

บทที่ 4

กฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับ และการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหาย ที่จ่ายจากเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถในต่างประเทศ

การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในต่างประเทศมีวิวัฒนาการมาเป็นเวลายาวนาน แต่การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในประเทศไทยเพิ่งเริ่มต้นขึ้นเมื่อได้มีการประกาศใช้บังคับพระราชบัญญัติคุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยพระราชบัญญัตินี้ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 7 และมาตรา 9 ให้เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้และผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถโดยประกันภัยกับบริษัทตามกฎหมายว่าด้วยประกันวินาศภัยที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประกันวินาศภัยประเภทการประกันภัยรถ ทั้งนี้เพื่อความคุ้มครองแก่ผู้ได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยอันเกิดจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทาง หรือเนื่องจากสิ่งของที่บรรทุกหรือติดตั้งในรถนั้นให้ได้รับชดเชยค่าเสียหายและได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันเวลาที่ ซึ่งพระราชบัญญัตินี้เรียกผู้ได้รับอันตรายดังกล่าวว่า “ผู้ประสบภัย”

โดยในบทนี้จะได้กล่าวถึงกฎหมายที่เกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของประเทศไทยและของต่างประเทศ คือ ประเทศญี่ปุ่น ประเทศเกาหลีใต้ ประเทศไต้หวัน และประเทศอังกฤษ ดังจะได้กล่าวโดยลำดับดังนี้

4.1 ประวัติความเป็นมาการประกันภัยในต่างประเทศ

การประกันภัยเริ่มต้นขึ้นเมื่อใดไม่สามารถระบุได้แน่นอน แต่พอจะเห็นที่มาของการประกันภัยได้ว่ามนุษย์มีความเสี่ยงต่อภัยจึงต้องการแสวงหาหลักประกันความคุ้มครอง และหาวิธีการป้องกันภัยที่จะเกิดแก่ทรัพย์สินของตนอันเนื่องมาจากภัยธรรมชาติและโจรผู้ร้าย ต่อมาเมื่อมีการค้าเจริญขึ้นมีการซื้อขายสินค้าและวัตถุคิบบจากชุมชนหนึ่งไปยังอีกชุมชนหนึ่ง ซึ่งต้องอาศัยแรงงานของทาสหรือบริวารช่วยขนย้ายสินค้าไปยังเมืองต่างๆ ซึ่งอาจเกิดภัยพิบัติทั้งจากภัยธรรมชาติและโจรผู้ร้ายแย่งชิงสินค้า หรือทรัพย์สินเงินทองในระหว่างทางจึงจำเป็นต้องอาศัยผู้มีกำลังและอาวุธคอยคุ้มกันสินค้านั้นให้ปลอดภัย

ประมาณ 3000 ปีก่อนคริสต์ศักราช ชาวบาบิโลเนียน (Babylonian) ซึ่งอาศัยอยู่บริเวณลุ่มแม่น้ำยูเฟรติส ได้ขนส่งสินค้าไปขายต่างเมืองต้องอาศัยพ่อค้าเร่ที่จะรับสินค้าจากเจ้าของสินค้าไป

จำหน่ายตามเมืองต่างๆ และเพื่อเป็นหลักประกันว่าพวกพ่อค้าแร่จะไม่ละทิ้งโกงเอาสินค้าไปเป็นส่วนของตน พวกพ่อค้าจึงคิดระบบประกันภัยเพื่อคุ้มครองการเสี่ยงภัยของตนโดยนาระบบการนำทรัพย์สินและบุตรภรรยาเอาไว้เป็นหลักประกัน โดยมีข้อสัญญาเพิ่มเติมว่า หากความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้ามิได้เกิดจากความรับผิดชอบหรือความประมาทเลินเล่อของพวกพ่อค้าแร่แล้ว พ่อค้าแร่ก็ไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายเหล่านั้น ซึ่งเจ้าของสินค้าจะยึดทรัพย์สินหรือภรรยาและบุตรของพวกพ่อค้าแร่ไม่ได้

ในการแสวงหาหลักประกัน (Guarantee) ดังกล่าวไม่ใช่หลักเกณฑ์ของการประกันภัยที่ใช้อยู่ในปัจจุบันแต่ก็แสดงให้เห็นว่ามนุษย์มีแนวความคิดที่จะได้ทรัพย์สินอันหนึ่งมาชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นกับตน ซึ่งหลักการของประกันภัยที่แท้จริงก็คือ การกระจายการเสี่ยงภัยจากคนหนึ่งไปยังบุคคลอื่นอีกหลายคน

การกระจายการเสี่ยงภัยในสมัยโบราณเป็นแนวคิดของพ่อค้าชาวจีน ซึ่งประมาณ 3000 ปีก่อนคริสต์ศักราช โดยการขนส่งสินค้าทางเรือผ่านแม่น้ำแยงซีเกียงไปยังเมืองต่างๆ ต้องเผชิญภัยธรรมชาติ เช่น ฝนตกหนัก น้ำไหลเชี่ยว มีหินและตอไม้ได้กระแสน้ำ พ่อค้าชาวจีนจึงกระจายสินค้าใส่เรือหลายลำ หากเรือลำใดอับปาง ก็ยังเหลือสินค้าในเรือลำอื่น และในสมัยโรมัน 200 ปีก่อนคริสต์ศักราช ในการขนส่งสินค้าทางเรือ พ่อค้าชาวโรมันจะร่วมกันหลายๆ คนเป็นเจ้าของเรือลำเดียวกัน หากเรือลำใดอับปางลง ก็จะมีเรือลำอื่นให้ขนส่งได้อีก

ต่อมาชาวกรีกได้พัฒนาแนวความคิดในการค้าจากชาวบาบิโลเนียน ไปเป็นสัญญาเรียกว่า “สัญญาบอตตานี” (Bottomry) สัญญาดังกล่าวเป็นสัญญาที่เจ้าของเรือที่ผู้ต้องการจะขนส่งสินค้าไปขายยังเมืองห่างไกล ซึ่งเจ้าของเรือจะขอกู้เงินจากนายทุนเพื่อนำไปค้าขาย โดยการนำตัวเรือไปประกันเงินกู้ โดยมีข้อตกลงว่าหากเจ้าของเรือเดินทางกลับมาจากการค้าขายแล้วจะต้องใช้หนี้ให้หมด ถ้าไม่ใช้เงินก็จะถูกยึดเรือ แต่ถ้าเรือไม่กลับมาเนื่องจากเกิดเหตุอับปาง นายทุนเงินกู้ก็จะไม่ได้รับชำระหนี้ ในกรณีที่ผู้กู้ไม่ใช่เจ้าของเรือ ผู้กู้มีเพียงสินค้าก็จะเอาสินค้านั้นไปประกันเงินกู้ได้เช่นเดียวกัน

การประกันภัยขนส่งทางทะเลเริ่มต้นขึ้นจากประเทศอังกฤษในศตวรรษที่ 17 ทั้งนี้เนื่องจากประเทศอังกฤษในสมัยนั้นมีการค้าขายทางทะเลมากกว่าประเทศใดในยุโรป กิจการค้าหลายชนิดได้มีการติดต่อค้าขายระหว่างพ่อค้าซึ่งมีโอกาสพบปะพูดคุยกิจการค้ากันในร้านกาแฟร้านหนึ่งตั้งอยู่ริมแม่น้ำเทมส์ มีเจ้าของชื่อ นายเอ็ดเวิร์ด ลอยด์ (Edward Lloyd) เป็นร้านที่มีเจ้าของเรือเจ้าของสินค้าที่ขนส่งทางเรือและพ่อค้าที่มีผลประโยชน์เกี่ยวกับการผจญภัยทางทะเล เช่น เจ้าของเงินกู้ นายธนาคาร นายหน้าซื้อขายสินค้าที่จะส่งไปขายโดยเรือเดินทะเล นายเอ็ดเวิร์ด ลอยด์ช่วยเหลือส่งเสริมให้พ่อค้าและผู้รับประกันภัย (Underwriters) ลงลายมือชื่อแต่ละคนบนส่วนล่าง

ของสัญญาประกันภัย โดย นายเอ็ดเวิร์ด ลอยด์ ได้จัดหาข่าว ทำหนังสือพิมพ์ เนื้อหาเกี่ยวกับการเดินเรือ สถิติของเรือแต่ละลำ และความสามารถของเรือรวมทั้งกัปตันและลูกเรือที่ได้ผ่านการผจญภัยในการเดินทางไกลในเส้นทางต่างๆ มาเสนอพ่อค้าและผู้รับประกันภัย ต่อมาในปี ค.ศ. 1769 ตลาดการประกันภัยได้ย้ายศูนย์กลางของการประกันภัยมาอยู่ที่ร้านกาแฟของลอยด์ และต่อมาในปี ค.ศ. 1774 ได้ก่อตั้ง Lloyd's Insurance การรับประกันภัยกระทำโดยกลุ่มผู้รับประกันภัย (Syndicate) ซึ่งจะมีผู้แทนที่เรียกว่า Underwriting Agent เป็นผู้พิจารณารับประกันภัย โดยทั่วไปจะเรียกผู้แทนกลุ่มผู้รับประกันภัยเหล่านี้ว่า Underwriter ทำหน้าที่แทนกลุ่มผู้รับประกันภัยประมาณ 430 กลุ่ม ซึ่งนับว่าเป็นธุรกิจประกันภัยที่เก่าแก่และใหญ่โตที่สุดในโลก¹

อุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์เริ่มต้นจากการสร้าง ยี่ห้อยี่ห้อ และเต็มเลอร์ ในปี ค.ศ. 1883-1884 ซึ่งต่อมาในปี ค.ศ. 1894 ความเจริญได้เพิ่มมากขึ้น รถยนต์ได้เป็นที่นิยมใช้กันในประเทศอังกฤษ เป็นผลให้ในปี ค.ศ. 1898 ได้มีการก่อตั้ง บริษัท Law Accident and Insurance Society Ltd. ขึ้นเพื่อรับประกันรถยนต์เป็น บริษัทแรกในประเทศอังกฤษ และเริ่มมีบริษัทซึ่งรับประกันภัยรถยนต์รายอื่นๆ เกิดขึ้นตามมา

ต่อมาสมัยสงครามโลกครั้งที่ 1 ความจำเป็นในการใช้รถเพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็ว ทั้งในด้านของการทหาร และการใช้ทั่วไปของกิจการพลเรือน เป็นผลให้อุตสาหกรรมผลิตยนต์มีเพิ่มสูงขึ้นด้วย จึงเป็นผลให้มีรถยนต์จำนวนมากถูกผลิตขึ้นในระหว่างที่เกิดสงครามโลกครั้งที่ 1 และเมื่อสงครามโลกครั้งที่ 1 ยุติลงแล้ว ได้มีการสร้างถนน และขยายเส้นทางรถขนส่งโดยรถยนต์ เป็นผลให้อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นโดยรถยนต์มีขึ้นอยู่เสมอ และเพิ่มจำนวนมากขึ้น โดยผู้ได้รับความเสียหายบางรายเป็นบุคคลภายนอก ซึ่งไม่มีหลักประกันคุ้มครองความบาดเจ็บเสียหายอันเกิดจากอุบัติเหตุรถยนต์นั้นแต่อย่างใด รัฐบาลอังกฤษจึงมีนโยบายที่จะบังคับให้รถทุกคันที่ใช้ในประเทศอังกฤษ จะต้องจัดทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นกับบุคคลที่สาม โดยออกเป็นพระราชบัญญัติ Road Traffic ปี ค.ศ. 1903 ให้ผู้ใช้รถยนต์ต้องทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหาย ที่อาจจะเกิดขึ้นกับบุคคลที่สาม ในกรณีที่บุคคลที่สามได้รับบาดเจ็บต่อร่างกาย หรือเสียชีวิตอันเนื่องมาจากการใช้รถยนต์นั้น ต่อมาในปี ค.ศ. 1933 – 1934 และในปี 1972 ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมเพื่อให้ความคุ้มครองความเสียหายอันเกิดแก่การใช้รถยนต์ที่จะเกิดขึ้นกับบุคคลที่สาม มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น เช่น เพิ่มเติมให้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการจ่ายเงินเพื่อการรักษาฉุกเฉินให้กับแพทย์และพยาบาล และเพิ่มเติมให้มีการขยายความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามภายใต้กฎหมายของประเทศที่เป็นสมาชิกของกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจยุโรปด้วย เป็นต้น อย่างไรก็ตาม

¹ สิทธิโชค ศรีเจริญ. (2538). *ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย*. หน้า 10.

บังคับให้ทำประกันภัยรถยนต์เพื่อคุ้มครองความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นแก่บุคคลที่สามนั้น ยังไม่ครอบคลุมไปถึงความเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สินของบุคคลที่สาม

4.2 การเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นในระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษร (Civil Law System)

ในส่วนนี้ผู้เขียนได้ศึกษาการระบบการชดเชยค่าสินไหมทดแทน และการเรียกคืนค่าเสียหายที่ได้จ่ายไปจากกองทุนในประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายแบบลายลักษณ์อักษรโดยจะได้กล่าวต่อไปนี้

4.2.1 การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในประเทศญี่ปุ่น

4.2.1.1 ความเป็นมาและหลักการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

การประกันภัยรถยนต์ในประเทศญี่ปุ่นได้เกิดขึ้นเป็นครั้งแรกในปี ค.ศ. 1914 ซึ่งในขณะนั้นมีรถยนต์เพียง 1,066 คัน หลังจากสงครามโลกครั้งที่ 2 เป็นต้นมา ปริมาณรถยนต์ได้เพิ่มจำนวนขึ้นอย่างรวดเร็ว ซึ่งอาจเป็นเพราะญี่ปุ่นเป็นผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ของโลก และมีการพัฒนาเกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้น จึงทำให้ปริมาณรถยนต์มีมากเป็นอันดับสองของโลก ดังจะเห็นได้ว่าในปี ค.ศ. 1948 มีจำนวนรถยนต์เพียง 238,000 คัน ปี ค.ศ. 1967 มีจำนวนรถยนต์ 10,513,168 คัน ปี 1976 มีจำนวนรถยนต์ 29,710,100 คัน และเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ จน ณ 31 ตุลาคม ค.ศ. 1990 มีจำนวนถึง 60 ล้านคัน และการเพิ่มจำนวนยานยนต์บนถนนย่อมส่งผลถึงการเพิ่มอุบัติเหตุด้วย² ดังนั้นอุบัติเหตุจากการใช้รถยนต์จึงเป็นปัญหาในสังคมมากขึ้นเรื่อยๆ ประชาชนได้รับบาดเจ็บ หรือตาย จากอุบัติเหตุบนท้องถนนจากจำนวน 21,450 คน ในปี ค.ศ. 1948 เป็น 78,764 คน ในปี ค.ศ. 1954³ จึงให้เห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องปกป้องสิทธิของผู้ใช้รถใช้ถนน ที่จะได้รับชดเชยค่าเสียหายต่อกาย ซึ่งมีตั้งแต่บาดเจ็บ ทุพพลภาพ และถึงแก่ชีวิต

กฎหมายการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ เรียกว่า “พระราชบัญญัติหลักประกันความรับผิดชอบของผู้ใช้รถยนต์”⁴ (Compulsory Automobile Liability Insurance : CALI) ของญี่ปุ่น (กฎหมาย ปี โชวะ 30 เลขที่ 97 เรียกเป็นภาษาญี่ปุ่นและเขียนด้วยอักษรโรมันว่า JIDOSHA

² อาทิจิ ตั้งกัลยานนท์. (2524, มกราคม-มีนาคม). “การประกันภัยความรับผิดชอบของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับในประเทศญี่ปุ่น.” *วารสารสำนักงานประกันภัย*, 6(21). หน้า60

³ กมลวรรณ กิริติสมิต. (2535, เมษายน-มิถุนายน). “การประกันภัยความรับผิดชอบในการใช้รถยนต์ของประเทศญี่ปุ่น.” *วารสารการประกันภัย*, 17(66). หน้า 53

⁴ อาทิจิ ตั้งกัลยานนท์. แหล่งเดิม. หน้า60

SONGAI BAISHO HOSHO HO และนิยมเรียกว่า JIBAIHO⁵ ประกาศใช้ตั้งแต่ 1 ธันวาคม ค.ศ. 1955 และเริ่มบังคับใช้ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ. 1956⁶ กฎหมายดังกล่าวได้กำหนดถึงความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกอันเกิดจากการใช้รถยนต์ บทบัญญัติแบ่งออกเป็น 7 บทใหญ่ ประกอบ 91 มาตรา หลังจากประกาศใช้กฎหมายดังกล่าวแล้วได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมตั้งแต่ปี 1956-1972 อีกรวม 10 ครั้ง นอกจากนี้กฎหมายดังกล่าวยังได้ให้อำนาจแก่หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง ออกพระราชกฤษฎีกา หรือมีมติคณะรัฐมนตรีในเรื่องที่เกี่ยวข้องอีกด้วย ซึ่งตั้งแต่กฎหมายดังกล่าวบังคับใช้ ได้มีมติคณะรัฐมนตรีและพระราชกฤษฎีกาต่างๆ ออกบังคับใช้ ดังนี้⁷

(1) มติคณะรัฐมนตรีกำหนดการบังคับใช้และจำนวนเงินค่าชดเชยตามกฎหมายประกันความรับผิดชอบของผู้ใช้รถยนต์ เมื่อ 18 ต.ค. 1955 และมีการประกาศแก้ไขเพิ่มเติมตั้งแต่ปี 1960 ถึง 1975 รวม 20 ครั้ง

(2) พระราชกฤษฎีกาออกโดยกระทรวงคมนาคม กำหนดวิธีปฏิบัติตามกฎหมายหลักประกันความรับผิดชอบของผู้ใช้รถยนต์ เมื่อ 1 ธันวาคม 1955 มีการแก้ไขเพิ่มเติม ตั้งแต่ปี 1956-1975 รวม 21 ครั้ง

(3) มติคณะรัฐมนตรีประกาศกำหนดวิธีคำนวณการชดเชยเมื่อ 1 ธันวาคม 1955 มีการแก้ไขเพิ่มเติมตั้งแต่ปี 1958-1973 รวม 6 ครั้ง

(4) มติคณะรัฐมนตรีประกาศกำหนดวันบังคับใช้กฎหมายเมื่อ 4 สิงหาคม 1955 และ 18 ตุลาคม 1955

(5) กฎหมายว่าด้วยการประกันต่อสำหรับการประกันความรับผิดฯ

(6) มติคณะรัฐมนตรีว่าด้วยการบังคับใช้กฎหมายการประกันต่อ สำหรับการประกันความรับผิดฯ

4.2.1.2 สารสำคัญของ การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

⁵ ไกรวิน สารวิจิตร. (2534, มีนาคม). “กฎหมายประกันภัยบุคคลที่สามของประเทศญี่ปุ่น.” *วารสารนิติศาสตร์*, 21(1). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 53

⁶ กมลวรรณ กิรติสมิต. (2535, เมษายน-มิถุนายน). “การประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ของประเทศญี่ปุ่น.” *วารสารการประกันภัย*, 17(66). หน้า 55

⁷ อาทิจ ตั้งถวัลยานนท์. (2524, มกราคม-มีนาคม). “การประกันภัยความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับในประเทศญี่ปุ่น.” *วารสารสำนักงานประกันภัย*, 6(21). หน้า 61

การประกันภัยความรับผิดฯ รัฐบาลญี่ปุ่นมุ่งหมายที่จะให้ผู้ได้รับบาดเจ็บจากขบวน
ได้รับการชดเชยค่าเสียหาย ซึ่งความเสียหายดังกล่าว ครอบคลุมการประกันภัยความรับผิดฯ ภาค
บังคับนี้ กฎหมายคุ้มครอง

(1) การตาย

(2) การทุพพลภาพและบาดเจ็บ

ความคุ้มครองบุคคลที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถยนต์เท่านั้น แต่ไม่
บังคับรวมไปถึงความเสียหายต่อทรัพย์สิน⁸

การประกันภัยความรับผิดฯ เป็นการทำสัญญาซึ่งกำหนดความรับผิดชอบต่อการชดเชย
ความเสียหายตามกฎหมาย ซึ่งเกิดแก่ชีวิตหรือร่างกายของบุคคลเนื่องมาจากขับเคลื่อนของรถ เป็น
สัญญาคุ้มครองความเสียหายแก่บุคคลเท่านั้น ไม่ใช่ตัวรถ⁹ โดยมีการแก้ไขเป็นลำดับมาดังตาราง

ตารางที่ 4.1 การประกันภัยความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับในประเทศญี่ปุ่น

วันใช้บังคับ	ตาย	ทุพพลภาพ	บาดเจ็บ
ธันวาคม 1955	300,000	5,000 – 1,000,000	สาหัส 100,000 ไม่สาหัส 30,000
กันยายน 1960	500,000	50,000 – 1,000,000	สาหัส 100,000 ไม่สาหัส 30,000
กุมภาพันธ์ 1964	1,000,000	50,000 – 1,000,000	30,000
สิงหาคม 1967	3,000,000	110,000 – 3,000,000	500,000
ธันวาคม 1973	10,000,000	370,000 – 10,000,000	800,000
กรกฎาคม 1978	20,000,000	750,000 – 20,000,000	1,200,000

หน่วย : เยน¹⁰

ที่มา : อาทิจ ดั่งถึถยานนท์. (2524, มกราคม-มีนาคม). “การประกันภัยความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์
ภาคบังคับในประเทศญี่ปุ่น.” วารสารสำนักงานประกันภัย , 6 (21) น. 62

⁸ กมลวรรณ กิริติสมิต. แหล่งเดิม. หน้า 55

⁹ ไกรวิน สารวิจิตร. (2534, มีนาคม). “กฎหมายประกันภัยบุคคลที่สามของประเทศ
ญี่ปุ่น.” วารสารนิติศาสตร์ ปีที่ 21(1).มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 56

¹⁰ อัตราแลกเปลี่ยน 1 เยนเท่ากับ 0.313551787 บาท ณ วันที่ 3 มกราคม 2557

จากตารางจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทน นับแต่วันที่ 1 กรกฎาคม ค.ศ. 1978 เป็นต้นมา กำหนดให้ทุนประกันสำหรับการเสียชีวิตและการเจ็บป่วยต่อเนื่อง (คือ การเจ็บป่วยที่ยังไม่ปรากฏขณะเกิดอุบัติเหตุ แต่มาปรากฏอาการขึ้นภายหลัง) เท่ากับ 20,000,000 เยน (ประมาณ 4,000,000 บาท) การบาดเจ็บเท่ากับ 1,200,000 เยน (ประมาณ 240,000 บาท)¹¹ ความคุ้มครองที่สูงกว่าภาคบังคับนี้จะต้องซื้อเพิ่มเติมเอง

การชดเชยค่าเสียหายจากอุบัติเหตุ ผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุรถยนต์ จะได้รับการชดเชยค่าเสียหายหลังจากที่พิสูจน์ได้ว่าเป็นความรับผิดชอบของผู้ใช้รถยนต์ เว้นแต่ผู้ใช้รถยนต์จะพิสูจน์ได้ว่า ผู้ประสบภัยมีการจงใจหรือขาดความระมัดระวังมากกว่าผู้ใช้รถยนต์¹²

ข้อยกเว้นความรับผิดชอบจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น คือ ความเสียหายที่เกิดจากการกระทำที่เจตนาหรือจงใจของผู้ถือกรรมสิทธิ์ประกันภัย ผู้ทำสัญญาหรือผู้เอาประกันภัยก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นเองด้วยเจตนาทุจริต¹³ เช่น ในกรณีที่ชนแล้วหนี จะไม่ได้รับการคุ้มครองตามกรรมธรรม์นี้ นอกจากข้อนี้แล้ว ในกรรมธรรม์ประกันภัยจะกำหนดข้อยกเว้นประการอื่นใดมิได้ อย่างไรก็ตาม แม้จะเข้าข้อยกเว้นดังกล่าวแล้ว ผู้เสียหายหรือผู้ประสบภัยสามารถใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายได้จากบริษัทประกันภัยโดยตรง และบริษัทประกันภัยจะเรียกคืนจากรัฐบาล หลังจากนั้นรัฐบาลจะรับช่วงสิทธิเรียกคืนจากผู้เอาประกันภัยตามจำนวนเงินความเสียหายที่ผู้รับประกันภัยจ่ายไป¹⁴ และแม้จะเป็นอุบัติเหตุในระหว่างบุคคลในครอบครัวเดียวกันก็ตาม¹⁵ ผู้เสียหายหรือผู้ประสบภัยสามารถใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายได้จากบริษัทประกันภัย เพื่อคุ้มครองผู้ได้รับความเสียหาย

หลักการสำคัญของการประกันภัยความรับผิดชอบในการใช้รถยนต์ภาคบังคับ¹⁶

¹¹ ไกรวิน สารวิจิตร. แหล่งเดิม. หน้า 56

¹² กมลวรรณ กิริติสมิต.(2535,เมษายน-มิถุนายน). “การประกันภัยความรับผิดชอบในการใช้รถยนต์ของประเทศญี่ปุ่น.” *วารสารการประกันภัย ปี 17(66)*. หน้า 55

¹³ ไกรวิน สารวิจิตร. (2534,มีนาคม). “กฎหมายประกันภัยบุคคลที่สามของประเทศญี่ปุ่น.” *วารสารนิติศาสตร์, 21(1)*. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 56

¹⁴ กมลวรรณ กิริติสมิต. แหล่งเดิม. หน้า 55

¹⁵ ไกรวิน สารวิจิตร. แหล่งเดิม. หน้า 56

¹⁶ ไกรวิน สารวิจิตร. แหล่งเดิม. หน้า 53

(1) การไม่จำกัดว่าความเสียหายต้องเกิดจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อ เมื่อได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุรถยนต์จะได้รับความคุ้มครองเสมอ

(2) การบังคับให้รถทุกคันต้องทำประกันความเสียหาย

รถที่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย ได้แก่ รถยนต์ทุกคัน นอกจากรถที่ได้รับการยกเว้น รถยนต์คันใดที่ไม่ได้ทำประกันความเสียหายไว้ จะออกวิ่งในทางไม่ได้ ผู้ฝ่าฝืนจะได้รับโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับไม่เกิน 50,000 บาท¹⁷ รถที่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายรวมถึงรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 125 c.c. ต้องทำประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลที่ 3 ผู้ฝ่าฝืนจะได้รับโทษปรับไม่เกิน 50,000 บาท หรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ ต่อมาในปี ค.ศ. 1966 รถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์เท่ากับ 125 c.c. หรือน้อยกว่าก็อยู่ภายใต้บังคับนี้¹⁸ รถใหม่หรือรถที่จะต่ออายุทะเบียนจะต้องผ่านการตรวจสภาพซึ่งจะรับรองโดยผู้ที่ขึ้นทะเบียนไว้กับกระทรวงคมนาคม ทั้งจะต้องมีกรรมธรรม์ประกันความรับผิดฯ ประกอบในการต่ออายุด้วยรถที่มีอายุไม่เกิน 10 ปี จะต้องรับการตรวจสภาพปีเว้นปี รถที่มีอายุเกิน 10 ปี จะต้องรับการตรวจสภาพทุกปี การซื้อความคุ้มครองจะต้องซื้อตลอดอายุการต่อทะเบียนแต่ละครั้ง ส่วนรถประเภทที่ไม่ต้องจดทะเบียน เช่น รถจักรยานยนต์ จะต้องมีส่วนเกอ์แสดงระยะเวลาการประกันภัยไว้ด้วย¹⁹ บริษัทผู้รับประกันภัย กฎหมายกำหนดว่า นอกจากเหตุผลที่กำหนดไว้กฎกระทรวงแล้ว บริษัทผู้รับประกันภัยจะปฏิเสธไม่รับการประกันภัยความรับผิดฯ ไม่ได้ เหตุผลที่จะปฏิเสธได้มีค่อนข้างจำกัด เช่น การไม่จ่ายเบี้ยประกันภัย เป็นต้น²⁰

รถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องทำประกันความเสียหาย ได้แก่

รถที่ใช้ในกิจการของกองกำลังป้องกันตนเอง ซึ่งคือ กองทัพญี่ปุ่น

รถของกองทหารสหรัฐที่ใช้ในญี่ปุ่นในกิจการที่เกี่ยวกับสนธิสัญญาความร่วมมือและป้องกันร่วมกันระหว่างสหรัฐกับญี่ปุ่น

รถที่ใช้ในกิจการกองกำลังสหประชาชาติ

¹⁷ ไกรวิน สารวิจิตร. แหล่งเดิม. หน้า 54

¹⁸ กมลวรรณ กิรติสมิต.(2535,เมษายน-มิถุนายน). “การประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ของประเทศญี่ปุ่น.” วารสารการประกันภัย 17(66). หน้า 55

¹⁹ ไกรวิน สารวิจิตร. (2534,มีนาคม). “กฎหมายประกันภัยบุคคลที่สามของประเทศญี่ปุ่น.” วารสารนิติศาสตร์, 21(1). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 54

²⁰ ไกรวิน สารวิจิตร. แหล่งเดิม. หน้า 54

การใช้กฎหมายการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับกับรถยนต์ มีหน่วยงานรัฐเข้าไปเกี่ยวข้องกับสองกระทรวง กล่าวคือในด้านการควบคุมยานพาหนะต่างๆ เป็นหน้าที่ของกระทรวงคมนาคม ส่วนในด้านการประกันความรับผิดฯ กระทรวงคมนาคมจะร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับกระทรวงการคลังในฐานะผู้ควบคุมกิจการประกันภัย²¹

(3) การไม่แสวงหากำไร

ลักษณะพิเศษของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น คือ เป็นการดำเนินการโดยไม่มีผลกำไร (The no-loss, no-profit principle) อัตราเบี้ยประกันภัยที่เรียกเก็บสำหรับการประกันความรับผิดฯ กำหนดเพื่อหวังกำไรไม่ได้²² ดังนั้นเบี้ยประกันภัยจึงต้องปรับให้สอดคล้องกับค่าสินไหมทดแทนที่จ่ายไปในทุกๆ ปี เบี้ยประกันภัยนี้ หมายถึง จำนวนเบี้ยประกันภัยรวมทั้งค่าใช้จ่ายและค่านายหน้า ตลอดจนสัดส่วนของเงินสนับสนุนจากรัฐบาล โดยที่การประกันภัยประเภทนี้มุ่งที่จะพิทักษ์ปกป้องผลประโยชน์ของสาธารณชนเป็นสำคัญ จึงต้องมีการปรับเบี้ยประกันภัยให้สอดคล้องกับค่าสินไหมทดแทนทุกๆ ปี และขณะเดียวกันบริษัทประกันภัยก็ต้องจ่ายค่าเสียหายภายใต้การประกันภัยประเภทนี้ โดยบริษัทประกันภัยจะต้องแยกสมุดบัญชีการประกันภัยประเภทนี้จากการประกันภัยประเภทอื่นๆ และถ้าปรากฏว่ามีกำไรจากการประกันภัยประเภทนี้ก็ต้องตั้งไว้เป็นเงินสำรองจากการประกันภัย (underwriting reserve) การปรับเบี้ยประกันภัยดังกล่าว เป็นหน้าที่ของ (Automobile Insurance Rating Association of Japan) โดยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง (Ministry of Finance)²³ ดังนั้น การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ จึงถือได้ว่าเป็นส่วนหนึ่งของการสังคมสงเคราะห์เท่าที่ผ่านมาการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในระยะแรก รัฐต้องสนับสนุนโดยจ่ายเงินชดเชยให้ไม่น้อย แต่ก็มีสถิติที่ดีขึ้นเป็นลำดับรัฐจึงรับภาระน้อยลง ขณะเดียวกันก็มีได้ลดอัตราเบี้ยประกันภัย แต่ได้พิจารณาเพิ่มจำนวนค่าชดเชยให้สูงขึ้น²⁴

²¹ อาทิจ ตั้งถึถยานนท.(2524,มกราคม-มีนาคม). “การประกันภัยความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับในประเทศญี่ปุ่น.” *วารสารสำนักงานประกันภัย*, 6(21). หน้า 62

²² ไกรวิน สารวิจิตร. แหล่งเดิม. หน้า 54

²³ กมลวรรณ กิริติสมิต. (2535,เมษายน-มิถุนายน). “การประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ของประเทศญี่ปุ่น.” *วารสารการประกันภัย*, 17(66). หน้า 56

²⁴ อาทิจ ตั้งถึถยานนท.(2524,มกราคม-มีนาคม). “การประกันภัยความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับในประเทศญี่ปุ่น.” *วารสารสำนักงานประกันภัย*, 6(21). หน้า 63

สำหรับการกระจายการเสี่ยงภัยของการประกันภัยประเภทนี้ เนื่องจากมีความรับผิดชอบสูงมาก ดังนั้นการกระจายการเสี่ยงภัยจึงต้องบริหารอย่างมีประสิทธิภาพ และมีความมั่นคงสูง รัฐบาลจึงได้เข้ามามีส่วนร่วมในการกระจายการเสี่ยงภัย โดยเข้าเป็นผู้รับประกันภัยต่อในอัตราร้อยละ 60 จากบริษัทประกันภัย บริษัทจะรับประกันไว้เองเพียงร้อยละ 40 ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเพื่อออกกรมธรรม์ หรือค่าใช้จ่ายจัดการสินไหมทดแทนก็เฉลี่ยกันให้อัตรา 60 ต่อ 40 ในด้านการรับประกันภัยต่อของส่วนร้อยละ 40 ที่บริษัทประกันภัยรับไว้นั้น ระหว่างบริษัทประกันภัยจะจัดตั้ง Pool ขึ้น บริษัทใดที่รับประกันภัยประเภทนี้แต่ละบริษัทจะรับประกันภัยต่อทั้งหมดให้กับ Pool ที่ตั้งขึ้นตามสัดส่วนแบ่งตลาดที่แต่ละบริษัทมีอยู่ แล้ว Pool ก็จะกระจายกลับไปให้แก่บริษัทอีกทีหนึ่ง โดยอาศัยหลักเกณฑ์การแบ่งส่วนดังนี้²⁵

(1) ปริมาณเบี้ยประกันภัยรับเฉพาะส่วนการประกันความรับผิดชอบภาคบังคับของปีที่ล่วงมา

(2) สินทรัพย์ของบริษัทตามราคาบัญชีปีที่ล่วงมา

การจัดทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ มีหลักเกณฑ์ 3 ประการดังนี้

(1) ผู้รับประกันภัย ต้องเป็นบริษัทประกันภัยที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

(2) ผู้มีหน้าที่ทำประกันภัยความรับผิด หรือผู้ทำสัญญาประกันภัย ได้แก่ ผู้ครอบครองรถ (HOYUSHA) อย่างไรก็ตาม คำว่า HOYUSHA นี้ ให้ความหมายรวมถึง ผู้เป็นเจ้าของรถและบุคคลที่มีสิทธิใช้รถและใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเอง บุคคลหลังนี้โดยทั่วไปเรียกว่า ผู้ร่วมประโยชน์จากการขับเคลื่อนของรถ (UNKO KYOYOSHA)²⁶

(3) ผู้เอาประกันภัย อาจไม่ใช่ผู้ทำสัญญาประกันภัยก็ได้ แต่เป็นบุคคลที่เมื่อก่อความเสียหายขึ้นแล้ว ผู้รับประกันภัยเข้ามาชดเชยความเสียหายแก่ผู้ได้รับความเสียหายแทนให้ ได้แก่ ผู้ครอบครองรถ และผู้ขับรถ การที่ผู้ขับรถเป็นผู้เอาประกันภัยด้วยนั้น มีเหตุผลว่า โดยทั่วไป เมื่อผู้รับประกันภัยจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ครอบครองรถไปแล้ว ผู้รับประกันภัยจะเข้ารับช่วงสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายที่ผู้ครอบครองรถมีต่อผู้ขับรถ อันนับเป็นผลร้ายแก่ผู้ขับรถ จึงกำหนดให้ผู้ขับรถได้รับประโยชน์โดยยกเลิกการรับช่วงสิทธิดังกล่าวเสีย ส่วนผู้ได้รับความเสียหายนั้นก็มีสิทธิ

²⁵ อาทิจ ตั้งกัลยานนท์. แหล่งเดิม. หน้า 63

²⁶ ไกรวิน สารวิจิตร. (2534, มีนาคม). “กฎหมายประกันภัยบุคคลที่สามของประเทศญี่ปุ่น.” *วารสารนิติศาสตร์*, 21(1). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 55

เรียกร้องเอาจากผู้เอาประกันภัยได้โดยตรง²⁷ ผู้ชำรุดนั้น หมายถึง บุคคลที่ประกอบอาชีพในการขับรถ หรือช่วยในการขับรถให้แก่บุคคลอื่น

2) การชดเชยความเสียหาย ผู้เอาประกันภัย สามารถเรียกร้องจำนวนเงินที่ตนเองได้จ่ายให้แก่ผู้ได้รับความเสียหายไปแล้ว จากผู้รับประกันภัยได้ แต่เรียกได้เฉพาะจำนวนเงินที่ตนได้จ่ายไปจริงเท่านั้น และเมื่อเกิดความรับผิดซึ่งจะต้องชดเชยค่าเสียหายโดยผู้ครอบครองรถขึ้นแล้ว ผู้ได้รับความเสียหายสามารถเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้รับประกันภัยได้โดยตรงเช่นกัน สิทธิของผู้ได้รับความเสียหายนั้น เป็นสิทธิพิเศษตามการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ เป็นสิทธิที่แตกต่างจากสิทธิที่เกิดขึ้นจากสัญญาประกันภัยรถยนต์แบบสมัครใจ ซึ่งเป็นสิทธิตามสัญญา โดยที่กรมธรรม์ประกันภัยแบบสมัครใจจะกำหนดให้ผู้ได้รับความเสียหายเรียกร้องจากผู้รับประกันภัยได้โดยตรง แต่จะเรียกได้เฉพาะกรณี que ผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบให้แก่ผู้เอาประกันภัยตามสัญญาประกันภัยเท่านั้น ถ้าผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบให้แก่ผู้เอาประกันภัยตามสัญญาประกันภัย ผู้รับประกันไม่ต้องรับผิดชอบต่อผู้ได้รับความเสียหาย ดังนั้นตามการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ จึงคุ้มครองผู้เสียหายยิ่งกว่า และเมื่อผู้รับประกันภัยได้จ่ายเงินประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัยไปแล้ว ก็จะหลุดพ้นจากการเรียกร้องขอชดเชยจากผู้ได้รับความเสียหาย นอกจากนี้เมื่อผู้รับประกันภัยได้จ่ายเงินชดเชยแก่ผู้ได้รับความเสียหายเท่าจำนวนทุนประกันไปแล้ว ก็ให้ถือว่า ได้จ่ายเงินประกันให้แก่ผู้เอาประกันภัย สิทธิเรียกร้องเงินประกันภัยของผู้เอาประกันภัยกับสิทธิของผู้เอาประกันภัยกับสิทธิเรียกร้องเงินชดเชยความเสียหายโดยตรงของผู้ได้รับความเสียหาย เป็นสิทธิคนละอย่าง แต่โดยเนื้อหาแล้วอาจกล่าวได้ว่าเป็นสิทธิอย่างเดียวกัน อย่างไรก็ดี แม้ผู้ได้รับความเสียหายจะได้รับเงินชดเชยความเสียหายไปแล้ว ก็ไม่ถูกตัดสิทธิที่จะไปเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ก่อให้เกิดความเสียหายแต่อย่างใด²⁸

ผู้ได้รับความเสียหาย อาจเรียกเงินชดเชยชั่วคราวอันเป็นส่วนหนึ่งของเงินชดเชยความเสียหายจากผู้รับประกันภัยได้ ทั้งนี้ จะเรียกได้ตามจำนวนที่กำหนดในกฎกระทรวง ซึ่งตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม ค.ศ.1978 กำหนดว่าเงินชดเชยชั่วคราวสำหรับกรณีเสียชีวิต จำนวน 1,600,000 เยน กรณีบาดเจ็บ จำนวน 400,000 เยน, 200,000 เยน และ 50,000 เยน การกำหนดความเสียหายที่แท้จริงนั้น อาจต้องใช้เวลาพอสมควร แต่ในระหว่างนั้น ผู้ได้รับความเสียหายจำต้องจ่าย เช่น ค่ารักษาพยาบาล

²⁷ ไกรวิน สารวิจิตร. แหล่งเดิม. หน้า 55

²⁸ ไกรวิน สารวิจิตร.(2534,มีนาคม). “กฎหมายประกันภัยบุคคลที่สามของประเทศญี่ปุ่น.” วารสารนิติศาสตร์, 21(1). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 57

ค่าปลงศพ ฯลฯ จึงกำหนดให้เรียกร้องเงินชดเชยความเสียหาย ดังนั้นเมื่อทราบความเสียหายแน่นอนแล้ว ก็สามารถเรียกร้องให้ชำระส่วนที่ยังขาดอยู่ได้²⁹

4.2.1.3 กิจการประกันภัยของรัฐ

การประกันภัยความรับผิดในการชดเชยค่าเสียหายอันเกิดจากการขับเคลื่อนของรถยนต์นั้น รัฐไม่ใช่ผู้ประกอบการโดยตรง อย่างไรก็ตาม มีบางกรณีที่ถูกกฎหมายประกันภัยบุคคลที่สามกำหนดให้รัฐจ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ เช่น กรณีคนขับรถหนีหรือกรณีที่ไม่มีการประกันภัยทำให้ไม่ปรากฏผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย หรือกรณีที่ผู้ก่อความเสียหายไม่มีความสามารถที่จะจ่ายเงินชดเชยให้แก่ผู้ได้รับความเสียหาย รัฐบาลก็จะจ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้ได้รับความเสียหาย น่าสังเกตว่าสิทธิเรียกร้องของผู้เสียหายนี้จะสงสัยไม่ได้ เช่นเดียวกับสิทธิเรียกร้องโดยตรง และสิทธิเรียกร้องเงินชดเชยชั่วคราว

1) การจ่ายเงินช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากรถโดยรัฐ

กรณีที่ผู้ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุทางรถยนต์สามารถขอรับค่าชดเชยจากรัฐ ตามกฎหมายความรับผิด รัฐบาลจะจ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้ได้รับความเสียหาย โดยบุคคลที่มีสิทธิเรียกร้องจากรัฐให้ชดเชยค่าเสียหาย คือผู้ได้รับความเสียหายเท่านั้น อย่างไรก็ตามผู้ได้รับความเสียหายนี้ มิได้หมายความว่าผู้ได้รับความเสียหายเองเท่านั้น แต่รวมถึงทายาท หรือผู้ขาดไร้อุปการะของผู้ตายด้วย โดยรัฐจะชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้เสียหายเมื่อมีกรณีอุบัติเหตุดังนี้

(1) กรณีคนขับรถชนผู้เสียหายแล้วหนีไป

(2) กรณีที่มีได้ทำประกันภัยความรับผิดและไม่ปรากฏผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย

(3) กรณีที่ผู้เสียหายไม่มีความสามารถที่จะจ่ายเงินชดเชยให้แก่ผู้ได้รับความเสียหาย

บุคคลผู้มีสิทธิเรียกร้องจากรัฐให้ชดเชยค่าเสียหาย หรือทายาทและผู้ขาดไร้อุปการะของผู้ที่ได้รับเสียหายซึ่งเสียชีวิต ได้รับการชดเชยตามกฎหมายว่าด้วยการประกันสุขภาพและกฎหมายว่าด้วยการประกันการชดเชยค่าเสียหายแก่คนงานแล้ว รัฐจะไม่ชดเชยให้ในส่วนที่ผู้ได้รับความเสียหายได้รับไปแล้ว

จำนวนเงินสูงที่ผู้ได้รับความเสียหายเรียกร้องจากรัฐได้ ตามกฎกระทรวง ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม ค.ศ. 1978 เป็นต้นมา กำหนดจำนวนเงินสูงสุดไว้สำหรับกรณีเสียชีวิตต่อผู้ได้รับความเสียหาย 1 คน เท่ากับ 20,000,000 เยน การเจ็บป่วยต่อเนื่องต่อคน เท่ากับ 750,000 – 20,000,000 เยน และการบาดเจ็บต่อคนเท่ากับ 1,200,000 เยน โดยเงินที่จะได้รับนั้น ถ้าหากผู้ได้รับความเสียหายได้รับการชดเชยจากกฎหมายว่าด้วยประกันสุขภาพและกฎหมายว่าด้วยการประกันการชดเชย

²⁹ ไกรวิน สารวิจิตร. แหล่งเดิม. หน้า 57

ค่าเสียหายแก่คนงานแล้ว จะต้องหักออกจากจำนวนเงินที่จะได้รับ รวมทั้งถ้าผู้เสียหายได้รับค่าชดเชยจากความเสียหายจากบุคคลที่ต้องรับผิดชอบใช้ความเสียหาย รัฐจะหักออกจากจำนวนที่จะได้รับด้วยเช่นกัน ผู้ได้รับความเสียหายต้องใช้สิทธิเรียกร้องจากบริษัทหรือรัฐภายใน 2 ปี นับแต่วันที่เกิดเหตุ ส่วนกรณีความเจ็บป่วยต่อเนื่อง ผู้ได้รับความเสียหายต้องใช้สิทธิเรียกร้องภายใน 2 ปี นับแต่วันที่ปรากฏอาการบาดเจ็บ³⁰ เช่นนั้น

2) การเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นที่รัฐได้จ่ายไป

เมื่อรัฐจ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้ได้รับความเสียหายไปแล้วก็รับช่วงสิทธิที่ผู้ได้รับความเสียหายมีต่อผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย

ในกรณีมีนักวิชาการอธิบายว่าการที่รัฐจ่ายค่าชดเชยไปนั้นเท่ากับเป็นการจ่ายเงินล่วงหน้าแทนผู้มีความรับผิดชอบจ่าย ฉะนั้นหลังจากได้จ่ายเงินไปแล้วรัฐจึงมีสิทธิได้รับชำระคืนจากผู้มีความรับผิดชอบจะต้องจ่าย

กรณีผู้ครอบครองรถไม่มีความรับผิดชอบจ่าย แต่รัฐได้จ่ายค่าชดเชยความเสียหายชั่วคราวให้แก่ผู้ได้รับความเสียหายไป รัฐก็มีสิทธิเรียกเงินนั้นคืนจากผู้ได้รับความเสียหาย กรณีที่ไม่มีการประกันหรือกรณีที่คนขับหนี เมื่อจับผู้ก่อความเสียหายได้ รัฐสามารถเรียกร้องการชำระคืนจากบุคคลดังกล่าวได้ ถ้าหากฟ้องศาลให้ผู้ก่อความเสียหายชำระคืน แต่ชำระเป็นจำนวนน้อยกว่าจำนวนที่รัฐได้จ่ายให้แก่ผู้ได้รับความเสียหายไป รัฐก็สามารถเรียกจำนวนที่เกินไปนั้นคืนจากผู้ได้รับความเสียหายในฐานะลูกหนี้ได้

4.2.2 การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในสาธารณรัฐจีน (ไต้หวัน)³¹

4.2.2.1 ความเป็นมาและหลักการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับภายใต้ “พระราชบัญญัติประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ” Compulsory Automobile Liability Insurance Act (CALI) มีการริเริ่มการร่างของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ CALI ตั้งแต่ประมาณปี ค.ศ. 1957 ซึ่งมีการแก้ไขหลายครั้งในสี่ทศวรรษที่ผ่านมา และพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากรัฐสภาในปี ค.ศ. 1996 มีผลบังคับใช้ในปี ค.ศ. 1998 มีเนื้อหากำหนดครอบคลุมระบบการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับและการใช้ค่าเสียหายแก่ผู้ได้รับความเสียหายจากรถอย่างรวดเร็วและจำนวนเงินอย่างสมควรเพื่อรักษาความปลอดภัยจาก

³⁰ ไกรวิน สารวิจิตร. (2534, มีนาคม). “กฎหมายประกันภัยบุคคลที่สามของประเทศญี่ปุ่น.” วารสารนิติศาสตร์, 21(1). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 58

³¹ Compulsory Automobile Liability Insurance system in Taiwan : Retrieved January 2, 2010, from <http://oldwww.ib.gov.tw/public/Data/7417150671.doc>

การจราจรบนท้องถนนและรักษาผลประโยชน์ขั้นพื้นฐานของประชาชน ตามรายงานการสำรวจของหน่วยงานภายในประเทศในปี ค.ศ. 2001 ประชาชนชาวไต้หวันมีความพอใจระบบการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับถึงร้อยละ 87 แสดงให้เห็นว่าระบบการประกันภัยรถยนต์ ภาคบังคับของรัฐประสบความสำเร็จในการช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากรถ

ต่อมาในปี ค.ศ. 2005 มีการแก้ไขพระราชบัญญัติดังกล่าวเนื่องจากความไม่สมบูรณ์ในสัญญาประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับและการดำเนินการใช้สิทธิเรียกร้อง รัฐบาลจึงจำเป็นต้องแก้ไขเพิ่มเติมในปีดังกล่าว โดยมีจุดมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ในการแก้ไข คือ

(1) เพื่อรักษาความถูกต้องชอบธรรมในการบังคับใช้ของ CALI จึงบัญญัติให้บริษัทผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ต้องแจ้งการต่ออายุสัญญาประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับแก่ผู้เอาประกัน อีกทั้งห้ามไม่ให้บริษัทผู้รับประกันภัยบอกเลิกสัญญา ก่อนกำหนดคนนอกจากจะมีสาเหตุตามที่กำหนดไว้เฉพาะเท่านั้น

(2) ผู้ได้รับความเสียหายมีสิทธิที่จะได้รับเงินชดเชยตามสัญญาประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ และยังมีสิทธิที่จะได้รับค่าชดเชยความเสียหายจากสัญญาประเภทอื่นนอกเหนือจากสัญญาประกันภัยอีกด้วย

(3) การได้รับเงินชดเชยจากประกันสังคมหรือเงินช่วยเหลืออื่นๆ จะไม่นำไปหักออกจากค่าชดเชยตามประกันภัยรถยนต์ ภาคบังคับ อย่างไรก็ตามค่ารักษาพยาบาลทางการแพทย์ที่เก็บจากการประกันสุขภาพแห่งชาติ จะต้องถูกหักจากเงินชดเชยตามหลักการชดเชยค่าเสียหายตามความเป็นจริง

(4) บัญญัติให้มีความชัดเจนและรับรองความสำคัญของสิทธิการได้รับค่าชดเชย

(5) ให้สิทธิแก่ผู้ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุในการเรียกร้องจากบริษัทผู้รับประกันภัยหรือการเรียกร้องจากกองทุนทดแทนพิเศษ (Special Compensation Fund)

(6) การบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดชอบของเจ้าของรถโดยอ้างอิงมาจากกฎหมายประเทศเยอรมัน (Automobile Owner Compulsory Liability Insurance Law of German) โดยจำกัดระยะเวลาในการชำระเงินของเจ้าของรถ เพื่อป้องกันการจ่ายเบี้ยประกันแก่บริษัทอย่างล่าช้า

(7) ตามบทบัญญัติที่แก้ไขเพิ่มเติมนอกจาก ค่าปลงศพ หรือค่าชดเชยกรณีทุพพลภาพ หรือไร้ความสามารถ ผู้ได้รับความเสียหายจะเรียกเงินชดเชยชั่วคราวจากบริษัทผู้รับประกันหรือกองทุนทดแทนพิเศษ (Special Compensation Fund) ก็ได้

(8) บทบัญญัติที่เพิ่มเติมในกรณีอุบัติเหตุเดียวกันมีผู้รับประกันภัยหลายรายทับซ้อนกัน บทบัญญัติให้ทั้งผู้รับประกันภัยหลายรายหรือกองทุนทดแทนพิเศษร่วมกันรับผิดชอบจ่ายค่าชดเชยแก่ผู้ได้รับความเสียหาย

(9) เพื่อเพิ่มอัตราการทำสัญญาและการต่ออายุสัญญาประกันภัย บทบัญญัติให้ผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ส่งมอบเอกสารแสดงประกันภัย และบริษัทประกันภัยต้องส่งข้อมูลการรับประกันภัยดังกล่าวไปยังหน่วยงานที่มีอำนาจหรือกรรมการขนส่งกลาง

(10) ถ้าหากเป็นการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับหลายรายซ้ำซ้อนกัน ผู้เอาประกันภัยหรือบริษัทผู้รับประกันภัยมีสิทธิยกเลิกสัญญาที่มีกำหนดวันสิ้นสุดความคุ้มครองหลังสุดได้

(11) ระดับและจำนวนเงินชดเชยขั้นต้น (Payment Standard) ถูกนำไปใช้กับกรณีอุบัติเหตุทางรถยนต์ และมีผลบังคับใช้กับอุบัติเหตุทางรถที่เกิดภายหลังการประกาศใช้

(12) การกำหนดให้ช้อยกเว้นในสัญญาประกันภัยต้องแจ้งให้ผู้รับประโยชน์ทราบเท่าที่ผู้รับประโยชน์อาจเสียสิทธิในการรับประโยชน์

(13) การแก้ไขเหตุของผู้รับประกันภัยในการรับช่วงสิทธิตามสัญญาประกันภัย

(14) หากบริษัทผู้รับประกันตกลงยกเว้นเป็นอย่างอื่น ข้อตกลงสถานะสิทธิหรือข้อตกลงอื่นๆ ระหว่างบริษัทกับผู้ได้รับความเสียหายที่ขัดต่อสิทธิในการรับช่วงสิทธิข้อตกลงนั้นไม่มีผลบังคับ

(15) กำหนดการจ่ายค่าชดเชยให้เป็นหน้าที่ของกองทุนทดแทนพิเศษ

(16) แก้ไขขยายขอบเขตบทบัญญัติให้ครอบคลุมสิทธิเรียกร้องค่าชดเชยจากกองทุนทดแทนพิเศษ เพื่อปกป้องคุ้มครองสิทธิของผู้ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุทางรถ

(17) ในกรณีที่อุบัติเหตุทางรถจากรถที่ไม่ได้ทำประกันภัย หรือรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องการทำประกันภัย ผู้เอาประกันภัย ผู้ได้รับความเสียหายยังคงมีภาระช่วยเหลือบริษัทในการดำเนินการเรียกร้องค่าชดเชย

(18) ข้อตกลงยกเว้นเป็นอย่างอื่นที่ขัดต่อสิทธิในกองทุนทดแทนพิเศษ ข้อตกลงสถานะสิทธิหรือข้อตกลงอื่นระหว่างบริษัทผู้รับประกันภัยกับผู้ได้รับความเสียหาย ข้อตกลงที่ขัดต่อสิทธิในการรับช่วงสิทธิ ข้อตกลงนั้นไม่มีผลบังคับใช้

(19) แก้ไขหลักการและวิธีการในการพิจารณาอัตราเบี้ยประกันภัย

(20) ระบบการตรวจสอบสภาพการเงิน การวางหลักทรัพย์ค้ำประกัน จำกัดการลงทุนของบริษัท เจ้าหน้าที่หรือกรรมการขนส่งกลางมีอำนาจในการตรวจสอบระบบการเงิน เงินสำรองและรายงานสภาพคล่องของบริษัท

(21) กำหนดบทลงโทษของบริษัทที่ฝ่าฝืนกฎหมาย

(22) ลดอัตราโทษและให้เจ้าหน้าที่ขนส่งมีส่วนร่วม

4.2.2.2 สารสำคัญของ การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

รถที่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย “รถ” หมายถึง รถที่ระบุตาม มาตรา 2 วรรค 8 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง “Highway Act” หรือยานพาหนะซึ่งเครื่องจักรกลที่ใช้บนท้องถนน รวมทั้งรถจักรยานยนต์ นอกจากยานพาหนะที่เดินบนรางและใช้การขนส่ง ขอบเขตของ “รถ” ตามคำนิยามครอบคลุมรถดังต่อไปนี้ คือ

- (1) รถ ตามที่ระบุไว้ในมาตรา 2 วรรค 8 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง “Highway Act”
- (2) เครื่องจักรกลที่วิ่งบนถนนซึ่งเครื่องจักรกลนี้ต้องวิ่งเคลื่อนที่ด้วยกำลังตนเองโดยไม่ต้องอาศัยเครื่องจักรกลอื่นลากจูงหรือใช้ระบบส่งหรือล้อเลื่อน
- (3) ยานพาหนะอื่น จะมีเครื่องมืออุปกรณ์ในการขนส่งก็ได้ แต่ต้องมีใช้รถไฟ และไม่รวมถึงรถประเภทต่อไปนี้

(3.1) รถเข็นคนพิการที่ติดเครื่องยนต์ หรือมอเตอร์ไฟฟ้า หรือยานพาหนะเพื่อวัตถุประสงค์ทางการแพทย์ ที่บัญญัติตามข้อกำหนดการจัดการเครื่องมือทางการแพทย์ “Rule of Medical Equipment Management” ซึ่งกำหนดโดยกระทรวงสาธารณสุข

(3.2) รถจักรยานที่ใช้พลังงานไฟฟ้า ซึ่งมีการตรวจสอบควบคุมโดยกฎหมายจราจร “Highway Traffic Safety Rules”

(3.3) ยานพาหนะอื่นๆ ที่มีความเร็วสูงสุดต่ำกว่า 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และมีน้ำหนักตัวรถเบากว่า 30 กิโลกรัม (ไม่รวมน้ำหนักของผู้โดยสารและสิ่งของบรรทุก ยกเว้นแบตเตอรี่)

รถที่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย

ภายใต้ “พระราชบัญญัติการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ” Compulsory Automobile Liability Insurance Act (CALI) ตามประกาศของพนักงานเจ้าหน้าที่ได้แก่

(1) รถ ตามที่ระบุไว้ในมาตรา 2 วรรค 8 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง “Highway Act” แต่ไม่รวมถึงรถยนต์ทหารที่ใช้ในระหว่างสงคราม ตามที่ระบุไว้ใน มาตรา 2 แห่งพระราชบัญญัติรถทหาร “Administration and Punishment Rule for the Military Automobiles” กำหนดโดยกองทัพบก

(2) ยานพาหนะเครื่องจักรกลที่ได้รับอนุญาตชั่วคราวจากเจ้าหน้าที่ ตาม มาตรา 83 แห่งกฎหมายจราจร “Highway Traffic Safety Rules”

(3) รถที่ใช้บนถนนซึ่งป้ายทะเบียนถูกยกเลิก เรียกคืน ถูกเวนคืน หรือถูกเพิกถอน ระวังการใช้

หน้าที่ในการจัดทำประกันภัยความรับผิดชอบจากภาคบังคับ เจ้าของรถมีหน้าที่ต้องจัดให้มีการประกันภัยความรับผิดชอบจากภาคบังคับ และถ้าเป็นกรณีรถทหาร ถ้าในช่วงที่ไม่มีการทำสงคราม หน่วยงานเจ้าของรถก็มีหน้าที่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายเช่นเดียวกัน

ถ้าหากเจ้าของรถไม่ทำการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ เจ้าหน้าที่จะสันนิษฐานไว้ก่อนว่าเจ้าของรถผู้ซึ่งมีชื่อตามทะเบียนรถนั้นมีหน้าที่ต้องจัดให้มีการประกันภัยความรับผิดชอบภาคบังคับ

สำหรับกรณีที่ไม่ทราบเจ้าของรถ ผู้ขับขี่หรือผู้ครองรถจะถูกสันนิษฐานว่าเป็นผู้มีหน้าที่จัดทำประกันความรับผิดชอบ ได้แก่กรณีต่อไปนี้ คือ

(1) รถที่ใช้บนถนนซึ่งป้ายทะเบียนรถถูกยกเลิก เรียกคืน ถูกเวนคืน หรือถูกเพิกถอน ระวังการใช้

(2) ไม่ทราบเจ้าของที่แท้จริง

(3) เจ้าของรถไร้ความสามารถที่จะครอบครองหรือขับขีรถ เนื่องจากเหตุอันจะโทษเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองไม่ได้

บทลงโทษสำหรับเจ้าของรถที่มีหน้าที่ต้องจัดทำประกันภัยความรับผิดชอบ แต่ไม่จัดให้มีการประกันภัย หรือไม่ต่อสัญญาประกันภัยความรับผิดชอบ เมื่อสัญญาสิ้นสุดความคุ้มครอง มีบทลงโทษดังนี้ คือ

(1) เมื่อพบขณะวิ่งบนถนน และถูกตรวจจับโดยพนักงานเจ้าหน้าที่จราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ถูกเปรียบเทียบปรับโดยเจ้าหน้าที่จราจร หากรถที่ใช้เป็นรถยนต์ จะมีอัตราค่าปรับไม่น้อยกว่า 3,000 NT\$ แต่ไม่เกิน 15,000 NT\$ ถ้าเป็นรถจักรยานยนต์ จะมีอัตราค่าปรับไม่น้อยกว่า 1,500 NT\$ แต่ไม่เกิน 3,000 NT\$³²

(2) เมื่อพบรถซึ่งมิได้ทำประกันภัยไว้ขณะเกิดอุบัติเหตุ เจ้าหน้าที่จะเปรียบเทียบปรับโดยมีอัตราค่าปรับไม่น้อยกว่า 6,000 NT\$ แต่ไม่เกิน 30,000 NT\$ และจะถูกยึดป้ายทะเบียนรถไว้กับเจ้าหน้าที่ ซึ่งจะคืนให้ก็ต่อเมื่อเจ้าของรถได้จัดทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับแล้ว เจ้าของรถจึงจะขอรับป้ายทะเบียนรถคืนได้

การรักษาความถูกต้องชอบธรรมของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของรถแต่ละคัน ผู้เอาประกันภัยไม่สามารถยกเลิกสัญญาประกันภัยนี้ได้หรือยกเว้นเงื่อนไขสัญญาข้อใดๆ หากผู้เอาประกันภัยฝ่าฝืนจะถูกลงโทษ คือ

(1) เครื่องหมายการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับจะถูกยกเลิก เรียกคืน ถูกเวนคืน หรือถูกเพิกถอน ระวังการใช้

(2) รถคันที่ทำประกันภัยนั้นจะถูกรายงานเป็นรถบกพร่อง

³² อัตราแลกเปลี่ยนเงิน 1 NT\$ เท่ากับ 1.10 บาท ณ วันที่ 3 มกราคม 2557

(3) ในการโอนกรรมสิทธิ์ของรถที่ประกันภัย ผู้รับโอนหลังจากได้รับโอนรถเรียบร้อยแล้วมีหน้าที่ต้องจัดให้มีการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ซึ่งทำให้เกิดการประกันภัยความรับผิดหลายราย

การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยความรับผิดฯ ภาคบังคับ

การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยความรับผิดฯ ถูกกำหนดโดยเจ้าหน้าที่ในส่วนกลางของกรมการขนส่งและพิจารณาอนุมัติโดยคณะกรรมการตรวจสอบของวุฒิสภา หรืออาจจะกำหนดโดยสถาบันวิชาชีพตามความเหมาะสม โดยคำนึงตามสถานะความเป็นจริงในสังคมทั้งปัจจัยบุคคลและยานพาหนะที่ใช้

หน้าที่ของผู้รับประกันภัย

ภายใต้ระบบการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ บริษัทมีอาจปฏิเสธการขอรับประกันได้ เว้นเสียแต่ว่าผู้เอาประกันภัยมิได้จ่ายค่าเบี้ยประกันหรือแสดงความเท็จในการทำประกันภัยซึ่งหากบริษัทต้องการปฏิเสธการรับประกันภัย บริษัทต้องทำหนังสือปฏิเสธภายใน 10 วันนับแต่ได้รับคำขอเอาประกันภัย ถ้าบริษัทมิได้ทำหนังสือปฏิเสธภายในกำหนดดังกล่าว ถือว่าบริษัทตกลงรับประกันภัยแล้ว

หลังจากบริษัทเข้าร่วมทำสัญญาประกันแล้ว บริษัทไม่อาจยกเลิกสัญญาได้ บริษัทมีสิทธิที่จะยกเลิกสัญญาได้ใน 2 กรณีเท่านั้น คือ

1. ผู้เอาประกันภัยแถลงข้อความอันเป็นเท็จ
2. ผู้เอาประกันภัยไม่ชำระเบี้ยประกันภัยในการยกเลิกสัญญาประกันภัย บริษัทจะต้องทำเป็นหนังสือแจ้งไปยังผู้เอาประกันภัยโดยกำหนดระยะเวลา 10 วัน ให้ผู้เอาประกันภัยแก้ไขหรือชำระเบี้ยประกันภัยก่อนที่ระยะเวลาสิ้นสุดลง หากผู้เอาประกันภัยแก้ไขหรือชำระเบี้ยประกันภัยถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด บริษัทก็ไม่มีสิทธิที่จะยกเลิกสัญญาประกันภัยได้

ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยจากรถ

บุคคลผู้ได้รับความเสียหายจากการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ ไม่ว่าผู้ได้รับความเสียหายจะต้องรับผิดชอบหรือไม่ ผู้ได้รับความเสียหายสามารถขอรับค่าชดเชยจากบริษัทประกันภัยหรือจากกองทุนทดแทนพิเศษ (Special Compensation Fund) ได้ จำนวนไม่เกินที่กำหนดไว้ภายใต้การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ หลักการในการดำเนินการตามหลัก No-Fault ภายในจำนวนเงินชดเชยจำกัด

“ผู้ก่อความเสียหาย” Injuring party หมายถึง บุคคลที่ใช้หรือครอบครองรถและก่อให้เกิดความเสียหายจากอุบัติเหตุทางรถ

“ผู้ได้รับความเสียหาย” Injured party หมายถึง บุคคลที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางรถ

“อุบัติเหตุทางรถ” Automobile traffic accident หมายถึง อุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้รถหรือกิจกรรมเกี่ยวกับรถอันเป็นสาเหตุความเสียหาย การบาดเจ็บหรือเสียชีวิตต่อผู้โดยสารหรือบุคคลที่สามซึ่งเป็นบุคคลภายนอก

ขอบเขตความคุ้มครองของสัญญาการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ สัญญาประกันภัยความรับผิดฯ คุ้มครองความเสียหายประเภท

- (1) ค่าชดเชยกรณีค่ารักษาพยาบาล
- (2) ค่าชดเชยกรณีทุพพลภาพ
- (3) ค่าชดเชยกรณีเสียชีวิต

การพิจารณาการจ่ายค่าชดเชยแต่ละประเภท จำนวน และขั้นตอนการเรียกร้องค่าชดเชยจะถูกพิจารณากำหนดโดยเจ้าหน้าที่ส่วนกลางและขึ้นอยู่กับพื้นฐานสังคมและสภาพทางการเงินตามความเป็นจริง

บริษัทจะจ่ายค่าชดเชยค่ารักษาพยาบาลตามความเป็นจริงที่ต้องจำเป็นต่อการรักษาและมีเหตุสมควรทางการแพทย์ในการรักษาอาการบาดเจ็บแก่ผู้ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุจากรถ โดยบริษัทจะจ่ายค่ารักษาพยาบาลจำนวนเงินตามจริงและไม่เกิน 200,000 NT\$ ต่อบุคคลในอุบัติเหตุแต่ละครั้ง

ค่าใช้จ่ายทางการแพทย์หรือค่ารักษาพยาบาลครอบคลุมค่าใช้จ่ายดังต่อไปนี้

- (1) ค่าใช้จ่ายในการปฐมพยาบาลเบื้องต้น
- (2) ค่ารักษาพยาบาล
- (3) ค่าขนส่งผู้ได้รับความเสียหาย
- (4) ค่านางพยาบาลดูแล

เมื่อผู้ได้รับความเสียหายเรียกร้องค่าชดเชยจากบริษัทผู้รับประกันภัย บริษัทจะปฏิเสธไม่จ่ายค่าชดเชยไม่ได้หรือลดจำนวนเงินชดเชยที่ต้องจ่ายโดยหักเงินชดเชยจากประกันภัยประเภทอื่นที่ผู้เสียหายมีสิทธิมิได้

โดยสรุปความเสียหายที่จะได้รับการชดเชยตามการประกันภัยภาคบังคับของสาธารณรัฐจีน(ไต้หวัน)ในอุบัติเหตุแต่ละครั้ง ต่อบุคคลจะได้รับการชดเชยในวงเงินตามตารางเปรียบเทียบต่อไปนี้

ตารางที่ 4.1 การประกันภัยความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับในสาธารณรัฐจีน (ไต้หวัน)

วันที่กฎหมายมีผลบังคับ	วงเงินค่าชดเชยแต่ละประเภทภายใต้การประกันภัยความรับผิดฯ	
	จำนวนค่าชดเชยต่อบุคคล	จำนวนค่าชดเชยต่ออุบัติเหตุแต่ละครั้ง
5 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 2005	1. ค่ารักษาพยาบาลตามความเป็นจริง อันจำเป็นแต่ละบุคคล ไม่เกิน 200,000 NT\$ ³³ 2. ทูพพลภาพพิการ ขึ้นอยู่กับประเภทการพิการ ไม่เกิน 1,500,000 NT\$ 3. ค่าปลงศพ จำนวนคงที่ 1,500,000 NT\$	1. ไม่จำกัดจำนวนบุคคลที่ได้รับบาดเจ็บ 2. จำกัดต่อบุคคล ไม่เกิน 1,700,000 NT\$ (รวมค่ารักษาพยาบาล ค่าทูพพลภาพ ค่าปลงศพ)

ข้อยกเว้นความคุ้มครอง

บริษัทผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบเมื่อผู้เสียหายเรียกร้องขอรับค่าชดเชย ถ้าหากอุบัติเหตุจากกรณีเกิดขึ้นมาจากสาเหตุเนื่องจากกรณีดังนี้ คือ

- (1) กระทำโดยจงใจให้เกิดความเสียหาย
- (2) กระทำให้เกิดความเสียหายจากกระทำผิดทางอาญา

การรับช่วงสิทธิ

บริษัทผู้รับประกันภัยเมื่อได้จ่ายค่าชดเชยไปแล้ว บริษัทสามารถรับช่วงสิทธิของผู้เสียหายเพื่อไล่เบี้ยเรียกคืนค่าชดเชยที่จ่ายไปแล้วจากผู้ต้องรับผิดชอบในการก่อความเสียหายได้ ซึ่งบริษัทจะรับช่วงสิทธิในกรณีที่อุบัติเหตุทางรถเกิดจากสาเหตุดังต่อไปนี้ คือ

- (1) เมื่อตรวจสอบพบว่าผู้ขับขี่เมาสุราโดยมีระดับปริมาณแอลกอฮอล์เกินกว่าที่กฎหมายหรือระเบียบทางกฎหมายกำหนดไว้
- (2) เมื่อตรวจสอบพบว่าผู้ขับขี่โดยเสพของมีนเมา ยาหลอนประสาท ยาเสพติด หรือสารควบคุมอื่นๆ ที่มีลักษณะคล้ายกัน
- (3) กระทำให้เกิดความเสียหายโดยจงใจ

³³ อัตราแลกเปลี่ยนเงิน NT\$ เท่ากับ 1.10 บาท ณ วันที่ 3 มกราคม 2557

(4) กระทำให้เกิดความเสียหายจากการกระทำผิดอาญาหรือขณะหลบหนีการจับกุม

(5) ขับขี่รถโดยฝ่าฝืน มาตรา 21 หรือ มาตรา 21/1 แห่ง “Governing Management of Roadway Traffic and Administration of Sanctions Act”

การจัดทำระบบบัญชี

บริษัทต้องจัดทำระบบบัญชีแยกกันอย่างอิสระในการบันทึก สถานะทางการเงิน การดำเนินการตามสัญญาประกันความรับผิดฯ หากพบว่ามีปริมาณเงินสำรองคงเหลือต่ำกว่าค่าความเสียหายที่คาดกำหนดไว้ เงินเบี้ยประกันภัยที่ได้รับไว้แล้วต้องถูกกันไว้เพื่อการชดเชยแก่ผู้เสียหาย โดยเฉพาะ ห้ามเพิกถอนเบี้ยประกันภัยไปใช้อย่างอื่น นอกจากว่าบริษัทจะเพิ่มจำนวนเงินหรือเบี้ยประกันภัยให้ครอบคลุมความเสียหายได้แล้ว

บริษัทต้องจัดทำบัญชี การสำรองข้อมูลรายงานการเงินและการดำเนินงานและเรื่องอื่นๆ สำหรับการประกันภัยความรับผิดฯ พร้อมทั้งจะให้เจ้าหน้าที่เรียกตรวจสอบได้

ขั้นตอนการขอรับค่าชดเชย

ผู้มีสิทธิในการเรียกร้องขอรับค่าชดเชยจากบริษัทผู้รับประกันภัยหรือกองทุนทดแทนพิเศษได้แก่ บุคคลต่อไปนี้ คือ

- (1) บุคคลผู้ได้รับความบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางรถเองกรณีค่ารักษาพยาบาล
- (2) ทายาทของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางรถเองกรณีสูญเสียชีวิต ซึ่งได้แก่ลำดับต่อไปนี้
 - (2.1) บิดา มารดา บุตร คู่สมรส
 - (2.2) ปู่ ย่า
 - (2.3) หลาน
 - (2.4) พี่น้อง

ถ้าในลำดับเดียวกันมีผู้มีสิทธิหลายคน บริษัทจะจ่ายค่าชดเชยกระจายในจำนวนเท่าเทียมกัน

ในกรณีที่ไม่มีผู้มีสิทธิขอรับเงินชดเชยตามที่กำหนดตัวบุคคลไว้ ผู้ที่จ่ายค่าปลงศพหรือค่าฌาปนกิจศพของผู้เสียชีวิตตามความเป็นจริง สามารถขอรับค่าชดเชยกรณีเสียชีวิตตามจริงได้จากบริษัทผู้รับประกันภัยหรือกองทุนทดแทนได้เมื่อไม่มีผู้สิทธิขอรับปรากฏตัวขอรับค่าชดเชย

การจ่ายค่าชดเชย

เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากกรณีที่เกี่ยวกับการประกันภัยความรับผิดฯ บริษัทผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ต้องจ่ายค่าชดเชยแก่ผู้ได้รับความเสียหาย ภายใน 15 วันนับแต่วันที่ได้รับเอกสารและหลักฐานทั้งหมดที่เกี่ยวข้องเรียบร้อยแล้ว ซึ่งเอกสารหรือหลักฐานในการขอรับถูกกำหนดและ

ประกาศโดยเจ้าหน้าที่ สิทธิในการเรียกร้องของผู้เสียหายที่ยังไม่ได้รับการชดเชยนั้นไม่สามารถนำไปคำนวณกันได้อีก

การจ่ายค่าชดเชยชั่วคราว

เมื่ออุบัติเหตุจากรถเป็นเหตุให้ผู้ได้รับความเสียหายเสียชีวิต ผู้มีสิทธิเรียกร้องอาจใช้สิทธิเรียกร้องจากบริษัทสำหรับค่าชดเชยชั่วคราว ซึ่งมีจำนวนเท่ากับครึ่งหนึ่งของค่าชดเชยที่จะได้รับ โดยแสดงหลักฐานหรือหลักฐานในการขอรับค่าชดเชย หรือในกรณีที่อุบัติเหตุจากรถเป็นเหตุให้ผู้ได้รับความเสียหายทุพพลภาพ ผู้มีสิทธิเรียกร้องเงินชั่วคราวจะได้รับค่าชดเชยเมื่อได้ผ่านการตรวจสอบจากบริษัทผู้รับประกันภัยแล้ว

4.2.2.3 กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ “Motor Vehicle Accident Compensation Fund”

การก่อตั้ง กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยของไต้หวันนั้นเริ่มมีแนวคิดตั้งแต่ปี ค.ศ. 1957 เนื่องจากอุบัติเหตุจากรถยนต์เกิดขึ้นจำนวนมาก แต่ไม่มีกฎหมายที่จะรองรับกับอุบัติเหตุดังกล่าว โดยไต้หวันได้ออกกฎหมายและมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 1998 โดยอ้างอิงระบบกฎหมายมาจาก สหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร และประเทศญี่ปุ่น โดยกระทรวงการคลังได้รับอนุมัติจากรัฐบาลให้ก่อตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ (Motor Vehicle Accident Compensation Fund) และลงทะเบียน จัดตั้งกองทุนที่สำนักงานทะเบียนของศาลไทเป ไต้หวัน เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1998 โดยกองทุนนี้มีหน้าที่ในการดูแลสิทธิประโยชน์ของผู้ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ และเป็นการลดภาระหน้าที่ของหน่วยงานประกันสังคม ที่จะต้องจ่ายค่าชดเชยจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ด้วย โดย แหล่งที่มาของเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ Motor Vehicle Accident Compensation Fund ได้แก่

- (1) ส่วนหนึ่งเบี่ยงประกันภัยความรับผิดฯ ของบริษัทส่งให้กองทุน
 - (2) จากการไล่เบี่ยงเรียกคืนผู้ต้องรับผิดชอบค่าชดเชย
 - (3) ดอกเบี้ยของเงินกองทุน
 - (4) รายได้จากค่าชดเชยที่บริษัทมิได้จ่ายแก่ผู้เสียหาย
 - (5) รายได้อื่นๆ
- 1) การจ่ายเงินชดเชยจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ

ตามกฎหมาย Compulsory Automobile Liability Insurance Act มาตรา 40 กำหนดให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ Motor Vehicle Accident Compensation Fund มีหน้าที่ในการจ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถดังนี้³⁴

เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถและผู้ประสบภัยไม่สามารถใช้สิทธิในการเรียกร้องจากบริษัทได้หรือไม่เข้าเงื่อนไขความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัย ผู้ประสบภัยสามารถขอรับค่าชดเชยตามการรับประกันภัยความรับผิดฯ จากกองทุนทดแทนได้ในกรณีต่อไปนี้

- (1) อุบัติเหตุที่เกิดไม่สามารถหารอที่ก่อความเสียหายได้ (ชนแล้วหนี)
- (2) อุบัติเหตุที่เกิดจากรถที่ไม่มีประกันภัยความรับผิดฯ
- (3) อุบัติเหตุที่เกิดจากรถมีประกันภัยความรับผิดฯ แต่ถูกนำไปใช้โดยมิได้รับความยินยอมของผู้เอาประกันภัย
- (4) อุบัติเหตุที่เกิดจากรถทั้งหมดหรือบางส่วนไม่อยู่ในความคุ้มครองที่สัญญาประกันภัยที่ทำขึ้นบังคับไว้

ทั้งนี้ตามมาตรา 42 กำหนดให้ผู้เสียหายหรือทายาทของผู้เสียหายจะต้องใช้สิทธิภายในสองปีนับตั้งแต่เกิดเหตุ

2) การรับช่วงสิทธิเรียกเงินคืนกองทุนผู้ประสบภัยจากรถ

กฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยรถภาคบังคับของไต้หวัน Compulsory Automobile Liability Insurance Act กำหนดไว้ในมาตรา 42 ว่าเมื่อกองทุน (The Compensation Fund) ได้ดำเนินการจ่ายเงินค่าชดเชยให้แก่ผู้เสียหาย หรือทายาทของผู้เสียหายแล้วจะถือว่าเงินดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของค่าเสียหายที่ผู้ต้องรับผิดจะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหาย และจะต้องถูกหักออกจากเงินที่ผู้เสียหายจะดำเนินการเรียกร้องจากผู้ต้องรับผิดในภายหลังหากมีการเรียกร้อง

และหลังจากที่กองทุนได้ดำเนินการจ่ายเงินค่าชดเชยให้แก่ผู้เสียหาย หรือทายาทของผู้เสียหายแล้วแต่กรณี กองทุนจะรับช่วงสิทธิในการเรียกร้องค่าเสียหาย เอากับบุคคลผู้ที่จะต้องรับผิดชอบความเสียหายในอุบัติเหตุ ในจำนวนที่ไม่เกินเงินชดเชยที่กองทุนได้ดำเนินการจ่ายไปให้กับผู้เสียหาย

โดยการรับช่วงสิทธิของกองทุนนั้น เป็นการรับช่วงสิทธิในการเรียกร้องกับตัวผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย แต่กองทุนจะไม่ดำเนินการรับช่วงสิทธิเรียกร้องต่อผู้ต้องรับผิดหากเป็นกรณีที่ผู้เสียหายเป็น คู่สมรสของผู้ต้องรับผิด สมาชิกในครอบครัวของผู้ต้องรับผิด หรือทายาท

³⁴ Motor Vehicle Accident Compensation Fund .(2010). *Compulsory Automobile*

ตั้งแต่ลำดับขั้นที่สูงขึ้นไปของผู้ต้องรับผิดชอบ หรือทายาทในการแต่งงานในลำดับที่สามของผู้ต้องรับผิดชอบ แต่ทั้งนี้จะไม่รวมถึงในกรณีเป็นความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุ อันเป็นความผิดที่ระบุไว้ในมาตรา 29 อนุ 1 คือกรณีที่เกิดอุบัติเหตุหลังจากการดื่มแอลกอฮอล์ หรือสารที่คล้ายกัน และมีปริมาณความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในลมหายใจเกินกว่าที่กำหนดไว้ตามระเบียบการจราจร

4.3 การเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นในระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law System)

ในส่วนนี้ผู้เขียนได้ศึกษาการระบบการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน และการเรียกคืนค่าเสียหายที่ได้จ่ายไปจากกองทุนในประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายแบบจารีตประเพณีโดยจะได้กล่าวต่อไปนี้

4.3.1 การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในประเทศอังกฤษ

4.3.1.1 ความเป็นมาและหลักการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

ภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 อัตราความต้องการในการใช้รถยนต์เพิ่มมากขึ้น จากสถานะสงครามและสถานะเศรษฐกิจได้มีการสร้างถนน โรงงานผลิตรถยนต์ วางผังเมืองเพื่อรองรับปัญหาการจราจรต่างๆ เมื่อมีการใช้รถยนต์จำนวนมาก ปริมาณการเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้นตามไปด้วย ทั้งได้มีผู้ได้รับบาดเจ็บ เสียชีวิต ทุพพลภาพ จำนวนมาก รัฐบาลจึงได้ตราพระราชบัญญัติประกาศบังคับใช้ คือ Road Traffic ซึ่งกฎหมายฉบับดังกล่าวนี้ได้มีการปรับปรุงแก้ไขให้ดีขึ้นและสามารถคุ้มครองประโยชน์ของผู้ประสบภัยจากรถให้ได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่เหมาะสมกับความเสียหายที่ได้รับ โดยกฎหมายได้บัญญัติกำหนดเงื่อนไขที่ต้องมีในกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ในลักษณะของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ รถทุกคันต้องจัดให้มีการประกันภัยไว้แต่จะเป็นรถที่ได้รับการยกเว้นตามกฎหมาย และตามกฎหมายถือว่าการใช้หรือยินยอมให้ใช้ยานยนต์โดยปราศจากการเอาประกันภัยหรือการวางหลักประกัน เป็นความผิดทางอาญา³⁵

กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์จะมีลักษณะพื้นฐาน คือ

1. ออกโดยผู้รับประกันภัยที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมาย
2. ต้องประกันภัยต่อความรับผิดที่เกิดขึ้นโดยหรือเกิดจากการใช้รถโดยผู้เอาประกันภัย หรือบุคคลอื่นที่ได้ระบุไว้ในกรมธรรม์ อันเป็นผลทำให้บุคคลภายนอกได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต

³⁵ ธานี วรภัทร์, “การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ.” รายงานผลการวิจัยมหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต 2545. หน้า 29

4.3.1.2 สาธารณชนของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับรถที่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย³⁶

ตาม Road Traffic Act 1988 มาตรา 185 “รถ” หมายถึง ยานพาหนะอันเคลื่อนที่ได้โดยเครื่องจักรเพื่อใช้บนถนน และตามระเบียบข้อบังคับ Road Traffic :Motor Vehicles (Compulsory Insurance) Regulations 2003 ซึ่งบังคับใช้ในปี 2003 ให้คำนิยาม “รถ” หมายถึง รถยนต์ใดๆ ที่ใช้สำหรับการเดินทางบนบกและเคลื่อนที่ได้โดยพลังงานกล และต้องไม่ได้วิ่งบนรางหรือรถพ่วง หรือทั้งสองอย่าง รถตามความหมายทั้งสองเป็นรถที่ต้องจัดให้มีการประกันภัยความรับผิดชอบ

รถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัยความรับผิดชอบ ตาม มาตรา 144 แห่ง Road Traffic Act 1988 ได้แก่

(1) รถที่เจ้าของรถได้มีการวางหลักประกันจำนวน 500,000 ปอนด์³⁷ ไว้กับ Accountant General of the Supreme Court และการใช้รถอยู่ภายใต้การควบคุมของเจ้าของรถ (จำนวนเงินแก้ไขโดย Road Traffic Act 1991)

(2) รถยนต์ของขององค์กรบริหารส่วนท้องถิ่นในอังกฤษหรือเวลส์ องค์กรบริหารส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานภายในเมืองลอนดอน

(3) รถยนต์ของชนชาติหรือหมู่เกาะในสกอตแลนด์

(4) รถยนต์ของคณะกรรมการร่วมมือระหว่าง อังกฤษ เวลส์ รวมทั้งสกอตแลนด์

(5) รถขององค์กรตำรวจซึ่งใช้ในการปฏิบัติตามหน้าที่ตำรวจ

(6) รถยนต์ที่อยู่ระหว่างการเดินทางไปสู่เรืออับปางตาม Part 6 Merchant Shipping Act 1894

(7) รถยนต์ตามความมุ่งหมายของ Section 166(2)b Army or Air Force Act 1955. หรือพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับ Army or Air Force Act 1955.

(8) รถยนต์ที่เลขานุการของรัฐมนตรีให้กับบุคคลใดๆ ใช้เมื่อจำเป็นตาม National Health Service Act 1977

(9) รถยนต์ที่เลขานุการของรัฐมนตรีให้กับองค์กรท้องถิ่นใดๆ องค์กรการศึกษา องค์กรการกุศล ใช้ตามข้อตกลงในสกอตแลนด์ ตาม National Health Service (Scotland) Act 1978

(10) รถที่มีสภาพไม่สมบูรณ์

³⁶ Office of Public Sector Information (OPSI). (2013). *Road Traffic :Motor Vehicles (Compulsory Insurance) Regulations 2003* Retrieved from <http://www.opsi.gov.uk>

³⁷ อัตราแลกเปลี่ยนเงิน 1 ปอนด์ เท่ากับ 54.49 บาท ณ วันที่ 3 มกราคม 2557

(11) รถของสถาบันพระมหากษัตริย์

(12) รถยนต์ของ London Transport Executive ที่อยู่ในความดูแลของเจ้าของรถ

(13) รถราง เฉพาะที่มีกฎหมายอนุญาตให้ใช้ได้

(14) เครื่องตัดหญ้าที่บังคับโดยคนเดินเท้า³⁸

และตาม Road Traffic Act 1988 มาตรา 185 “รถพ่วง” หมายถึง ยานพาหนะที่ต้องถูกลากโดยรถที่มีเครื่องจักรกล มาตรา 192 แห่งกฎหมายดังกล่าวให้ความหมายคำว่า “ถนน” หมายถึง ทางหลวงหรือถนนและถนนอื่นๆ ที่ประชาชนสามารถเข้าถึง รวมถึงสะพานที่รถวิ่งข้ามได้

บุคคลผู้มีหน้าที่ต้องจัดให้มีการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

ตาม Road Traffic Act 1988 มาตรา 143 กำหนดให้ “ผู้ใช้รถ (User) ” เป็นผู้มีหน้าที่ต้องจัดทำประกันความรับผิด และกฎหมายจะคุ้มครองความเสียหายต่อชีวิต การบาดเจ็บ ทุพพลภาพ และคุ้มครองถึงความเสียหายที่เกิดกับทรัพย์สิน แต่เมื่อในอดีต Road Traffic Act 1930 กฎหมายจะคุ้มครองเฉพาะความเสียหายต่อชีวิต การบาดเจ็บ ทุพพลภาพ แต่จะไม่คุ้มครองถึงความเสียหายที่เกิดกับทรัพย์สิน ในประเทศอังกฤษมองว่ามูลค่าความเสียหายของทรัพย์สินที่เกิดจากอุบัติเหตุรถยนต์มีจำนวนที่น้อย ผู้ขับขี่สามารถรับภาระค่าใช้จ่ายความเสียหายของทรัพย์สินเองได้³⁹

หลักการของสัญญาประกันภัย สัญญาประกันภัยจะสมบูรณ์ก็ต่อเมื่อผู้เอาประกันภัยได้เข้าทำสัญญากับผู้รับประกันภัยที่มีอำนาจและจะมีผลผูกพันตามกฎหมายเมื่อผู้รับประกันภัยได้เข้าทำสัญญากับผู้รับประกันภัยที่มีอำนาจและจะมีผลผูกพันตามกฎหมายเมื่อผู้รับประกันภัยได้ส่งมอบกรมธรรม์แล้ว เว้นแต่การประกันภัยนั้นเกิดขึ้นจาก กลฉ้อฉล ลำคัญผิด หรือผู้เอาประกันภัยไม่เปิดเผยความจริง และผู้รับประกันภัยจะปฏิเสธความรับผิดของตนที่มีต่อผู้เอาประกันภัยได้ก็ต่อเมื่อได้มีการบอกล้างโดยอ้างเหตุแห่งความไม่สมบูรณ์ของสัญญาประกันภัยนั้นแล้ว ซึ่งก่อนการบอกล้างผู้รับประกันภัยจะอ้างเหตุดังกล่าวขึ้นต่อสู้กับบุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายไม่ได้จะต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนไปโดยที่ผู้รับประกันภัยสามารถเรียกคืนได้จากผู้เอาประกันภัยภายหลังได้⁴⁰

สิทธิของผู้เสียหายที่มีต่อผู้รับประกันภัย ตาม “Third Parties (Rights Against Insurers) Act 1930” ซึ่งมีการแก้ไขเพิ่มเติมในปี ค.ศ.2001 ถ้าผู้เสียหายได้รับความเสียหายจากผู้เอาประกันภัย ผู้เสียหายสามารถฟ้องผู้รับประกันภัยเองได้ และผู้รับประกันภัยมีความรับผิด

³⁸ ธานี วรภัทร์. (2545). การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ. (รายงานผลการวิจัย). มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต. หน้า 31

³⁹ ธานี วรภัทร์. แหล่งเดิม. หน้า 32

⁴⁰ ธานี วรภัทร์. แหล่งเดิม. หน้า 32

ต่อผู้เสียหายโดยตรง ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยตกเป็นบุคคลล้มละลายแล้วผู้เสียหายไม่อาจฟ้องผู้เอาประกันภัยที่ล้มละลายเพื่อขอรับความคุ้มครองของผู้รับประกันภัยได้ ผู้เสียหายต้องไปใช้สิทธิเรียกร้องขอรับชำระหนี้ร่วมกับเจ้าหนี้ของผู้เอาประกันภัยรายอื่น แต่ตาม Third Parties (Rights Against Insurers) Act 1930 ถ้าผู้เอาประกันภัยถูกศาลพิพากษาให้เป็นบุคคลล้มละลายก็ให้ออนสิทธิตามสัญญาประกันภัยของผู้เอาประกันภัยโอนไปยังผู้เสียหาย ผู้เสียหายจึงมีสิทธิฟ้องผู้รับประกันภัยโดยตรง⁴¹ เช่น รถยนต์ชนบุคคลที่สามได้รับบาดเจ็บ ซึ่งรถยนต์ได้ทำประกันภัยรถยนต์ไว้กับบริษัทประกันภัย แต่บริษัทประกันภัยถูกศาลพิพากษาล้มละลาย บุคคลที่สามก็ได้รับโอนสิทธิจากผู้เอาประกันภัยในการฟ้องบริษัทผู้รับประกันภัยได้เอง และยังจำกัดสิทธิของผู้รับประกันภัยห้ามผู้รับประกันภัยยกข้อต่อสู้หรือเงื่อนไขตามกรรมธรรม์ที่ตกลงกันไว้ระหว่างผู้รับประกันภัยกับผู้เอาประกันภัยขึ้นเป็นข้อต่อสู้กับผู้ได้รับความเสียหายเพื่อให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นความรับผิดที่มีต่อผู้ได้รับความเสียหายไม่ได้⁴²

4.3.1.3 กองทุน Motor Insurers' Bureau (M.I.B)

ในสหราชอาณาจักร ซึ่งเป็นการรวมตัวกันของ 4 แคว้น คือ อังกฤษ สกอตแลนด์ เวลส์ และไอร์แลนด์เหนือ นั้นการประกันภัยรถยนต์มีการจัดตั้งกองทุนประกันภัยรถยนต์ ซึ่งมีฐานะเป็นนิติบุคคล⁴³ เรียกว่า Motor Vehicle Insurance Fund ทำหน้าที่บริหารจัดการ การจ่ายค่าสินไหมทดแทนความเสียหายอันเกิดจากรถยนต์ และมีการจัดตั้งสำนักงานเรียกว่า Motor Insurers' Bureau. โดยใช้คำย่อว่า M.I.B. ก่อตั้งในปี ค.ศ. 1994 โดยมีบทบาทในการทำข้อตกลงกับรัฐบาลในการเรียกร้องค่าชดเชยจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการเกิดอุบัติเหตุเนื่องมาจากรถยนต์ที่ไม่มีประกันภัยหรือไม่ทราบตัวผู้กระทำความผิด

1) การจ่ายเงินช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากรถ กองทุน Motor Insurers' Bureau (M.I.B.) จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยพิจารณาเป็นรายๆ ไป ที่ได้รับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย โดยค่าหักค่าธรรมเนียมในการดำเนินการ การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนใช้หลักไม่ต้องพิสูจน์ความรับผิด (No-Fault) ซึ่งจะคุ้มครองความเสียหายกรณี เสียชีวิต และ การได้รับบาดเจ็บ ทุพพลภาพ

⁴¹ The Law Commission.(2013). *The Law Commission is the statutory independent body created by the Law Commissions Act 1965 to keep the law under review and to recommend reform where it is needed.* Retrieved from <http://www.lawcom.gov.uk>

⁴² ธาณี วรภัทร์. แหล่งเดิม. หน้า 32

⁴³ Motor Vehicle Insurance Fund . (2013). *MIB claims* . Retrieved from <http://www.rcsolicitors.co.uk/RTA-claims/RTA/RTA-liability/mib-claims.htm>

รวมความเสียหายต่อทรัพย์สินด้วย Motor Insurers' Bureau (M.I.B.) จะจ่ายค่าชดเชยให้กับผู้ที่ได้รับความเสียหายเนื่องมาจากรถ ยกเว้นในกรณีที่ผู้เสียหายที่เป็นเจ้าของรถซึ่งไม่ได้จัดให้มีประกันภัยหรือรถถูกใช้โดยมิได้รับความยินยอมจากเจ้าของรถ หรือถูกขโมย M.I.B. มีสิทธิที่จะปฏิเสธไม่จ่ายเงินชดเชยให้กับบุคคลดังกล่าว โดย M.I.B. จะจ่ายเงินชดเชยให้กรณีผู้เสียหายไม่ได้รับค่าสินไหมทดแทนจากผู้กระทำความผิดทั้งหมดหรือแต่บางส่วน ซึ่งมีสาเหตุดังต่อไปนี้

- (1) รถยนต์ไม่ได้มีการทำประกันภัยไว้ (Uninsured Drivers Agreement)
- (2) ผู้ขับขี่จับชนผู้เสียหายแล้วหนีไป (Untraced Drivers Agreement)
- (3) ผู้ขับขี่เป็นชาวต่างชาติและลงทะเบียนสิทธิระบบ Green Card ไว้ (Green Card System)

ผู้เอาประกันภัยทุกคนภายใต้สัญญาประกันภัยความรับผิดชอบแห่ง Road Traffic Act 1988 ต้องเป็นสมาชิกของ กองทุน Motor Insurers' Bureau และต้องชำระเงินส่วนหนึ่งให้แก่กองทุนด้วย กองทุน Motor Insurers' Bureau มีหน้าที่ชดเชยทั้งความเสียหายแก่ร่างกาย และทรัพย์สินของผู้เสียหาย จากอุบัติเหตุรถยนต์ที่ผู้เสียหายไม่สามารถเรียกร้องจากผู้ใดได้ ไม่ว่าอุบัติเหตุจะเกิดบนท้องถนนหรือสถานที่สาธารณะ และกองทุน Motor Insurers' Bureau ยังมีหน้าที่ชดเชยในกรณีที่ผู้ขับขี่เป็นชาวต่างประเทศและมีลงทะเบียนสิทธิในระบบ Green Card ไว้ด้วย ในกรณีที่ผู้ขับขี่จับชนผู้เสียหายแล้วหนีไปตาม The Untraced Drivers' Agreement 2003 กำหนดให้ผู้เสียหายสามารถเรียกร้องค่าชดเชยแก่ทรัพย์สินได้อีกด้วย หากอุบัติเหตุเกิดขึ้นหลัง 14 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 2003⁴⁴

ผู้เสียหายมีหน้าที่ต้องแจ้งความต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจ และผู้เสียหายสามารถยื่นคำร้องขอรับค่าชดเชยต่อ กองทุน Motor Insurers' Bureau ได้โดยตรง ซึ่งผู้เสียหายอาจยื่นขอรับค่าชดเชยผ่านระบบอินเทอร์เน็ตหรือผ่านเจ้าหน้าที่ในสำนักงานท้องถิ่น ผู้เสียหายต้องเรียกร้องค่าชดเชยกรณีความเสียหายต่อทรัพย์สินต้องขอรับภายใน 9 เดือนนับแต่วันที่เกิดเหตุ และต้องถูกหักค่าเสียหายส่วนแรกจำนวน 300 ปอนด์ และกรณีค่ารักษาพยาบาลต้องเรียกร้องภายใน 3 ปีนับแต่วันที่เกิดเหตุ

2) การเรียกคืนเงินที่จ่ายจากกองทุน Motor Insurers' Bureau (M.I.B.) ในแต่ละแคว้นนั้นจะมีข้อตกลง (AGREEMENT) กับกองทุน (M.I.B.) ว่า เมื่อกองทุนจ่ายค่าสินไหมทดแทนไปแล้ว กองทุนรับจะช่วงสิทธิของผู้เสียหายไปเรียกจากเอาจากผู้ก่อความเสียหาย ซึ่งเป็นผู้ต้องรับผิดชอบ

⁴⁴ Motor Insurers' Bureau. (2013). *The Motor Insurers' Bureau*. Retrieved from <http://www.mib.org.uk>

ได้⁴⁵ หากเป็นกรณีชนแล้วหนี หรือเป็นกรณีที่อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกิดจากความจงใจของผู้ประสพภัยเองก็ดี ภายหลังกองทุน Motor Insurers' Bureau (M.I.B) ทราบตัวผู้ที่ต้องรับผิดชอบแล้ว กองทุนจะดำเนินการติดตามไล่เบี้ยเรียกคืนเงินที่ได้จ่ายจากกองทุน พร้อมกับค่าใช้จ่ายต่างๆ คืนกลับมาตามกฎหมาย ทั้งนี้การดำเนินการของ M.I.B อาจดำเนินการโดยกองทุน (M.I.B.) เอง หรืออาจให้ผู้รับมอบอำนาจจากกองทุน เช่น บริษัท ติดตามหนี้สิน นักสืบเอกชน หรือ สำนักงานทนายความ ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากกองทุน (M.I.B.) เข้าดำเนินการติดตามไล่เบี้ยเรียกคืนแทนก็ได้⁴⁶

4.3.2 การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในแคนาดา

4.3.2.1 ความเป็นมาและการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

แคนาดาเป็นสหพันธรัฐที่ประกอบด้วย 10 รัฐ (provinces) และ 3 ดินแดน (territories) มีความแตกต่างกันระหว่างรัฐ และดินแดน คือแต่ละรัฐของแคนาดานั้นได้รับมอบอำนาจจากบทบัญญัติในกฎหมายรัฐธรรมนูญแคนาดาโดยตรง ในขณะที่ดินแดนของแคนาดาจัดตั้งขึ้นโดยกฎหมายของสหพันธรัฐ ดังนั้น รัฐบาลสหพันธรัฐจึงมีอำนาจโดยตรงในการควบคุมดินแดน ส่วนรัฐบาลของรัฐนั้นจะมีอำนาจและสิทธิในการปกครองตนเองรวมถึงออกกฎหมายควบคุมเป็นของรัฐนั้นๆเองด้วย การประกันภัยภาคบังคับในแคนาดาในแต่ละรัฐนั้นจึงมีความแตกต่างกันออกไปตามที่รัฐบาลของรัฐนั้นจะออกกฎหมาย ในประเทศแคนาดา รัฐที่มีกฎหมายให้ต้องทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับคือ รัฐบริติชโคลัมเบีย รัฐซัสแคตเชวัน รัฐแมนิโทบา และรัฐควิเบก แต่ในรัฐอื่นนั้นกฎหมายการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับยังถูกปฏิเสธในรัฐบาลของรัฐนั้นๆอยู่ โดยการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับนั้นจะดำเนินการโดยรัฐบาลเป็นเจ้าของ และเป็นผู้ดำเนินการในระบบประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

4.3.2.2 กองทุนทดแทนผู้ประสพภัยจากรถในแคนาดา

กองทุนทดแทนผู้ประสพภัยในประเทศแคนาดานั้นมีลักษณะเป็นบริษัทเอกชน มีการดำเนินการควบคุมดูแลและบริหารงานโดยรัฐบาล โดยในรัฐควิเบกมีการจัดตั้งกองทุนในชื่อว่า Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) ตามกฎหมาย Loi sur l'assurance automobile ข้อที่ 149.10⁴⁷ กำหนดให้จ่ายเงินให้แก่ผู้ประสพภัยจากรถกรณีดังนี้

⁴⁵ ธาณี วรภัทร์. แหล่งเดิม. หน้า 33

⁴⁶ Motor Insurers' Bureau. (2013). *Agreements of Motor Insurers' Bureau (M.I.B)*.

Retrieved from <http://www.mib.org.uk/Downloadable+Documents/en/Agreements/>

⁴⁷ Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) .(2013). *Loi sur l'assurance automobile*. Retrieved from <http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/>

1. ผู้ประสบภัยยังไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหาย หรือได้รับแล้วแต่ยังไม่เต็มจำนวนความเสียหาย

2. ไม่ทราบว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย แต่ทั้งนี้กองทุนจะไม่จ่ายค่าชดเชยใดๆ ในกรณีที่⁴⁸
 - ก. เป็นผู้ขับขี่รถในขณะที่ใบอนุญาตขับขี่ถูกระงับ
 - ข. รถที่ใช้ขี้นั้น ไม่มีการประกันภัยภาคบังคับ
 - ค. ไม่ได้มีการลงทะเบียนเสียภาษี หรือค่าธรรมเนียม
 - ง. มีการประกันภัยไว้แล้วสำหรับทรัพย์สินที่ได้รับความเสียหาย

4.3.2.3 การเรียกคืนเงินที่จ่ายไปจากกองทุน

ในรัฐแมนิโทบากำหนดไว้ใน The Manitoba Public Insurance Corporation Act ข้อที่ 26 (1)⁴⁹ ให้กองทุน Manitoba Public Insurance (MPI or MPIC) เมื่อได้จ่ายเงินชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยแล้ว กองทุนจะรับช่วงสิทธิ และจะถือว่ากองทุนเป็นผู้รับโอนสิทธิทั้งหมดในการเรียกคืนค่าเสียหายเอาจากบุคคลผู้ที่จะต้องรับผิดชอบ ในความเสียหาย ที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต และในข้อที่ 26 (2) กำหนดให้การรับช่วงสิทธินั้นจะเกิดขึ้นเมื่อมีการจ่ายเงินชดเชยให้แก่ผู้ประสบภัยแล้ว และบุคคลที่ก่อให้เกิดความเสียหายเป็นผู้ที่มีความผิดดังนี้

1. ไม่มีคุณสมบัติที่จะขับรถได้
2. ไม่มีใบอนุญาตขับขี่
3. ขับรถนั้นโดยไม่ได้ความยินยอมจากเจ้าของรถ
4. ขับรถโดยการลากจูงรถพ่วง โดยไม่ได้จดทะเบียนรถพ่วงตามกฎหมาย
5. ขับรถขณะขณะเมาสุรา หรือยาเสพติด

และในข้อที่ 39(8) กำหนดความรับผิดชอบของเจ้าของรถ ในกรณีที่กองทุนได้มีการจ่ายเงินใดๆ ให้กับบุคคลที่เกิดความเสียหาย ในรัฐแมนิโทบา แม้ว่าการจ่ายเงินค่าชดเชยจะยังไม่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของรถ หรือคนขับรถนั้นก็ตาม เจ้าของรถหรือคนขับต้องชำระเงินดังกล่าวคืนให้แก่กองทุน

ในรัฐควิเบกกำหนดไว้ใน Loi sur l'assurance automobile ข้อที่ 149.10 อนุที่ 2 กำหนดให้กองทุน Société de l'assurance automobile รับช่วงสิทธิเมื่อได้จ่ายค่าเสียหายให้แก่

⁴⁸ Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). (2013). *Montant des indemnités* Retrieved from http://saaq.gouv.qc.ca/victim/delict_fuite/indemnite.php

⁴⁹ Manitoba Public Insurance (MPI or MPIC). (2013). *The Manitoba Public Insurance Corporation Act 1971*. Retrieved from <http://web2.gov.mb.ca/laws/statutes/ccsm/p215e.php>

ผู้ประสบภัยแล้ว สามารถดำเนินการเข้าไปแทรกแซงในอุบัติเหตุต่างๆ ได้ ทั้งนี้เช่นการติดตามผลคดีหาตัวผู้ต้องรับผิดชอบ การติดตามทรัพย์สินหรือเข้าทำสัญญาประนีประนอมกับผู้ที่จะต้องรับผิดชอบ

กล่าวโดยสรุปจะเห็นได้ว่าการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ในแต่ละประเทศนั้นมีความแตกต่างกัน ไปตามจุดมุ่งหมายของกฎหมายของแต่ละประเทศ ซึ่งผู้เขียนได้สรุปข้อสาระสำคัญต่างๆ ไว้ตามตารางสรุปด้านล่างเพื่อจะได้นำไปศึกษาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับมาตรการการประกันภัยภาคบังคับและการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นของประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในบทต่อไป

ตารางที่ 4.2 ตารางเปรียบเทียบข้อแตกต่างด้านการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับและการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นในต่างประเทศ

ประเทศ	ประเทศไทย	ประเทศญี่ปุ่น	สาธารณรัฐจีน(ไต้หวัน)	ประเทศอังกฤษ	ประเทศแคนาดา
ความเป็นนิติบุคคล	X	√	√	√	√
รับผิดชอบต่อทรัพย์สิน	X	X	X	√	√
รับประกันภัยโดยรัฐ	X	X	X	√	√
ไล่เบี้ยเมื่อทราบผลพิสูจน์ความรับผิดชอบ	X	√	√	√	√
ให้เอกชนไล่เบี้ยแทน	X	X	X	√	√