

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในปัจจุบันประเทศไทยมีความต้องการที่จะสร้างความเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจและสังคมอย่างมาก ทำให้ความสำคัญและความจำเป็นในชื้อยานพาหนะโดยเฉพาะรถยนต์เพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อธุรกิจ ค้าขาย เดินทาง มีผู้ใช้ปริมาณมากขึ้น

ตารางที่ 1.1 สถิติจำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนใหม่ จากกรมการขนส่งทางบกทั่วประเทศ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552-2556

ปี	รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์			รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก			รวมทั้งประเทศ
	กรุงเทพฯ	ภูมิภาค	รวม	กรุงเทพฯ	ภูมิภาค	รวม	
2552	596,222	1,631,606	2,227,828	10,679	53,534	64,213	2,292,041
2553	760,119	2,041,827	2,801,946	14,470	64,317	78,787	2,880,733
2554	799,444	2,271,805	3,071,249	11,908	79,695	88,603	3,159,852
2555	1,057,190	2,560,640	3,617,830	14,850	90,659	105,509	3,723,339
2556	1,066,448	2,447,043	3,513,491	17,632	102,699	120,331	3,633,822

ที่มา: กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก, 2557.

เมื่อพิจารณาจากสถิติจำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนใหม่จากกรมการขนส่งทางบกทั่วประเทศ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552-พ.ศ. 2556 ดังแสดงในตารางที่ 1.1 จะพบว่าแนวโน้มเพิ่มขึ้นซึ่งแสดงให้เห็นว่าในอนาคตปริมาณรถยนต์ในประเทศไทยมีแนวโน้มเพิ่มปริมาณอย่างต่อเนื่องตามความต้องการของประชาชนและการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศ จากสถิติดังกล่าวย่อมทำให้เกิดอุบัติเหตุและความเสียหายอันเนื่องมาจากการใช้รถได้ในทุกพื้นที่ของประเทศไทย

ย่อมทำให้มีคนตาย บาดเจ็บ ทูพพลภาพ รวมทั้งยังทำให้เกิดความเสียหายและสูญเสียต่อทรัพย์สินอีกด้วย โดยที่บุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายมักไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหาย หรือหากได้รับการชดเชยค่าเสียหาย แต่ก็ไม่คุ้มกับความเสียหายที่ได้รับจริงทำให้ผู้ประสบภัยจากกรณีมีฐานะยากจนซึ่งได้รับบาดเจ็บต้องพิการ สูญเสียอวัยวะ ทูพพลภาพ หรือต้องเสียชีวิตไปเป็นจำนวนมาก โดยไม่ควรที่จะต้องพิการ ทูพพลภาพ หรือต้องเสียชีวิต หากได้รับการรักษาพยาบาลอย่างทันทั่วทั้งที่ แต่เหตุเพราะผู้ประสบภัยเหล่านั้นไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหาย หรือกว่าจะได้รับการชดเชยก็ต้องเสียเวลายาวนานในการพิสูจน์ความผิด จึงทำให้เกิดความเสียหายเกินกว่าที่ควรจะเป็นปัญหาดังกล่าวนับเป็นปัญหาที่สำคัญในปัจจุบัน

แม้ว่าจะมีการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยซึ่งได้รับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย เนื่องมาจากอุบัติเหตุอันเกิดจากรถยนต์ ซึ่งได้แก่ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด แต่ก็ไม่สามารถเยียวยาความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยตามสิทธิที่พึงจะได้รับ เนื่องจากผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดความเสียหายมักไม่ยอมรับผิด อีกทั้งในกรณีที่รถยนต์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลภายนอกมีประกันภัย บริษัทประกันภัยมักจะทำให้ผู้ขับขี่ปฏิเสธความรับผิดชอบหากอุบัติเหตุมีลักษณะกำกวมที่จะต่อสู้ได้ ทำให้ต้องฟ้องคดีต่อศาล ซึ่งการดำเนินกระบวนการพิจารณาคดีในศาลมีขั้นตอนที่ค่อนข้างยุ่งยาก ช้าช้อน ค่าใช้จ่ายสูง แม้ว่าฝ่ายผู้เสียหายจะชนะคดี แต่ในบางครั้งผู้เสียหายอาจไม่ได้รับการชดเชยเลย หรือได้รับการชดเชยแต่ไม่คุ้มกับเวลาและค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไป เนื่องจากจำเลยผู้กระทำความผิดอาจไม่มีความสามารถในการชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้เสียหายหรือผู้ประสบภัยจากกรณีเหล่านั้น รัฐบาลได้พิจารณาแล้วเห็นว่า วิธีการที่จะแก้ไขปัญหาดังกล่าวจำเป็นต้องออกกฎหมายมาบังคับให้เจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากกรณีของตน โดยประกันภัยไว้กับบริษัทตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยที่ได้รับใบอนุญาต ให้ประกอบกิจการประเภทการประกันภัยรถ รัฐบาลจึงได้เสนอร่างกฎหมายเพื่อบังคับเจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย เข้าสู่การพิจารณาของรัฐสภาจนได้มีการตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ออกมาบังคับใช้ โดยมีหลักการและเหตุผลที่สำคัญ ดังปรากฏในหมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติดังกล่าวคือ “เนื่องจากว่าอุบัติเหตุอันเกิดจากรถได้ทวีจำนวนขึ้นในแต่ละปี เป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก โดยผู้ประสบภัยดังกล่าวไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหาย หรือได้รับการชดเชยค่าเสียหายไม่คุ้มกับความเสียหายที่ได้รับจริง และหากผู้ประสบภัยจะใช้สิทธิทางแพ่งเรียกร้องค่าเสียหายก็ต้องใช้เวลาดำเนินคดียาวนาน ดังนั้นเพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยค่าเสียหาย และได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันทั่วทั้งที่ สมควรกำหนดให้มีกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้” โดยผลแห่งพระราชบัญญัตินี้จึงมี

สภาพบังคับให้ผู้เป็นเจ้าของรถทุกคนจะต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายไว้กับบริษัทประกันภัย ทั้งนี้เพื่อว่าหากมีบุคคลใดประสบภัยจากรถ และเป็นผลให้บุคคลนั้นได้รับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัยแล้ว ก็จะมีบริษัทผู้รับประกันภัยเข้ามารับผิดชอบที่จะช่วยเยียวยาให้ผู้ประสบภัย ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น (Preliminary Compensation) ตามจำนวนที่จำเป็นก่อน โดยไม่ต้องรอการ พิสูจน์ความรับผิด โดยผู้ประสบภัยจะต้องได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันท่วงที ซึ่งหาก ไม่อาจขอรับที่บริษัท ได้ก็ให้ขอรับจากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เพื่อให้เป็นไปตาม เจตนารมณ์ของกฎหมายที่ประสงค์จะให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น ที่แน่นอนและ ทันท่วงที จึงเป็นที่มาของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ เพื่อให้ความคุ้มครองแก่ประชาชน ทุกคนที่อยู่ในราชอาณาจักรที่ได้รับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย จากการใช้รถ ซึ่งในระบบการ ประกันภาคบังคับนี้จะ เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายเกิดประโยชน์สูงสุดและสร้างความเป็นธรรม แก่ประชาชนได้นั้น “รถ” และ “อัตราเบี้ยประกันภัย” ในการบริหารจัดการตามกฎหมายฉบับนี้ ต้องเข้าสู่ระบบการประกันภัยได้ทั้งหมด

จากการศึกษานับแต่มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบันเป็นเวลากว่า 20 ปี แล้ว พบว่าการจัดเก็บเบี้ยประกันภัยตาม พระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายอย่างแท้จริง และมีปัญหาหลาย ประการ กล่าวคือ

1. ปัญหาทางกฎหมายในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่ไม่เป็นธรรม มีความซ้ำซ้อน ในการเก็บเพราะอัตราเบี้ยประกันภัยที่เรียกเก็บนั้นยังมีองค์ประกอบของภาษีมูลค่าเพิ่ม ค่าอากร ค่าบำเหน็จ และค่าดำเนินการอยู่เป็นจำนวนมาก ทำให้ส่วนต่างหรือผลกำไรจากเบี้ยประกันภัย ที่เรียกเก็บจากประชาชนไม่สมดุลกับอัตราเบี้ยประกันภัย ไม่เป็นไปตามหลัก No-loss No-profit และเกิดความไม่ยุติธรรมกับผู้ชำระเบี้ยประกันตามกฎหมายเพื่อประโยชน์ของผู้ประสบภัยมาโดย ตลอด

2. ปัญหาจากการไม่ปฏิบัติให้เป็นไปตามหลักการของการไม่มุ่งการค้าหรือหากำไร จากการประกันภัยภาคบังคับ เป็นที่ทราบคืออยู่ว่า การประกันภัยรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เป็นการที่รัฐตรากฎหมายออกมาบังคับประชาชนให้ต้องทำประกันภัย ในกลุ่มของผู้มีหรือใช้รถ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นสวัสดิสังเคราะห์ช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากรถ การประกันภัยประเภทนี้จึงไม่มุ่งการค้าหรือหากำไรเป็นหลัก อัตราเบี้ยประกันภัยที่เรียกเก็บจาก ผู้ถูกบังคับตามกฎหมายคือ ผู้มีหรือใช้รถจึงต้องมีอัตราที่เหมาะสม สอดคล้องกับปริมาณ ความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต และไม่สร้างกำไรให้กับรัฐหรือเอกชนแต่นับแต่มี

พระราชบัญญัติบังคับใช้ พบว่า มีส่วนต่างของจำนวนเบี้ยที่เรียกเก็บกับค่าสินไหมทดแทนกับผลกำไรของบริษัทประกันภัยสูงมาก ปรากฏตามข้อมูลในตารางที่ 1.2 ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 1.2 เปรียบเทียบผลการดำเนินงานของธุรกิจประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ปี 2551 ถึง ปี 2555

หน่วย : 1,000

รายการ	ปี 2551	ปี 2552	ปี 2553	ปี 2554	ปี 2555
1. เบี้ยประกันภัยรับสุทธิ	10,254,647	10,489,156	10,971,961	11,468,446	12,939,988
2. เงินสำรองเบี้ยประกันภัยที่ยังไม่เป็นรายได้เพิ่มขึ้นหรือลดลงจากปีก่อน	(228,271)	160,445	2,018,326	(262,872)	737,368
3. เบี้ยประกันภัยที่ถือเป็นรายได้ (1-2)	10,482,918	10,328,710	8,953,636	11,731,317	12,202,620
4. ค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้นระหว่างปีหลังหักรับคืนจากคู่กรณี	4,331,117	4,232,880	5,516,683	6,172,875	6,218,981
5. ค่าใช้จ่ายในการจัดการสินไหมทดแทน	234,477	194,536	161,683	186,010	153,474
6. ค่าจ้างและค่าบำเหน็จ	904,504	909,351	912,608	967,127	1,051,028
7. ค่าใช้จ่ายในการรับประกันภัยอื่น	1,106,401	1,308,223	1,420,571	1,294,764	1,510,934
8. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	2,434,082	2,847,717	2,322,334	2,502,851	2,921,818

ตารางที่ 1.2 (ต่อ)

หน่วย : 1,000

รายการ	ปี 2551	ปี 2552	ปี 2553	ปี 2554	ปี 2555
9. รวม (4+5+6+7+8)	9,010,581	9,492,707	10,333,880	11,123,627	11,856,236
10. กำไร (ขาดทุน) จากการรับ ประกันภัย (3-9)	1,472,337	836,004	(1,380,244)	607,690	346,384

ที่มา: ส่วนวิจัยและสถิติ ฝ่ายวางแผน และพัฒนาระบบการตรวจสอบ สำนักงาน คปภ. และฝ่ายวิเคราะห์ธุรกิจและสถิติ สำนักงาน คปภ., กรกฎาคม, 2557.

จากตารางที่ 1.2 เห็นได้ว่าจำนวนเบี้ยประกันภัยที่ประชาชนจ่ายกับจำนวนค่าสินไหมที่จ่ายตามพระราชบัญญัติฉบับนี้นั้นค่อนข้างแตกต่างกันมาก จำนวนเบี้ยประกันภัยที่รับมาจะเหลือจ่ายในแต่ละปีเป็นจำนวนมาก แต่จำนวนค่าสินไหมทดแทนที่จ่ายจะน้อย ไม่มีความสัมพันธ์กันไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายอย่างแท้จริง ซึ่งก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมในสังคมและเป็นภาระแก่ประชาชนผู้มีหรือใช้รถที่ต้องเสียเบี้ยประกันภัยเกินกว่าอัตราที่ควรต้องเสียในการทำประกันภัยประเภทนี้ที่มีการกำหนดอัตราเบี้ยประกันที่ไม่เป็นไปตามหลักไม่ได้มุ่งการค้าหรือหากำไร ซึ่งไม่ว่ารัฐหรือเอกชนก็ไม่ควรที่จะได้กำไร จากการประกันภัยประเภทนี้

3. ปัญหาทางกฎหมายกับองค์กรกำกับดูแลในเรื่อง การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยรวมทั้งการบริหารจัดการกฎหมายของหน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับดูแลและบังคับปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายไม่ได้มีองค์กรโดยชัดเจนในการกำกับดูแลในเรื่องนี้ไว้ในกฎหมายแต่อย่างใด ทำให้การบังคับใช้ไม่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

4. ปัญหาทางกฎหมายขององค์กรและบุคคลซึ่งเกี่ยวข้องกับการคิดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ เพื่อกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยไม่ได้บัญญัติไว้ในกฎหมายฉบับนี้ ทั้ง ๆ ที่การเก็บเบี้ยประกันภัยตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ เป็นการระดมทุนอย่างหนึ่งจากประชาชนของบริษัทผู้รับประกันภัยในรูปของเบี้ยประกันภัย ทำให้วิถีคิดเบี้ยประกันไม่ถูกต้องชัดเจน ไม่มีมาตรฐาน

จากปัญหาดังกล่าวข้างต้น รัฐจึงมีความจำเป็นที่จะต้องเข้ามาควบคุมดูแลว่าเบี้ยประกันภัยที่บริษัทเก็บมาแล้วได้นำไปใช้ตามเจตนารมณ์ของกฎหมายฉบับนี้หรือไม่ อัตราเท่าไรที่สอดคล้องกับหลักการและเจตนารมณ์ของกฎหมาย การประกันภัยภาคบังคับเกิดขึ้นเพราะกฎหมายบังคับให้ประชาชนต้องปฏิบัติตาม มิฉะนั้นมีความผิดและโทษทางอาญา ดังนั้นการบริหารและการกำหนดมาตรการต่าง ๆ เกี่ยวกับเบี้ยประกันภัยประเภทนี้ จึงต้องมีการบัญญัติกฎหมายให้ถูกต้องชัดเจน และมีมาตรการหรือองค์การในการกำกับดูแลอันจะยังให้เกิดกลไกทางกฎหมายที่ถูกต้องและยุติธรรมกับทุกฝ่าย โดยเฉพาะประชาชนฝ่ายที่ถูกบังคับให้ชำระค่าเบี้ยประกันภัยกับบริษัทผู้รับประกันภัย เพราะหากกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยไว้ต่ำเกินไปก็อาจส่งผลเสียต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท เช่น ทำให้บริษัทมีเงินไม่เพียงพอสำหรับจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันภัย หรือมีเงิน ไม่เพียงพอต่อการใช้เพื่อการดำเนินงานต่าง ๆ ภายในบริษัทในทางตรงกันข้าม ถ้าอัตราเบี้ยประกันถูกกำหนดไว้สูงเกินไปจะทำให้เป็นภาระแก่ประชาชนที่จะต้องเสียเบี้ยประกันภัยเพิ่มขึ้น และบริษัทก็อาจจะแข่งขันในตลาดที่มีผู้ประกอบการรับประกันประเภทนี้จำนวนมาก เช่นในปัจจุบันได้ลำบาก ด้วยเหตุนี้ การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่เหมาะสมจึงมีความสำคัญยิ่งต่อทั้งผู้ประกอบการรับประกันและประชาชนผู้บริโภคที่จะทำประกัน

จากปัญหาและข้อบกพร่องดังกล่าวข้างต้น เห็นได้ว่า แม้จะมีพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 บังคับใช้มาเป็นเวลากว่า 20 ปี แล้วก็ตาม แต่การบังคับใช้กฎหมายฉบับนี้ยังไม่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลเพียงพอ โดยเฉพาะเรื่องเบี้ยประกันภัยตามที่ได้กล่าวมาแล้ว ไม่เป็นไปตามหลักการของการบังคับให้เอาประกันภัย สาเหตุเพราะอัตราเบี้ยประกันภัยที่เรียกเก็บนั้นยังมีองค์ประกอบของเรื่องภาษีมูลค่าเพิ่ม ค่าอากร ค่าบำเหน็จ และค่าดำเนินการอยู่เป็นจำนวนมาก ทำให้มีส่วนต่างหรือผลกำไรจากเบี้ยประกันภัยที่เรียกเก็บจากประชาชนไม่สมดุลของอัตราเบี้ยประกันภัย ไม่เป็นไปตามหลัก No-loss No-profit แม้ในปัจจุบันการกำกับดูแลธุรกิจประกันวินาศภัย ซึ่งรวมถึงอัตราเบี้ยประกันภัยของประเทศไทยมีกรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ ทำหน้าที่พิจารณาให้ความเห็นชอบและกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยให้มีความเป็นธรรม แก่ผู้เอาประกันภัยและบริษัทประกันภัย แต่ก็ไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายอย่างแท้จริง และไม่มีบทบาทหน้าที่ตามกฎหมายที่จะบังคับให้ผู้หลีกเลี่ยงต้องปฏิบัติตาม จึงจำเป็นต้องเสนอระบบ หรือกลไกทางกฎหมายในการควบคุมและส่งเสริมการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยให้เป็นธรรมและมีการบัญญัติตัวบทกฎหมายไว้อย่างชัดเจน เพื่อแก้ไขปัญหาความไม่สอดคล้องของอัตราเบี้ยประกันภัยที่รับกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทน ซึ่งทำให้กฎหมายฉบับนี้จะเป็นกฎหมายที่เอื้อประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชน และสังคมส่วนรวมอย่างแท้จริง ซึ่งจากการศึกษาข้อมูลกฎหมาย การประกันภัยภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น ประเทศนิวซีแลนด์ ประเทศอังกฤษ สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐเกาหลี

และสาธารณรัฐสิงคโปร์ พบว่า มีบทบัญญัติและมาตรการทางกฎหมายที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้ เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวข้างต้นได้ ซึ่งผู้เขียนจะได้ศึกษาวิเคราะห์และนำเสนอในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ โดยละเอียดในบทต่อ ๆ ไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาความหมาย หลักการ แนวคิดและทฤษฎีของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ
2. เพื่อศึกษากฎหมายเกี่ยวกับเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศไทยและต่างประเทศ
3. เพื่อศึกษาปัญหาและวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการกำหนดเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ
4. เพื่อเสนอแนะกฎหมายที่เหมาะสมเกี่ยวกับการกำหนดเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับมาใช้ในประเทศไทย

1.3 สมมติฐานของการศึกษา

เบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เมื่อจัดเก็บเบี้ยประกันภัยไปแล้วแต่ในการบังคับใช้มีปัญหาและอุปสรรคที่ต้องปรับปรุงแก้ไขและผลลัพธ์ที่ได้ไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของกฎหมายที่กำหนดไว้ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีกฎหมายในการบังคับใช้ในเรื่องของเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเป็นกรณีพิเศษ เพื่อแก้ปัญหาและอุปสรรค ที่มีอยู่ในประเทศไทยได้ต่อไป

1.4 วิธีดำเนินการศึกษา

โดยทั่วไปจะเป็นการวิจัยแบบวิจัยเอกสาร (Documentary Research) โดยศึกษาค้นคว้า และวิเคราะห์ข้อมูลจากหนังสือ บทความ วารสาร ข่าวสาร ตั๋วบทความ ทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ รวมถึงเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง และศึกษาจากข้อมูลจากผู้วิจัยได้รับการเข้าร่วมประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการและศึกษาอบรมจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรงและองค์กรอื่น ๆ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 นับแต่พระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว มีผลบังคับจนถึงปัจจุบัน อีกทั้งสัมภาษณ์บุคคลทั่วไปและผู้เชี่ยวชาญในด้านการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเพื่อให้ทราบถึงปัญหาและอุปสรรค ตลอดจนข้อเสนอแนะเพื่อนำมาปรับปรุงแก้ไขต่อไป

1.5 ขอบเขตของการศึกษา

ศึกษาความหมาย หลักการ แนวคิด ทฤษฎี ของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ กฎหมายเกี่ยวกับเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศไทยและต่างประเทศ ศึกษาปัญหา และวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการกำหนดเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ตลอดจน แนวทางในการแก้ไขปรับปรุงมาตรการทางกฎหมายและกระบวนการบังคับใช้กฎหมายที่เหมาะสม เกี่ยวกับการกำหนดเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับมาใช้ในประเทศไทย

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงความหมาย หลักการ แนวคิด ทฤษฎีของการประกันภัยรถยนต์ ภาคบังคับ
2. ทำให้ทราบถึงกฎหมายเกี่ยวกับเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศไทยและ ต่างประเทศ
3. ทำให้ทราบถึงปัญหาทางกฎหมายและวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับ การกำหนด เบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ
4. ทำให้ทราบข้อเสนอแนะที่เหมาะสมเกี่ยวกับการกำหนดเบี้ยประกันภัยรถยนต์ ภาคบังคับ มาใช้กับประเทศไทย

1.7 นิยามศัพท์

1. “รถ” หมายถึง รถยนต์ส่วนบุคคลตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่งได้แก่ รถยนต์นั่ง ส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน หรือรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล ซึ่งมีได้ใช้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก
2. “ประกันภัยรถยนต์” หมายถึง การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของรถยนต์ส่วนบุคคลตาม พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่งได้แก่ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์นั่ง ส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน หรือรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลซึ่งมิได้ใช้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก