

บทที่ 2

นิยามความหมาย หลักการ แนวคิด ทฤษฎี ของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

ในบทนี้จะได้กล่าวถึงสาระสำคัญของหลักการและแนวคิดของเบี้ยประกันภัยในการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ หลักการทฤษฎีของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (Compulsory Insurance) และการประกันภัยทั่วไปตลอดจนถึงสาระสำคัญของเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ รายละเอียดและสาระสำคัญ ๆ จะได้นำเสนอตามลำดับต่อไปนี้

2.1 นิยามความหมาย

การประกันภัยรถได้เข้ามามีบทบาทสำคัญต่อประชาชนส่วนใหญ่ของประเทศและภาครัฐ ได้ตรากฎหมายเกี่ยวกับการประกันวินาศภัยที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยรถออกบังคับใช้ทั่วประเทศ คือ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 20 มาตรา 861 ถึงมาตรา 897 และพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 นอกจากนี้ภาครัฐยังได้ให้ความสำคัญเกี่ยวกับการประกันภัยรถมากขึ้น โดยได้มีการตรากฎหมายออกมาในลักษณะบังคับให้ทำประกันภัยรถ (Compulsory Car-Insurance) คือพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ดังนั้นนับตั้งแต่มีกฎหมายฉบับนี้การประกันภัยรถจึงถูกแบ่งเป็น 2 ลักษณะด้วยกัน กล่าวคือ การประกันภัยรถภาคสมัครใจ และการประกันภัยรถภาคบังคับซึ่งจะได้นำเสนอสาระสำคัญต่าง ๆ ต่อไป

สำหรับความหมายของการประกันภัยนั้น นิยามของคำว่า “ประกันภัย” คำว่า “ภัย” และคำว่า “การเสี่ยงภัย” กล่าวคือ¹ “การประกันภัย” ได้มีการให้ความหมายไว้หลายนัย กล่าวคือ

1. การประกันภัยในความหมายของบุคคลทั่วไป หมายถึง เป็นวิธีการที่มนุษย์เราร่วมกันที่จะลดหรือจำกัดภัย หรือความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้ที่มีความเสี่ยงภัยนั้น ถ้ามีการทำประกันภัยไว้ ผู้ที่มีความเสี่ยงภัยก็จะได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทน

2. การประกันภัย คือ การกระทำร่วมกันของบุคคลกลุ่มหนึ่ง ทำการรับโอนความเสี่ยงภัยของสมาชิกแต่ละคน เพื่อที่จะกระจายไปยังสมาชิกผู้ที่มีความเสี่ยงภัยทุกคน

¹ จาก หลักการประกันวินาศภัย (น. 12), โดย สุธรรม พงศ์สำราญ และคณะ, 2539, กรุงเทพฯ: โอเดียนสโตร์.

3. การประกันภัย เป็นเครื่องมือของสังคมในการก่อให้เกิดการสะสมทรัพย์ เพื่อเผชิญกับความเสียหายทางการเงินที่เกิดขึ้นเนื่องจากความไม่แน่นอน โดยการโอนความเสี่ยงภัยของสมาชิกที่ตกอยู่ภายใต้การคุกคามของภัยอย่างเดียวกันไปยังบุคคลอื่นหรือคนอีกหมู่หนึ่ง

4. ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 861 บัญญัติว่า “อันว่าสัญญาประกันภัยนั้น คือ สัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่งตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือใช้เงินจำนวนหนึ่งในกรณีวินาศภัยหากมีขึ้นหรือในเหตุอย่างอื่นในอนาคตดังได้ระบุไว้ในสัญญาและในการนี้บุคคลอีกคนหนึ่ง ตกลงจะส่งเงินซึ่งเรียกว่าเบี้ยประกันภัย”

จากนิยามทั้ง 4 ข้างต้น การประกันภัยนั้นมิได้เป็นการประกันมิให้ภัยเกิดขึ้น แต่เป็นการให้คำมั่นสัญญาว่า ถ้าเกิดความเสียหายอย่างใด ๆ ขึ้น ผู้ที่เอาประกันภัยจะไม่ต้องเผชิญต่อความเสียหายนั้นแต่เพียงผู้เดียว คือ เมื่อเกิดความเสียหายขึ้น บริษัทประกันภัยก็จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ตามสัญญาประกันภัยที่ได้ตกลงกันไว้ เช่น รถของเราทำประกันภัยไว้ก็ไม่ได้หมายความว่ารถของเราจะไม่เกิดภัยหรือความเสียหายไม่เกิดอุบัติเหตุ แต่การทำประกันภัยนี้เป็นหลักประกันว่าถ้าเกิดอุบัติเหตุขึ้นเมื่อใด เราจะไม่ต้องรับภาระความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นแต่เพียงผู้เดียว บริษัทประกันภัยจะเข้ามาชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายที่เกิดขึ้น ชดใช้ให้มีสภาพที่ดีเหมือนเดิมหรือชดใช้เป็นเงินให้เท่ากับจำนวนที่เกิดความเสียหายจริง เมื่อเป็นเช่นนี้บทบาทของการประกันภัยจึงเข้ามาเกี่ยวข้องกับชีวิตประจำวันของคนทุกคนมากขึ้น

“ภัย”² (Peril) ในทางวิชาการประกันภัย หมายถึง ภัยที่มาทำให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน เช่น ไฟไหม้ รอดชนกัน ทั้งนี้รวมถึงภัยที่ทำให้มนุษย์ได้รับบาดเจ็บซึ่งอาจมีอันตรายถึงแก่ชีวิต ซึ่งภัยเหล่านี้ อาจเกิดจากภัยธรรมชาติ หรือ ภัยจากมนุษย์เราสร้างขึ้นมาก็ได้

“การเสี่ยงภัย”³ (Risk) หมายถึง โอกาสที่จะก่อให้เกิดความเสียหาย ความเสียหายนี้ขึ้นอยู่กับสภาพของทรัพย์สิน ทรัพย์สินที่ดีเมื่อเกิดภัยก็ได้รับความเสียหายน้อยหากทรัพย์สินไม่ดีก็อาจเกิดความเสียหายมาก ภัยเป็นเรื่องที่ไม่สามารถรู้ล่วงหน้าได้เป็นความไม่แน่นอนที่ไม่มีผู้ใดจะพยากรณ์ได้อย่างล่วงหน้า ความไม่แน่นอนดังกล่าวก่อให้เกิดความเสียหาย ดังนั้น บริษัทประกันภัยจึงให้ความสำคัญกับเรื่องของการเสี่ยงภัยอย่างมาก

² จาก คู่มือวิชาการการประกันภัย (น. 12), โดย สุธรรม พงศ์สำราญ และคณะ, 2529-2530, กรุงเทพฯ: วิศตอริ์เพาเวอร์พอยท์.

³ แหล่งเดิม. (น. 8).

“การประกันภัยรถยนต์”⁴ คือ การประกันความเสียหายอันเกิดจากการใช้รถยนต์โดยผู้รับประกันภัยตกลงเข้ารับการเสี่ยงภัยแทนผู้เอาประกันภัย ซึ่งอาจเป็นเจ้าของผู้ครอบครองหรือผู้มีส่วนได้เสียในรถยนต์คันที่เอาประกันภัย เพื่อความเสียหายหรือสูญเสียของตัวรถยนต์ หรือความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก อันเนื่องมาจากการใช้รถยนต์นั้น นอกจากนี้การประกันภัยรถยนต์เป็นเรื่องที่บัญญัติอยู่ในส่วนของการประกันวินาศภัย และในเรื่องของการประกันภัยค่าจุนด้วย⁵

การประกันภัยรถยนต์โดยบังคับ หมายถึง “การประกันภัยรถยนต์ซึ่งรัฐบาลกำหนดให้เจ้าของรถยนต์ต้องมีประกันภัยเพื่อคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก”⁶ จากความหมายนี้จะเห็นได้ว่าการประกันภัยภาคบังคับมุ่งเน้นเพื่อประโยชน์ของบุคคลที่สาม เป็นลักษณะของกฎหมายที่มีพื้นฐานของหลักความสงบเรียบร้อยของประชาชนและกฎหมายการประกันภัยเป็นเครื่องมือ ที่รัฐใช้ในการบริหารจัดการสังคม เป็นลักษณะของการออกกฎหมายมาใช้บังคับให้ประชาชนในประเทศต้องทำตาม แทนที่จะมีลักษณะแบบเดิมมีความ Classic บังคับให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองรถยนต์เอาประกันภัยไว้ เพื่อคุ้มครองความรับผิดชอบต่อตนเองอันเกิดจากการใช้รถยนต์ เป็นเหตุให้บุคคลภายนอกต้องเสียหายไม่ว่าแก่ชีวิต ร่างกาย หรือแก่ทรัพย์สินบุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายมีสิทธิตามกฎหมายในการเรียกร้อง หรือฟ้องคดีเรียกร้องเงินค่าสินไหมทดแทนอันเนื่องมาจากความเสียหายจากอุบัติเหตุรถยนต์จากบริษัทประกันภัยได้ด้วยเหตุนี้การที่ผู้ทำละเมิดจะสามารถชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้หรือไม่จึงไม่ใช่ปัญหาสำคัญอีกต่อไป เพราะการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับทำให้ผู้ได้รับความเสียหายมีหลักประกันในระดับหนึ่งว่าตนมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายซึ่งต้องได้รับการช่วยเหลือเยียวยาอย่างแน่นอน การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับจึงเป็นการคุ้มครองประชาชนผู้ประสบภัยมากขึ้น กอปรกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับมีผลโดยตรงต่อการดำเนินการภายหลังจากการเกิดอุบัติเหตุในเรื่องดังต่อไปนี้

1. สถานพยาบาลที่รับผู้ประสบภัยจากรถยนต์มีความมั่นใจว่าผู้ประสบภัยจะได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในค่ารักษาพยาบาลอย่างแน่นอน ผู้ประสบภัยจากรถก็จะได้รับการรักษาพยาบาลอย่างรวดเร็วและทันต่ออาการบาดเจ็บที่ได้รับ

⁴ จาก การประกันภัยรถยนต์, โดย อำนวย สุขเวชช์, ม.ป.ป., วารสารสำนักงานประกันภัย, เมษายน-มิถุนายน, น. 2.

⁵ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 887, 888.

⁶ จาก พจนานุกรมศัพท์ประกันภัย อังกฤษ-ไทย ฉบับราชบัณฑิตยสถาน (น. 45), โดย ราชบัณฑิตยสถาน, 2534, กรุงเทพฯ.

2. การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับช่วยลดปริมาณข้อพิพาทที่จะต้องขึ้นสู่ศาลลดขั้นตอนของการที่จะต้องพิสูจน์ความรับผิดชอบทางละเมิด

พระราชบัญญัติฉบับนี้มีการกำหนดบทนิยามความหมายไว้ในมาตรา 4 การที่มีการกำหนดบทนิยามนั้นแสดงว่ามีความประสงค์จะให้ใช้ถ้อยคำที่มีความหมายเป็นพิเศษไปกว่าที่เข้าใจกันธรรมดาทั่วไป บทนิยามของกฎหมายฉบับนี้จะใช้เฉพาะกฎหมายฉบับนั้น ซึ่งในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถได้ให้คำนิยามของคำต่าง ๆ ไว้ 12 คำ ดังนี้

1. รถ

“รถ” หมายความว่า รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร

รถ ตามความหมายนี้ หมายถึง รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ การขนส่งทางบกและรถยนต์ทหาร ซึ่งในกฎหมายดังกล่าวได้ให้ความหมายในกฎหมายแต่ละฉบับแยกพิจารณาได้ดังนี้

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

“รถ” หมายความว่า รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการ และรถยนต์ส่วนบุคคล

“รถยนต์สาธารณะ” หมายความว่า

(1) รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด ซึ่งได้แก่ รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่ใช้รับจ้างระหว่างจังหวัด โดยรับส่งคนโดยสารได้เฉพาะที่นายทะเบียนกำหนด

(2) รถยนต์รับจ้าง ได้แก่ รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนหรือรถยนต์สาธารณะอื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทาง

“รถยนต์บริการ” หมายความว่า รถยนต์บรรทุกคนโดยสารหรือให้เช่าซึ่งบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน ดังต่อไปนี้

(1) รถยนต์บริการธุรกิจ ซึ่งได้แก่ รถยนต์ที่ใช้บรรทุกคนโดยสารระหว่างท่าอากาศยาน ท่าเรือเดินทะเล สถานีขนส่ง หรือสถานีรถไฟกับโรงแรมที่พักอาศัย ที่ทำการของผู้โดยสารหรือที่ทำการของผู้บริการธุรกิจนั้น

(2) รถยนต์บริการทัศนจร ซึ่งได้แก่ รถยนต์ที่ผู้ประกอบการธุรกิจเกี่ยวกับการท่องเที่ยวใช้รับส่งคนโดยสารเพื่อการท่องเที่ยว

(3) รถยนต์บริการให้เช่า ซึ่งได้แก่ รถยนต์ที่จัดไว้ให้เช่าซึ่งมิใช่เป็นการเช่าเพื่อนำไปรับจ้างบรรทุกคนโดยสารหรือสิ่งของ

“รถยนต์ส่วนบุคคล” หมายความว่า รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน หรือรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลซึ่งมิได้ใช้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

“รถจักรยานยนต์” หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์หรือกำลังไฟฟ้าและมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อ และให้หมายความรวมถึงรถจักรยานที่ติดเครื่องยนต์ด้วย

“รถพ่วง” หมายความว่า รถที่เคลื่อนที่ไปโดยใช้รถอื่นลากจูง

“รถบดถนน” หมายความว่า รถที่ใช้ในการบดอัดวัสดุบนพื้นให้แน่นและมีเครื่องยนต์ขับเคลื่อนในตัวเอง หรือใช้รถอื่นลากจูง

“รถแทรกเตอร์” หมายความว่า รถที่มีล้อหรือสายพาน และมีเครื่องยนต์ขับเคลื่อนในตัวเอง เป็นเครื่องจักรกลขั้นพื้นฐานในงานที่เกี่ยวกับการขุด ตัก ดัน หรือจุด ลาก เป็นต้น หรือรถยนต์สำหรับลากจูงซึ่งมิได้ใช้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

มาตรา 4(9) ในพระราชบัญญัตินี้

“รถ” หมายความว่า ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางบกด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น และหมายความรวมถึงรถพ่วงของรถนั้นด้วย ทั้งนี้เว้นแต่รถไฟ

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

ข้อ 1 รถยนต์ทหารแบ่งออกเป็นสองประเภท คือ รถยนต์สงครามและรถยนต์ปกติ

รถยนต์สงครามแบ่งออกเป็นสองประเภท คือ รถรบ และรถยนต์ช่วยรบ

(1) “รถยนต์สงคราม” หมายความว่า รถยนต์ซึ่งทางราชการทหารได้จัดขึ้นเพื่อใช้ในยามสงครามโดยตรง

(2) “รถรบ” หมายความว่า รถยนต์ทั้งสี่ล้อซึ่งมีอาวุธติดหรือตั้งอยู่บนรถนั้นและทำการยิงได้

(3) “รถยนต์ช่วยรบ” หมายความว่า รถยนต์ธรรมดาสำหรับใช้ในการลากบรรทุกหรือลำเลียงอาวุธยุทธภัณฑ์หรือทหาร

(4) “รถยนต์ปกติ” หมายความว่า รถยนต์ซึ่งใช้ราชการธรรมดา และไม่มีวัตถุประสงค์โดยตรงที่จะใช้เพื่อสงคราม

2. เจ้าของรถ

“เจ้าของรถ” หมายความว่า ผู้ซึ่งมีกรรมสิทธิ์ในรถหรือผู้มีสิทธิครอบครองรถตามสัญญาเช่าซื้อและหมายความรวมถึงผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวด้วย

ตามคำนิยามนี้ เจ้าของรถจึงแบ่งออกได้ 3 ประเภท คือ

- (1) ผู้ซึ่งมีกรรมสิทธิ์ในรถ
- (2) ผู้มีสิทธิครอบครองรถตามสัญญาเช่าซื้อและ
- (3) ผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว

3. ผู้ประสบภัย

“ผู้ประสบภัย” หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย เนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งของที่บรรทุกหรือติดตั้งในรถนั้น และหมายความรวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตายด้วย

ผู้ประสบภัยตามนิยามนี้จะเป็นบุคคลใดก็ได้ไม่ว่าเด็ก ผู้ใหญ่ ผู้ชาย ผู้หญิง คนไทย หรือคนต่างประเทศที่ได้รับอันตรายจากรถ ไม่ว่าจะอยู่ในรถหรือนอกรถ และแม้กระทั่งผู้ขับขี่รถนั่นเองซึ่งแยกพิจารณาได้ดังนี้

(1) ผู้ได้รับอันตรายโดยตรง อันได้แก่ อันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย เช่น ถึงแก่ความตาย แขนขาด ขาขาด ชี้อวัยวะหัก เจ็บหน้าอก เป็นต้น ผู้ที่ได้รับอันตรายโดยตรงนี้ต้องได้รับอันตรายเพราะ

ก. เนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทาง

รถที่ใช้หรืออยู่ในทาง รถที่ใช้ในทาง หมายถึง รถที่กำลังแล่นอยู่บนถนน เช่น ขับรถชนคนบนถนน

รถที่อยู่ในทาง หมายถึง รถที่อยู่ในทางไม่ว่ารถนั้นจะใช้หรือไม่ใช้ก็ตาม เช่น รถพ่วงกับรถอื่น รถเสียจอดอยู่ตรงทางโค้งไม่เปิดไฟสัญญาณ ผู้ขี่รถจักรยานยนต์มาชนถึงแก่ความตาย

คำว่า “ทาง” ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4(2) ซึ่งบัญญัติว่า “ทาง หมายความว่า ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางข้าม ทางร่วมทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพาน และลานที่ประชาชนใช้ในการจราจร และให้หมายความรวมถึงทางส่วนบุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนในการจราจรหรือที่เจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศให้เป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย แต่ไม่รวมไปถึงทางรถไฟ”

ข. เนื่องจากสิ่งที่บรรทุกหรือติดตั้งในรถนั้น

สิ่งที่บรรทุกในรถ หมายถึง สิ่งของที่บรรทุกมาวิ่งหล่นตกลงมา เช่น รถเทรเลอร์ บรรทุกตู้บรรจุสินค้าไปตามถนนแล้วผู้คอนเทนเนอร์วิ่งหล่นลงมาทับคนตาย

สิ่งที่ติดตั้งในรถนั้น หมายถึง สิ่งที่ติดกับตัวรถก่อให้เกิดความเสียหาย เช่น ล้อรถหลุด กระเด็นไปชนคนตาย เป็นต้น

(2) ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตาย ทายาทที่จะถือว่าเป็นผู้ประสบภัยนี้ต้องเฉพาะทายาทโดยธรรมเท่านั้น ไม่ใช่ทายาทผู้รับพินัยกรรม ทายาทโดยธรรมก็คือ บุคคลตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1629

4. ความเสียหาย

“ความเสียหาย” หมายความว่า ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยอันเกิดจากรถ ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยนี้ต้องเกิดจากรถโดยตรง เช่น รถแล่นมาแล้ว เสียหลักพุ่งมาชนคนเดินเท้าตาย

5. ผู้ซึ่งอยู่ในรถ

“ผู้ซึ่งอยู่ในรถ” หมายความว่า ผู้ซึ่งอยู่ในหรือบนหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถ และ หมายความว่ารวมถึงผู้ซึ่งกำลังขึ้นหรือกำลังลงจากรถนั้นด้วย

(1) ผู้ซึ่งอยู่ในหรือบนหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถ หมายถึง บุคคลนั้นอยู่บนรถ เช่น นั่งหรือยืนในรถ หรือเกาะห้อยโหนบันไดรถ และหมายความว่ารวมถึงผู้ขับขีรถ บุตร ภริยาหรือบริวารด้วย

(2) ผู้ซึ่งกำลังขึ้นหรือกำลังลงจากรถ เช่น ผู้ที่กำลังก้าวขึ้นรถ แต่รถได้แล่นออกไปทำให้ผู้นั้นกระแทกบันไดล้มลงบาดเจ็บหรือเมื่อรถจอดคนในรถกำลังลงจากรถ แต่รถได้แล่นออกไปทำให้ผู้นั้นตกลงมาจากรถ บุคคลดังกล่าวแม้จะไม่ได้อยู่ในรถในขณะที่เกิดเหตุ แต่กฎหมายให้รวมถึงว่าเป็นผู้ซึ่งอยู่ในรถด้วย

6. บริษัท

“บริษัท” หมายความว่า บริษัทตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประเภทประกันภัยรถ

บริษัทประกันวินาศภัย เป็นบริษัทที่รับประกันวินาศภัยประเภทต่าง ๆ เช่น อัคคีภัย รถยนต์ ประกันภัยสินค้าสูญหาย ประกันภัยทางทะเล เป็นต้น

7. ค่าเสียหายเบื้องต้น

“ค่าเสียหายเบื้องต้น” ในกรณีความเสียหายต่อร่างกาย หมายความว่า ค่ารักษาพยาบาล และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลของผู้ประสบภัย และในกรณีความเสียหายต่อ

ชีวิต หมายความว่า ค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตาย ทั้งนี้ตามรายการและจำนวนเงินที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 20 วรรคสอง

ค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นเงินจำนวนหนึ่ง ซึ่งจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ โดยไม่คำนึงว่าเป็นความผิดของผู้ขับขี่รถนั้นหรือไม่ ตามจำนวนที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ในกรณีที่ผู้ขับขี่ได้รับบาดเจ็บหรือตาย โดยเจ้าของรถหรือบริษัทประกันภัยหรือกองทุนทดแทนจ่ายให้ตามที่กำหนด ค่าเสียหายเบื้องต้นมี 2 ประเภท คือ

(1) ค่าเสียหายเบื้องต้นในกรณีความเสียหายต่อร่างกาย คือ ค่ารักษาพยาบาล และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลของผู้ประสบภัย

(2) ค่าเสียหายเบื้องต้นในกรณีความเสียหายต่อชีวิต คือ ค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตาย

8. เครื่องหมาย

“เครื่องหมาย” หมายความว่า เครื่องหมายแสดงว่ามีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัตินี้

เครื่องหมายดังกล่าวนี้ นายทะเบียนกรมการประกันภัยจะต้องจัดทำส่งมอบให้แก่บริษัทประกันภัยเพื่อส่งมอบแก่เจ้าของรถที่จัดให้มีการประกันภัยไว้และเจ้าของจะต้องติดไว้ที่รถ

9. คณะกรรมการ

“คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

พระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่งเพื่อทำหน้าที่ต่าง ๆ ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 6 ทวิ

10. นายทะเบียน

“นายทะเบียน” หมายความว่า อธิบดีกรมการประกันภัย หรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการประกันภัยมอบหมายโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ตามกฎหมายนี้ นายทะเบียนคือ

(1) อธิบดีกรมการประกันภัย

(2) ผู้ซึ่งอธิบดีกรมการประกันภัยมอบหมายโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

นายทะเบียนจะเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ เช่น การจัดทำเครื่องหมายสำหรับรถที่ประกันภัยตามมาตรา 12 หรือกรณีบริษัทแจ้งการบอกเลิกกรมธรรม์ ต้องแจ้งต่อนายทะเบียนตามมาตรา 13 การยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายและขายทอดตลาด กรณีที่เจ้าของรถมิได้จัดให้มีการประกันภัย และไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายไม่ครบจำนวน หรือไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และรถนั้นไม่มีการประกันภัยไว้กับบริษัทตามมาตรา 23 (1), (3) มาตรา 28 และมาตรา 29 เป็นต้น

อธิบดีกรมการประกันภัยมีอำนาจออกระเบียบกรมการประกันภัย หรือประกาศตามอำนาจหน้าที่เพื่อให้การปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน เช่น ระเบียบกรมการประกันภัยว่าด้วยวิธีการเปรียบเทียบปรับ ระเบียบกรมการประกันภัยว่าด้วยวิธีการยึดรถ และการขายทอดตลาดรถตามมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เป็นต้น

11. กองทุน

“กองทุน” หมายความว่า กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเป็นโครงการเงินสะสมที่รัฐจัดให้มีขึ้น เพื่อเป็นแหล่งเงินที่นำมาสมทบจ่ายช่วยเหลือเป็นค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย

12. รัฐมนตรี

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ หมายถึง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์

จะเห็นได้ว่าบริษัทประกันวินาศภัยจะเป็นผู้จัดเก็บเบี้ยประกันภัยรถภาคบังคับ ซึ่งนิยามความหมายบริษัทให้หมายถึง บริษัทตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัย ที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประเภทประกันภัยรถ และนายทะเบียน หมายความว่า อธิบดีกรมการประกันภัย หรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการประกันภัยมอบหมาย โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาและนายทะเบียนจะเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้

2.2 หลักการและแนวคิดทฤษฎีของการประกันภัยทั่วไป

แนวความคิดเกี่ยวกับการประกันภัยในคัมภีร์ไบเบิล⁷ ในตอนที่เกี่ยวกับคำทำนายของโจเซฟ จากการทำฟารอห์แห่งอียิปต์ทรงสุบินว่ามีวัวอ้วนเจ็ดตัวกำลังถูกวัวผอมเจ็ดตัวกินโดยโจเซฟทำนายว่าบ้านเมืองจะมีพืชพันธุ์ ธัญญาหาร อุดมสมบูรณ์ดีเป็นเวลาเจ็ดปีและต่อจากนั้นอาณาประชาราษฎร์จะอดอยากขาดแคลนเป็นเวลาเจ็ดปีและโดยเชื่อถือนำคำทำนายในช่วงเจ็ดปีแรกที่ยังคงมีความอุดมสมบูรณ์จึงมีการเสนอให้สะสมธัญญาหารไว้เพื่อเป็นการสำรองในยุคที่ขาดแคลนการเตรียมการสะสมพืชพันธุ์ธัญญาหาร ก็จัดได้ว่าเป็นแนวความคิดของการประกันภัยเพราะเป็นการเตรียมการเพื่อขจัดภัยหรือลดความเสี่ยงภัยที่อาจเกิดมีเกิดขึ้นในอนาคต

แนวความคิดที่เกี่ยวกับพ่อค้าชาวจีนเมื่อประมาณ 3000 ปีก่อนคริสตศักราชที่เรียนรู้หลักการกระจายความเสี่ยงภัยและนำมาใช้เป็นกลุ่มแรก ๆ กล่าวคือในสมัยโบราณการค้าขายของ

⁷ สยามคมประกันวินาศภัย, 2534.

ชาวจีนต้องอาศัยแม่น้ำแยงซีเกียงเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าไปขายยังเมืองต่าง ๆ ซึ่งจะต้องเสี่ยงภัยธรรมชาติ เช่น ฝนตกหนัก น้ำไหลเชี่ยว มีหินและตอไม้ได้กระแสน้ำ รวมทั้งสภาพเรือขนาดเล็กและไม่แข็งแรงเพียงพอที่จะผจญกับภัยอันตรายต่าง ๆ ได้ทุกชนิด พ่อค้าชาวจีนจึงได้นำสินค้าที่จะขนส่งเหล่านั้นแยกใส่เรือแต่ละลำไป หากเรือลำใดเกิดวินาศภัยจมลงเขาก็ยังมีสินค้าที่เหลือในเรือลำอื่นส่งไปยังเมืองปลายทางได้ หลักการนี้เปรียบได้กับการกระจายความเสี่ยงภัย (Separation)⁸

แนวความคิดที่เกี่ยวกับการเรียนรู้เรื่องการประกันภัยในอดีตตั้งแต่ครั้งยุค Babylonian ได้พัฒนาการค้าและเดินทางเพื่อการค้าขายกับต่างเมืองซึ่งได้พัฒนาสู่การมอบหมายให้ผู้อื่นกระทำการแทนตนโดยเกิดอาชีพพ่อค้าเร่ (Traveling Salesman) ที่ทำหน้าที่รับสินค้าจากเจ้าของสินค้าเพื่อเดินทางไปค้าขายต่างเมือง ซึ่งการเดินทางจำเป็นต้องใช้เวลาเพื่อลดความเสี่ยงภัยบรรดาเจ้าของสินค้าได้คิดวิธีให้พ่อค้าเร่จัดทำหลักประกันไว้ (Guarantee) ซึ่งในสมัยนั้นครอบครัวหรือทรัพย์สินของพ่อค้าเร่ที่มีอยู่จะถูกยึดถือไว้ เมื่อทำการค้ากลับมามีผลกำไรก็จะมีกำไรปันกำไรกันตามส่วนที่ตกลงกันหากแต่พ่อค้าเร่เหล่านั้นเกิดต้องประสบภัย พ่อค้าเร่เหล่านั้นกลับต้องรับภาระหนี้เหล่านี้ไว้โดยลำพังถึงแม้ว่าความสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นพ่อค้าเร่จะไม่มีส่วนในการประมาทหรือร่วมทุจริตก็ตาม เมื่อมีความไม่เป็นธรรมเกิดขึ้นก็ต้องมีการเจรจากันระหว่างสองฝ่ายในที่สุดก็ได้มีการนำเอาหลักความรับผิดชอบและความเสี่ยงภัยขึ้นมาใช้และเป็นที่แพร่หลายในเวลาต่อมา⁹

ชาวฟินิเซียน (Phoenician) ชาวบาบิโลเนียนและชาวไพลินีเซีย ซึ่งเป็นนักเดินเรือได้แนวความคิดดังกล่าวและพัฒนาวิธีการจนเป็นต้นกำเนิดกิจการเดินเรือซึ่งสัญญาที่เป็นที่รู้จักแพร่หลายและอ้างอิงถึงคือสัญญา里斯pondeนต์ (Respondent) คือการทำผิดเกี่ยวกับหลักทรัพย์สินของจำเลยหรือผู้ถูกกล่าวโทษที่มีการกำหนดหลักประกัน (Guarantee) และหลักเกณฑ์ของการชดเชย (Indemnified) ซึ่งก็คือ การกระจายความเสี่ยงภัยจากคนหนึ่งไปยังบุคคลอื่นอีกหลายคนนั่นเอง การพัฒนาในเรื่องการประกันภัยมีมาโดยตลอด จนประมาณศตวรรษที่ 12 ชาวโลมบาร์ดี (The Lombard) ซึ่งอพยพจากสาธารณรัฐอิตาลีเข้ามาตั้งถิ่นฐานทำมาหากินในกรุงลอนดอนเป็นผู้ริเริ่มระบบการรับประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเลขึ้นโดยพ่อค้าเหล่านั้นต่างพากันรวมตัวและรับโอนความเสี่ยงภัยอย่างเป็นทางการในระหว่างผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเลด้วยกัน และเมื่อเกิดวินาศภัยทางทะเลขึ้นเขาเหล่านั้นก็จะได้ช่วยกันแบ่งเบาภาระการสูญเสีย มีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียม (Premium) จากเจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้า วิธีการกระจายความเสี่ยงภัยไปยังกลุ่มพ่อค้าที่จะเข้ามา

⁸ จาก *ประกันภัยไครว่ายู่ง* (น. 10), โดย สรศักดิ์ ทัศนสุวรรณ, 2548, นนทบุรี, พิมพ์ดี.

⁹ แหล่งเดิม. (น. 10-11).

แบ่งเบาภาระการสูญเสียซึ่งเคยตกอยู่กับบุคคลคนเดียวไปยังบุคคลหลายคนนั้น นับเป็นการเริ่มต้นการประกันภัยทางทะเล¹⁰

การประกันภัยทางทะเลที่แท้จริงและมีกฎเกณฑ์กติกาที่แน่นอนน่าจะเริ่มขึ้นประมาณศตวรรษที่ 15-17 เพราะในยุคนั้นการประกันภัยทางทะเลเริ่มมีกฎเกณฑ์และกติกาที่ชัดเจน ทั้งได้รับการยอมรับและแพร่หลายมากขึ้น จึงถือว่าเป็นการเริ่มต้นของการประกันภัยในปัจจุบัน

การประกันภัยทางทะเลตามแนวทางและหลักเกณฑ์ที่ใกล้เคียงปัจจุบัน เป็นที่ยอมรับกันว่ามีต้นกำเนิดในกรุงลอนดอนประเทศอังกฤษมีการรับประกันภัยโดยพ่อค้า ผู้มีประสบการณ์เข้ามาร่วมรับเสี่ยงภัยในการเดินเรือโดยคิดค่าตอบแทน (Premium) เป็นครั้งแรกโดยกล่าวกันว่ากิจกรรมเหล่านี้เกิดขึ้นจากสภากาแฟในกรุงลอนดอนบนถนน Tower street ริมแม่น้ำเทมส์ ซึ่งเป็นเมืองท่าขนาดใหญ่ในสมัยนั้น โดยพ่อค้าผู้ประกอบการหรือผู้มีความสนใจในการเดินเรือการขนส่งสินค้าจะพากันมาชุมนุมและปรึกษาหารือกัน เรื่องที่หารือก็ไม่พ้นเรื่องการเดินเรือ การเข้าออกของเรือ ความชำนาญของกัปตันเรือและความสม่ำเสมอของเรือในช่วงเวลาที่ผ่านมา จนบางครั้งก็เหมือนกับว่าจะมีการพนันขันต่อกันว่าเรือที่ออกไปจากเมืองท่าจะไปถึงปลายทางตามกำหนดเวลาหรือไม่ จะประสบภัยใดหรือไม่ หรือเรือที่ออกมาจากเมืองท่าปลายทางจะกลับเข้าเมืองท่าตามกำหนดหรือไม่ เป็นต้น ซึ่งในการที่จะคาดเดาเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นและได้เวลาที่ใกล้เคียงความเป็นจริงย่อมต้องอาศัยข้อมูล และในบรรดาร้านกาแฟที่ตั้งอยู่บนถนน Tower street ริมแม่น้ำเทมส์ ก็มีร้านกาแฟร้านหนึ่งซึ่งดำเนินกิจการโดย นายเอ็ดเวิร์ด ลอยด์ (Edward Lloyd) เป็นร้านกาแฟที่มีพ่อค้ามาพบปะเจรจาการค้าในขณะดื่มกาแฟกันเป็นประจำ ซึ่งส่วนมากเป็นเจ้าของเรือ เจ้าของสินค้า นายธนาคาร นายหน้าซื้อขายสินค้าที่จะต้องขนส่งสินค้าทางเดินเรือทะเล ที่มีผลประโยชน์และเกี่ยวข้องกับการผจญภัยทางทะเล เอ็ดเวิร์ด ลอยด์ ให้ความสนใจในธุรกิจนี้มากเป็นพิเศษ จึงได้จัดหาข่าวสารเกี่ยวกับการเดินเรือ สถิติการเดินเรือ ประวัติของเรือแต่ละลำความสามารถของเรือรวมทั้งกัปตันเรือและลูกเรือที่ได้ผ่านการผจญภัยในการเดินทางไกล ๆ ในเส้นทางต่าง ๆ มาเสนอต่อพ่อค้าและผู้รับประกันภัยอยู่เสมอจากเริ่มต้นเพียงการนำข้อมูลเขียนขึ้นกระดานดำภายในร้านสู่การพิมพ์เผยแพร่ ลูกค้าเริ่มให้ความสนใจมากขึ้น นายเอ็ดเวิร์ด ลอยด์ก็ได้ขยายการบริการออกไปสู่การติดต่อและรับประกันภัยสินค้า¹¹

การติดต่อและการรับประกันภัยสินค้า ได้เปลี่ยนสภาพเป็นตลาดประกันภัยทางทะเลที่ขยายวงกว้างออกไปทุกขณะ นายเอ็ดเวิร์ด ลอยด์ จึงย้ายศูนย์กลางของการประกันภัยจากร้านกาแฟ

¹⁰ แหล่งเดิม. (น. 11-12).

¹¹ แหล่งเดิม. (น. 12-13).

แห่งเดิมมาที่ร้านกาแฟแห่งใหม่เรียกว่า New Lloyd's Coffee House ซึ่งตั้งอยู่ที่ Pope's Head Alley จนกระทั่งในปี ค.ศ. 1771 จึงได้มีการก่อตั้งคณะกรรมการบริหารธุรกิจประกันภัยของลอยด์ (Lloyd's Insurance) ขึ้นอย่างจริงจัง ซึ่งการดำเนินธุรกิจของลอยด์ในสมัยนั้นเป็นไปตามกฎหมาย The Bubble Act. และปัจจุบันที่ทำการของ Lloyd's Insurance เป็นศูนย์กลางของธุรกิจประกันภัย บนถนน Lime Street ในกรุงลอนดอน โดยถือว่าเป็นสถาบันที่ทำหน้าที่รับประกันภัยที่เก่าแก่ หรือ อาจกล่าวได้ว่า Edward Lloyd เป็นบิดาแห่งการประกอบธุรกิจการประกันภัย¹²

การประกันภัยในประเทศไทย

การประกันภัยเข้ามาสู่ประเทศไทยครั้งแรกเมื่อใดไม่ปรากฏชัดเจน หากแต่สันนิษฐานกันว่าน่าจะเริ่มเข้ามาตั้งแต่ครั้งสมัยกรุงศรีอยุธยาซึ่งเป็นช่วงระยะเวลาที่ประเทศไทยมีความรุ่งเรือง ทางด้านการค้าขายกับต่างประเทศโดยเฉพาะชาวยุโรป ซึ่งเป็นผลมาจากการที่ขณะนั้นประเทศจีน และประเทศญี่ปุ่นได้ปิดประเทศไม่ยอมค้าขายกับประเทศต่าง ๆ ในภาคพื้นยุโรป กรุงศรีอยุธยาจึง กลายเป็นศูนย์กลางการค้าที่มีความสำคัญอย่างยิ่งในภาคพื้นนี้ บรรดาผู้คนและทางการมีความสัมพันธ์ ต่อกันสูง ทำให้บรรดาพ่อค้าวานิชของกรุงศรีอยุธยาซึ่งก็ต่างมีเรือใบค้าขายโดยตรงกับประเทศจีน และประเทศญี่ปุ่นอยู่แล้วเป็นประจำมีความสัมพันธ์อันดี และใกล้ชิดต่อกันยิ่งขึ้น โดยเฉพาะกับ ประเทศจีน เพราะแม้แต่เงินตราของกรุงสยามกับประเทศจีนก็ใช้แลกเปลี่ยนกันได้สำหรับประเทศ ญี่ปุ่นเองก็ยังเคยอาศัยทัพเรือใบของประเทศไทยไปช่วยรบกับประเทศที่เข้ามารุกรานการค้าสมัย นั้นต้องอาศัยเรือสำเภานในการบรรทุกสินค้าซึ่งต้องรอนแรมผจญภัย ในการเดินทางทะเล เพื่อประกัน ความเสียหายของสินค้าในระหว่างการเดินทางการประกันภัยสำหรับเป็นหลักประกันความเสียหาย ที่อาจเกิดขึ้นได้กับสินค้าสินค้าจึงได้เกิดขึ้นเป็นครั้งแรก โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็น “การประกันภัยทาง ทะเลและการขนส่ง” ซึ่งวงการธุรกิจของชาวต่างประเทศที่เข้ามาทำการค้าขายได้ร่วมมือจัดการ ดำเนินงานกันเอง โดยมิได้มีการจดทะเบียนการค้าหรือแจ้งขออนุญาตต่อรัฐบาลสยามอย่าง เป็นทางการแต่ประการใดเลย¹³

การดำเนินงานประกันภัยในวงธุรกิจของพ่อค้าดังกล่าวได้ดำเนินธุรกิจเรื่อยมา ในสมัย กรุงรัตนโกสินทร์ก็มีหลักฐานว่า พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 3 ทรงสั่งซื้อ เครื่องพิมพ์ดีดจากประเทศอังกฤษและทรงเกรงว่าจะเกิดความเสียหายขึ้นระหว่างทาง จึงทรง ประกันภัยระหว่างการขนส่งไว้ด้วย และในสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 ก็ได้มีหลักฐานว่าห้างที่ประกอบการโดยคนต่างชาติได้เข้ามาเปิดกิจการประกันภัยในฐานะเป็น

¹² แหล่งเดิม. (น. 13-14).

¹³ แหล่งเดิม. (น. 14-15).

ตัวแทนของบริษัทในต่างประเทศ หลังจากที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 ได้เสด็จกลับจากประพาสสาธารณรัฐอินเดียไม่นานนักทางประเทศอังกฤษก็ได้จัดทูตสันถวะไมตรีทางการพาณิชย์มาประเทศสยาม เพื่อขอพระบรมราชานุญาตขยายกิจการค้าขายระหว่างประเทศบางประเภท และเพื่อเจริญพระราชไมตรีในทางการพาณิชย์ระหว่างสองประเทศให้แน่นแฟ้นยิ่งขึ้น ในขณะนั้นเป็นระยะเวลาเดียวกับที่บริษัทอีสต์เอเชียติก จำกัด ได้เป็นตัวแทนประกันชีวิตของ Equitable Insurance Co., Ltd. แห่งกรุงลอนดอน ได้เป็นผู้เสนอขายกรมธรรม์ประกันชีวิตแบบตลอดชีพที่มีชื่อเรียกว่า “ทอนไท้โปลิซี” และต่อมาผู้จัดการของบริษัทอีสต์เอเชียติก จึงได้นำความไปปรึกษากับกงสุลอังกฤษและได้ขอร้องให้คณะทูตนำเรื่องการขอพระบรมราชานุญาตประกอบธุรกิจประกันชีวิตผนวกเข้าไปกับเรื่องอื่น ๆ ด้วยคณะทูตานุทูตได้เข้าเฝ้าพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 และได้กราบบังคมทูลถึงเรื่องแลกเปลี่ยนทางการพาณิชย์ที่ได้รับมอบหมายจากรัฐบาลอังกฤษ รวมถึงเสนอขอพระบรมราชานุญาตประกอบธุรกิจประกันชีวิต โดยได้กราบทูลชี้แจงรายละเอียดในการดำเนินธุรกิจและอธิบายถึงหลักการประกันชีวิตของ Equitable Insurance Co., Ltd ประกอบต่อหน้าสมเด็จพระเจ้ายาบรมมหาศรีสุริยวงศ์ ซึ่งร่วมปรึกษาข้อราชการอยู่กับคณะทูตานุทูต ในขณะนั้นด้วย พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 ทรงพระราชทาน พระบรมราชานุญาตประวัติศาสตร์การประกันชีวิตในประเทศไทย จึงเริ่มศักราชขึ้น โดยมี “สมเด็จพระยาบรมมหาศรีสุริยวงศ์” เอกอัครเสนาบดีเป็นผู้เอาประกันชีวิตเป็นบุคคลแรกในประเทศไทย หลังสงครามโลกครั้งที่หนึ่งธุรกิจการประกันชีวิตในยุโรปและอเมริกาได้ขยายตัวกว้างขวางมากยิ่งขึ้น โดยได้มีนักธุรกิจประกันชีวิตต่างประเทศเข้ามาดูแลเอาใจใส่ เพื่อเตรียมการขยายกิจการประกันชีวิตในประเทศไทย ตั้งแต่ปลายรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 ซึ่งพระองค์ได้ทรงมีพระราชดำริเห็นว่าธุรกิจประกันภัยเริ่มเป็นที่นิยมกันแพร่หลายมากขึ้นจึงจำเป็นต้องให้เป็นธุรกิจหนึ่งที่ต้องมีการขออนุญาตในการประกอบกิจการดังนั้นใน “พระราชบัญญัติลักษณะ เข้าหุ้นส่วนและบริษัท ร.ศ. 130” (ประกาศเมื่อ 1 มกราคม พ.ศ. 2454) ซึ่งข้อความในมาตรา 115 บัญญัติห้ามมิให้จัดตั้งบริษัทใด ๆ อันมีวัตถุประสงค์เพื่อการเดินรถไฟ รถราง รับประกันภัยต่าง ๆ กระทำการคลังการเงิน โดยมีได้รับพระบรมราชานุญาตในสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้มีการประกาศใช้ “พระราชกฤษฎีกาให้ใช้บทบัญญัติประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3” (1 มกราคม 2468) และ “พระราชบัญญัติควบคุมกิจการค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณชน พ.ศ. 2471) (31 ตุลาคม 2471) ซึ่งมีบทบัญญัติห้ามมิให้บุคคลใดประกอบกิจการประกันภัยหรือกิจการอื่นที่มีสภาพคล้ายคลึงกัน เว้นแต่ได้ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายเฉพาะและในขณะที่ยังไม่มีกฎหมายเฉพาะการนั้นใช้บังคับจะต้องได้รับอนุญาตจากเสนาบดีเจ้าหน้าที่เสียก่อนจึงประกอบกิจการได้ และภายหลังจากที่พระราชบัญญัติดังกล่าว

มีผลบังคับใช้ กระทรวงพาณิชย์และคมนาคมในสมัยนั้นได้อาศัยอำนาจตามมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าวออกประกาศเงื่อนไขควบคุมธุรกิจประกันชีวิต พ.ศ. 2472 และเงื่อนไขควบคุมธุรกิจประกันอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2472 (31 กรกฎาคม 2472) ซึ่งนับได้ว่าเป็นการเริ่มต้นของการกำกับดูแลธุรกิจประกันภัยโดยมี “กองประกันภัย” เกิดขึ้นเมื่อวันที่ 16 สิงหาคม พ.ศ. 2472¹⁴

กองประกันภัย เมื่อเริ่มครั้งแรกอยู่ภายใต้สังกัดสำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม ทำหน้าที่จดทะเบียนและควบคุมการดำเนินงานของบริษัทที่ประกอบธุรกิจประกันภัยโดยตรง ปี พ.ศ. 2476 ได้เปลี่ยนชื่อเป็น “แผนกควบคุมบริษัทประกันภัย” สังกัดกรมทะเบียนการค้า กระทรวงเศรษฐกิจและในเวลาต่อมา ก็เปลี่ยนกลับมาเป็น “กองประกันภัย” (ปี พ.ศ. 2495) แต่การกำกับดูแลธุรกิจประกันภัยในสมัยนั้นก็ไม่ได้จริงจังเข้มงวดมากนัก ต่อมาในปี พ.ศ. 2510 จึงได้มีการพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2510 และพระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2510¹⁵ และสามารถกล่าวได้ว่าเป็นกฎหมายควบคุมธุรกิจประกันภัยฉบับแรกที่น่าเอาหลักเกณฑ์และแนวทางสากลประเทศมาใช้ ถึงจะเป็นการลงลึกในรายละเอียดการปฏิบัติการก็ตาม หากแต่ยังคงสามารถดำเนินการตามกฎหมายได้ ด้วยสภาพของธุรกิจประกันชีวิตในยุคนี้ไม่มีความซับซ้อนเท่าใดนัก อีกทั้งจำนวนผู้ประกอบการมีจำนวนน้อย แต่พระราชบัญญัติทั้งสองฉบับดังกล่าวยังคงบังคับใช้สืบต่อมาและในปี พ.ศ. 2515 “กองประกันภัย” ได้เปลี่ยนชื่อเป็น “สำนักงานประกันภัย” และเปลี่ยนเป็น “กรมการประกันภัย” ในที่สุดเมื่อปี พ.ศ. 2533 (23 มิถุนายน 2533) ปัจจุบันกรมการประกันภัยเป็นหน่วยงานราชการสังกัดกระทรวงพาณิชย์ตั้งอยู่ที่เลขที่ 44/100 ถนนนนทบุรี ตำบลบางกระสอ อำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี รหัสไปรษณีย์ 11000

¹⁴ แหล่งเดิม. (น. 15-17).

¹⁵ ประกาศราชกิจจานุเบกษาเล่มที่ 47 ตอนที่ 32 (ฉบับพิเศษ) ลงวันที่ 14 เมษายน 2510 โดยหมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติให้เหตุผลไว้ว่า “ขณะนี้ยังไม่มีกฎหมายควบคุมธุรกิจโดยเฉพาะ การควบคุมกิจการดังกล่าวได้อาศัยเงื่อนไขควบคุมกิจการประกันภัยซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมกิจการค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณชน พุทธศักราช 2471 ซึ่งยังไม่รัดกุมพอเป็นเหตุให้บริษัทประกันชีวิตมีฐานะการเงินไม่มั่นคง ทำให้ผู้เอาประกันชีวิตเสียเปรียบและไม่ได้รับความคุ้มครองเท่าที่ควรจึงจำเป็นต้องบัญญัติกฎหมายควบคุมธุรกิจประกันชีวิตขึ้นโดยเฉพาะ เพื่อควบคุมบริษัทประกันชีวิตให้ดำเนินการโดยตั้งถึงผลประโยชน์ของผู้เอาประกันชีวิตมิได้ดำเนินการไปในทางที่เสี่ยงและเพื่อส่งเสริมกิจการประกันชีวิตให้เจริญก้าวหน้ายิ่งขึ้นให้ทันกับความต้องการของประชาชน เพราะการประกันชีวิตนอกจากจะช่วยบรรเทาความเดือดร้อนทางการเงินของผู้เอาประกันชีวิตแล้วยังเป็นสถาบันการเงินที่สำคัญในการช่วยพัฒนาการเศรษฐกิจของประเทศอีกด้วย.”

วิวัฒนาการของการประกันภัยในประเทศไทยก็มีมายาวนานไม่น้อยหน้าประเทศอื่น เช่นกัน กฎหมาย กฎระเบียบที่มีมาในอดีตล้วนมีประวัติความเป็นมาทั้งสิ้น ซึ่งขอรวบรวมไว้ดังนี้

1. พระราชบัญญัติลักษณะเข้าหุ้นส่วนและบริษัท ร.ศ. 130
2. พระราชกฤษฎีกาให้ใช้บทบัญญัติประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 พ.ศ. 2467
3. พระราชบัญญัติควบคุมกิจการค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณสุข พ.ศ. 2471
4. ประกาศกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม เรื่อง เงื่อนไขการรับใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันชีวิตและประกันวินาศภัย ลงวันที่ 31 กรกฎาคม 2472
5. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในส่วนว่าด้วยลักษณะประกันภัย บรรพ 3
6. พระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2510
7. พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2510
8. พระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2535
9. พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535
10. พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

2.3 หลักการและแนวคิดทฤษฎีของการประกันภัยภาคบังคับ

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้มีหมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติระบุไว้ กล่าวคือ

“เนื่องจากปรากฏว่าอุบัติเหตุอันเกิดจากรถได้ทวีจำนวนขึ้นในแต่ละปี เป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก โดยผู้ประสบภัยดังกล่าว ไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหาย หรือได้รับชดเชยค่าเสียหายไม่คุ้มกับความเสียหายที่ได้รับจริง และหากผู้ประสบภัยจะใช้สิทธิทางแพ่งเรียกร้องค่าเสียหายก็จะต้องใช้เวลาดำเนินคดียาวนาน ดังนั้น เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับชดเชยค่าเสียหายและได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น ที่แน่นอนและทันทั่วถึงที่สมควรกำหนดให้มีกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้”

เจตนารมณ์ของการตรากฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามที่ได้มีปรากฏไว้เป็นเหตุผลท้ายพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าว มีสาระสำคัญที่สรุปได้ 2 ประการ คือ

ประการแรก เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยค่าเสียหาย

ประการที่สอง เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันทั่วถึง

จากเหตุผลตามหมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติดังกล่าวนี้ และแนวนโยบายของรัฐบาลในเรื่องนี้ อาจสรุปผลและนโยบายในการตราพระราชบัญญัติของรัฐบาลได้ดังนี้¹⁶

1. เพื่อคุ้มครองและให้ความช่วยเหลือแก่ประชาชนผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งได้รับอันตรายความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย ให้อันตรายชดใช้ค่าเสียหายและค่าเสียหายเบื้องต้นอย่างทันทีและแน่นอน จึงต้องตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้นมาใช้บังคับ

2. เพื่อให้พระราชบัญญัตินี้เป็นหลักประกันว่าผู้ประสบภัยจากรถจะได้รับการชดใช้ค่าเสียหายและค่าเสียหายเบื้องต้นอย่างแน่นอนและทันที และเป็นหลักประกันได้ว่าสถานพยาบาลทุกแห่งจะได้รับเงินค่ารักษาพยาบาลอย่างแน่นอนและรวดเร็วในการรักษาพยาบาลแก่ผู้ประสบภัยจากรถดังกล่าว

3. เพื่อเป็นการส่งเสริมสนับสนุนธุรกิจประกันภัยให้มีส่วนร่วมในการแบ่งเบาค่าเสียหายของผู้ประสบภัยอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุจากรถ ซึ่งนอกจากจะเป็นการช่วยบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยและครอบครัวแล้ว ยังเป็นการช่วยแบ่งเบาภาระของรัฐบาลในด้านสวัสดิสงเคราะห์อีกด้วย

กฎหมายฉบับนี้ได้้นำแนวคิด-ปรัชญาของต่างประเทศที่เป็นหลักสากลมาผสมผสานในการบัญญัติกฎหมายในลักษณะกว้าง ๆ ดังต่อไปนี้ คือ

1. หลักการบังคับให้เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือผู้มรดไว้เพื่อใช้จะต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถ เพื่ออุดช่องว่างของกฎหมายประกันภัยเดิม

2. หลักการไม่แสวงหากำไรจากการรับประกันภัยภาคบังคับ กล่าวคือ อัตราเบี้ยประกันภัยที่บริษัทผู้รับประกันภัยเรียกเก็บจะไม่สร้างกำไรอย่างมากมายให้กับบริษัท แต่ก็จะไม่ก่อให้เกิดการขาดทุนแก่บริษัท ที่เรียกกันโดยทั่วไปว่า No Loss No Profit

3. หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด (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 fault นั้น

¹⁶ จาก สารานุกรมเกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และกฎกระทรวง, โดย กองวิชาการและสถิติ กรมการประกันภัย, 2535, *วารสารประกันภัย*, 17(68), เล่ม 4, น. 23

จะนำหลักกฎหมายละเมิดไปฟ้องร้องกันอีกไม่ได้ ส่วน modified No fault นั้นยอมให้นำหลักกฎหมายละเมิดไปฟ้องร้องกันต่อได้อีก

4. ให้มีมาตรการเสริมการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัยจากรถ หลักการนี้เกิดขึ้นเนื่องจากในบางกรณีมีช่องว่างของกฎหมายในการเยียวยาผู้ประสบภัย เช่น กรณีขับรถชนแล้วหนี ผู้เสียหายจากรถที่ชนไม่ได้ หรือกรณีรถคันที่ก่อภัยไม่ได้เอาประกันภัยไว้ เป็นต้น มาตรการเสริมที่ประเทศต่าง ๆ ได้สร้างขึ้น เช่น การจัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถหรือการเพิ่มเติมข้อความในกรมธรรม์ประกันภัยให้คุ้มครองผู้เสียหายจากรถในกรณีดังกล่าวด้วย เป็นต้น

หลักการเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับ¹⁷

ในส่วนนี้จะกล่าวถึงหลักการทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับ ซึ่งจะกล่าวเฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายประกันภัยในหลักการหรือทฤษฎีอื่น ๆ ส่วนอื่นนั้น จะไม่กล่าวถึงสำหรับเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายประกันภัยภาคบังคับ ได้แก่

2.3.1 การใช้อำนาจรัฐในการบังคับให้ต้องทำประกันภัย

การประกันภัยภาคบังคับ เป็นการที่รัฐใช้กฎหมายประกันภัยเป็นเครื่องมือในการแก้ไขปัญหาวางประการในสังคม โดยการออกกฎหมายบังคับประชาชนให้ต้องทำประกันภัยนั้น ๆ ถ้าหากประชาชนในรัฐคนใดมีคุณสมบัติหรือเงื่อนไขต่าง ๆ ตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้โดยนโยบายแห่งรัฐและวัตถุประสงค์ในการออกกฎหมายต้องการให้เกิดผลสุดท้ายที่เกิดขึ้นคือประโยชน์ที่จะได้รับแก่ประชาชนในรัฐที่เป็นกลุ่มเป้าหมาย มีลักษณะของการบังคับให้ทำประกันภัย เพื่อให้เกิดสวัสดิสังคมระเห่แก่ประชาชนอันเป็นการบรรเทาหรือช่วยเหลือประชาชนที่ได้รับความเสียหาย

ในการใช้อำนาจแห่งรัฐบังคับให้ทำประกันภัยนี้ หากประชาชนที่ถูกบังคับไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจะกำหนดความผิดและกำหนดโทษไว้ด้วย

ในประเทศไทยการออกกฎหมายบังคับให้ทำประกันภัยเริ่มมีในปี พ.ศ. 2535 โดยการออกพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งกฎหมายประกันภัยภาคบังคับนี้ก็ใช้ได้มาจนถึงปัจจุบัน

¹⁷ จาก การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (รายงานผลการวิจัย), โดยธานี วรภัทร์, 2545, กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.

2.3.2 หลักการสวัสดิสงเคราะห์

การประกันภัยรณภาคบังคับมีปรัชญาและแนวคิดที่แตกต่างไปจากการรับประกันภัยโดยทั่วไป รวมทั้งการประกันภัยรณภาคสมัครใจ กล่าวคือ

การประกันภัยรณภาคบังคับเป็นการประกันภัยที่มุ่งคุ้มครองประโยชน์สาธารณะชนโดยภาครัฐเข้ามาบริหารจัดการเองทั้งหมดหรือร่วมกับเอกชน โดยประสงค์ให้เป็นสวัสดิสงเคราะห์แก่ประชาชนในรัฐที่ประสบภัยจากรณีให้ผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายได้รับการช่วยเหลือเยียวยา และสามารถกลับคืนสู่สภาพปกติได้อย่างรวดเร็วในลักษณะของการบรรเทาความเสียหายโดยปราศจากการมุ่งหมายทางการค้าหรือหากำไรใด ๆ

2.3.3 หลักการไม่มุ่งการค้าหรือแสวงหากำไร

หลักการนี้นำมาใช้กับการประกันภัยภาคบังคับโดยเฉพาะ และเป็นหลักสากลที่มีการนำมาใช้ในการประกันภัยภาคบังคับในการที่ไม่มุ่งการค้าหรือแสวงหากำไรจากการรับประกันภัยภาคบังคับ กล่าวคือ อัตราเบี้ยประกันภัยที่รัฐกำหนดให้บริษัทเรียกเก็บจากประชาชน ผู้เอาประกันภัยจะต้องไม่ก่อให้เกิดกำไรให้กับบริษัทประกันภัยและผู้เกี่ยวข้องและไม่ให้บริษัทประกันภัยต้องขาดทุนเรียกโดยทั่วไปว่า “No Loss-No Profit”

การที่ภาครัฐออกกฎหมายบังคับให้ประชาชนต้องปฏิบัติตามเป็นการสร้างภาระหน้าที่เพิ่มขึ้นแก่ประชาชน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยเหลือประชาชนที่อยู่ในเงื่อนไขการจ่ายค่าสินไหมทดแทนในลักษณะเป็นสวัสดิการสังคม ดังนั้นเงินของประชาชนที่ถูกบังคับให้ต้องชำระเบี้ยประกันภัยจะต้องถูกเรียกเก็บไปเพื่อประโยชน์ของประชาชนทั่วไปที่มีสิทธิได้รับความช่วยเหลือตามกฎหมาย เป็นการเฉลี่ยความเสี่ยงภัยตามหลักการและทฤษฎีประกันภัย ดังนั้นการประกันภัยภาคบังคับโดยหลักการที่ต้องแล้วจะไม่มีการให้ค่านายหน้าแก่ตัวแทนขายประกันภาคบังคับ โดยหลักการที่ต้องแล้วจะไม่มีการให้ค่านายหน้าแก่ตัวแทนขายประกันและจะไม่ถือเอาเบี้ยประกันภัยที่บริษัทรับไว้ในรอบระยะเวลาทำประกันภัยที่เมื่อครบอายุกรมธรรม์ประกันภัยมาถือเป็นกำไร ในการนำไปปันผลให้กับผู้ถือหุ้นของบริษัทเหมือนกับการประกันภัยภาคสมัครใจ อีกประการหนึ่งภาครัฐไม่ควรจัดเก็บภาษีและอากรใด ๆ จากการประกันภัยประเภทนี้ จึงจะเป็นการไม่มุ่งการค้าหรือแสวงหากำไรอย่างแท้จริง

2.3.4 การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด

วิธีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดโดยทั่วไปไม่ว่าจะเป็นประเทศไทยหรือในต่างประเทศมักจะนำวิธีการนี้มาใช้ในการประกันภัยรณภาคบังคับ สาเหตุเนื่องจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับรถเกิดขึ้นมักจะอยู่ในสถานการณ์ที่ยู่ยากซับซ้อน การกระทำละเมิดกับความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นสิ่งที่ยากจะพิสูจน์ได้แม้แต่ในคดีง่าย ๆ ที่เกิดจากรถยนต์ชนกันก็ยิ่งยากที่

จะพิสูจน์โดยอาศัยกฎหมายช่วยคลี่คลายเรื่องราวว่าใครเป็นฝ่ายผิด ด้วยเหตุนี้จึงมีการประกันภัยแบบใหม่ที่เรียกว่า “การประกันภัยความเสียหายระบบไม่มีความผิด” (No-Fault Insurance) อันเป็นการประกันชนิดที่บริษัทผู้รับประกันชดใช้ค่าสินไหมทดแทนซึ่งอาจได้แก่ค่ารักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ คำนวณเป็นราคางินได้ให้แก่ผู้เสียหายที่ประสบภัยจากรถ ไม่ว่าผู้เอาประกันภัยจะเป็นผู้ผิดหรือไม่ก็ตาม ในระบบกฎหมายละเมิด มักพบเสมอว่าการค้นหาความผิดเป็นงานที่ต้องเสียค่าใช้จ่ายสูงและยากลำบากไม่ว่าจะเป็นคดีละเมิดชนิดง่ายหรือซับซ้อนก็ตาม กฎหมายละเมิดเริ่มต้นจากหลักที่ว่าผู้กระทำละเมิดเป็นผู้กระทำผิดซึ่งกระทำละเมิดต่อผู้บริสุทธิ์และผู้เสียหาย ไม่เพียงแต่ได้รับการชดใช้ค่าเสียหายชนิดที่เป็นตัวเงิน อันได้แก่ ค่ารักษาพยาบาล ค่าสูญเสียรายได้จากการทำงานเท่านั้น แต่ยังครอบคลุมถึงค่าเสียหายชนิดที่ไม่อาจคำนวณเป็นตัวเงินได้ อันได้แก่มูลค่าของความเจ็บปวด ที่ยากคือต้องพิสูจน์ถึงรายได้ที่แน่นอนซึ่งต้องสูญเสียไปรวมถึงค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลทั้งในปัจจุบันและที่จะต้องเสียต่อไปในอนาคต¹⁸ ซึ่งเป็นการยุ่งยากและเต็มไปด้วยอุปสรรค มีผู้เสียหายเป็นจำนวนมากที่ไม่ได้รับการเยียวยาเพราะไม่สามารถพิสูจน์ถึงความผิดของจำเลยได้ และมีข้อเท็จจริงที่ยืนยันได้ว่ามีผู้เสียหายจำนวนมากมิใช่น้อยที่ได้รับการชดใช้ค่าเสียหายในจำนวนที่ไม่คุ้มกับเวลาซึ่งเสียไปในระหว่างการดำเนินคดีที่ล่าช้า

ความผิดฐานละเมิดอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุรถยนต์ตามระบบกฎหมายละเมิดแท้ ๆ นั้น จะต้องมีการถกเถียงกันถึงชนิดของอุบัติเหตุ ถ้าคนขับรถได้รับบาดเจ็บอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุเขา จะไม่ได้รับการชดใช้ค่าเสียหายจากบริษัทผู้รับประกันภัยของตน โดยอัตโนมัติ แต่จะต้องแสดงต่อศาลว่าคนขับรถอีกคันหนึ่งนั้นเป็นผู้รับผิดชอบต่ออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นถ้าผู้เสียหายเป็นฝ่ายชนะคดี ผู้ละเมิดหรืออีกนัยหนึ่งบริษัทผู้รับประกันภัยของผู้ละเมิดจะเป็นผู้ชดใช้ความเสียหายไม่เพียงแต่ค่ารักษาพยาบาลและค่าสูญเสียรายได้จากการทำงานเท่านั้น แต่จะได้รับค่าชดเชยสำหรับ “ความเจ็บปวดและทุกข์ทรมาน” อันเป็นผลจากความเสียหาย แต่ถ้าเป็นฝ่ายแพ้ก็น่าจะไม่ได้รับอะไรเลย

สาเหตุต่าง ๆ ตามที่กล่าวมาแล้วเป็นที่มาของการชดใช้ค่าสินไหมโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด ผู้ต้องเสียหายอันเกิดจากอุบัติเหตุรถยนต์ไม่ต้องพิสูจน์ว่าบุคคลอื่นเป็นผู้ผิดเสียก่อน จึงจะได้รับการชดใช้ อย่างไรก็ตาม การชดใช้ค่าเสียหายจะจำกัดเฉพาะค่าเสียหายที่อาจคำนวณเป็นตัวเงินได้เท่านั้น ดังนั้นจึงไม่มีการโต้เถียงกันระหว่างคู่ความทั้งสองฝ่ายว่าใครเป็นผู้ผิดและความเจ็บปวดมีราคาเท่าใด วิธีการนี้จะเป็นหลักประกันสำหรับผู้ขับขี่รถยนต์ในความเสียหายแท้จริงที่เกิดขึ้นแก่เขา ซึ่งการบาดเจ็บอาจเกิดจากการกระทำของผู้ขับขี่รถคันอื่น หรืออาจมาจากการขาดความระมัดระวังของผู้เสียหายเอง อันเป็นกรณีที่เรียกร้อยค่าเสียหายตามกฎหมายละเมิด

¹⁸ จาก การประกันความเสียหายระบบไม่มีความผิด, โดย วิชา มหาคุณ, 2530, *บทบัญญัติ*, 43(1-4).

มีให้ยกตัวอย่าง นาย ก. ขับรถยนต์ชนต้นไม้ นาย ก. ไม่อาจเรียกร้องค่าเสียหายได้ ในคดีอุบัติเหตุรถยนต์มีอยู่มากที่ผู้ขับขี่ทั้งสองฝ่ายเป็นผู้ผิด เช่น คดีที่ขับรถตามหลังพยายามเร่งความเร็วเพื่อแซงคันหน้า เพราะรีบร้อนจะต้องไปงานสำคัญ ขณะเดียวกันคันหน้าก็เผลอไพลมองสาวสวยซึ่งกำลังข้ามถนน กรณีนี้จะเป็นปัญหามาก ว่าใครเป็นฝ่ายที่ผิดมากกว่ากัน แต่ถ้าเป็นรูปแบบไม่มีความผิดหรือไม่ต้องพิสูจน์ความผิดก็หมดปัญหาเช่นนี้

กล่าวโดยสรุปการนำหลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดจะมีผลทำให้ผู้ประสบภัยจากรถหรือผู้รับความเสียหายได้รับชดเชยค่าเสียหายรวดเร็วและเท่าทันกับความเสียหายที่ผู้ประสบภัยได้รับ ไม่ต้องเสียเวลานำคดีขึ้นสู่ศาลเพื่อพิสูจน์ความรับผิดชอบตามกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด

ตัวอย่างของสหรัฐอเมริกา ในการนำวิธีการชดเชยค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดมาใช้ในการประกันภัยรถ กล่าวคือ หลักการประกันการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในประเทศสหรัฐอเมริกานำหลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามหลัก No-Fault มาใช้ ทำให้ผู้ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุรถยนต์ไม่ต้องเสียเวลาพิสูจน์ความผิดก่อนจึงจะได้รับการชดเชยค่าเสียหาย¹⁹ ซึ่งแบ่งเป็น 2 ส่วน ได้แก่

1. ค่าเสียหายอันคำนวณเป็นเงินได้ ได้แก่ ค่ารักษาพยาบาลและค่าสูญเสียรายได้จากการทำงาน รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่น ๆ

2. ค่าเสียหายอันไม่อาจคำนวณเป็นตัวเงินได้ ได้แก่ ค่าความเจ็บปวดและทุกข์ทรมาน การคุ้มครองในกฎหมายของรัฐต่าง ๆ ส่วนใหญ่จะคุ้มครองความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกาย แต่ในมลรัฐ New York และ North Carolina คุ้มครองความเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สินด้วย²⁰

เมื่อรถยนต์เกิดอุบัติเหตุตามหลักกฎหมายละเมิด คู่กรณีมีหน้าที่ต้องพิสูจน์ความผิดว่าเป็นความรับผิดชอบใครกรณีไม่ทราบว่าใครเป็นผู้ก่อเหตุแห่งความเสียหายหรืออุบัติเหตุ จากนั้นผู้ได้รับความเสียหายต้องเป็นฝ่ายพิสูจน์ถึงจำนวนมูลค่าความเสียหายว่ามีอย่างไรบ้าง เป็นจำนวนเงินเท่าไรตามหลัก Fault แต่เมื่อยกเลิกหลักการพิสูจน์ความผิดตามหลักละเมิดดังกล่าว โดยใช้หลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดหลัก No-Fault ในความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุรถยนต์²¹ กล่าวคือ การใช้กฎหมายประกันภัยรถยนต์ตามหลัก No-Fault นี้สิทธิในการ

¹⁹ From *Insurance Law in a nutshell* (pp. 29, 31), from John F. Dobbyn., 1981, Minesota U.S.A.: West Publishing 1981.

²⁰ From *Basic Protection for the Traffic Victim: A Blueprint for Reforming Automobile Insurance*, by Robert E. Keeton and Jeffrey O'connell, 1975, Boston: Little Brown and Company.

²¹ From *No Fault Insurance* (p. 3), by Willis P. Robes., 1971, Santa Monica. California: Insurer Press.

ฟ้องคดีของผู้ได้รับความเสียหายจะถูกยกเลิกไป หลัก No-Fault จะเป็นประโยชน์โดยตรงต่อผู้ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุรถยนต์ซึ่งดีกว่า หลัก Fault ตามกฎหมายลักษณะละเมิดเพราะการชดเชยค่าสินไหมทดแทนจะชดเชยค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิจารณาว่าอุบัติเหตุรถยนต์นั้นเป็นความผิดของฝ่ายใด ไม่ว่าผู้ขับรถจะเป็นฝ่ายผิดหรือไม่ หรือผู้เสียหายมีส่วนผิดอยู่ด้วย หรือว่าเป็นความผิดของบุคคลภายนอก หรืออาจเกิดจากเหตุสุดวิสัยก็ตาม ผู้ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุรถยนต์ก็ยังมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทน นอกจากนั้นผลจากการใช้ No-Fault ทำให้การชดเชยค่าสินไหมทดแทนความเสียหายจากอุบัติเหตุรถยนต์ทำได้อย่างรวดเร็ว มีการพิจารณาข้อเรียกร้องต่าง ๆ ของผู้เสียหายได้เร็วขึ้น ซึ่งสามารถเยียวยาความเสียหายต่าง ๆ ของผู้เสียหายให้ได้รับการช่วยเหลือได้ทันที

ในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามหลัก No-Fault ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุรถยนต์จะได้รับชดเชยค่าเสียหายของตนโดยอัตโนมัติ โดยไม่ต้องพิสูจน์ว่าบุคคลใดเป็นผู้ทำละเมิด อย่างไรก็ตามการชดเชยค่าเสียหายจะชดเชยเฉพาะที่อาจคำนวณเป็นมูลค่าเงินได้เท่านั้น ได้แก่ ค่ารักษาพยาบาล ค่าขาดรายได้ และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ แต่จะไม่รวมถึงค่าเสียหายอันเกิดจากความเจ็บปวดทุกข์ทรมานอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุรถยนต์²²

2.3.5 ความแตกต่างของเบี้ยประกันภัยภาคสมัครใจและภาคบังคับ

เมื่อพิจารณาระบบการประกันภัยรถยนต์อาจแบ่งได้เป็น 2 ระบบ คือ²³

1. การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ (Voluntary)
2. การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (Compulsory)

การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ (Voluntary)

การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ เป็นการประกันภัยประเภทที่กฎหมายไม่ได้บังคับ ขึ้นอยู่กับความพอใจของผู้เอาประกันภัยที่เห็นถึงความเสี่ยงภัยแห่งตนและมีความคิดที่จะกระจายความเสี่ยงภัยออกไปยังบุคคลอื่น ซึ่งก็คือการประกันภัยไว้กับบริษัทผู้รับประกันภัย ซึ่งในปัจจุบันมีบริษัทที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยอยู่หลากหลายบริษัท และในจำนวนดังกล่าว บางบริษัทยังได้รับใบอนุญาตประกอบวินาศภัยประเภทการประกันภัยรถยนต์อีกด้วย ผู้เอาประกันภัยจึงสามารถที่จะเลือกซื้อความคุ้มครองจากบริษัทประกันภัยใดก็ได้ตามประเภทที่ผู้เอาประกันภัยประสงค์และด้วยการประกันภัยรถยนต์เป็นสัญญาประกันภัยที่มีความแพร่หลายและบริษัทประกันภัยจะต้องมีหน้าที่ส่งมอบหลักฐานแห่งสัญญาประกันภัย

²² From *Tort* (p. 26), by Winfield and Jolowicz, 1984, London: Sweet & Maxwell.

²³ *ประกันภัยไครว่ายู่ง* (น. 223). เล่มเดิม.

ที่เรียกว่า “กรมธรรม์ประกันภัย” ให้แก่ผู้เอาประกันภัยถือไว้เป็นหลักฐาน อีกทั้งแบบและข้อความแห่งกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวจะต้องได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียนตามนัยมาตรา 29 และมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์จึงเป็นหลักฐานแห่งสัญญาประกันภัยซึ่งมีความคุ้มครอง เงื่อนไข และข้อยกเว้น ตามแบบแห่งสัญญาที่ให้ความเห็นชอบโดยนายทะเบียน²⁴ ซึ่งขอแยกเป็นประเด็นเพื่อความเข้าใจดังนี้

1. การแบ่งประเภทรถยนต์ตามพิกัดอัตราเบี้ยประกันภัย

การแบ่งประเภทรถยนต์ตามพิกัดอัตราเบี้ยประกันภัยที่มีวัตถุประสงค์เป็นการเฉพาะคือ เพื่อนำไปเป็นตัวกำหนดความเสี่ยงภัยและคิดคำนวณค่าเบี้ยประกันภัย ซึ่งตามพิกัดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ได้แบ่งรถยนต์ออกเป็น 8 ประเภทคือ

- 1.1 ประเภทนั่ง
- 1.2 ประเภทโดยสาร
- 1.3 ประเภทยนต์บรรทุก
- 1.4 ประเภทยนต์ลากจูง
- 1.5 ประเภทพ่วง
- 1.6 ประเภทจักรยานยนต์
- 1.7 ประเภทยนต์นั่งรับจ้างสาธารณะ
- 1.8 ประเภทยนต์เบ็ดเตล็ด
2. ลักษณะการใช้รถยนต์

นอกจากจะแบ่งประเภทของรถยนต์แล้วการคิดอัตราเบี้ยประกันภัยก็อาจยังไม่เพียงพอที่จะทำให้ใกล้เคียงความเสี่ยงภัยที่แท้จริงตามพิกัดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ตามพิกัดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ที่ใช้ในปัจจุบันได้กำหนดลักษณะการใช้รถยนต์ไว้เป็น 10 ลักษณะ คือ

- 2.1 การใช้ส่วนบุคคล
- 2.2 การใช้รับจ้างสาธารณะ
- 2.3 การใช้เพื่อการพาณิชย์
- 2.4 การใช้เพื่อการพาณิชย์พิเศษ
- 2.5 รถยนต์ป้ายแดง
- 2.6 รถพยาบาล

²⁴ ตามคำสั่งนายทะเบียน ที่ 30/2542 ลงวันที่ 14 กันยายน 2542 ตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 6/2542 ลงวันที่ 28 มีนาคม 2542 และตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 56/2543 ลงวันที่ 11 กันยายน 2543.

2.7 รถดับเพลิง

2.8 รถใช้ในการเกษตร

2.9 รถใช้ในการก่อสร้าง

2.10 รถอื่น ๆ

3. การแบ่งประเภทการประกันภัยรถยนต์

เมื่อเราได้ทราบถึงการแบ่งประเภทรถยนต์และลักษณะการใช้รถยนต์เพื่อนำไปคิดคำนวณอัตราเบี้ยประกันภัยแล้วก็จะนำไปพิจารณาถึงประเภทของการประกันภัยตามพิสัยอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ที่นายทะเบียน²⁵ ได้อาศัยอำนาจตามมาตรา 29 และมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ให้ความเห็นชอบกรมธรรม์ประกันภัยและอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 30/2542 ลงวันที่ 14 กันยายน 2542 ที่ 6/2542 ลงวันที่ 28 มีนาคม 2542 และที่ 56/2543 ลงวันที่ 11 กันยายน 2543 แบ่งการประกันภัยรถยนต์ออกเป็น 3 ประเภทดังนี้

3.1 การประกันภัยประเภท 1 (Comprehensive)

การประกันภัยประเภท 1 (Comprehensive) เป็นการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองครบทุกความเสียหาย ได้แก่ คุ้มครองความสูญเสียชีวิตหรือความเสียหายอย่างไร ๆ อันเกิดแก่รถยนต์คันเอาประกันภัยและคุ้มครองความรับผิดชอบต่อความเสียหายใด ๆ อันเกิดแก่ทรัพย์สินหรือชีวิตร่างกายของบุคคลภายนอกซึ่งเป็นการเสียหายที่ผู้เอาประกันภัยหรือบุคคลผู้ใช้รถยนต์โดยความยินยอมของผู้เอาประกันภัยในขณะที่เกิดเหตุจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายไม่ว่าจะเป็นความเสียหายต่อชีวิตร่างกาย หรืออนามัยของบุคคลภายนอก รวมถึงผู้โดยสารในรถยนต์คันประกันภัยขณะเกิดเหตุ

3.2 การประกันภัยประเภท 2 (Third Party Liability Fire and Theft)

การประกันภัยประเภท 2 (Third Party Liability Fire and Theft) เป็นการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครอง ความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยที่มีต่อบุคคล ภายนอกไม่ว่าจะเป็นความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินหรือความรับผิดชอบต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของบุคคลภายนอก รวมถึงผู้โดยสารในรถยนต์คันเอาประกันภัยขณะเกิดเหตุและให้ความคุ้มครองต่อรถยนต์คันเอาประกันภัยเฉพาะกรณีต่อความสูญหายและไฟไหม้ของตัวรถยนต์คันเอาประกันภัยเท่านั้นไม่รวมถึงความเสียหายอันเกิดแก่รถยนต์คันที่เอาประกันภัยไว้

²⁵ มาตรา 4 แห่ง พ.ร.บ.ประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 “นายทะเบียน” หมายความว่าอธิบดีกรมการประกันภัยหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการประกันภัยมอบหมาย.

3.3 การประกันภัยประเภท 3 (Third Party Liability)

การประกันภัยประเภท 3 (Third Party Liability) เป็นการประกันภัย ที่ให้ความคุ้มครองต่อความรับผิดของผู้เอาประกันภัยที่มีต่อบุคคลภายนอกไม่ว่าจะเป็นความรับผิดต่อทรัพย์สินหรือความรับผิดต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย ของบุคคลภายนอกรวมถึงผู้โดยสาร ในรถยนต์คันเอาประกันภัยขณะเกิดเหตุ เท่านั้น

4. การแบ่งรูปแบบการประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์

ตามพิถัตตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ที่นายทะเบียนได้มีคำสั่งไปนั้น การประกันภัยรถยนต์จะแบ่งรูปแบบการรับประกันภัยออกเป็น 2 รูปแบบ ทั้งนี้เพื่อเตรียมที่จะพัฒนาการประกันภัยรถยนต์ให้มีการนำเอาความเสี่ยงภัยของตัวบุคคลผู้ขับขี่รถยนต์เข้ามาเป็นตัวกำหนดความเสี่ยงภัยและการคิดเบี้ยประกันภัยในอนาคตเช่นที่ปฏิบัติในนานาอารยประเทศ กล่าวคือ

4.1 การประกันภัยรถยนต์แบบไม่ระบุชื่อผู้ขับขี่

การประกันภัยรถยนต์แบบไม่ระบุชื่อผู้ขับขี่ ใครก็ตามหากมีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์และปฏิบัติตัวเช่นผู้เอาประกันภัยแล้วก็สามารถขับขี่รถยนต์คันที่เอาประกันภัยได้ โดยบริษัทผู้รับประกันภัยยังมีภาระที่จะให้ความคุ้มครอง เช่นเดียวกับผู้เอาประกันภัยขับขี่เองเพราะถือว่าบุคคลดังกล่าวเป็นผู้ได้รับอนุญาตให้ใช้รถยนต์โดยความยินยอมของผู้เอาประกันภัย การคิดเบี้ยประกันภัยจากการประกันภัยรถยนต์แบบนี้จะถูกกำหนดในอัตราเบี้ยประกันภัยในอัตราปกติที่กำหนดในพิถัตตราเบี้ยประกันภัยซึ่งคงถือเอาลักษณะรถยนต์ที่เอาประกันภัยเป็นสำคัญถึงแม้จะมีการพิจารณากันว่าไม่เป็นธรรมเท่าที่ควรก็ตาม

4.2 การประกันภัยรถยนต์แบบระบุชื่อผู้ขับขี่

การประกันภัยรถยนต์แบบระบุชื่อผู้ขับขี่ เป็นการพยายามนำเอาหลักเกณฑ์การคิดคำนวณเบี้ยประกันภัยโดยนำเอาความเสี่ยงภัยของผู้ขับขี่เข้ามาเป็นตัวกำหนดราคาเบี้ยประกันภัยด้วย หากแต่ในระยะเริ่มแรกนี้ได้กำหนดโดยวิธีการยินยอมให้มีการลดเบี้ยประกันภัยลงจากราคาเบี้ยประกันภัยปกติโดยมีการนำเอาเรื่องของความแตกต่างกันของผู้ขับขี่รถยนต์คันที่เอาประกันภัยไว้มาเป็นตัวกำหนด ส่วนความคุ้มครองยังคงเป็นเช่นเดียวกับการประกันภัยรถยนต์โดยรวมนั่นเอง อนึ่งการประกันภัยรถยนต์แบบระบุชื่อ มีส่วนสำคัญที่แตกต่างกัน 2 ประการ ดังนี้

4.2.1 มีส่วนลดเบี้ยประกันภัย (ส่วนลดใช้อายุผู้ขับขี่ซึ่งมีส่วนลดน้อยที่สุด)

ผู้ขับขี่อายุ 18-24 ปี	และได้ระบุชื่อผู้ขับขี่ไว้ 2 คน	ลดเบี้ยประกัน	ร้อยละ 5
ผู้ขับขี่อายุ 25-35 ปี	และได้ระบุชื่อผู้ขับขี่ไว้ 2 คน	ลดเบี้ยประกัน	ร้อยละ 10
ผู้ขับขี่อายุ 36-50 ปี	และได้ระบุชื่อผู้ขับขี่ไว้ 2 คน	ลดเบี้ยประกัน	ร้อยละ 20
ผู้ขับขี่อายุ 50 ปีขึ้นไป	และได้ระบุชื่อผู้ขับขี่ไว้ 2 คน	ลดเบี้ยประกัน	ร้อยละ 15

4.2.2 หากขณะเกิดอุบัติเหตุมีผู้ขับขี่ซึ่งไม่มีชื่อระบุไว้ ผู้เอาประกันภัยจะต้องจ่ายค่าเสียหายส่วนแรกดังนี้ ความรับผิดชอบต่อความเสียหายของรถยนต์คันเอาประกันภัย (เว้นแต่เป็นฝ่ายถูกและแจ้งคุ้มครองได้) จำนวน 6,000 บาท ต่อครั้ง ความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินบุคคลภายนอก จำนวน 20,000 บาท ต่อครั้ง การประกันภัยประเภทระบุชื่อผู้ขับขี่ใช้เฉพาะกับรถยนต์ส่วนบุคคลเท่านั้น ในกรณีมีการโอนรถยนต์จะต้องแจ้งรายชื่อผู้ขับขี่คนใหม่ต่อบริษัทประกันภัยด้วย

5. ส่วนลดเบี้ยประวัติดี (Reduction of Premium for Good Experience)

เมื่อได้เอาประกันภัยกับบริษัทประกันภัยในปีแรกผ่านพ้นไปแล้วและผู้เอาประกันภัยมีความประสงค์จะต่ออายุสัญญาประกันภัยกับบริษัทประกันภัยเดิมในปีที่สองขึ้นไปบริษัทประกันภัยจะลดเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัยและเฉพาะข้อตกลงคุ้มครองที่ต่ออายุเท่านั้น โดยมีส่วนลดดังนี้

5.1 ร้อยละ 20 ของเบี้ยประกันภัยในปีที่ต่ออายุสำหรับรถยนต์คันที่ไม่มีการเรียกร้องค่าเสียหายต่อบริษัทประกันภัย หรือมีการเรียกร้องค่าเสียหายกับบริษัทแต่ค่าเสียหายนั้นมิได้เกิดจากความประมาทของรถยนต์คันที่เอาประกันภัยไว้และผู้เอาประกันภัยสามารถแจ้งคุ้มครองอีกฝ่ายหนึ่งให้บริษัททราบได้ในการประกันภัยปีแรก

5.2 ร้อยละ 30 ของเบี้ยประกันภัยในปีที่ต่ออายุสำหรับรถยนต์คันที่ไม่มีการเรียกร้องค่าเสียหายต่อบริษัทประกันภัย หรือมีการเรียกร้องค่าเสียหายกับบริษัท แต่ค่าเสียหายนั้นมิได้เกิดจากความประมาทของรถยนต์คันที่เอาประกันภัยไว้และผู้เอาประกันภัยสามารถแจ้งคุ้มครองอีกฝ่ายหนึ่งให้บริษัททราบได้ในการประกันภัย 2 ปีติดต่อกัน

5.3 ร้อยละ 40 ของเบี้ยประกันภัยในปีที่ต่ออายุสำหรับรถยนต์คันที่ไม่มีการเรียกร้องค่าเสียหายต่อบริษัทประกันภัย หรือมีการเรียกร้องค่าเสียหายกับบริษัทแต่ค่าเสียหายนั้นมิได้เกิดจากความประมาทของรถยนต์คันที่เอาประกันภัยไว้และผู้เอาประกันภัยสามารถแจ้งคุ้มครองอีกฝ่ายหนึ่งให้บริษัททราบได้ในการประกันภัย 3 ปีติดต่อกัน

5.4 ร้อยละ 50 ของเบี้ยประกันภัยในปีที่ต่ออายุสำหรับรถยนต์คันที่ไม่มีการเรียกร้องค่าเสียหายต่อบริษัทประกันภัย หรือมีการเรียกร้องค่าเสียหายกับบริษัทแต่ค่าเสียหายนั้นมิได้เกิดจากความประมาทของรถยนต์คันที่เอาประกันภัยไว้และผู้เอาประกันภัยสามารถแจ้งคุ้มครองอีกฝ่ายหนึ่งให้บริษัททราบได้ในการประกันภัย 4 ปีติดต่อกัน

6. การประกันภัยรถยนต์พิเศษ (ประเภทสี่)

เมื่อประมาณเดือนธันวาคม 2547 ในวงการธุรกิจประกันภัยได้เกิดการประกันภัยรถยนต์ประเภทใหม่ขึ้นซึ่งผู้เขียนขอเรียกว่า “การประกันภัยรถยนต์ประเภทสี่” ซึ่งก็สร้างความฮือฮาให้กับวงการประกันภัยรถยนต์ได้พอสมควรแต่กรมธรรม์ประกันภัยประเภทนี้ไม่ได้รับการยอมรับ

ในทางการค้า ทั้งนี้ก็เพราะเหตุว่าราคาเบี้ยประกันภัยสูงเกินกว่าความคุ้มครองลักษณะเดียวกันที่มีอยู่ในการประกันภัยรถยนต์ประเภทหนึ่งหรือในการประกันภัยรถยนต์ประเภทสอง และในการประกันภัยรถยนต์ประเภทสาม ในส่วนคุ้มครองต่อความรับผิดต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก ซึ่งหากพิจารณาเรื่องค่าใช้จ่ายต้นทุนแน่นอนเบี้ยประกันภัยโดยรวมจึงสูงกว่ามากเพราะเป็นภัยเดียวที่มีความคุ้มครองต่อความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอกที่ต่ำเพียง 100,000 บาท/อุบัติเหตุ แต่ครั้งเท่านั้น หากแต่คงต้องขอชมเชยความตั้งใจของผู้รับประกันภัยที่พยายามจะสร้างนวัตกรรมทางการประกันภัยให้เกิดขึ้น เพื่อตอบสนองความต้องการในการแก้ไขปัญหาการจราจรภายใต้โครงการที่เรียกว่า “ชนแล้วแยกแกลบใบเรียกร้อง (Claim)” ที่มีแนวคิดว่าหากรถยนต์ได้มีการเอาประกันภัยความคุ้มครองความรับผิดต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอกขั้นต่ำหากเกิดอุบัติเหตุฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดต้องรับผิดชอบและเมื่อรถยนต์ทั้งสองฝ่ายมีประกันภัยความรับผิดต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอกไว้ บริษัทประกันภัยจะเป็นผู้จัดการเรื่องการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนกันเอง โดยคู่มือแยกแกลบใบเรียกร้องและเขียนลักษณะการเกิดเหตุไว้เท่านั้น

นอกจากเบี้ยประกันภัยที่สูงกว่าแล้ว การแกลบใบเรียกร้องนี้เองกลับเป็นปัญหาที่ส่งผลให้การประกันภัยรถยนต์ประเภทนี้ไม่ได้รับการยอมรับเพราะประชาชนยังคงขาดความเชื่อถือในระบบการประกันภัยรถยนต์โดยเฉพาะความน่าเชื่อถือ และเท่าเทียมของบริษัทประกันภัยที่ยังมีความแตกต่างกันมากระหว่างบริษัทค่อนข้างสูงแต่อย่างไรก็ตามในตลาดการประกันภัยรถยนต์ก็เกิดการประกันภัยประเภทนี้ขึ้นแล้วและนายทะเบียนอาศัยอำนาจมาตรา 29 และมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ประกาศให้ความเห็นชอบในแบบและข้อความแห่งกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ประเภทนี้ไปแล้ว จึงเพียงบอกให้ทราบว่ามี การประกันภัยรถยนต์ประเภทนี้ในธุรกิจประกันภัยรถยนต์บ้านเราและขอสรุปหลักการสำคัญตามประกาศนายทะเบียนเกี่ยวกับเรื่องการประกันภัยรถยนต์ประเภทนี้ไว้ดังนี้

1. เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2547 นายทะเบียน (อธิบดีกรมการประกันภัย) ได้มีคำสั่งที่ 12/2547 โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 29 และมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ให้ใช้แบบและข้อความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์คุ้มครองความรับผิดต่อทรัพย์สินบุคคลภายนอก

2. โดยมีข้อตกลงคุ้มครองว่า “บริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญเสียหรือความเสียหายอย่างใด ๆ อันเกิดแก่ทรัพย์สินบุคคลภายนอกซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายเนื่องจากอุบัติเหตุอันเกิดจากรถยนต์ที่ใช้หรืออยู่ในทางหรือสิ่งที่บรรทุกหรือติดตั้งนั้น ในระหว่างระยะเวลาประกันภัยในนามผู้เอาประกันภัยและความรับผิดของบริษัทจะมีไม่เกินจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ระบุไว้ในตาราง”

3. หากกรณีใช้รถในเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ นอกเหนือจากที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ เช่น หากกรณีใช้เป็นรถรับจ้างหรือให้เช่า ซึ่งมีความเสี่ยงภัยสูงกว่าการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและต้องจ่ายเบี้ยประกันภัยสูงกว่า กรณีผู้เอาประกันภัยต้องชดใช้ค่าเสียหายคืนแก่บริษัทประกันภัยตามจำนวนที่บริษัทได้จ่ายไปแต่ไม่เกิน 2,000 บาท

2.4 วิธีการคำนวณเบี้ยประกันรถยนต์

การคำนวณเบี้ยประกัน (premium) มีความสำคัญต่อผู้เอาประกันและผู้รับประกันมาก คือ เบี้ยประกันเปรียบเสมือนเป็นสายโลหิตใหญ่ที่จะเลี้ยงบริษัทประกันภัยให้ดำรงอยู่ได้ เพราะถ้าบริษัทฯ ไม่มีรายได้อะไรก็ไม่สามารถจะดำรงอยู่ได้

การกำหนดเบี้ยประกันโดยทั่วไปคิดเช่นเดียวกับราคาสินค้า โดยถือหลักเสนอ (demand) และสนอง (supply) ของตลาด บริษัทฯ ควรกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยไม่ต่ำกว่าราคาต้นทุน (cost) ของความเสียหายที่จะเกิดขึ้นแก่บริษัท²⁶ เพื่อคุ้มครองภัยนั้นภายในระยะเวลาที่กำหนด ซึ่งรวมถึงความเสียหายที่จะเกิดขึ้นตามปกติ และความเสียหายที่เรียกว่ามหัศจรรย์ เมื่อรู้ถึงต้นทุนแล้วก็ต้องนำค่าใช้จ่าย ภาษี ค่านายหน้า รวมกับต้นทุน เมื่อรวมกันแล้ว ถ้าบริษัทฯ ไม่ขาดทุนก็จะรับประกันไว้ บริษัทฯ จะต้องเฉลี่ยความเสียหายนั้นไปยังผู้เอาประกัน โดยทั่วถึงกัน และให้ความยุติธรรมในระหว่างผู้เอาประกันทุกคน โดยคำนึงถึงเหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต จะเห็นว่าการกำหนดอัตราเบี้ยประกันของบริษัทฯ มีความยุ่งยากยิ่งกว่าการกำหนดราคาสินค้าโดยทั่วไป

ในแง่ของการประกันนั้น ทุน (cost) หมายถึง สิ่งที่นักธุรกิจกำหนดราคาต้นทุนของความเสียหายที่เกิดขึ้นในระยะเวลาหนึ่ง²⁷

การที่เราจะกำหนดอัตราเบี้ยประกันได้แม่นยำเพียงใดขึ้นอยู่กับ

1. ประสิทธิภาพและความสามารถของบริษัทฯ จากการรับประกันประเภทนั้น ๆ ในอดีต
2. จำนวนความเสียหายที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต
3. จำนวนความเสียหายเนื่องจากมหัศจรรย์ที่อาจจะทำความเสียหายเกินกว่าที่คาดไว้
4. จำนวนค่าใช้จ่ายที่คาดว่าจะเกิดขึ้นแก่บริษัท
5. เอาอัตราเบี้ยประกันของประเทศใกล้เคียงมาพิจารณาประกอบ

²⁶ จาก *หลักการประกันวินาศภัย* (น. 20), โดย สุธรรม พงศ์สำราญ และคณะ, 2539, กรุงเทพฯ: โอ.เอส.พริ้นติ้งเฮ้าส์.

²⁷ แหล่งเดิม. (น. 20).

6. เอาอัตราเบี้ยประกันของประเทศที่รับประกันทั่วโลกมาพิจารณาประกอบ
ข้อคำนึงในการกำหนดอัตราเบี้ยประกัน

1. อัตราเบี้ยประกันที่ทำเมื่อปีที่แล้ว เช่น เก็บ 75 สตางค์ต่อ 100 บาท ก็ดูว่าเก็บเท่านี้
พอกับความเสียหายที่เกิดขึ้นหรือไม่

2. ในระยะเวลาใดเวลาหนึ่งเท่านั้น เช่น ปีที่แล้วมีความเสียหายเกิดขึ้นบ้างหรือไม่

3. ดูถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นในจังหวัดนั้นว่าเป็นการเสียหายปกติหรือผิดปกติ

4. อัตราเบี้ยประกันจะต้องไม่ต่ำกว่าราคาทุนแห่งการประกันที่เกิดจากจำนวนความ
เสียหายค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ

5. อัตราเบี้ยประกันจะต้องไม่สูงจนเกินไป เพื่อให้บริษัทฯ มีกำไรเกินกว่าที่ควร จะทำ
ให้บริษัทฯ อื่นแย่งลูกค้าไปได้

6. อัตราเบี้ยประกันจะต้องไม่ก่อให้เกิดความไม่ยุติธรรมในหมู่ของผู้เอาประกัน
ด้วยกันคือ ภัยอย่างเดียวกันมีโอกาสแห่งความเสียหายเท่าเทียมกัน ก็ควรเสียเบี้ยประกันเท่ากัน
เบี้ยประกันที่คำนวณโดยทั่ว ๆ ไป²⁸

กำหนดค่าเสียหาย (loss ratio)	ร้อยละ 51 cost of fulfilling
สำรองสำหรับภัยพิเศษ (increase of reserve funds)	ร้อยละ 2 contract..ร้อยละ 53
ค่าใช้จ่ายในสำนักงาน (office expenses)	ร้อยละ 25 cost of sale &
ค่านายหน้า (commission)	ร้อยละ 17 delivery...ร้อยละ 42
กำไร (profit)	ร้อยละ 5
รวม	ร้อยละ 100

2.4.1 หลักการกำหนดอัตราเบี้ยประกัน (Make-up of the Premium)

วินาศภัยเกี่ยวกับรถยนต์ย่อมเกิดขึ้นได้เสมอ บุคคลย่อมตกอยู่ในความเสี่ยงต่อวินาศภัย
เกี่ยวกับรถยนต์ตลอดเวลา การเสี่ยงภัยจึงเป็นพื้นฐานของความต้องการประกันภัยเกี่ยวกับรถยนต์
และสิ่งที่คุณเอาประกันภัยต้องทราบที่สุดก็คือ เขาจะต้องชำระเงินที่เรียกว่าเบี้ยประกันสักเท่าใดและ
จะคุ้มต่อการเสี่ยงภัยของเขาหรือไม่ หากเบี้ยประกันมีอัตราสูงมากเกินไปก็เป็นธรรมดาที่เขาอาจรับ
การเสี่ยงไว้ด้วยตนเองซึ่งจะประหยัดกว่าจึงต้องพิจารณากันมากสำหรับเบี้ยประกันในจำนวนที่
พอเพียงกับค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจากภัยซึ่งเขาจะต้องจ่ายในอนาคต หากเบี้ยประกันมีอัตราต่ำไปก็อาจ
เกิดความยุ่งยากในเมื่อต้องจ่ายค่าเสียหายมากกว่าเบี้ยประกันที่ได้รับ อีกประการหนึ่งธุรกิจ

²⁸ แหล่งเดิม. (น. 21).

ประกันภัยเป็นธุรกิจเสรีย่อมมีการแข่งขันกันอยู่ในตลาด การคิดเบี้ยประกันสูงเกินไปก็อาจทำให้หาผู้เอาประกันได้ยาก

กล่าวโดยสรุปแล้วจะเห็นว่าปัญหาทางด้านผู้เอาประกันก็อยากเสียเบี้ยประกันในอัตราต่ำ ถ้าเห็นว่าเบี้ยประกันสูงไปก็อยากทราบเหตุผลว่า ทำไมเขาจึงต้องจ่ายในอัตรานั้นและสูงเกินกว่าที่ควรจะเป็นหรือไม่ ส่วนปัญหาทางด้านผู้รับประกันก็คือเบี้ยประกันที่กำหนดอัตราไว้นั้นพอเพียงพอการที่จะชำระค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจากภัยในอนาคตหรือไม่ ทั้งผู้เอาประกันและผู้รับประกันจะมีความสนใจในปัญหาเดียวกัน นั่นก็คือ ความเป็นธรรมในอัตราเบี้ยประกันซึ่งไม่ควรจะมากเกินไปหรือน้อยเกินไปนั่นเอง

เบี้ยประกันในการประกันวินาศภัยเกี่ยวกับรถยนต์ก็เช่นเดียวกัน เบี้ยประกันชนิดอื่น ๆ คือ แบ่งได้เป็น 2 ส่วน ส่วนหนึ่งเป็นค่าชดใช้การเสียหายที่เกิดขึ้นจากภัยโดยแท้ ซึ่งเรียกว่า “เบี้ยประกันบริสุทธิ์” (Pure Premium) และอีกส่วนหนึ่งก็คือ ค่าใช้จ่าย (Loading) ของผู้รับประกัน ซึ่งคลุมถึงค่าใช้จ่ายในการขายกรมธรรม์ ค่าใช้จ่ายในการจัดการหรือบริหารและกำไรที่ควรจะมีเมื่อนำสองส่วนนี้มารวมกันเข้าก็จะเป็นอัตราเบี้ยประกันรวม (Gross Premium) ที่เรียกเก็บจากผู้เอาประกัน สำหรับอัตราเบี้ยประกันบริสุทธิ์นั้นไม่ว่าจะมีปัญหาเพราะเป็นตัวเลขค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจริง ๆ ซึ่งต้องจ่ายให้ผู้เอาประกันไปเมื่อภัยเกิดขึ้นแล้วนำมาเฉลี่ยให้กระจายไปในผู้เอาประกันแต่ละราย แต่สำหรับค่าใช้จ่ายซึ่งจำเป็นในการดำเนินกิจการประกันวินาศภัยนี้จะมีอัตราสูงประมาณ ร้อยละ 40 ถึงร้อยละ 50 (หรืออาจมากกว่าก็ได้) ของเบี้ยประกันรวม จึงทำให้มีการสงสัยเกิดขึ้นได้มากกว่า ทำไมค่าใช้จ่ายจึงสูงมาก และที่สำคัญที่สุดก็คือทำไมต้องให้ผู้เอาประกันรับภาระในค่าใช้จ่ายด้วย สำหรับเหตุผลในการที่ผู้เอาประกันต้องรับชำระค่าใช้จ่ายด้วยก็คือ²⁹

1. ผู้รับประกันมีฐานะเป็นเสมือนหนึ่งผู้ดำเนินงานแทนกลุ่มผู้เอาประกันทั้งหมดในการเฉลี่ยการเสี่ยงภัยร่วมกัน ผู้รับประกันต้องทำหน้าที่รวบรวมผู้เอาประกันเข้ามาเป็นกลุ่ม (ชักชวนให้ทำประกัน) การคิดคำนวณอัตราเบี้ยประกัน การตรวจสอบและสำรวจการเสียหายเมื่อภัยเกิดขึ้น การชดใช้ค่าเสียหายจากภัยที่เกิดขึ้นแก่ผู้เอาประกันตลอดจนต้องเสียภาษีอากรต่าง ๆ ตามกฎหมายอีกด้วย สำหรับกำไรนั้นก็ก็เป็นธรรมดาที่ต้องมีการตอบแทนเงินลงทุนของผู้ถือหุ้นที่มอบเงินมาให้เงินทุนในการจัดตั้งบริษัทในอัตราที่พอสมควร เหตุต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้นจะเห็นได้ว่าต้องมีค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น และเป็นการดำเนินการเพื่อประโยชน์ของผู้เอาประกันในอันที่จะได้รับชดใช้ค่าสูญเสียชีวิตที่เกิดจากภัยโดยตรง ฉะนั้นผู้เอาประกันจึงควรต้องรับภาระในค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ด้วย

²⁹ จาก *หลักการประกันภัย* (น. 216-218), โดย ประเสริฐ ประภาสะ โนบล, 2529, กรุงเทพฯ: บรรณาคม.

2. ถ้าจะเปรียบเทียบกับการซื้อขายสินค้าหรือบริการอื่น ๆ ก็เช่นเดียวกัน ผู้ผลิตสินค้าและบริการต่าง ๆ ขาย ผู้ซื้อเมื่อซื้อสินค้าหรือบริการนั้น ๆ ก็ต้องซื้อค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการผลิตสินค้าหรือบริการซึ่งรวมอยู่ในราคาขายแล้ว จะอ้างว่าต้องการซื้อเฉพาะตัวสินค้าที่นำไปใช้ประโยชน์ส่วนค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ผู้ซื้อสินค้าไม่ต้องการนั้นยอมไม่ได้ เพราะถ้าไม่มีค่าใช้จ่ายสินค้าและบริการนั้นก็ผลิตออกมาไม่ได้ การประกันภัยก็เช่นเดียวกัน หากไม่มีค่าใช้จ่ายการประกันภัยก็มีเงินไม่ได้อีก เมื่อไม่มีการประกันภัยผู้ที่ต้องสูญเสียทรัพย์สินเนื่องจากภัยที่ไม่มีโอกาสจะได้รับเงินชดเชยย่อมจะเสียหายหนักกว่าการรับประกันภัยค่าใช้จ่ายเพียงไม่มากนัก แล้วมีโอกาสได้รับการชดเชยซึ่งเท่ากับเป็นประโยชน์แก่ผู้เอาประกันโดยทางอ้อมนั่นเอง

3. การที่ค่าใช้จ่ายของการประกันชีวิตต่ำกว่าการประกันวินาศภัยนั้นก็เพราะการประกันชีวิตเป็นการประกันระยะยาว เบี้ยประกันส่วนใหญ่ที่เก็บมาถูกใช้ไปในการชดเชยการตายในระยะต้นเพียงเล็กน้อย ฉะนั้นจึงมีเงินเหลือไปลงทุนได้ประโยชน์มาชดเชยค่าใช้จ่ายส่วนหนึ่งได้ ทั้งการประกันก็มีระยะยาว ค่าใช้จ่ายบางส่วนสามารถกระจายไปได้ จึงทำให้คิดค่าใช้จ่ายจากผู้เอาประกันได้ต่ำ ส่วนการประกันวินาศภัยนั้นเป็นการประกันระยะสั้น ๆ ต่อปี จึงไม่มีส่วนเหลือมากพอจะไปลงทุนหาประโยชน์ได้มากเช่นการประกันชีวิต ค่าใช้จ่ายจึงต้องเรียกเก็บตามความจริง จึงทำให้เห็นว่าอัตราค่าใช้จ่ายสูงมาก

4. อย่างไรก็ตาม การคิดค่าใช้จ่ายของการประกันวินาศภัยก็ไม่อาจทำได้โดยเสรี ทั้งนี้เพราะนอกจากธุรกิจประกันภัยเป็นธุรกิจที่แข่งขันกันอยู่ หากคิดมากเกินไปก็จะไม่มีใครมาทำประกัน นอกจากนี้แล้ว การคิดค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ยังต้องได้รับอนุมัติจากเจ้าหน้าที่ควบคุมกิจการประกันภัยของรัฐบาลด้วย หากคิดสูงเกินไปก็จะไม่ได้รับอนุมัติ ฉะนั้นอัตราค่าใช้จ่ายที่ผู้รับประกันภัยคิดเอาจากผู้เอาประกันจึงไม่อาจกำหนดให้สูงเกินสมควรไปได้

ทั้งหมดนี้ก็เป็นเหตุผลที่แสดงให้เห็นว่าผู้รับประกันภัยมีสิทธิในการคิดค่าใช้จ่าย ที่สมควรรวมเข้าไปในเบี้ยประกัน

2.4.2 วิธีการกำหนดอัตราเบี้ยประกัน (Rate-Making Methods)

สิ่งที่สำคัญที่สุดของการประกันภัยก็คือ วิธีการพัฒนาอัตราเบี้ยประกันให้เป็นไปตามมาตรฐาน (Criteria) ซึ่งเห็นได้ว่ายังมีปัญหาอยู่มากตามที่ได้กล่าวมาแล้ว แม้จะได้ใช้ความพยายามกันตลอดเวลามากก็ตาม ก็ยังไม่ถึงขนาดพอที่จะเรียกได้ว่าสมบูรณ์จริง ๆ การรับประกันหลายอย่างมักจะไม่ค่อยมีสถิติที่ถูกต้องจริง ๆ สนับสนุน จึงต้องใช้วิธีประมาณการกันไปบ่อย ๆ บางอย่างแม้จะมีสถิติเป็นเครื่องคำนวณแต่เหตุการณ์เกิดกลับตาลปัตรหรือไม่เป็นไปตามสถิติก็มี จึงเป็นสาเหตุให้อัตราเบี้ยประกันที่กำหนดขึ้นผิดพลาดจากความจริงไปได้ ศิลปะในทางวิชาการคำนวณหรือที่เรียกว่า คณิตศาสตร์ประกันภัย แม้จะช่วยได้มากก็จริงแต่ก็ไม่อาจให้ความถูกต้องสมบูรณ์ทั้ง

ร้อยเปอร์เซ็นต์ คงได้เพียงใกล้เคียงความจริงเท่านั้น อย่างไรก็ตาม หลักพื้นฐานในวิธีการกำหนดอัตราเบี้ยประกันที่ใช้กันอยู่แม้จะแยกวิธีออกไปมากมายหลายวิธีก็ตามแต่ก็พอสรุปหลักใหญ่ ๆ ได้เป็น 3 วิธีด้วยกัน คือ³⁰

1. วิธีการจำแนกประเภทและชั้นของวัตถุที่เอาประกันภัย
2. วิธีการพิจารณาการเสี่ยงภัยของบุคคล
3. วิธีการผสมระหว่าง 2 วิธีข้างต้น

วิธีการต่าง ๆ ดังกล่าวมีหลักการ โดยสรุปได้ดังต่อไปนี้

1. วิธีการจำแนกประเภทและชั้นของวัตถุที่เอาประกันภัย (Manual or Class Rating) การกำหนดอัตราเบี้ยประกันโดยวิธีนี้ก็คือ การจำแนกวัตถุหรือสิ่งที่เอาประกันออกเป็นประเภท (Class) ต่าง ๆ และอาจมีการแบ่งชั้น (Sub-Class) ออกไปตามความจำเป็น โดยรวบรวมข้อมูลและสถิติการสูญเสียจากภัยที่เกิดแก่วัตถุหรือสิ่งที่เอาประกันนั้น ๆ มาพิจารณากำหนดเป็นเบี้ยประกันขึ้น หากวัตถุที่เอาประกันตรงกับประเภท หรือชั้นใดที่กำหนดไว้ก็ใช้อัตราเบี้ยประกันที่เรียกเก็บเหมือนกันหมด แม้ว่าสถานะก่อให้เกิดภัยอาจแตกต่างกันก็จะไม่นำมาพิจารณาหรือจะเกี่ยวข้องด้วยก็น้อยที่สุด

วิธีการแบบนี้ถือได้ว่าเป็นวิธีการเบื้องต้น หรือวิธีการแรกที่นำมาใช้ในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันวินาศภัยและก็ยังใช้อยู่จนทุกวันนี้ มักใช้กับประกันภัยอาคารที่อยู่อาศัย การประกันรถยนต์ การประกันความซื่อสัตย์ การประกันสุขภาพ และการประกันเงินชดเชยลูกจ้าง เป็นต้น

สำหรับวิธีการคิดคำนวณอัตราเบี้ยประกันนั้นก็ทราบอยู่แล้วว่าต้องคิดเบี้ยประกันบริสุทธิ์ (Pure Premium) ก่อน ได้เท่าใดก็เอาค่าใช้จ่ายและกำไรบวกเข้าไปก็จะได้ผลลัพธ์เป็นเบี้ยประกันรวม (Gross Premium) ที่ถือเป็นอัตราเบี้ยประกันที่เรียกเก็บจากผู้เอาประกัน

ก. วิธีหาเบี้ยประกันบริสุทธิ์ (Pure Premium Method) วิธีหาเบี้ยประกันบริสุทธิ์นี้เป็นสิ่งสำคัญในการกำหนดอัตราเบี้ยประกัน ซึ่งหลักเบื้องต้นกระทำโดยการรวบรวมข้อมูลและสถิติเกี่ยวกับการสูญเสีย (Loss-Data) ของวัตถุหรือสิ่งที่เอาประกันแต่ละประเภทแต่ละชั้นที่กำหนดไว้ เมื่อได้ตัวเลขแล้วก็นำจำนวนวัตถุหรือสิ่งที่เอาประกันทั้งหมดมาหาร ผลลัพธ์ที่จะได้ก็จะเท่ากับเบี้ยประกันบริสุทธิ์

ตัวอย่างที่ 1 (โดยไม่คำนึงถึงปัจจัยอื่น ๆ) สมมติว่าในจังหวัดหนึ่งมีรถยนต์ทั้งหมด 1,000 คัน ปรากฏว่าใน 1 ปี เกิดชนกันหรือคว่ำมีการเสียหายเกิดขึ้น คิดเป็นเงินรวม 1,500,000.00 บาท การหาเบี้ยประกันบริสุทธิ์ก็จะทำได้ง่าย ๆ โดยวิธีเอาจำนวนรถยนต์ทั้งหมดไปหารความเสียหาย

³⁰ แหล่งเดิม. (น. 224-237).

$$= \frac{1,500,000}{1,000} = 1,500.00 \text{ บาท} \text{ เบี้ยประกันบริษัทของการประกันรถยนต์ในจังหวัดนั้น}$$

จะเท่ากับคันละ 1,500 บาท

ซึ่งหมายความว่าถ้าเจ้าของรถยนต์ 1,000 คัน จ่ายเงินเป็นจำนวนเฉลี่ยค่าเสียหายที่เกิดขึ้นคันละ 1,500 บาท ก็จะได้เงิน 1,500,000.00 บาท เท่ากับจำนวนค่าเสียหายทั้งปีพอดี คู ๆ ก็ง่ายไม่ยากอะไรเลย แต่ความจริงแล้วถ้าคำนึงถึงหลักความเป็นธรรมด้วยก็จะต้องแยกพิจารณากันต่อไปอีกว่า โดยที่รถยนต์ 1,000 คันนั้นราคาของแต่ละคันไม่เท่ากัน รถขนาดเล็กมีราคาน้อยกว่ารถขนาดใหญ่ จะให้เสียเบี้ยประกันเท่ากันจะเป็นธรรมหรือรถยนต์ที่ใช้เป็นแท็กซี่กับรถใช้ส่วนบุคคล จะเก็บเบี้ยประกันเท่ากันหรือรถส่วนบุคคลกับรถบรรทุกสิบล้อจะเก็บเบี้ยประกันเท่ากันหรือจากเหตุนี้จึงมีความจำเป็นที่จะต้องแบ่งชั้นของรถยนต์ออกไปตามชนิดของการใช้อีกมาก อาจแบ่งเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล รถรับจ้างสาธารณะ รถบรรทุกสินค้า รถที่ใช้สอยอย่างอื่น เช่น รถดับเพลิง รถพยาบาล รถแท็กซี่ รถเกรด และรถอื่น ๆ อีกหลายชนิด และสำหรับชนิดอาจต้องพิจารณาถึงสภาพความเก่าใหม่ซึ่งจะทำให้มีราคาแตกต่างกันไปอีก ดังนี้เป็นต้น จะเห็นว่าเพียงรถยนต์อย่างเดียว ก็มีปัญหาไม่ใช่น้อยในการที่จะพิจารณากำหนดอัตราเบี้ยประกัน จึงเป็นเรื่องที่ละเอียดและซับซ้อนมากมาย ซึ่งเป็นหน้าที่ของผู้รับประกันกับนักคณิตศาสตร์ประกันภัยจะดำเนินการให้การรับประกันเป็นไปได้

ฉะนั้น หลักที่ว่าเบี้ยประกันบริษัทจะเท่ากับจำนวนค่าเสียหายทั้งหมดหารด้วยวัตถุหรือสิ่งที่เอาประกัน จะถูกต้องและใช้ได้ต่อเมื่อวัตถุหรือสิ่งที่เอาประกันนั้นราคาเท่ากันหมด และจะไม่ได้ถูกต้องถ้าราคาเกิดไม่เท่ากันขึ้นมา ฉะนั้นหลักการจึงต้องเปลี่ยนแปลงไปเป็นว่าเบี้ยประกันบริษัทจะเท่ากับจำนวนความเสียหายทั้งหมดหารด้วยราคารวมของวัตถุหรือสิ่งที่เอาประกันหรือหาอัตรา Probability ของค่าเสียหายต่อราคารวมของวัตถุที่เอาประกันให้ได้เสียก่อนแล้วนำไปคิดเป็นเปอร์เซ็นต์ ผลลัพธ์จะเท่ากับความเสี่ยงที่เกิดขึ้น มีอัตราร้อยละเท่าใดของราคารวม ผู้ประสงค์จะเอาประกันก็ชำระเงินตามอัตราร้อยละของวงเงินที่ตนตีราคาวัตถุหรือสิ่งที่เอาประกันไว้ และอัตราร้อยละนี้ก็คือเบี้ยประกันบริษัทนั่นเอง

ตัวอย่างที่ 2 ต่อจากตัวอย่างที่ 1 สมมติว่าถ้ารถยนต์ทั้งหมดเป็นรถส่วนบุคคลและรถยนต์ 1,000 คันนั้นมีราคารวมกัน 50,000,000 บาท อัตรา Probability ของค่าเสียหายจะเท่ากับ 1,500,000 : 50,000,000 คิดออกมาเป็นร้อยละจะได้เท่ากับ $\frac{1,500,000}{50,000,000} = \text{ร้อยละ } 3$ นั่นคือ

ค่าเสียหายแต่ละปีจะเท่ากับ ร้อยละ 3 ของราคารยนต์ทั้งหมดผู้ประสงค์จะเอาประกันรถยนต์ก็จะเสียเบี้ยประกันบริษัท ร้อยละ 3 ของราคารยนต์ของตนหรือร้อยละ 3 ของวงเงินเอาประกัน

ถ้ารถยนต์ของคุณต้องการประกันในวงเงิน 50,000 บาท ก็จะเสียเบี้ยประกันบริสุทธิ = 1,500 บาท
ถ้าตีราคารถยนต์ของคุณ 100,000 บาท เบี้ยประกันสุทธิจะเท่ากับ 3,000 บาท ดังนี้เป็นต้น

และเพื่อให้เป็นธรรมจริง ๆ ก็จะต้องแยกประเภทออกไปอีก เช่น ถ้าเป็นรถแท็กซี่
Probability ของค่าเสียหายย่อมจะมีมากกว่ารถส่วนบุคคลก็จะต้องหา probability ของค่าเสียหาย
เฉพาะของรถแท็กซี่ให้ได้ก่อน แล้วนำมาคำนวณเช่นเดียวกับตัวอย่างข้างบนหรือเป็นรถประเภทอื่น
ก็คงทำเช่นเดียวกัน

จากตัวอย่างที่กล่าวมาแล้วนี่ก็คือวิธีคำนวณเบี้ยประกันบริสุทธิในการรับประกันวินาศภัย
และเป็นหลักที่ใช้ได้กับการประกันวินาศภัยทุกชนิด ซึ่งจะเห็นได้ว่าไม่ว่าจะเป็นการประกันวินาศภัย
ประเภทใดก็ตามจะต้องมีตัวเลขหรือสถิติค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจากภัยและราคาวัตถุหรือสิ่งที่
เอาประกันภัยมาเป็นหลักในการคำนวณทั้งสิ้น หากปราศจากตัวเลขดังกล่าว การคิดหาเบี้ยประกัน
ย่อมกระทำไม่ได้และก็จะไม่สามารถรับประกันได้

ข. เบี้ยประกันรวม (Gross Premium) เมื่อเราได้ทราบแล้วว่าเบี้ยประกัน บริสุทธิที่ผู้เอา
ประกันจะต้องชำระในการขอทำประกันมีเท่าใดแล้ว การคิดเบี้ยประกันรวมก็ทำได้โดยนำเอา
ค่าใช้จ่ายกับกำไรที่ต้องการบวกเข้าไป แต่ความยากคงมีเพียงเล็กน้อยเพราะค่าใช้จ่ายและกำไรที่
ต้องการนี้จะต้องคิดจากเบี้ยประกันรวมไม่ใช่คิดจากเบี้ยประกันบริสุทธิ นี่ก็เช่นเดียวกับการประกัน
ชีวิตเหมือนกัน เพื่อความสะดวก นักคณิตศาสตร์ประกันภัยจึงพยายามคิดค้นหาสูตรสำหรับการคิด
ขึ้นซึ่งก็ได้สูตรง่าย ๆ ดังนี้ คือ

$$\text{เบี้ยประกันรวม} = \frac{\text{เบี้ยประกันบริสุทธิ}}{\left(1 - \frac{\text{ร้อยละของค่าใช้จ่ายรวมกำไร}}{100}\right)}$$

จากตัวอย่างที่ 2 เบี้ยประกันบริสุทธิของการประกันรถยนต์ที่คิดได้เท่ากับร้อยละ 3 ของ
เงินเอาประกันแล้ว และถ้าต้องการค่าใช้จ่ายร้อยละ 35 กำไรร้อยละ 5 รวมเป็นร้อยละ 40 ของ
เบี้ยประกันรวมการหาเบี้ยประกันรวมจะหาได้โดยใช้สูตรข้างบนนี้

$$\begin{aligned} \text{เบี้ยประกันรวม} &= \frac{3}{1 - \frac{4}{100}} \\ &= \frac{3}{1 - 4} \\ &= \frac{3}{6} \\ &= 5 \end{aligned}$$

นั่นคือเบี้ยประกันรวมของการประกันภัยรถยนต์จะเท่ากับร้อยละ 5 ของวงเงินเอาประกัน ถ้าผู้เอาประกันต้องการประกันรถยนต์ของตนในวงเงิน 50,000 บาท ก็จะต้องเสียเบี้ยประกันในอัตราร้อยละ 5 ซึ่งเท่ากับ 2,500 บาท จากตัวเลขนี้มีค่าใช้จ่ายและกำไรรวมอยู่ร้อยละ 40 ซึ่งเป็นตัวเลขเท่ากับ $\frac{2,500 \times 40}{100} = 1,000$ บาท และเบี้ยประกันบริสุทธิ์จะเท่ากับ $2,500 - 1,000 = 1,500$ บาทพอดี

การคิดหรือการกำหนดอัตราเบี้ยประกันด้วยวิธีดังกล่าวนี้ใช้สำหรับการกำหนดอัตราเบี้ยประกันวินาศภัยทุกอย่าง หากจะใช้วิธี Manual หรือ Class Rating

ก. การปรับปรุงอัตราเบี้ยประกัน (Revision of Rating) อัตราเบี้ยประกันนี้จะต้องปรับปรุงเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานอยู่เสมอ ทั้งนี้เพื่อความเป็นธรรมและมีอัตราเพียงพอสำหรับการจ่ายชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจริง ๆ ฉะนั้นแต่ละปีจะต้องมีการปรับปรุงอัตรากันใหม่ให้เหมาะสมโดยนำเอาเหตุที่เกิดขึ้นจริง ๆ ในระยะเวลาที่ผ่านมาใช้เป็นหลักในการคำนวณเบี้ยประกันขึ้นใหม่ เช่น ตัวอย่างการประกันรถยนต์ที่กล่าวมาแล้วอาจปรากฏว่าในปีต่อมามีค่าเสียหายอาจเพิ่มมากขึ้นหรือลดลงก็ได้และหากปรากฏเช่นนี้ก็ควรนำตัวเลขมาคำนวณหาเบี้ยประกันกันใหม่ทุกปีไป เช่น สมมติว่าค่าเสียหาย ปีต่อมาสูงขึ้นเป็น 2,000,000 บาท เบี้ยประกันบริสุทธิ์ก็จะต้องกลายเป็นร้อยละ 4 และเบี้ยประกันรวมจะเป็นร้อยละ 6.67

การต้องคิดอัตราใหม่กันทุกปีเพื่อปรับปรุงอัตราเบี้ยประกันให้ใกล้เคียงความจริงที่สุดนี้ บางครั้งอาจมีความยุ่งยากได้มาก เพราะเท่ากับต้องคิดเบี้ยประกันใหม่หมดและถ้าคำนึงถึงว่าวัสดุหรือสิ่งที่เอาประกันมีมากมายหลายพันชนิดการเสียเวลาในการคำนวณก็มีได้มาก นักคณิตศาสตร์ประกันภัยจึงคิดค้นหาวิธีลัดเพื่อประหยัดเวลาและให้รู้ผล โดยเร็วทันต่อการที่จะรับประกันใหม่ ฉะนั้นแทนที่จะคิดเบี้ยประกันใหม่ก็จะคิดเพียงแต่หาอัตราที่เปลี่ยนแปลงว่าควรมีเท่าใดเท่านั้น ซึ่งวิธีนี้เรียกว่า Loss Ratio Method ซึ่งมีวิธีคิดดังนี้

Loss Ratio Method เป็นวิธีการคำนวณหาอัตราเปลี่ยนแปลงค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจริง ๆ (Actual Loss) กับค่าเสียหายที่ประมาณการไว้ว่าจะเกิดขึ้น (Expected Loss) ค่าเสียหายที่ประมาณการไว้นั้นก็คือค่าเสียหายที่นำมาคำนวณเป็นประกันบริสุทธิ์แล้ว ส่วนค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจริงนั้นเป็นค่าเสียหายที่เกิดขึ้นระหว่างระยะเวลาเอาประกันในรอบปีที่รับประกันไว้ จากการนำค่าเสียหายจริงกับค่าเสียหายตามประมาณการมาเปรียบเทียบกันแล้ว คำนวณหาการเปลี่ยนแปลงเป็นร้อยละ ก็จะพบว่าควรปรับปรุงเบี้ยประกันบริสุทธิ์สักเท่าใด ดังนี้

สมมติว่าค่าเสียหายที่เกิดขึ้น (Actual Loss) = A

ค่าเสียหายตามประมาณการ (Expected Loss) = E

อัตราค่าเปลี่ยนแปลง = $\frac{A}{E}$

สมมติว่าในการประกันรถยนต์ค่าเสียหายที่ประมาณไว้ 1,500,000 บาท ต่อปี แต่ที่เสียหายจริงปรากฏว่าเป็น 2,000,000 บาท

$$\begin{aligned} \text{อัตราค่าเปลี่ยนแปลง} &= \frac{2,000,000}{1,500,000} \\ &= \frac{4}{3} \\ &= 1.33 \end{aligned}$$

นั่นคือค่าเสียหายจริงจะสูงกว่าค่าเสียหายที่ประมาณการไว้ 1.33 : 1 และถ้าคิดเป็นร้อยละของค่าเสียหายจริงจะ $= \frac{1.33 \times 100}{4} = \text{ร้อยละ } 33.25$

และหากจะถือเอาค่าเสียหายจริงเป็นหลักในการประมาณการค่าเสียหายในปีต่อไปแล้ว จะต้องเพิ่มอัตราเบี้ยประกันบริษัทจากเดิมขึ้นไปอีกร้อยละ 33.25 ซึ่งเบี้ยประกันเดิมกำหนดเบี้ยประกันบริษัทไว้ร้อยละ 3 ก็จะต้องเพิ่มอีกร้อยละ .9975 หรือ ร้อยละ 1.00 นั่นคือเบี้ยประกันบริษัทใหม่จะเท่ากับร้อยละ 4 และเมื่อคิดค่าใช้จ่ายบวกเข้าไปแล้ว เบี้ยประกันรวมใหม่จะกลายเป็นร้อยละ 6.67 ดังนี้ จะเห็นได้ว่าวิธีนี้เป็นวิธีปรับปรุงเบี้ยประกันให้ขึ้นไปตามค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจริงได้สะดวกกว่าการคิดใหม่ทั้งหมด และเป็นวิธีการที่ใช้กันอยู่ทั่วไป

2. วิธีการพิจารณาการเสี่ยงภัยของแต่ละบุคคล (Individual or Merit or Schedule Method) วิธีคิดเบี้ยประกันแบบนี้แตกต่างกับวิธีจำแนกประเภทและชั้นตามที่กล่าวใน 1. ในข้อที่ว่าวิธีตาม 1. นั้นเมื่อกำหนดอัตราขึ้นแล้ววัตถุประสงค์หรือสิ่งที่เอาประกันภัยจัดอยู่ในประเภทใดชั้นใดก็เก็บเหมือนกันหมดไม่มีการนำปัจจัยอื่นใดมาพิจารณาอีก แต่วิธีการพิจารณาการเสี่ยงภัยของแต่ละบุคคลนี้ใช้วิธีกำหนดอัตรากลางไว้แล้วมีการพิจารณาถึงความเสี่ยงภัยของผู้เอาประกันเป็นรายบุคคลหรือเป็นรายกลุ่มไปว่ามีมากน้อยเพียงใด จะควรเพิ่มหรือลดเบี้ยประกันลงให้ได้เพียงใดบ้าง โดยการนำเอาความสูญเสียที่เกิดขึ้นหรือไม่เกิดขึ้นในระยะที่แล้มาแล้ว (Past Loss Experience) เป็นเครื่องประกอบการพิจารณา วิธีนี้อาจเรียกว่าเป็นวิธียืดหยุ่น (Flexible) ก็ได้ เพราะอาจทำให้เบี้ยประกันที่จะเรียกเก็บสูงหรือต่ำกว่าอัตราที่กำหนดไว้ได้ วิธีการนี้โดยที่เป็นการพิจารณาจากตัวผู้เอาประกันเป็นส่วนใหญ่จึงเรียกว่าเป็น Individual Method ส่วนบางท่านก็พิจารณาว่าการจะลดหรือเพิ่มเบี้ยประกันให้ นั้น มีรายการกำหนดไว้แน่นอน ก็ควรจะเรียกว่า Schedule Method จึงทำให้มีชื่อแตกต่างกันไป แต่วิธีการนั้นก็คงเป็นแบบเดียวกันซึ่งอาจแยกได้ออกเป็น 4 วิธีด้วยกัน คือ

ก. Special Rating Classes วิธีนี้กระทำได้โดยการตั้งอัตราพิเศษให้แก่ผู้เอาประกัน โดยคิดส่วนลดให้จากอัตราเบี้ยประกันที่กำหนดไว้ ซึ่งอาจทำได้เป็น 2 รูป คือ

1. ลดจำนวนเบี้ยประกันให้จากอัตราที่กำหนดไว้โดยตรง ซึ่งอาจคิดเป็น ร้อยละของเบี้ยประกันที่ต้องชำระหรือคิดลดให้เป็นจำนวนเงินที่แน่นอนก็ได้
2. จ่ายคืนเป็นเงินรางวัลหรือปันผลให้เมื่อครบกำหนดเวลาเอาประกันแล้วตาม จำนวนที่มีการคำนวณให้เป็นราย ๆ ไป

การใช้วิธีนี้อาจมีการตกลงกับผู้เอาประกันให้ปฏิบัติกรอย่างหนึ่งอย่างใดตลอด ระยะเวลาเอาประกันก็ได้ เช่น การประกันไฟโรงงานอาจจะระบุให้การจัดเวรยามดูแลรักษาหรือ มีเครื่องมือเครื่องใช้ในการดับไฟไว้อย่างไร หรือให้มีเครื่องสัญญาณแจ้งเหตุเมื่อมีการแสดงว่าไฟ จะไหม้ติดตั้งไว้ในโรงงานก็ได้ หรือบางครั้งตกลงกับผู้เอาประกันว่าตลอดระยะเวลาที่ทำประกัน หากไม่มีการสูญเสียเกิดขึ้นก็จะลดเบี้ยประกันให้ เช่น ประกันรถยนต์ไม่เคยมีการเสียหายเกิดขึ้นเลย ก็อาจคิดลดเบี้ยประกันในระยะต่อไปให้เป็นพิเศษหรือให้รางวัลจำนวนหนึ่งก็ได้ หรือกรณีเงิน ประกันชดเชยอุบัติเหตุคนงาน การตั้งอัตราพิเศษอาจขึ้นกับจำนวนคนงานว่ามีอย่างน้อยเพียงใดก็ได้ ดังนี้ เป็นต้น

ข. Schedule Rating วิธีนี้ใช้วิธีกำหนดอัตราเบี้ยประกันขึ้นไว้เป็นอัตรากลางแล้ว พิจารณาส่วนประกอบอื่น ๆ มาลดหรือเพิ่มตามรายการที่กำหนดไว้ เมื่อบวกลบกันแล้วส่วนลดเพิ่ม อย่งไรก็นำไปหักหรือเพิ่มจากอัตราเบี้ยประกันที่กำหนดไว้ ผลลัพธ์ก็คือเงินประกันที่เรียกเก็บ เช่น อาคารที่อยู่อาศัยต้องการทำประกันไฟก็กำหนดอัตรากลางไว้ สมมติว่าอัตราเบี้ยประกันรวมคิด ร้อย ละ 2 ของวงเงินเอาประกัน แต่ปรากฏว่าอาคารนั้นเป็นตึกคอนกรีตหลังคากระเบื้อง คิดลดให้ร้อยละ 0.5 สภาพภายในบ้านไม่มีสิ่งไวไฟ ลดให้อีกร้อยละ 0.1 คนอยู่ในบ้านมีเฉพาะเจ้าของบ้านกับ ครอบครัวและคนใช้เพียง 6 คน ลดให้อีกร้อยละ 0.5 แต่บังเอิญสภาพแวดล้อมแออัดต้องเพิ่ม ร้อยละ 0.5 รวมแล้วส่วนเพิ่มมีร้อยละ 0.2 ส่วนลดมีร้อยละ 0.65 คงคิดสุทธิลดให้ร้อยละ 0.45 เบี้ยประกันที่ต้องชำระจึงเท่ากับร้อยละ 1.55 ของวงเงินเอาประกันเช่นนี้ เป็นต้น

รายการต่าง ๆ ซึ่งเป็นปัจจัยสำหรับการคิดลดหรือเพิ่มนี้เรียกว่า “Credibility” และจะมีการ กำหนดไว้อย่างละเอียดและแน่นอนเพื่อสะดวกต่อการคิดเบี้ยประกันที่จะเรียกเก็บเอาจาก ผู้เอาประกัน การกำหนดรายการ Credibility เพิ่มหรือลดไว้อย่างแน่นอนนี้เองจึงเรียกรวี่นี้ว่า เป็น Schedule Method Rating

วิธีคิดเบี้ยประกันแบบ Schedule Rating นี้ส่วนใหญ่ใช้กับการประกันไฟและใช้กับ อาคารสถานที่อยู่อาศัย โรงเรียน โบสถ์ สโมสร และสถานการค้าขนาดเล็ก ๆ ในการประกัน โจกรกรมส่วนมากก็ใช้วิธีนี้ในการคิดเบี้ยประกันเหมือนกัน

ก. Experience Rating วิธีนี้เป็นวิธีที่พิจารณาถึงการสูญเสียของผู้เอาประกันจากภัยที่เอาประกันไว้ในระยะที่ผ่านมาเป็นสำคัญ ถ้าผู้เอาประกันรายใดสามารถควบคุมหรือป้องกันมิให้ภัยเกิดขึ้นได้ดี ทำให้การสูญเสียไม่เกิดขึ้นหรือเกิดขึ้นน้อยกว่าที่กำหนดไว้ก็คิดอัตราเบี้ยประกันให้ต่ำลง แต่ถ้ารายใดมีการสูญเสียเกิดขึ้นเสมอหรือมากกว่าที่กำหนดไว้ก็อาจเพิ่มอัตราเบี้ยประกันให้สูงขึ้นได้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความสามารถหรือความเอาใจใส่ในการป้องกันภัยของผู้เอาประกันเป็นราย ๆ ไป วิธีนี้ผิดกับวิธี ก. ตรงที่ไม่มีการตกลงเป็นพิเศษล่วงหน้าเป็นการพิจารณาของผู้รับประกันเอง

วิธีนี้ใช้กันมากในการประกันชดเช้อุบัติเหตุคนงาน (Workman compensation) การรับประกันความรับผิดชอบ (Liability) ทั่วไป การประกันสุขภาพหมู่ (Group Health) และการประกันการว่างงาน (Unemployment) เป็นต้น

ง. Retrospective Rating วิธีนี้ผิดกับวิธี Experience Rating ดังได้กล่าวข้างต้นตรงที่ว่าวิธี Experience Rating นั้นเป็นวิธีกำหนดเบี้ยประกันใหม่ขึ้นสำหรับใช้กับการเอาประกันในระยะต่อไป (Future Period) แต่วิธี Retrospective Rating เป็นวิธีใช้กับการเอาประกันในระยะเวลาที่สิ้นสุดลง (Period Just ended) เพื่อพิจารณาว่าตลอดระยะเวลาที่เอาประกันนั้นมีการสูญเสียมากน้อยเพียงใด จะลดหรือเพิ่มอัตราเบี้ยประกันที่ได้ชำระไว้แล้วหรือไม่เพียงใด การสูญเสียเกิดขึ้นน้อยควรลดเบี้ยประกันลง ก็คืนเบี้ยประกันให้ตามส่วนถ้าการสูญเสียมากขึ้นก็อาจต้องชำระเบี้ยประกันลงก็คืนเบี้ยประกันให้ตามส่วน ถ้าการสูญเสียน้อยก็อาจต้องชำระเบี้ยประกันเพิ่มขึ้น โดยทำข้อตกลงหรือสัญญาขึ้นเป็นพิเศษตามความประสงค์ของผู้เอาประกัน เช่น เจ้าของบริษัทอุตสาหกรรมประกันอุบัติเหตุหมู่ให้คนงานทั้งหมด โดยมีข้อตกลงว่าถ้าการเสียหายเกิดขึ้นแก่คนงานตลอดปีไม่เกินวงเงินที่กำหนดไว้ก็ชำระเบี้ยประกันไว้จำนวนหนึ่งแต่ถ้าความเสียหายเกิดน้อยกว่าที่กำหนดไว้ผู้รับประกันจะคืนเบี้ยประกันให้ตามส่วน ถ้าอุบัติเหตุเกิดมากกว่าวงเงินที่เอาประกันไว้ผู้รับประกันก็จะจ่ายให้ แต่ผู้เอาประกัน ต้องชำระเบี้ยประกันในส่วนที่ขาดด้วย เช่นนี้เป็นต้น จึงเห็นได้ว่าวิธีนี้เป็นวิธีการปรับปรุงเบี้ยประกันให้หลังจากระยะเวลาเอาประกันผ่านไปแล้ว

วิธีนี้เหมาะสำหรับผู้เอาประกันที่ประสงค์จะจำกัดความรับผิดชอบของตน โดยให้ผู้รับประกันรับผิดชอบในการสูญเสียแทนส่วนหนึ่งแม้ว่าการสูญเสียจะเกินวงเงินที่เอาประกันไว้ผู้รับประกันก็ยอมรับรับผิดชอบให้ด้วย โดยผู้เอาประกันยอมชำระเบี้ยประกันส่วนที่ขาดให้ ใช้กันมากในการประกันอุบัติเหตุคนงานหรือการชดเชยค่าสูญเสียที่เกิดขึ้นแก่คนงาน

3. วิธีการผสม (Combination Method) วิธีนี้เป็นการใช้วิธีจำแนกประเภทของชั้นของผู้เอาประกันตาม 1. กับวิธีการพิจารณาการเสี่ยงภัยของแต่ละบุคคลตาม 2. ร่วมกัน กล่าวง่าย ๆ ก็คือในการพิจารณาการเสี่ยงภัยของแต่ละบุคคลนั้นตาม 2. นั้นต้องกำหนดอัตรากลางขึ้นไว้แล้วมีการ

พิจารณาเพิ่มหรือลดจากอัตรานั้นด้วยวิธีต่าง ๆ การใช้วิธีผสมนี้ก็หมายความว่าไม่ต้องไปกำหนดอัตรากลางขึ้นมาใหม่ให้ยุ่งยาก หากแต่ใช้อัตราของวิธีจำแนกประเภทและชั้นของวัตถุที่เอาประกันภัยตาม 1. นั้นเองมาใช้เป็นอัตรากลางแล้วกำหนดอัตราเพิ่มหรือลดจากอัตรานั้นซึ่งย่อมจะทำให้สะดวกมากขึ้น ทั้งนี้เพราะในการประกันวินาศภัยนั้นก็ต้องใช้วิธีกำหนดอัตราเบี้ยประกันทุกวิธีอยู่แล้ว ส่วนวิธีใดจะเหมาะกับการประกันแบบใดหรือผู้เอาประกันรายใดก็พิจารณาเป็นเรื่อง ๆ หรือเป็นราย ๆ ไป การใช้วิธีผสมจึงเป็นการง่ายและสะดวกยิ่งขึ้น

หลักเกณฑ์ทั่ว ๆ ไปในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันวินาศภัยที่ใช้กันอยู่ในการประกันภัยก็คงมีอยู่เท่าที่กล่าวมานี้ เพราะการที่จะใช้วิธีการใดสำหรับการประกันแบบใดและสำหรับผู้เอาประกันรายใด กลุ่มใด ก็สุดแต่การพิจารณากันเป็นราย ๆ ไป แต่เมื่อตกลงว่าจะใช้วิธีใดแล้ว การกำหนดอัตรากลางที่ดี การกำหนดอัตราส่วนลดที่ดีจะต้องมีการคำนวณต่อไปอีกและจะคำนวณโดยใช้ระบบใด แบบใด ก็สุดแต่นโยบายของแต่ละบริษัทจะเห็นสมควร

2.4.3 ปัจจัยในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์³¹

ปัจจัยในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่ใช้กันอยู่ทั่วไป ได้แก่

1. สภาพของรถยนต์ (Age Group) มีลักษณะอย่างไร เป็นรถเก่าหรือรถใหม่ รุ่นปีของรถ ลักษณะเครื่องและตัวถัง ยิ่งรถมีสภาพดี อัตราเบี้ยประกันจะต่ำลง
2. ชนิดการใช้รถยนต์ (Use) รถที่นำมาใช้เป็นรถประเภทไหน เช่น รถบรรทุกส่วนบุคคล รถบรรทุกสาธารณะ รถโดยสารป้ายดำ รถยนต์สาธารณะ โอกาสจะเกิดความเสียหายมีมากกว่ารถนั่งส่วนบุคคล อัตราเบี้ยประกันจะสูง
3. ขอบเขตของการใช้รถยนต์ (Territory) หมายถึงอาณาเขตของการใช้รถยนต์ถ้าต้องการใช้นอกอาณาเขตที่กำหนดไว้ อัตราเบี้ยประกันจะสูงขึ้น เช่น การใช้รถยนต์ข้ามเขตไปมาเลเซีย สิงคโปร์ ปีนัง หรือใช้ระยะไกล ๆ หรือใช้ระยะทางไกล ความเสี่ยงก็ยิ่งมีมากขึ้น
4. น้ำหนักบรรทุก (Weight) สำหรับทางตรงข้ามในการคิดเบี้ยประกันจะขึ้นอยู่กับประเภทของรถยนต์ที่ใช้ เช่น รถยนต์ส่วนบุคคลคิดค่าเบี้ยประกันตามแรงม้าของเครื่องยนต์ cc ถ้าเป็นรถบรรทุกจะคิดตามน้ำหนักที่บรรทุกเป็นเกณฑ์
5. ทุนประกัน (Sum Insured) ของรถยนต์ จะมีจำนวนมากน้อยเท่าใดขึ้นอยู่กับชนิดและรุ่นของรถนั้น ๆ ราคาที่ประกันจะไม่เกินราคาที่แท้จริงของรถยนต์นั้น

³¹ จาก การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (โครงการงานสถิติสาขาประกันภัย ภาควิชาสถิติ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย) (น. 37-38), โดย วรลักษณ์ สุขไทย, 2544, กรุงเทพฯ: ผู้แต่ง.

6. ผู้ขับขี่ รถยนต์ประเภทนั้น ๆ ซึ่งเกี่ยวกับ

- 1) เพศของผู้ขับขี่
- 2) อายุ
- 3) อาชีพ
- 4) สถานะทางครอบครัว เช่น โสด มีบุตร บุตรกี่คน
- 5) อายุใบอนุญาตขับขี่
- 6) ประวัติการใช้รถของผู้ขับขี่ เช่น เคยเกิดอุบัติเหตุหรือไม่ และร้ายแรง หรือเปล่า
- 7) สุขภาพร่างกายโดยเฉพาะ สมอง ตา หู

7. ประเภทของภัยที่คุ้มครอง อัตราเบี้ยประกันจะขึ้นตามจำนวนภัยที่ต้องการให้ความคุ้มครองเพิ่มเติม

8. ปัจจัยอื่น ๆ เช่น

- 1) การเก็บรักษารถยนต์
- 2) สถานที่เก็บรักษารถยนต์
- 3) ภัยทางด้านจิตใจของผู้ขับขี่

2.4.4 วิธีการกำหนดอัตราเบี้ยประกันรถยนต์ของกรมการประกันภัย

ทางกรมการประกันภัยพิจารณาใช้วิธีการกำหนดอัตราเบี้ยประกันรถยนต์โดยวิธี “Loss Ratio” ซึ่งเป็นวิธีทางคณิตศาสตร์ประกันภัยวิธีหนึ่งมาใช้ในการปรับเบี้ยประกันภัย มีรายละเอียดคือ³²

เป็นวิธีที่ใช้ปรับปรุงเบี้ยที่ใช้อยู่ โดยเป็นการเปรียบเทียบระหว่าง

1. Actual Loss Ratio (อัตราส่วนความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง) กับ
2. Expected Loss Ratio (อัตราส่วนความเสียหายที่คาดว่าจะเกิดขึ้น)

ซึ่ง Actual Loss Ratio คือ Incurred-Eamed Loss Ratio (ค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้นจริง ต่อเบี้ยประกันภัยรับที่ถือเป็นรายได้) และ Expected Loss Ratio คือ Loss Ratio (อัตราส่วนความเสียหายตามโครงสร้างอัตราเบี้ยประกันภัย)

หลังจากนั้นนำอัตราส่วนความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงและอัตราส่วนความเสียหายที่คาดว่าจะเกิดขึ้นมาหาความแตกต่างจากการเทียบอัตราความเปลี่ยนแปลงโดย

$$\text{Percentage rate change} = \frac{\text{Actual} - \text{LossRatio} - \text{Expected} - \text{LossRatio}}{\text{Expected} - \text{LossRatio}}$$

³² แหล่งเดิม. (น. 107).

ถ้าเป็นผลบวก แสดงว่า ต้องเพิ่มเบี้ย

ถ้าเป็นผลลบ แสดงว่า ต้องลดเบี้ย

โดยจะคิดเพิ่ม ลด เทียบจากเบี้ยพิกัดสูงสุดที่กรมการประกันภัยกำหนด ดังนี้

เบี้ยประกันที่เหมาะสม = (Percentage Rate Change) (อัตราเบี้ยพิกัดสูงสุด) + อัตราเบี้ย

พิกัดสูงสุด

ขั้นตอนการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยโดยวิธี Loss Ratio

1. กำหนด Expected Loss Ratio (อัตราส่วนความเสียหายตาม โครงสร้างเบี้ยประกันภัย)

Expected Loss Ratio เป็น Loss Ratio ที่ใช้สำหรับการประมาณการกำไรซึ่งได้จาก ร้อยละ 10 หักด้วยค่าใช้จ่าย (Expected Loading) ในกรณีกรมการประกันภัยมีการบวกเพิ่มค่าใช้จ่าย ร้อยละ 30 จึงมี Expected Loss Ratio (อัตราส่วนความเสียหายตาม โครงสร้างเบี้ยประกันภัย) เป็นร้อยละ 70 (ร้อยละ 100-ร้อยละ 30) ของรถยนต์แต่ละประเภท

2. หา Actual Loss Ratio (อัตราส่วนความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง) ของรถยนต์แต่ละประเภท

ซึ่งผู้เขียนขอยกตัวอย่างจากข้อมูลการรายงานของกรมประกันภัย Loss Ratio ที่เกิดขึ้นจริงตั้งแต่ปี 2540-2543 ของรถประเภทต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นเป็นดังนี้³³

ตารางที่ 2.1 ยกตัวอย่างจากข้อมูลการรายงานของกรมประกันภัย Loss Ratio ที่เกิดขึ้นจริงตั้งแต่ปี 2540-2543 ของรถประเภทต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น

ปี	Loss Ratio รถจักรยานยนต์	Loss Ratio รถยนต์	Loss Ratio รถบรรทุก
2539	92.44	23.44	24.96
2540	98.79	21.54	22.41
2541	106.56	25.2	28.35
2542	103.13	22.85	24.77
2543	91.19	18.74	18.68

³³ แหล่งเดิม. (น. 108).

3. เทียบหาอัตราความเปลี่ยนแปลง

ทำการเปรียบเทียบหาอัตราความเปลี่ยนแปลงจาก Actual Loss Ratio (อัตราส่วนความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง) กับ Expected Loss Ratio (อัตราส่วนความเสียหายตามโครงสร้างที่เกิดขึ้นจริง) ของรถแต่ละประเภท ได้ดังนี้³⁴

ตารางที่ 2.2 เปรียบเทียบหาอัตราความเปลี่ยนแปลงจาก Actual Loss Ratio (อัตราส่วนความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง) กับ Expected Loss Ratio (อัตราส่วนความเสียหายตามโครงสร้างที่เกิดขึ้นจริง) ของรถแต่ละประเภท

ปี	Percentage rate change รถจักรยานยนต์	Percentage rate change รถยนต์	Percentage rate change รถบรรทุก
2539	0.32	-0.67	-0.64
2540	0.41	-0.69	-0.68
2541	0.52	-0.64	-0.60
2542	0.47	-0.67	-0.65
2543	0.30	-0.7	-0.73

จะเห็นได้ว่า อัตราความเปลี่ยนแปลงของรถจักรยานยนต์เป็นบวกเพราะฉะนั้นจึงต้องมีการปรับเพิ่มเบี้ยของรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลไม่เกิน 125 ซีซี ส่วนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง และรถบรรทุกส่วนบุคคลหนักเกิน 3 ตัน มีอัตราความเปลี่ยนแปลงเป็นลบจึงต้องมีการปรับลดเบี้ยลง โดยคิดเทียบกับอัตราเบี้ยประกันภัยชั้นสูงสุดที่นายทะเบียนกำหนด

4. ทำการคำนวณหาอัตราเบี้ยประกันที่เหมาะสมของปี 2540-2544

โดยเทียบอัตราความเปลี่ยนแปลงที่คำนวณได้มาปรับกับอัตราเบี้ยประกันภัยชั้นสูงสุด โดยพิคัดเบี้ยประกันภัยสูงสุดของแต่ละประเภทที่กรมการประกันภัยกำหนดคือ

³⁴ แหล่งเดิม. (น. 109.

พิักัดเบี้ยประกันภัยสูงสุดของรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล

ไม่เกิน 125 ซีซี คือ 200 บาทต่อคัน

พิักัดเบี้ยประกันภัยสูงสุดของรถยนต์ส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง

คือ 1,080 บาทต่อคัน

พิักัดเบี้ยประกันภัยสูงสุดของรถบรรทุกหนักไม่เกิน 3 คน

คือ 1,350 บาทต่อคัน

จะได้ผลการประมาณค่าเบี้ยประกันที่เหมาะสมปี 2541-2544 เป็นดังนี้³⁵

ตารางที่ 2.3 ผลการประมาณค่าเบี้ยประกันที่เหมาะสมปี 2541-2544

ปี	รถจักรยานยนต์	รถยนต์	รถบรรทุก
2540	264	357	486
2541	282	335	432
2542	304	388	547
2543	294	352	478
2544	260	280	365

5. กำหนดเบี้ยประกันภัยต่อกรมธรรม์ (Gross Premium)

เนื่องจากการรับประกันมีค่าใช้จ่ายและความเสี่ยงต่าง ๆ เกิดขึ้นพร้อมทั้งต้องมีกำไรจำนวนหนึ่ง จึงต้องมีการบวกเพิ่มจากเบี้ยประกันภัยแท้จริงที่คำนวณได้ให้เป็นเบี้ยประกันภัยรวม (Gross Premium) เท่ากับ 30% ของเบี้ยประกันภัยรวม จึงสามารถหาเบี้ยประกันภัยรวมต่อกรมธรรม์ได้จาก

$$G = P + aG \text{ หรือ}$$

$$G = P/1-a$$

เมื่อ a คือสัดส่วนของค่าใช้จ่าย ดังนั้นเบี้ยประกันภัย (Gross premium) ของรถประเภทต่าง ๆ ในปี 2540-2544 กำหนดได้ ดังนี้³⁶

³⁵ แหล่งเดิม. (น. 110).

³⁶ แหล่งเดิม. (น. 110).

ตารางที่ 2.4 เมื่อ a คือสัดส่วนของค่าใช้จ่าย ดังนั้นเบี้ยประกันภัย (Gross premium) ของรถประเภทต่าง ๆ ในปี 2540-2544 กำหนดได้ ดังนี้

ปี	รถจักรยานยนต์	รถยนต์	รถบรรทุก
2540	377	510	694
2541	403	479	617
2542	435	555	781
2543	421	504	682
2544	371	400	521

เห็นได้ว่า การคำนวณเบี้ยประกันภัยรถยนต์นั้น จะมีหลักการ วิธีการ และปัจจัยในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ และทางกรมการประกันภัยก็มีวิธีการในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยไว้เช่นเดียวกัน ซึ่งเป็นวิธีการหนึ่งทางคณิตศาสตร์ประกันภัย