

ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับค่าเสียหายของผู้ประสบภัยจากรถ¹

ดีเลิศ สุขขำ²

นับตั้งแต่การประกาศใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กฎหมายฉบับนี้ได้กำหนดหลักการสำคัญให้มีการเยียวยาผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุทางถนนให้ทันไปด้วยความรวดเร็วและเป็นธรรม โดยวางอยู่บนฐานคิดของการประกันภัยภาคบังคับ ซึ่งมุ่งประสงค์ที่จะสร้างหลักประกันขั้นพื้นฐานแก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายทางร่างกาย ชีวิต หรืออนามัย อันเนื่องมาจากการใช้รถยนต์บนท้องถนน โดยไม่จำเป็นต้องพิสูจน์ความผิดในชั้นต้น เจตนารมณ์อันแน่วแน่ของการบัญญัติกฎหมายนี้คือการลดทอนผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมที่อาจเกิดขึ้นกับผู้ประสบภัยและครอบครัวในยามวิกฤต อันเป็นผลพวงจากอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งยังคงเป็นปัญหาเรื้อรังที่กีดกร่อนความปลอดภัยและคุณภาพชีวิตของประชาชนชาวไทยอย่างต่อเนื่อง

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้รับการปรับปรุงและแก้ไขเพิ่มเติมเป็นระยะเพื่อตอบสนองต่อความเปลี่ยนแปลงของสังคม เศรษฐกิจ และความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีอาจเหลือได้ การแก้ไขเพิ่มเติมในแต่ละครั้งที่ผ่านมาเน้นการยกระดับประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย ขยายขอบเขตความคุ้มครองให้ครอบคลุมผู้ประสบภัยในวงกว้างยิ่งขึ้น และปรับปรุงกลไกการเยียวยาให้มีความคล่องตัวและสอดคล้องกับความเป็นจริงในปัจจุบัน ตัวอย่างที่เห็นได้ชัดคือการปรับเพิ่มจำนวนเงินความคุ้มครอง ซึ่งสะท้อนถึงค่าครองชีพและค่ารักษาพยาบาลที่สูงขึ้น รวมถึงการกำหนดกระบวนการจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยตรงจากบริษัทประกันภัย เพื่อลดขั้นตอนและความยุ่งยากในการเรียกร้องสิทธิของผู้ประสบภัย นอกจากนี้ ยังมีการบัญญัติมาตรการที่เข้มงวดขึ้นเพื่อป้องกันและปราบปรามการฉ้อฉลและการทุจริตที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ซึ่งเป็นภัยคุกคามต่อความยั่งยืนของระบบและส่งผลกระทบต่อผู้สุจริต

ในขณะที่ประเทศไทยยังคงเผชิญกับอัตราอุบัติเหตุทางถนนที่สูงอยู่ตลอดมา ตามรายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนโลก ปี พ.ศ. 2558 (อ้างอิงข้อมูลปี พ.ศ. 2555) ขององค์การอนามัยโลก ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนจำนวน 36.2 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคน จัดเป็นอันดับ 2 ของโลก และอันดับ 1 ของกลุ่มประเทศอาเซียน ต่อมาตามรายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนโลก ปี พ.ศ. 2561 ขององค์การอนามัยโลก ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนจำนวน 36.2 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคน จัดเป็นอันดับ 9 ของโลก และอันดับ 1 ของทวีปเอเชีย และอันดับ 1 ของกลุ่มประเทศอาเซียน ล่าสุดตาม

¹บทความนี้เรียบเรียงจากการค้นคว้าอิสระ เรื่องปัญหากฎหมายเกี่ยวกับค่าเสียหายของผู้ประสบภัยจากรถ โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษา คือ รองศาสตราจารย์จรัส เล็งวิทยา และคณะกรรมการสอบ คือ รองศาสตราจารย์ประเทือง ธนียผล และรองศาสตราจารย์กำธร กำประเสริฐ

²นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง สาขาวิทยบริการเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดอุทัยธานี

รายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนโลก ปี พ.ศ. 2566 (อ้างอิงข้อมูลปี พ.ศ. 2564) ขององค์การอนามัยโลก ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนจำนวน 25 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคน จัดเป็นอันดับ 18 ของโลก หากคิดเป็นค่าเฉลี่ยแล้วจะพบว่านับแต่ปี พ.ศ. 2556 ถึงปี พ.ศ. 2566 ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนเฉลี่ย 19,733 คนต่อปีหรือเฉลี่ยอยู่ที่ 50 คนต่อวัน ซึ่งตามสถิติดังกล่าวอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนของประเทศไทยถือเป็นลำดับต้นๆ ของโลก ความสูญเสียต่อชีวิต ทรัพย์สิน และศักยภาพทางเศรษฐกิจและสังคมที่เกิดจากภัยพิบัตินี้จึงเป็นสิ่งที่ไม่อาจมองข้าม เพราะส่งผลให้มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจำนวนมาก ก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างมหาศาล เมื่อพิจารณาข้อมูลสถิติดังกล่าวอย่างต่อเนื่องยิ่งตอกย้ำถึงความจำเป็นในการมีกลไกทางกฎหมายที่มีประสิทธิภาพในการเยียวยาและบรรเทาผลกระทบจากอุบัติเหตุดังกล่าว พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจึงมิได้เป็นเพียงกฎหมายประกันภัยทั่วไป หากแต่เป็นเครื่องมือทางสังคมที่สำคัญในการสร้างหลักประกันและความมั่นคงให้กับประชาชน

ขณะเดียวกัน เฉพาะจำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนในประเทศไทย ไม่รวมรถจักรยานยนต์ ก็มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากสถิติการจดทะเบียนของกรมการขนส่งทางบกในช่วง 5 ปี นับแต่ปี พ.ศ. 2563 ถึง พ.ศ. 2567 มีจำนวนรถจดทะเบียนใหม่เฉลี่ยประมาณ 2,600,000 ถึง 3,000,000 คันต่อปี การเพิ่มขึ้นของจำนวนยานพาหนะบนท้องถนนอย่างต่อเนื่องนี้ ย่อมส่งผลให้ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มสูงขึ้นตามไปด้วย และตอกย้ำถึงความสำคัญของการมีระบบกฎหมายที่เข้มแข็งและมีประสิทธิภาพในการคุ้มครองผู้ประสบภัย

ลักษณะเฉพาะที่สำคัญประการหนึ่งของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่แตกต่างจากการเยียวยาความเสียหายตามหลักกฎหมายละเมิดในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ คือ การมุ่งเน้นการให้ความช่วยเหลือเบื้องต้นอย่างรวดเร็ว โดยละเว้นการพิสูจน์ความผิดในทันที ซึ่งเป็นแนวคิดที่สอดคล้องกับหลักการของ "no-fault liability" โดยกำหนดให้ผู้ประสบภัยได้รับการเยียวยาด้วยค่าเสียหายเบื้องต้น ภายใน 7 วันนับแต่ได้รับคำร้องจากผู้ประสบภัย (มาตรา 20) โดยไม่ต้องรอผลการพิสูจน์ความผิด ซึ่งตามกฎหมายที่ออกตามความกฎหมายดังกล่าวกำหนดจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นในกรณีบาดเจ็บได้รับค่ารักษาตามที่จ่ายจริงสูงสุดไม่เกิน 30,000 บาท หากได้รับอันตรายสาหัสได้รับค่ารักษา 35,000 บาท หรือหากเสียชีวิตทันทีได้รับค่าปลงศพหรือค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการศพ 35,000 บาท หากบาดเจ็บแล้วต่อมาเป็นอันตรายสาหัสได้รับค่ารักษารวมกันไม่เกิน 65,000 บาท หรือหากบาดเจ็บหรือได้รับอันตรายสาหัสแล้วต่อมาเสียชีวิต ได้รับค่ารักษา ค่าปลงศพหรือค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการศพรวมกันไม่เกิน 65,000 บาท

นอกจากนี้ยังมุ่งเน้นการให้ความช่วยเหลือเบื้องต้นในทันที โดยละเว้นการพิสูจน์ความผิด สำหรับกรณีเกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถโดยรถนั้นมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามที่กฎหมายกำหนดบังคับไว้ และเจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือเจ้าของรถจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน หรือความเสียหายเกิดจากรถที่ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถและมีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามที่กฎหมายกำหนดบังคับไว้ หรือความเสียหายเกิดจากรถที่ผู้ขับหลบหนีไปหรือไม่อาจ

ทราบได้ว่าความเสียหายเกิดจากรถคันใด ให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุน (มาตรา 23)

การเยียวยาความเสียหายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 อีกส่วนหนึ่งที่มุ่งหมายให้ผู้ประสบภัยมีหลักประกันขั้นต่ำที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนเมื่อได้มีการพิสูจน์ความผิดแล้ว โดยกำหนดให้เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้ใช้ต้องมีการประกันภัยไม่น้อยกว่าจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง (มาตรา 7) ซึ่งกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยรวมกับค่าเสียหายเบื้องต้นสำหรับผู้ประสบภัยต่อรายเป็นค่ารักษาตามที่จ่ายจริงสูงสุดไม่เกิน 50,000 บาท หากได้รับอันตรายสาหัสได้รับค่าเสียหาย 200,000 บาท หรือหากเสียชีวิตทันทีได้รับค่าเสียหาย 200,000 บาท หากบาดเจ็บแล้วต่อมาเป็นอันตรายสาหัสหรือหากบาดเจ็บหรือได้รับอันตรายสาหัสแล้วต่อมาเสียชีวิต ได้รับค่าเสียหาย 200,000 บาท และค่าชดเชยรายวันสำหรับผู้ประสบภัยที่พักรักษาตัวในโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล จำนวนวันละ 200 บาท สูงสุดไม่เกิน 20 วันต่ออุบัติเหตุแต่ละครั้ง ในขณะเดียวกันมาตรา 7 วรรคสาม กำหนดยกเว้นให้เจ้าของรถที่จัดให้มีการประกันภัยความเสียหายต่อผู้ประสบภัยครอบคลุมความเสียหายต่อผู้ประสบภัยและทรัพย์สินตามที่กำหนดในกฎกระทรวงแล้ว ไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัยความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยอีก

ในขณะที่พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 29 วรรคสอง ให้อำนาจเลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายออกคำสั่งแก้ไขเพิ่มเติมแบบหรือข้อความในกรมธรรม์ได้ และมีการแก้ไขปรับปรุงเพิ่มความคุ้มครองตามในแบบของกรมธรรม์ ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ กรณีบาดเจ็บเป็นค่ารักษาตามที่จ่ายจริงสูงสุดไม่เกิน 80,000 บาท กรณีทุพพลภาพหรือสูญเสียอวัยวะ 200,000 ถึง 500,000 บาท หรือกรณีเสียชีวิต 500,000 บาท และค่าชดเชยรายวันสำหรับผู้ประสบภัยที่พักรักษาตัวในโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล จำนวนวันละ 200 บาท สูงสุดไม่เกิน 20 วันต่ออุบัติเหตุแต่ละครั้ง

นอกจากนี้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้กำหนดมาตรการเพื่อการบังคับใช้กฎหมายให้บรรลุเจตนารมณ์ในการเยียวยาผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุทางถนนให้เป็นไปด้วยความรวดเร็วและเป็นธรรม และเป็นหลักประกันขั้นพื้นฐานแก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายทางร่างกาย ชีวิต หรืออนามัย อันเนื่องมาจากการใช้รถยนต์บนท้องถนน โดยการกำหนดบทลงโทษสำหรับบริษัทผู้รับประกันภัยที่มีหน้าที่ต้องรับประกันความเสียหายตามที่กฎหมายกำหนด หากฝ่าฝืนหน้าที่ดังกล่าวแล้วรัฐมนตรีมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตประกอบธุรกิจในส่วนที่เกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ได้ (มาตรา 10 ตี) และมีความผิดทางวินัยต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงสองแสนห้าหมื่นบาท (มาตรา 38) ส่วนเจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ที่ฝ่าฝืนไม่จัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยนั้น มีความผิดทางวินัยต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท (มาตรา 37) นอกจากนี้ยังกำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ใช้รถที่ไม่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย มีความผิดทางวินัยต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท (มาตรา 39)

ผู้ศึกษาเห็นว่าพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีเจตนารมณ์สำคัญในการบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุทางถนน แต่ในบริบทของการบังคับใช้จริง ยังคงปรากฏร่องรอยของปัญหาและข้อจำกัด ซึ่งบั่นทอนการคุ้มครองสิทธิของผู้ประสบภัยให้เกิดผลได้อย่างเต็มที่ และอาจนำไปสู่ความไม่เสมอภาคและความไม่เป็นธรรมในกระบวนการเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้น เนื่องจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจำกัดความคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้ประสบภัยไว้เฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้นเท่านั้น การกำหนดรายการค่าเสียหายและจำนวนเงินเอาประกันภัยไม่ตอบสนองต่อความเปลี่ยนแปลงของสังคม เศรษฐกิจ รวมถึงไม่สอดคล้องกับกฎหมายระดับพระราชบัญญัติอื่นที่เกี่ยวข้องทำให้เกิดความเกิดปัญหาในการตีความและบทลงโทษที่เป็นกลไกสำคัญในการบังคับใช้กฎหมาย ผู้ศึกษาจึงได้ศึกษาและวิเคราะห์ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับค่าเสียหายของผู้ประสบภัยจากรถ โดยมีประเด็นปัญหา ดังต่อไปนี้

ปัญหาประการแรก กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจำกัดความคุ้มครองสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้ประสบภัยจากรถไว้เฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้น ด้วยเหตุที่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 23 กำหนดว่า กรณีเกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถ โดยรถนั้นมีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามที่กฎหมายกำหนดบังคับไว้ และเจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือกรณีเจ้าของรถจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน หรือกรณีเกิดความเสียหายจากรถที่ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถและมีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามที่กฎหมายกำหนดบังคับไว้ หรือกรณีเกิดความเสียหายจากรถที่ผู้ขับหลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่าความเสียหายเกิดจากรถคันใด ให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถจ่ายเงินจากกองทุนให้แก่ผู้ประสบภัยแต่เฉพาะเพียงค่าเสียหายเบื้องต้นเท่านั้น ส่งผลให้เกิดกรณีที่มีเมื่อมีการพิสูจน์ความผิดแล้ว แต่ปรากฏว่ารถที่ก่อความเสียหายไม่มีประกัน หรือชนแล้วหนี หรือกรณีอื่นที่ไม่สามารถเรียกค่าเสียหายจากบุคคลใดได้ กรณีเช่นนี้ผู้ประสบภัยไม่สามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนอื่นที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้ ทำให้ผู้ประสบภัยต้องไปติดตามใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายอื่นที่ยังไม่ได้รับชดเชยจากเจ้าของรถหรือผู้ก่อความเสียหายด้วยตนเอง ต้องสูญเสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีจำนวนมาก และไม่เป็นการแน่นอนว่าจะติดตามบังคับคดีตามคำพิพากษาได้มากนัก ยิ่งไปกว่านี้ทั้งที่เจตนารมณ์สำคัญคือการเยียวยาผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุทางถนนทุกกรณีให้เป็นไปด้วยความรวดเร็วและเป็นธรรม

ปัญหาประการที่สอง การกำหนดรายการค่าเสียหายและจำนวนเงินเอาประกันภัยไม่ตอบสนองต่อความเปลี่ยนแปลงของสังคม เศรษฐกิจ เนื่องจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้อง กำหนดจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นและค่าสินไหมทดแทนไว้ ต่อมาได้แก้ไขปรับปรุงกำหนดให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น ในกรณีเสียชีวิตหรือบาดเจ็บเป็นจำนวนขั้นต่ำ 30,000 บาท ขึ้นสูงรวมแล้วไม่เกิน 65,000 บาท และกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยรวมกับค่าเสียหายเบื้องต้น สำหรับผู้ประสบภัยต่อรายเป็นค่ารักษาตามที่จ่ายจริงสูงสุดไม่เกิน 50,000 บาท กรณีการทุพพลภาพอย่างถาวร หรือสูญเสียอวัยวะ หรือเสียชีวิตกำหนดไว้ 200,000 บาท และค่าชดเชยรายวันสำหรับผู้ประสบภัยที่พักรักษาตัวในโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล จำนวนวันละ 200 บาท สูงสุดไม่เกิน 20 วันต่ออุบัติเหตุแต่ละครั้ง ซึ่งนับถึงปัจจุบันเป็นระยะเวลา

เกินกว่าสิบปีแล้ว แม้ต่อมามีคำสั่งนายทะเบียน³ที่ออกตามความพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 29 วรรคสอง ปรับเพิ่มความคุ้มครองเฉพาะกรณีบาดเจ็บเป็นค่ารักษาตามที่จ่ายจริงสูงสุดไม่เกิน 80,000 บาท กรณีทุพพลภาพหรือสูญเสียอวัยวะ 200,000 ถึง 500,000 บาท หรือกรณีเสียชีวิต 500,000 บาท กรณีเช่นนี้สมควรแก้ไขปรับปรุงจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นและจำนวนเงินเอาประกันภัยดังกล่าวให้เหมาะสม สอดคล้องกับความเสียหายที่เกิดขึ้นและสถานะสังคม เศรษฐกิจในปัจจุบัน

ปัญหาประการที่สาม การตีความค่าเสียหายและจำนวนเงินเอาประกันภัย กรณีผู้ประสบภัยเป็นผู้ขับขี่ เนื่องจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 7 และกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้องกำหนดว่า ในกรณีที่ผู้ประสบภัยเป็นผู้ขับขี่และเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย หรือ ไม่มีผู้ได้รับผิดตามกฎหมายต่อผู้ขับขี่ที่ประสบภัย ให้ผู้ประสบภัยที่เป็นผู้ขับขี่ได้รับเงินเอาประกันภัยเป็นจำนวนเท่ากับค่าเสียหายเบื้องต้นคือ จำนวนขั้นต่ำ 30,000 บาท ขึ้นสูงรวมแล้วไม่เกิน 65,000 บาท ทำให้เกิดการตีความว่า ในกรณีที่ผู้ประสบภัยเป็นผู้ขับขี่ แต่ไม่ใช่กรณีที่ถูกจำกัดไว้โดยเฉพาะตามกฎหมาย เช่น ผู้ประสบภัยเป็นผู้ขับขี่และไม่เป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย หรือมีผู้ต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ขับขี่ที่ประสบภัย กรณีเช่นนี้ผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบค่าสินไหมทดแทนส่วนอื่นที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นจนเต็มความคุ้มครองคือ 200,000 บาท ในขณะเดียวกัน มาตรา 7 วรรคสาม มีข้อความให้เจ้าของรถที่จัดให้มีการประกันภัยความเสียหายต่อผู้ประสบภัยครอบคลุมความเสียหายต่อผู้ประสบภัยและทรัพย์สินตามที่กำหนดในกฎกระทรวงแล้ว ไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัยความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยอีก ซึ่งต่อมาได้มีคำสั่งนายทะเบียนที่ออกตามความพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 29 วรรคสอง แก้ไขปรับปรุงกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เพิ่มความคุ้มครองกรณีบาดเจ็บเป็นค่ารักษาตามที่จ่ายจริงสูงสุดไม่เกิน 80,000 บาท กรณีทุพพลภาพหรือสูญเสียอวัยวะ 200,000 ถึง 500,000 บาท หรือกรณีเสียชีวิต 500,000 บาท แต่มีข้อความในกรมธรรม์ว่า กรณีผู้ประสบภัยเป็นผู้ขับขี่รถคันที่เอาประกันภัยเอง ผู้รับประกันภัยจะรับผิดชอบค่าสินไหมทดแทนไม่เกินค่าเสียหายเบื้องต้นเท่านั้น ทำให้เกิดการตีความตามแบบหรือข้อความในกรมธรรม์ดังกล่าวว่า กรณีที่ผู้ประสบภัยเป็นผู้ขับขี่ในทุกกรณี ผู้ประสบภัยจะได้รับเงินเอาประกันภัยเป็นจำนวนเท่ากับค่าเสียหายเบื้องต้นเท่านั้น ซึ่งแตกต่างจากที่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้ กรณีเช่นนี้หากมีข้อพิพาทเกิดขึ้น ศาลจะกำหนดค่าเสียหายหรือค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ขับขี่ที่ประสบภัยอย่างไร⁴

ปัญหาประการที่สี่ บทลงโทษเพื่อบังคับใช้กฎหมายให้เกิดความชัดเจน และบรรลุผลในการบังคับใช้ เพื่อเป็นการป้องปรามและยับยั้งความเสียหายอันจะเกิดกับผู้ประสบภัย และเพื่อเป็นหลักประกันความเสียหายขั้นต่ำที่อาจเกิดมีขึ้นกับผู้ประสบภัย โดยที่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กำหนดบทลงโทษสำหรับบริษัทผู้รับประกันภัยที่มีหน้าที่ต้องรับประกันความเสียหายตามที่กฎหมายกำหนด หากไม่

³ คำสั่งนายทะเบียนที่ 46/2567 เรื่อง ให้ใช้แบบ ข้อความ และพิศดัดตราเบี้ยประกันภัย ของกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์.

⁴ สรยุทธ งามวงษ์วาน, ค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ.

ปฏิบัติตามย่อมมีความผิดทางวินัย ต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงสองแสนห้าหมื่นบาท (มาตรา 38) และกำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ประสบภัย มีความผิดทางวินัยต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท รวมถึงกำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ใช้รถที่ไม่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย มีความผิดทางวินัยต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท แต่ปรากฏว่าอัตราโทษตามบทลงโทษดังกล่าวมีการปรับปรุงแก้ไขครั้งล่าสุดในปี พ.ศ. 2540 ซึ่งนับถึงปัจจุบันเป็นเวลากว่าสามสิบปีแล้ว สมควรแก้ไขปรับปรุงบทลงโทษดังกล่าวให้มีความเหมาะสม เกิดความชัดเจน และบรรลุผลในการบังคับ

ดังนั้น ผู้ศึกษาจึงได้ทำการศึกษาอิสระเพื่อหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวข้างต้น เพื่อจะได้นำไปใช้เป็นแนวทางเกี่ยวกับปัญหากฎหมายเกี่ยวกับค่าเสียหายของผู้ประสบภัยจากกรดดังกล่าวต่อไป

จากการศึกษาถึงปัญหากฎหมายเกี่ยวกับค่าเสียหายของผู้ประสบภัยจากกรด ผู้ศึกษาพบว่า มีข้อเสนอแนะดังนี้

ปัญหาประการแรก กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจำกัดคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้ประสบภัยจากกรดไว้เฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้น ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากกรด พ.ศ. 2535 มาตรา 23 เห็นควรให้มีการแก้ไข

แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากกรด พ.ศ. 2535 มาตรา 23 จากเดิมที่บัญญัติว่า “ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยจากกรดในกรณีดังต่อไปนี้ให้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุน

(1) รถนั้นมีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 และเจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

(2) รถนั้นมีได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถในขณะที่เกิดเหตุเพราะถูกชักยอก น๊อโกงกรรโชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และได้มีการร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน

(3) รถนั้นไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถและมีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9

(4) รถนั้นมีผู้ขับหลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่าความเสียหายเกิดจากกรดคันใด

(5) บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน หรือ

(6) รถตามมาตรา 8 ที่มีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7”

แก้ไขเพิ่มเติมโดยเพิ่มข้อความเป็นมาตรา 23 วรรคสอง และวรรคสาม ดังนี้

“ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยจากกรดตาม (1) (2) (3) (4) หรือ (6) ให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนเท่าจำนวนเงินเอาประกันภัยตามมาตรา 7 วรรคสอง ให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุน

เมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัยไปแล้วเป็นจำนวนเท่าใด ให้มีสิทธิไล่เบี้ยเอาแก่เจ้าของรถหรือผู้ขับจี้รถได้”

ปัญหาประการที่สอง การกำหนดค่าเสียหายและจำนวนเงินเอาประกันภัยไม่ตอบสนองต่อความเปลี่ยนแปลงของสังคม เศรษฐกิจ ตามกฎกระทรวงกำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2552 กำหนดไว้ในข้อ 3 เห็นควรให้มีการแก้ไข

แก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวงกำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2552 กำหนดไว้ในข้อ 3 และข้อ 4 จากเดิมที่บัญญัติว่า

“ข้อ 3 จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น ให้เป็นไปดังต่อไปนี้

(1) จำนวนเท่าที่จ่ายจริงแต่ไม่เกินสามหมื่นบาท สำหรับความเสียหายต่อร่างกายตามข้อ 2 (1)

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกายอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้ ให้มีสิทธิได้รับเงินค่าเสียหายเบื้องต้นจำนวนสามหมื่นห้าพันบาทด้วย

(ก) ตาบอด

(ข) หูหนวก

(ค) เป็นใบ้หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด

(ง) เสียอวัยวะสืบพันธุ์ หรือความสามารถสืบพันธุ์

(จ) เสียแขน ขา มือ เท้า หรือนิ้ว

(ฉ) เสียอวัยวะอื่นใด

(ช) จิตพิการอย่างติดตัว

(ซ) ทุพพลภาพอย่างถาวร

(2) จำนวนสามหมื่นห้าพันบาท สำหรับความเสียหายต่อชีวิตตาม ข้อ 2 (2)

ข้อ 4 ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายดังต่อไปนี้ ให้ได้รับเงินค่าเสียหายเบื้องต้นรวมกันแล้วต้องไม่เกินหกหมื่นห้าพันบาท

(1) ได้รับความเสียหายตามข้อ 2 (1) ต่อมาได้รับความเสียหายตามข้อ 2 (2)

(2) ได้รับความเสียหายต่อร่างกายอย่างหนึ่งอย่างใดตามข้อ 3 (1) วรรคสอง ต่อมาได้รับความเสียหายตามข้อ 2 (2)

(3) ได้รับความเสียหายตามข้อ 2 (1) ต่อมาได้รับความเสียหายต่อร่างกายอย่างหนึ่งอย่างใดตามข้อ 3 (1) วรรคสอง และข้อ 2 (2)”

แก้ไขเพิ่มเติมโดยใช้ข้อความว่าเป็นว่า

“ข้อ 3 จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น ให้เป็นไปดังต่อไปนี้

(1) จำนวนเท่าที่จ่ายจริงแต่ไม่เกินแปดหมื่นบาท สำหรับความเสียหายต่อร่างกายตามข้อ 2 (1)

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกายอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้ ให้มีสิทธิได้รับเงินค่าเสียหายเบื้องต้นจำนวนสองแสนบาทถึงห้าแสนบาทด้วย

- (ก) ตาบอด
- (ข) หูหนวก
- (ค) เป็นใบ้หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด
- (ง) เสียอวัยวะสืบพันธุ์ หรือความสามารถสืบพันธุ์
- (จ) เสียแขน ขา มือ เท้า หรือนิ้ว
- (ฉ) เสียอวัยวะอื่นใด
- (ช) จิตพิการอย่างคิดตัว
- (ซ) ทพพลภาพอย่างถาวร

(2) จำนวนห้าแสนบาท สำหรับความเสียหายต่อชีวิตตาม ข้อ 2 (2)

ข้อ 4 ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายดังต่อไปนี้ ให้ได้รับเงินค่าเสียหายเบื้องต้นรวมกันแล้วต้องไม่เกินห้าแสนสี่พันบาท

(1) ได้รับความเสียหายตามข้อ 2 (1) ต่อมาได้รับความเสียหายตามข้อ 2 (2)

(2) ได้รับความเสียหายต่อร่างกายอย่างหนึ่งอย่างใดตามข้อ 3 (1) วรรคสอง ต่อมาได้รับความเสียหายตามข้อ 2 (2)

(3) ได้รับความเสียหายตามข้อ 2 (1) ต่อมาได้รับความเสียหายต่อร่างกายอย่างหนึ่งอย่างใดตามข้อ 3 (1) วรรคสอง และข้อ 2 (2)”

ปัญหาประการที่สาม การตีความค่าเสียหายและจำนวนเงินเอาประกันภัย กรณีผู้ประสบภัยเป็นผู้ขับขี่ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 20 เห็นควรให้มีการแก้ไข

แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 20 จากเดิมที่บัญญัติว่า

“เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่บริษัทได้รับประกันภัยไว้ ให้บริษัทจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยเมื่อได้รับคำร้องขอจากผู้ประสบภัย

ความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น และการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง”

แก้ไขเพิ่มเติมโดยเพิ่มข้อความเป็นมาตรา 20 วรรคสาม ว่า

“เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่บริษัทได้รับประกันภัยไว้ ให้บริษัทจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยเมื่อได้รับคำร้องขอจากผู้ประสบภัย

ความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น และการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยที่เป็นผู้ขับขี่รถคันที่บริษัทได้รับประกันภัยไว้ไม่ว่าด้วยเหตุใด ให้บริษัทจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยเมื่อได้รับคำร้องขอจากผู้ประสบภัย”

ปัญหาประการที่สี่ บทลงโทษเพื่อบังคับใช้กฎหมาย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 37 และมาตรา 39 เห็นควรให้มีการแก้ไข

แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 37 และมาตรา 39 จากเดิมที่บัญญัติว่า

“มาตรา 37 เจ้าของรถผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 มีความผิดทางวินัยต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท”

“มาตรา 39 ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 11 มีความผิดทางวินัยต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท”

แก้ไขเพิ่มเติมโดยเพิ่มข้อความเป็น มาตรา 37 วรรคสอง และมาตรา 39 วรรคสองว่า

“มาตรา 37 เจ้าของรถผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 มีความผิดทางวินัยต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

ในกรณีที่ปรากฏว่ามีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 ให้นายทะเบียนตามกฎหมายนี้ จัดให้มีการทำประกันความเสียหายตามมาตรา 7 โดยให้มีสิทธิเรียกค่าตอบแทนได้ตามที่กฎหมายกำหนด”

“มาตรา 39 ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 11 มีความผิดทางวินัยต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

ในกรณีที่ปรากฏว่ามีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 ให้นายทะเบียนตามกฎหมายนี้ จัดให้มีการทำประกันความเสียหายตามมาตรา 7 โดยให้มีสิทธิเรียกค่าตอบแทนได้ตามที่กฎหมายกำหนด”

เอกสารอ้างอิง

คำสั่งนายทะเบียนที่ 46/2567 เรื่อง ให้ใช้แบบ ข้อความ และพิกัดอัตราเบี้ยประกันภัย ของกรมธรรม์
ประกันภัยรถยนต์.

สร้อยทร งามวงษ์วาน, คำสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ.