรการทางกฎหมายโดยตรงในการนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมาย แต่เป็นมาตรการของการแก้ปัญหาที่ปลายเหตุและไม่เป็นรูปธรรม ซึ่งควรที่จะมีการศึกษาและแก้ไขสาเหตุของปัญหา โดยมีมาตรการตามกฎหมายในการตรวจสอบเพื่อนำรถเข้าสู่ระบบที่เหมาะสม เพื่อนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับได้อย่างมีประสิทธิภาพมากกว่าการแก้ปัญหาด้วยวิธีการดังกล่าวที่ไม่มีประสิทธิภาพและไม่เป็นรูปธรรม ทำให้ไม่อาจแก้ปัญหาการไม่นำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับได้

เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ของกฎหมาย จำเป็นต้องมีมาตรการในการบังคับปฏิบัติ หรือผู้บังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย ซึ่งกรณีเกี่ยวกับมาตรการในการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถ ควรแก้ไขปรับปรุงให้มีหน่วยงานที่ต้องปฏิบัติหน้าที่ในการตรวจสอบการจัดให้มีประกันภัยตามกฎหมายที่เหมาะสม ซึ่งที่ผ่านมากฎหมายเพียงกำหนดให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เป็นผู้ตรวจตราเอกสารต่างๆของผู้ขับขี่รถ และรวมถึงใบประกันภัยรถด้วย ซึ่งมาถึงปัจจุบันประชาชนก็ยังมีจำนวนน้อยที่นำรถเข้าสู่การประกันภัยภาคบังคับ ในลาวกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

²³³ รัฐบาล, คำสั่งเกี่ยวกับการจัดตั้งปฏิบัติกฎหมายว่าด้วยประกันภัยของนายกรัฐมนตรีของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว, (23 มกราคม 1992), (เลขที่ 01), มาตรา 36

เป็นหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจและหน้าที่ในการควบคุมและกำกับดูแลเกี่ยวกับรถ และมีหน้าที่ในการบริหารจัดการทางทะเบียนของรถ แต่ไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายให้อำนาจหน้าที่ในการตรวจสอบการจัดให้ยานพาหนะมีประกันภัยภาคบังคับก่อนที่จะรับจดทะเบียนหรือรับชำระภาษีประจำปีให้ เพียงแต่กำหนดให้ ยานพาหนะทุกคัน ก่อนจะทำการประกันภัย ต้องได้ทำการตรวจสอบสภาพเทคนิคเสียก่อน ตามระเบียบการที่มีผลบังคับใช้ เว้นเสียแต่ยานพาหนะที่ไม่ได้กำหนดไว้ในระเบียบการดังกล่าว กระทรวงคมนาคม มีหน้าที่รับผิดชอบจัดตั้งปฏิบัติตัวจริงในการตรวจสอบสภาพเทคนิคและออกหนังสือรับรองดังกล่าว²³⁴

ผู้วิจัยจึงขอเสนอแนะให้มีการปรับปรุงแก้ไขมาตรการของกฎหมายในมาตรา 61 โดยเพิ่มอำนาจหน้าที่ให้กับกรมขนส่งทางบก บัญญัติไว้ในกฎหมาย คือ นอกจากการตรวจสอบสภาพเทคนิคแล้ว ในการรับจดทะเบียนรถยนต์ ต่อทะเบียน ให้กรมขนส่งทางบกตรวจสอบการจัดให้มีประกันภัยความเสียหายทางแพ่งภาคบังคับก่อนที่จะรับจดทะเบียน ต่อทะเบียน และรับชำระภาษีประจำปีด้วย และควรกำหนดระยะเวลาของการเอาประกันภัยให้เป็นเวลาเดียวกันกับชำระภาษีประจำปี หรือวันต่อทะเบียนรถครั้งต่อไป เพื่อรับประกันว่ารถทุกคันจะจัดให้มีประกันภัยภาคบังคับอย่างเป็นระบบ เนื่องจากระบบประกันภัยภาคบังคับนี้ การควบคุมและการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถ โดยทางทะเบียนรถจะเป็นเครื่องมือในการตรวจสอบที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด และหน่วยงานที่เหมาะสมกับมาตรการในการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถดังกล่าว จำเป็นต้องเป็นหน่วยงานที่ควบคุมกำกับดูแล และบริหารจัดการทางทะเบียนของรถด้วย ซึ่งก็คือกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

การกำหนดระยะเวลาของการเอาประกันภัยให้เป็นเวลาเดียวกันกับเวลาของการจดทะเบียนรถ หรือระยะเวลาของการชำระภาษีประจำปีของรถ เพื่อประสิทธิภาพในระบบการตรวจสอบ คือ เมื่อระยะเวลาการประกันภัยรถ เป็นระยะเวลาเดียวกันกับระยะเวลาจดทะเบียนรถ หรือชำระภาษีรถแล้ว จะทำให้ไม่มีช่องว่างเกิดขึ้น เช่น วันจดทะเบียนได้ทำประกันภัยมาแล้ว แต่ประกันภัยจะหมดลงก่อนจะถึงกำหนดชำระภาษีประจำปี และหากไม่มีการจัดทำประกันภัยในช่วงระยะเวลาที่ว่านั้นจะทำให้รถคันนั้นไม่เข้าสู่ระบบการประกันภัยภาคบังคับ และมีปัญหาต่อระบบการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถ เมื่อกำหนดเกี่ยวกับระยะเวลาของการประกันภัยภาคบังคับให้เป็นระยะเวลาเดียวกันกับระยะเวลาการจดทะเบียนของรถ หรือระยะเวลาของการชำระ

²³⁴ รัฐบาล, คำสั่งเกี่ยวกับการจัดตั้งปฏิบัติกฎหมายว่าด้วยประกันภัยของนายกรัฐมนตรีของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว, (23 มกราคม 1992), (เลขที่ 01), มาตรา 33

ภาษีประจำปีของรถแล้ว จะทำให้การตรวจสอบการจัดทำประกันภัยของรถ โดยการตรวจสอบทางทะเบียนรถเป็นหลัก และหากรถนั้นได้นำออกมาใช้ โดยผ่านกระบวนการควบคุมทางทะเบียนเรียบร้อยแล้วก็จะทำให้แน่ใจได้ว่ารถที่ใช้ในถนนนั้น ได้มีการจัดทำประกันภัยภาคบังคับอย่างแน่นอน และระยะเวลาของการประกันภัยก็จะมีระยะเวลาครอบคลุมไปถึงการจดทะเบียน หรือชำระภาษีประจำปีของรถในคราวต่อไปแน่นอนด้วยเช่นกัน และในทางกลับกันหากพบว่ารถนั้นไม่มีการจัดทำประกันภัยก็จะเท่ากับว่ารถนั้นไม่ผ่านระบบทะเบียน หรือไม่ชำระภาษีประจำปีต่อกรมการขนส่งทางบก ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมการขนส่งทางบกที่จะดำเนินการกับปัญหาดังกล่าวโดยตรง

5.2.1.2 ปรับปรุงแก้ไข ให้มีบทกำหนดโทษต่อบริษัทประกันภัยในกรณีบริษัทไม่รับทำประกันภัยรถยนต์

จากที่ได้ยกปัญหาในข้างต้นแล้ว นอกจากการกำหนดโทษปรับสำหรับผู้ที่ไม่ทำประกันภัยรถภาคบังคับแล้ว ในกฎหมายว่าด้วยการประกันภัยของลาวต้องบัญญัติเพิ่มเป็นมาตราหนึ่งในกฎหมายเกี่ยวกับบทกำหนดโทษปรับของบริษัทในการปฏิเสธรับทำประกันภัยภาคบังคับเพื่อไม่ให้บริษัทประกันเลือกปฏิบัติในการรับประกันภัยภาคบังคับได้ ดังที่ได้ศึกษาเปรียบเทียบกับต่างประเทศ ในหลายประเทศส่วนใหญ่มีบัญญัติบทกำหนดโทษของบริษัทประกันภัยในกรณีปฏิเสธรับทำประกันภัยภาคบังคับไว้ และเป็นอีกวิธีหนึ่งที่ช่วยให้ประชาชนได้สะดวกในการนำรถเข้าสู่ระบบประกันภัยภาคบังคับด้วย

5.2.1.3 ปรับปรุงแก้ไขเกี่ยวกับการขาดความรู้ความเข้าใจของประชาชนเกี่ยวกับการทำประกันภัยภาคบังคับและการลงโทษต่อผู้ที่ไม่ทำประกันภัยภาคบังคับ

บุคคล หรือ นิติบุคคล ที่นำยานพาหนะของตน เข้าในการสัญจรบนท้องถนนต้องจัดให้มีการทำประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งต่อบุคคลที่สาม กับบริษัทประกันภัยที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินธุรกิจประกันภัยในลาว สรุปโดยรวมแล้วทุกคนไม่ว่าจะเป็นประชาชน พนักงาน หรือข้าราชการ ล้วนแล้วแต่ต้องนำรถของตนไปจัดให้มีประกันภัยภาคบังคับเพื่อประโยชน์ในการได้รับการเยียวยาค่าเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ แต่คนส่วนมากยังไม่มีความรู้ และเข้าใจเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามกฎหมายว่าด้วยประกันภัยนี้

ผู้วิจัยขอเสนอแนะนอกจากให้บริษัทประกันภัยเป็นผู้โฆษณาเกี่ยวกับการจัดให้มีประกันภัยภาคบังคับแล้ว ควรมีการประสานสมทบกับหน่วยงานของรัฐในการโฆษณา เผยแพร่สาระสำคัญเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับมากขึ้นทั้งในภาครัฐและเอกชน ทั้งทางสื่อต่าง ๆ เป็นปกติและประจำแล้ว ต้องได้ จัดให้มีหลักสูตรในการสอนสาระสำคัญเกี่ยวกับประกันภัยภาคบังคับให้แก่ นักศึกษาระดับอุดมศึกษาขึ้นไปที่มีการเรียนการสอนวิชากฎหมาย และจัดให้มีการฝึกอบรม

ระยะสั้นให้แก่พนักงานข้าราชการด้วยเพื่อให้เข้าใจเกี่ยวกับการทำประกันภัยภาคบังคับเป็นระยะ จัดสาระของพระราชบัญญัตินี้เข้าเป็นส่วนหนึ่งในการสอนเพื่อรับใบขับขี่รถยนต์ รวมทั้งเจ้าหน้าที่ของภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยในทุกระดับ

วิธีการต่าง ๆ ที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นนี้ น่าจะเป็นแนวทางหนึ่งที่ทำให้ผู้เกี่ยวข้องกับกฎหมายนี้มีทัศนคติที่ดี เห็นประโยชน์ที่จะปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ เพื่อประโยชน์ร่วมกันของสังคมโดยรวม

และควรแก้ไขปรับปรุงอัตราการปรับต่อบุคคล ที่เป็นเจ้าของรถที่ไม่ได้จัดให้มีการประกันภัยภาคบังคับ และผู้ที่ขับขี่รถโดยไม่มีประกันภัยเพิ่มมากขึ้นเพื่อเป็นแนวทางหนึ่งในการแก้ไขปัญหาค้นที่รู้เกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับแต่จงใจฝ่าฝืน

5.2.2 ให้มีบทบัญญัติในกฎหมายในกรณีที่รถตั้งแต่สองคันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย

ให้มีบทบัญญัติในกฎหมายว่าด้วยประกันเป็นมาตราหนึ่งที่บัญญัติเกี่ยวกับการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นกรณีรถตั้งแต่สองคันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหาย เหมือนกับกฎหมายของประเทศไทย ซึ่งได้บัญญัติอย่างชัดเจนในมาตรา 24 ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เช่น กรณีที่ผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถ ให้บริษัทประกันภัยรถแต่ละคันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถคันที่เอาประกันไว้กับบริษัท กรณีที่ผู้ประสบภัยอยู่นอกรถให้บริษัทร่วมกันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยที่อยู่นอกรถทุกคนโดยเฉลี่ยจ่ายในอัตราส่วนที่เท่ากัน ถ้ารถที่ฝ่าฝืนไม่จัดให้มีประกันภัย ย่อมเป็นหน้าที่ของเจ้าของรถที่จะต้องจ่ายหรือเฉลี่ยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ถ้าเจ้าของรถไม่จ่ายหรือจ่ายไม่ครบจำนวน ภาระในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจะตกอยู่สำนักกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ

ซึ่งเป็นวิธีแก้ไขข้อถกเถียงระหว่างบริษัทประกันภัยเพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นอย่างทันท่วงที

5.2.3 ให้มีกฎหมายกำหนดหลักการเกี่ยวกับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยไว้เป็นหมวดหนึ่ง

ให้มีการจัดตั้งกองทุนเพื่อช่วยเหลือผู้ประสบภัย ทั้งเป็นสวัสดิการสังคมอย่างหนึ่ง และเพื่อช่วยเหลือให้แก่ผู้ที่ประสบปัญหาทางด้านเศรษฐกิจ ซึ่งจากการศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายของต่างประเทศ ในการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ในกรณีรถที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุเป็นรถที่ไม่ได้ทำประกันภัยภาคบังคับสำหรับความรับผิดชอบทางแพ่งต่อบุคคลที่สาม หรือ กรณีที่รถชนแล้วหนี และผู้ประสบภัยก็ไม่อาจจะรู้ได้ว่าเป็นรถคันใดก่อเหตุ รถที่ถูกขโมยไป สำหรับประเทศญี่ปุ่นนั้น

ถึงแม้ว่าไม่มีกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยแต่มีรัฐบาลที่เข้ามาให้การช่วยเหลือให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยในกรณีดังที่ได้กล่าวมาแล้วนั้น เมื่อเทียบกับประเทศลาวที่เป็นประเทศกำลังพัฒนาความสามารถที่จะให้รัฐบาลมาแบกรับภาระเองทั้งหมดเหมือนประเทศญี่ปุ่นคงยังไม่ได้ ส่วนประเทศเวียดนามถึงแม้ว่าจะมีกองทุนประกันภัยรถยนต์ก็ตามแต่ว่าบทบัญญัติของกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับกองทุนของประเทศเวียดนามยังไม่ชัดเจนในการช่วยเหลือผู้ประสบภัยที่ได้รับบาดเจ็บจากกรณีที่เกิดชนแล้วหนี รถที่ไม่ทำประกันภัย ว่ากองทุนจะให้ความช่วยเหลือในการเยียวยาเท่าไรยังไม่มีบัญญัติไว้เพียงแต่กำหนดในกรณีที่เสียชีวิตเพราะเกิดจากกรณีชนแล้วหนี รถที่ไม่ได้ทำประกันภัยและกรณีที่บริษัทประกันภัยไม่จ่ายค่าเสียหายในกรณีที่เกิดความเสียหายโดยเจตนา ของเจ้าของรถคนขับรถ หรือของผู้ประสบภัย คนขับรถที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เจตนาหลบหนีไม่ปฏิบัติหน้าที่รับผิดชอบทางแพ่งของเจ้าของรถและคนขับรถ คนขับไม่มีใบขับขี่หรือใบขับขี่ไม่ถูกต้องกับประเภทรถจะได้รับค่าเสียหายในจำนวนเงินที่แน่นอนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด ซึ่งยังไม่ชัดเจนพอเท่ากับบทบัญญัติของไทย

ผู้วิจัยจึงขอเสนอให้มีบทบัญญัติในกฎหมายว่าด้วยประกันภัยไว้เป็นหมวดหนึ่งเกี่ยวกับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากกรณีคล้ายคลึงกับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากกรณีของประเทศไทย โดยโครงสร้างของบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกองทุนอาจมีลักษณะดังนี้

1. วัตถุประสงค์ เพื่อจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือทายาทของผู้ประสบภัยจากกรณี ภายใน 7 วันนับตั้งแต่วันที่ได้รับการร้องขอโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดเมื่อเกิดมีกรณีใด ๆ ดังต่อไปนี้

1) รถนั้นมีได้จัดให้มีการประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามขึ้นตามที่สุดตามที่กฎหมายกำหนด และเจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

2) รถนั้นมีได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถในขณะที่เกิดเหตุเพราะถูกขโมยออก น้อ โกง กรร โชก ลักทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และได้มีการร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน

3) รถนั้นไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถและมีได้จัดให้มีการประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามขึ้นตามที่สุดตามที่กฎหมายกำหนด รถนั้นมีผู้ขับหลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่าความเสียหายเกิดจากกรณีใด

4) บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน หรือ

5) รถที่ได้รับการยกเว้นให้ไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งขั้นต่ำสุดต่อบุคคลที่สามตามที่กฎหมายกำหนด

2. หน่วยงานกำกับดูแล ให้อยู่ภายใต้การดูแลของกระทรวงการคลังเพื่อควบคุมหรือบริหารจัดการกองทุน

3. แหล่งที่มาของกองทุน

ความสามารถในการจัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถอาจจะดูได้จากสถิติรายรับ รายจ่ายของบริษัทประกันภัยที่ได้รับจากรถที่ทำประกันภัยในแต่ละปีตามตารางดังนี้²³⁵

ตารางที่ 5.1 สถิติรายรับของบริษัทประกันภัยทั่วประเทศ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 ถึงปี พ.ศ. 2553 US\$

รายรับปี	การขนส่งทาง ทะเลและอากาศ	อสังหาริมทรัพย์	รถ	อื่น ๆ	รวม
2550	70,357	426,287	4,239,116	1,084,979	5,820,739
2551	49,814	351,674	2,598,578	510,382	3,510,448
2552	4,165,000	15,682,000	6,195,000	7,171,000	33,213,000
2553	103,000	581,000	8,448,000	2,773,000	11,905,000

ตารางที่ 5.2 สถิติรายจ่ายของบริษัทประกันภัยทั่วประเทศตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 ถึงปี พ.ศ. 2553 US\$

รายจ่ายปี	การขนส่งทาง ทะเลและอากาศ	อสังหาริมทรัพย์	รถ	อื่น ๆ	รวม
2550	5,758	47,215	1,520,478	42,047	1,615,496
2551	13,442	78,783	1,333,634	12,114	1,411,725
2552	2,000	165,000	3,611,000	382,000	4,160,000
2553	7,000	196,000	3,616,000	689,000	4,508,000

²³⁵ กรมนโยบายการเงินกระทรวงการคลัง, สถิติรายรับ และรายจ่ายของบริษัทประกันภัยทั่วประเทศ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 ถึงปี พ.ศ. 2553, (2554).

จากสถิติรายรับและรายจ่ายของบริษัทประกันภัยทั่วประเทศแล้วจะเห็นได้ว่าบริษัทมีกำไรยังคงเหลืออยู่เป็นจำนวนหนึ่ง ซึ่งบริษัทสามารถหักส่วนใดส่วนหนึ่งจากรายได้เข้าสมทบในกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถได้ แต่ถึงอย่างไรก็ตามผู้วิจัยเห็นว่าภาครัฐบาลก็ควรจะมีงบประมาณส่วนใดส่วนหนึ่งเพื่อมาเป็นทุนประเดิมในการจัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยขึ้นเพื่อเป็นการรับประกันความเสี่ยงและการอยู่รอดของกองทุนด้วย กองทุนจึงควรประกอบด้วย

1) เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้ ซึ่งเป็นเงินที่รัฐบาลได้จัดหางบประมาณมาให้กองทุนเพื่อเป็นทุนสำหรับเป็นค่าใช้จ่าย

2) เงินที่บริษัทจ่ายสมทบให้แก่กองทุนทุกรอบสามเดือนในอัตราไม่เกินร้อยละสิบของเบี้ยประกันที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัยในแต่ละสามเดือน การเรียกเก็บ และการจ่ายเงินสมทบจากบริษัท ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง และเงินเพิ่มที่ได้รับในอัตราร้อยละสองต่อเดือนของเงินสมทบที่ไม่ได้จ่ายในกรณีที่บริษัทใดไม่จ่ายเงินสมทบให้แก่กองทุนให้ถูกต้องและครบถ้วนตามกำหนด

3) เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี (ถ้าหากกองทุนเติบโตและสามารถยืนหยัดได้แล้ว ค่อยหักเงินในส่วนนี้ออก)

4) เงินหรือทรัพย์สินที่ได้มาจากการไต่เบี่ยที่จะกล่าวในข้อ (5) สิทธิในการไต่เบี่ยของกองทุน

5) เงินที่ใช้สิทธิไต่เบี่ยเรียกคืนมาได้ เงินที่ได้จากหน่วยงานซึ่งเป็นเจ้าของรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัย

6) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้ หรือเงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้บริจาคให้

7) ดอกผลของเงินกองทุน เงินกองทุนนี้อาจนำไปฝากธนาคารของรัฐได้ดอกเบี้ยมา หรือซื้อพันธบัตรรัฐบาล ฯลฯ หากได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง เพื่อเปิดช่องให้นำเงินกองทุนทดแทนไปหาผลประโยชน์ได้ดอกเบี้ยดอกผลของเงินดังกล่าวย่อมตกเป็นของกองทุนด้วย

8) เงินรายได้อื่น ๆ เช่น เงินเพิ่ม ค่าปรับ เงินค่าธรรมเนียมต่าง ๆ เป็นต้น

4. ระเบียบวิธีการใช้จ่ายของกองทุน

ให้กระทรวงการคลังจัดสรรเงินกองทุนส่วนใดส่วนหนึ่งเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการบริหารงานและค่าใช้จ่ายอื่น ในการเบิกจ่าย การเก็บรักษา การจัดการกองทุน ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายอื่นของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถให้เป็นไปตามระเบียบของกระทรวงการคลัง

5. สิทธิในการไต่เบี่ยของกองทุน

กองทุนสามารถที่จะไต่เบี่ยในส่วนที่กองทุนได้สำรองจ่ายไปก่อนให้กับผู้ประสบภัยแล้วนั้นคืนเข้ากองทุนในกรณีดังนี้

ในกรณีที่เจ้าของรถมิได้จัดให้มีการประกันภัยภาคบังคับ หรือบริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน แล้วแต่กรณี หรือกรณีที่เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยแต่รถนั้นไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถและมิได้จัดให้มีการประกันภัยภาคบังคับ หรือรถนั้นมีผู้ขับหลบหนีไป หรือไม่อาจทราบได้ว่าความเสียหายเกิดจากรถคันใด เมื่อกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยแล้ว ให้สิทธิแก่กองทุนในการเรียกเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายไปคืนจากเจ้าของรถ หรือบริษัทแล้วแต่กรณี รวมทั้งเงินเพิ่มในอัตราร้อยละยี่สิบของจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนส่งเข้าสมทบกองทุนอีกด้วย

ในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลภายนอก หรือเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง เจ้าของรถ ผู้ขับขี่รถ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสบภัย เมื่อกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปแล้ว มีสิทธิไต่เบี่ยเอาแก่บุคคลดังกล่าวหรือมีสิทธิเรียกร้องให้ผู้ประสบภัยคืนเงินได้

ในกรณีที่เจ้าของรถไม่ได้จัดให้มีการประกันภัยภาคบังคับ และ เจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน และกรณีไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถ และไม่ได้จัดให้มีการประกันภัยไว้ ให้กระทรวงการคลังยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายไว้ได้หากมิได้มีการยึดรถนั้นไว้ตามกฎหมายอื่นอยู่ก่อนแล้ว จนกว่าเจ้าของรถจะจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจนครบจำนวน หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ได้รับคำสั่งจากกระทรวงการคลังและหากมีการยึดรถนั้นตามกฎหมายอื่นอยู่ก่อนแล้ว ให้กระทรวงการคลังในส่วนที่บริหารกองทุนมีสิทธิขอเข้าเฉลี่ยในทรัพย์สินนั้นหากมีการขายทอดตลาด

เงินที่ได้จากการขายทอดตลาดรถที่ยึดนั้น ให้หักเป็นค่าใช้จ่ายในการยึด และการขายทอดตลาด และจ่ายเป็นค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายคืนให้แก่กองทุน แล้วแต่กรณี ถ้ามีเงินเหลือเท่าใดให้คืนแก่เจ้าของรถ ในกรณีที่ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ให้กระทรวงการคลัง เก็บรักษาเงินนั้นไว้ตามระเบียบที่กระทรวงการคลังจะกำหนด และถ้าเจ้าของรถไม่เรียกเงินนั้นคืน ภายใน 5 ปีนับจากวันที่ขายทอดตลาดให้เงินนั้นตกเป็นของกองทุน

ในกรณีที่กองทุนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดจากรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ให้ทำประกันภัยภาคบังคับนั้น ให้หน่วยงานผู้เป็นเจ้าของรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ให้ทำประกันภัยภาคบังคับดังกล่าว ส่งเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายจากเงินกองทุนคืนให้แก่กองทุน



รายการอ้างอิง

รายการอ้างอิง

กฎกระทรวง กำหนดความเสียหายที่จะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับ และจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2552. (2552, 25 ธันวาคม). **ราชกิจจานุเบกษา**, เล่ม 126, ตอนที่ 97ก, หน้า 23.

กฎกระทรวง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุน และการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุน พ.ศ. 2552. (2552, 16 ธันวาคม). **ราชกิจจานุเบกษา**, เล่ม 126, ตอนที่ 97ก, หน้า 28.

กฎกระทรวงกลาโหมออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ทหารพุทธศักราช 2476 พระราชบัญญัติรถยนต์ทหาร พ.ศ. 2476. (2480, 28 มิถุนายน). **ราชกิจจานุเบกษา**, เล่ม 54, ฉบับที่ 2, หน้า 748.

กมลวรรณ กิริติสมิต. (2535). การประกันภัยความรับผิดชอบในการใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศ ญี่ปุ่น. **วารสารการประกันภัย**, 17(เมษายน-มิถุนายน), 53.

กรมการประกันภัย. (พ.ศ. 2545). **รายงานประจำปี 2545 กองทุนหมุนเวียน**. กรุงเทพฯ: กระทรวงพาณิชย์.

กรมการประกันภัย. (ม.ป.ป.). พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถสำคัญไฉน. **วารสารการประกันภัย**, 69, 17.

กรมนโยบายการเงินกระทรวงการคลัง. (พ.ศ. 2554). **สถิติรถที่ทำประกันภัยทั่วประเทศ. (2548-2553)**. เวียงจันทน์: กระทรวงการคลัง.

กรมนโยบายการเงินกระทรวงการคลัง. (พ.ศ. 2554). **สถิติรายจ่ายของบริษัทประกันภัยทั่วประเทศ. (2550-2553)**. เวียงจันทน์: กระทรวงการคลัง.

กรมนโยบายการเงินกระทรวงการคลัง. (พ.ศ. 2554). **สถิติรายรับของบริษัทประกันภัยทั่วประเทศ. (2550-2553)**. เวียงจันทน์: กระทรวงการคลัง.

กระทรวงการคลัง. (1990). บทเสนอร่างกฎหมายประกันภัยของ กระทรวงการคลังต่อสภาแห่งชาติ
ลาว ค.ศ. 1990.

กระทรวงการคลัง. (2008, 22 ธันวาคม). ประกาศของรัฐบาลเกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับเงื่อนไข
อัตราค่าธรรมเนียมประกันภัยภาคบังคับความรับผิดชอบทางแพ่งของเจ้าของยานพาหนะ
ค.ศ. 2008.

กระทรวงการคลัง. (2009, 24 เมษายน). คำแนะนำเกี่ยวกับการจัดตั้งปฏิบัติข้อตกลงของ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังฉบับเลขที่ 0228/กง วันที่ 04/02/ 2009 (เลขที่ 0772/กง)
ค.ศ. 2009.

กระทรวงการคลัง. (2009, 25 พฤษภาคม). หนังสือเวียนกำหนดเกี่ยวกับการคุ้มครองนำใช้การชำระ
เงินและที่ตั้งของกองทุนประกันภัยยานพาหนะ เลขที่ 103/2009.

กระทรวงการคลัง. (2009, 4 กุมภาพันธ์). ข้อตกลงของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังว่าด้วยการ
กำหนดอัตราใหม่เกี่ยวกับค่าธรรมเนียม และสินไหมทดแทนประกันภัยการรับประกันความ
รับผิดชอบทางแพ่งต่อบุคคลที่สามภาคบังคับขั้นต่ำสุดแบบบังคับตามกฎหมายว่าด้วยการ
ประกันภัย (เลขที่ 0228/กง) ค.ศ. 2009.

กระทรวงการคลัง. (พ.ศ. 2554). สถิติรถยนต์ที่ทำประกันภัยทั่วประเทศ. (2551-2553). เวียงจันทน์:
กระทรวงการคลัง.

กระทรวงยุติธรรม. (2550). ตำลาแบบเรียนกฎหมายแพ่ง. เวียงจันทน์: โรงพิมพ์บ้านคำ.

กระทรวงยุติธรรม. (พ.ศ. 2542). ตำลาคู่มือเกี่ยวกับงานตุลาการ ของ ส ป ป ลาว. เวียงจันทน์: ปากปลา
สีก.

กระทรวงโยธาธิการ และขนส่ง. (พ.ศ. 2554). สถิติการขึ้นทะเบียนพาหนะทั่วประเทศลาว. (2543-
2553). เวียงจันทน์: กระทรวงฯ.

กระทรวงโยธาธิการ และขนส่ง. (พ.ศ. 2554). สถิติอุบัติเหตุทางพาหนะทั่วประเทศลาว. (2548-
2553). เวียงจันทน์: กระทรวงฯ.

เกียรติศักดิ์ คำสมาน. (ม.ป.ป.). บทบาทการเสริมสร้างความมั่นคงให้ระบบเศรษฐกิจและสังคม.
วารสารการประกันภัย, 72, 17-18.

ชนะพล มหาวงษ์. (2545). มาตรการทางกฎหมายกับปัญหาการนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยตาม
พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชานิติศาสตร์. มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, กรุงเทพฯ.

ไชยยศ เหมะรัชตะ. (2550). 108 ปัญหาประกันภัย (พิมพ์ครั้งที่ 4). กรุงเทพฯ: นิติธรรม.

ฐิติวดี ชัยวัฒน์. (2552). การบริหารความเสี่ยงภัยและการประกันภัยในศตวรรษที่ 21. กรุงเทพฯ:
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ดาวรร ห่วงวิจิต. (2550). กฎหมายแพ่ง (พิมพ์ครั้งที่ 2). เวียงจันทน์: คณะนิติศาสตร์
มหาวิทยาลัยแห่งชาติลาว.

ธานี วรภัทร์. (2545). รายงานการวิจัยเรื่องการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับการประกันภัย
รถยนต์ภาคบังคับ. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.

นนทพัทธ์ ตรินรงค์. (2551). ปัญหา ทางกฎหมายเกี่ยวกับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตาม พ.ร.บ.
คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชา
นิติศาสตร์. มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, กรุงเทพฯ.

บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ. (ม.ป.ป.). ค่าสินไหมทดแทนสูงสุด (รวมค่าเสียหาย
เบื้องต้น) ยกเว้นผู้ขับขี่ฝ่ายผิดจะได้รับความคุ้มครองเฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้นเท่านั้น.
สืบค้นเมื่อ 2 ธันวาคม 2554, จาก <http://www.rvp.co.th/service/service.asp>.

บัวลิด ขุนสี, หัวหน้าแผนกอาชญากรรม กรมนโยบายการเงิน กระทรวงการคลัง, (12 มีนาคม 2555),
สัมภาษณ์.

บุญประสิทธิ์ เหลืองวิลัย, ผู้จัดการฝ่ายกฎหมาย แผนกแก้ไขอุบัติเหตุบริษัทอาลิอานส์ประกันภัยลาว,
(30 ธันวาคม 2554), สัมภาษณ์.

ประพันธ์ ทรัพย์แสง. (2539). คำอธิบาย พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535. กรุงเทพฯ:
วิญญูชน.

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พ.ศ. 2551. (2551, 7 มีนาคม). **ราชกิจจานุเบกษา**, เล่ม 125, ตอนที่ 45 ก, หน้า 5.

ประมวลกฎหมายอาญา พ.ศ. 2551. (2551, 7 กุมภาพันธ์). **ราชกิจจานุเบกษา**, เล่ม 125, ตอนที่ 30ก, หน้า 19.

ประสิทธิ์ จงวิจิต. (2549). **ประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จัดการงานนอกสั่งและลามิควรไต้**. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

ปรีชา จำเพชร. (2543). **ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535**. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์. มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์, กรุงเทพฯ.

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522. (2522, 21 มีนาคม). **ราชกิจจานุเบกษา**, เล่ม 96, ตอนที่ 38 ฉบับพิเศษ, หน้า 1.

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535. (2550, 5 เมษายน). **ราชกิจจานุเบกษา**, เล่ม 124, ตอนที่ 19ก ฉบับที่ 4, หน้า 4.

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

ไพจิตร ปุณณพันธ์. (2544). **คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด (พิมพ์ครั้งที่ 9)**. กรุงเทพฯ: นิติบรรณการ.

ไพจิตร ปุณณพันธ์. (2546). **คำสอนชั้นปริญญาโทกฎหมายเปรียบเทียบไทยกับประมวลกฎหมายนานาชาติ**. กรุงเทพฯ: วิญญูชน.

ภัทรศักดิ์ วรรณแสง. (2546). **หลักกฎหมายละเมิด**. กรุงเทพฯ: วิญญูชน.

รัฐบาล. (1992, 23 มกราคม). **คำรัสเกี่ยวกับการจัดตั้งปฏิบัติกฎหมายว่าด้วยประกันภัยของนายกรัฐมนตรีของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (เลขที่ 01) ค.ศ. 1992**.

รัฐบาล. (2007, 3 กรกฎาคม). คำริสว่าด้วยการปรับไหม และมาตรการต่างๆต่อผู้ละเมิดระเบียบกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบก การขนส่งทางบก และการดูแลรักษาทางหลวง ของนายกรัฐมนตรีของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (เลขที่ 188) ค.ศ. 2007.

รัฐบาล. (2008, 16 กันยายน). พระราชกำหนดเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับสำหรับความรับผิดชอบทางแพ่งของเจ้าของยานพาหนะ (เลขที่ 103/2008) ค.ศ. 2008.

วิชัย สีหาปัญญา. (2550). ความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับกฎหมายแพ่ง (พิมพ์ครั้งที่ 3). เวียงจันทน์: คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยแห่งชาติลาว.

ศรีบุญญา งามวงษ์วาน. (2539). กฎหมายที่เหมาะสมสำหรับการคุ้มครองผู้บริโภค. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์. มหาวิทยาลัยจุฬาลงกรณ์, กรุงเทพฯ.

สภาของประเทศสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม. (2000, 9 ธันวาคม). กฎหมายเกี่ยวกับธุรกิจประกันภัยของประเทศเวียดนาม (เลขที่ 24/2000) ค.ศ. 2000.

สภาแห่งชาติ. (1990, 29 พฤศจิกายน). กฎหมายว่าด้วยประกันภัยของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (เลขที่ 11/90/สภช) พ.ศ. 1990.

สภาแห่งชาติ. (1997, 12 เมษายน). กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (เลขที่ 03/97/สภช) ค.ศ. 1997.

สภาแห่งชาติ. (1997, 9 พฤษภาคม). บทแจ้งข่าวของ ท่าน เจริญ เยียป่าวเรอ หัวหน้าห้องว่าการสภาแห่งชาติ ต่อทูตานุทูต และตัวแทนองค์การจัดตั้งสากลประจำ ส.ป.ป.ลาว เกี่ยวกับผลสำเร็จของกองประชุม ครั้งที่ 10 สมัยสามัญของสภาแห่งชาติชุดที่ 3 ค.ศ. 1997.

สภาแห่งชาติ. (2000, 8 เมษายน). กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (เลขที่ 02/สภช) พ.ศ. 2000.

สภาแห่งชาติ. (2004, 17 พฤษภาคม). กฎหมายว่าด้วยการดำเนินคดีแพ่ง (เลขที่ 02/สภช) ค.ศ. 2004.

สภาแห่งชาติ. (2008, 8 ธันวาคม). กฎหมายว่าด้วยข้อผูกพันในสัญญาและนอกสัญญาของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (เลขที่ 01/สภช) ค.ศ. 2008.

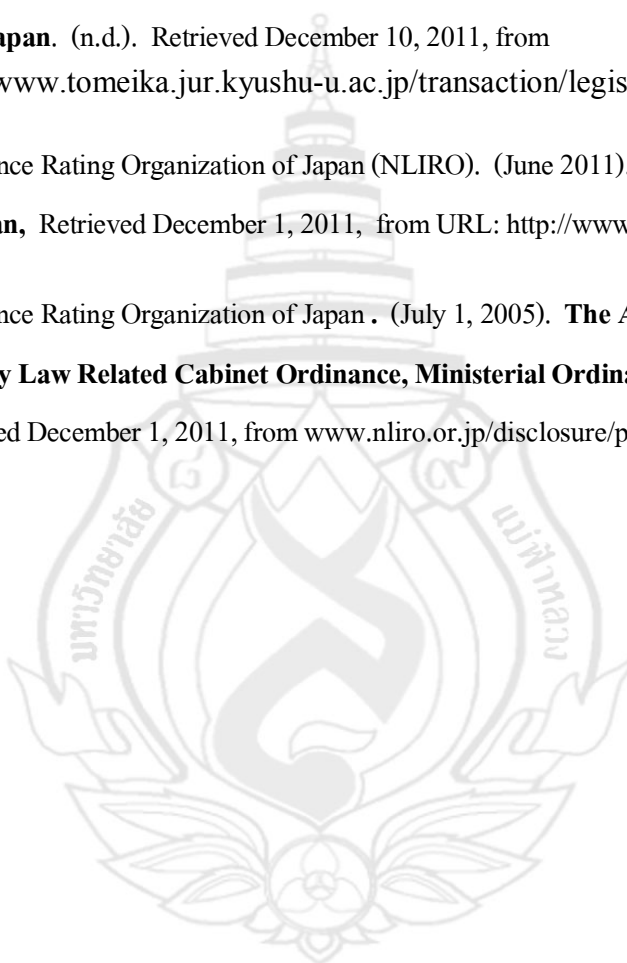
สุริยัน ลุนจันทา. (2550). **กฎหมายประกันภัย** (พิมพ์ครั้งที่ 2). เวียงจันทน์: คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยแห่งชาติลาว.

อำนาจ สุขเวชช์. (2545). การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยกรณีรถสองคันขึ้นไป
ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย. **วารสารการประกันภัย**, 107 (กรกฎาคม-กันยายน),
32.

Civil Code of Japan. (n.d.). Retrieved December 10, 2011, from
http://www.tomeika.jur.kyushu-u.ac.jp/transaction/legislation/civil_code.pdf

Non-Life Insurance Rating Organization of Japan (NLIRO). (June 2011). **Automobile Insurance
In Japan**, Retrieved December 1, 2011, from URL: <http://www.nliro.or.jp/>

Non-Life Insurance Rating Organization of Japan . (July 1, 2005). **The Automobile Liability
Security Law Related Cabinet Ordinance, Ministerial Ordinance and Notification.**
Retrieved December 1, 2011, from www.nliro.or.jp/disclosure/pdf/eibunjibaihou.pdf





ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

ตารางเปรียบเทียบมาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามกฎหมายประกันภัยของประเทศต่าง ๆ

ตารางที่ ก1 เปรียบเทียบมาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามกฎหมายประกันภัยของประเทศต่าง ๆ

เรื่อง	ประเทศลาว	ประเทศไทย	ประเทศเวียดนาม	ประเทศญี่ปุ่น
ชื่อกฎหมาย	กฎหมายว่าด้วยการประกันภัย (คำรัฐเกี่ยวกับการจัดตั้งปฏิบัติกฎหมายว่าด้วยประกันภัย)	พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ	พระราชกำหนดเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับ สำหรับความรับผิดชอบทางแพ่ง	พระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดชอบของผู้ใช้รถยนต์
มาตรการทางกฎหมายในการนำรถเข้าสู่ระบบประกันภัยภาคบังคับ	1. ผู้ต้องทำประกันภัย (บุคคล หรือ นิติบุคคลที่นำใช้ยานพาหนะของตน เข้าในการสัญจรบนท้องถนนต้องจัดให้มีประกัน ภัย) - ถ้าฝ่าฝืนจะถูกปรับไม่เกิน 30,000 กีบ	1. ผู้ต้องทำประกันภัย - เจ้าของรถ (ผู้มีกรรมสิทธิ์ในรถ) - ผู้เช่าซื้อ (ผู้ครอบครองรถในฐานะผู้เช่าซื้อ) - เจ้าของรถซึ่งนำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว	1. ผู้ต้องทำประกันภัย (องค์กร หรือ บุคคล ที่เป็นเจ้าของยานพาหนะ หรือ ผู้ครอบครองยานพาหนะโดยถูกต้องตามกฎหมาย และเป็นผู้ควบคุมยานพาหนะ) - ถ้าฝ่าฝืนจะถูกปรับ 100,000 ดง สำหรับคนขับจักรยานยนต์ สามล้อเครื่องยนต์ และยานพาหนะอื่นที่คล้ายคลึงกันและ 500,000 ดง สำหรับคนขับ	1. ผู้ต้องทำประกันภัย (เจ้าของรถ หรือบุคคลใดๆ ผู้ซึ่งมีสิทธิใช้รถ และได้ใช้เพื่อประโยชน์ของตนเอง จะต้องทำประกันความรับผิดชอบจากการใช้รถยนต์) - ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษคุมประพฤติไม่เกิน 1 ปี หรือปรับไม่เกิน 500,000 เยน

ตารางที่ ก1 (ต่อ)

เรื่อง	ประเทศลาว	ประเทศไทย	ประเทศเวียดนาม	ประเทศญี่ปุ่น
		(การฝ่าฝืนไม่จัดให้มีการทำประกันภัยรถ จะต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 10,000 บาท)	รถยนต์ รถลาก และยานพาหนะอื่นที่คล้ายคลึงกัน	
- ผู้ใช้รถ (ต้องใช้รถที่มีประกัน ภัย ถ้าฝ่า ฝืนปรับตามประเภทรถ ตาม คำรัส เลขที่ 188 ว่าด้วยการปรับ และมาตรการต่อผู้ละเมิด ระเบียบจราจรทางบก การ ขนส่งทางบก และการดูแลรักษา ทางหลวงของนายก มาตรา 29 แต่ 20,000 กีบ ถึง 150,000กีบ)	- ผู้ใช้รถ (ต้องใช้รถที่มีประกัน ภัย ถ้าฝ่าฝืนปรับไม่ เกิน 10,000 บาท)	- ผู้ใช้รถ (ต้องใช้รถที่มีประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่ง ต่อบุคคลที่ สามภาคบังคับ ถ้าฝ่าฝืนถูกปรับ 100,000 ดง และ500,000 ดง)	- ผู้ใช้รถ (ต้องใช้รถที่มีประกันภัยภาคบังคับ ถ้าฝ่าฝืน ต้องระวางโทษคุมประพฤติไม่เกิน 1 ปี หรือ ปรับไม่เกิน 500,000 เยน)	
2. บริษัทประกันภัย (บริษัทประกันภัยที่ได้รับ อนุญาตให้ดำเนินธุรกิจประกัน ภัยอย่างถูกต้องบนดินแดนของ ประเทศลาว ซึ่งรับประกันการ เสี่ยงภัยด้วยการทดแทนคืน)	2. บริษัทประกันภัย (บริษัทประกันวินาศภัยที่รับอนุญาตให้ประ กอบธุรกิจประกันภัยรถ รวมถึงสาขาของ บริษัทนั้นๆทั่วประเทศต้องรับประกันภัยรถ ทุกคันจะปฏิเสธ ไม่ยอมรับประกันภัย ไม่ได้)	2. บริษัทประกันภัย (บริษัทประกันภัยที่ได้รับการก่อตั้งและดำเนินงาน ถูกต้องตามกฎหมายและได้รับอนุญาตให้ ดำเนินการประกัน ภัยภาคบังคับ ต้องขายประกัน ภัยความรับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับ)	2. บริษัทประกันภัย (บริษัทรับประกันภัยที่สามารถรับประกันภัย รถยนต์ภาคบังคับจะต้องเป็นบริษัทซึ่งได้รับ อนุญาตจากสำนักงานตัวแทนบริการทางด้าน การเงินตามกฎหมายว่าด้วยธุรกิจประกันภัย ต้องรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับจะ ปฏิเสธการรับประกันไม่ได้ เว้นแต่มีเหตุผล พิเศษที่กฎหมายกำหนด เช่นผู้เอาประกันภัย	

ตารางที่ ก1 (ต่อ)

เรื่อง	ประเทศลาว	ประเทศไทย	ประเทศเวียดนาม	ประเทศญี่ปุ่น
	- ไม่มีบทกำหนดโทษในกรณีที่บริษัทปฏิเสธไม่ยอมรับประกันภัย	- บริษัทใดฝ่าฝืนไม่รับประกันภัยจะต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 50,000 บาทถึง 250,000 บาท	- บริษัทใดฝ่าฝืนไม่รับประกัน ภัยจะต้องระวางโทษปรับ 50 ล้าน ดง สำหรับบริษัท และ 10 ล้าน ดง สำหรับกรรมการทั่วไปและคนที่เกี่ยวข้องที่ทำการปฏิเสธ ถ้ามีการละเมิดซ้ำ นอกจากบริษัทและบุคคลที่เกี่ยวข้องจะถูกปรับแล้วบริษัทจะถูกพิจารณาใช้มาตรการระงับการดำเนินงานมีกำหนดเวลา หรือ จำกัดขอบเขตดำเนินงานในใบอนุญาตก่อตั้งและดำเนินธุรกิจประกันภัย (ยานพาหนะ)	ไม่จ่ายเบี้ยประกันภัย หรือแจ้งข้อมูลอันเป็นเท็จหรือปกปิดข้อเท็จจริงเป็นต้น) - บริษัทใดฝ่าฝืนไม่รับประกัน ภัยจะต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 1,000,000 เยน
3. กระทรวงคมนาคม (มีหน้าที่รับผิดชอบในการตรวจสอบสภาพเทคนิค และออกหนังสือรับรองก่อนจะทำการประกันภัยรถ)	3. กระทรวงคมนาคม (กรมขนส่งทางบกมีหน้าที่ในการรับจดทะเบียนรถยนต์หรือการรับชำระภาษีรถยนต์ประจำปีตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วย การขนส่งทางบก ให้ นายทะเบียนตามกฎหมายดังกล่าวมีอำนาจหน้าที่ในการตรวจสอบว่ามีประกันความ	3. กระทรวงคมนาคม (กรมขนส่งทางบกมีหน้าที่ในการรับจดทะเบียนรถยนต์หรือการรับชำระภาษีรถยนต์ประจำปีตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วย การขนส่งทางบก ให้ นายทะเบียนตามกฎหมายดังกล่าวมีอำนาจหน้าที่ในการตรวจสอบว่ามีประกันความ	3. กระทรวงคมนาคม - กระทรวงคมนาคมขนส่งมีความรับผิดชอบ ในการประสานงาน กับกระทรวง การคลัง และ กระทรวงอื่น หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อแนะนำ โฆษณาถึงการดำเนิน การประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับของเจ้าของยานพาหนะ - กำกับหน่วยงานตรวจสอบเทคนิคเมื่อทำการ	3. กระทรวงที่ดินโครงสร้างพื้นฐานและการขนส่งมีความรับผิดชอบในการจดทะเบียน และตรวจสอบสภาพรถ (การทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับจะต้องทำเมื่อจดทะเบียนรถครั้งแรกและทุกครั้งที่มีการตรวจสอบสภาพรถ โดย กรมธรรม์จะคุ้มครองจนกระทั่งถึงระยะเวลา การตรวจสอบสภาพรถครั้งต่อไป ซึ่งระยะเวลา

ตารางที่ ก1 (ต่อ)

เรื่อง	ประเทศลาว	ประเทศไทย	ประเทศเวียดนาม	ประเทศญี่ปุ่น
		เสียหายตามมาตรา 7 แล้วจึงจะรับจดทะเบียนรถยนต์หรือรับชำระภาษีรถยนต์ประจำปีได้)	ตรวจสอบความปลอดภัยทางด้านเทคนิคของยานพาหนะต้องร้องขอให้เจ้าของยานพาหนะแสดงใบรับรองการประกันภัยที่มีผลบังคับใช้และหน่วยงานตรวจสอบจะจดทะเบียนความปลอดภัยทางด้านเทคนิคและแสดงป้ายหนังสือเมื่อเจ้าของยานพาหนะ มีใบรับรองประกันภัยที่ยังมีผลบังคับใช้เท่านั้น	การตรวจสภาพรถจะแตกต่างกันไปตามประเภทของรถ)
4. ตำรวจจราจร (เป็นผู้ตรวจตราเอกสารยืนยันการประกันภัยและมีหน้าที่ทำการปรับต่อผู้ละเมิดระเบียบกฎหมายประกันภัย)	4. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (ตามมาตรา 37-45 มีหน้าที่ทำการปรับและปฏิบัติโทษทางอาญา สำหรับผู้ฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้)	4. กระทรวงมหาดไทย (กำกับกองกำลังตำรวจจราจร และกองกำลังตำรวจอื่นที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลและตรวจสอบประกันภัยของเจ้าของยานพาหนะและผู้ใช้รถเพื่อทำการปรับต่อผู้ละเมิด)	4. ตำรวจจราจร	
5. กฎหมายกำหนดให้ภาคเอกชนทำการเผยแพร่เกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับ	5. ไม่มีกฎหมายกำหนดเกี่ยวกับหน่วยงานที่ทำการเผยแพร่การประกันภัยภาคบังคับไว้อย่างชัดเจน	5. กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (กำกับหน่วยงานสื่อข้อมูลข่าวสารอยู่ภาคกลางและท้องถิ่นให้ทำการเผยแพร่เป็นประจำตามปกติและแพร่หลายเกี่ยวกับประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับของเจ้าของยานพาหนะ	5. ไม่มีกฎหมายกำหนดเกี่ยวกับหน่วยงานที่ทำการเผยแพร่การประกันภัยภาคบังคับไว้	5. ไม่มีกฎหมายกำหนดเกี่ยวกับหน่วยงานที่ทำการเผยแพร่การประกันภัยภาคบังคับไว้

ตารางที่ ก1 (ต่อ)

เรื่อง	ประเทศลาว	ประเทศไทย	ประเทศเวียดนาม	ประเทศญี่ปุ่น
บุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องใน การประกันภัยความ รับผิดชอบทางแพ่งภาค บังคับ	1. กระทรวงการคลัง (ดูแลเรื่อง ประกันภัย) 2. กระทรวงสาธารณสุข (ออกใบยืนยันการแพทย์ให้ ผู้ประสบภัยตามสภาพความเป็น จริงทุกประการ ถ้าหากมีการใช้ จ่ายเป็นเงิน ก็ให้แจ้งจำนวนเงิน ที่ได้จ่ายเป็นค่ารักษาพยาบาล)	1. สำนักงานคณะกรรมการกำกับและ ส่งเสริมการประ กอบธุรกิจประกันภัย ค.ป.ภ (กระทรวงการคลังดูแลเรื่อง ประกันภัย) 2. ใบรับรองแพทย์	1. กระทรวงการคลัง (ดูแลเรื่องประกันภัย) 2. กระทรวงสาธารณสุข (กำกับสถานบริการสุขภาพภาคกลาง และท้องถิ่น ในการให้สำเนารายละเอียดทางการแพทย์ เอกสาร ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาฉุกเฉินของผู้ประสบภัยใน การเกิดอุบัติเหตุบนถนนเพื่ออำนวยความสะดวก ให้กับผู้รับประกันภัย)	1. กระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐานและการ ขนส่ง (ดูแลเรื่องประกันภัย) 2. ใบรับรองแพทย์ 3. โครงการเงินทดแทนของรัฐบาล (ผู้เสียหายที่ได้รับความเสียหายจากรถที่ไม่ ทำประกันภัย หรือไม่สามารถระบุรถที่ทำให้ เกิดเหตุได้ ผู้เสียหายอาจขอรับเงินทดแทน จากโครงการเงินทดแทนของรัฐบาลได้ หลังจากรัฐบาลได้ชดเชยเงินตามโครงการ เงินทดแทนของรัฐบาลแล้ว รัฐจะเข้ารับช่วง สิทธิของผู้เสียหายในการเรียกร้องต่อผู้ที่ กระทำผิดตามจำนวนเงินที่ได้ชดใช้ไปแล้ว)

ตารางที่ ก1 (ต่อ)

เรื่อง	ประเทศลาว	ประเทศไทย	ประเทศเวียดนาม	ประเทศญี่ปุ่น
				4. คณะกรรมการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (มีหน้าที่ในการจัดการควบคุมเรื่องต่างๆเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับ เช่น - การออกใบอนุญาตประกอบการ - การอนุมัติข้อตกลงและเงื่อนไขของสัญญาประกันภัย - การตรวจสอบอัตราเบี้ยประกันภัยและการตั้งแก้ไขอัตราเบี้ยประกันภัยดังกล่าว) และคณะกรรมการระบบการเงิน (ตรวจสอบอัตราเบี้ยประกันภัยที่เสนอโดยองค์การจัดระดับประกันวินาศภัย) 5. องค์การจัดระดับประกันวินาศภัย (เป็นองค์กรเอกชนมีหน้าที่ในการคำนวณอัตราเบี้ยประกันภัยต่างๆรวมถึงเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ เพื่อเสนอต่อคณะกรรมการของสำนักงานตัวแทนบริการทางการเงิน โดยจะต้องปรึกษากับคณะกรรมการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

ตารางที่ ก1 (ต่อ)

เรื่อง	ประเทศลาว	ประเทศไทย	ประเทศเวียดนาม	ประเทศญี่ปุ่น
ประเภทรถที่ต้องจัดให้ที่ การทำประกันภัยและรถ ได้รับการยกเว้น	1. รถที่ต้องจัดให้มีการทำ ประกันภัย (ยานพาหนะทางบกทุกชนิดที่วิ่ง ด้วยเครื่อง จักรกล)	1. รถที่ต้องจัดให้มีการทำประกันภัย (รถทุกคันที่จดทะเบียนกับกรมขนส่งทาง บกเป็นยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการ ขนส่งทางบกและรวมถึงรถที่จดทะเบียนใน	1. รถที่ต้องจัดให้มีการทำประกันภัย (ยานพาหนะทุกชนิดที่วิ่งด้วยเครื่องจักรกล)	และได้รับความยินยอมจากรัฐมนตรีว่าการ กระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐานและการ ขนส่ง หลังจากนั้นสมาชิกขององค์การจั ระดับประกันวินาศภัยจึงสามารถใช้ตราเบี้ย ประกันภัยดังกล่าวได้) - สำนักงานตรวจสอบข้อเรียกร้องของ องค์การจัระดับประกันวินาศภัยทำการ ประเมินความถูกต้องของข้อเรียกร้องและ การกำหนดความเสียหาย และส่งให้บริษัท ประกันภัยที่เกี่ยวข้องความเสียหายจะถู มาตรฐานนั้นจะกำหนดรูปแบบและวิธีการ คำนวณจำนวนค่าเสียหายไว้อย่างตายตัว (ซึ่ง มาตรฐานอาจจะเปลี่ยนแปลง ได้ขึ้นอยู่กับระดับเงินเดือน คุณค่าและเงิน สดเชย) 1. รถที่ต้องจัดให้มีการทำประกันภัย (รถทุกคันที่ใช้ออกวิ่งบนถนน)

ตารางที่ ก1 (ต่อ)

เรื่อง	ประเทศลาว	ประเทศไทย	ประเทศเวียดนาม	ประเทศญี่ปุ่น
		ต่างประเทศและนำเข้ามาใช้ใน ราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวโดยเจ้าของ รถไม่มีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ใน ราชอาณาจักร)		
2. รถที่ได้รับการยกเว้น ไม่จัดให้มีการทำประกันภัย (ยานพาหนะวิชาวเฉพาะที่ใช้ในงานป้องกันชาติป้องกันความสงบโดยตรง)	2. รถที่ได้รับการยกเว้น ไม่จัดให้มีการทำประกันภัย - รถสำหรับเฉพาะองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท และรถสำหรับผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ - รถของสำนักพระราชวังที่จดทะเบียนและมีเครื่องหมายตามระเบียบที่เลขการพระราชวังกำหนด - รถของกระทรวง ทบวง กรม เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สุขาภิบาล กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา และราชการส่วนท้องถิ่นที่เรียกชื่ออย่างอื่น และรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร - รถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง	2. ไม่มีรถที่ได้รับการยกเว้น	2. รถที่ได้รับการยกเว้น ไม่จัดให้มีการทำประกันภัย - รถที่ใช้ในกิจการของกองกำลังป้องกันตนเอง หรือรถของกองทัพญี่ปุ่น - รถของกองทัพสหรัฐอเมริกาที่ใช้ในประเทศญี่ปุ่น ในกิจกรรมเกี่ยวกับสนธิสัญญาความร่วมมือและป้องกันร่วมกันระหว่างประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศญี่ปุ่น - รถที่ใช้ในกิจการของกองกำลังสหประชาชาติ	

ตารางที่ ก1 (ต่อ)

เรื่อง	ประเทศลาว	ประเทศไทย	ประเทศเวียดนาม	ประเทศญี่ปุ่น
มาตรการคุ้มครองตามกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค ภัยจากกรด	1. ความเสียหายที่ได้รับการคุ้มครอง (ความเสียหายทางด้านร่างกาย และวัตถุทรัพย์สินของบุคคลที่สาม) 2. การชดเชยค่าเสียหาย - ผู้รับประกันต้องมอบสินทดแทนให้ผู้ประสบภัยภายในกำหนด 6 เดือนอย่างช้า นับแต่วันเกิดอุบัติเหตุเป็นต้นไป - ผู้ประสบภัยเสียชีวิตต้องมอบให้สามีหรือภรรยา อย่างช้าไม่เกิน 30 วัน (ระเบียบของบริษัทประกันภัยกำหนดว่าจะต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นภายใน 15 วันหลังจากที่ได้รับเอกสารครบถ้วนหมดแล้ว) ค่าเสียหายเบื้องต้นที่จะได้รับ	1. ความเสียหายที่ได้รับการคุ้มครอง (ความเสียหายต่อชีวิตร่างกาย หรือ อนามัยของผู้ประสบภัย) 2. การชดเชยค่าเสียหาย บริษัทต้องชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยภายใน 7 วัน นับแต่วันที่บริษัทได้รับคำร้องขอโดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความผิด - จ่ายตามจริงค่ารักษา กรณีบาดเจ็บไม่เกิน 15,000 บาท - กรณีเสียชีวิตจำนวน 35,000 บาท - เสียชีวิตภายหลังจากรักษา ค่ารักษาจ่ายตามจริงไม่เกิน 15,000 บาท และค่าปลงศพจำนวน 35,000 บาท รวมแล้วค่าเสียหายเบื้องต้นไม่เกิน 50,000 บาท ภายหลังพิสูจน์ความผิดและรวมค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้จ่ายไปแล้ว	1. ความเสียหายที่ได้รับการคุ้มครอง (ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของบุคคลที่สามที่เกิดจากยานพาหนะ) 2. การชดเชยค่าเสียหาย บริษัทต้องชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยภายใน 15 วัน นับแต่วันที่บริษัทได้รับคำร้องขอของเจ้าของยานพาหนะ และไม่เกิน 30 วันในกรณีที่ต้องมีการดำเนินการตรวจสอบเอกสารคำร้องขอ - ความเสียหาย ต่อคน คือ 50 ล้าน ดง/ 1 คน/ อุบัติเหตุ 1 ครั้ง - ความเสียหาย ต่อทรัพย์สิน ที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ 2 ล้อ รถจักรยานยนต์ 3 ล้อ รถจักรยานยนต์ และรถอื่นๆที่คล้ายคลึงกัน (รวมถึงยานยนต์ที่ใช้สำหรับคนพิการ) คือ 30 ล้าน ดง/ อุบัติเหตุ 1 ครั้ง ความเสียหาย ต่อทรัพย์สิน ที่เกิดจากรถยนต์ รถลาก ยานพาหนะที่ใช้ในการก่อสร้าง ยานพาหนะ	1. ความเสียหายที่ได้รับการคุ้มครอง (ความเสียหายแก่ชีวิต การทุพพลภาพ และการบาดเจ็บต่อร่างกายของบุคคลอื่นอันเนื่องมาจากการขับเคลื่อนของรถ) 2. การชดเชยค่าเสียหาย ผู้เสียหายมีสิทธิร้องขอต่อบริษัทประกันภัย ให้จ่ายเงินล่วงหน้าได้ระหว่าง 50,000 เยน - 2,900,000 เยน ขึ้นอยู่กับระดับของการบาดเจ็บ (การให้บริการโดยบริษัทเอง ผู้เสียหายสามารถเรียกเงินล่วงหน้าเมื่อใดก็ตามที่จำนวนค่าเสียหายเป็นจำนวนถึง 100,000 เยน หรือสูงกว่า) - กรณีเสียชีวิต 30,000,000 เยน - กรณีพิการถาวร และ ต้องมีพยาบาลดูแลตลอดเวลา หรือตามกำหนด เวลา -- ระดับ1 40,000,000 เยน (ตลอดเวลา) -- ระดับ2 30,000,000 เยน (ตามกำหนดเวลา)

ตารางที่ ก1 (ต่อ)

เรื่อง	ประเทศลาว	ประเทศไทย	ประเทศเวียดนาม	ประเทศญี่ปุ่น
	โดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดมี - จ่ายตามจริงค่ารักษา สูงสุดต่อ คน 1,800,000 กีบ (ค่าออกจากโรงพยาบาล 100,000 กีบ) - กรณีผู้ประสบภัยเสียชีวิต หรือพิการถาวรทั้งหมด 3,000,000 กีบต่อผู้ประสบภัย 1 คนภายหลังพิสูจน์ความผิดและ รวมค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้จ่าย ไปแล้ว - การคุ้มครองความเสียหายด้าน ร่างกาย สูงสุดต่ออุบัติเหตุ 1 ครั้ง 101,400,000 กีบ - กรณีเสียชีวิต หรือพิการถาวร ทั้งหมด สูงสุด ต่อคน 12,000,000 กีบ - การคุ้มครองความเสียหายด้าน วัตถุ สูงสุด ต่ออุบัติเหตุ 1 ครั้ง	- กรณีบาดเจ็บ จ่ายตามจริงไม่เกิน 50,000 บาท - กรณีเสียชีวิต หรือทุพพลภาพถาวร ผู้ประสบภัยหรือทายาทจะได้รับจำนวน 200,000 บาท และค่าชดเชยการรักษาตัว (ผู้ป่วยใน) 200บาท/วัน ไม่เกิน 20 วัน	การเกษตร ป่าไม้ และยานพาหนะอื่นๆที่ใช้เพื่อ วัตถุประสงค์ในการรักษาความปลอดภัยป้องกัน ชาติ (รวมทั้งรถพ่วง และกึ่งรถพ่วงที่ติดตั้งด้วยรถยนต์ หรือรถลาก) คือ 50 ล้าน ดง/ อุบัติเหตุ 1 ครั้ง	กรณีพิการถาวร (นอกจากข้างต้น) อีก 14 ระดับแตกต่างกัน กรณีบาดเจ็บอื่นๆ 1,200,000 เยน

ตารางที่ ก1 (ต่อ)

เรื่อง	ประเทศไทย	ประเทศเวียดนาม	ประเทศญี่ปุ่น
5,200,000 กีบ			
3. การประเมินค่าเสียหาย โดยปกติแล้วบริษัท ประกันภัยจะทำการตรวจสอบ และประเมินความเสียหาย - มาตรา 34 ของคำรัสกำหนดว่า ในกรณีที่มีการเสียหาย ทางด้านร่างกาย ผู้ประสบภัย จะได้รับค่าทดแทนประกันภัย ตามสภาพความเป็นจริง - เพื่อยืนยันการบาดเจ็บ การทุพพลภาพ หรือการเสียชีวิต ของผู้ประสบภัยนั้น กระทรวงสาธารณสุขมีหน้าที่รับผิดชอบ จัดตั้งปฏิบัติตัวจริง และออกใบยืนยันการแพทย์ให้ผู้ประสบ ภัย ตามสภาพความเป็นจริงทุก ประการ ถ้าหากมีการใช้จ่ายเป็น	3. ไม่มีกฎหมายกำหนดเกี่ยวกับการ ประเมินไว้อย่างชัดเจน	3. การประเมินค่าเสียหาย - เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ผู้รับประกันภัย หรือผู้ที่ ได้รับมอบหมายจากผู้รับประกันภัยต้อง ทำงาน อย่างใกล้ชิดกับเจ้าของยานพาหนะ บุคคลที่ 3 หรือ ตัวแทนตามกฎหมายของผู้มีส่วนได้เสียเพื่อทำการ ประเมินความเสียหาย เพื่อหาสาเหตุ และขอบเขต ของการสูญเสีย ผลของการประเมินต้องทำเป็น หนังสือ มีลายเซ็นของฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ผู้รับ ประกันภัยเป็นผู้รับผิดชอบสำหรับการประเมิน ค่าใช้จ่ายในการประเมิน - ในกรณีที่เจ้าของยานพาหนะไม่เห็นด้วยกับ สาเหตุ และขอบเขตของความเสียหายที่ผู้ รับประกันกำหนด ทั้งสองฝ่ายตกลงเลือกองค์กร ประเมินอิสระดำเนินการประเมิน ในกรณีแต่ละ ฝ่ายไม่สามารถตกลงกันได้เกี่ยวกับการลง ประชามติในองค์กรประเมินอิสระแล้ว ฝ่ายใดฝ่าย หนึ่ง สามารถร้องขอให้ศาลที่เกิดมีความเสียหาย	3. การประเมินค่าเสียหาย โดยปกติแล้วบริษัทรับประกันภัยจะ ทำการตรวจสอบรายละเอียดทั้งหมด แต่ได้มี ข้อกำหนดให้ สำนักงานตรวจสอบข้อ เรียกร้องขององค์กรจัดระดับประกันวินาศ ภัยทำการประเมินความถูกต้องของข้อ เรียกร้องและการกำหนดความเสียหาย และ ส่งให้บริษัทประกันภัยที่เกี่ยวข้อง ความ เสียหายจะถูกกำหนดโดยวิธีมาตรฐานตามที่ รัฐมนตรีกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน และการขนส่งกำหนด ซึ่งมาตรฐานนั้นจะ กำหนดรูปแบบและวิธีการคำนวณจำนวน ค่าเสียหายไว้อย่างตายตัว (ซึ่งมาตรฐาน อาจจะเปลี่ยนแปลงได้ขึ้นอยู่กับระดับ เงินเดือน คุณค่าและเงินชดเชย)

ตารางที่ ก1 (ต่อ)

เรื่อง	ประเทศลาว	ประเทศไทย	ประเทศเวียดนาม	ประเทศญี่ปุ่น
	เงิน ที่ให้แจ้งจำนวนเงินที่ได้จ่าย เป็นค่ารักษาพยาบาล - ผู้ประกันภัยมีสิทธิตรวจตรา คืน เกี่ยวกับการขึ้นชั้นดังกล่าวนี้ เพื่อจ่ายคืนค่ารักษาพยาบาล		หรือ ถิ่นที่อยู่ของเจ้าของยานพาหนะระบองค์กร ประเมินอิสระ สรุปผลการประเมินเป็นหนังสือ ขององค์กรประเมินอิสระเป็นผลผูกพันกับทุกฝ่าย - ในกรณีที่ผลสรุปของการประเมินอิสระแตกต่าง จากการประเมินของผู้รับประกันภัย ผู้รับ ประกันภัยต้องจ่ายค่าใช้จ่ายสำหรับการประเมิน อิสระในกรณีที่ผลสรุปของการประเมินอิสระ เหมือนกับสรุปการประเมินของผู้รับประกันภัยแล้ว เจ้าของยานพาหนะต้องจ่ายค่าใช้จ่ายสำหรับการ ประเมินอิสระ - ในกรณีพิเศษไม่สามารถดำเนินการประเมินได้ ผู้รับประกันภัยต้องได้ดูจากบทบันทึก บทสรุปของ เจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจ และเอกสารอื่นๆที่เกี่ยวข้อง เพื่อหาสาเหตุและขอบเขตของความเสียหาย	
4. (ไม่มีกองทุนทดแทน ผู้ประสบภัยจากรถ)	4. กองทุนทดแทน (ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัย จากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 33 กำหนด วัตถุประสงค์ของกองทุนทดแทน ผู้ประสบภัยเพื่อเป็นทุนสำหรับจ่าย	4. กองทุนทดแทน (วัตถุประสงค์เพื่อใช้ใน - การป้องกัน การจำกัดความเสียหาย และลด อุบัติเหตุการจราจรบนท้องถนน - การจัดการโฆษณา ศึกษาอบรม เกี่ยวกับความ	4. กองทุนทดแทน (วัตถุประสงค์เพื่อใช้ใน - การป้องกัน การจำกัดความเสียหาย และลด อุบัติเหตุการจราจรบนท้องถนน - การจัดการโฆษณา ศึกษาอบรม เกี่ยวกับความ	4. โครงการเงินทดแทนของรัฐบาลจ่ายใน กรณี: - รถชนแล้วหนี - รถคันชนไม่มีประกัน (รถยกเว้นไม่ทำ ประกัน)

ตารางที่ ก1 (ต่อ)

เรื่อง	ประเทศลาว	ประเทศไทย	ประเทศเวียดนาม	ประเทศญี่ปุ่น
		ค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยเมื่อมีกรณีตามมาตรา 23 และเป็นค่าใช้จ่ายอื่นในการดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้) กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยในกรณี: - รถชนแล้วหนี - รถคันชน ไม่มีประกันเจ้าของไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือจ่ายไม่ครบ - รถยกเว้นไม่ทำประกัน - รถถูกขโมยออก น้อ โกง กรร โชก ลักทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์และมีการร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน - บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน	ปลอดภัยในการจราจรทางบก และระบบการประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับของเจ้าของยานพาหนะ - การสนับสนุนเพื่อให้รางวัลแก่ความสำเร็จของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการควบคุมตรวจสอบและแก้ไขการละเมิดการปกครองของเจ้าของยานพาหนะในการดำเนินการประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับของเจ้าของยานพาหนะ - การสนับสนุนการพัฒนาของฐานข้อมูลเกี่ยวกับดำเนินการ - การสนับสนุนเพื่อวัตถุประสงค์อื่น ๆ ในการประสานงาน ขึ้นมาในการดำเนิน การประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับของเจ้าของยานพาหนะ - ความช่วยเหลือด้านมนุษยธรรมสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่ 3 ที่เกิดจาก	- รถถูกขโมยไป (ไม่มีกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ)

ตารางที่ ก1 (ต่อ)

เรื่อง	ประเทศลาว	ประเทศไทย	ประเทศเวียดนาม	ประเทศญี่ปุ่น
			ยานพาหนะในกรณีที่ไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใด ก่อเหตุ หรือรถที่ไม่ได้ทำการประกันภัย - ช่วยเหลือสำหรับพิธีฝังศพในกรณีช็อกเกินวินของ การประกันภัยตามที่ได้กำหนดไว้ในมาตรา 13 ของพระราชกำหนดเกี่ยวกับการประกันภัยความ รับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับของเจ้าของ ยานพาหนะ (บริษัทประกันภัยจะไม่ใช้แทนค่าเสียหายในกรณี ดังนี้ -- การกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายโดยเจตนา ของเจ้าของรถ คนขับรถ หรือของผู้ประสบภัย -- คนขับรถที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุเจตนาหลบหนีไม่ ปฏิบัติหน้าที่รับผิดชอบทางแพ่งของเจ้าของรถ คนขับรถ -- คนขับไม่มีใบขับขี่ หรือใบขับขี่ไม่ถูกต้องกับ ประเภทรถ) ผู้รับประกันภัยมีความรับผิดชอบในการหักอย่าง น้อยสุด 2% ของรายรับเบี้ยประกันภัยความ รับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับของเจ้าของ	

ตารางที่ ก1 (ต่อ)

เรื่อง	ประเทศลาว	ประเทศไทย	ประเทศเวียดนาม	ประเทศญี่ปุ่น
			ยานพาหนะที่จะต้องจ่ายเป็นประจำทุกปี เพื่อ สมทบเข้ากองทุนประกันภัยยานพาหนะ)	
		ที่มาของกองทุนทด แทนผู้ประสบภัยจาก รถ	ที่มาของกองทุนประกันภัยรถยนต์	
		- เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้	- เงินสมทบของผู้รับประกันภัยที่ได้รับอนุญาต	
		- เงินที่บริษัทจ่ายสมทบ	ประกันภัยความรับผิดชอบทางแพ่งภาคบังคับของ เจ้าของยานพาหนะ	
		- เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบ ประมาณรายจ่ายประจำปี	- รายได้จากดอกเบี้ยเงินฝาก	
		- เงินหรือทรัพย์สินที่ได้มาจากการยึด ขาย ทอดตลาด เรือกลืนกับผู้ก่อความเสียหาย รถ ยกเว้นจ่ายคืนกองทุน	- ยอดเงินกองทุนในปีก่อนได้ถูกโอนไปในปี ถัดไปเพื่อใช้งานและรายรับอื่นๆที่ถูกต้องตาม กฎหมาย (ถ้ามี)	
		- เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้ หรือเงิน หรือทรัพย์สินที่มีผู้บริจาคให้		
		- ดอกผลของเงินกองทุน		
		- เงินที่ได้จากการขายทรัพย์สินจากการยึด รถ หรือขายทอดตลาด หรือเงินหรือ ทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้		
		- เงินรายได้อื่นๆ เช่น เงินเพิ่มค่าปรับ เงิน		

ตารางที่ ก1 (ต่อ)

เรื่อง	ประเทศลาว	ประเทศไทย	ประเทศเวียดนาม	ประเทศญี่ปุ่น
		ค่าธรรมเนียมต่างๆ		
		การคุ้มครองกองทุน	การคุ้มครองกองทุน	
		คุ้มครองกองทุนโดยสำนักงานกองทุน	กองทุนได้รับการคุ้มครองโดยรวมจากสมาคม	
		ทดแทนผู้ประสบภัยจากภัยพิบัติใน	ประกันวินาศภัยเวียดนาม และกระทรวงการคลัง	
		สำนักงานคณะกรรมการ กำกับและส่งเสริม	กำกับดูแลการคุ้มครองนำใช้และการชำระเงินของ	
		การประกอบธุรกิจประกันภัย(โดยความ	กองทุน	
		เห็นชอบของกระทรวง การคลัง)		
				5. เงินกองทุน (เพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองผู้รับ ประกันภัยจากการล้มละลาย เนื่องจากการที่ กฎหมายกำหนดให้ผู้รับประกันภัยต้องรับทำ สัญญาประกันความรับผิดชอบทางรถยนต์ภาค บังคับทุกรายโดยไม่คำนึงถึงระดับความเสี่ยง ภัย)เงินกองทุนถูกก่อตั้งขึ้นโดยบรรดาผู้รับ ประกันภัยภาคบังคับทั้งในระบบประกันภัย ภาคบังคับและระบบสหกรณ์การประกันภัย รถยนต์ภาคบังคับ

ตารางที่ ก1 (ต่อ)

เรื่อง	ประเทศลาว	ประเทศไทย	ประเทศเวียดนาม	ประเทศญี่ปุ่น
หลักสำคัญของการประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับ	หลักความรับผิดโดยปราศจากความผิด (no fault) (มาตรา 57 กฎหมายว่าด้วยประกันภัย วรรคสองบัญญัติว่า ผู้ประสบภัย ต้องได้รับการทดแทนค่าเสียหาย เพราะอุบัติเหตุ ซึ่งผู้ประสบภัยได้รับ โดยไม่ให้อภัยความผิดของผู้ประสบภัยมาเป็นข้ออ้างเพื่อหลีกเลี่ยงการทดแทน) จากบทบัญญัติข้างต้นแสดงให้เห็นว่าแม้ผู้ประสบภัยจะผิดหรือไม่ผิดก็ตามผู้ประสบภัยก็จะได้รับการใช้แทนค่าเสียหาย (ไม่มีกฎหมายกำหนดเกี่ยวกับการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นกรณีรถตั้งแต่สองคันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหายไว้อย่างชัดเจน)	หลักความรับผิดโดยปราศจากความผิด (no fault) (ในมาตรา 14 วรรคสองของพระราชกำหนดว่าด้วยการประกันภัยจะชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือทายาทของผู้ประสบภัยภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ยื่นข้อเรียกร้องขอ โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความผิด การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นกรณีรถตั้งแต่สองคันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหาย - ผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถ ให้บริษัทประกันภัยรถแต่ละคันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ ผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถคันที่เอาประกันไว้กับบริษัท	หลักความรับผิดโดยปราศจากความผิด (no fault) (ในมาตรา 14 วรรคสองของพระราชกำหนดว่าด้วยการประกันภัยจะชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือทายาทของผู้ประสบภัยภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ยื่นข้อเรียกร้องขอ โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความผิด ผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุ)	หลักความรับผิดโดยปราศจากความผิด (no fault) (บ่อครั้งที่กำหนดค่าเสียหายต้องใช้เวลานาน ระบบการจ่ายเงินล่วงหน้าจึงมีขึ้นเพื่อเป็นมาตรการบรรเทาภาระทางการเงินให้แก่ผู้ประสบภัยซึ่งกฎหมายกำหนดจำนวนเงินไว้ที่ระหว่าง 50,000 เยน ถึง 2,900,000 เยน ขึ้นอยู่กับระดับของการบาดเจ็บ)
		การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นกรณีรถตั้งแต่สองคันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหาย - ผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถ ให้บริษัทประกันภัยรถแต่ละคันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ ผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถคันที่เอาประกันไว้กับบริษัท	ไม่มีกฎหมายกำหนดเกี่ยวกับการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นกรณีรถตั้งแต่สองคันขึ้นไปให้เกิดความเสียหายไว้อย่างชัดเจน)	ไม่มีกฎหมายกำหนดเกี่ยวกับการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นกรณีรถตั้งแต่สองคันขึ้นไปให้เกิดความเสียหายไว้อย่างชัดเจน)

ตารางที่ ก1 (ต่อ)

เรื่อง	ประเทศลาว	ประเทศไทย	ประเทศเวียดนาม	ประเทศญี่ปุ่น
		- ผู้ประสบภัยอยู่นอกรถให้บริษัทร่วมกัน จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยที่ อยู่นอกรถทุกคนโดยเฉลี่ยจ่ายในอัตราส่วน ที่เท่ากัน - ถ้ารถฝ่าฝืนไม่จัดให้มีประกันภัย ย่อมเป็น หน้าที่ของเจ้าของรถที่จะต้องจ่ายหรือเฉลี่ย จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ถ้าเจ้าของรถไม่จ่าย หรือจ่ายไม่ครบจำนวน ภาระในการจ่าย ค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจะตก อยู่สำนักกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ		

ภาคผนวก ข

แบบสอบถาม

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

คำชี้แจง โปรดใส่เครื่องหมาย ✓ ใน () ที่มีข้อความตรงกับความเป็นจริงของท่าน

- 1) เพศ : 1. () ชาย 2. () หญิง
- 2) อายุของผู้ตอบ
 1. () ต่ำกว่า 20 ปี 2. () 20-29 ปี
 3. () 30-39 ปี 4. () 40-49 ปี
 5. () 50 ปี ขึ้นไป
- 3) ระดับการศึกษาสูงสุด
 1. () ต่ำกว่าปริญญาตรี 2. () ปริญญาตรี
 3. () ปริญญาโท 4. () สูงกว่า ปริญญาโท
- 4) อาชีพ
 1. () นักศึกษา 2. () ข้าราชการหรือรัฐวิสาหกิจ
 3. () ธุรกิจส่วนตัว 4. () รับจ้าง
 5. () เกษตรกร 6. () อื่น ๆ ระบุ.....
- 5) ประเภทของรถที่ท่านใช้อยู่
 1. () รถเก๋ง 2. () รถปิคอัพ
 3. () รถบรรทุก 4. () รถมอเตอร์ไซด์
 5. () อื่น ๆ ระบุ.....

ตอนที่ 2 ความรู้ความเข้าใจ เกี่ยวกับการทำประกันภัยรถภาคบังคับ

1. ท่านทราบว่าการประกันภัยรถภาคบังคับคืออะไร
 1. () ทราบ 2. () ไม่ทราบ
2. ท่านทราบว่าการทำประกันภัยรถภาคบังคับมีประโยชน์
 1. () ทราบ 2. () ไม่ทราบ

3. ท่านทราบว่ากฎหมายบังคับให้ทุกคนที่นำใช้ยานพาหนะที่วิ่งด้วยเครื่องจักรกลต้องทำประกันภัย

1. () ทราบ

2. () ไม่ทราบ





ประวัติผู้เขียน

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ	นางเพชรสมัย ชัยมงคล
วัน เดือน ปีเกิด	10 ธันวาคม 2523
สถานที่อยู่ปัจจุบัน	เลขที่ 075 บ้านสีคำควน เมืองจันทะบูลี นครหลวงเวียงจันทน์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต กฎหมายธุรกิจ และกฎหมายระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยกฎหมายसानอย ประเทศเวียดนาม
ประวัติการทำงาน	นิติกร สถาบันอบรมกฎหมายกระทรวงยุติธรรม สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว