

บทที่ 3

การใช้สิทธิไต่เบี่ยเรียกคืนเงิน ค่าเสียหายเบื้องต้น ตามพระราชบัญญัติ คุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2535

บทนี้จะกล่าวถึงประวัติความเป็นมา แนวคิดทฤษฎี เกี่ยวกับการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น และการไต่เบี่ยเรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจาก กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ โดยจะกล่าวถึง หลักการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ในหลักละเมิดทั่วไป และกฎหมายลักษณะสัญญาประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

3.1 การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

เจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีเจตนารมณ์ปรากฏอยู่ในหมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติว่า “เนื่องจากปรากฏว่าอุบัติเหตุอันเกิดจากการใช้รถได้ทวีจำนวนขึ้นในแต่ละปี เป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก โดยผู้ประสบภัยดังกล่าวไม่ได้รับการชดใช้ค่าเสียหาย หรือได้รับชดใช้ค่าเสียหายไม่คุ้มกับความเสียหายที่ได้รับจริง และหากผู้ประสบภัยจะใช้สิทธิทางแพ่งเรียกร้องค่าเสียหายก็จะต้องใช้เวลาดำเนินคดียาวนาน ดังนั้น เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการชดใช้ค่าเสียหายและได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันทั่วถึงที่สมควรกำหนดให้มีกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้”

สาระสำคัญของเจตนารมณ์ในการตราพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว สรุปได้ 2 ประการ คือ¹

- (1) เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการชดใช้ค่าเสียหาย
- (2) เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันทั่วถึง

ค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้รับนั้นเป็นการจ่ายเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยตามจำนวนที่จำเป็นก่อนที่จะได้รับค่าเสียหายครบจำนวนที่จ่ายจริงหลังการพิสูจน์ความรับผิดชอบเสร็จสิ้นหรือหลังจากหาตัวผู้ต้องรับผิดชอบได้แล้ว

¹ ธานี วรภัทร์. (2545). การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ. (รายงานผลการวิจัย) มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต. หน้า 57

เหตุผลในการประกาศใช้บังคับพระราชบัญญัติดังกล่าว เป็นผลมาจากการที่ผู้ประสบภัยจากรถจำนวนมากที่ได้รับอันตรายจากอุบัติเหตุบนท้องถนนไม่ได้รับการช่วยเหลือดูแลจากเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ เนื่องจากสาเหตุ 3 ประการดังต่อไปนี้²

- (1) ชนแล้วหนี
- (2) เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ไม่ยอมรับผิดและต่อสู้คดีในชั้นศาล จนเป็นเหตุให้ผู้ประสบภัยที่ยากไร้ได้รับทุกข์เวทนาอย่างสาหัสและถึงตาย
- (3) โรงพยาบาลและสถานพยาบาลเอกชนไม่ยอมให้การรักษาสู้บาดเจ็บ เพราะเกรงว่าจะไม่ได้รับเงินค่ารักษาพยาบาล จากกรณีดังกล่าวทำให้ผู้บาดเจ็บจำนวนมากต้องพิการหรือเสียชีวิต เนื่องจากไม่ได้รับความช่วยเหลืออย่างทันที่ ทำให้ผู้บาดเจ็บและครอบครัวต้องได้รับความเดือดร้อน เพราะต้องกู้หนี้ยืมสินมาเพื่อรักษาตัวเพื่อความอยู่รอดของชีวิตในที่สุดต้องตกเป็นภาระแก่รัฐในการให้การดูแลรักษาผู้บาดเจ็บเป็นจำนวนเงินนับพันล้านบาททั้งที่ควรเป็นภาระของเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่เอง

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ฉบับนี้ได้้นำแนวคิด – ปรัชญาของต่างประเทศที่เป็นหลักสากล มาผสมผสานในการบัญญัติกฎหมายในลักษณะกว้างๆ 4 ประการดังต่อไปนี้ คือ

- (1) หลักการบังคับให้เจ้าของรถซึ่งใช้รถ หรือผู้มีรถไว้เพื่อใช้จะต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย สำหรับผู้ประสบภัยจากรถ เพื่ออุดช่องว่างของกฎหมายประกันภัยเดิม
- (2) หลักการไม่แสวงหากำไรจากการรับประกันภัยภาคบังคับ กล่าวคือ อัตราเบี้ยประกันภัยที่บริษัทผู้รับประกันภัยเรียกเก็บจะไม่สร้างกำไรอย่างมากมายให้กับบริษัท แต่ก็จะไม่ก่อให้เกิดการขาดทุนแก่บริษัท ที่เรียกกันโดยทั่วไปว่า No Loss No Profit
- (3) หลักการใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด (No fault) กล่าวคือหลัก No fault นั้นจะมีสองลักษณะคือ Pure No fault และ Modified No fault โดย Pure No fault จะมีลักษณะที่บังคับให้เจ้าของรถทุกคันต้องเอาประกันภัยและยกเลิกหลักกฎหมายละเมิดโดยสิ้นเชิง ส่วน Modified No fault นั้นใช้หลักการของหลักกฎหมายละเมิดต่อไปได้ภายหลังการจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยไปก่อนแล้ว กล่าวโดยรวมของหลัก No fault ก็คือจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยไปโดยไม่คำนึงว่าเป็นความผิดของผู้ใด เพียงแต่ว่า Pure No

² กองวิชาการและสถิติ. (2535, ตุลาคม-ธันวาคม). “สารานุกรมเกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และกฎกระทรวง.” วารสารการประกันภัย , 17 (68).

fault นั้นจะนำหลักกฎหมายละเมิดไปฟ้องร้องกันอีกไม่ได้ ส่วน Modified No fault นั้นยอมให้นำหลักกฎหมายละเมิดไปฟ้องร้องกันต่อได้อีก

(4) หลักการให้มีมาตรการเสริมการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัยจากรถ หลักการนี้เกิดขึ้นเนื่องจากในบางกรณีมีช่องว่างของกฎหมายในการเยียวยาผู้ประสบภัย เช่น กรณีขับรถชนแล้วหนี ผู้เสียหายจากรถที่ชนไม่ได้ หรือกรณีรถคันที่ก่อภัยไม่ได้เอาประกันภัยไว้ เป็นต้น มาตรการเสริมที่ประเทศต่างๆ ได้สร้างขึ้น การจัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ หรือการเพิ่มเติมข้อความในกรมธรรม์ประกันภัยให้คุ้มครองผู้เสียหายจากรถในกรณีดังกล่าวด้วย เป็นต้น

การบังคับให้รถทุกคันต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย คำว่า “รถ” ตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 หมายความว่า รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร และหมายความรวมถึงรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง (มาตรา 4)

นิยามของคำว่า “รถ” กฎหมายว่าด้วยรถยนต์พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 4 ได้ให้นิยามคำว่า “รถ” ไว้ดังนี้

“รถ” หมายความว่า รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

“รถยนต์” หมายความว่า รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการ และรถยนต์ส่วนบุคคล

“รถยนต์สาธารณะ” หมายความว่า

(1) รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่ใช้รับจ้างระหว่างจังหวัด โดยรับส่งคนโดยสารได้เฉพาะที่นายทะเบียนกำหนด

(2) รถยนต์รับจ้าง ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน หรือรถยนต์สาธารณะอื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทาง

“รถยนต์บริการ” หมายความว่า รถยนต์บรรทุกคนโดยสารหรือให้เช่าซึ่งบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน ดังต่อไปนี้

(1) รถยนต์บริการธุรกิจ ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่ใช้บรรทุกคนโดยสารระหว่างท่าอากาศยาน ท่าเรือเดินทะเล สถานีขนส่งหรือสถานีรถไฟกับโรงแรมที่พักอาศัย ที่ทำการของผู้โดยสาร หรือที่ทำการของผู้บริการธุรกิจนั้น

(2) รถยนต์บริการทัศนาจร ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่ผู้ประกอบการธุรกิจเกี่ยวกับการท่องเที่ยวใช้รับส่งคนโดยสารเพื่อการท่องเที่ยว

(3) รถยนต์บริการให้เช่า ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่จัดไว้ให้เช่าซึ่งมิใช่เป็นการเช่าเพื่อนำไปรับจ้างบรรทุกคนโดยสารหรือสิ่งของ

“รถยนต์ส่วนบุคคล” หมายความว่า

(1) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน

(2) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคนแต่ไม่เกินสิบสองคน และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันกิโลกรัม ซึ่งมีได้ใช้ประกอบการขนส่งเพื่อสินจ้างตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

“รถจักรยานยนต์” หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์หรือกำลังไฟฟ้าและมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อ และให้หมายความรวมถึงรถจักรยานที่ติดเครื่องยนต์ด้วย

“รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล” หมายความว่า รถจักรยานยนต์ที่มีได้ใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร

“รถจักรยานยนต์สาธารณะ” หมายความว่า รถจักรยานยนต์ที่มีได้ใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสารแต่ไม่หมายรวมถึงรถจักรยานยนต์ที่มีพ่วงข้างและรถจักรยานที่ติดเครื่องยนต์

“รถพ่วง” หมายความว่า รถที่เคลื่อนที่ไปโดยใช้รถอื่นลากจูง

“รถบดถนน” หมายความว่า รถที่ใช้ในการบดอัดวัสดุบนพื้นให้แน่น และมีเครื่องยนต์ขับเคลื่อนในตัวเอง หรือใช้รถอื่นลากจูง

“รถแทรกเตอร์” หมายความว่า รถที่มีล้อหรือสายพาน และมีเครื่องยนต์ขับเคลื่อนในตัวเอง เป็นเครื่องจักรกลขึ้นพื้นฐานในงานที่เกี่ยวกับการขุด ดัก ดันหรือฉุดลาก เป็นต้น หรือรถยนต์สำหรับลากจูงซึ่งมิได้ใช้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

ทั้งนี้ มีกฎกระทรวงเพิ่มเติม คือ กฎกระทรวงฉบับที่ 11 (พ.ศ.2525) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 กำหนดให้ “รถใช้งานเกษตรกรรม” เป็น “รถ” ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่งให้นิยามความหมายของ “รถใช้งานเกษตรกรรม” ดังนี้ คือ

“รถใช้งานเกษตรกรรม” หมายความว่า รถที่ผลิตหรือประกอบขึ้นเพื่อใช้งานเกษตรกรรม โดยใช้เครื่องยนต์ซึ่งมิได้ใช้สำหรับรถยนต์โดยเฉพาะมาติดตั้ง

ดังนั้น ความหมายของคำว่า “รถ” ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ จึงหมายถึง

(1) รถยนต์

(2) รถจักรยานยนต์

(3) รถพ่วง

(4) รถบดถนน

(5) รถแทรกเตอร์

(6) รถใช้งานเกษตรกรรม (รถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง)

กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 (9) ได้ให้นิยามคำว่า “รถ” ไว้ดังนี้

“รถ” หมายความว่า ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางบกซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น และหมายความรวมถึงรถพ่วงของรถนั้นด้วย ทั้งนี้ เว้นแต่รถไฟ

มาตรา 4(1) แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ให้คำนิยามคำว่า “การขนส่ง” หมายความว่า การขนคน สัตว์หรือสิ่งของ โดยทางบกด้วยรถ

อย่างไรก็ตาม มาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 บัญญัติยกเว้นมิให้ใช้พระราชบัญญัติรถยนต์บังคับกับรถ ดังนี้ คือ รถยนต์ทหาร เพราะมีกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหารบังคับไว้โดยเฉพาะอยู่แล้ว และรถยนต์รับจ้างที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัดที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์บริการที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคนแต่ไม่เกินสิบสองคน และรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันห้าร้อยกิโลกรัมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ซึ่งมิได้ใช้ประกอบการขนส่งเพื่อสินจ้าง รถยนต์สามล้อ รถจักรยานยนต์และรถแทรกเตอร์ เพราะมีกฎหมายว่าด้วยรถยนต์บังคับไว้โดยเฉพาะอยู่แล้ว

ดังนั้น ความหมายของคำว่า “รถ” ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก จึงหมายถึง ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนคน สัตว์หรือสิ่งของ โดยทางบกซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น รวมถึงรถพ่วงของรถดังกล่าว โดยคำนิยามความหมายของคำว่า “รถ” ไม่หมายความรวมถึง “รถไฟ” และมีให้ใช้บังคับกับ รถตาม มาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร พระราชบัญญัติรถยนต์ทหาร พ.ศ. 2476 มาตรา 4 ได้ให้นิยามความหมายของคำว่า “รถ” ไว้ดังนี้

“รถยนต์ทหาร” หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล (เว้นแต่ที่เดินบนราง) และรถพ่วงซึ่งเป็นของกระทรวงกลาโหมหรือของบุคคลอื่นซึ่งมอบให้ใช้รถนั้นประจำในราชการทหาร

ทั้งนี้ มีกฎกระทรวงเพิ่มเติม คือ กฎกระทรวงฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2502) ออกตามความใน มาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ทหาร พ.ศ. 2476 กำหนดให้ รถยนต์ทหารแบ่งออกเป็นสี่ประเภท คือ

(1) “รถยนต์สงคราม” หมายความว่า รถยนต์ทหารที่มีไว้เพื่อการสงคราม

(2) “รถจักรยานยนต์สงคราม” หมายความว่า รถจักรยานยนต์ทหารที่มีไว้เพื่อการสงคราม

(3) “รถยนต์ปกติ” หมายความว่า รถยนต์ทหารนอกจากรถยนต์สงคราม

(4) “รถจักรยานยนต์ปกติ” หมายความว่า รถจักรยานยนต์ทหารนอกจากรถจักรยานยนต์สงคราม

ดังนั้น ความหมายของคำว่า “รถ” ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร จึงหมายถึง

(1) รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ซึ่งเป็นของกระทรวงกลาโหมหรือของบุคคลอื่นซึ่งมอบให้ใช้รถนั้นประจำในราชการทหาร

(2) รถพ่วง ซึ่งเป็นของกระทรวงกลาโหมหรือของบุคคลอื่นซึ่งมอบให้ใช้รถนั้นประจำในราชการทหาร

โดยคำนึงความหมายของคำว่า “รถ” ไม่รวมถึงรถที่เดินบนราง

รถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัย พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 8 กำหนดครัดดังต่อไปนี้ได้รับยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย คือ

(1) รถสำหรับเฉพาะองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท และรถสำหรับผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์

(2) รถของสำนักพระราชวังที่จดทะเบียนและมีเครื่องหมายตามระเบียบที่เลขาธิการพระราชวังกำหนด

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

(4) รถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

รถที่ได้รับการยกเว้นดังกล่าวนี้ เจ้าของรถใช้หรือมิใช้เพื่อใช้จะจัดให้มีการประกันความเสียหายหรือไม่ก็ได้

ผู้ที่มีหน้าที่จัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 7 บัญญัติให้เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้เป็นผู้ที่มีหน้าที่จัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย คำว่า “เจ้าของรถ” ตามคำนิยามในมาตรา 4 หมายความว่า ผู้มีกรรมสิทธิ์ในรถ หรือผู้มีสิทธิครอบครองรถตามสัญญาเช่าซื้อ และหมายความรวมถึงผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว

ผู้ที่มีหน้าที่ต้องรับประกันภัย คือ บริษัทตามกฎหมายว่าด้วยประกันวินาศภัยที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประเภทการประกันภัยรถ

ผู้ที่ได้รับความคุ้มครองความเสียหาย ผู้ที่ได้รับความคุ้มครอง คือ ผู้ประสบภัย ซึ่งมาตรา 4 ได้ให้คำนิยามคำว่า “ผู้ประสบภัย” หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัย เนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งที่ยกหรือติดตั้งในรถนั้น และหมายความรวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตายด้วย

จากคำนิยาม “ผู้ประสบภัย” ดังกล่าว จะเห็นได้ว่า การจะเป็นผู้ประสบภัย จะต้องเป็นผู้ที่ได้รับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยจากอุบัติเหตุที่รถก่อให้เกิดขึ้น แต่โดยที่รถเป็นสิ่งที่ไม่มีชีวิตจิตใจ ไม่สามารถบังคับให้ตัวของมันเองเคลื่อนที่ได้โดยคนหรือสัตว์ รถจึงไม่สามารถก่อความเสียหายได้ด้วยตัวของมันเอง การที่รถได้ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นเพราะมันอยู่ในกรอบบังคับของคน จึงต้องถือเป็นการกระทำของคน

บุคคลทุกคนที่ประสบภัยจากรถ ไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่รถ ผู้ซึ่งอยู่ในหรือบนหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของรถ หรือผู้ซึ่งกำลังขึ้นหรือกำลังลงจากรถ ผู้ใช้ถนน เช่น คนเดินเท้า คนข้ามถนน หรือแม้แต่คนที่กำลังนอนอยู่ในบ้าน หากได้รับความเสียหายเป็นอันตรายแก่ชีวิต ร่างกายหรืออนามัย เนื่องจากอุบัติเหตุที่เกิดจากรถหรือเนื่องจากสิ่งที่ยกหรือติดตั้งในรถนั้น จะได้รับความคุ้มครองโดยได้รับค่าใช้จ่ายค่าเสียหายตามที่กำหนดไว้

จากคำนิยาม “ผู้ประสบภัย” ดังกล่าว ทำให้ต้องจำแนกผู้ประสบภัยออกเป็นสองจำพวก คือ

- (1) ผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายจากการกระทำโดยประมาทของผู้ขับขี่ และซึ่งผู้ขับขี่เป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบผู้ประสบภัยนั้น
- (2) ผู้ขับขี่ที่ตกเป็นผู้ประสบภัยอันเกิดจากการกระทำของตนเอง ซึ่งไม่มีผู้ใดต้องรับผิดชอบต่อผู้ขับขี่ที่ประสบภัย

การที่ต้องแยกผู้ประสบภัยออกเป็นสองจำพวกดังกล่าวก็เนื่องจากการประกันภัยในกรมธรรม์ฉบับเดียวกันจะมีวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยต่างกัน กล่าวคือ การประกันภัยตาม (1) มีวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยเป็นความรับผิด ส่วนการประกันภัยตาม (2) มีวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยเป็นบุคคล คือตัวผู้ขับขี่รถคันเอาประกันภัย

ดังนั้นการประกันภัยที่จะนำมาใช้บังคับกับการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยตาม (1) และ (2) ย่อมเป็นการประกันภัยคนละประเภทกัน เนื่องจากวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยเป็นคนละวัตถุประสงค์ที่เอามาใช้กับผู้ประสบภัยตาม (2) จึงต้องเป็นการประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (Liability Insurance) โดยมีเงื่อนไขแห่งการชดเชยก็คือ ต้องเป็นความเสียหายที่เกิด

จากรถ หรือจากสิ่งที่ยักรทุกหรือติดตั้งในรถนั้น และต้องเกิดจากการกระทำโดยประมาทของผู้ขับขี่ ดังนั้นการประกันภัยตาม (1) นี้จำเป็นต้องมีการพิสูจน์ความรับผิดชอบให้เสร็จสิ้นเสียก่อน

ส่วนการประกันภัยตาม (2) เป็นกรณีที่รถที่เกิดอุบัติเหตุเกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่เอง การพิจารณาจะใช้ไม่ต้องมีการพิสูจน์ความรับผิดชอบ เพราะการกระทำให้เกิดความเสียหายแก่ตนเองไม่ถือเป็นความผิดทั้งทางแพ่งและทางอาญา การประกันภัยที่จะนำมาใช้บังคับแก่ผู้ประสบภัยตาม (2) จึงได้แก่การประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล

ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครอง และจำนวนเงินเอาประกันภัย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 มาตรา 4 ได้ให้คำนิยาม “ความเสียหาย” หมายความว่า ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยอันเกิดจากรถ

ดังนั้น ความเสียหายที่จะได้รับความคุ้มครองตาม พระราชบัญญัติฯ จึงเป็นความเสียหายเฉพาะที่เกิดแก่ชีวิต ร่างกายหรืออนามัยเท่านั้น ไม่รวมถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สิน

โดยกฎหมายกำหนดให้ จำนวนเงินเอาประกัน ซึ่งหมายถึงจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทประกันภัยตกลงจะชำระเมื่อเกิดภัยตามสัญญาประกันภัย ในการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่เอาประกันไว้ ผู้เอาประกันภัยจะทำสัญญาประกันสำหรับความเสียหายที่จะเกิดแก่ผู้ประสบภัยจากรถเป็นจำนวนสูงเท่าใดก็ได้แต่จำนวนเงินเอาประกันภัยต่อบุคคลหนึ่งและต่อเหตุการณ์หนึ่งต้องไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงโดยปัจจุบันที่กฎกระทรวงกำหนดไว้ดังนี้คือ

(1) จำนวนเท่าที่จ่ายจริงแต่ไม่เกินห้าหมื่นบาทต่อรายสำหรับความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัย นอกจากกรณีตาม (2)

(2) จำนวนสองแสนบาทต่อราย สำหรับความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัยอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้

- (ก) ตาบอด
- (ข) หูหนวก
- (ค) เป็นใบ้ หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด
- (ง) เสียอวัยวะสืบพันธุ์ หรือความสามารถสืบพันธุ์
- (จ) เสียแขน ขา มือ เท้า หรือนิ้ว
- (ฉ) เสียอวัยวะอื่นใด
- (ช) จิตพิการอย่างติดตัว
- (ซ) ทุพพลภาพอย่างถาวร

(3) จำนวนสองแสนบาทต่อรายสำหรับความเสียหายต่อชีวิต

(4) จำนวนสองแสนบาทต่อราย สำหรับความเสียหาย (1) ต่อมาได้รับความเสียหายตาม (2) หรือ (3) หรือทั้งตาม (2) และ (3)

(5) นอกจากจำนวนเงินเอาประกันภัยตามข้อ 3 ให้มีส่วนการคุ้มครองค่าชดเชยรายวันสำหรับผู้ประสพภัยที่พักรักษาตัวอยู่ในโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล จำนวนวันละสองร้อยบาท สูงสุดไม่เกินยี่สิบวันต่ออุบัติเหตุแต่ละครั้ง เป็นความคุ้มครองที่เพิ่มขึ้น

ค่าเสียหายเบื้องต้น ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถฯ มาตรา 4 ได้ให้คำนิยาม “ค่าเสียหายเบื้องต้น” หมายความว่า ค่ารักษาพยาบาล ค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาล ค่าปลงศพ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการศพ รวมทั้งค่าเสียหายและค่าใช้จ่ายที่จำเป็นอย่างอื่นเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสพภัยในเบื้องต้น โดยไม่ต้องรอผลการพิสูจน์ความรับผิด ทั้งนี้ตามรายการและจำนวนเงินที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 20 วรรคสอง

โดยที่การประกันภัยความรับผิดอันเกิดจากการใช้รถยนต์เป็นการประกันภัยจำนองตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 887 ซึ่งผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกเมื่อผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกผู้ต้องเสียหาย ซึ่งจะต้องมีการพิสูจน์ความรับผิดให้ได้ความเสียก่อนว่าผู้เอาประกันภัยเป็นฝ่ายผิด แต่โดยที่การพิสูจน์ความรับผิดต้องใช้เวลายาวนาน ทำให้ผู้ประสพภัยต้องรับภาระด้วยตนเองไปก่อน ทำให้ผู้ประสพภัยที่ขาดเงินต้องเดือดร้อน ด้วยเหตุนี้เองพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถฯ จึงได้บัญญัติให้มีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสพภัยไปจำนวนหนึ่งก่อนตามจำนวนที่จำเป็นและให้จ่ายอย่างทันทีทันใด คือภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับการร้องขอจากผู้ประสพภัย ทั้งนี้เพื่อให้การเยียวยาในด้านการรักษาพยาบาลตามที่คุณประสพภัยได้จ่ายไปจริงแต่ไม่เกิน 15,000.- บาท สำหรับความเสียหายต่อร่างกายและหากเป็นกรณีผู้ประสพภัยได้รับความเสียหายถึงขนาด ตาบอด หูหนวก เป็นใบ้หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด เสียอวัยวะสืบพันธุ์ หรือความสามารถสืบพันธุ์ เสียแขน ขา มือ เท้า หรือนิ้ว เสียอวัยวะอื่นใด จิตพิการอย่างติดตัว ทุพพลภาพอย่างถาวร จำนวนสามหมื่นห้าพันบาท หรือสำหรับคนเสียชีวิต จะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น 35,000.- บาท โดยการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นรวมแล้วต่อหนึ่งรายไม่เกิน 50,000.- บาทโดยให้ถือว่าค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายไปนั้นเป็นส่วนหนึ่งของใช้ค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และเมื่อการพิสูจน์ความรับผิดเสร็จสิ้นแล้ว ฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบต่อผู้ประสพภัยต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมจากส่วนที่จ่ายเป็นค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายไปแล้วนั้น

การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น ผู้ประสบภัยต้องร้องขอภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวัน นับแต่วันที่มีความเสียหายเกิดขึ้น แต่หากไม่ได้ร้องขอภายในกำหนดเวลาดังกล่าว จะรับเป็นค่าสินไหมทดแทนเป็นเงินจำนวนเดียวเลยก็ได้

โดยปกติกรณีที่มีประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ก็ให้ร้องขอกับบริษัท ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์วิธีการและอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง และกฎกระทรวงฉบับดังกล่าวได้กำหนดไว้ว่า การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นให้ยื่นคำร้องขอตามแบบที่นายทะเบียนกำหนดและต้องมีหลักฐานดังต่อไปนี้

การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัท จะแบ่งเป็นสองกรณีคือ ความเสียหายต่อร่างกาย และความเสียหายต่อชีวิต ซึ่งจะได้แยกอธิบาย 2 กรณีคือ

(1) กรณีความเสียหายต่อร่างกาย

ก) ใบเสร็จรับเงินจากโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล หรือหลักฐานการแจ้งหนี้เกี่ยวกับการรักษาพยาบาล

ข) สำเนาบัตรประจำตัว หรือสำเนาใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าวหรือสำเนาหนังสือเดินทาง หรือหลักฐานอื่นใดที่ทางราชการเป็นผู้ออกให้ที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ที่มีชื่อในหลักฐานนั้นเป็นผู้ประสบภัย แล้วแต่กรณี

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกายอย่างหนึ่งอย่างใด นอกจากต้องยื่นหลักฐานตาม (ก) และ (ข) แล้วให้ยื่นใบรับรองแพทย์หรือความเห็นแพทย์หรือหลักฐานอื่นใดที่ระบุว่าเป็นผู้ประสบภัยซึ่งได้รับความเสียหายต่อร่างกายดังกล่าว พร้อมทั้งสำเนาบันทึกประจำวันของพนักงานสอบสวนหรือหลักฐานอื่นใด ที่แสดงว่าผู้นั้นได้รับความเสียหายจากการประสบภัยจากรถด้วย

(2) กรณีความเสียหายต่อชีวิต

ก) สำเนามรณะบัตร

ข) สำเนาบันทึกประจำวันในคดีของพนักงานสอบสวน หรือหลักฐานอื่นที่แสดงว่าผู้นั้นถึงแก่ความตายเพราะการประสบภัยจากรถ

กรณีขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นตาม 1. และ 2. รวมกันให้มีหลักฐานตาม 1. และ 2. แต่ถ้าไม่อาจขอรับจากบริษัทได้ ก็ให้ร้องขอรับกับสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ให้ผู้ประสบภัยเป็นผู้ร้องขอ หากผู้ประสบภัยไม่สามารถร้องขอได้ให้โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่รักษาผู้ประสบภัย ญาติ หรือผู้มีส่วนได้เสียของผู้ประสบภัย หรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยแล้วแต่กรณีร้องขอแทน กรณีที่อาจร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนได้ ผู้ประสบภัยอาจขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนได้ใน 6 กรณีดังต่อไปนี้

(1) กรณีที่รถนั้นมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 และเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

(2) กรณีที่รถนั้นมิได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถในขณะที่เกิดเหตุเพราะถูกขกขอก น้อโกง กรรโชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และได้มีการร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน

(3) กรณีรถนั้นไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถและรถนั้นมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9

(4) กรณีรถนั้นมีผู้ขับหลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่าความเสียหายเกิดจากกรณีใด

(5) กรณีบริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน หรือ

(6) กรณีรถตามมาตรา 8 ที่มีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7

โดยที่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถฯ มีเจตนารมณ์ที่จะให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอน จึงจำเป็นต้องมีบทบัญญัติห้ามมิให้บริษัทยกเอาข้อยกเว้นความรับผิดชอบที่บัญญัติไว้ในกฎหมายหรือตามข้อสัญญามาเป็นเหตุปฏิเสธความรับผิดชอบในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย ดังต่อไปนี้

กรณีที่กรมธรรม์ประกันภัย หรือเอกสารประกอบหรือแนบท้ายกรมธรรม์ประกันภัย ที่ระบุถึงความรับผิดชอบของบริษัทแตกต่างไปจากที่กำหนดไว้ในบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ บริษัทจะยกขึ้นเป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัยในการชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นมิได้ หรือ

บริษัทจะยกเอาเหตุแห่งความไม่สมบูรณ์หรือการฝ่าฝืนเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัยระหว่างบริษัทกับเจ้าของรถ หรือการได้บอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยกับเจ้าของรถเป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัยในการชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้น การบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยให้มีผลเมื่อครบกำหนดสามสิบวันนับแต่วันที่บริษัทได้มีหนังสือแจ้งการบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยไปยังผู้เอาประกันภัย ตามภูมิลำเนาที่ทราบครั้งสุดท้ายโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับ หรือ

บริษัทยกเอาความทุจริตหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัยมาเป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยมิได้

3.1.1 กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

ในปี พ.ศ. 2526 รัฐบาลสมัยพลเอกเปรม ติณสูลานนท์ เป็นนายกรัฐมนตรีได้มอบหมายให้คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ (กปอ.) หามาตรการและวิธีดำเนินการให้ความ

คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์และการลดอุบัติเหตุ ซึ่ง กปอ. ได้แต่งตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจขึ้นคณะหนึ่งเพื่อหามาตรการและวิธีดำเนินการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์

คณะกรรมการเฉพาะกิจได้แต่งตั้งงานเพื่อตรวจสอบกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ โดยให้พิจารณาตามร่างของกระทรวงพาณิชย์และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และเสนอให้คณะกรรมการเฉพาะกิจพิจารณาเพื่อวางมาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ เพื่อเสนอต่อคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติพิจารณาต่อไป ในการนี้ได้มีการจัดส่งคณะทำงานบางท่านเดินทางไปศึกษาและดูงานด้านกฎหมายและด้านประกันภัย ณ ประเทศสิงคโปร์ ฟิลิปปินส์ ญี่ปุ่น สาธารณรัฐเกาหลี และฮ่องกง เพื่อหาแนวทางและข้อมูลมาประกอบการร่างกฎหมายดังกล่าว

เมื่อได้ดำเนินการร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์เสร็จเรียบร้อยแล้ว ได้เสนอให้คณะรัฐมนตรีฝ่ายสังคมพิจารณา ซึ่งที่ประชุมคณะรัฐมนตรีฝ่ายสังคมได้มีมติให้ส่งร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว ให้กรรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ รับไปพิจารณาทบทวนร่างดังกล่าวร่วมกับผู้แทนกรรมการขนส่งทางบกอีกครั้งหนึ่ง เพื่อให้เกิดความชัดเจนและสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

หลังจากที่กรรมการประกันภัยและกรรมการขนส่งทางบกทบทวนเสร็จเรียบร้อยแล้ว คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ (กปอ.) ได้มีมติเห็นชอบให้ส่งเรื่องให้กรรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ ซึ่งมีหน้าที่โดยตรงรับไปดำเนินการนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ ซึ่งกรรมการประกันภัยได้ดำเนินการตามขั้นตอนของการเสนอกฎหมายจนครบทุกขั้นตอน จนได้มีการประกาศใช้บังคับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อ เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2535 โดยมีเหตุผลในการประกาศใช้บังคับ ก็เนื่องจากการปรากฏว่าอุบัติเหตุอันเกิดจากรถได้ทวีจำนวนขึ้นในแต่ละปี เป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมากโดยผู้ประสบภัยดังกล่าวไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหายหรือได้รับชดเชยค่าเสียหายไม่คุ้มกับความเสียหายที่ได้รับจริง และหากผู้ประสบภัยจะใช้สิทธิทางแพ่งเรียกร้องค่าเสียหายก็ต้องใช้เวลาดำเนินคดียาวนาน ดังนั้น เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยค่าเสียหายและได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันทั่วถึง สมควรกำหนดให้มีกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว ก็คือ บังคับให้รถยนต์ทุกคันต้องมีการประกันภัยหรือมีหลักทรัพย์วางไว้เป็นประกัน เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการคุ้มครองในจำนวนเงินที่เหมาะสม นับตั้งแต่ได้รับบาดเจ็บทุพพลภาพและมรณกรรม โดยให้ได้รับความคุ้มครองทางการเงินทุกขั้นตอน นับแต่การชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นตามจำนวนที่จำเป็นก่อนโดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิดชอบ หลังจากพิสูจน์ความรับผิดชอบเสร็จสิ้นแล้ว ก็ให้ได้รับค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นต่อไป

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีเจตนารมณ์ที่จะให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยที่ได้รับความต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยจากรถทุกคนโดยไม่คำนึงถึงว่าบุคคลผู้นั้นจะเป็นบุคคลภายนอกหรือไม่ กล่าวคือแม้ผู้ประสบภัยจะเป็นบุคคลในครอบครัวของผู้ขับขี่หรือของเจ้าของรถ หรือเป็นผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตนเองเพราะความประมาทของตนเองก็ถือว่าเป็นผู้ประสบภัยตามความหมายของกฎหมายฉบับนี้ด้วย

เมื่อมีอุบัติเหตุอันเกิดจากรถทำให้คนนอกรถหรือในรถรวมทั้งผู้ที่กำลังขึ้นหรือกำลังลงจากรถได้รับความเสียหายต่อชีวิตและ/หรือร่างกายก็ให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันทีโดยไม่ต้องรอให้การพิสูจน์ความรับผิดชอบเสร็จสิ้นเสียก่อน แม้ว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจะเกิดจากความทุจริตหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัย ซึ่งเป็นกรณีที่ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัยตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 879 แต่ผู้รับประกันภัยก็ไม่อาจจะยกเอาเหตุดังกล่าวขึ้นเป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบได้ ดังที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 มาตรา 17

ถึงแม้ว่าพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จะบัญญัติให้เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยกับบริษัทก็ตาม แต่มีบางกรณีที่บริษัทที่รับประกันภัยรถคันที่เกิดเหตุไม่ต้องรับผิดชอบ เช่น รถนั้นถูกขโมย ก่อโจร โจรลักทรัพย์ ชิงทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และเจ้าของรถได้มีการร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวนแล้ว กรณีเช่นนี้บริษัทและเจ้าของรถย่อมไม่ต้องรับผิดชอบต่ออุบัติเหตุที่เกิดขึ้น หรืออาจเป็นกรณีที่เจ้าของรถฝ่าฝืนไม่จัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 7 และมาตรา 9 และเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายให้แต่ไม่ครบจำนวนที่ต้องจ่าย หรือเป็นกรณีที่รถนั้นเป็นรถที่ไม่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย เพราะเหตุที่เป็นรถที่ได้รับยกเว้นตามมาตรา 8 ซึ่งกรณีต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้นเป็นกรณีที่ผู้ประสบภัยไม่สามารถจะขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัยได้

ดังนั้นเพื่อเป็นการอุดช่องว่างของกฎหมายและเพื่อให้เป็นตามเจตนารมณ์ของกฎหมายที่ประสงค์จะให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันที กฎหมายจึงจำเป็นต้องหามาตรการเสริมด้วยการบัญญัติให้มีการจัดตั้งสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยขึ้นใน สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เพื่อดำเนินการจัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยโดยในครั้งแรกให้ได้รับทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้ และเงินที่

บริษัทจ่ายสมทบตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง และเงินอื่น ๆ ที่ได้มาตามมาตรา 33 (3) – (8) เงินที่ได้มาดังกล่าวก็เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยในกรณีต่าง ๆ

เพื่อเป็นการอุดช่องว่างของกฎหมายและเพื่อให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายที่ประสงค์จะให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันทั่วถึง กฎหมายจึงจำเป็นต้องหามาตรการเสริมด้วยการบัญญัติให้มีการจัดตั้งสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยขึ้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 มาตรา 33 บัญญัติให้จัดตั้ง “กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย” ขึ้นเป็นหน่วยงานในสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยในกรณีตามมาตรา 23 และเป็นค่าใช้จ่ายอื่นในการดำเนินการของกองทุน จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ประกอบด้วย

(1) เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้

(2) เงินที่บริษัทจ่ายสมทบตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดให้บริษัทจ่ายเงินสมทบให้กองทุนในรอบสามเดือน ในอัตราไม่เกินร้อยละสิบของเบี้ยประกันที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัยในแต่ละเดือน เงินสมทบที่บริษัทจ่ายนั้นให้นำไปหักเป็นค่าใช้จ่ายในการคำนวณภาษีเงินได้ตามประมวลกฎหมายรัษฎากร โดยกฎกระทรวงกำหนดให้บริษัทจ่ายเงินสมทบดังกล่าวให้แก่สำนักงานกองทุนฯ ภายใน 30 วัน นับแต่วันสิ้นปีบัญชีของบริษัท

(3) เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี

(4) เงินหรือทรัพย์สินที่ได้มา จากการไล่เบี้ยเรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น โดยการทอดตลาดหรือการเข้าเฉลี่ยทรัพย์สินหากมีการขายทอดตลาดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และการไล่เบี้ยเรียกคืนจากผู้ก่อความเสียหายที่เป็นฝ่ายผิดหรือหน่วยงานที่เป็นเจ้าของรถที่ใช้เงินคืน

(5) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้

(6) ดอกผลของเงินกองทุน

(7) เงินที่ได้จากการขายทรัพย์สินที่ได้มาตาม 4 และ 5

(8) เงินรายได้อื่น ๆ

ทั้งนี้ เงินและทรัพย์สินดังกล่าวให้เป็นของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เหตุผลของกฎหมายที่บัญญัติให้มีการจัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยขึ้นก็เพื่อให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายที่ประสงค์จะให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันทั่วถึง จึงจำเป็นต้องมีบทบัญญัติที่เป็นการอุดช่องว่างในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ต่าง ๆ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 23 ก็ให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเป็นผู้มีหน้าที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปก่อน

3.1.2 การใช้สิทธิไต่เบี่ย และเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้น ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535³

เพื่อให้ผู้ประสบภัยจากรถได้รับค่าเสียหายที่แน่นอนและทันทั่วถึง หากเกิดความเสียหายต่อแก่ผู้ประสบภัยและเป็นกรณีที่ผู้ประสบภัยไม่ได้รับการชดใช้ในเบื้องต้นแล้ว กฎหมายบัญญัติให้มีการจัดตั้งสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเพื่อจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปก่อน และให้กองทุนติดตามไต่เบี่ยเรียกคืนเงินที่ได้จ่ายไปคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยดังจะกล่าวต่อไป

3.1.3 แนวคิดของการใช้สิทธิไต่เบี่ยเรียกคืน ตามมาตรา 26 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม มีวัตถุประสงค์เพื่อสำรองจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัยไปก่อนและเป็นหลักประกันว่าผู้ประสบภัยจากรถจะได้รับการรักษาหรือเยียวยาทันทั่วถึง หากต่อมาภายหลังปรากฏว่ามีบุคคลที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสามารถใช้สิทธิไต่เบี่ยหรือเรียกคืนเอาจากบุคคลที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสามารถใช้สิทธิไต่เบี่ยหรือเรียกคืนเอาจากบุคคลที่ต้องรับผิดชอบชดใช้ได้ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 26 และมาตรา 31 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

3.1.4 การไต่เบี่ยเรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น ตามมาตรา 26 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ตามมาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กำหนดไว้ใน 6 กรณีดังต่อไปนี้ ให้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุน

(1) เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 และเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นไม่ครบจำนวน

³ ส่วนนายทะเบียนคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย. (2553) *แนวทางปฏิบัติการไต่เบี่ยเรียกคืนและการใช้มาตรการทางปกครอง* . หน้า 5-250.

(2) ขณะเกิดเหตุ รถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถเพราะเหตุที่รถนั้นได้ถูกยักยอก น๊อโกง ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และเจ้าของรถได้ร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน

(3) ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และรถนั้นไม่มีการประกันภัยกับบริษัท

(4) มีความเสียหายจากรถเกิดแก่ผู้ประสบภัย แต่ไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย

(5) บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยมีครบจำนวนหรือ

(6) ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยนั้นเกิดจากรถตามมาตรา 8 และมาตรา 26 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ก่อนที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2550 กำหนดให้ “ในกรณีที่เจ้าของรถหรือบริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนตามมาตรา 23(1) หรือมาตรา 23 (5) แล้วแต่กรณี เมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามมาตรา 25 แล้ว ให้นายทะเบียนมีคำสั่งเรียกเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายไปนั้นคืนจากเจ้าของรถหรือบริษัท แล้วแต่กรณี และเจ้าของรถหรือบริษัทจะต้องจ่ายเงินเพิ่มในอัตราร้อยละสิบของจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนส่งเข้าสมทบกองทุนอีกต่างหาก”

จะเห็นได้ว่าแต่เดิมกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย จะสามารถเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นจากเจ้าของรถและบริษัทได้ โดยในการเรียกคืนจากเจ้าของรถจะเรียกได้เฉพาะในกรณี ต้องเป็น เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย เท่านั้น ซึ่งเป็นไปตามแนวคำพิพากษาศาลฎีกา ที่ 5865/2545 (กรณีศาลสี่ล้อ) ที่พิพากษาว่า “เจ้าของรถที่จะต้องชำระเงินค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย พร้อมเงินเพิ่มตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 26 หมายถึง เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายซึ่งมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 23(1) ไว้เท่านั้น แต่จำเลยเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ซึ่งเป็นผู้ประสบภัยจากรถยนต์ของผู้อื่นที่ทำให้จำเลยได้รับบาดเจ็บ จำเลยจึงมิใช่เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายตามมาตรา 23(1) กรมการประกันภัยโจทก์จึงไม่อาจฟ้องบังคับให้จำเลยชำระค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้จ่ายให้จำเลยไปคืนให้แก่โจทก์ ”

แต่ต่อมาในปี 2550 ได้มีพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550 แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 23 และมาตรา 26 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.

2535 โดยกำหนดให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้จ่ายไปคืนจากเจ้าของรถ หรือบริษัทประกันภัยได้ สำหรับกรณีต่างๆ ดังนี้

3.1.4.1 การเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นจากเจ้าของรถ

กรณีเมื่อความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่เจ้าของไม่ได้จัดให้มีการประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และเจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน กรณีการจ่ายตามมาตรา 23(1) แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

3.1.4.2 การเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัย

กรณีเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่บริษัทประกันภัยได้รับประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตาม พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และบริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน กรณีการจ่ายตามมาตรา 23(5)

เมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปแล้วเป็นจำนวนเท่าใด ก็ให้นายทะเบียนมีคำสั่งเรียกเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายไปนั้นคืนจากเจ้าของรถหรือจากบริษัทประกันภัยแล้วแต่กรณี รวมทั้งเจ้าของรถหรือบริษัทประกันภัยจะต้องจ่ายเงินเพิ่มในอัตราร้อยละยี่สิบ (20%) ของจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นที่กองทุนได้จ่ายไป เพื่อส่งเข้าสมทบกองทุนอีกต่างหากด้วย โดยในการมีคำสั่งเรียกให้ชำระเงินค่าเสียหายเบื้องต้นและเงินเพิ่มดังกล่าว จะต้องกำหนดระยะเวลาให้ชำระไม่น้อยกว่า 7 วันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่ง (มาตรา 57 พระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539)

ดังนั้นการไล่เบี้ยเรียกคืนตามมาตรา 26 จะต้องพิจารณาเป็น 2 แนวทาง คือ ก่อนการแก้ไข พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยฯ (ก่อนวันที่ 6 เมษายน 2550) จะต้องเป็นรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และหลังการแก้ไข พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยฯ (ตั้งแต่วันที่ 6 เมษายน 2550) ไม่จำเป็นต้องเป็นรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย แต่ความเสียหายนั้นเกิดจากรถ

3.1.4.3 อายุความการไล่เบี้ยเรียกคืนตามมาตรา 26

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 การดำเนินการโดยการใช้มาตรการบังคับทางปกครอง และเนื่องจากสิทธิเรียกร้องดังกล่าวเป็นสิทธิตามกฎหมาย ซึ่งมีได้กำหนดอายุความฟ้องร้องไว้เป็นพิเศษ อายุความที่กองทุนจะใช้สิทธิและเรียกเงินที่จ่ายไปคืนจากเจ้าของรถหรือบริษัทประกันภัยที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย ตามมาตรา 26 นี้ จึงมีอายุความ 10 ปี ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/30 (ตามหนังสือตอบข้อ

หารือของสำนักงานอัยการสูงสุดที่ อส 0017/00060 ลงวันที่ 6 มกราคม 2543) ทั้งนี้ กระบวนการและขั้นตอนการใช้มาตรการบังคับทางปกครองจะกล่าวโดยละเอียดต่อไป

3.1.5 การ ไล่เบียด หรือเรียกคืน ตามมาตรา 31 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ตามมาตรา 31 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม กำหนดสิทธิให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย และบริษัทที่รับประกันภัยดำเนินการไล่เบียด หรือใช้สิทธิในการเรียกคืนเงินที่ได้ดำเนินการจ่ายไปสำหรับกรณีต่างๆ ไว้ 3 กรณี ดังนี้

3.1.5.1 กรณีจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง

เมื่อความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลภายนอกหรือเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของเจ้าของรถ ผู้ขับขี่รถ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสบภัย เมื่อบริษัทได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือค่าสินไหมทดแทน ให้บริษัทมีสิทธิไล่เบียดเอาแก่บุคคลดังกล่าวได้ การใช้สิทธิไล่เบียดของบริษัทตามมาตรา 31 สำหรับกรณีการไล่เบียดจากบุคคลภายนอกจะต้องปรากฏว่าบุคคลภายนอกเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย และมีความรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ประสบภัย (บุคคลภายนอกเป็นฝ่ายผิด) และกรณีการใช้สิทธิไล่เบียดเอาจากเจ้าของรถ ผู้ขับขี่ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสบภัย จะต้องปรากฏว่าบุคคลดังกล่าวจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงเท่านั้น ทั้งนี้การใช้สิทธิไล่เบียดตามมาตรา 31 เป็นการใช้สิทธิฟ้องคดีแพ่งต่อศาลยุติธรรม

กรณีจงใจ หมายถึง ผู้กระทำจงใจจะให้เกิดความเสียหาย โดยไม่คำนึงว่าจะมีเจตนาเพื่อให้ตนเองหรือบุคคลอื่นได้รับประโยชน์จากการได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นหรือไม่

กรณีประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง หมายถึงกระทำโดยไม่ระมัดระวังเสียเลยแม้แต่เพียงเล็กน้อย ซึ่งถ้าระมัดระวังสักนิดจะไม่เกิดความเสียหายขึ้น ซึ่งแตกต่างจากความประมาทธรรมดา ทั้งนี้ต้องดูพฤติการณ์เป็นรายๆ ไป โดยอาศัยเทียบเคียงคำพิพากษาศาลฎีกา

ดังนั้นหากเป็นเพียงกรณีประมาทเลินเล่อไม่ร้ายแรง บริษัทจะไม่สามารถใช้สิทธิไล่เบียดจากบุคคลดังกล่าวได้ ซึ่งการกำหนดสิทธิของบริษัทตามมาตรานี้ สอดรับกับมาตรา 17 และมาตรา 20 ซึ่งกำหนดให้เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่บริษัทรับประกันภัย ให้บริษัทจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยเมื่อได้รับคำร้องขอจากผู้ประสบภัย และกำหนดให้บริษัทจะยกเอาความทุจริตหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัยมาเป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยมิได้ ซึ่งเป็นการบังคับให้บริษัทต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นทุกกรณี ก่อน แต่ให้สิทธิในการไล่เบียดหากพิสูจน์ได้ว่าเป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดในมาตรา 31 นี้

3.1.5.2 กรณีที่ผู้ประสบภัยมีความรับผิดชอบตามกฎหมาย

หากปรากฏว่าผู้ประสบภัยนั้นเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายและมีความรับผิดชอบตามกฎหมายสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัย พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 23(1) - (6) ให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีสิทธิไล่เบี่ย หรือมีสิทธิเรียกให้ผู้ประสบภัยคืนเงินดังกล่าวได้ การใช้สิทธิไล่เบี่ยของสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามมาตรา 31 สามารถไล่เบี่ยหรือเรียกคืนเอาแก่บุคคลใดก็ได้ รวมทั้งตัวผู้ประสบภัยเอง หากปรากฏว่าบุคคลนั้นเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายและมีความรับผิดชอบตามกฎหมาย

อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติ คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการใช้สิทธิไล่เบี่ยและเรียกคืนของกองทุนไว้เป็นการเฉพาะสำหรับกรณีต่างๆ ตามที่จะได้กล่าวต่อไป ดังนั้นเมื่อมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการใช้สิทธิไล่เบี่ยและเรียกคืนของกองทุนไว้เป็นการเฉพาะก็ต้องดำเนินการตามแนวทางดังกล่าวก่อน หากปรากฏว่าไม่สามารถใช้สิทธิตามพระราชบัญญัตินี้ได้ จึงจะดำเนินการเข้ารับช่วงสิทธิตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ต่อไปได้ เช่น นาย ก. ขับรถฝ่าฝืน (ไม่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหาย) มีนาย ข. เป็นผู้โดยสาร ไปเกิดอุบัติเหตุเฉี่ยวชนกับรถที่นายหนึ่ง ขับมาด้วยความเร็ว เป็นเหตุให้ นาย ก. และนาย ข. ได้รับบาดเจ็บ เมื่อกองทุนจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยรายนาย ก. และนาย ข. ไปแล้ว กองทุนมีสิทธิเรียกให้เจ้าของรถที่ฝ่าฝืนชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนได้ ซึ่งเป็นขั้นตอนหลักในการดำเนินการไล่เบี่ยเรียกคืน แต่หากกองทุนไม่สามารถเรียกคืนจากเจ้าของได้ไม่ว่าด้วยเหตุใด ๆ ก็ตาม กองทุนก็ยังมีสิทธิไล่เบี่ยเอาจากบุคคลอื่นซึ่งเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย และมีความรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ประสบภัย ซึ่งเป็นกรณีรับช่วงสิทธิตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

3.1.5.3 ในกรณีหน่วยงานตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) ได้จ่ายเงินคืนกองทุนตามมาตรา 32 ไปแล้ว

ให้หน่วยงานตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) มีสิทธิไล่เบี่ยเอาแก่บุคคลที่ต้องรับผิดชอบได้ การใช้สิทธิไล่เบี่ยตามมาตรา 31 ของหน่วยงานตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) เป็นกรณีรับช่วงสิทธิตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ คือบุคคลที่จะสามารถไล่เบี่ยได้จะต้องเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายและมีความรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ประสบภัย

แต่เนื่องจากกองทุนจัดตั้งขึ้นเพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย ดังนั้น การที่กองทุนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปนั้น ย่อม

ก่อให้เกิดสิทธิตามกฎหมายแก่กองทุน ในอันที่จะเรียกเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายไปคืนจากผู้ที่เกี่ยวข้อง
ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยได้ ในฐานะผู้รับช่วงสิทธิตามประมวลกฎหมายแพ่งและ
พาณิชย์ ดังนั้นการใช้สิทธิไต่เบี่ยและเรียกคืนตามมาตรา 31 นี้ จึงต้องดำเนินการโดยการยื่นฟ้อง
เป็นคดีแพ่งต่อศาลยุติธรรม ประกอบกับการใช้สิทธิไต่เบี่ยและเรียกคืนตามมาตรา 31 นี้เกิดขึ้น
โดยผลของกฎหมาย ดังนั้นผู้ประสบภัยจากรถไม่ต้องทำหนังสือมอบอำนาจให้บริษัทหรือกองทุน
หรือหน่วยงานตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) ไปฟ้องร้องแต่อย่างใด

3.1.6 การคืนเงิน ตามมาตรา 32 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

มาตรา 32 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไข
เพิ่มเติม กำหนดให้ “ในกรณีที่นายทะเบียนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยสำหรับ
ความเสียหายที่เกิดจากรถตามมาตรา 8 ซึ่งไม่ได้เอาประกันความเสียหายตามมาตรา 7 ให้
หน่วยงานผู้เป็นเจ้าของรถตามมาตรา 8 (1) (2) (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) แล้วแต่กรณี
ส่งเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายจากเงินกองทุนคืนให้แก่กองทุน

การจ่ายเงินคืนกองทุนสำหรับรถตามมาตรา 8(1) (2) หรือ (3) ให้เป็นไปตาม
หลักเกณฑ์ และวิธีการที่กระทรวงการคลังกำหนด”

เมื่อกองทุนได้พิจารณาจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยกรณีประสบภัยจากรถ
ที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัย ในทางบัญชีจะบันทึกเป็นลูกหนี้ค่าเสียหายเบื้องต้น
ทางราชการ หรือลูกหนี้ค่าเสียหายเบื้องต้น – เจ้าของรถ ซึ่งการเรียกคืนจากหน่วยงานเจ้าของรถ
หรือเจ้าของรถที่ได้รับยกเว้นแล้วแต่กรณี จะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรา 32 ทั้งนี้การ
จ่ายเงินคืนกองทุนหน่วยงานเจ้าของรถ หรือเจ้าของรถที่ได้รับยกเว้น จะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตาม
หลักเกณฑ์และวิธีการที่กระทรวงการคลังกำหนด ซึ่งแต่เดิมกระทรวงการคลังได้ออกระเบียบว่า
ด้วยการส่งเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย กรณีรถของราชการก่อให้เกิดความเสียหาย พ.ศ.
2537 (ลงวันที่ 25 มีนาคม 2537) กำหนดให้เมื่อมีการพิสูจน์ความรับผิดชอบของทาง
ราชการและเป็นที่ยุติว่ารถราชการเป็นฝ่ายต้องรับผิดชอบแล้ว ให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย
แจ้งเรียกเงินคืนไปยังส่วนราชการเจ้าของรถทราบโดยเร็ว ทำให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติโดยส่วน
ใหญ่ส่วนราชการเจ้าของรถจะสรุปผลว่ารถราชการไม่ได้เป็นฝ่ายต้องรับผิดชอบ ทำให้กองทุนต้อง
รับภาระค่าใช้จ่ายแทน โดยต่อมาสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้มีความเห็นในประเด็น
ดังกล่าว ตามเรื่องเสร็จที่ 239/2548 ว่า พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของ พ.ศ.2535
เป็นกฎหมายพิเศษจึงต้องตีความโดยเคร่งครัด ซึ่งเมื่อมาตรา 23(6) บัญญัติให้จ่ายค่าเสียหาย
เบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยกรณีที่มีความเสียหายเกิดจากรถของทางราชการ โดยมีได้
กำหนดเงื่อนไขหรือข้อยกเว้นถึงกาสจะต้องมีส่วนในการก่อให้เกิดความเสียหายของกระทรวง

ทพวง กรม ฯลฯ ไว้แต่อย่างใดแล้ว การที่กระทรวงการคลังได้ออกระเบียบว่าด้วยการส่งเงินคืน กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย กรณีของราชการก่อให้เกิดความเสียหาย พ.ศ. 2537 (ลงวันที่ 25 มีนาคม 2537) กำหนดให้เมื่อมีการพิสูจน์ความรับผิดชอบของทางราชการและเป็นที่ยุติว่า ราชการเป็นฝ่ายต้องรับผิดชอบแล้ว ให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยแจ้งเรียกเงินคืนไปยัง ส่วนราชการของรถทราบโดยเร็ว เป็นการกำหนดขั้นตอนและเงื่อนไขในการดำเนินการที่เพิ่มไป จากบทบัญญัติที่กำหนดในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของ พ.ศ. 2535 จึงเป็นเหตุ ให้กระทรวงการคลังปรับปรุงแก้ไขโดยออกเป็นระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการส่งเงินคืน กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยกรณีของราชการก่อให้เกิดความเสียหาย พ.ศ. 2551 ลงวันที่ 11 เมษายน 2551

ดังนั้นการคืนเงินกรณีความเสียหายเกิดจากราชการ ไม่ว่าความเสียหายจะเกิดขึ้น เมื่อใด จะต้องปฏิบัติตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการส่งเงินคืนกองทุนทดแทน ผู้ประสบภัย กรณีของราชการก่อให้เกิดความเสียหาย พ.ศ. 2551 ลงวันที่ 11 เมษายน 2551 ซึ่งระเบียบนี้กำหนดให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยแจ้งเรียกคืนไปยังส่วนราชการของรถ ทราบเพื่อชดเชยโดยเร็ว ไม่ว่ารถของทางราชการนั้นเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบหรือไม่

ในทางปฏิบัติกรณีความเสียหายที่เกิดจากรถของส่วนราชการก่อนที่ระเบียบ กระทรวงการคลังว่าด้วยการส่งเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย กรณีของราชการก่อให้เกิด ความเสียหายพ.ศ. 2551 ลงวันที่ 11 เมษายน 2551 มีผลใช้บังคับ ส่วนราชการต่างๆ ยังคงถือ ปฏิบัติตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการส่งเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย กรณีของ ราชการก่อให้เกิดความเสียหาย พ.ศ. 2537 เช่นเดิม และปฏิเสธการส่งเงินคืนกองทุน ดังนั้น ในทางปฏิบัติหากเกิดกรณีเช่นนี้ให้หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการแจ้งส่วนราชการที่ต้อง รับผิดชอบส่งเงินคืนกองทุนโดยเร็ว และเมื่อส่วนราชการนั้นปฏิเสธ ให้ทวงถามอีกครั้งหนึ่ง หาก ยังปฏิเสธอีก ให้สรุปและรายงานสำนักงาน สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการ ประกอบธุรกิจประกันภัย เพื่อแจ้งให้กระทรวงการคลังเร่งรัดส่วนราชการนั้นๆ ต่อไป

3.1.6.1 อายุความกรณีการคืนเงิน ตามมาตรา 32

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจาก พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม มิได้บัญญัติ เกี่ยวกับอายุความสำหรับกรณีการคืนเงินตามมาตรา 32 ไว้แต่อย่างใด จึงถือได้ว่าไม่มีอายุความใน การคืนเงิน ดังนั้นส่วนราชการที่ต้องรับผิดชอบส่งเงินคืนกองทุนจะต้องคืนเงินโดยเร็ว ทราบได้ยังไม่คืนเงิน ส่วนราชการนั้นก็ต้องมีภาระที่จะต้องคืนเงินจนกว่าจะแล้วเสร็จ

3.1.7 การยึด และขายทอดตลาดตามมาตรา 28 มาตรา 29 และมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

โดยที่ พระราชบัญญัติ คุ้มครองผู้ประสบภัยฯ ตามมาตรา 28 มาตรา 29 และมาตรา 30 บัญญัติให้นายทะเบียนสามารถยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายไว้ได้จนกว่าเจ้าของรถจะจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจนครบจำนวนหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่รับคำสั่งจากนายทะเบียน รวมทั้งให้อำนาจนายทะเบียนขายทอดตลาดได้

การดำเนินการยึดและขายทอดตลาดเป็นการใช้มาตรการบังคับทางปกครองตามมาตรา 57 แห่งพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539 ดังนั้นวิธีการยึดรถและการขายทอดตลาดจึงต้องปฏิบัติตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งโดยอนุโลม ซึ่งสำนักงานสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยได้วางระเบียบ ว่าด้วยการใช้มาตรการบังคับทางปกครองโดยยึดหรืออายัดและขายทอดตลาดทรัพย์สินตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 พ.ศ. 2551 ลงวันที่ 8 ตุลาคม 2551

แนวทางการใช้สิทธิไล่เบียด และเรียกคืน ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสำหรับกรณีต่างๆ เมื่อกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปแล้วแนวทางในการไล่เบียดและเรียกคืนมีหลายแนวทาง โดยต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติ คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม แยกเป็นรายการณ ดังต่อไปนี้

3.1.7.1 กรณีจ่ายตามมาตรา 23(1)

กรณีความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่มีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 และเจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายให้ไม่ครบ มีแนวทางดำเนินการได้ 3 แนวทางดังนี้

แนวทางที่ 1 ใช้สิทธิเรียกคืนตาม มาตรา 26 ที่บัญญัติให้นายทะเบียน มีคำสั่งเรียกเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายไปคืนจากเจ้าของรถพร้อมเงินเพิ่มในอัตราร้อยละยี่สิบ (20%) ทั้งนี้ โดยไม่คำนึงว่าเจ้าของรถฝ่าฝืนจะเป็นผู้ขับขณะเกิดเหตุหรือไม่ หรือรถฝ่าฝืนจะเป็นฝ่ายประมาทในเหตุที่เกิดหรือไม่ การใช้สิทธิตามมาตรานี้ จึงเป็นแนวทางหลักในการดำเนินการใช้สิทธิไล่เบียดและเรียกคืน โดยกองทุนจะต้องตรวจสอบชื่อ-ที่อยู่เจ้าของรถฝ่าฝืน ให้ถูกต้องและชัดเจน เพื่อดำเนินการใช้สิทธิไล่เบียดเรียกคืน

แนวทางที่ 2 ใช้อำนาจยึดรถและขายทอดตลาด รถที่ก่อให้เกิดความเสียหายตามมาตรา 28, มาตรา 239 และมาตรา 30 ในการยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายนี้ นายทะเบียนสามารถยึดรถ

นั้นไว้ได้จนกว่าเจ้าของรถจะจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจนครบจำนวน หรือจ่ายคืนกองทุนภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ได้รับความเสียหาย

การยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย มีข้อควรคำนึงว่าจะต้องไม่มีการยึดรถนั้นไว้ตามกฎหมายอื่นอยู่ก่อนแล้ว และหากมีการยึดรถนั้นตามกฎหมายอื่นอยู่ก่อนแล้ว มาตรา 28 บัญญัติให้สำนักงาน สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยมีสิทธิขอเข้าเฉลี่ยในทรัพย์สินนั้นหากมีการขายทอดตลาด โดยถือว่าสำนักงาน สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เป็นผู้ที่มีสิทธิเหนือทรัพย์สินของลูกหนี้ได้ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งมาตรา 287 แม้จะมีได้มีการนำคดีขึ้นฟ้องต่อศาลจนเป็นเจ้าหนี้ก็ตาม

การดำเนินการยึดและขายทอดตลาดเป็นการใช้มาตรการบังคับทางปกครองตามมาตรา 57 แห่งพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ.2539 ดังนั้นวิธีการยึดรถและการขายทอดตลาดจึงต้องปฏิบัติตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งโดยอนุโลม ซึ่งสำนักงาน สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ได้วางระเบียบ ว่าด้วยการใช้มาตรการบังคับทางปกครองโดยยึดหรืออายัดและขายทอดตลาดทรัพย์สินตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 พ.ศ. 2551 ลงวันที่ 8 ตุลาคม 2551 เพื่อเป็นแนวทางให้ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบถือปฏิบัติ ซึ่งจะได้กล่าวโดยละเอียดในภาค 3 ของคู่มือนี้

แนวทางที่ 3 ใช้สิทธิไล่เบียดและเรียกคืนตามมาตรา 31 หรือรับช่วงสิทธิตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ตามที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นแล้วว่า พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการใช้สิทธิไล่เบียดและเรียกคืนของกองทุนไว้เป็นการเฉพาะสำหรับกรณีต่างๆ ไว้ ก็จะต้องดำเนินการตามแนวทางที่กำหนดไว้ดังกล่าวก่อน ดังนั้นหากปรากฏว่าไม่สามารถใช้สิทธิตามแนวทางที่ 1 และ 2 ได้ จึงจะสามารถดำเนินการตามแนวทางที่ 3 ได้ ซึ่งมีลักษณะเป็นการรับช่วงสิทธิตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งจะต้องทราบผลคดีจากพนักงานสอบสวนว่าบุคคลใดเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบ

การใช้สิทธิไล่เบียดเรียกคืนตามมาตรา 31 ทั้งกรณีไล่เบียดเรียกคืนจากบุคคลภายนอกหรือไล่เบียดเรียกคืนจากเจ้าของรถ ผู้ขับขี่ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสบภัย เพียงแต่พิสูจน์ว่าบุคคลภายนอก หรือเจ้าของรถ หรือผู้ขับขี่ หรือผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสบภัย นั้น เป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายและมีความรับผิดชอบตามกฎหมาย แม้มิใช่เป็นกรณีการประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง ก็สามารถจะใช้สิทธิไล่เบียดได้แล้ว

เหตุผลสนับสนุนแนวทางการพิจารณาดังกล่าว คือ ปรากฏเพียงว่าเจ้าของรถผู้ขับขี่ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสบภัย ประมาทไม่ถึงขั้นอย่างร้ายแรง ก็มีไว้จะทำให้บุคคลเหล่านั้นไม่ต้องรับผิดชอบได้ ซึ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 420 บัญญัติว่า “ผู้ใดจงใจหรือ

ประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิดจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น” จึงเห็นได้ว่ามาตรา 420 ใช้เพียงคำว่า ประมาทเลินเล่อ ย่อหมายความถึงทั้งกรณีประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง และประมาทเลินเล่อไม่ร้ายแรง ดังนั้นหากผลการสอบสวนของพนักงานสอบสวนปรากฏเพียงว่าประมาทเลินเล่อแต่ไม่ร้ายแรงก็ตาม ตามมาตรา 31 ก็ให้สิทธิกองทุนใช้สิทธิในการรับช่วงสิทธิตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้

ตัวอย่างประกอบการพิจารณาใช้สิทธิไล่เบี้ยกรณีจ่ายตามมาตรา 23(1) เช่น นาย เอ. เป็นเจ้าของรถฝ่าฝืนไม่ได้จัดทำประกันภัย ขณะเกิดเหตุ นาย เอ. ได้มอบหมายให้นาย บี. ซึ่งเป็นเพื่อนเป็นผู้ขับขี่ โดยมีนาย เอ. และนาย ซี. เป็นผู้โดยสาร ปรากฏว่านาย บี. ขับขี่รถด้วยความประมาทไปชนรถของนายหนึ่ง เป็นเหตุให้นาย เอ. และนาย ซี. เสียชีวิต ส่วนนาย บี. และนายหนึ่ง ได้รับบาดเจ็บ กรณีนี้เนื่องจากเป็นรถฝ่าฝืนไม่ได้จัดทำประกันภัย ทายาทของนาย ซี. ยื่นขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุน เมื่อกองทุนได้พิจารณาจ่ายตามมาตรา 23(1) ไปแล้ว สามารถดำเนินการไล่เบี้ยเรียกคืนได้ 3 แนวทางดังนี้

แนวทางที่ 1 กองทุนใช้สิทธิเรียกคืนจากนาย เอ. ในฐานะเจ้าของรถ พร้อมเงินเพิ่ม แม้ว่านาย เอ. จะไม่ใช่ผู้ขับขี่ แต่เนื่องจากนาย เอ. เป็นเจ้าของรถ จึงมีหน้าที่ต้องใช้คืนกองทุนตามมาตรา 26 แต่ปรากฏว่านาย เอ. เสียชีวิตขณะเกิดเหตุ และจากการตรวจสอบทรัพย์สินไม่ปรากฏว่านาย เอ. มีทรัพย์สินรดกตกทอดแก่ทายาท กองทุนจึงขอยุติการเรียกคืนจากนาย เอ. จึงต้องไปดำเนินการพิจารณาใช้แนวทางที่ 2

แนวทางที่ 2 ถ้าวรณที่ที่เกิดเหตุมิได้เสียหายมาก และพอมีราคาทรัพย์สิน กองทุนจะต้องดำเนินการยึดรถและขาดทอดตลาด แต่หากปรากฏว่ารถของนาย อ. พังยับเยิน การยึดรถเพื่อขายทอดตลาดจะไม่คุ้มค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ นายทะเบียนจึงพิจารณาแล้วไม่ใช้อำนาจยึดรถเพื่อขายทอดตลาด ในกรณีเช่นนี้กองทุนสามารถใช้แนวทางที่ 3 ในการใช้สิทธิไล่เบี้ยเรียกคืนตามมาตรา 31 ได้

แนวทางที่ 3 การที่จะใช้สิทธิไล่เบี้ยเรียกคืนตามมาตรา 31 ได้นั้น จะต้องดำเนินการสอบถามผลดีจากพนักงานสอบสวน เพื่อให้ทราบหรือรู้ตัวบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบผู้ประสพภัยก่อน หากปรากฏว่านายหนึ่ง เป็นฝ่ายประมาทและต้องรับผิดชอบในอุบัติเหตุ กองทุนสามารถใช้สิทธิไล่เบี้ยเรียกคืนจากนายหนึ่งซึ่งเป็นบุคคลภายนอกที่ก่อให้เกิดความเสียหายได้ตามนัยมาตรา 31

3.1.7.2 กรณีจ่ายตามมาตรา 23(2)

กรณีความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่มีได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถในขณะที่เกิดเหตุเพราะถูกยักยอก น้อโกง กรรโชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และได้มีการร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน

จะเห็นได้ว่ากรณี โดยหลักการรถคันดังกล่าวจะต้องมีการจัดให้มีการประกันภัยตามปกติ แต่เมื่อรถคันดังกล่าวมีได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถในขณะที่เกิดเหตุเพราะถูกยักยอก น้อโกง กรรโชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และได้มีการร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวนแล้ว จะเป็นเหตุให้บริษัทประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบตามเงื่อนไขที่ระบุในกรมธรรม์ได้ เมื่อเกิดกรณีเช่นนี้ กองทุนจึงต้องรับภาระในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นไปก่อนแล้วจึงมาดำเนินการใช้สิทธิไล่เบี้ยเรียกคืนในภายหลัง และเนื่องจากไม่มีบทบัญญัติเรื่องการเรียกคืนสำหรับการณเช่นนี้ไว้เป็นการเฉพาะเหมือนกรณีการจ่ายตามมาตรา 23(1) หรือ (5) ดังนั้น แนวทางการใช้สิทธิไล่เบี้ยเรียกคืนที่สามารถกระทำได้คือ สอบถามผลคดีจากพนักงานสอบสวนเพื่อหาตัวบุคคลที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และใช้สิทธิไล่เบี้ยเรียกคืนตามมาตรา 31 ซึ่งเป็นการรับช่วงสิทธิตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

การดำเนินการตามมาตรานี้ ไม่ได้มุ่งไปที่เจ้าของรถเนื่องจากมิได้เป็นผู้ครอบครองรถในขณะที่เกิดเหตุ หรือผู้ที่ยักยอก น้อโกง กรรโชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ เนื่องจากการทำความผิดอาญาอยู่ในตัวแล้ว และอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอาจมิได้เกิดจากความประมาทของบุคคลดังกล่าว จึงควรต้องสอบถามผลคดีจากพนักงานสอบสวนเพื่อหาตัวบุคคลที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย และใช้สิทธิไล่เบี้ยต่อไป ทั้งนี้หากพบผู้ต้องรับผิดชอบก็ต้องใช้สิทธิทางศาล ซึ่งแตกต่างกับกรณีการใช้มาตรการทางปกครอง

3.1.7.3 กรณีจ่ายตามมาตรา 23(3)

กรณีความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายและรถนั้นไม่มีประกันภัยกับบริษัท

เมื่อกองทุนจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถที่ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของ และรถนั้นไม่มีการประกันภัยกับบริษัทประกันภัย พระราชบัญญัติ นี้ได้ให้อำนาจนายทะเบียนในการยึดและขายทอดตลาดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ดังนั้น แนวทางการยึดรถและขายทอดตลาดจึงเป็นแนวทางหลักในการใช้สิทธิของกองทุน เพื่อนำเงินที่ได้จากการขายทอดตลาดเข้าสมทบกองทุน

อย่างไรก็ตามหากปรากฏว่า รถคันดังกล่าวเสียหายโดยสิ้นเชิง การยึดและขายทอดตลาดจะไม่คุ้มค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ กองทุนก็ควรสอบถามผลคดี เพื่อสืบทราบตัวบุคคล

ที่ต้องรับผิดชอบในอุบัติเหตุและใช้สิทธิไล่เบี้ยเรียกคืนตามมาตรา 31 หรือรับช่วงสิทธิตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

กรณีไม่สามารถใช้สิทธิไล่เบี้ยเรียกคืนได้ จะต้องสรุปรายงานการดำเนินให้ถึงที่สุด และขออนุมัติยุติการไล่เบี้ยเรียกคืนตามระเบียบต่อไป

สรุป ในกรณีกองทุนสามารถดำเนินการได้ 2 แนวทาง คือ

แนวทางที่ 1 การใช้อำนาจยึดและขายทอดตลาดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย

แนวทางที่ 2 การไล่เบี้ยตามมาตรา 31 โดยการสอบถามผลคดีจากพนักงานสอบสวน หนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่าความเสียหายเกิดจากกรณีใด

3.1.7.4 กรณีจ่ายตามมาตรา 23(4)

กรณีความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยจากกรณีที่มีผู้ขับขี่หลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่าความเสียหายเกิดจากกรณีใด

เมื่อกองทุนได้พิจารณาจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากกรณี แต่รถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นหลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย แนวทางปฏิบัติ คือ สอบถามผลคดีจากพนักงานสอบสวน หากไม่ปรากฏตัวบุคคลที่ต้องรับผิดชอบก็ยุติเรื่องได้ แต่หากปรากฏตัวบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบ ก็ให้ดำเนินการใช้สิทธิไล่เบี้ยเรียกเงินคืน ตามมาตรา 26

3.1.7.5 กรณีจ่ายตามมาตรา 23(5)

กรณีความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยจากกรณีที่บริษัทได้รับประกันภัยไว้ แต่บริษัทรับประกันภัยไม่จ่ายค่าเสียหายตามมาตรา 20 หรือจ่ายไม่ครบจำนวน

เมื่อกองทุนได้พิจารณาจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากกรณี เนื่องจากบริษัทรับประกันภัยไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายให้แต่ไม่ครบจำนวน พระราชบัญญัติให้อำนาจนายทะเบียน เรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นพร้อมเงินเพิ่ม ตามมาตรา 26

3.1.7.6 กรณีจ่ายตามมาตรา 23(6)

กรณีความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยจากกรณีตามมาตรา 8 ซึ่งมีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7

การจ่ายเงินคืนกองทุนหน่วยงานเจ้าของรถ หรือเจ้าของรถที่ได้รับยกเว้นจะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กระทรวงการคลังกำหนดตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการส่งเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย กรณีรถของราชการก่อให้เกิดความเสียหาย พ.ศ. 2551 ลงวันที่ 11 เมษายน 2551 ซึ่งระเบียบนี้กำหนดให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยแจ้ง

เรียกเงินคืนไปยังส่วนราชการของรถทราบเพื่อชดใช้โดยเร็ว ไม่ว่ารถของทางราชการนั้นเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบหรือไม่

3.1.8 สรุปแนวทางปฏิบัติ และขั้นตอนการใช้สิทธิเรียกคืนสำหรับการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้น

เมื่อกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถได้ดำเนินการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถแล้ว ให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถนั้นดำเนินการไล่เบี้ยและเรียกคืนสำหรับกรณีต่างๆ โดยมีขั้นตอนการดำเนินการดังนี้

3.1.8.1 แนวทางปฏิบัติกรณีกองทุนจ่ายตามมาตรา 23(1) สามารถกระทำได้ 3 แนวทางด้วยกันดังนี้

(1) แนวทางแรก เมื่อจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแล้วกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะใช้สิทธิเรียกคืนตามมาตรา 26 โดยมีขั้นตอนการดำเนินการดังนี้

(1.1) สืบทราบชื่อ – ที่อยู่เจ้าของรถฝ่าฝืน โดยพิจารณาจากสำเนาทะเบียนรถ (ถ้ามี) สอบถามกรมการขนส่งทางบก สอบถามนายทะเบียนท้องถิ่น สอบถามพนักงานสอบสวน หรือสอบถามบริษัทผู้ให้เช่าซื้อ

(1.2) สอบถามผลคดีจากพนักงานสอบสวน และขอความร่วมมือพนักงานสอบสวนยึดรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหาย (ภาคผนวกแบบเอกสารแนบ 4)

(1.3) ดำเนินการออกคำสั่งทางปกครองเรียกให้เจ้าของรถ หรือผู้เช่าซื้อ หรือผู้รับโอน ชำระเงินคืนกองทุนพร้อมเงินเพิ่ม ภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ได้รับคำสั่งหรือหนังสือทวงถามโดยชอบแล้ว (ลงไปรษณีย์ตอบ – รับ) หากไม่ชำระให้มีหนังสือเตือนอีกครั้งหนึ่ง

(1.4) กรณีเพิกเฉยไม่ชำระคืน ให้ถือว่าเจ้าของรถปฏิเสธการจ่าย ให้ดำเนินการรวบรวมหลักฐานคำร้องขอ (แบบ บต.) พร้อมหลักฐานประกอบต่างๆ เพื่อเตรียมการสืบทรัพย์ หรือสืบทรัพย์มรดก (กรณีเจ้าของรถถึงแก่ความตาย) ต่อไป

(1.5) ดำเนินการสืบทรัพย์ หรือสืบทรัพย์มรดก โดยการ

ขอความร่วมมือตรวจสอบหลักฐานทางทรัพย์สินที่มีทะเบียน เช่น อสังหาริมทรัพย์ (สอบถามกรมสิทธิที่ดินและสิ่งปลูกสร้างจากสำนักงานที่ดิน) รถยนต์ (สอบถามกรมสิทธิรถยนต์จากกรมการขนส่งทางบก)

ขอความร่วมมือสอบถามบัญชีเงินฝากจากธนาคารหรือสถานบันการเงินตรวจสอบสถานะของลูกหนี้ ณ ภูมิฉำเนา โดยการตรวจสอบสถานที่อยู่อาศัย การประกอบอาชีพจากกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน หรือผู้อาศัยข้างเคียง เพื่อใช้เป็นข้อมูลเจ้าของรถผู้ขับขี่ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสบภัยเจ้าของรถ ผู้ขับขี่ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสบภัยประกอบการพิจารณา

(1.6) เมื่อได้ข้อเท็จจริงยุติเป็นประการใด ให้พิจารณาดำเนินการใช้มาตรการบังคับทางปกครอง หรือยุติเรื่องโดยการจำหน่ายลูกหนี้ออกจากบัญชีเป็นหนี้สูญ ตามระเบียบแล้วแต่กรณี

(2) แนวทางที่สอง การใช้สิทธิยึดและขายทอดตลาด รถหรือทรัพย์สินของเจ้าของรถ ที่ก่อให้เกิดความเสียหายตามมาตรา 28 มาตรา 29 และมาตรา 30 โดยปฏิบัติให้เป็นตามระเบียบสำนักงาน สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยว่าด้วยการใช้มาตรการบังคับทางปกครอง โดยการยึดหรืออายัดและขายทอดตลาดทรัพย์สินตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 พ.ศ. 2551 ลงวันที่ 8 ตุลาคม 2551 โดยมีขั้นตอนได้กล่าวต่อไปในหัวข้อการใช้มาตรการทางปกครอง

(3) แนวทางที่สาม การใช้สิทธิไต่เบี่ยและเรียกคืนตามมาตรา 31 โดยแนวทางนี้เป็นการใช้สิทธิเมื่อพิจารณาแล้วเห็นว่าการดำเนินการตามแนวทาง (1) และแนวทาง (2) ข้างต้น อาจไม่บรรลุผลสำเร็จได้ โดยมีขั้นตอนการดำเนินการดังนี้

(3.1) สอบถามผลคดีจากพนักงานสอบสวนเพื่อให้ทราบตัวผู้ต้องรับผิดชอบในการก่อให้เกิดความเสียหาย (ทำละเมิด)

(3.2) ตรวจสอบภูมิลำเนาผู้ละเมิด จากนายทะเบียนท้องถิ่น หรือสำนักงานกลางทะเบียนราษฎร์ เพื่อยืนยันความถูกต้องของภูมิลำเนาผู้ทำละเมิด

(3.3) ออกหนังสือทวงถามเรียกให้ผู้ต้องรับผิดชอบจ่ายเงินค่าเสียหายคืนกองทุนภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือทวงถาม (ลงไปรษณีย์ตอบ – รับ) หากเพิกเฉยไม่ชำระให้มีหนังสือแจ้งเตือนอีกครั้งหนึ่ง

(3.4) ตรวจสอบทรัพย์สินมรดก กรณีผู้ทำละเมิดถึงแก่ความตาย

(3.5) จัดเตรียมเอกสารเพื่อส่งอัยการดำเนินการฟ้องคดีต่อศาล

(3.6) กรณีศาลมีคำพิพากษาให้กองทุนชดเชยคดี ต้องดำเนินการบังคับคดีตามคำพิพากษา

3.1.8.2 กรณีกองทุนจ่ายตามมาตรา 23(2)

มีขั้นตอนการดำเนินการ เช่นเดียวกับการไต่เบี่ยและเรียกคืนตามมาตรา 31 ดังนี้

(1) สอบถามผลคดีจากพนักงานสอบสวน เพื่อให้ทราบตัวผู้ต้องรับผิดชอบในการก่อให้เกิดความเสียหาย (ทำละเมิด)

(2) ตรวจสอบภูมิลำเนาผู้ละเมิด จากนายทะเบียนท้องถิ่น หรือสำนักงานกลางทะเบียนราษฎร์ เพื่อยืนยันความถูกต้องของภูมิลำเนาผู้ละเมิด

(3) ออกหนังสือทวงถามเรียกให้ผู้ต้องรับผิดชอบจ่ายเงินค่าเสียหายคืนกองทุนภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือทวงถาม (ลงไปรษณีย์ตอบ – รับ) หากเพิกเฉยไม่ชำระให้มีหนังสือแจ้งเตือนอีกครั้งหนึ่ง

(4) ตรวจสอบทรัพย์สินมรดก กรณีผู้ทำละเมิดถึงแก่ความตาย

(5) จัดเตรียมเอกสารเพื่อส่งอัยการดำเนินการฟ้องคดีต่อศาล

(6) กรณีศาลมีคำพิพากษาให้กองทุนชดเชยคดี ต้องดำเนินการบังคับคดีตามคำพิพากษา

3.1.8.3 กรณีกองทุนจ่ายตามมาตรา 23(3) สามารถดำเนินการได้ทั้งสิ้น 2 แนวทาง

(1) แนวทางที่ 1 การใช้สิทธิยึดและขายทอดตลาดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายตามมาตรา 28, มาตรา 29 และมาตรา 30 โดยปฏิบัติให้เป็นตามระเบียบสำนักงาน สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยว่าด้วยการใช้มาตรการบังคับทางปกครอง โดยการยึดหรืออายัดและขายทอดตลาดทรัพย์สินตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 พ.ศ. 2551 ลงวันที่ 8 ตุลาคม 2551

(2) แนวทางที่ 2 การใช้สิทธิไต่เบี่ยและเรียกคืนตามมาตรา 31 ซึ่งมีขั้นตอนและวิธีการตามที่ได้กล่าวไว้แล้วข้างต้น ในข้อ 3.1.8.1 (3)

3.1.8.4 กรณีกองทุนจ่ายตามมาตรา 23(4)

โดยปกติจะต้องสอบถามผลคดีจากพนักงานสอบสวน หากไม่ปรากฏตัวผู้ต้องรับผิดชอบก็สามารถเสนอเลขานุการอนุมัติให้จำหน่ายออกจากบัญชีเป็นหนี้สูญได้ ตามระเบียบคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ว่าด้วยการเบิกจ่าย การเก็บรักษา การจัดการกองทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย พ.ศ. 2552 ลงวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2552 ข้อ 28 และหากปรากฏว่าทราบตัวผู้ต้องรับผิดชอบ ก็ต้องดำเนินการใช้สิทธิไต่เบี่ยเรียกคืนตามมาตรา 31 ซึ่งมีขั้นตอนดำเนินการ เช่นเดียวกับข้อ 3.1.8.1 ที่ได้กล่าวไว้แล้วข้างต้น

3.1.8.5 กรณีกองทุนจ่ายตามมาตรา 23(5)

มีขั้นตอนและวิธีการเช่นเดียวกับการใช้สิทธิเรียกคืนตามมาตรา 26 ที่ได้กล่าวไว้แล้วข้างต้น ข้อ 3.1.8.1

3.1.8.6 กรณีกองทุนจ่ายตามมาตรา 23(6)

จะต้องดำเนินการตามมาตรา 32 ซึ่งมีแนวทางดำเนินการสำหรับราชการคือ

(1) ตรวจสอบ หรือสอบถามผลคดี ให้ได้ความชัดเจนว่าความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยนั้น เกิดจากรถที่ส่วนราชการเป็นเจ้าของ และ/หรือเป็นคู่กรณีที่มีส่วนในการก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น

(2) มีหนังสือแจ้งหัวหน้าส่วนราชการเจ้าของรถทราบเพื่อخذำใช้โดยเร็ว ไม่ว่ารถของทางราชการนั้นเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบหรือไม่ ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการสง่เงินค้เงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย กรณีส่วนราชการก่อให้เกิความเสียหาย พ.ศ. 2551 ลงวันที่ 11 เมษายน 2551

(3) หากส่วนราชการนั้นเพิกเฉย ให้มีหนังสือแจ้งเตือนอีกครั้งหนึ่ง

(4) และหากส่วนราชการนั้นยังคงปฏิเสธการชดใช้เงินค้เงินกองทุน ให้ดำเนินการสรุปรายงานเพื่อเสนอเลขาธิการ รายงานกระทรวงการคลังเร่งรัดส่วนราชการนั้นๆ ต่อไป

3.2 การใช้มาตรการบังคับทางปกครอง

เมื่อได้มีการไล่เบี่ยเรียกค้เงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้จ่ายจากกองทุนแล้วปรากฏว่าลูกหนี้ยังเพิกเฉยกองทุนจะดำเนินการใช้มาตรการทางปกครองเพื่อยึดหรืออายัดทรัพย์สินของลูกหนี้ตามกฎหมายต่อไป

3.2.1 กรณีที่ต้องใช้มาตรการบังคับทางปกครอง

โดยที่มาตรา 26 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2550 บัญญัติให้ในกรณีที่เจ้าของรถหรือบริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน ตามมาตรา 23(1) หรือ (5) แล้วแต่กรณี เมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปตามมาตรา 25 แล้ว ให้นายทะเบียนมีคำสั่งเรียกเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายไปนั้นคืนจากเจ้าของรถหรือบริษัทแล้วแต่กรณี พร้อมเงินเพิ่มในอัตราร้อยละ 20 ของจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนสง่เข้าสมทบกองทุนอีกต่างหาก ซึ่งการออกคำสั่งของนายทะเบียนดังกล่าวเป็นคำสั่งทางปกครองที่กำหนดให้มีการชำระเงิน ดังนั้นหากเจ้าของรถหรือบริษัทเพิกเฉยไม่ชำระค่าเสียหายเบื้องต้นพร้อมเงินเพิ่มค้เงินกองทุนตามคำสั่งนายทะเบียนให้ครบถ้วนถูกต้องภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ได้รับคำสั่งของนายทะเบียน มาตรา 57 แห่งพระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ.2539 กำหนดให้ผู้ออกคำสั่ง (นายทะเบียน) มีอำนาจใช้มาตรการบังคับทางปกครองโดยการยึดหรืออายัดทรัพย์สินของเจ้าของรถหรือบริษัทนั้นได้

ดังนั้นเมื่อนายทะเบียนได้ดำเนินการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย ตามมาตรา 25 เพราะเหตุตามมาตรา 23(1) (3) (4) และ (5) แล้ว นายทะเบียนมีหน้าที่จะต้องมีคำสั่งเรียกค้เงินตามขั้นตอนการใช้สิทธิเรียกค้เงินตามมาตรา 26 ที่ได้กล่าวไว้แล้วข้างต้น และเมื่อดำเนินการครบถ้วนถูกต้องแล้ว เจ้าของรถหรือบริษัทเพิกเฉยไม่ชำระค่าเสียหายพร้อมเงินเพิ่มค้เงินกองทุน ก็

จะต้องใช้มาตรการบังคับทางปกครอง ซึ่งจะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามระเบียบสำนักงานสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ว่าด้วยการใช้มาตรการบังคับทางปกครองโดยการยึดหรืออายัดและขายทอดตลาดทรัพย์สินตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัย พ.ศ.2551 ลงวันที่ 8 ตุลาคม 2551

3.2.2 กระบวนการขั้นตอนการใช้มาตรการบังคับทางปกครอง

การดำเนินการใช้มาตรการบังคับทางปกครอง จะต้องปฏิบัติตามระเบียบ สำนักงานสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยว่าด้วยการใช้มาตรการบังคับทางปกครองโดยการยึดหรืออายัดและขายทอดตลาดทรัพย์สินตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัย พ.ศ. 2535 พ.ศ. 2551 ซึ่งมีขั้นตอนการปฏิบัติโดยสรุป 10 ขั้นตอนดังนี้

(1) มีหนังสือถึงผู้ต้องชดใช้เงิน เพื่อเป็นการออกคำสั่งทางปกครองให้ผู้ต้องชดใช้เงินชำระเงินคืนกองทุน ภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้ง พร้อมทั้งแจ้งสิทธิการอุทธรณ์หรือโต้แย้งคำสั่งให้ชดใช้เงินได้ภายใน 15 วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้ง (ภาคผนวกแบบเอกสารแนบ 5) ทั้งนี้จะต้องมีหลักฐานการได้รับหนังสือด้วย (ส่งทางไปรษณีย์ตอบ – รับ) เพื่อประโยชน์ในการนับระยะเวลา

(2) เมื่อผู้ต้องชดใช้เงินได้รับหนังสือแจ้งตามข้อ (1) โดยชอบแล้ว เพิกเฉยไม่ชำระเงินคืนกองทุน ให้ดำเนินการมีหนังสือแจ้งเตือนให้ผู้ต้องชดใช้เงิน ชำระเงินคืนกองทุน ภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้งเตือน พร้อมทั้งระบุด้วยว่าถ้าไม่ปฏิบัติตามคำเตือนจะใช้มาตรการบังคับทางปกครองในการยึด อายัด และขายทอดตลาดทรัพย์สินของผู้ต้องชดใช้เงินตามกฎหมายต่อไป

(3) หากผู้ต้องชดใช้เงินเพิกเฉยไม่ปฏิบัติตามข้อ (2) ให้ดำเนินการสืบหาหลักทรัพย์ของผู้ต้องชดใช้เงิน ดังนี้

(3.1) ขอความร่วมมือกรมที่ดิน เพื่อตรวจสอบหลักทรัพย์ทางทะเบียนประเภทอสังหาริมทรัพย์ของผู้ต้องชดใช้เงิน โดยเน้นตรวจสอบตามภูมิลำเนาเดิมและปัจจุบัน

(3.2) ขอความร่วมมือกรมการขนส่งทางบก เพื่อตรวจสอบหลักทรัพย์ทางทะเบียนประเภทสังหาริมทรัพย์ (รถยนต์/รถจักรยานยนต์) ของผู้ต้องชดใช้เงิน

(3.3) สืบหาทรัพย์สิน ณ สำนักงาน บ้านหรือที่อยู่อาศัยของผู้ต้องชดใช้เงิน ซึ่งอาจพบทรัพย์สินในความครอบครองที่สามารถยึดได้

(3.4) ขอความร่วมมือธนาคารพาณิชย์หรือสถาบันการเงิน เพื่อตรวจสอบหลักทรัพย์บัญชีเงินฝากของผู้ต้องชดใช้เงิน

การดำเนินการสืบหาทรัพย์สินตามข้อ (3) นี้ จะต้องรายงานผลการสืบหาทรัพย์สินให้
 เลขาธิการทราบทุกกระยะสามเดือน

(4) กรณีพบทรัพย์สินของผู้ต้องชดใช้เงินอย่างหนึ่งอย่างใดหรือหลายอย่าง หน่วยงาน
 ที่ได้รับรายงาน (ฝ่ายบริหารทั่วไปและกองทุน / สำนักงาน สำนักงานคณะกรรมการกำกับและ
 ส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยภาค) จะต้องดำเนินการเสนอร่างคำสั่งแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ไปทำ
 การยึดทรัพย์สิน ร่างคำสั่งให้ยึดทรัพย์สิน ร่างประกาศยึดทรัพย์สินหรือร่างคำสั่งอายัดทรัพย์สิน
 แล้วแต่กรณี เพื่อให้เลขาธิการลงนาม

(5) เมื่อเลขาธิการลงนามคำสั่งตามข้อ (4) แล้ว วิธีการยึด หรืออายัด การคัดค้านการ
 ยึดหรืออายัด และการเก็บรักษาทรัพย์สินที่ยึดหรือการจัดการทรัพย์สินที่อายัด หน่วยงานและ
 เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องจะต้องปฏิบัติ

(6) หลังจากได้ดำเนินการยึดหรืออายัดโดยชอบแล้ว ขั้นตอนต่อไปจะต้องดำเนินการขาย
 ทอดตลาดทรัพย์สินที่ยึดหรืออายัด ซึ่งฝ่ายบริหารทั่วไปและกองทุน/สำนักงาน สำนักงาน
 คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยภาค แล้วแต่กรณี จะต้องรายงาน
 และขออนุญาตขายทรัพย์สินที่ได้ยึดหรืออายัดโดยวิธีการขายทอดตลาด โดยเสนอร่างคำสั่งให้ขาย
 ทอดตลาด (ภาคผนวกแบบเอกสารแนบ 18) และร่างคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการจัดการขาย
 ทอดตลาดทรัพย์สิน

(7) คณะกรรมการจัดการขายทอดตลาดทรัพย์สิน จะต้องดำเนินการออกประกาศคณะ
 กรรมการฯ เรื่องขายทอดตลาด

(8) ขั้นตอนดำเนินการขายทอดตลาดทรัพย์สิน คณะกรรมการฯ จะต้องปฏิบัติตามข้อ
 58-66 ของระเบียบฯ ซึ่งผู้ประมูลได้จากการขายทอดตลาด จะต้องชำระเงินให้ครบถ้วนทันที เว้น
 แต่ทรัพย์สินที่ประมูลแต่ละรายการมีราคาตั้งแต่ 10,000 บาทขึ้นไป คณะกรรมการฯ อาจผ่อนผัน
 ให้วางมัดจำไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 ของราคาที่ซื้อได้ โดยจะต้องทำสัญญาใช้เงินที่ค้างภายใน 15
 วัน

(9) เมื่อดำเนินการขายทอดตลาดแล้วเสร็จ เงินที่ได้จากการขายทอดตลาด ให้หักเป็น
 เงินที่ผู้ต้องชดใช้ต้องชำระ ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายในการยึด อายัด และขายทอดตลาด
 รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นๆ กรณีมีเงินเหลือให้คณะกรรมการมอบเงินที่เหลือนั้นให้แก่ผู้มีสิทธิได้รับ (ข้อ
 72 ของระเบียบฯ)

(10) เจ้าหน้าที่ถอนการบังคับทางปกครองได้ในกรณีต่อไปนี้

(10.1) ผู้ต้องชดใช้เงินได้วางเงินต่อเจ้าหน้าที่เป็นจำนวนพอชำระหนี้ที่ต้องชำระทั้งค่าเสียหายเบื้องต้นพร้อมเงินเพิ่ม ค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายในการยึด อาศัย และขายทอดตลาด รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นๆ

(10.2) เลขาธิการมีคำสั่งให้อ่อนการบังคับทางปกครอง

3.2.3 อายุความการใช้มาตรการบังคับทางปกครอง

อายุความการใช้มาตรการบังคับทางปกครอง จะสิ้นสุดลงในกรณีดังต่อไปนี้

(1) นายทะเบียนมิได้ออกคำสั่งเรียกเงินคืนภายในอายุความใช้สิทธิเรียกร้อง (10 ปี) นับแต่วันที่กองทุนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย เช่น รู้ตัวผู้ต้องชดใช้หลังจากครบ 10 ปี นับแต่วันที่กองทุนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย แล้ว

(2) นายทะเบียนมีคำสั่งเรียกเงินคืนภายในระยะเวลาตามข้อ (1) แล้ว แต่ไม่สามารถใช้มาตรการบังคับทางปกครองให้เสร็จสิ้นภายใน 10 ปี นับแต่วันที่นายทะเบียนมีคำสั่งเรียกเงินแล้ว เช่น ไม่สามารถสืบหาทรัพย์สินของผู้ต้องชดใช้ หรือเป็นกรณีที่พบทรัพย์สินของผู้ต้องชดใช้เงินแต่เป็นทรัพย์สินที่ไม่อาจยึดได้ตามกฎหมาย เป็นต้น

3.3 การยุติการไล่เบี้ยเรียกคืนและการจำหน่ายหนี้สูญ

เมื่อมีการไล่เบี้ยเรียกคืนจนถึงที่สุดแล้วปรากฏว่าไม่สามารถเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้จ่ายไปคืนได้ กองทุนมีหลักเกณฑ์ในการจำหน่ายหนี้สงสัยจะสูญดังต่อไปนี้

3.3.1 หลักเกณฑ์การพิจารณาจำหน่ายหนี้สูญ

ระเบียบคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ว่าด้วยการเบิกจ่าย การเก็บรักษา การจัดการกองทุน และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย พ.ศ. 2552 ลงวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2552 ข้อ 28 กำหนดให้เมื่อได้ดำเนินการไล่เบี้ยเรียกคืนจนถึงที่สุดแล้ว ก็ให้จำหน่ายออกจากบัญชีเป็นหนี้สูญ หากปรากฏกรณีใดกรณีหนึ่งดังต่อไปนี้

- (1) ลูกหนี้ไม่อยู่ในฐานะที่ชำระหนี้ได้
- (2) ไม่สามารถติดตามตัวบุคคลที่ต้องรับผิดชอบได้
- (3) หนี้นั้นหมดอายุความในการใช้สิทธิเรียกร้อง
- (4) หนี้นั้นพ้นระยะเวลาสิบปีนับแต่วันที่ออกคำสั่งให้ชดใช้เงิน
- (5) การดำเนินการไล่เบี้ยเรียกคืนไม่คุ้มกับค่าใช้จ่ายที่ต้องไป

ต่อมาสำนักงาน สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจ ประกันภัย ได้ออกข้อกำหนดว่าด้วยการพิจารณาจำหน่ายลูกหนี้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยออก จากบัญชีเป็นหนี้สูญ พ.ศ. 2552 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน 2552 โดยขยายความเพิ่มเติมในข้อ (1) (2) และ (5) เพื่อให้เกิดความชัดเจนและเป็นแนวทางปฏิบัติสำหรับเจ้าหน้าที่ในการพิจารณาจำหน่าย ลูกหนี้กองทุนออกจากบัญชีเป็นหนี้สูญ

3.3.2 ขั้นตอนดำเนินการพิจารณาจำหน่ายหนี้สูญ

กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีขั้นตอนในการดำเนินการจำหน่ายหนี้สูญหากสุดท้ายแล้ว ปรากฏว่าไม่สามารถติดตามเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายไปได้โดยมีขั้นตอนในการดำเนินการดังนี้ ไม่สามารถ

3.3.2.1 ขั้นตอนทั่วไป

เมื่อกองทุนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย และทราบตัวลูกหนี้จะต้อง ดำเนินการไล่เบี้ยเรียกคืนตามแนวทางปฏิบัติทั่วไปให้ครบถ้วนถูกต้อง ตามข้อ 5 ของข้อกำหนด สำนักงาน สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยว่าด้วยการ พิจารณาจำหน่ายลูกหนี้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยออกจากบัญชีเป็นหนี้สูญ พ.ศ. 2552 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน 2552 คือ

(1) ออกคำสั่งทางปกครองเรียกให้ชำระเงินคืนพร้อมเงินเพิ่มในอัตราร้อยละ 20 ภายใน 7 วัน นับแต่วันที่รับคำสั่งหรือมีหนังสือทวงถาม

(2) เมื่อลูกหนี้ได้รับคำสั่งทางปกครองหรือหนังสือทวงถามโดยชอบแล้ว ละเลยหรือ เพิกเฉยไม่ชำระหนี้ จะต้องดำเนินการทวงถามอีก 2 ครั้ง แต่แต่ละครั้งมีระยะเวลาห่างกันไม่น้อยกว่า 30 วัน

(3) หากลูกหนี้ได้รับหนังสือทวงถามตาม (1) และ (2) แล้วเพิกเฉยไม่ชำระหนี้ก็ให้ ดำเนินการสืบหาทรัพย์สิน โดยปฏิบัติดังนี้

(3.1) มีหนังสือตรวจสอบกรรมสิทธิ์ที่ดินหรือสังหาริมทรัพย์กับกรมที่ดิน

(3.2) มีหนังสือตรวจสอบกรรมสิทธิ์รถยนต์ กับกรมการขนส่งทางบก

(3.3) มีหนังสือขอความร่วมมือตรวจสอบบัญชีเงินฝาก กับสถาบันการเงิน

(3.4) ออกไปสำรวจสถานะของลูกหนี้ ณ ภูมิลำเนา โดยการตรวจสอบสถานที่อยู่ อาศัย การประกอบอาชีพ จากกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน หรือผู้อยู่อาศัยข้างเคียง เพื่อใช้เป็นข้อมูล ประกอบการพิจารณา

3.3.2.2 ขั้นตอนการพิจารณาจำหน่ายหนี้สูญ

(1) กรณีที่สามารถพิจารณาถือได้ว่าลูกหนี้ไม่อยู่ในฐานะที่ชำระหนี้ได้จะต้องปรากฏข้อเท็จจริงรับฟังเป็นยุติกรณีใดกรณีหนึ่ง ดังนี้

(1.1) ลูกหนี้ถึงแก่ความและไม่มีทรัพย์สินรคตกทอดแก่ทายาท

(1.2) ลูกหนี้ต้องคำพิพากษาให้ล้มละลาย

(1.3) ลูกหนี้ทุพพลภาพอย่างถาวรจนไม่สามารถประกอบอาชีพตามปกติได้ หรือวิกลจริต หรือจิตฟั่นเฟือน และไม่มีทรัพย์สินอื่นที่จะสามารถยึดหรืออายัดได้ตามกฎหมาย

(2) กรณีที่สามารถพิจารณาถือได้ว่าการดำเนินการไล่เบี้ยเรียกคืนไม่คุ้มกับค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไป จะต้องปรากฏข้อเท็จจริงรับฟังเป็นยุติกรณีใดกรณีหนึ่ง ดังนี้

(2.1) หนี้นั้นมีมูลค่าไม่เกิน 7,000 บาท และลูกหนี้ไม่มีทรัพย์สินที่สามารถยึดหรืออายัดได้ตามกฎหมาย

(2.2) หนี้นั้นมีมูลค่าเกินกว่า 7,000 บาท และลูกหนี้ไม่มีทรัพย์สินที่สามารถยึดหรืออายัดได้ตามกฎหมาย โดยได้มีการออกไปสำรวจสถานะของลูกหนี้อย่างน้อยปีละครั้ง แล้วปรากฏว่ามีค่าใช้จ่ายในการดำเนินการที่ผ่านมารวมกันถึงถึงหนึ่งของมูลหนี้ และไม่พบทรัพย์สินที่สามารถยึดหรืออายัดได้ตามกฎหมาย

(2.3) ลูกหนี้มีทรัพย์สินที่จะสามารถยึดหรืออายัดได้ตามกฎหมาย แต่ปรากฏว่าทรัพย์สินที่ยึดเมื่อประเมินราคาแล้วมีมูลค่าไม่เกิน 10,000 บาท เมื่อขายทอดตลาดแล้ว คาดว่าจะได้ราคาไม่เกิน 10,000 บาท

(3) กรณีที่สามารถพิจารณาถือได้ว่าไม่สามารถติดตามตัวบุคคลที่ต้องรับผิดชอบได้ จะต้องมีการดำเนินการมาแล้วดังนี้

(3.1) มีหนังสือถึงพนักงานสอบสวนเพื่อสอบถามผลการสอบสวนในการติดตามตัวผู้กระทำผิด ภายใน 15 วัน นับแต่วันที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น โดยลงทะเบียนไปรษณีย์ตอบรับ หากไม่ได้รับแจ้งผลภายใน 60 วัน วันนับแต่วันที่พนักงานสอบสวนได้รับหนังสือสอบถาม ให้สอบสวนไปอีกอย่างน้อย 2 ครั้ง แต่ละครั้งให้มีระยะเวลาห่างกันไม่น้อยกว่า 30 วัน

(3.2) หากได้รับแจ้งผลการสอบสวนโดยพนักงานสอบสวนมีความเห็นคงหรือยุติการสอบสวน หรือเมื่อพ้นระยะเวลา 1 ปี นับแต่วันที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น โดยได้ดำเนินการตาม (3.1) ครบถ้วนแล้วก็ยังไม่ได้รับหนังสือแจ้งผลจากพนักงานสอบสวน

3.3.3 การเสนออนุมัติจำหน่ายหนี้สูญ

เมื่อได้ดำเนินการไล่เบี้ยเรียกคืนจนถึงที่สุดและปรากฏข้อเท็จจริงตาม ข้างต้น ให้ดำเนินการสรุปและรายงานเพื่อเสนอเลขาธิการพิจารณาอนุมัติจำหน่ายออกจากบัญชีเป็นหนี้สูญในการเสนอขออนุมัติจำหน่ายออกจากบัญชีเป็นหนี้สูญ จะต้องมียกเอกสารประกอบการพิจารณาดังนี้

3.3.3.1 กรณีลูกหนี้ไม่อยู่ในฐานะที่ชำระหนี้ได้

(1) สำเนาหนังสือเรียกให้ชำระเงินคืนพร้อมเงินเพิ่มในอัตราร้อยละ 20 และสำเนาหนังสือทวงถามอีก 2 ครั้ง พร้อมหลักฐานการตอบ – รับ ทางไปรษณีย์

(2) สำเนาหนังสือตรวจสอบกรรมสิทธิ์ที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์บนที่ดิน กับกรมที่ดิน และหนังสือตอบกลับ

(3) สำเนาหนังสือตรวจสอบกรรมสิทธิ์รถยนต์ กับกรมการขนส่งทางบก และหนังสือตอบกลับ

(4) สำเนาหนังสือตรวจสอบบัญชีเงินฝากธนาคารหรือสถาบันการเงิน และหนังสือตอบกลับ

(5) สำเนาหลักฐานรายงานผลการออกไปสำรวจสถานะของลูกหนี้ ณ ภูมิลำเนา เช่น บันทึกถ้อยคำของกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน หรือผู้อยู่อาศัยข้างเคียง ภาพถ่ายสภาพที่อยู่อาศัย (ถ้ามี) เป็นต้น

(6) สำเนาใบมรณะบัตรของลูกหนี้ กรณีลูกหนี้ถึงแก่ความตาย หรือสำเนาคำพิพากษาให้ล้มละลายกรณีลูกหนี้ล้มละลาย

(7) หลักฐานที่สามารถแสดงได้ว่าลูกหนี้ทุพพลภาพอย่างถาวรจนไม่สามารถประกอบอาชีพตามปกติได้ หรือวิกลจริต หรือจิตฟั่นเฟือน เช่น หนังสือรับรองของแพทย์ หรือภาพถ่าย

(8) หลักฐานอื่นๆ เท่าที่จำเป็น

3.3.3.2 กรณีไม่สามารถติดตามตัวผู้ที่ต้องรับผิดชอบได้

(1) สำเนาหนังสือสอบถามผลคดีกับพนักงานสอบสวน และหนังสือติดตามทวงถามผลคดี (ถ้ามี)

(2) หนังสือแจ้งผลคดีของพนักงานสอบสวน (ถ้ามี)

3.3.3.3 กรณีการดำเนินการไล่เบี้ยเรียกคืนไม่คุ้มกับค่าใช้จ่าย

(1) สำเนาหนังสือเรียกให้ชำระเงินคืนพร้อมเงินเพิ่มในอัตราร้อยละ 20 และสำเนาหนังสือทวงถามอีก 2 ครั้ง พร้อมหลักฐานการตอบ – รับ ทางไปรษณีย์

(2) สำเนาหนังสือตรวจสอบกรรมสิทธิ์ที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์เป็นที่ดิน กับกรมที่ดิน และหนังสือตอบกลับ

(3) สำเนาหนังสือตรวจสอบกรรมสิทธิ์รถยนต์ กับกรมการขนส่งทางบกและหนังสือตอบกลับ

(4) สำเนาหนังสือตรวจสอบบัญชีเงินฝากธนาคารหรือสถาบันการเงิน และหนังสือตอบกลับ

(5) สำเนาหลักฐานรายงานผลการออกไปสำรวจสถานะของลูกค้าหนี้ ณ ภูมิลำเนา เช่น บันทึกถ้อยคำของกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน หรือผู้อยู่อาศัยข้างเคียง ภาพถ่ายสภาพที่อยู่อาศัย (ถ้ามี) เป็นต้น

(6) สำเนาหลักฐานการประเมินราคาทรัพย์สิน เช่นราคาประเมินที่ดินของกรมที่ดิน ราคาซื้อขายในท้องตลาด เป็นต้น (กรณีพบทรัพย์สิน)

3.4 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการ ไล่เบี้ยเรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้จ่ายจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ

การไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องและเป็น กฎหมายหลักที่ได้ถูกนำไปปรับปรุงเป็นกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นโดยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องที่สมควรนำมาประกอบการพิจารณาดังนี้

3.4.1 ตามหลักกฎหมายละเมิดทั่วไป

ตามมาตรา 420 และมาตรา 437 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ความรับผิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด การคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้นมีพื้นฐานสำคัญอยู่บนหลักความรับผิดทางละเมิดในมาตรา 420 ซึ่งเป็นบททั่วไป และมาตรา 437 ซึ่งเป็นบทความรับผิดพิเศษเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ครอบครอง หรือควบคุมดูแลยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ซึ่งขอบเขตและองค์ประกอบของทั้ง 2 มาตรามีลักษณะของความรับผิด และหลักเกณฑ์ที่ผู้เสียหายจะได้รับการชดเชยค่าสินไหมที่แตกต่างกัน

ตามหลักกฎหมายละเมิดทั่วไปตามมาตรา 420 กฎหมายละเมิดของต่างประเทศ ในกลุ่มแถบประเทศยุโรป ประเทศฝรั่งเศส มีพื้นฐานแนวความคิดของสำนักกฎหมายธรรมชาติ ซึ่งมีอิทธิพลอย่างมากในการจัดทำประมวลกฎหมาย กฎหมายของประเทศฝรั่งเศสจึงบัญญัติลักษณะละเมิดเป็นกฎหมายทั่วไปและเขียนไว้เพียงไม่กี่มาตรา ส่วนในของประเทศเยอรมัน Savigny แห่งสำนักประวัติศาสตร์กฎหมายเน้นว่ากฎหมายเป็นความสำนึกร่วมกันของชนในชาติที่เรียกว่าวิญญาณประชาชาติ (Volkgeist) ประมวลกฎหมายเยอรมันจึงไม่ได้เรียนแบบของฝรั่งเศสทำให้กฎหมายเยอรมันในลักษณะละเมิดนั้นแตกต่างจากกฎหมายของประเทศฝรั่งเศส คือนอกจากจะ

บัญญัติหลักเกณฑ์ความรับผิดทางละเมิดทั่วไปแล้ว ยังบัญญัติกรณีเฉพาะเรื่องต่างๆ ไว้อีกด้วย สำหรับประเทศอังกฤษกฎหมายลักษณะละเมิดได้มีวิวัฒนาการมาจากระบบกฎหมายของศาล (Writ system) กฎหมายลักษณะละเมิดของประเทศคอมมอนลอว์⁴ จึงเป็นกรณีความรับผิดเฉพาะเรื่องในฐานะต่างๆ กัน

ดังนั้นกฎหมายในลักษณะละเมิดในปัจจุบันจึงมีวิวัฒนาการมาจากกฎหมายทั้ง 3 ประเทศที่กล่าวข้างต้น คือ ประเทศคอมมอนลอว์ ประเทศฝรั่งเศส และประเทศเยอรมันซึ่งต่างมีวัตถุประสงค์เพื่อจะหาหลักเกณฑ์ในการนำว่าวินิจฉัยความรับผิดการกระทำละเมิดของบุคคลโดยรายละเอียดและวิธีการมักจะมีแตกต่างกันในกฎหมายฝรั่งเศสนั้นได้บัญญัติความรับผิดทางละเมิดให้บุคคลต้องรับผิดเมื่อได้กระทำการ โดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อไว้ในบทบัญญัติมาตรา 1383 ส่วนในกฎหมายแพ่งเยอรมันได้บัญญัติหลักดังกล่าวไว้ในมาตรา 823 วรรคแรก

กฎหมายละเมิดตามมาตรา 420 นั้น อยู่บนพื้นฐานของความผิด (Liability based on fault) หมายความว่า ผู้กระทำจะต้องรับผิดก็ต่อเมื่อได้กระทำความเสียหายโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อเท่านั้น กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ ไม่มีความรับผิดถ้าปราศจากความผิด บทบัญญัติของกฎหมายลักษณะละเมิดมีวิวัฒนาการมาจากกฎหมายโรมันมีวัตถุประสงค์ที่จะควบคุมการล้างแค้นซึ่งกันและกันระหว่างคู่กรณีให้ถูกต้องตามจารีตประเพณี โดยในสมัยต่อมาได้รับการเปลี่ยนแปลงโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการเยียวยาความเสียหายให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายให้กลับคืนสู่ฐานะเดิมหรือใกล้เคียงฐานะเดิมที่สุด การเปลี่ยนแปลงนี้ทำให้ความรับผิดทางละเมิดต้องมีพื้นฐานของจิตใจของผู้กระทำเป็นสำคัญเช่นเดียวกับความรับผิดในทางอาญา และมีลักษณะเป็นการบัญญัติความรับผิดเฉพาะฐานะต่างๆ โดยมีได้บัญญัติไว้เป็นหลักทั่วไป

กฎหมายลักษณะละเมิดของประเทศไทยได้บัญญัติหลักความรับผิดฐานละเมิดอยู่บนพื้นฐานของความจงใจหรือประมาทเลินเล่อไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 420 ซึ่งบัญญัติว่า “ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี แก่นามก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิด จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น” บทบัญญัตินี้ดังกล่าวในมาตรา 420 เป็นแม่บทในลักษณะละเมิดของกฎหมายไทยโดยมีที่มาจากประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมันมาตรา 823 วรรคแรก เมื่อพิจารณาบทบัญญัตินี้ดังกล่าวแล้วความรับผิดทางละเมิดในกรณีทั่วไปของประเทศเยอรมันมีองค์ประกอบที่สำคัญ 3 ประการดังนี้

⁴ อนันต์ จันทโรภากร. (2531). “โครงสร้างพื้นฐานกฎหมายลักษณะละเมิด” รวมบทความในโอกาสครบรอบ 60 ปี คร.ปรีดี เกษมทรัพย์. หน้า 96

(1) ความผิด (Fault) หมายถึง สภาพจิตใจของผู้กระทำสามารถรู้ผิดชอบชั่วดีหรือความสามารถในการใช้วิจารณญาณว่าการกระทำของตนจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นหรือไม่ หรือละเลยไม่ใช้วิจารณญาณหรือความสามารถของตนเพื่อพิจารณาให้ดีเสียก่อนว่าบุคคลอื่นจะได้รับความเสียหายจากการกระทำของตนหรือไม่ สังคมก็จะถือว่าการกระทำนั้นน่าตำหนิหรือเป็น “ความผิด” ซึ่งผู้กระทำจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่บุคคลอื่นอันเป็นผลเนื่องมาจากการกระทำของตนนั้น ดังนั้นกฎหมายลักษณะละเมิดจึงต้องมีความผิดเป็นองค์ประกอบเสมอจึงจะมีการรับผิดชอบดังนั้นก็กระทำความผิดโดยเกิดขึ้นได้จาก 2 กรณีคือจงใจหรือประมาทเลินเล่อจึงเป็นสาระสำคัญของกฎหมายละเมิด⁵

(1.1) จงใจ หมายถึง การรู้สำนึกถึงผลหรือความเสียหายที่จะเกิดขึ้นจากการกระทำของตนเองหากรู้ว่าจะเกิดผลหรือความเสียหายขึ้นกับบุคคลอื่นจากการกระทำของตนเองแล้วก็ยอมเป็นการจงใจดังนั้นการเข้าใจโดยสุจริตหรือเข้าใจผิดหรือการกระทำโดยผิดหลงพลั้งพลาดจึงไม่เป็นการกระทำโดยจงใจ ไม่เกี่ยวกับผลเสียหายที่เกิดขึ้นว่าความเสียหายจะเกิดความเสียหายมากหรือน้อยกว่าที่คาดคิดก็ได้⁶ เช่น การทำร้ายร่างกายผู้อื่นโดยตั้งใจจะให้บาดเจ็บเพียงเล็กน้อยแต่ผลที่เกิดขึ้นปรากฏว่าเขาได้รับอันตรายสาหัสหรือเสียชีวิตก็ย่อมเป็นการจงใจทั้งสิ้น ดังนั้นการจงใจจึงมีความแตกต่างกับเจตนาในทางอาญาเพราะเจตนาในทางกฎหมายอาญาตามมาตรา 59 นั้นผู้กระทำจะต้องรู้สำนึกในการกระทำและในขณะเดียวกันผู้กระทำต้องประสงค์ต่อผลของการกระทำนั้นด้วย หรือยอมเสี่ยงเห็นผลของการกระทำนั้นเป็นประการสำคัญ⁷

(1.2) ประมาทเลินเล่อ หมายถึง การไม่จงใจที่จะกระทำเช่นนั้นแต่ไม่ได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรที่จะใช้รวมถึงลักษณะของบุคคลที่มีความระมัดระวังจะไม่กระทำเช่นนั้นด้วยความระมัดระวังนี้ต่างจากความระมัดระวังในความรับผิดชอบทางอาญาโดยในกฎหมายอาญาบัญญัติไว้เพียงระดับวิญญูชนแต่ในทางละเมิดนั้นระดับความระมัดระวังเปรียบเทียบกับบุคคลตามพฤติการณ์และตามฐานะในสังคมเช่นเดียวกันกับผู้กระทำ ความเสียหายดังนั้นความระมัดระวังในทางละเมิดจึงแตกต่างไปจากพฤติการณ์แห่งตัวบุคคลกล่าวคือบุคคลที่มีสภาพร่างกาย เพศ วัย

⁵ พจนี ปุษปาคม.(2525). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด พิมพ์ครั้งที่ 3 แก้ไขเพิ่มเติม. หน้า 102

⁶ คำพิพากษาฎีกาที่ 1275/2493 ,1050/2495 ,865/2496

⁷ ไพจิตร บุญญพันธ์. (2525). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด พิมพ์ครั้งที่ 5 , หน้า 7 - 38

⁸ แหล่งเดิม, หน้า 40

และพฤติการณ์ภายนอกเช่นเดียวกับผู้กระทำความเสียหายนอกจากนี้ต้องพิจารณาถึงสภาพแวดล้อมในขณะที่เกิดเหตุประกอบด้วยหากผู้กระทำความเสียหายอยู่ในพฤติการณ์ที่ไม่สามารถใช้ความระมัดระวังได้ก็ไม่ถือว่าเป็นผู้กระทำประมาท⁹ แต่หากอยู่ในวิสัยและพฤติการณ์ที่สมควรต้องระวังแต่ไม่ใช้ความระมัดระวังย่อมถือว่าเป็นการกระทำโดยประมาท¹⁰

(2) โดยผิดกฎหมาย (Unlawful) หมายถึง ความรับผิดชอบละเมิดนั้นไม่จำเป็นจะต้องมีกฎหมายบัญญัติไว้โดยชัดแจ้งว่าการกระทำใดถือเป็นการกระทำโดยผิดกฎหมายโดยหลักแล้วความผิดฐานละเมิดเกิดจากการกระทำที่เรียกว่า ผิดหน้าที่ (Breach of Duty)¹¹ ซึ่งกฎหมายกำหนดไว้ว่าอาจเป็นหน้าที่ที่เกิดขึ้นจากสัญญาหรือเกิดจากความสัมพันธ์ในทางข้อเท็จจริงก็ได้ดังนั้นคำว่าผิดกฎหมายตามมาตรา 420 จึงมีความหมายเพียงว่า “มิชอบด้วยกฎหมาย” (Unlawful) ซึ่งหมายถึงการกระทำโดยไม่มีสิทธิหรือข้อแก้ตัวใดๆ ตามกฎหมายให้กระทำได้ โดยถือว่าเป็นการกระทำโดยผิดกฎหมายทั้งสิ้นดังนั้นถ้าการกระทำเป็นการล่วงสิทธิหรือผิดหน้าที่ที่ต้องเคารพต่อสิทธินั้นถือว่าเป็นการกระทำผิดกฎหมายอยู่ในตัวโดยไม่ต้องมีกฎหมายกำหนดว่าการกระทำเช่นนั้นเป็นการกระทำผิดกฎหมายอีกชั้นหนึ่ง¹² ดังที่ศาลฎีกาเคยตัดสินไว้เป็นบรรทัดฐานว่าถ้าจำเลยรู้อยู่แล้วยังฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ย่อมถือได้ว่าเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมายอยู่ในตัว¹³

(3) ทำให้เสียหายแก่สิทธิต่างๆ ของบุคคลอื่น (To Injure) หมายถึง การกระทำให้เกิดความเสียหายแก่สิทธิหรือล่วงสิทธิของบุคคลอื่น¹⁴ ซึ่งความเสียหายแก่สิทธิตามมาตรา 420 แบ่งได้ 3 ประเภทคือ 1. สิทธิของบุคคล ได้แก่ ชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ 2. สิทธิในทางทรัพย์สิน ได้แก่ กรรมสิทธิ์ และสิทธิทางทรัพย์สินอื่นๆ 3. สิทธิอย่างหนึ่งอย่างใด นอกจากจะมีความเสียหายเกิดขึ้นแล้วความเสียหายนั้นจะต้องเป็นผลจากการกระทำของผู้กระทำละเมิดด้วย กล่าวคือจะต้องมีความสัมพันธ์กันระหว่างเหตุกับผลหรือระหว่างความผิดกับความเสียหาย (Rapport De Causalite) ซึ่งมีทฤษฎีที่เกี่ยวข้องและถือว่ามีความสำคัญ 2 ทฤษฎี คือ

⁹ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 765/2510

¹⁰ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1443/2519

¹¹ ชูศักดิ์ สิรินิล. (2526). ตำราประกอบการศึกษากฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยละเมิดจัดการงานนอกสั่ง และลาภ มิควรได้. หน้า 36

¹² พจน์ ปุษปาคม. แหล่งเดิม, หน้า 43

¹³ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 502/2497

¹⁴ อนันต์ จันทโรภากร. แหล่งเดิม, หน้า 101

(3.1) ทฤษฎีความเท่ากันแห่งเหตุหรือทฤษฎีเงื่อนไข (Theorie de La Equivalence des Conditions) หลักการของทฤษฎีนี้คือถ้าไม่มีการกระทำดังที่กล่าวหาแล้วจะไม่มีผลเกิดขึ้นเช่นกัน หรือกล่าวได้ว่าผลที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการกระทำที่ถูกกล่าวหาโดยผลที่เกิดขึ้นอาจเกิดขึ้นได้จากสาเหตุหลายประการถ้าเหตุอันหนึ่งเกิดขึ้นจากการกระทำของผู้ถูกกล่าวหาแล้วผู้นั้นก็ต้องรับผิดชอบโดยไม่ต้องคำนึงว่ายังมีเหตุอื่นก่อให้เกิดความเสียหายนั้นร่วมด้วยหรือไม่เพราะถือว่าเหตุทุกๆ เหตุมีน้ำหนักเท่ากันเพราะถ้าไม่มีเหตุทุกๆ เหตุเหล่านั้นรวมเข้าด้วยกันแล้วผลย่อมไม่เกิดขึ้น¹⁵

(3.2) ทฤษฎีมูลเหตุที่เหมาะสม (Theorie de la Causalite Adequete) ทฤษฎีถือว่าในบรรดาเหตุทั้งหมดที่ก่อให้เกิดผลขึ้นนั้นเฉพาะแต่เหตุที่ตามปกติย่อมก่อให้เกิดผลเช่นนั้นที่ผู้กระทำการนั้น¹⁶

3.4.2 กฎหมายเกี่ยวกับการรับช่วงสิทธิ

แนวความคิดเรื่องการรับช่วงสิทธินั้นเกิดจากพื้นฐานความยุติธรรมที่ว่าทุกคนต้องมีความรักต่อมวลมนุษยชาติ เราจะต้องให้สิ่งที่ผู้อื่นควรจะได้ในเมื่อเราให้ได้โดยไม่เป็นที่เดือดร้อนแก่ตัวเรา¹⁷ ฉะนั้นเมื่อเจ้าหนี้ได้รับการชำระหนี้แล้วก็ต้องให้สิทธิผู้ชำระหนี้เพื่อที่จะฟ้องลูกหนี้ได้ การรับช่วงสิทธิ เป็นกฎหมายที่ได้รับอิทธิพลมาจากกฎหมายโรมัน โดยมีหลักการที่ให้นุคคลหนึ่งสามารถแทนที่อีกคนหนึ่ง เพื่อเข้ารับช่วงสิทธิต่างๆ ของบุคคลที่ถูกแทนที่ นักนิติศาสตร์บางท่านเปรียบเทียบว่าเหมือนการเข้าไปสวมรองเท้าของบุคคลอื่น ยกตัวอย่างเช่นตามหลักของกฎหมายฝรั่งเศส ได้กำหนดให้การเข้ารับช่วงสิทธินั้นอาจเกิดขึ้นได้ไม่ว่าด้วยสัญญา หรือผลของบทบัญญัติตามผลของกฎหมาย หรือในกฎหมายโรมันนั้นจะถือว่าบุคคลที่สาม สามารถที่จะชำระหนี้แทนลูกหนี้โดยฝืนใจลูกหนี้ได้ และบุคคลที่สามที่ได้ทำการชำระหนี้ นั้นจะเข้ารับช่วงสิทธิของเจ้าหนี้แทน¹⁸ เหตุผลที่เป็นที่มาของการรับช่วงสิทธินั้นเนื่องมาจากผู้ปกครองชาวโรมัน ซึ่งเป็นนายเงินต้องการแก้ไขปัญหารื่องทาส และแก้ไขปัญหของสังคมของประเทศโรมัน ในสมัยนั้น นายเงินจะต้องรับผิดชอบชีวิตและความเป็นอยู่ ของทาสซึ่งจะค่าใช้จ่ายเป็นจำนวนมาก จึงอยากที่จะลด

¹⁵ ไพจิตร ปุญญพันธุ์. แหล่งเดิม, หน้า 85

¹⁶ แหล่งเดิม, หน้า 44

¹⁷ M.Pothier ,A Treatise on the Law of Obligation (n.p.1806),pp.359-360, อ้างถึงใน โสภณ รัตนกร. (2533). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยหนี้: บทเบ็ดเสร็จทั่วไป p. 46.)

¹⁸ พนารัตน์ เฉลิมวุฒศักดิ์. (ม.ป.ป.). ปัญหาที่น่าสนใจในการรับช่วงสิทธิของผู้รับประกันภัย. หน้า 159.

จำนวนทาสในความดูแลของตนเองลงแต่ก็ยังอยากจะได้รับการชดใช้หนี้คืนด้วย ในขณะที่ทาสเองก็ไม่มีความสามารถที่จะนำเงินมาชำระแก่นายเงินได้ จึงมีข้อตกลงระหว่างโดยมีเงื่อนไขว่าผู้ที่เข้ามาชำระหนี้แก่เจ้าหนี้แล้ว ย่อมได้รับโอนทาสตามไปด้วย ด้วยเหตุนี้ผู้ปกครองชาวโรมันจึงนำหลักการรับช่วงสิทธิมาใช้เพื่อลดจำนวนทาส

ต่อมานักกฎหมายชาวฝรั่งเศสชื่อ Planiol ได้รับเอาหลักการรับช่วงสิทธิดังกล่าวจากประเทศโรมันมาใช้ กับกฎหมายฝรั่งเศส โดยกล่าวไว้ว่า ภายใต้สถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปที่ปรึกษากฎหมายในสมัยโบราณ ได้ยอมรับว่าบุคคลผู้ซึ่งชำระหนี้โดยบุคคลอื่นจะต้องยอมให้ผู้ชำระหนี้ได้สิทธิ ในการฟ้องร้องลูกหนี้ของตนไป ซึ่งถ้าเจ้าหนี้ผู้นั้นปฏิเสธให้สิทธิแก่ผู้ชำระหนี้ ผู้ชำระหนี้ย่อมจะสอดเข้าฟ้องร้อง *exception cedendarum actionum*¹⁹ การรับช่วงสิทธิถูกนำมาใช้ในกฎหมายดังนี้

3.4.2.1 การรับช่วงสิทธิในสัญญาประกันวินาศภัย

หลักในเรื่องการรับช่วงสิทธินี้นำมาใช้ในสัญญาประกันภัยก็โดยแนวความคิดของศาลอังกฤษในช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 18 โดยเป็นผลอันเกิดจากหลักการชดใช้ค่าเสียหายในสัญญาประกันภัย ทั้งนี้ โดยหลักทั่วไปแล้วนอกจากสัญญาประกันชีวิตแล้ว สัญญาประกันภัยเป็นสัญญาเพื่อการชดใช้ค่าเสียหาย (*contract of indemnity*) นั่นคือการชดใช้ให้ผู้เอาประกันภัยได้มีโอกาสกลับไปสู่สถานะเดิมที่มีอยู่โดยทันที หลังจากที่ได้รับ ความเสียหายจากภัยที่เอาประกันภัยไว้ และเมื่อผู้เอาประกันภัยได้รับการชดใช้จนครบถ้วนแล้วก็ไม่ควรที่ผู้เอาประกันภัยจะได้รับการชดใช้จากบุคคลผู้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้เอาประกันภัยนั้น เพราะจะกลายเป็นการที่ผู้เอาประกันภัยได้รับการชดใช้เกินความเสียหายอันเป็นการไม่ชอบธรรม และจะเป็นการเปิดโอกาสให้บุคคลต่างๆ หากำไรจากการเอาประกันภัยทรัพย์สินของตน ด้วยเหตุนี้เมื่อผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัยแล้ว ก็ย่อมเข้ารับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัย อันมีต่อบุคคลผู้ก่อให้เกิดความเสียหายนั้น การรับช่วงสิทธิในสัญญาประกันภัยจึงเป็นการที่ผู้รับประกันภัยเข้าไปใช้สิทธิทั้งปวง ของผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประโยชน์เท่าจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ผู้รับประกันภัยได้จ่ายไป ด้วยอำนาจของกฎหมายและอีกเหตุผลหนึ่งของการใช้หลักการรับช่วงสิทธิ คือผู้กระทำให้เกิดความเสียหาย สามารถหลุดพ้นความรับผิดชอบเมื่อได้รับผิดชดใช้ความ

¹⁹ Planiol Marcel. (1938). *Treatise on Civil Law*. p. 278.

เสียหายนั้นแล้ว อันเป็นกรรมแก่บุคคลผู้กระทำนั้น²⁰ หรือกล่าวว่ามีให้บุคคลภายนอกที่ทำความเสียหายขึ้นหลุดพ้นจากความรับผิดชอบไปเลย²¹

ในสัญญาประกันภัยนั้น ผู้รับประกันภัยถือว่าเป็นผู้หนึ่งที่เป็นส่วนสำคัญของสัญญา ดังนั้น ผู้รับประกันภัยจึงมีสิทธิและหน้าที่ที่สำคัญอยู่หลายประการ โดยเฉพาะหน้าที่ที่สำคัญหน้าที่หนึ่งก็คือ หน้าที่ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนและหลังจากที่ผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประโยชน์ไปแล้ว ก็จะทำให้ผู้รับประกันภัยเกิดสิทธิในการรับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ ไปเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนที่ตนได้จ่ายไปแล้วนั้นมาจากบุคคลภายนอกผู้ละเมิดได้ ตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 880 ซึ่งบัญญัติว่า “ถ้าความวินาศภัยนั้นได้เกิดขึ้นเพราะการกระทำของบุคคลภายนอกให้รู้ผู้รับประกันภัยได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนไปเป็นจำนวนเพียงใด ผู้รับประกันภัยย่อมเข้ารับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยและของผู้รับประโยชน์ซึ่งมีต่อบุคคลภายนอกเพียงนั้น

ถ้าผู้รับประกันภัยได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนไปแล้วเพียงบางส่วนให้ ท่านห้ามมิให้ผู้รับประกันภัยนั้นใช้สิทธิของตนให้เสื่อมเสียสิทธิของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ในการที่เขาจะเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนจากบุคคลภายนอกเพื่อเศษแห่งจำนวนวินาศนั้น” เหตุที่กฎหมายบัญญัติไว้เช่นนี้ก็เนื่องมาจากทฤษฎีที่ว่า เมื่อเกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้โดยมีบุคคลภายนอกเป็นผู้ก่อ โดยปกติผู้เอาประกันภัยย่อมมีสิทธิที่จะเลือกใช้สิทธิของตนได้ 2 ทาง ทางหนึ่งเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัย ซึ่งเป็นสิทธิที่เกิดขึ้นโดยผลของสัญญาที่ได้ทำกันไว้ อีกทางหนึ่งผู้เอาประกันภัยก็สามารถที่จะได้ใช้สิทธิเรียกร้องให้ผู้ทำละเมิดชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ตน กรณีหลังนี้เป็นสิทธิที่เกิดจากกฎหมาย จะเห็นได้ว่า หากผู้เอาประกันภัยเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากฝ่ายผู้ทำละเมิด หรือจากผู้รับประกันภัย แต่ทางใดทางหนึ่งความยุ่งยาก หรือความไม่เป็นธรรมก็ย่อมไม่เกิดขึ้น แต่โดยที่เกรงว่าผู้เอาประกันภัยที่ไม่สุจริตจะใช้สิทธิทั้ง 2 ทาง ซึ่งจะทำให้ได้รับชดใช้ความเสียหายถึง 2 ครั้ง ซึ่งเท่ากับเป็นการขัดกับหลักการของการประกันวินาศภัยในฐานะที่เป็นสัญญาชดใช้ค่าเสียหาย เพราะถ้าผู้เอาประกันได้รับชดใช้จากผู้ทำละเมิดจนครบจำนวนแล้วจะถือว่าผู้เอาประกันภัยยังมีความเสียหายอีกต่อย่อมไม่ได้ และเมื่อไม่มีความเสียหาย ผู้รับประกันภัยก็ไม่ควรมีหน้าที่ชดใช้ค่าเสียหายอีก ฉะนั้นเพื่อป้องกันการหากำไรของผู้เอา

²⁰ ไชยยศ เหมะรัชตะ. (2525,ตุลาคม-ธันวาคม). “การรับช่วงสิทธิในสัญญาประกันภัย.” *วารสารสำนักงานประกันภัย* , 7(28) หน้า 93-94.

²¹ พนารัตน์ เณริมวุฒิสักดิ์. แหล่งเดิม. หน้า 62.

ประกันภัยซึ่งไม่สุจริตนี้เอง จึงเกิดความจำเป็นที่จะต้องมีหลักเกณฑ์การรับช่วงสิทธิขึ้นคุ้มครองประโยชน์ของผู้รับประกันภัยไว้ในกฎหมาย²²

3.4.2.2 การรับช่วงสิทธิในสัญญาประกันวินาศภัย ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 880

ในประเทศไทย ได้พัฒนาระบบประมวลกฎหมายตามกลุ่มของประเทศในภาคพื้นยุโรปจึงได้นำหลักการรับช่วงสิทธิตามสัญญาประกันวินาศภัย มาบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 เอกเทศสัญญา ลักษณะ 20 ว่าด้วยประกันภัย โดยมีแนวคิด ทฤษฎี และหลักการที่เป็นสากลจากต่างประเทศ นำมากร่างปรับปรุงแก้ไขให้มีความเหมาะสม พระยามานวราชเสวี(ปลอด วิเชียร ณ สงขลา)²³ ได้กล่าวถึงที่มาของบทบัญญัติมาตรา 880 ของไทยว่ามีที่มาหรือเทียบเคียงมาจากกฎหมายของ 3 ประเทศคือ ประมวลกฎหมายพาณิชย์ญี่ปุ่น มาตรา 416 (The Commercial code Law of japan) ประชุมย่อกฎหมายอังกฤษ มาตรา 692 (Jenk' Digest Law of English) และกฎหมายของเบลเยียม มาตรา 22

หลักเกณฑ์ในการรับช่วงสิทธิ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 880 ประกอบด้วยหลักเกณฑ์ 6 ประการดังนี้

(1) มีวินาศภัยดังที่ได้ระบุไว้ในสัญญา หลักเกณฑ์ประการแรกของการรับช่วงสิทธินั้นเป็นไปตามที่บทเบ็ดเสร็จทั่วไป ได้บัญญัติไว้ว่า “ในกรณีวินาศภัยหากมีขึ้น หรือในเหตุอย่างอื่นในอนาคตดังได้ระบุไว้ในสัญญา” การที่บริษัทจะต้องชดใช้ค่าสินไหมให้กับผู้เอาประกันภัยนั้นจะต้องเกิดจากภัยที่ได้ทำประกันภัยไว้ เช่นสัญญาประกันภัยที่เกิดจากไฟ เรียกว่าสัญญาประกันอัคคีภัย สัญญาเอาประกันภัยที่เกิดจากน้ำท่วมก็ เรียกว่า สัญญาประกันอุทกภัย

(2) วินาศภัยเกิดขึ้นเพราะการกระทำของบุคคลภายนอก หลักเกณฑ์ประการที่สองมาจากบทบัญญัติมาตรา 880 วรรคแรกตอนหนึ่งที่บัญญัติว่า “เพราะการกระทำของบุคคลภายนอก ไซ้” โดยส่วนนี้ได้แปลมาจากภาษาอังกฤษเดิมที่ใช้คำว่า “by the act of a third person” ซึ่งหมายถึงการกระทำของบุคคลที่สาม และการกระทำนั้นจะต้องเป็นความผิดด้วย กล่าวคือการทำที่ผู้รับประกันภัยจะรับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัย หรือของผู้รับประกันภัยไปเรียกเอาจากบุคคลภายนอกได้นั้น จะต้องปรากฏว่าบุคคลภายนอกนั้นเป็นผู้มีความผิดในกรณีที่เกิดวินาศภัยขึ้น

²² ไชยยศ เหมะรัชตะ. (2546) . คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย. หน้า 183.

²³ พระยามานวราชเสวี. (2533). ที่มาของกฎหมายในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ1-5 พิมพ์เนื่องในโอกาสครบรอบ 100 ปี พระยามานวราชเสวี. หน้า 32.

(3) ผู้รับประกันวินาศภัยได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนไปแล้ว หลักเกณฑ์ประการที่สาม มาจากบทบัญญัติมาตรา 880 วรรคแรกส่วนหนึ่งที่บัญญัติไว้ว่า “ผู้รับประกันภัยได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนไปเป็นจำนวนเพียงใด” ไม่ว่าจะเป็นการชดใช้ค่าสินไหมให้แก่ผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประกัน โฆษน์ไม่ว่าวิธีการ ชดใช้เป็นตัวแทน จัดซ่อมแซมให้กลับสู่สภาพเดิม หรือหาของแทนให้ก็ตาม ก็ถือได้ว่าเป็นการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเช่นกัน

(4) สิทธิที่ได้รับช่วงมาคือสิทธิของผู้เอาประกันภัย และของผู้รับประกันภัยซึ่งมีต่อบุคคลภายนอก หลักเกณฑ์ประการที่สี่ มาจากบทบัญญัติมาตรา 880 วรรคแรก ที่มีความตอนหนึ่งว่า “ผู้รับประกันภัยย่อมเข้ารับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัย และของผู้รับประกันภัยซึ่งมีต่อบุคคลภายนอก” เมื่อผู้เอาประกันภัยใช้สิทธิเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันวินาศภัยนั้นแล้ว กรณีชดใช้ค่าเสียหายเต็มจำนวน ความเสียหายที่ผู้เอาประกันได้รับย่อมหมดไป ในขณะที่ผู้ละเมิดที่ก่อความเสียหายนั้นยังไม่ได้รับผิดชอบต่อความเสียหายที่ตนก่อขึ้นแต่อย่างใด ด้วยเหตุนี้เพื่อป้องกันผู้เอาประกันภัยคำกำไรและเพื่อไม่ให้ผู้กระทำความผิดลอยนวลหรือหลุดพ้นไปโดยไม่ต้องรับผิดชอบ จึงได้มีการบัญญัติมาตรา 880 ขึ้นมาเพื่อให้ผู้รับประกันภัยซึ่งได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนไปแล้วนั้น สามารถเข้ารับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยที่มีต่อบุคคลภายนอกนั้นเพื่อใช้สิทธิเรียกร้องต่อไป ในทางกลับกันถ้าหากผู้เอาประกันภัยไม่มีสิทธิที่จะเรียกร้องเอาค่าเสียหายจากบุคคลภายนอก แม้ผู้รับประกันภัยจะได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนไปตามสัญญา ผู้รับประกันภัยก็ไม่สามารถรับช่วงสิทธิได้ดังเช่น คำพิพากษาฎีกาที่ 2313/2520 ซึ่งวินิจฉัยว่า “ในกรณีที่นายจ้างต้องจ่ายเงินทดแทนให้แก่ลูกจ้างที่ประสบอันตรายตามกฎหมายแรงงานซึ่งเป็นกฎหมายพิเศษใช้บังคับระหว่างนายจ้างกับลูกจ้างโดยเฉพาะ เมื่อกฎหมายแรงงานไม่ได้ให้สิทธินายจ้างที่จะเรียกเงินทดแทนคืนจากผู้ทำละเมิดต่อลูกจ้าง ผู้รับประกันภัยจำจนซึ่งได้จ่ายเงินทดแทนไปแทนนายจ้างผู้เอาประกัน ก็ย่อมไม่มีสิทธิจะเรียกเงินทดแทนจากผู้ทำละเมิดต่อลูกจ้างเช่นเดียวกัน”

(5) ชดใช้เพียงใดรับช่วงสิทธิได้เพียงนั้น ตามมาตรา 880 วรรคแรก หลักเกณฑ์ข้อนี้มีบัญญัติไว้ในมาตรา 880 วรรคสองความว่า “ถ้าผู้รับประกันภัยได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนไปแต่เพียงบางส่วนไซ้ ท่านมิให้ผู้รับประกันภัยนั้นใช้สิทธิของตนให้เสื่อมสิทธิของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกัน โฆษน์ ในการที่เขาจะเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนจากบุคคลภายนอกเพื่อเศษแห่งจำนวนวินาศภัยนั้น “หมายความว่า ถ้าผู้รับประกันภัยได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประกัน โฆษน์แต่เพียงบางส่วน” คือไม่เต็มจำนวนความเสียหายที่ผู้เอาประกันภัยได้รับจากวินาศภัยนั้นผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกัน โฆษน์ยังมีสิทธิที่จะเรียกร้องเอาส่วนที่ยังขาดอยู่จากบุคคลภายนอกผู้ต้องรับผิดชอบในการทำให้เกิดวินาศภัยจนเต็มจำนวนความเสียหายที่แท้จริง

มาตรา 880 วรรคสอง จึงห้ามไม่ให้ผู้รับประกันภัยใช้สิทธิของตนทำให้สิทธิของผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประกันภัยที่ยังคงเหลืออยู่นั้นเสื่อมเสียไป

(6) ผลของการรับช่วงสิทธิและวิธีการใช้สิทธิ หลักเกณฑ์ข้อนี้แม้มาตรา 880 จะไม่บัญญัติไว้โดยตรง แต่เมื่อการรับช่วงสิทธิเกิดขึ้นโดยผลกฎหมายดังกล่าวมานั้นแล้ว ด้วยเหตุนี้ ศาลฎีกาของไทยจึงวินิจฉัยคดีที่เกี่ยวกับการรับช่วงสิทธิตามสัญญาประกันวินาศภัยโดยการทำ บทบัญญัติตามมาตรา 226 และมาตรา 227 ซึ่งเป็นบทบัญญัติตามสัญญาประกันวินาศภัยด้วย โดย ได้วางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับผลของการรับช่วงสิทธิตามสัญญาประกันวินาศภัยในเรื่องดังต่อไปนี้ เป็น วิธีการใช้สิทธิอันเกิดจากการรับช่วงสิทธิ สิทธิที่จะได้รับดอกเบี้ย สิทธิในหลักประกัน ดังคำ พิพากษาต่อไปนี้

ผู้รับช่วงสิทธิใช้สิทธิได้ในนามตนเอง โดยไม่ต้องรับความยินยอมจากลูกหนี้หรือ เจ้าหนี้เดิมแต่อย่างใด ดังคำพิพากษาฎีกาที่ 1431/2498 ซึ่งวินิจฉัยว่า ผู้รับช่วงสิทธิซึ่งได้ชำระค่า สินไหมทดแทนให้ผู้เอาประกันภัยไปแล้วยอมเข้ารับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยที่จะฟ้องเอาแก่ ผู้ทำละเมิดได้เอง ผู้รับช่วงสิทธิของเจ้าหนี้ฟ้องลูกหนี้ได้ในนามของตนเอง รถที่ขับออกจากทางโท ต้องให้รถที่เล่นอยู่ในทางเอกผ่านไปก่อนมิฉะนั้นเป็นความผิดตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2477 มาตรา 12 เมื่อเกิดชนกันยอมเป็นผู้ผิดค่าสินไหมทดแทนฐานละเมิดนั้น ต้องชดใช้ ค่าเสียหายที่เป็นผลโดยตรง เช่น รถถูกชนแล้วไปกระแทกเสาไฟฟ้า เป็นต้น

ผู้รับช่วงสิทธิมีสิทธิที่จะได้รับดอกเบี้ย โดยมีสิทธิได้รับดอกเบี้ยตั้งแต่วันที่รับช่วงสิทธิ หรือนับแต่วันที่ฟ้องเป็นต้นไป ดังคำพิพากษาฎีกาที่ 2759/2515 ซึ่งวินิจฉัยว่า ในกรณีที่ผู้รับ ประกันภัยได้ชำระค่าสินไหมทดแทนและรับช่วงสิทธิผู้เอาประกันภัยเรียกเอาค่าสินไหมทดแทน รวมทั้งดอกเบี้ยในจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ชำระไปนั้น เรียกดอกเบี้ยได้ตั้งแต่วันที่เข้ารับช่วง สิทธิจากจำเลย มิใช่ตั้งแต่วันที่ทำละเมิด

จะเห็นได้ว่า ตามที่ได้กล่าวมาข้างต้นเป็นแนวความคิดและหลักกฎหมายที่เกี่ยวกับการ ค้ำครองผู้ประสบภัยจากรถ และการไล่เบี้ยเรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นของกองทุนทดแทน ผู้ประสบภัยจากรถ ในประเทศไทย โดยเริ่มตั้งแต่พระราชบัญญัติค้ำครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 อันเป็นกฎหมายเฉพาะไปจนถึง การรับช่วงสิทธิตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่เป็น กฎหมายทั่วไป และหลักของกฎหมายที่เกี่ยวข้องตามลำดับ ซึ่งจะในบทต่อไปจะได้กล่าวถึงการ ค้ำครองผู้ประสบภัยจากรถ และการไล่เบี้ยเรียกคืนเงินของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถใน ต่างประเทศ เพื่อจะได้นำมาเปรียบเทียบกับ การค้ำครองผู้ประสบภัยจากรถ และไล่เบี้ยเรียกคืนเงิน ค่าเสียหายเบื้องต้นของประเทศไทยในบทต่อไป