

### บทที่ 3

## กฎหมายเกี่ยวกับอำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยในการสอบสวนคดี ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของไทยและกฎหมายของต่างประเทศ

ปัจจุบัน การประกันภัยรถยนต์ได้รับความนิยมน้อยลงเรื่อยๆ จึงทำให้มีผู้เกิดข้อข้องเกี่ยวกับธุรกิจนี้เป็นจำนวนมาก ทั้ง บริษัทผู้รับประกันภัย ผู้เอาประกันภัย รัฐจึงจำเป็นต้องออกกฎหมายมากำกับดูแลให้ธุรกิจนี้ดำเนินไปด้วยความเรียบร้อยและมีหลักประกันความมั่นคง โดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมธุรกิจประกันภัย กระทรวงการคลังมีหน้าที่กำกับดูแลธุรกิจประกันภัยโดยตรง เมื่อข้อโต้แย้งเกี่ยวกับสิทธิของแต่ละฝ่ายเกิดขึ้น นอกจากจะต้องใช้ข้อกฎหมายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาปรับใช้แล้ว ในส่วนของบริษัทที่รับประกันภัยรถยนต์ นอกจากจะถูกกำกับดูแลการดำเนินงาน โดยพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ.2535 แล้ว ในการประกันภัยรถภาคบังคับยังมีพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 กำกับดูแลอีกชั้นหนึ่ง ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ทุกฝ่าย

การประกันภัยรถยนต์ (automobile insurance) ในปัจจุบันแบ่งออกเป็น 2 ประเภทคือ การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ และการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ

### กฎหมายของประเทศไทย

#### การประกอบกิจการประกันภัย

พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ.2535 บังคับไว้ว่า กิจการประกันภัยต้องทำในรูปแบบบริษัทมหาชนจำกัด และบริษัทจะทำการรับประกันได้นั้นต้องมาจากนายหน้าหรือตัวแทนที่ได้รับอนุญาต แล้ว ตัวแทนของบริษัทจะต้องผ่านการสอบหรืออบรมตามที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมธุรกิจประกันภัยกำหนดไว้เท่านั้น

การดำเนินกิจการประกันภัยปัจจุบันอยู่ในความควบคุมของรัฐ ซึ่งมีสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมธุรกิจประกันภัย กระทรวงการคลังเป็นผู้ดำเนินการควบคุม

### 1. พระราชบัญญัติ ประกันวินาศภัย พ.ศ.2535

สำนักงานคณะกรรมการกำกับส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย กระทรวงการคลัง อาศัยอำนาจหน้าที่และ กฎหมายต่างๆ ในการกำกับดูแลและส่งเสริมธุรกิจประกันชีวิตและธุรกิจประกันวินาศภัยโดยมีวัตถุประสงค์ คือ

1. เพื่อให้บริษัทมีฐานะการเงินมั่นคง
2. เพื่อให้สัญญาประกันภัยเกิดความเป็นธรรม
3. เพื่อให้อัตราเบี้ยประกันภัยเกิดความเป็นธรรม
4. เพื่อให้ผู้เอาประกันภัย หรือผู้ได้รับประโยชน์ตามกรมธรรม์ประกันภัยได้รับการ

ปฏิบัติตามสัญญาประกันด้วยความเป็นธรรมและรวดเร็ว

5. เพื่อส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจประกันภัยให้เจริญก้าวหน้าและสอดคล้องกับนโยบายทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ

### 2. พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535

กฎหมายพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ .ศ.2535 เป็นกฎหมายที่เกี่ยวกับการประกันภัยรถที่ได้รับอิทธิพลทางแนวความคิดมาจากต่างประเทศในโลกตะวันตก ซึ่งประเทศต่างๆ เหล่านั้น ล้วนแต่มีการบัญญัติบังคับให้มีการประกันภัยรถเป็นการเฉพาะทั้งสิ้น การบังคับดังกล่าวปรากฏมีมานานมาแล้ว เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกาในมลรัฐ Massachusetts ออกกฎหมายในปี ค.ศ.1927 มลรัฐ New York ออกกฎหมายในปี ค .ศ.1956 ประเทศสวีเดนออกกฎหมายในปี ค.ศ.1914 เป็นต้น

ประเทศต่างๆ ที่ยกตัวอย่างมานี้คำนึงถึงความจำเป็นในการชดเชยค่าเสียหาย โดยการประกันภัยมาก่อนประเทศไทยเป็นเวลายาวนาน เป็นตัวอย่างให้กับแนวความคิดในการประกันภัยให้กับประเทศไทยได้เป็นอย่างดี แม้ว่าสภาพสังคมเศรษฐกิจของประเทศที่เป็นต้นแบบจะแตกต่างจากสภาพที่เป็นอยู่ในประเทศไทยก็ตาม ความแตกต่างในบางลักษณะอาจมีปรากฏ อยู่บ้างในรูปแบบการบังคับที่กฎหมายไทยบัญญัติขึ้นกับที่ปรากฏในต่างประเทศเหล่านี้

หลักการที่นำมาใช้เป็นเครื่องมือในการพิจารณาออกพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ .ศ.2535 เป็นหลักการที่ยอมรับกันโดยทั่วไป และถือได้ว่าเป็นหลักการอันสำคัญอย่างเดียวกันที่ประเทศไทยได้รับอิทธิพลมาจากกลุ่มประเทศที่มีกฎหมายแบบเดียวกันนี้บังคับใช้มาก่อนที่จะเกิดขึ้นในประเทศไทย

แนวความคิดของการบัญญัติใช้กฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของประเทศไทยมีประเด็นที่สำคัญ กล่าวคือ

1. หลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทน โดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด เป็นหลักการที่เปลี่ยนแปลงหลักการทั่วไปของการชดเชยค่าเสียหายหรือค่าสินไหมทดแทน เพราะการชดเชยค่าเสียหายโดยทั่วไป จำเป็นต้องพิสูจน์ความเสียหายหรือค่าเสียหายก่อนการชดเชย ไม่ว่าจะการชดเชยจะมากจะน้อยเพียงใด เป็นหลักการที่ใช้กันอยู่เป็นปกติธรรมดาของกฎหมายที่ว่าด้วยเรื่องละเมิด แต่สำหรับเรื่องของกฎหมายพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของประเทศไทยนี้ได้นำเอาหลักการชดเชยค่าสินไหมให้กับผู้เสียหายโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดมาบังคับใช้ โดยมีรายละเอียดที่ค้ำนึ่งถึงคือ

1.1 การยกเว้นการรับผิดทางละเมิด ปกติการชดเชยค่าเสียหายโดยทั่วไป และการชดเชยค่าเสียหายจากการใช้รถยนต์ต้องมีการพิสูจน์ความผิดอันเป็นหลักการของความผิดในทางละเมิดแต่การชดเชยค่าเสียหายตามหลักการของกฎหมายดังกล่าวนี้ได้ยกเลิกหลักเกณฑ์ของเรื่องละเมิดเดิมออกไปและให้การชดเชยค่าเสียหายไม่เกี่ยวข้องกับความผิดในหลักการละเมิดแต่อย่างใด

1.2 ผู้ได้รับความคุ้มครองในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด มีหลักเกณฑ์อยู่ว่าทุกคนที่ได้รับบาดเจ็บเพราะอุบัติเหตุจากรถยนต์ มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนจากกองทุนทดแทน โดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด ซึ่งแตกต่างจากหลักกฎหมายละเมิดทั่วไป เพราะในกรณีของการละเมิดตามกฎหมายที่ใช้อยู่เดิมนั้น เจ้าของรถหรือบุคคลในครอบครัวจะไม่ได้ได้รับความคุ้มครอง ซึ่งหมายถึงการไม่ได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากการประกันภัย

1.3 ค่าเสียหายที่ชดเชยโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด มีหลักการการชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้เสียหายโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้เพื่อประโยชน์แก่ผู้เสียหาย แต่การชดเชยค่าเสียหายหรือค่าสินไหมทดแทนจะจำกัดเพียงเฉพาะค่าเสียหายที่คำนวณเป็นจริงได้เท่านั้น จึงไม่มีการโต้แย้งกันระหว่างคู่กรณีฝ่ายต่างๆ ว่าใครเป็นผู้ผิด และความเจ็บปวดหรือค่าทำขวัญตามที่นิยมเรียกกันนั้นมีราคาเท่าใด

2. หลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดแบบประยุกต์ เป็นหลักการที่มีความแตกต่างจากหลักการการชดเชยค่าสินไหมทดแทน โดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดแบบเดิม ในสาระสำคัญคือหลักการนี้มิได้เปลี่ยนแปลงหรือยกเลิกหลักความผิดทางละเมิด ซึ่งเป็นหลักการดั้งเดิมของการชดเชยค่าเสียหาย หรือค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหาย แต่ยังคงรักษาหลักการนี้ไว้และปล่อยให้ผู้เสียหายมีสิทธิฟ้องเรียกค่าเสียหายในทางละเมิดออกจากผู้กระทำการละเมิดได้ตามปกติ หลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทน โดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดแบบประยุกต์นี้เอง ประเทศไทยได้นำมาใช้กับกฎหมาย พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ซึ่งเป็นกฎหมายที่มีการบังคับใช้ในสังคมไทยปัจจุบันนี้

หลักการของกฎหมายประกันภัยรถยนต์ดังกล่าวนี้เป็นพื้นฐานในการร่างกฎหมายพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ที่บังคับให้ผู้เป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถเกือบทุกชนิด ต้องจัดให้มีการประกันภัยรถกับบริษัทประกันภัยที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจประกันภัยรถตามกฎหมาย มีลักษณะบังคับกับทั้งผู้เป็นเจ้าของรถและผู้ครอบครองรถทุกชนิดที่ระบุตามกฎหมาย เป็นกฎหมายที่บังคับบริษัทประกันภัยด้วยในขณะเดียวกัน ซึ่งหากมองโดยพื้นฐานหลักการดังกล่าวเป็นเรื่องที่ ดีสมควรให้การสนับสนุนและนำไปปฏิบัติ แต่หากการนำไปปฏิบัติ มีเงื่อนไขตามกฎหมายที่ไม่เอื้อประโยชน์ต่อสาธารณชน หลักการที่ดีก็จะไม่เป็นประโยชน์ที่แท้จริง

#### 1. หลักการเหตุผลและแนวนโยบาย

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ได้มีหมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติระบุไว้ กล่าวคือ

เนื่องจากปรากฏว่าอุบัติเหตุอันเกิดจากการใช้รถได้ทวีจำนวนขึ้นในแต่ละปี เป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก โดยผู้ประสบภัยดังกล่าวไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหายไม่คุ้มกับความเสียหายที่ได้รับจริง และหากผู้ประสบภัยจะใช้สิทธิทางแพ่งเรียกร้องค่าเสียหาย ก็จะต้องใช้เวลาดำเนินคดียาวนาน ดังนั้นเพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยค่าเสียหายและได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันทั่วถึง สมควรกำหนดให้มี กฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

เจตนารมณ์ของการตรา กฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ตามที่ได้ปรากฏ ไว้เป็นเหตุผลท้ายพระราชบัญญัติดังกล่าว มีสาระสำคัญที่สรุปได้ 2 ประการ คือ

ประการแรก เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยค่าเสียหาย

ประการที่สอง เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันทั่วถึงที่รัฐบาลในเรื่องนี้ อาจสรุปผลและนโยบายในการตราพระราชบัญญัติของรัฐบาลได้ดังนี้

1. เพื่อคุ้มครองและให้ความช่วยเหลือแก่ประชาชนผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งได้รับอันตราย ความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย ให้ได้รับชดเชยค่าเสียหาย และค่าเสียหายเบื้องต้นอย่างทันทั่วถึงที่แน่นอน จึงต้องตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้นมาใช้บังคับ

2. เพื่อให้พระราชบัญญัตินี้เป็นหลักประกันว่าผู้ประสบภัยจากรถจะได้รับการชดเชยค่าเสียหาย และค่าเสียหายเบื้องต้นอย่างแน่นอนและทันทั่วถึง และเป็นหลักประกันได้ว่าสถานพยาบาลทุกแห่งจะได้รับเงินค่ารักษาพยาบาลแน่นอนและรวดเร็วในการรักษาพยาบาลแก่ผู้ประสบภัยจากรถดังกล่าว

3. เพื่อเป็นการส่งเสริมสนับสนุนธุรกิจประกันภัยให้มีส่วนร่วมในการแบ่งเบาค่าเสียหายของผู้ประสบภัยอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุจากรถ ซึ่งนอกจากจะเป็นการช่วยบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยและครอบครัวแล้ว ยังเป็นการช่วยแบ่งเบาภาระของรัฐ บาลในด้านสวัสดิสงเคราะห์อีกด้วย

กฎหมายฉบับนี้ได้นำแนวคิด ปรัชญา ของต่างประเทศที่เป็นหลักสากลมาผสมผสานในการบัญญัติกฎหมายในลักษณะกว้างๆ ดังนี้

1. หลักการบังคับให้เจ้าของรถซึ่งใช้รถ หรือผู้มีรถไว้เพื่อใช้จะต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถ เพื่ออุดช่องว่างของกฎหมายประกันภัยเดิม

2. หลักการไม่แสวงหากำไรจากการรับประกันภัยภาคบังคับ กล่าวคือ อัตราเบี้ยประกันภัยที่บริษัทผู้รับประกันภัยเรียกเก็บจะไม่สร้างกำไรอย่างมากมายให้กับบริษัท แต่ก็จะไม่ก่อการให้ขาดทุนแก่บริษัท

3. หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด no fault กล่าวคือ หลัก no fault นั้นจะมีสองลักษณะคือ pure no fault และ modified no fault โดย pure no fault จะมีลักษณะที่บังคับให้เจ้าของรถทุกคันต้องเอาประกันภัยและยกเลิกหลัก กฎหมายละเมิดโดยสิ้นเชิง ส่วน modified no fault นั้น ใช้หลักการของหลักกฎหมายละเมิดต่อไปได้ภายหลังจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยไปก่อนแล้วกล่าวโดยรวมของหลัก no fault ก็คือจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยไปโดยไม่คำนึงว่าเป็นความผิดของผู้ใดเพียงแต่ pure no fault นั้น จะนำหลักกฎหมายละเมิดมาฟ้องร้อง กันอีกไม่ได้ ส่วน modified no fault นั้นยอมให้นำหลัก กฎหมายละเมิดไปฟ้องร้องกันต่อไปอีก

4. ให้มีมาตรการเสริมการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัยจากรถ หลักการนี้เกิดขึ้นเนื่องจากในบางกรณีมีช่องว่างของ กฎหมายในการเยียวยาผู้ประสบภัย เช่น กรณีขับชนแล้วหนี ผู้เสียหายจากรถที่ชนไม่ได้ หรือกรณีรถคันที่ก่อภัยไม่ได้เอาประกันภัยไว้ เป็นต้น มาตรการเสริมที่ประเทศต่างๆ ได้สร้างขึ้น เช่น การจัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถหรือการเพิ่มเติมข้อความในกรมธรรม์ประกันภัยให้คุ้มครองผู้เสียหายจากรถในกรณีดังกล่าวด้วย เป็นต้น

## 2. นิยามความหมาย

พระราชบัญญัติฉบับนี้มีการกำหนดบทนิยามความหมายไว้ในมาตรา 4 การที่มีการกำหนดบทนิยามนั้นแสดงว่ามีความประสงค์จะให้ใช้ถ้อยคำที่มีความหมายเป็นพิเศษไปกว่าที่เข้าใจธรรมดาทั่วไป บทนิยามของ กฎหมายฉบับนี้จะใช้เฉพาะฉบับนั้นซึ่งในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ได้ให้นิยามของคำต่างๆ ไว้ 11 คำดังนี้

1. รถ หมายความว่า รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ รถตาม กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร

รถ ตามความหมายนี้หมายถึง รถตาม กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ การขนส่งทางบก และรถยนต์ทหาร ซึ่งในกฎหมายดังกล่าวได้ให้ความหมายในกฎหมายแต่ละฉบับ

2. เจ้าของรถ หมายความว่า ผู้ซึ่งมีกรรมสิทธิ์ในรถหรือผู้มีสิทธิครอบครองรถตามสัญญาเช่าซื้อ และหมายความถึงผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวด้วย

ตามคำนิยามนี้ เจ้าของรถจึงแบ่งออกได้ 3 ประเภท คือ

- (1) ผู้ซึ่งมีกรรมสิทธิ์ในรถ
  - (2) ผู้มีสิทธิครอบครองรถตามสัญญาเช่าซื้อ และ
  - (3) ผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว
- ผู้ประสบภัยจากรถ

ผู้ประสบภัย หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยเนื่องจากรถ ที่ใช้อยู่ในทาง หรือเนื่องจากสิ่งที่ยักรทุกหรือติดตั้งในรถนั้น และหมายความรวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตายด้วย

ผู้ประสบภัยตามคำนิยามนี้จะเป็นบุคคลใดก็ได้ไม่ว่า เด็ก ผู้ใหญ่ ผู้ชาย ผู้หญิง คนไทยหรือคนต่างประเทศ ที่ได้รับอันตรายจากรถ ไม่ว่า จะอยู่ในรถหรือนอกรถและแม้กระทั่งผู้ขับขี่นั่นเอง ซึ่งแยกพิจารณาได้ดังนี้

1. ผู้ได้รับอันตรายโดยตรง อันได้แก่ อันตรายต่อชีวิต ร่างกาย เช่น ถึงแก่ความตาย แขนขาด ขาขาด ซึ่งโครงหัก เจ็บหน้าอก เป็นต้น ผู้ที่ได้รับอันตรายโดยตรงนี้ต้องได้รับอันตรายเพราะ

ก. เนื่องจากการใช้รถหรืออยู่ในทาง หมายถึง รถกำลังแล่นอยู่บนถนน เช่น ขับรถชนคนบนถนน ไม่ว่ารถนั้นจะใช้หรือไม่ได้ใช้ก็ตาม เช่น รถพุ่งกับรถอื่น รถเสียจอดอยู่ตรงทางโค้งไม่ปิดไฟสัญญาณ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มาชนถึงแก่ความตาย

คำว่า ทาง ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ .ศ.2522 มาตรา 4(2) ซึ่งบัญญัติว่าทางเดินรถ ช่องทางเดินรถ ช่องทางเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางข้าม ทางร่วมทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพาน และลานที่ประชาชนใช้ในการจราจร และให้ หมายความว่ารวมถึงทางส่วนบุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจรหรือเจ้าพนักงานจราจร ได้ประกาศให้เป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วยแต่ไม่รวมถึงทางรถไฟ

ข. เนื่องจากสิ่งที่บรรทุกหรือติดตั้งในรถนั้น หมายถึง สิ่งของที่บรรทุกมาร่วงหล่นตกลงมา เช่น รถเทรเลอร์บรรทุกตู้บรรทุกสินค้าไปตามถนนแล้วผู้เทรเลอร์ร่วงหล่นมาทับคนตาย สิ่งติดกับตัวรถก่อให้เกิดความเสียหาย เช่น ล้อหลุดกระเด็นไปชนคนตาย เป็นต้น

2. ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตาย ทายาทที่จะถือว่าเป็นผู้ประสบภัยนี้ต้องเฉพาะทายาทโดยธรรมเท่านั้น ไม่ใช่ทายาทผู้รับพินัยกรรม ทายาทโดยธรรมก็คือ บุคคลตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1629

### 3. ความเสียหาย

ความเสียหาย หมายความว่า ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย อันเกิดจากรถ ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยนี้ต้องเกิดจากรถโดยตรง เช่น รถแล่นมาแล้วเสียหลักพุ่งมาชนคนเดินเท้าตาย

### 4. ผู้ซึ่งอยู่ในรถ

ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หมายความว่า ผู้ซึ่งอยู่ในรถหรือบนรถหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถและหมายความรวมถึงผู้ซึ่งกำลังขึ้นหรือกำลังลงจากรถนั้นด้วย

1. ผู้ซึ่งอยู่ในหรือบนหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถ หมายถึง บุคคลนั้นอยู่บนรถ เช่น นั่งหรือยืนบนรถ หรือเกาะห้อยโหนบันไดรถ และหมายความรวมถึงผู้ขับจี้รถ บุตร ภริยา หรือบริวารด้วย

2. ผู้ซึ่งกำลังขึ้นหรือกำลังลงจากรถ เช่น ผู้ที่กำลังก้าวขึ้นรถ แต่รถได้แล่นออกไป ทำให้ผู้นั้นกระแทกบันไดล้มลงบาดเจ็บหรือเมื่อรถจอด คนในรถกำลังลงจากรถแต่รถแล่นออกไปทำให้ผู้นั้นตกลงมาจากรถ บุคคลดังกล่าวแม้จะไม่ได้อยู่ในรถในขณะที่เกิดเหตุแต่ กฎหมายให้รวมถึงว่าเป็นผู้ซึ่งอยู่ในรถด้วย

### 5. บริษัท

บริษัท หมายความว่า บริษัทตาม กฎหมายว่าด้วยประกันวินาศภัยที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประเภทประกันภัยรถ บริษัทประกันวินาศภัย เป็นบริษัทที่รับประกันวินาศภัยประเภทต่างๆ เช่น อัคคีภัย รถยนต์ ประกันภัยสินค้าสูญหาย ประกันภัยทางทะเล เป็นต้น

### 6. ค่าเสียหายเบื้องต้น

ค่าเสียหายเบื้องต้น ในกรณีความเสียหายต่อร่างกาย หมายความว่า ค่ารักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลของผู้ประสบภัย และในกรณีความเสียหายต่อชีวิต หมายความว่า ค่าปลงศพและค่าใช้จ่าย อันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตาย ทั้งนี้ ตามรายการและจำนวนเงินที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 20 วรรคสอง

ค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นเงินจำนวนหนึ่ง ซึ่งจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถโดยไม่คำนึงถึงว่าเป็นความผิดของผู้ขับขี่รถนั้นหรือไม่ ตามจำนวนที่ได้กำหนดไว้ใน กฎกระทรวง ในกรณีที่ผู้ชนได้รับบาดเจ็บหรือตาย โดยเจ้าของรถ หรือบริษัทประกันภัย หรือกองทุนทดแทนจ่ายให้ตามที่กฎหมายกำหนด ค่าเสียหายเบื้องต้นมี 2 ประเภท คือ

(1) ค่าเสียหายเบื้องต้นในกรณีความเสียหายต่อร่างกาย คือ ค่ารักษาพยาบาลและค่าใช้จ่าย อันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลของผู้ประสบภัยจากรถ

(2) ค่าเสียหายเบื้องต้นในกรณีความเสียหายต่อชีวิต คือ ค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพผู้ประสบภัยจากรถซึ่งถึงแก่ความตาย

#### 7. คณะกรรมการ

คณะกรรมการ หมายถึง คณะกรรมการการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่งเพื่อทำหน้าที่ต่างๆตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 6 ทวิ

#### 8. นายทะเบียน

นายทะเบียน หมายความว่า เลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยหรือ ผู้ซึ่งเลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยมอบหมายโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

#### 9. กองทุน หมายความว่า กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเป็น โครงการเงินสะสมที่รัฐจัดให้มีขึ้น เพื่อเป็นแหล่งเงินที่นำมาสมทบจ่ายช่วยเหลือเป็นค่าเสียหายเบื้องต้นผู้ประสบภัย

#### 10. รัฐมนตรี หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงและประกาศเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

#### 2. รถที่กฎหมายกำหนดให้เข้าสู่ระบบการประกันภัย

รถที่ต้องจัดให้มีการทำประกันภัย ๒ ประเภทของรถที่ต้องจัดให้มีการประกันภัยตามพระราชบัญญัตินั้น ได้แก่ รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และรถยนต์ทหาร ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร ซึ่ง อาจกล่าวได้ว่ารถที่จะต้องจัดให้มีการประกันภัย ความรับผิดชอบตามกฎหมายนี้ คือ รถทุกคันที่จดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบกเป็นยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางบก และรวมตลอดถึงรถที่จดทะเบียน ในต่างประเทศแต่ได้นำเข้ามาใช้บนราชอาณาจักรไทยเป็นการชั่วคราว โดยเจ้าของรถไม่มีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร และให้หมายความรวมถึงรถป้ายแดง รถพ่วงของรถชนิดนั้น ด้วย เว้นแต่รถไฟรางและรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้ดังที่จะกล่าวต่อไป ทั้งนี้



เนื่องจากกฎหมายมีความประสงค์ที่จะให้รถทุกคันที่ใช้เป็นพาหนะวิ่งไปมาบนถนนมีมาตรการที่คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถหากรถนั้นก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย ซึ่งในการรับจดทะเบียนรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก มาตรา 19 แห่งพระราชบัญญัติผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 กำหนดให้นายทะเบียนตามกฎหมายดังกล่าวจะต้องตรวจสอบว่ารถคันที่นำไปจดทะเบียนนั้น ได้จัดให้มีการประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ หรือไม่ หากไม่มีการประกันภัย นายทะเบียนอาจไม่ยอมรับจดทะเบียนให้จนกว่าจะดำเนินการให้เสร็จเรียบร้อย โดยอาจให้มีการแสดงหลักฐานที่ออกโดยบริษัทที่รับประกันภัย แต่อย่างไรก็ตาม การจดทะเบียนรถตามมาตรานี้กรมการขนส่งทางบกไม่ได้หมายถึงการชำระภาษีรถยนต์ประจำปีด้วย รถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัย รถที่ไ้รับยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 มาตรา มีดังนี้

- (1) รถสำหรับเฉพาะองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท และรถสำหรับผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์
  - (2) รถของสำนักพระราชวังที่จดทะเบียน และมีเครื่องหมายตามระเบียบที่เลขาธิการพระราชวังกำหนด
  - (3) รถของกระทรวง ทบวง กรม เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สุขาภิบาล กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา และราชการส่วนท้องถิ่นที่เรียกชื่ออย่างอื่น และรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร
  - (4) รถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง
- รถที่ไ้ยกเว้นในบทบัญญัตินี้ หากไปก่อให้เกิดความเสียหาย แก่ชีวิตหรือร่างกายของผู้ประสบภัย ผู้ประสบภัยอาจเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นได้จากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตาม มาตรา 23(6) หลังจากนั้นหน่วยราชการซึ่งเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายต้องส่งเงินจำนวนนั้นคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามบทบัญญัติมาตรา 32

ปัจจุบันได้มีกฎกระทรวงกำหนดให้รถของหน่วยงานตุรกา รขององค์กรที่จัดตั้งขึ้นตามรัฐธรรมนูญ และหน่วยงานตุรการที่เป็นอิสระขององค์กรใดๆ ตามที่ระบุไว้ในรัฐธรรมนูญได้รับยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย

### 3. ผู้มีหน้าที่จัดให้มีการประกันภัย

ผู้ที่ต้องมีหน้าที่จัดทำประกันภัยตาม พระราชบัญญัตินี้ ได้แก่ เจ้าของรถ ผู้ซึ่งมีกรรมสิทธิ์ในรถ หมายถึง ผู้มีกรรมสิทธิ์เป็นเจ้าของรถจริง จะมีชื่อ อทางทะเบียนคู่มือจดทะเบียนรถหรือไม่ไม่สำคัญ เพราะกฎหมาย แพ่งและพาณิชย์ มาตรา 458 ผู้มีกรรมสิทธิ์ในรถไม่จำเป็น ต้องครอบครองและใช้รถนั่นเอง ซึ่งต้องจัดให้มีการประกันภัยตามกฎหมายนี้

ผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักร เป็นการชั่วคราว ในกรณีนี้ กฎหมายไม่สนใจว่าผู้ ผู้นำรถเข้ามา นั้นจะเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์หรือไม่ หรือจะเป็นผู้เช่า ผู้เช่าซื้อ หรือผู้ที่ยืมรถผู้อื่นมาใช้ หากผู้นั้นเป็นผู้นั้นเข้ามาในราชอาณาจักรไทยก็ต้องจัดให้รถมีประกันภัย และการนำเข้ามานั้นจะต้องนำเข้ามาใช้เป็นกา รชั่วคราว ถ้าหาก นำมาใช้เป็นการถาวรก็จะต้องจดทะเบียนการใช้รถในประเทศไทยและเจ้าของรถก็ต้องจัดให้มีการประกันตามมาตรา 7

#### 4. ผู้ทำหน้าที่รับประกันภัย

ผู้มีหน้าที่ต้องรับประกันภัยตามกฎหมายคือ บริษัทประกันภัย และสาขาที่ ทั่วประเทศตามกฎหมายว่าด้วยการปร ะกันวินาศภัยที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการปร ะกันภัยรถยนต์จากกระทรวงการคลัง ซึ่งกฎหมายนี้ เป็นกฎบังคับให้บริษัทประกันภัยจะต้องรับประกันภัยรถทุกคันเสมอไปโดยไม่มีข้อยกเว้น จะปฏิเสธไม่ยอมรับรับประกันภัยไม่ได้ แม้จะเป็นรถเก่าใหม่เพียงใด เจ้าของรถจะขับรถชำนาญหรือไม่ และแม้เจ้าของรถเป็นผู้ที่มีประวัติการขับรถที่ไม่ดี บริษัทที่ต้องรับประกันจะปฏิเสธไม่รับประกัน โดยอ้างว่าเจ้าของรถเป็นผู้ที่ ขับรถโดยประมาทเคยก่ออุบัติเหตุไว้เป็นจำนวนมากไม่ได้ แต่ทั้งนี้ การรับประกันต้องเป็นไปตามหลัก เกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง ซึ่งกฎกระทรวงจะกำหนดเกี่ยวกับ จำนวนเงินที่เอาประกัน เบี้ยประกัน กำหนดเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดของการเอาประกัน ไว้ และถ้าบริษัทปร ะกันภัยไม่ยอมรับการประกันรถยนต์ตามที่กฎหมายกำหนด มีความผิดต้องระวางโทษตั้งแต่ 50,000 บาท ถึง 250,000 บาท

#### 5. กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ

ในพระราชบัญญัตินี้กำหนดให้จัดตั้งกองทุนขึ้นเรียกว่า “กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ” โดยมีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งกองทุนและเงื่อนไขการจ่ายค่าสินไหมทดแทน กล่าวคือ เป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถเมื่อเกิดกรณีใดๆ ดังต่อไปนี้

(1) เจ้าของรถที่ ก่อให้เกิดความเสียหาย มิได้จัดให้มีการประกัน ความเสียหาย ตามกฎหมายนี้ และเจ้าของรถดังกล่าวไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบ ภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

(2) ขณะเกิดเหตุ รถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้อยู่ในความค ครอบครองของเจ้าของ เพราะเหตุที่รถนั้นได้ถูกยกยกออก น้อ โกง กรร โชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และเจ้าของรถได้ร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน

(3) ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิด ความเสียหาย และรถนั้นไม่มีการรับประกันภัยตามกฎหมายนี้

(4) มีความเสียหายจากรถเกิดแก่ผู้ประสบภัย และรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายนี้หลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย

(5) บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน หรือ

(6) ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยนั้นเกิดจากรถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัยตามกฎหมายนี้และไม่ได้ทำประกันภัยไว้ตามกฎหมายนี้

(7) เป็นค่าใช้จ่ายอื่นในการดำเนินการตามพระราชบัญญัติ

เหตุที่ต้องมีกองทุนทดแทนนี้ก็เพื่อ เป็นการปิดช่องว่างของกฎหมายในกรณี ที่เกิดความเสียหายแล้วไม่สามารถหาใครมารับผิด หรือมีผู้รับผิดชอบแต่ผู้นั้น ไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นเพื่อบรรเทาความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยได้อย่างทันทั่วถึงที่ ผู้ประสบภัยก็สามารถจะเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทน เพื่อมาเยียวยาความเสียหายของตนได้

แหล่งที่มาของเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

(1) เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้ ซึ่ง เป็นเงินที่รัฐบาลได้จัดหางบประมาณมาให้กองทุนเพื่อเป็นทุนสำหรับเป็นค่าใช้จ่าย

(2) เงินที่บริษัทประกันภัยจ่ายสมทบให้แก่กองทุนเป็นรายปี ในอัตราไม่เกิดร้อยละหนึ่งจุดห้าของเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัยในแต่ละปี เงินสมทบที่บริษัทจ่ายนั้นสามารถนำไปหักเป็นค่าใช้จ่ายในการคำนวณภาษีเงินได้ตามประมวลรัษฎากรได้ตามมาตรา 36 การเรียกเก็บและการจ่ายเงินสมทบจากบริษัทประกันภัยนี้ มีกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการไว้ โดยกฎกระทรวงกำหนดให้ บริษัทต้องจ่ายเงินสมทบภายใน 30 วัน นับแต่วันสิ้นรอบสามเดือนในอัตราร้อยละสองของเบี้ยประกันภัย

(3) เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัด สรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี กล่าวคือ เมื่อกฎหมายนี้ใช้บังคับ รัฐบาลจะต้องจัดสรรงบประมาณเพื่อจ่ายให้กับกองทุนนี้ทุกปีเป็นค่าใช้จ่าย ในการดำเนินงานต่างๆ เพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

(4) เงินหรือ ทรัพย์สินที่กองทุนเรียกคืนมาจากผู้ที่มีหน้าที่ ต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามกฎหมายนี้ แต่ผู้นั้นมีได้จ่ายและกองทุนได้จ่ายแทน ไป เงินค่าใช้จ่ายในการยึดทรัพย์และขายทอดตลาด เงินที่ได้จากหน่วยงานซึ่งเป็นเจ้าของรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัย และเงินที่เหลือจากการขายทอดตลาดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายแล้วเจ้าของรถมิได้มารับคืนภายใน 5 ปี

(5) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้ หรือเงิน หรือทรัพย์สินที่มีผู้บริจาคให้

(6) ดอกผลของเงินกองทุนในกรณี ที่ได้มีการนำเงินกองทุนไปหาประโยชน์ เช่น นำไปฝากธนาคาร ซื้อพันธบัตรรัฐบาลฯลฯ หากได้รับความเห็นชอบจากกระทรวง การคลัง ตามมาตรา

(7) เงินได้จากการขายทรัพย์สินที่ได้มาตาม (4) และ (5) ซึ่งก็คือเงินที่ได้มาจากการยึดรถ หรือขายทอดตลาดหรือขายทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้

(8) เงินรายได้อื่นๆ เช่น เงินเพิ่ม ค่าปรับ เงินค่าธรรมเนียมต่างๆ เป็นต้น

เงินและทรัพย์สินดังกล่าวมาแล้วนี้ไม่ถือว่าเป็นเงินรายได้ของแผ่นดินอันจะตั้ง งบนำส่ง กระทรวง การคลัง แต่ให้เป็นกองทุนทดแทนผู้ ประสบภัย เพื่อใช้ประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ของ กองทุนนี้ต่อไป

ที่ตั้งสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ มาตรา 34 กำหนดให้จัดตั้งสำนักงาน กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยขึ้น โดยให้สังกัดอยู่ใน สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริม ธุรกิจประกันภัย กระทรวงการคลังเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับเงินกองทุน เช่น เก็บรวบรวมเงินกองทุน ส่วนการเบิกจ่าย การเก็บรักษา การจัดการกองทุน ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการ กระทรวงการคลังกำหนด โดยได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง

#### 6. เบี้ยประกันภัย

อัตราเบี้ยประกันภัย สำหรับการประกันภัย าคบังคับ กำหนดโดยนายทะเบียนคือ เลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมธุรกิจประกันภัย ในรูปแบบของคำสั่งนายทะเบียน ในการกำหนดและให้ใช้อัตราเบี้ยประกันภัย โดยนายทะเบียนอาศัยอำนาจตาม ความในมาตรา 30 บัญญัติว่า อัตราเบี้ยประกันภัยที่บริษัทกำหนดจะต้องได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียนและ อัตราเบี้ยประกันภัยที่นายทะเบียนเห็นชอบไว้แล้ว เมื่อนายทะเบียนเห็นสมควร หรือเมื่อบริษัทร้อง ขอนายทะเบียนจะสั่งให้เปลี่ยนอัตรานั้นเสียใหม่ก็ได้ การเปลี่ยนอัตรา เบี้ยประกันภัยใหม่ไม่มี ผลกระทบกระเทือนกรมธรรม์ประกันภัยที่ได้กำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่นายทะเบียน ได้ให้ความ เห็นชอบไว้ก่อนแล้ว

มาตรการในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย อยู่ในอำนาจของนายทะเบียน ตาม พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ .ศ.2535 แทนที่จะใช้อำนาจตามพระราชบัญญัติคุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 นั้น มีสาเหตุมาจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 10 บัญญัติว่า บริษัทต้องรับประกันความเสียหายตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่รัฐมนตรี ประกาศกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการ ประกาศดังกล่าวจะกำหนดให้ข้อความใน กรมธรรม์ประกันภัยหรืออัตราเบี้ยประกันภัย แตกต่างตามชนิด ประเภท หรือขนาดของรถหรือ ลักษณะของผู้เอาประกันภัยก็ได้ เมื่อบัญญัติไว้เช่นนี้ทำให้ไม่มีความชัดเจนและมีการแปลตาม กฎหมายดังกล่าวนี้ว่า การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยไม่จำเป็นต้องกระทำโดยคำแนะนำของ คณะกรรมการ นายทะเบียนคืออธิบดีกรมการประกันภัยจึงได้ใช้อำนาจตามพระราชบัญญัติประกัน

วินาศภัย พ.ศ.2535 แทน โดยอาศัยความตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ประกอบ

#### 7. ความคุ้มครองตามกฎหมาย

ความประสงค์ของการออกกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับที่ความต้องการบรรเทาและแบ่งเบาความเดือดร้อน ความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย ของผู้ประสบภัยจากรถ อันเนื่องมาจากอุบัติเหตุรถยนต์ บุคคลที่ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายฉบับนี้ก็คือ ผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งหมายถึงผู้ได้รับอันตรายต่อชีวิตร่างกายหรืออนามัย เนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งที่ยกหรือติดตั้งในรถนั้นและหมายความรวมถึง ทายาทโดยชอบธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตายด้วย ดังนั้น ตามความหมายนี้จึงหมายถึง

(1) ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยจากรถที่ใช้ อยู่ในทางหรือเนื่อง จากสิ่งที่ยกหรือติดตั้งในรถนั้น ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่าประชาชนทุกคนที่รับอันตรายจากรถหรือสิ่งที่ยกหรือติดตั้งในรถนั้นไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่ ญาติของผู้ขับขี่ ผู้โดยสารในรถคันนั้นหรือรถคันอื่นๆที่กำลังลงหรือขึ้นรถคนข้ามถนน คนเดินริมถนนหรือแม้แต่คนนอนเฉยๆ อยู่ในบ้านแล้วมีรถวิ่งเข้าไปชนก็ถือเป็นผู้ประสบภัยที่จะได้รับการคุ้มครองตามกฎหมายนี้ทั้งสิ้น

(2) ทายาทโดยชอบธรรมของ (1) ในกรณีที่บุคคลดังกล่าวเสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุจากรถซึ่งทายาทโดยธรรมนั้นก็คือบุคคลตามที่กำหนดไว้ในบรรพ 6 ในเรื่องมรดกแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และจะต้องเป็นทายาทโดยธรรมที่มีสิทธิรับมรดกตามกฎหมายดังกล่าว

#### ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครอง

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ได้ระบุความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยว่า “ความเสียหาย” หมายความว่าความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยอันเกิดจากรถ จากบทบัญญัติดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าความเสียหายที่ผู้ประสบภัยจากรถจะได้รับความคุ้มครองได้แก่ ความเสียหายต่อชีวิต ซึ่งหมายความว่า ผู้ประสบภัยจากรถได้รับอันตรายถึงตาย ส่วนความเสียหายต่อร่างกายหมายความว่า ผู้ประสบภัยจากรถได้รับอันตรายถึงบาดเจ็บ ความเสียหายต่ออนามัย หมายความว่า การทำให้บุคคลอื่นเสียสุขภาพ หรือการทำให้เดือดร้อนที่จะอยู่อย่างสงบสุขเพราะ กลิ่น เสียง ควัน ความกระเทือน หรือน้ำนำ ความเสียหายต่ออนามัยในกรณีที่รถได้ก่อให้เกิดขึ้นต่อผู้ประสบภัย อาทิเช่น รถชนแล้ว ดินขากะแผลกต้องถูกตัดขา แขน นิ้วมือ หรือนิ้วเท้า เป็นต้น

แต่อย่างไรก็ตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวได้บัญญัติให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎกระทรวง 108 และกฎกระทรวงฉบับที่ 12 พ.ศ.2540 ได้บัญญัติให้ความเสียหายดังต่อไปนี้ เป็นความเสียหายที่จะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นเกี่ยวกับร่างกายและชีวิตคือ

## (1) ความเสียหายต่อร่างกาย ได้แก่

ก. ค่ายา ค่าอาหารทางเส้นเลือด ค่าออกซิเจนและอื่นๆ ทำนองเดียวกับที่ใช้ในการบำบัดรักษา

ข. ค่าอวัยวะเทียมและอุปกรณ์ในการบำบัดรักษา รวมทั้งค่าซ่อมแซม

ค. ค่าบริการทางแพทย์ ค่าตรวจ ค่าวิเคราะห์โร ค ทั้งนี้ไม่รวมถึงค่าจ้างพยาบาลพิเศษและค่าบริการทำนองเดียวกัน

ง. ค่าห้องและค่าอาหารตลอดเวลาที่เข้ารับการรักษาพยาบาล

จ. ค่าพาหนะนำผู้ประสบภัยไปโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล

จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นกรณีความเสียหายต่อร่างกายได้กำหนดไว้ “จำนวนเท่าที่จ่ายจริงแต่ไม่เกินหนึ่งหมื่นห้าพันบาท ” กล่าวคือจ่ายให้ตามที่เสียหายจริงแต่สูงสุดไม่เกินจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น 15,000 บาท

## (2) ความเสียหายต่อชีวิต ได้แก่

ก. ค่าปลงศพ

ข. ค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพผู้ประสบภัย

จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นกรณีความเสียหายต่อชีวิตเป็นกรณีที่จ่ายให้เป็นจำนวนที่แน่นอนตายตัวโดยไม่ต้องพิสูจน์ก่อน (agreed value) และในกรณีที่ได้รับความเสียหายต่อร่างกายก่อน และต่อมาได้รับความเสียหายต่อชีวิตก็ให้ได้รับทั้งสองอย่างรวมกันแต่ไม่เกินห้าหมื่นบาท

(3) ความเสียหายต่ออนามัยในกรณีความเสียหายต่ออนามัย พระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดความเสียหายต่ออนามัยดังต่อไปนี้

1. ตาบอด
2. หูหนวก
3. เป็นใบ้ หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด
4. สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์
5. เสียแขน ขา มือ เท้า นิ้ว หรืออวัยวะอื่นใด
6. จิตพิการอย่างติดตัว
7. ทูพพลภาพอย่างถาวร

ในกรณีที่เกิดความเสียหายต่ออนามัยดังกล่าวข้างต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นก็ต้องใช้หลักเดียวกันกับความเสียหายต่อร่างกาย แม้ไม่มีบทบัญญัติไว้โดยตรงเนื่องจากความ

เสียหายต่ออนามัยเป็นส่วนหนึ่งของความเสียหายต่อร่างกายและจุดเริ่มต้นของการเสียหายความเสียหายต่อร่างกายและอนามัยคือจุดเดียวกัน

ค่าเสียหายเบื้องต้นและเงื่อนไขการจ่าย

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 บัญญัติให้มีการร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์วิธีการและอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง และกฎกระทรวงฉบับดังกล่าวได้กำหนดไว้ว่า การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นให้ยื่นคำร้องขอตามแบบที่นายทะเบียนกำหนดและต้องมีหลักฐานดังต่อไปนี้

1 การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัย แบ่งเป็นสองกรณีคือ ความเสียหายต่อร่างกาย และความเสียหายต่อชีวิต ซึ่งได้แยกอธิบายแต่ละกรณีคือ

(1) กรณีความเสียหายต่อร่างกาย

ก. ใบเสร็จรับเงินจากโรงพยาบาล หรือสถานพยาบาล หรือหลักฐานการแจ้งหนี้เกี่ยวกับการรักษาพยาบาล

ข. สำเนาบัตรประจำตัวหรือสำเนาใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว หรือสำเนาหนังสือเดินทาง หรือหลักฐานอื่นใดที่ทางราชการเป็นผู้ออก ให้ที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ที่มีชื่อในหลักฐานนั้นเป็นผู้ประสบภัย แล้วแต่กรณี

(2) กรณีความเสียหายต่อชีวิต

ก. สำเนามรณบัตร

ข. สำเนาบันทกประจำวันในคดีของพนักงานสอบสวน หรือหลักฐานอื่นที่แสดงว่าผู้นั้นถึงแก่ความตายเพราะการประสบภัยจากรถ

(3) กรณีขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น (1) และ (2) รวมกันให้มีหลักฐานตาม (1) และ (2)

(4) การร้องขอค่าเสียหายเบื้องต้น

การร้องขอค่าเสียหายเบื้องต้น ให้ผู้ประสบภัยเป็นผู้ร้องขอเองในกรณีที่ผู้ประสบภัยไม่สามารถร้องขอได้ ให้โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่รักษาผู้ประสบภัย ญาติ หรือผู้มีส่วนได้เสียของผู้ประสบภัย หรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยต้องร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทที่รับประกันภัยไว้ภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันที่ความเสียหายเกิดขึ้น

(5) การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นของบริษัท ให้บริษัทที่รับประกันภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นโดยดำเนินการจ่ายดังต่อไปนี้

ก. ให้จ่ายแก่ผู้ประสบภัย โรงพยาบาล หรือสถานพยาบาลที่รักษาพยาบาลแทนผู้ประสบภัย

ข. ให้จ่ายเป็นเงินสด หรือจ่ายเป็นเช็คที่มีได้ลงวันที่ล่วงหน้า

ค. ให้จ่ายให้เสร็จเรีย บร้อยภายในเจ็ดวัน นับตั้งแต่วันที่ได้รับคำร้องขอ ทั้งนี้ โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิด

2. การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุน กรณีที่บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือจ่ายให้ไม่ครบ ซึ่งผู้ประสบภัยจากกรณีต้องไปแจ้งแก่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยและกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยรับผิดชอบ บจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้ กรณีเช่นนี้ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยต้องแจ้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยพร้อมข้อเท็จจริงดังนี้

(1) ชื่อบริษัทประกันภัย และหมายเลขกรมธรรม์ประกันภัย

(2) จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ประสงค์ได้รับ

(3) วันที่ไปยื่นขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัย

(4) สำเนาบันทึกประจำวันในคดีของพนักงานสอบสวน

(5) ใบเสร็จรับเงินหรือหลักฐานการแจ้งหนี้

(6) สำเนาประจำตัว ใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว หนังสือเดินทางสำเนาทะเบียนบ้าน ในกรณีผู้ประสบภัยได้รับการบาดเจ็บ

(7) สำเนามรณบัตร สำเนาทะเบียนบ้าน สำเนาบัตรประจำตัวในกรณีผู้ประสบภัยถึงแก่ความตาย

ผู้ประสบภัย หรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยต้องรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแ แต่วันที่ที่มีความเสียหายเบื้องต้นไม่ว่าจะเป็นกรณีตามมาตรา 23 (1) (2) (3) (4) (5) หรือ (6)

การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นโดยบริษัทประกันภัย

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ได้บัญญัติให้บริษัทผู้รับประกันภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นเมื่อเกิดความเสียหายแล้วและได้รับคำร้องขอจากผู้ประสบภัย

นอกจากนี้ ยังมีบทบัญญัติอื่นที่บัญญัติให้สอดคล้อง หรือเพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์และเจตนารมณ์ของกฎหมายที่จะช่วยเหลือให้ผู้ประสบภัยได้รับการเยียวยาไว้มาก่อน เช่น การประกันภัยจะต้องมีข้อกำหนดให้มีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย การกำหนดหรือระบุเช่นนี้ เพื่อให้เกิดความชัดเจนแก่เจ้าของรถและบริษัทจะรู้ว่าถ้ารถไปก่อความเสียหายขึ้นจะต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยและจะต้องจ่ายให้แล้วเสร็จภายใน 7 วัน นับจากวันที่ได้รับคำร้องขอ โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิด และกำหนดมิให้บริษัทออกกรมธรรม์ประกันภัย หรือเอกสารประกอบ บหรือแนบท้ายกรมธรรม์ ที่มีข้อความระบุถึงความรับผิดของบริษัท ที่แตกต่างไปจากที่กำหนดไว้ในบทมาตราแห่งพระราชบัญญัตินี้ บริษัทจะยกขึ้นเพื่อ



ปฏิเสธความรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัยในการชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นมิได้ เช่น บริษัทผู้รับประกันภัย ออกกรมธรรม์ระบุว่า ผู้ประสบภัยไม่ต้องรับผิดชอบถ้าการใช้รถยนต์นั้นขับขี่โดยมิได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานผู้ออกใบอนุญาต ขับขี่หรือตามกฎหมาย ในกรณีเช่นนี้บริษัทจะยกเอาเงื่อนไขจำกัดความ รับผิดชอบใดๆ ไม่ได้เลย หรือแม้แต่กรณีความทุจริตของผู้เอาประกันภัย เช่น เจตนาขับรถชนเสา ไฟฟ้าแล้วกลับไปชนท้ายผู้เสียหาย ผู้เสียหายเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้น หรือกรณีเป็นความ ประมาทเล็กน้อย อย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัย เช่น เมาสุราขับรถด้วยความเร็วชนคนตาย บริษัท ก็จะปฏิเสธการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นมิได้เช่นกัน

การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น โดยกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

ตามพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดให้ผู้ประสบภัยจากรถ ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นจาก กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในกรณีต่างๆ ดังต่อไปนี้

(1) เป็นกรณีที่เจ้าของรถไม่ได้จัดให้มีประกันภัยความเสียหายไว้ตามมาตรา 7 และ มาตรา 9 และเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น กรณีเช่นนี้ ปกติแล้วผู้ประสบภัยจากรถ จะต้องเรียกจากเจ้าของรถ แต่บางครั้งเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายเพราะ เห็นว่าตนมิได้เป็นฝ่ายผิดหรือ ยอมจ่ายแต่ไม่ครบจำนวน หรือขอผ่อนจ่าย หรือจ่ายจำนวนหนึ่งไปก่อน แล้วไม่จ่ายอีกเลยซึ่งเกิดกร รุเช่นนี้ได้ เช่น กรณีซื้อรถใหม่ป้ายแดงยังมีได้จดทะเบียน และยังไม่มีการประกันภัยตาม พระราชบัญญัตินี้ ผู้ประสบภัยจากรถยนต์ก็เรียกร้องให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่าย ค่าเสียหายเบื้องต้นให้ได้

(2) เป็นกรณีที่รถถูกคนร้ายเอาไปและเป็นการกระทำความผิดอาญา รถจึงมิได้อยู่ใน ความครอบครองของเจ้าของรถ เมื่อมีผู้ขับขี่ ปกป้องให้เกิดความเสียหายขึ้น จะให้เป็นเจ้าของรถรับ ผิดในค่าเสียหายเบื้องต้นมิได้เพราะจะไม่ใช่เป็นกรรม กฎหมายจึงกำหนดให้เจ้าของรถจะต้องร้อง ทูทขี้ไว้ต่อพนักงานสอบสวนเพื่อเป็นหลักฐานว่าตนมิได้ครอบครองจริง

อย่างไรก็ตาม บทบัญญัตินี้มีไว้ระบุว่ารถนั้นต้องมีประกันหรือ ไม่มีประกันผู้ประสบภัย จากรถสามารถเรียกค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้

(3) เป็นกรณีที่ไม่ว่าใครเป็นเจ้าของรถ แต่รู้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหายและ รถนั้นไม่มีประกันภัยไว้ ผู้ประสบภัยจึงไม่อาจเรียกค่าเสียหายเบื้องต้นจากใครได้ กร ณีนี้ เช่น รถชนแล้วจอดอยู่แต่คนขับหลบหนีและไม่มีใครมาแสดงตนเป็นเจ้าของรถ และไม่อาจตรวจสอบ ได้เนื่องจากเหตุต่างๆ เช่น หมายเลขทะเบียนปลอมหรือหมายเลขเครื่องถูกขูดขีดลบออกจน ไม่สามารถตรวจสอบได้

นอกจากนี้มีการลักลอบนำเขารถ และนำออกใช้ เมื่ อขับไปชนคนแล้วหนี โดยทิ้งรถไว้ ไม่มีใครมาแสดงตนเป็นเจ้าของรถ ก็อยู่ในความหมายของบทบัญญัตินี้

(4) เป็นกรณีที่ไม้อาจรู้แน่ชัดว่ารถคันใดก่อความเสียหาย รถจะมีประกันหรือไม่มีประกันก็ไม่ทราบ ความเสียหายที่เกิดขึ้น เช่น มีผู้ขับรถชนแล้วหลบหนีไปผู้ประสบภัยจึงไม่อาจเรียกร้องจากผู้ใดได้ หรือกรณีที่รู้ทะเบียนรถที่ชนแล้วหนี แต่เมื่อตรวจสอบแล้วปรากฏว่าเป็นหมายเลขทะเบียนปลอม กรณีเหล่านี้บทบัญญัติจึงให้ผู้ประสบภัยจากกรณีเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้

(5) เป็นกรณีที่มีประกันภัย แต่บริษัทประกันภัยไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น หรือจ่ายไม่ครบ ผู้ประสบภัยก็มาเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นต่อกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยแต่กระบวนการเรียกร้องนั้นจะต้องดำเนินการตามบทบัญญัติตามมาตรา 21 และมาตรา 35 ก่อน

(6) เป็นกรณีที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องเอาประกันภัย เนื่องจากเป็นรถ ของหน่วยงานราชการต่างๆ ไปก่อความเสียหายขึ้น ผู้ประสบภัยจากกรณีสามารถเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

อย่างไรก็ตามรถที่ได้รับการยกเว้นตามบทบัญญัติดังกล่าวอาจจะเอาประกันภัยไว้ก็ได้ ในกรณีเช่นนี้ผู้ประสบภัยต้องไปขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทผู้รับประกันภัยก่อน

การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นกรณีรถตั้งแต่สองคันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหาย

ในกรณีรถตั้งแต่สองคันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 นี้ได้กำหนดให้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นไว้ เป็นสามกรณีคือ

กรณีแรก ถ้ารถได้เอาประกันภัยไว้เมื่อผู้ประสบภัยอยู่ในรถคันใด บริษัทผู้รับประกันภัยต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถคันนั้น โดยไม่ต้องคำนึงว่าจะมีผู้ประสบภัยจากรถคันไหนตาย บาดเจ็บเพียงใด และไม่ต้องคำนึงว่ารถที่ประกันภัยไว้กับบริษัทใดเป็นฝ่ายผิดถูก

กรณีที่สอง เป็นเรื่องของผู้ประสบภัยมิได้อยู่ในรถที่ชนกัน เช่น ผู้ประสบภัยต้องเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทผู้รับประกันภัยทั้งสองคัน โดยให้ร่วมกันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นคนละครึ่ง จะเรียกร้องให้บริษัทผู้รับประกันภัยไว้บริษัทใดบริษัทหนึ่งจ่ายให้ทั้งหมดไม่ได้ เช่น รถที่เอาประกันภัยไว้กับบริษัทเอ ชนกับรถที่เอาประกันภัยไว้กับบริษัทบีแล้วรถคันหนึ่งคันใด หรือทั้งสองคันแลบพุ่งไปชนคนอื่น ๆ บนฟุตบาทตายหรือบาดเจ็บ กรณีนี้บริษัทผู้รับประกันภัยทั้งสองต้องร่วมกันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยคนละครึ่ง

กรณีที่สาม เป็นกรณีที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ตามวรรคหนึ่ง หรือวรรคสอง แล้วแต่กรณี ซึ่งอาจจะเป็นการจ่ายเพียงฝ่ายเดียวก็ได้ ในกรณีที่บริษัทผู้รับประกันภัยไม่ยอมจ่าย หรืออาจจะเป็นการร่วมกันจ่ายก็ได้ ในกรณีที่บริษัทผู้รับประกันภัยบริษัทหนึ่งยอมจ่ายแต่อีกบริษัทหนึ่งไม่ยอมจ่าย ซึ่งกรณีเหล่านี้เป็นกรณีที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยต้องจ่ายตามมาตรา 23 นั่นเอง

สิทธิของผู้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ

1. สิทธิกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในการเรียกเงินคืน

สิทธิในการเรียกเงินคืนพร้อมเงินเพิ่ม เป็นกรณีที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปแล้วตามบทบัญญัติ เนื่องจากมีความเสียหายเกิดขึ้น นายทะเบียนมีอำนาจที่ออกคำสั่งเรียกเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายไปนั้นคืนจากเจ้าของรถหรือบริษัทผู้รับประกันภัยแล้วแต่กรณี พร้อมเงินเพิ่มในอัตราร้อยละสิบของจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้จ่ายไปคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ได้รับคำสั่ง ถ้าเจ้าของรถหรือบริษัทไม่ปฏิบัติตามคำสั่งดังกล่าวต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงห้าหมื่นบาท

สิทธิของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในการเรียกเงินคืนอีกกรณีหนึ่งคือ ในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลภายนอกหรือเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของเจ้าของรถ ผู้ขับขี่รถหรือผู้ประสบภัย เมื่อกองทุนทดแทนได้จ่ายค่าเสียหายดังกล่าวหรือมีสิทธิเรียกให้ผู้ประสบภัยคืนเงินได้ด้วย

สิทธิของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในการยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และขอเฉลี่ยทรัพย์สิน บทบัญญัติมาตรานี้ กำหนดให้นายทะเบียนมีอำนาจยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายได้ในกรณีดังต่อไปนี้

- (1) กรณีที่เจ้าของรถตามมาตรา 23(1) ไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น หรือจ่ายให้ไม่ครบจำนวน
- (2) ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และรถนั้นไม่มีประกันภัยไว้คุ้มครองหมายในการยึดรถก็เพื่อให้เจ้าของรถได้จ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประกันภัยหรือกรณีที่กองทุนทดแทนได้จ่ายไปแล้วจะต้องคืนกองทุนภายใน 7 วัน นับตั้งแต่วันที่รับคำสั่งจากนายทะเบียน นอกจากนี้ถ้ามีการยึดรถนั้นไว้ก่อนแล้ว บทบัญญัติยังให้สิทธิขอเข้าเฉลี่ยทรัพย์สินนั้นได้หากมีการขายทอดตลาดรถนั้น
- (3) สิทธิในการขายทอดตลาดรถที่ยึดไว้ เป็นกรณีที่นายทะเบียนได้มีการยึดรถไว้แล้ว มาตรา 28 และให้นายทะเบียนมีอำนาจขายทอดตลาดได้ในกรณีดังต่อไปนี้

กรณีที่หนึ่ง เป็นกรณีที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยแล้ว มาตรา 23(1) แต่เจ้าของรถไม่ยอมจ่ายเงินคืนให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามคำสั่งของนายทะเบียน นายทะเบียนจึงยึดรถไว้ แต่เจ้าของรถก็ยังไม่ยอมคืนค่าเสียหายเบื้องต้นให้ภายใน 7 วัน นับแต่วันได้คำสั่งของนายทะเบียน

กรณีที่สอง เป็นกรณีที่เจ้าของรถไม่มาติดต่อแสดงตัวหรือไม่สามารถติดต่อเจ้าของรถ นั้นได้ นายทะเบียนต้องประกาศหาเจ้าของรถโดยปิดประกาศไว้ ณ ที่ทำการของนายทะเบียนและ

ประกาศในหนังสือพิมพ์รายวันที่จำหน่ายในท้องถิ่นที่เกิดเหตุอย่างน้อยสองวันติดต่อกัน ถ้าเจ้าของรถไม่ปรากฏตัวภายใน 30 วัน นับแต่วันแรกที่ประกาศในหนังสือพิมพ์นายทะเบียนมีอำนาจขายทอดตลาดได้

อย่างไรก็ตามการขายทอดตลาดตามบทบัญญัตินี้ไม่ต้องฟ้องร้องต่อศาล

(4) สิทธิของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยที่ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นคืนจากหน่วยงานตามบทบัญญัติ เป็นกรณีรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัยตามบทบัญญัตินี้ดังกล่าวเมื่อก่อนความเสียหายขึ้น เมื่อก่อนความเสียหายขึ้น กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยไปแล้ว บทบัญญัติกำหนดให้หน่วยงานซึ่งเป็นเจ้าของรถส่งคืนเงินจำนวนดังกล่าวแก่กองทุนทดแทนแก่ผู้ประสบภัย

## 2. สิทธิของบริษัทประกันภัยและเจ้าของรถในการเรียกเงินคืน

สิทธิของบริษัทประกันภัยและเจ้าของรถในการเรียกเงินคืน คือ กรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลภายนอกหรือเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของเจ้าของของรถผู้ขับขี่ ผู้ซึ่งอยู่ในรถหรือผู้ประสบภัย เมื่อบริษัทได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือค่าสินไหมทดแทน หรือเจ้าของรถยกเว้นตามมาตรา 8 ได้จ่ายคืนเงินกองทุนไปแล้ว บริษัทประกันภัย หรือเจ้าของรถนั้นมีสิทธิไต่เบี่ยเอาแก่บุคคลดังกล่าวหรือมีสิทธิเรียกให้ผู้ประสบภัยคืนเงินดังกล่าวได้

การจ่ายค่าเสียหายส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้น เป็นค่าเสียหายที่จ่ายให้สำหรับความเสียหายที่เกิดกับชีวิต ร่างกายและอนามัยของผู้ประสบภัย ซึ่งเป็นค่าเสียหายที่ได้รับตามกฎหมายนี้ โดยจะต้องรอการพิสูจน์ความผิดก่อน ผู้ประสบภัยจะได้รับค่าชดใช้ค่าเสียหายดังกล่าวเมื่อรวมกับค่าเสียหายเบื้องต้นแล้ว ดังนี้

(1) กรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บแต่ไม่เสียชีวิต ผู้ประสบภัยจะได้รับการชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริง แต่ไม่เกิน 50,000 บาท ต่อผู้ประสบภัยหนึ่งคน กล่าวคือเท่ากับ ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น 15,000 บาท รวมกับค่าเสียหายส่วนเกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นตามความเป็นจริงอีกไม่เกิน 35,000 บาท

(2) กรณีผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บแต่ไม่เสียชีวิต แต่ทุพพลภาพ หรือเสียหายต่อร่างกายและอนามัย ดังนี้ ได้รับค่าเสียหายรวมเป็นเงิน 2000,000 บาท เฉพาะกรรมธรรม์ที่เริ่มคุ้มครองตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2553 เป็นต้นไป

1. ตาบอด
2. หูหนวก
3. เป็นใบ้ หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด

4. สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์
5. เสียแขน ขา มือ เท้า นิ้ว หรืออวัยวะอื่นใด
6. จิตพิการอย่างถาวร
7. ทูพพลภาพอย่างถาวร

(3) กรณีที่ผู้ประสบภัยเสียชีวิตทันที ผู้ประสบภัย หรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย จะได้รับชดใช้ค่าเสียหายรวมกันเป็นจำนวนเงิน 200,000 บาท เฉพาะกรณีธรรมที่เริ่มคุ้มครองตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2535 เป็นต้นไป ต่อผู้ประสบภัย หนึ่งคน เท่ากับได้รับความเสียหายเบื้องต้น 35,000 บาท เป็นเงินค่าปลงศพรวมกับค่าเสียหายส่วนเกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นอีก 165,000 บาท

(4) กรณีที่ผู้ประสบภัยถึงแก่ความตายหลังจากที่มีการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาลหรือในสถานพยาบาล ผู้ ประสบภัย หรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย จะได้รับชดใช้ค่าเสียหายรวมกันเป็นเงินจำนวน 200,000 บาทต่อผู้ประสบภัยหนึ่งคน ค่าเสียหายเบื้องต้นสำหรับค่ารักษาพยาบาลและค่าปลงศพไม่เกิน 50,000 บาท รวมกับค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นอีกจำนวนหนึ่ง รวมกันแล้วไม่เกิน 200,000 บาท เฉพาะกรณีธรรมที่เริ่มคุ้มครองตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2553 เป็นต้นไป

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยเป็นผู้ขับขี่และเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย หรือไม่มีผู้รับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ขับขี่ ที่เป็นผู้ประสบภัยดังกล่าว ผู้ขับขี่นั้นจะได้รับชดใช้เฉพาะ ค่าเสียหายเบื้องต้นในวงเงินไม่เกิน 15,000 บาทเท่านั้น จะไม่ได้รับค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นตามข้อนี้

นอกจากนั้น การที่ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายจากการประกันภัยเพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยตามกฎหมายนี้แล้วผู้ประสบภัยยังมีสิทธิที่จะเรียกร้องค่า สินไหมทดแทนเพิ่มเติมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์อีกต่างหาก (ธานี วรภัทร์, 2545, หน้า 100-106)

### 3. พระราชบัญญัติคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย พ .ศ.

#### 2550

##### 1. หลักการและเหตุผล

ตามพระราชบัญญัติคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย พ.ศ. 2550 ได้มีหมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติไว้กล่าวคือ เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้คือ โดยที่ปัจจุบันการประกอบธุรกิจประกันภัยได้พัฒนาขึ้นอย่างรวดเร็ว รูปแบบการประกันภัยมีความหลากหลาย มีเงินหมุนเวียนในธุรกิจนี้หลายหมื่นล้านบาทในแต่ละปี และผู้เอาประกันภัยได้เพิ่มจำนวนขึ้นเป็นอย่างมาก การประกอบธุรกิจประกันภัยจึงมีลักษณะเป็นธุรกรรมทางการเงินประเภทหนึ่งซึ่งมีผลกระทบโดยตรงต่อระบบเศรษฐกิจและการเงินของประเทศและต่อผู้เอา

ประกันภัยซึ่งเป็นผู้บริโภค องค์กรกำกับดูแลการประกอบธุรกิจประกันภัย จึงต้องมีความคล่องตัว เพื่อให้ทันต่อพัฒนาการของธุรกิจนี้ และต้องมีอิสระในการดำเนินงาน เพื่อให้การกำกับดูแลธุรกิจประกันภัยเป็นไปตามหลักวิชาการด้านการประกันภัย แต่การกำกับดูแลการประกอบธุรกิจประกันภัยในปัจจุบันเป็นอำนาจหน้าที่ของกรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ ซึ่งไม่สอดคล้องกับลักษณะของการประกอบธุรกิจประกันภัยที่เป็นธุรกรรมทางการเงินที่ควรอยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงการคลัง นอกจากนี้ กรมการประกันภัยมีฐานะเป็นส่วนราชการจึงไม่มีความคล่องตัว และขาดความเป็นอิสระในการกำกับดูแลการประกอบธุรกิจประกันภัย ดังนั้น เพื่อให้การกำกับดูแลการประกอบธุรกิจประกันภัยและการคุ้มครองสิทธิของผู้เอาประกันภัยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ กรณีจึงสมควรให้มีคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยที่มีความเป็นอิสระและคล่องตัวในการกำกับดูแลธุรกิจประกันภัยขึ้นเป็นการเฉพาะ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

### 2. องค์กรประกอบของคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย

ให้มีคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยประกอบด้วย ปลัดกระทรวงการคลัง เป็นประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงพาณิชย์ เลขาธิการคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ผู้ว่าการธนาคารแห่งประเทศไทย เลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และผู้ทรงคุณวุฒิอื่นไม่น้อยกว่าหกคนแต่ไม่เกินแปดคนซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้ง โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีจากผู้ซึ่งมีความเชี่ยวชาญด้านกฎหมาย บัญชี บริหารธุรกิจการเงิน เศรษฐศาสตร์ หรือการประกันภัย ด้านละไม่เกินสองคน เป็นกรรมการ ให้เลขาธิการเป็นกรรมการ และเลขานุการการคัดเลือกผู้ทรงคุณวุฒิเพื่อแต่งตั้งเป็นกรรมการตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะรัฐมนตรีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

### 3. คุณสมบัติของคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย

กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิต้องมีสัญชาติไทย และไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้

- (1) เป็นบุคคลล้มละลายหรือเคยเป็นบุคคลล้มละลายทุจริต
- (2) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ
- (3) เคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก ไม่ว่าจะได้รับโทษจำคุกจริงหรือไม่ เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ หรือพ้นโทษ หรือพ้นระยะเวลาการลงโทษหรือรอการกำหนดโทษแล้ว
- (4) เป็นกรรมการผู้จัดการ หรือบุคคลผู้มีอำนาจในการบริหารหรือจัดการบริษัทประกันภัย

(5) เป็นข้าราชการ พนักงานหรือลูกจ้างของส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจหรือหน่วยงานอื่นของรัฐหรือของราชการส่วนท้องถิ่น

(6) เป็นหรือเคยเป็นข้าราชการการเมือง ผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง สมาชิกสภาท้องถิ่นหรือผู้บริหารท้องถิ่น เว้นแต่จะได้ออกจากตำแหน่งมาแล้วไม่น้อยกว่าหนึ่งปี

(7) เป็นหรือเคยเป็นกรรมการหรือผู้ดำรงตำแหน่งอื่นในพรรคการเมืองหรือเจ้าหน้าที่ของพรรคการเมือง เว้นแต่จะได้ออกจากตำแหน่งมาแล้วไม่น้อยกว่าหนึ่งปี

(8) เคยถูกไล่ออก ปลดออก หรือให้ออกจากราชการ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ หรือจากหน่วยงานของเอกชน เพราะทุจริตต่อหน้าที่หรือประพฤติชั่วอย่างร้ายแรง

4. คุณสมบัติของเลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เลขธิการต้องมีคุณสมบัติ ดังต่อไปนี้

(1) มีสัญชาติไทย

(2) มีอายุไม่เกินหกสิบห้าปีบริบูรณ์

(3) สามารถทำงานให้แก่สำนักงานได้เต็มเวลา

ลักษณะ ต้องห้ามมิให้เป็นเลขาธิการ

(1) เป็นบุคคลล้มละลายหรือเคยเป็นบุคคลล้มละลายทุจริต

(2) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ

(3) เคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกไม่ว่าจะได้รับการอภัยโทษหรือไม่ เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ หรือพ้นโทษหรือพ้นระยะเวลาการลงโทษหรือรอการกำหนดโทษแล้ว

(4) เป็นกรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลผู้มีอำนาจในการบริหารหรือจัดการบริษัทประกันภัย

(5) เป็นข้าราชการ พนักงานหรือลูกจ้างของส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจหรือหน่วยงานอื่นของรัฐหรือของราชการส่วนท้องถิ่น

(6) เป็นหรือเคยเป็นข้าราชการการเมือง ผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง สมาชิกสภาท้องถิ่น หรือผู้บริหารท้องถิ่น เว้นแต่จะได้ออกจากตำแหน่งมาแล้วไม่น้อยกว่าหนึ่งปี

(7) เป็นหรือเคยเป็นกรรมการหรือผู้ดำรงตำแหน่งอื่นในพรรคการเมืองหรือเจ้าหน้าที่ของพรรคการเมือง เว้นแต่จะได้ออกจากตำแหน่งมาแล้วไม่น้อยกว่าหนึ่งปี

(8) เคยถูกไล่ออก ปลดออก หรือให้ออกจากราชการ หน่วยงานของรัฐหรือรัฐวิสาหกิจ หรือจากหน่วยงานของเอกชน เพราะทุจริตต่อหน้าที่หรือประพฤติชั่วอย่างร้ายแรง

### 5. อำนาจและหน้าที่ของคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย

(1) รับผิดชอบในงานธุรการของคณะกรรมการ

(2) กำกับ ส่งเสริม และพัฒนาการประกอบธุรกิจประกันภัยตามนโยบายและมติของ

คณะกรรมการ ตลอดจนหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และแนวปฏิบัติที่คณะกรรมการกำหนด

(3) ศึกษา ค้นคว้า วิเคราะห์และวิจัยเพื่อส่งเสริม พัฒนาและกำกับดูแลการประกอบธุรกิจประกันภัย

(4) ถือกรรมสิทธิ์ มีสิทธิครอบครอง และมีทรัพย์สินต่าง ๆ

(5) ก่อตั้งสิทธิหรือทำนิติกรรมใดๆ เกี่ยวกับทรัพย์สิน

(6) ทำความตกลงและร่วมมือกับองค์การหรือหน่วยงานในประเทศและต่างประเทศ ในกิจการที่เกี่ยวกับการดำเนินงานของสำนักงาน

(7) จัดให้มีและให้ทุนเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของสำนักงาน

(8) ลงทุนหาผลประโยชน์ในกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจประกันภัยตามข้อบังคับที่

คณะกรรมการกำหนด

(9) เรียกเก็บและรับเงินสมทบ เงินเพิ่ม ค่าธรรมเนียม ค่าบำรุง ค่าตอบแทนหรือค่าบริการในการดำเนินงาน

(10) ทำรายงานประจำปีแสดงผลงานและอุปสรรคในการดำเนินงานของคณะกรรมการ และสำนักงานเสนอต่อคณะรัฐมนตรี

(11) ปฏิบัติงานอื่นใดที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของสำนักงาน

### 6. เลขานุการมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(1) บรรจุ แต่งตั้ง ถอดถอน เลื่อน ลด ตัดเงินเดือนหรือค่าจ้าง ลงโทษทางวินัยพนักงาน และลูกจ้าง ตลอดจนให้พนักงานหรือลูกจ้างออกจากตำแหน่ง ทั้งนี้ ตามข้อบังคับที่คณะกรรมการกำหนดแต่ถ้าเป็นพนักงานตำแหน่งรองเลขานุการ ผู้บริหารระดับสูง และผู้ตรวจสอบภายใน ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการก่อน

(2) วางระเบียบเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของสำนักงานโดยไม่ขัดหรือแย้งกับข้อบังคับหรือมติที่คณะกรรมการกำหนด

### 6. การตรวจสอบและการบัญชี

ให้สำนักงานวางและรักษาไว้ ซึ่งบัญชีที่เป็นไปตามหลักสากลและสอดคล้องกับระบบการบัญชีที่กระทรวงการคลังได้วางไว้ให้สำนักงานจัดให้มีการตรวจสอบภายในเป็นประจำให้คณะกรรมการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิจำนวนไม่น้อยกว่าสามคนเป็นคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อเสนอความเห็นเกี่ยวกับผลการตรวจสอบภายในต่อคณะกรรมการในการตรวจสอบ



ภายใน ให้ผู้ตรวจสอบภายในรายงานผลการตรวจสอบโดยตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบให้นำ  
บทบัญญัติว่าด้วยคณะกรรมการที่มีอำนาจดำเนินการพิจารณาทางปกครองตามกฎหมายว่าด้วยวิธี  
ปฏิบัติราชการทางปกครองมาใช้บังคับกับการประชุมของคณะกรรมการตรวจสอบโดยอนุโลม ให้  
สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินหรือผู้สอบบัญชีอิสระที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินให้ความ  
เห็นชอบเป็นผู้สอบบัญชีของสำนักงาน ให้ผู้สอบบัญชีรายงานผลการสอบบัญชีต่อคณะกรรมการ  
เพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรีภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันสิ้นปีบัญชี และให้สำนักงานเผยแพร่งบ  
การเงินที่ผู้สอบบัญชีรับรองแล้วภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่คณะรัฐมนตรีรับทราบ

#### 7. เงินสมทบ

ให้บริษัทประกันภัยนำ ส่งเงินสมทบให้แก่สำนักงานทุกรอบสามเดือนเพื่อเป็นค่าใช้จ่าย  
ในการดำเนินงานของคณะกรรมการและสำนักงานอัตราเงินสมทบที่บริษัทประกันภัยต้องนำส่ง  
ตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนดโดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีโดย  
คำนึงถึงรายจ่ายที่เหมาะสมในการดำเนินงานของคณะกรรมการ ตลอดทั้งแผนการดำเนินงาน  
แผนการใช้จ่ายเงินและงบประมาณรายจ่ายประจำปีของสำนักงานแต่ต้องไม่เกินร้อยละจุดห้า  
ของเบี้ยประกันภัยที่บริษัทประกันภัยได้รับจากผู้เอาประกันภัยทุกรอบสามเดือน ในกรณี  
ที่เห็นสมควร คณะกรรมการโดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีอาจประกาศให้บริษัทประกันภัยการ  
นำส่งเงินสมทบเป็นการชั่วคราวก็ได้

#### 8. ความสัมพันธ์กับรัฐบาล

ให้รัฐมนตรีมีอำนาจกำกับดูแลโดยทั่วไปซึ่งกิจการของสำนักงาน เพื่อการนี้จะสั่งให้  
สำนักงานชี้แจงข้อเท็จจริง แสดงความคิดเห็นหรือทำรายงานเสนอ และมีอำนาจสั่งยับยั้งการกระทำ  
ของสำนักงานที่เห็นว่าขัดต่อนโยบายของรัฐบาลในกรณีที่คณะกรรมการหรือ สำนักงานต้องเสนอ  
เรื่อง ไปยังคณะรัฐมนตรี ให้สำนักงานนำเรื่องเสนอรัฐมนตรีเพื่อเสนอต่อไปยังคณะรัฐมนตรี

#### 9. บทเฉพาะกาล

เนื่องจากหลังจากที่มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการบริหารจัดการจากกรมการประกันภัย  
มาเป็นสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ให้โอนบรรดา  
กิจการ อำนาจหน้าที่ ทรัพย์สิน งบประมาณ เงินของกองทุนเพื่อการพัฒนาธุรกิจประกันวินาศภัย  
เงินของกองทุนเพื่อการพัฒนาธุรกิจประกันชีวิต เงินของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย หนี้ สิทธิ และ  
ภาระผูกพันของกรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ ในส่วนที่เกี่ยวกับงานประกันวินาศภัย งาน  
ประกันชีวิต และงานคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับไปเป็นของสำนักงาน  
เว้นแต่การดำเนินคดีและการดำเนินการทางวินัยกับข้าราชการหรือลูกจ้างและเงินงบประมาณหมวด  
เงินเดือนและค่าจ้างประจำและเงินต่างๆ ที่จ่ายควบกับเงินเดือนซึ่งมีผู้ครองอยู่ ให้โอนไปเป็นของ

สำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงพาณิชย์ เมื่อพระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ในวาระเริ่มแรก ให้คณะกรรมการประกอบด้วยปลัดกระทรวงการคลัง เป็นประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงพาณิชย์ เลขาธิการคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ผู้ว่าการธนาคารแห่งประเทศไทย เลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เป็นกรรมการ และให้ผู้ปฏิบัติหน้าที่อธิบดี กรรมการประกันภัยเป็นกรรมการและเลขานุการ ให้คณะกรรมการตามวรรคหนึ่งและผู้ปฏิบัติหน้าที่อธิบดี กรรมการประกันภัยปฏิบัติหน้าที่คณะกรรมการและเลขาธิการตามพระราชบัญญัตินี้เป็นการชั่วคราวจนกว่าจะมีคณะกรรมการหรือเลขาธิการตามพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งต้องไม่เกินเก้าสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับภายใต้บังคับมาตรา 52 ให้ข้าราชการและลูกจ้างของกรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ ซึ่งดำรงตำแหน่งอยู่ในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ เป็นข้าราชการหรือลูกจ้างของสำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงพาณิชย์ และให้ปฏิบัติหน้าที่ในสำนักงาน โดยให้ถือว่าการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวเป็นการปฏิบัติหน้าที่ราชการของสำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงพาณิชย์ ให้ข้าราชการหรือลูกจ้างที่ปฏิบัติหน้าที่ในสำนักงานตามวรรคหนึ่งได้รับ เงินเดือนหรือค่าจ้างรวมทั้งสิทธิและประโยชน์ต่าง ๆ เท่ากับที่เคยได้รับอยู่เดิมไปพลางก่อน จนกว่าจะได้บรรจุและแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในสำนักงาน แต่จะแต่งตั้งให้ได้รับเงินเดือนหรือค่าจ้างต่ำกว่าเงินเดือนหรือค่าจ้างที่ได้รับอยู่เดิมไม่ได้ ข้าราชการและลูกจ้างตาม มาตรา 51 ซึ่งสมัครใจเปลี่ยนไปเป็นพนักงานหรือลูกจ้างของสำนักงาน ให้แจ้งความจำนงเป็นหนังสือต่อผู้บังคับบัญชา ภายในหกสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ สำหรับผู้ไม่ได้แจ้งความจำนงภายใน ระยะเวลาดังกล่าว ให้กลับไปปฏิบัติหน้าที่ในสำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงพาณิชย์

การบรรจุและแต่งตั้งข้าราชการและลูกจ้างตามวรรคหนึ่ง ให้ดำรงตำแหน่งใดในสำนักงานให้เป็นไปตามอัตราค่าจ้าง คุณสมบัติและอัตราเงินเดือนหรือค่าจ้างที่คณะกรรมการกำหนด แต่การบรรจุและแต่งตั้งข้าราชการหรือลูกจ้างซึ่งถูกดำเนินคดีหรือดำเนินการทางวินัยจะกระทำได้ เมื่อการดำเนินคดีหรือการดำเนินการทางวินัยนั้นสิ้นสุดลงแล้วให้โอนเงินงบประมาณหมวดเงินเดือนและค่าจ้างประจำและเงินต่างๆ ที่จ่ายควบกับเงินเดือนของข้าราชการและลูกจ้างของสำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงพาณิชย์ ซึ่งได้รับการบรรจุและแต่งตั้งให้เป็นพนักงานหรือลูกจ้างของสำนักงานตามวรรคสอง ไปเป็นของสำนักงานนับแต่วันที่ได้รับการบรรจุและแต่งตั้ง การบรรจุและแต่งตั้งข้าราชการตามมาตรานี้ให้ถือว่าเป็นการให้ออกจากราชการเพราะเลิกหรือยุบตำแหน่งตามกฎหมายว่าด้วยบำเหน็จบำนาญข้าราชการหรือกฎหมายว่าด้วยกองทุนบำเหน็จบำนาญข้าราชการ การบรรจุ และแต่งตั้งลูกจ้างตามมาตรานี้ให้ถือว่าเป็นการให้ออกจากงานเพราะทางราชการยุบตำแหน่งหรือทางราชการเลิกจ้าง โดยไม่มีความผิด และให้ได้รับบำเหน็จตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยบำเหน็จลูกจ้าง

#### 4. ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

การดำเนินการสอบสวน

การสอบสวน หมายถึง การรวบรวมพยานหลักฐานและการดำเนินการทั้งหลายอื่นตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายนี้ ซึ่งพนักงานสอบสวนได้นำไปเกี่ยวกับความผิดที่กล่าวมา เพื่อที่จะทราบข้อเท็จจริงหรือพิสูจน์ความผิดและเพื่อจะเอาตัวผู้กระทำความผิดมาฟ้องลงโทษ

การสอบสวนนั้นตามปกติพนักงานสอบสวนจะต้องเป็นผู้ทำด้วยตนเอง เว้นแต่กรณีบางอย่างเกี่ยวกับสำนวน โดยไม่ต้องสอบสวนก่อนแล้วจะให้ผู้อื่นทำแทนในข้อกำหนดดังต่อไปนี้ก็ได้ คือ

- การใดอยู่นอกเขตอำนาจ ส่งประเด็นไปให้ พนักงานสอบสวนซึ่งมีอำนาจจัดการได้
- การใดเป็นเรื่องเล็กน้อยในการสอบสวน ซึ่งอยู่ในเขตอำนาจของคนให้ผู้อื่นทำแทนได้ เมื่อประมวลกฎหมายนี้หรือกฎหมายอื่น มิได้เจาะจงให้ทำด้วยตนเอง ฉะนั้นในการสอบสวนก่อนลงมือทำการสอบสวนควรตั้งรูปคดีและประเด็นของเรื่องเสีย ก่อนแล้วดำเนินการสอบสวนไปตามประเด็นให้ครบถ้วนและพนักงานสอบสวนย่อมจะต้องมีความรู้ความเข้าใจใน วิธีการดังต่อไปนี้

- การสอบสวนผู้กล่าวหา
- การสอบสวนผู้ต้องหา
- การสอบสวนผู้เสียหายและพยาน
- การตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ
- การถ่ายรูปที่เกิดเหตุ
- การทำแผนที่สังเขปแสดงสถานที่เกิดเหตุ
- การขอผู้ชำนาญ ไปร่วมตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ
- การเก็บ การยึด การรักษา จำหน่าย ส่งของกลางไปตรวจพิสูจน์และการจัดทำบัญชีของ

กลาง (ตาม ป.วิ อาญา มาตรา 139 วรรคสอง)

- การชันสูตรบาดแผล
- การสอบสวนชันสูตรพลิกศพ
- การชี้ตัวผู้ต้องหา ชีรูปผู้ต้องหา การนำชี้สถานที่เกิดเหตุประกอบคำรับสารภาพของผู้ต้องหาการดำเนินการยื่นคำร้องให้ศาลออกหมายจับและดำเนินรูปพรรณผู้กระทำความผิด
- การขอค้นผู้ต้องหาเป็นพยาน
- การควบคุมผู้ต้องหา
- การปล่อยตัวชั่วคราวผู้ต้องหา

- การทำความเข้าใจในคดี
- การทำรายงานสอบสวนและการจัดทำบันทึกต่าง ๆ
- การเรียงสำนวนการสอบสวนและรูปแบบของสำนวนการสอบสวน
- การควบคุมการสอบสวนและระยะเวลาในการดำเนินการสอบสวน
- การประสานงานระหว่างพนักงานสอบสวนแห่งท้องที่กับพนักงานสอบสวน และหรือเจ้าหน้าที่อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องการจัดทำสำนวนการสอบสวน ในกรณีที่ต้องสอบสวนพยานหลายปาก ซึ่งเป็นผู้รู้เห็นอย่างเดียวกัน หรือสอบสวนปากคำผู้ต้องหาในคดีเดียวกัน หลายคนจะใช้วิธีการคัดค้านคำให้การแล้วเปลี่ยนชื่อพยานหรือผู้ต้องหา ศาลถือว่าน้ำหนักการรับฟังน้อยไม่น่าเชื่อถือ และตำรวจมีคำสั่งห้ามกระทำโดยเด็ดขาด

#### ความสำคัญของการสอบสวน

ประเด็นสาระสำคัญของสอบสวนอยู่ที่ว่า ในการสอบสวนคดีอาญาที่เกิดขึ้นนั้น จะกระทำได้ดีโดยหลักเกณฑ์ที่ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาได้กำหนดไว้เป็นการเฉพาะในกรณี ดังต่อไปนี้

1) การสอบสวนจะชอบด้วยกฎหมาย เมื่อการนั้นได้กระทำโดยเจ้าพนักงานสอบสวน (ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 2(6)) และพนักงานสอบสวนจะต้องมีเขตอำนาจที่จะสอบสวนคดีนั้นๆ ได้ (ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 18-21) การสอบสวนใดที่มีได้เป็นไปตามนัยที่กล่าวนี้ย่อมเป็นการไม่ชอบ

2) การสอบสวนถือเป็นเงื่อนไขสำคัญในการยื่นฟ้องคดี อาญาของพนักงานอัยการถ้ายังไม่มีการสอบสวนผู้ต้องหาที่ยังฟ้องไม่ได้ (ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 120)

3) การสอบสวนเป็นการให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจปฏิบัติหน้าที่ตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่กระทบต่อสิทธิเสรีภาพของบุคคลโดยตรงหลายประการ อาทิ มีอำนาจทำการตรวจตัวผู้ต้องหาการค้นพบสิ่งของซึ่งมีไว้เป็นความผิด การจับและการควบคุม เป็นต้น

#### ผู้มีอำนาจและเขตอำนาจการสอบสวน

ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 2(6) ได้บัญญัติว่า “พนักงานสอบสวน หมายถึง เจ้าพนักงานซึ่งกฎหมายให้มีอำนาจและหน้าที่ทำการสอบสวน ” การกำหนดเขตอำนาจการสอบสวนจะต้องถือปฏิบัติตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามาตรา 18 ซึ่งบัญญัติว่า ในจังหวัดอื่นนอกจากจังหวัดพระนครและธนบุรี พนักงานฝ่ายปกครองหรือตรวจชั้นผู้ใหญ่ ปลัดอำเภอ และข้าราชการตำรวจซึ่งมียศตั้งแต่ชั้นนายร้อยตำรวจตรีหรือเทียบเท่า นายร้อยตำรวจตรีขึ้นไป มีอำนาจสอบสวนความผิดอาญาซึ่งได้เกิดหรือ อ้าง หรือเชื่อว่าได้เกิดภายในเขตอำนาจของตนหรือผู้ต้องหาที่มีอยู่ หรือถูกจับในเขตอำนาจของตนได้ สำหรับจังหวัดพระนครและจังหวัด

ธนบุรี ให้ข้าราชการตำรวจ ซึ่งมียศตั้งแต่ชั้นนายร้อยตำรวจตรีหรือเทียบเท่า นายร้อยตำรวจตรีขึ้นไป มีอำนาจสอบสวนความผิดอาญาซึ่งได้เกิดหรืออ้างหรือเชื่อว่าได้เกิดภายในเขตอำนาจของตน หรือผู้ต้องหาที่มีอยู่ หรือถูกจับในเขตอำนาจของตนได้ ทั้งนี้มีข้อพึงสังเกตเกี่ยวกับคำว่า พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ ได้แก่ผู้บังคับบัญชาของพนักงานสอบสวนนั้นๆ โดยตรง เช่น ในกรณีฝ่ายอำเภอเป็นพนักงานสอบสวน พนักงานฝ่ายปกครองชั้นผู้ใหญ่ย่อมหมายถึง ปลัดอำเภอผู้เป็นหัวหน้ากิ่งอำเภอ นายอำเภอ ผู้ว่าราชการจังหวัด อธิบดีกรมการปกครอง หรือผู้รักษาการในตำแหน่งนั้นๆ หรือ ในกรณีที่ตำรวจเป็นผู้ดำเนินการสอบสวน ผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้าสถานีตำรวจภูธรกิ่งอำเภอซึ่งมียศตั้งแต่ชั้นร้อยตำรวจตรีหรือเทียบเท่าขึ้นไป สารวัตรใหญ่ผู้กำกับผู้บังคับการ ผู้บัญชาการ ผู้ช่วยอธิบดี รองอธิบดี อธิบดีกรมตรวจ หรือผู้รักษาการในตำแหน่งนั้นๆ ย่อมเป็น นายตำรวจชั้นผู้ใหญ่ดังนี้ เป็นต้น

เฉพาะในกรณีการกำหนดอำนาจหน้าที่ของพนักงานสอบสวนในจังหวัดอื่น นอกจากกรุงเทพมหานคร ได้มีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงหลัก ฎปฏิบัติว่าด้วยอำนาจหน้าที่ของพนักงานสอบสวนหลายครา โดยได้มอบหมายให้ข้าราชการฝ่ายปกครอง หรือตำรวจเป็นผู้รับผิดชอบการสอบสวนฝ่ายเดียว หรือได้มอบหมายให้ข้าราชการทั้งฝ่ายอำเภอและตำรวจดำเนินการสอบสวนรับผิดชอบร่วมกันเฉพาะหลัก ฎปฏิบัติในปัจจุบันนี้ โดยข้อบังคับกระทรวง มหาดไทยที่ 1/2526 ลงวันที่ 7 พฤศจิกายน พ.ศ.2506 เรื่องระเบียบการสอบสวนคดีอาญาในจังหวัดอื่นนอกจากจังหวัดพระนครและจังหวัดธนบุรี ได้โอนอำนาจการสอบสวนจากพนักงานฝ่ายปกครอง กระทรวงมหาดไทย ให้ตำรวจเป็นผู้รับผิดชอบการสอบสวนแต่เพียงผู้เดียว และได้แก้ไขเพิ่มเติมโดย ข้อบังคับกระทรวง มหาดไทยที่ 1/2509 ลงวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2509 เรื่องระเบียบการสอบสวนคดีอาญาในจังหวัดอื่น นอกจากจังหวัดพระนครและจังหวัดธนบุรี และข้อบังคับกระทรวง มหาดไทยว่าด้วยระเบียบการดำเนินคดีอาญา พ.ศ.2533 โดยคงให้อำนาจการสอบสวนและสั่งการเกี่ยวกับการสอบสวนคดีอาญาเพื่อประโยชน์ในการป้องกันอาชญากรรมและความเป็นธรรมในการสอบสวน

#### วัตถุประสงค์ในการสอบสวน

เป็นการมุ่งประสงค์ต่อการคุ้มครองสิทธิเสรีภาพของประชาชนทั้งยังเป็นการตอบสนองต่อวัตถุประสงค์แห่งประสิทธิผลในการลงโทษและการป้องกันปราบปรามอาชญากรรม โดยมาตรา 130 ได้บัญญัติว่า ให้เริ่มการสอบสวนโดยมิชักช้า จะทำการในทีใดแล้วแต่จะเห็นสมควร โดยผู้ต้องหาไม่จำเป็นต้องอยู่ด้วย ข้อกำหนดมูลฐานที่สำคัญไม่มี หย่อนไปกว่ากันก็คือ เป็นความรับผิดชอบของพนักงานสอบสวน ที่จะต้องทำให้เป็นกลางและการแสวงหาข้อเท็จจริงแห่งคดี จะต้องเป็นไปโดยบริสุทธิ์ยุติธรรม ดังบทบัญญัติกฎหมายที่ว่า ห้ามมิให้พนักงานสอบสวนทำหรือ

จัดให้ทำการใดๆ ซึ่งเป็นการล่อลวงหรือขู่เข็ญให้สัญญากับผู้ต้องหาเพื่อจูงใจให้เข้าในการอย่างใดๆ ในเรื่องที่ต้องหานั้น (ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 135)

อำนาจพนักงานสอบสวน

เพื่อประโยชน์ในการรวบรวมประจักษ์พยานหลักฐานและข้อเท็จจริงแห่งคดีประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาได้บัญญัติถึงอำนาจของพนักงานสอบสวนไว้ดังต่อไปนี้

1. ให้พนักงานสอบสวนรวบรวมหลักฐานทุกชนิดเท่าที่สามารถจะทำได้ เพื่อประสงค์จะทราบข้อเท็จจริงและพฤติกรรมการต่างๆ อันเกี่ยวกับความผิดที่ถูกกล่าวหาและเพื่อจะรู้ตัวผู้กระทำความผิดและพยานให้เห็นความผิด (ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 131)

2. ให้อำนาจตรวจตัวผู้เสียหายเมื่อผู้นั้นยินยอม หรือตรวจตัวผู้ต้องหา หรือตรวจสิ่งของหรือที่ทางอันสามารถอาจใช้เป็นพยานหลักฐานได้ให้รวมทั้งทำภาพถ่าย แผนที่ หรือภาพวาดจำลองหรือพิมพ์ลายนิ้วมือหรือลายเท้า กับให้บันทึกรายละเอียดทั้งหลายซึ่งน่าจะกระทำให้คดีแจ่มกระจ่างขึ้น (ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 132(1))

พนักงานสอบสวนไม่มีอำนาจ บังคับให้ผู้ต้องหาเขียนชื่อ ซึ่งไม่ใช่ของตนหรือข้อความใดๆ แม้จะพิสูจน์ความผิดก็ตาม (แนวคำพิพากษาฎีกาที่ 1368/2500)

3. ให้อำนาจค้นเพื่อพบสิ่งของซึ่งมีไว้เป็นความผิด หรือได้มาโดยการกระทำผิด หรือได้ใช้ หรือสงสัยว่าได้ใช้ในการกระทำผิด หรือซึ่งอาจใช้เป็นพยานหลักฐานได้ แต่ต้องปฏิบัติตาม ฎีบทัดให้ เป็นไปตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายนี้ว่าด้วยการค้น (ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 132(2))

4. ให้มีอำนาจออกหมายเรียก บุคคล ครอบครัวยุติธรรม สิ่งของ ซึ่งอาจใช้เป็นพยานหลักฐานได้ แต่บุคคลที่ถูกหมายเรียกไม่จำเป็นต้องมาเอง เมื่อจัดส่งสิ่งของนั้นตามหมายเรียกแล้วให้ ถือเสมือนว่าได้ปฏิบัติตามหมาย (ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 132(3)) ให้อำนาจยึดไว้ เป็นสิ่งของที่ค้นพบหรือส่งมาดังกล่าว (ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 132(4)) ซึ่งการยึดตามนัยดังกล่าวนี้ได้มีคำพิพากษาฎีกาที่ 1437/1492 ให้หมายถึงการอายัดด้วย

5. ให้มีอำนาจที่จะสั่ง มิให้บุคคลออกไปจากสถานที่ ช่วงเวลาที่จำเป็นตามนัยมาตรา 137 แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ที่บัญญัติว่า พนักงานสอบสวนขณะทำการอยู่ที่ บ้านเรือนหรือในสถานที่อื่นๆ มีอำนาจสั่งมิให้ผู้ใดออกไปจากที่นั้นๆ ช่วงเวลาเท่าที่จำเป็น

6. ให้มีอำนาจที่จะสอบสวนเอง หรือส่งประเด็นไปสอบสวนเพื่อทราบความเป็นมาแห่งชีวิตและความประพฤติอันเป็นอาจินของผู้ต้องหา แต่ต้องแจ้งให้ผู้ต้องหาทราบข้อความทุกข้อที่ได้มา (ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามาตรา 138)

7. ให้มีอำนาจ หมายถึง เรียกผู้เสียหายหรือบุคคลใด ซึ่งมีเหตุอันควรเชื่อว่า ถ้อยคำของเขา อาจจะเป็นประโยชน์แก่คดี ให้มาตามเวลาและสถานที่หมาย แล้วให้ถามปากคำบุคคลนั้นไว้ การถามปากคำนั้น พนักงานสอบสวนจะให้ผู้ให้ถ้อยคำสาบานหรือป ฏิญาณตัวเสียก่อนก็ได้ และ ต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งป ระมวลกฎหมายนี้ว่าด้วยพยานบุคคล ตามมิให้พนักงานสอบสวน ตักเตือนพุดให้ท้อใจหรือใช้กลอุบายอื่น เพื่อป้องกันมิให้บุคคลใดให้ถ้อยคำซึ่งอยากจะได้ด้วยความ เต็มใจ (ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา133))

ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามาตรา 52 บัญญัติว่า การที่จะให้บุคคลใด มาที่พนักงานสอบสวนหรือมาที่พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่หรือมาศาล เนื่องในการ สอบสวน การไต่สวนมูลฟ้อง การพิจารณาคดีหรือการอย่างอื่น ตามบทบัญญัติแห่งประมวล กฎหมายนี้ จักต้องมีหมายเรียกของพนักงานสอบสวนหรือพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ ชั้นผู้ใหญ่ หรือของศาลแล้วแต่กรณี

ในกรณีออกหมายอาญานั้น มาตรา 58(1) บัญญัติว่า ถ้าเป็นหมายจับผู้ต้องหาที่มีใ้ได้อยู่ใน อำนาจศาล ได้แก่ พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่และ (3) ถ้าเป็นหมายค้น ได้แก่ ศาล หรือพนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ดังนั้นการออกหมายจับก็ดี การออกหมาย ค้นก็ดี พนักงานสอบสวนมีอำนาจกระทำได้ก็ต่อเมื่อ พนักงานสอบสวนผู้นั้นเป็นพนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ ในขณะเดียวกันนั้น (พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่มีบัญญัติไว้ ในมาตรา 2(17))

8. ให้มีอำนาจที่จะจับกุมและควบคุมหรือจัดการจับหรือควบคุม ผู้ด้ ้องหาหรือบุคคลใด ซึ่งในระหว่างสอบสวนปรากฏ ฎว่า เป็นผู้กระทำความผิดหรือจะปล่อยชั่วคราวโดยไม่มีประกันเลยหรือมี ประกันหรือมีประกันและหลักประกันด้วย หรือปล่อยไปตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายนี้ใน เรื่องใดๆ ก็ได้ (ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 136) นอกจากนี้ตามป ระมวล กฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 87 ยังได้บัญญัติว่า

8.1 ห้ามมิให้ควบคุมผู้ถูกจับเกินกว่าค่าเป็นตามพฤติการณ์แห่งคดี ในกรณีซึ่งเป็น ความผิดลหุโทษหรือความผิดที่มีอัตราโทษไม่สูงกว่าความผิดลหุโทษ จะควบคุมผู้ถูกจับไว้ได้เท่า เวลาที่จะถามคำให้การและที่รู้ตัวว่าเป็นใครและที่อยู่ของเขาอยู่ที่ไหนเท่านั้น

8.2 ห้ามมิให้ควบคุมผู้ถูกจับไว้เกินกว่าสี่สิบแปดชั่วโมง นับแต่เวลาที่ผู้ถูกจับมาถึงที่ ทำการของพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ แต่มิให้นับเวลาเดินทางตามปกติที่นำตัวผู้ถูกจับมา รวมเข้าในกำหนดเวลาสี่สิบแปดชั่วโมงด้วย ในกรณีที่ มีเหตุจำเป็นเพื่อทำการสอบสวนหรือมีเหตุ จำเป็นอย่างอื่น จะยึดเวลาเกินกว่าสี่สิบแปดชั่วโมงก็ได้เท่าเหตุจำเป็น แต่ไม่เกินสามวัน

8.3 ถ้าเกิดความจำเป็นที่จะควบคุมผู้ถูกจับไว้เกินกว่ากำหนดเวลาในวรรคก่อน เพื่อให้การสอบสวนเสร็จสิ้นให้ส่งผู้ต้องหามาศาล พนักงานอัยการ หรือพนักงานสอบสวนยื่นคำร้องต่อศาลขอหมายจับผู้ต้องหาผู้นั้นไว้

8.4 ในกรณีความผิดอาญาที่ได้กระทำลงมีอัตราโทษจำคุกอย่างสูงไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินห้าร้อยบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ ศาลมีอำนาจสั่งขังได้ครั้งเดียว พนักงานอัยการถ้ายังไม่มีการสอบสวนผู้ต้องหาที่ยังฟ้องไม่ได้ (ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 120)

8.5 ในกรณีความผิดอาญาที่มีอัตราโทษจำคุกอย่างสูงเกินกว่าหกเดือน แต่ไม่ถึงสิบปี หรือปรับเกินกว่าห้าร้อยบาทหรือทั้งจำทั้งปรับศาลมีอำนาจสั่งขังหลายๆ ครั้ง ติดๆ กัน ได้แต่ครั้งหนึ่งต้องไม่เกินสิบสองวัน และรวมกันทั้งหมดต้องไม่เกินสี่สิบแปดวัน

8.6 ในกรณีความผิดอาญาที่มีอัตราโทษจำคุกอย่างสูงตั้งแต่สิบปีขึ้นไป จะมีโทษปรับหรือไม่ก็ตามศาลมีอำนาจสั่งขังหลายๆ ครั้งติดๆ กันก็ได้ แต่ครั้งหนึ่งต้องไม่เกินสิบสองวันและรวมกันทั้งหมดต้องไม่เกินแปดสิบสี่วัน

จะเห็นได้ว่าอำนาจในการควบคุมผู้ต้องหาในระหว่างการสอบสวนนั้น เป็นอำนาจของพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจในชั้นแรกที่ถูกจับได้เป็นระยะเวลาไม่เกินสามวัน ถ้ามีความจำเป็นที่จะต้องควบคุมตัวผู้ต้องหาต่อไปอีก จะต้องมาขออำนาจศาลสั่งขัง และการยื่นคำร้องขอให้ศาลสั่งขังเป็นอำนาจของพนักงานสอบสวนและพนักงานอัยการโดยตรง สำหรับพนักงานอัยการพิจารณานั้น และพนักงานอัยการเมื่อรับสำนวนการสอบสวนแล้วจะต้องพิจารณาสำนวนการสอบสวนนั้น ภายในกำหนดควบคุมที่พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจหรือที่ศาลสั่งขังไว้ ถ้าพนักงานอัยการไม่อาจพิจารณาส่งสำนวนการสอบสวนนั้นภายในกำหนดดังกล่าวแล้ว

องค์กรที่มีอำนาจและหน้าที่ในการสอบสวนคดีอาญาของไทย

ในปัจจุบันองค์กรที่มีอำนาจและหน้าที่ในการสอบสวนคดีอาญาของไทยพอแบ่งแยกตามกฎหมายที่ก่อตั้งออกเป็นดังนี้

องค์กรที่สอบสวนตามประมวล กฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ได้แก่ องค์กรตำรวจ และองค์กรฝ่ายปกครองตามมาตรา 18 กล่าวคือ

(ก) ในจังหวัดอื่นนอกจากกรุงเทพมหานคร ได้แก่ พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ปลัดอำเภอและข้าราชการตำรวจที่มียศตั้งแต่นายร้อยตำรวจตรีหรือเทียบเท่า นายร้อยตำรวจตรีขึ้นไป เป็นพนักงานสอบสวน

(ข) ในกรุงเทพมหานคร ได้แก่ ข้าราชการตำรวจที่มียศตั้งแต่ชั้นนายร้อยตำรวจตรีหรือเทียบเท่า นายร้อยตำรวจตรีขึ้นไป เป็นพนักงานสอบสวน



จะเห็นได้ว่า ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ให้อำนาจการสอบสวนคดีอาญา ทั้งองค์ กรฝ่ายตำรวจและองค์กรฝ่ายปกครอง เป็นพนักงานสอบสวนและมีอำนาจสอบสวนคดีอาญาทั้งปวง ตามมาตรา 121 แต่ในทางปฏิบัติองค์กรที่มีอำนาจหน้าที่ในการสอบสวนคดีอาญาที่แท้จริงคือ องค์กรฝ่ายตำรวจเท่านั้น ส่วนองค์กรฝ่ายปกครอง นั้นมีเพียงอำนาจในการสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา แต่ไม่มีหน้าที่ในการสอบสวนคดีอาญาอย่างเต็มตัว ด้วยถูกจำกัด ด้ให้สอบสวนได้เฉพาะกรณีที่ต้องบังคับกระทรวงมหาดไทยกำหนดไว้เท่านั้น

## 5. กฎหมายอื่นๆ

กฎหมายพิเศษที่บัญญัติให้เจ้าพนักงานใดมีอำนาจหน้าที่ในการสอบสวนตามพระราชบัญญัติต่างๆ เช่น

5.1 พระราชบัญญัติว่าด้วย สิทธิการประมงในเขตการประมงไทย พ.ศ.2482 ตามความในมาตรา 10 บัญญัติให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจจับและยึดเรือที่ได้กระทำความผิด หรือมีเหตุสงสัยว่าได้กระทำความผิดต่อพระราชบัญญัตินี้ และมีอำนาจที่จะพ่วงเรือนั้น หรือบังคับให้ผู้ควบคุมเรือกระทำอย่างหนึ่งอย่างใด เพื่อนำไปยังท่าเรือ ซึ่งเหมาะแก่การที่จะสอบสวนหรือทำการอย่างอื่นใด เพื่อนำไปยังท่าเรือ ซึ่งเหมาะแก่การที่จะสอบสวนหรือทำการอย่างอื่นเพื่อฟ้องร้องตามกฎหมาย และในวรรคสอง การสอบสวนความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ บัญญัติไว้ในมาตรา 4 วรรคแปด หมายถึง พนักงานประมง กรมการจังหวัด กรมการอำเภอ เจ้าท่า พนักงานศุลกากร ผู้บังคับการเรือ หรือผู้บังคับบัญชา หน่วยงานทหารแห่งราชนาวีและเจ้าพนักงานอื่น ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งขึ้น เพื่อปฏิบัติ การให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ ดังนี้ พนักงานสอบสวนดังกล่าวจึงเป็นพนักงานสอบสวนซึ่ง กฎหมายให้มีอำนาจหน้าที่สอบสวน แต่มีอำนาจสอบสวนเฉพาะการกระทำที่เป็นความผิดตามที่พระราชบัญญัตินี้ให้อำนาจไว้เท่านั้น

5.2 พระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 มาตรา 160 บัญญัติว่า ในระหว่างดำเนินกระบวนการพิจารณาคดีล้มละลายถ้ามีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าลูกหนี้หรือผู้หนึ่งผู้ใด กระทำความผิดอาญาเกี่ยวกับการล้มละลาย ให้เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์เป็นพนักงานสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา จะเห็นได้ว่า พระราชบัญญัตินี้ เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์เป็นพนักงานสอบสวน กรณีที่เป็นความผิดอาญาเกี่ยวกับการล้มละลาย

5.3 พระราชบัญญัติ ธรรมนูญ ศาลทหาร พ.ศ.2498 ตามมาตรา 57 และ 58 ซึ่งบัญญัติให้การสอบสวนคดีอาญาทั้งปวงซึ่งอยู่ในเขตอำนาจศาลทหาร นายทหารพระธรรมนูญ หรือ อัยการทหาร หรือนายทหารสัญญาบัตร ที่ได้รับคำสั่งจากผู้บังคับบัญชาที่มีอำนาจสอบสวน มีข้อสังเกต ว่าตามพระราชบัญญัตินี้ให้อำนาจอัยการทหาร มีอำนาจสอบสวน หรือจะสั่งให้ผู้มีอำนาจหน้าที่ทำ

การสอบสวนเพิ่มเติม ซึ่งจะแตกต่างจากพนักงานสอบสวนอัยการตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาอาญา ที่มีได้ให้อัยการสอบสวนเองได้ดังเช่นพระราชบัญญัตินี้

5.4 พระราชบัญญัติ ป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด พ.ศ.2534 มาตรา 10 เมื่อเจ้าหน้าที่ทหารเรือได้ปฏิบัติการเท่าที่จำเป็นตามตรา 7 แล้ว ให้เจ้าหน้าที่ทหารเรือจัดส่งผู้ต้องหาพร้อมด้วยทหารเรืออากาศยานและสิ่งของที่ยึดไว้และบันทึกทั้งปวงที่เกี่ยวข้องในคดีที่ทำไว้ ไปยังพนักงานสอบสวนแห่งท้องที่ที่ผู้บัญชาการทหารเรือและอธิบดีกรมตำรวจร่วมกันกำหนดโดยมิชักช้า เว้นแต่ ในกรณีที่เป็นเรือหรืออากาศยานหรือ สิ่งของอื่นที่พนักงานสอบสวนไม่อาจเก็บรักษาไว้ได้ ให้เจ้าหน้าที่ทหารเรือยึดไว้แทนพนักงานสอบสวน

สรุปว่า พนักงานสอบสวนตาม กฎหมายพิเศษตาม 3.1.4.1-3.1.4.5 ดังกล่าวมาแล้ว แม้จะมีอำนาจสอบสวนตามกฎหมายพิเศษ แต่ก็ไม่ตัดอำนาจพนักงานสอบสวนขององค์กรฝ่ายตำรวจ และฝ่ายปกครองตามที่ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาบัญญัติไว้ในทางปฏิบัติที่ผ่านมามีการประสานงานกันให้รู้ว่าพนักงานสอบสวนตาม กฎหมายพิเศษ ได้ดำเนินการสอบสวนแล้ว พนักงานสอบสวนแห่งท้องที่จะไม่เข้าดำเนินการสอบสวนซ้ำอีก และองค์กรที่มีอำนาจหน้าที่สอบสวนคดีอาญาที่สำคัญอีกองค์กรหนึ่งคือ

5.5 พระราชบัญญัติ ประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ พ.ศ.2542

มาตรา 19 คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(1) ใ้สวนข้อเท็จจริงและสรุปสำนวน พร้อมทั้งทำความเข้าใจเพื่อส่งไปยัง อัยการสูงสุด เพื่อฟ้องคดีต่อศาลฎีกา แผนกคดีอาญา ของผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมืองตามหมวด 6 การดำเนินการคดีกับผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง ตามมาตรา 308 ของรัฐธรรมนูญ

(2) ใ้สวนและวินิจฉัยว่าเจ้าหน้าที่รัฐร้ายวผิดปกติ กระทำความผิดฐาน ทุจริตต่อหน้าที่ หรือ กระทำผิดต่อตำแหน่งหน้าที่ราชการ หรือความรับผิดชอบหน้าที่ในงานยุติธรรม

สรุปว่า คณะกรรมการ ป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ มีอำนาจทำการสอบสวนความผิดอาญาของนักการเมือง หรือเจ้าหน้าที่ของรัฐที่กระทำผิดต่อตำแหน่งหน้าที่ ในงานยุติธรรม หากมีการร้องทุกข์กล่าวโทษต่อบุคคลและฐานความผิดตามที่ พระราชบัญญัตินี้ บัญญัติไว้ หากพนักงานสอบสวนแห่งท้องที่ ได้รับคำร้องทุกข์และกล่าวโทษไว้แล้ว ตามมาตรา 89 บัญญัติไว้ หากพนักงานสอบสวนส่งเรื่องให้ โดยเฉพาะ พนักงานสอบสวนแห่งท้องที่จะดำเนินการสอบสวนเอง โดยไม่ส่งเรื่องให้ คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ มีได้ ซึ่งจะแตกต่างจากกฎหมายพิเศษอื่นที่ไม่ตัดอำนาจพนักงานสอบสวนแห่งท้องที่นั้นๆ

5.6 พระราชบัญญัติ ประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยคณะกรรมการการเลือกตั้ง พ.ศ.2550 มาตรา 236 คณะกรรมการการเลือกตั้งมีอำนาจหน้าที่สืบสวนสอบสวนเพื่อหาข้อเท็จจริงและวินิจฉัยชี้ขาดปัญหาหรือข้อโต้แย้งที่เกิดขึ้นตาม กฎหมายตามมาตรา 235 วรรคสอง ตามบทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย คณะกรรมการการเลือกตั้งต้องดำเนินการสืบสวนสอบสวนเพื่อหาข้อเท็จจริงโดยพลันในกรณีต่อไปนี้

(1) ผู้มีสิทธิเลือกตั้ง ผู้สมัครรับเลือกตั้ง หรือพรรค การเมืองซึ่งมีสมาชิกสมัครรับเลือกตั้งในเขตเลือกตั้งใดเขตเลือกตั้งหนึ่ง คัดค้านว่าการเลือกตั้งในเขตเลือกตั้งนั้นเป็นไปโดยไม่ถูกต้องหรือไม่ชอบด้วยกฎหมาย

(2) ปราบกฏหลักฐานอันควรเชื่อได้ว่าก่อนได้ รับเลือกตั้ง สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร สมาชิกวุฒิสภา สมาชิกสภาท้องถิ่น ผู้ใดได้กระทำการใดๆ โดยไม่สุจริตเพื่อให้ตนเองได้รับการเลือกตั้งมาโดยไม่สุจริต โดยผลของการที่บุคคลหรือพรรคการเมืองใดได้กระทำลงไปทั้งนี้อันเป็นการฝ่าฝืน กฎหมายประกอบรัฐธรรมนูญ ว่าด้วยการเลือกตั้งสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรและสมาชิกวุฒิสภา กฎหมายประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยพรรคการเมือง สมาชิกสภาท้องถิ่น หรือผู้บริหารท้องถิ่น

(3) ปราบกฏหลักฐานอันควรเชื่อได้ว่า การออกเสียงประชามติมิได้เป็นไปโดยชอบด้วยกฎหมาย หรือผู้มีสิทธิเลือกตั้งคัดค้านว่าการออกเสียงประชามติในหน่วยเลือกตั้งใดเป็นไปโดยไม่ถูกต้องหรือไม่ชอบด้วยกฎหมาย

## กฎหมายของต่างประเทศ

### ประเทศญี่ปุ่น

หลักการสำคัญของการประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับ

การประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับหรือ CALI มีหลักการที่สำคัญ 3 ประการ คือ

1. หลักการผลัการะการพิสูจน์ในเรื่องความรับผิดและความประมาทเลินเล่อ ในการใช้รถ การประกันภัย ความรับผิดโดยทั่วไปนั้นความเสียหายจะต้องเกิดจากความผิด หรือประมาทเลินเล่อของผู้เอาประกันภัย ผู้ประสบภัยจะต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าผู้เอาประกันภัยเป็นผู้ผิด แต่การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามกฎหมายนี้ ผู้ประสบภัยสามารถเรียกร้องค่าเสียหายได้ โดยพิสูจน์เพียงความบาดเจ็บหรือเสียชีวิต เกิดจากหรือมีผลจาก อุบัติ เหตุรถยนต์เท่านั้น ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 3 กำหนดให้บุคคลผู้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเอง จะต้อง

รับผิดชอบค่าใช้จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ซึ่งได้รับอันตรายทางกายจากการใช้รถของตน เว้นแต่ว่าผู้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเองนั้น จะสามารถพิสูจน์ได้ทั้ง 3 ประการดังนี้

1) ผู้ที่ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเองและผู้ขับรถ ในกรณีที่ผู้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเองนั้น ไม่ได้ เป็นผู้ขับเอง ไม่ได้ประมาทเลินเล่อในการขับรถ

2) อุบัติเหตุเกิดจากความตั้งใจหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ประสบภัยเอง หรือของบุคคลอื่นนอกจากผู้ขับรถ และ

3) ไม่มีความบกพร่องหรือความผิดปกติของรถยนต์

การที่กฎหมายใช้คำว่า บุคคลที่ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเอง หมายถึง ผู้ที่ควบคุมการเคลื่อนที่ของรถ และได้รับประโยชน์ใดๆ จากการที่รถนั้นเคลื่อนที่โดยที่ ผู้นั้นไม่จำเป็น ต้องเป็นเจ้าของรถและไม่ต้องกำลังขับรถนั่นเอง หรือเป็นผู้ครอบครองรถในขณะที่รถนั้นเกิดอุบัติเหตุ การที่กฎหมายบัญญัติเช่นนี้ เป็นการผลักภาระการพิสูจน์ของผู้ประสบภัยไปยังบุคคลผู้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเอง ซึ่งภาระการพิสูจน์ทั้ง 3 ประการดังกล่าวที่กล่าวแล้วนั้นสามารถพิสูจน์ได้ยาก ดังนั้นหลักการนี้จึงใกล้เคียงกับหลักการความรับผิดโดยปราศจากความผิด

2. การประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับตาม Automobile Liability Law มีการบังคับทั้งผู้ครอบครองที่จะนำรถออกวิ่งในทางจะต้องทำประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ และบังคับผู้รับประกันภัยจะต้องรับประกันภัยรถทุกคันที่มีผู้นำมาทำประกันภัย โดยปฏิเสธการรับประกันภัยตามกฎหมายนี้ไม่ได้ เว้นแต่จะอ้างเหตุตามที่กำหนดไว้ในกระทรวง

3. การที่ไม่แสวงหากำไรจากการรับประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับตาม automobile liability security law มาตรา 25 มีหลักการว่าอัตราเบี้ยประกันภัยที่เรียกเก็บสำหรับการรับประกันภัยภาคบังคับนี้ จะกำหนดขึ้นเพื่อหวังผลกำไรไม่ได้ จากการนำหลักการนี้ทำให้เกิดระบบอัตราเบี้ยประกันภัยที่เรียกว่า “no-loss no-profit” กล่าวคือเป็นระบบอัตราเบี้ยประกันภัยที่ไม่ก่อให้เกิดผลกำไร แต่ก็จะไม่ทำให้ผู้รับประกันภัยขาดทุน หากมีกำไรเกิดขึ้นจากการรับประกันภัยภาคบังคับนี้ก็จะมีการให้ผลกำไรดังกล่าวกลับคืนสู่ประชาชน โดยการลดเบี้ยประกันภัย หรือเพิ่มค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ

การประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับตาม automobile liability Security Law นี้เป็นการรับประกันภัยส่วนแรกที่ผู้ครอบครองรถจะต้องจัดทำ ส่วนความคุ้มครองที่สูงกว่าการรับประกันภัยนี้ผู้ครอบครองสามารถซื้อเพิ่มเติมได้ ซึ่งการรับประกันภัยในส่วนที่เพิ่มเติมนี้เรียกว่า การรับประกันภัยภาคสมัครใจ

### การทำประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับ

1. รถที่ต้องทำประกันภัยภาคบังคับ ตาม automobile liability security Law กำหนดว่า รถคันใดที่ไม่ได้จัดทำประกันภัยภาคบังคับจะออกวิ่งในทางไม่ได้ เว้นแต่จะเป็นรถที่ได้รับการยกเว้นตามกฎหมาย ซึ่งรถที่ได้รับยกเว้นนั้นก็ได้แก่รถที่ใช้ในกิจการของกองกำลังป้องกันตนเอง หรือรถในกองทัพญี่ปุ่น รถของกองทหารสหรัฐที่ใช้ในญี่ปุ่นในกิจการที่เกี่ยวกับสนธิสัญญาความร่วมมือและป้องกันร่วมกันระหว่างสหรัฐและญี่ปุ่น และรถที่ใช้ในกิจการของกองกำลังสหประชาชาติ ซึ่งเท่ากับว่า นอกจากรถที่ได้รับการยกเว้นดังกล่าวแล้วนั้น รถทุกคันที่จะนำออกในทางจะต้องทำประกันภัยภาคบังคับ รวมถึงรถยนต์ที่ใช้ในสถาบันพระมหากษัตริย์ ราชการ โดยให้หน่วยงานที่เป็นต้นสังกัดของส่วนราชการนั้นๆ เป็นผู้ตั้งงบประมาณสำหรับจัดการประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมายนี้

2. ผู้เอาประกันภัย คือ บุคคลที่ได้รับการคุ้มครองจากกรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยภาคบังคับนี้ก็คือ การที่ผู้รับประกันภัยเข้ามาชดเชยค่าเสียหายแทนผู้เอาประกันภัย ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ซึ่งได้รับอันตรายจากการใช้รถของตน ผู้เอาประกันภัยในการประกันภัยภาคบังคับนี้ มีดังนี้

1) ผู้ครอบครองรถ ได้แก่ เจ้าของรถ หรือบุคคลใดๆ ผู้ซึ่งมีสิทธิใช้รถ และได้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเอง แต่ผู้ที่ขับรถคันที่เอาประกันภัยโดยปราศจากการอนุญาต ไม่ถือเป็นผู้ครอบครองรถ และไม่ได้รับความคุ้มครองจากกรมธรรม์ประกันภัย โดยกรมธรรม์ประกันภัยภาคบังคับนี้จะคุ้มครองความรับผิดของผู้ครอบครองรถที่เกิดจากการใช้รถตามที่กำหนดใน automobile liability security law มาตรา 3

2) ผู้ขับรถ ในกฎหมายนี้หมายถึง ผู้ที่มีใช้ผู้ครอบครองรถ แต่มีหน้าที่ขับรถ หรือช่วยเหลือในการขับรถนั้นเพื่อประโยชน์ของบุคคลอื่น โดยกรมธรรม์ประกันภัยภาคบังคับนี้คุ้มครองความรับผิดของผู้ขับรถที่เกิดขึ้นจากการขับรถสำหรับความเสียหายต่อร่างกายของบุคคลภายนอก แต่ความคุ้มครองจะจำกัดเฉพาะความรับผิดตามประมวลกฎหมายแพ่งเท่านั้น ทั้งนี้เนื่องจากผู้ขับรถไม่ใช่บุคคลผู้ที่ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเองและมีความรับผิดตามที่กำหนดไว้ใน automobile liability security law มาตรา 3 ซึ่งการที่กฎหมายให้ถือว่าผู้ขับรถเป็นผู้เอาประกันภัยด้วยนั้น มีเหตุผลว่าโดยทั่วไป เมื่อผู้รับประกันภัยจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ครอบครองรถไปแล้ว ผู้รับประกันภัยจะเข้ารับช่วงสิทธิในการเรียกร้องค่าเสียหายที่ผู้ขับรถ อันนับเป็นผลร้ายแก่ผู้ขับรถ จึงกำหนดให้ผู้ขับรถได้รับประโยชน์โดยเลิกการรับช่วงสิทธิดังกล่าว

3) ผู้รับประกันภัย ตามมาตรา 24 วางหลักเกณฑ์ให้บริษัทประกันภัยที่รับประกันภัยรถยนต์ ต้องรับประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับและจะปฏิเสธการรับประกันภัย

ดังกล่าวไม่ได้ เว้นแต่ในกรณีที่มีเหตุผลพิเศษ ตามที่กฎหมายกำหนดไว้ เช่น การที่ผู้เอาประกันภัยไม่ชำระเบี้ยประกันภัย หรือกรณีแจ้งข้อมูลอันเป็นเท็จ หรือปกปิดข้อเท็จจริง เป็นต้น เจ้าของรถจะเลือกเอาประกันภัยกับบริษัทใดก็ได้ โดยเสียเบี้ยประกันภัยในอัตราเดียวกัน การที่กฎหมายวางหลักการให้บริษัทประกันภัยเป็นผู้รับประกันภัย เพราะบริษัทประกันภัยรับประกันภัยรถยนต์อยู่แล้ว

3. ความคุ้มครองตามกฎหมายประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับ และการสอบสวนความเสียหาย

3.1 ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครอง ที่กฎหมายบังคับให้ประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์คือ การชดใช้ความเสียหายซึ่งเกิดแก่ชีวิตหรือร่างกายของบุคคลอื่น อันเนื่องมาจากการขับเคลื่อนของรถ เป็นการคุ้มครองความเสียหายที่เกิดแก่บุคคล ไม่ใช่ทรัพย์สิน โดยความเสียหายที่จะได้รับการชดใช้ ได้แก่ การเสียชีวิต การทุพพลภาพ และการบาดเจ็บต่อร่างกาย หากการบาดเจ็บมีผลให้เสียชีวิตหรือทุพพลภาพถาวร การชดใช้สำหรับความบาดเจ็บและเสียชีวิต หรือทุพพลภาพถาวร จะแยกกันโดยคือ จำกัดจำนวนความรับผิดของแต่ละประเภท

3.2 จำนวนเงินค่าเสียหาย ที่ผู้ประสบภัยจากรถจะได้รับคือ ค่าเสียหายที่ชดใช้ให้เนื่องจากการบาดเจ็บ ทุพพลภาพ และเสียชีวิต การกำหนดจำนวนเงินค่าเสียหายในการประกันภัยภาคบังคับนั้น กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง โดยการออกเป็น กฎกระทรวง ซึ่งสามารถเปลี่ยนแปลงได้ ตามสภาพเศรษฐกิจ เมื่อผู้ประสบภัยได้รับอุบัติเหตุจากการใช้รถ หากความเสียหายที่ได้รับมีมากกว่าขีดความรับผิดสูงสุดของการประกันภัยภาคบังคับที่ กฎหมายกำหนด ค่าเสียหายส่วนที่เกินผู้ประสบภัยสามารถเรียกร้องได้จากการประกันภัยภาคสมัครใจ ในกรณีที่ก่อให้เกิดความเสียหายได้ทำประกันภัยภาคสมัครใจไว้ด้วย การกำหนดจำนวนเงินค่าเสียหายจำกัดเฉพาะค่าเสียหายสูงสุดต่อผู้ประสบภัย หนึ่งคนเท่านั้น ไม่ได้จำกัดจำนวนความรับผิดต่อครั้ง ทำให้ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงผู้ประสบภัยทุกคนจะสามารถได้รับการเยียวยาชดใช้เงินเต็มจำนวนสูงสุดของแต่ละคน การชดใช้แต่ละครั้งความรับผิดของผู้รับประกันภัยยังคงเดิม ตลอดระยะเวลาที่เอาประกันภัยโดยไม่ได้ลดลงตามจำนวนที่ได้ชดใช้ไป ในกรณีที่เป็นการเสียหายร้ายแรงผู้เอาประกันภัยจะถูกเรียกเบี้ยประกันเพิ่ม สำหรับระยะเวลาที่เหลือ

3.3 การสอบสวนและการประเมินค่าเสียหาย เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถยนต์ขึ้น เจ้าหน้าที่ของสำนักงานตำรวจจะเข้ามาทำหน้าที่สอบสวนและตรวจสอบอุบัติเหตุ ตลอดจนประเมินความเสียหาย โดยการประเมินความเสียหายนั้น จะคำนวณ ตามสูตรที่กำหนดในคู่มือการประเมินค่าเสียหาย ซึ่งเนื้อหาในคู่มือต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

ก่อนนำมาใช้และเจ้าหน้าที่ของสำนักงานตำรวจจะต้องผ่านการอบรม และได้รับใบอนุญาตการประกอบวิชาชีพจากกระทรวงการคลังเพื่อเป็นมาตรฐานเดียวกัน

สำหรับระยะเวลาในการประเมินความเสียหายนั้นได้มีการกำหนดไว้ โดยในกรณีที่ผู้ประสบภัยเสียชีวิต จะดำเนินการสอบสวนให้เสร็จภายใน 48 วัน เว้นแต่จะมีข้อสงสัยจะขยายระยะเวลาออกไป แต่ทั้งนี้จะต้องไม่เกิน 90 วัน กรณีที่ผู้ประสบภัยทุพพลภาพจะต้องดำเนินการสอบสวนให้เสร็จภายใน 38 วัน และในกรณีที่ผู้ประสบภัยบาดเจ็บจะต้องดำเนินการสอบสวนให้เสร็จภายใน 19 วัน โดยพนักงานตำรวจเป็นผู้ดำเนินการสอบสวนและประเมินความเสียหาย แล้วจะแจ้งไปยังบริษัทผู้รับประกันภัย เมื่อบริษัทได้รับเรื่องแล้ว จะดำเนินการชดเชยค่าเสียหายภายใน 7 วัน

3.4 การชดเชยค่าเสียหาย ตาม automobile liability security law มาตรา 3 กำหนดให้บุคคลผู้ขับรถเพื่อประโยชน์ของตนเองจะต้องรับผิดชอบชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ซึ่งได้รับอันตรายทางกาย จากการขับรถของตน เว้นแต่ว่าผู้ขับรถเพื่อประโยชน์ของตนเองนั้น จะพิสูจน์ได้ทั้ง 3 ประการนั้น

- 1) ผู้ขับรถเพื่อประโยชน์ของตนเองและผู้ขับรถไม่ได้ประมาณเส้นเล่อในการขับรถ
  - 2) อุบัติเหตุจากความตั้งใจหรือประมาณเส้นเล่อของผู้ประสบภัยเอง หรือของบุคคลอื่นนอกจากผู้ขับรถและ
  - 3) รถยนต์ไม่มีความบกพร่องหรือความผิดปกติ
- สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายมีอายุความ 2 ปี นับแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุ

3.5 ค่าเสียหายชั่วคราว ผู้ประสบภัยสามารถเรียกร้องค่าเสียหายชั่วคราวจากบริษัทผู้รับประกันภัย ก่อนที่การประเมินค่าเสียหายจากการประกันภัยภาคบังคับจะเป็นที่ยุติได้ เพราะบ่อยครั้งการกำหนดค่าเสียหายที่ผู้ประสบภัยจะได้รับอาจต้องใช้เวลาานาน แต่ในระหว่างนั้นผู้ประสบภัยจะต้องใช้จ่ายเงินค่ารักษาพยาบาล หรือค่าทำศพ เป็นต้น ผู้ประภักดิ์จึงสามารถเรียกร้องค่าเสียหายชั่วคราวจากบริษัทประกันภัยได้ก่อน และบริษัทประกันภัยจะต้องชดเชยโดยไม่ชักช้า เงินส่วนนี้คือ เป็นส่วนหนึ่งของค่าชดเชยความเสียหาย ดังนั้นเมื่อรู้จำนวนค่าเสียหายที่จะได้รับแน่นอนแล้ว ผู้ประสบภัยก็สามารถเรียกร้อง ให้ชำระเงินส่วนที่ชดเชยขาดอยู่ได้ แต่ถ้าค่าเสียหายชั่วคราวที่จ่ายไปนั้น มีจำนวนมากกว่าค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทประกันภัยจะต้องจ่าย บริษัทก็สามารถเรียกคืนเงินส่วนเกินนั้นจากผู้ประสบภัยได้ นอกจากนี้ถ้าบริษัทประกันภัยจ่ายค่าเสียหายชั่วคราวไปโดยที่ผู้ครอบครองรถไม่มีความรับผิดชอบที่ จะต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมาย บริษัทก็สามารถเรียกร้องค่าเสียหายชั่วคราวที่ได้จ่ายไปนั้นคืนจากรัฐบาลได้

3.6 การชดเชยค่าเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่ชนแล้วหนีและรถที่ไม่มีการประกันภัย ในการประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับนี้ ผู้รับประกัน โดยตรง คือ ประกันภัยดังที่กล่าวมาแล้ว แต่มีบางกรณีที่ถูกกฎหมายกำหนดให้รัฐจ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้ประสบภัย จากอุบัติเหตุทางรถยนต์ในกรณีดังต่อไปนี้

- 1) กรณีผู้ขับรถชนแล้วหนี
- 2) กรณีที่รถคันที่ชนไม่มีการประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับ
- 3) รถคันที่ชนมีประกันภัยภาคบังคับ แต่ผู้เอาประกันภัยไม่มีความรับผิดตามกฎหมายนี้ กล่าวคือ ผู้เอาประกันภัยสามารถพิสูจน์ได้ว่าตนไม่ได้ประมาทเลินเล่อ ในการใช้รถ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกิดจากความตั้งใจ หรือความประมาทเลินเล่อของตัวผู้ประกันภัย หรือของบุคคลอื่น และไม่มี ความบกพร่องหรือความผิดปกติ ของรถ โดยต้องเป็นความผิดของบุคคลอื่นทั้งสิ้น ผู้เอาประกันจะต้องไม่มีส่วนผิดเลย เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายต่อชีวิต และร่างกายจากรถดังที่กล่าวแล้ว สามารถเรียกร้องให้บริษัทที่รับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ บริษัทใดๆ จ่ายค่าเสียหายให้ได้ โดยมีสิทธิจะได้รับค่าเสียหายตามจำนวนภายใต้หลักเกณฑ์เดียวกันกับผู้ประกันภัยที่ได้รับความเสียหายจากรถที่มีการทำประกันภัย ภาคบังคับ ตามที่กล่าวมาแล้ว เมื่อบริษัทประกันภัยได้จ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยแล้ว ก็สามารถมาเรียกคืนจากรัฐได้ตาม government compensation plan โครงการนี้จัดตั้งขึ้นภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม เพื่ออุดหนุนของกฎหมายในกรณีที่อุบัติเหตุ เกิดจากรถประเภทที่ได้กล่าวมาแล้ว โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนให้แก่ผู้ประสบภัยให้ได้รับการเยียวยาความเสียหาย

ตามกฎหมายกำหนดให้บริษัทที่รับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ องค์กรและบุคคล ที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมายจะต้องจัดส่งเงินจำนวนหนึ่งเข้าสู่โครงการตามอัตราที่กำหนด ในกฎกระทรวงเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในโครงการนี้ เมื่อรัฐได้จ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้ประสบภัยไปแล้ว รัฐบาล จะรับช่วงสิทธิที่ผู้ประสบภัยมีต่อผู้ก่อให้เกิดความเสียหายไป เรียกร้องเงินที่ได้จ่ายคืนได้

#### 4. องค์กรที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับ

##### 4.1 หน่วยงานในภาครัฐ ได้แก่

- 1) กระทรวงคมนาคม ซึ่งมีหน้าที่ควบคุมดูแลการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ
- 2) กระทรวงการคลังมีหน้าที่ เช่น ผู้กำหนดสาระสำคัญของ การประกันภัยภาคบังคับ เช่นการเห็นชอบในอัตราเบี้ยประกันภัย การกำหนดทุนประกันภัย เป็นต้น
- 3) คณะกรรมการประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับ เช่น หน่วยงานสำคัญที่ตั้งขึ้นตาม automobile liability security Law มาตรา 31 ทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษา



ของกระทรวงการคลัง โดยมีหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติในการประกอบธุรกิจประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ พิจารณาอนุมัติตลอดจนแก้ไขปรับปรุงเงื่อนไขกรมธรรม์ อัตราเบี้ยประกันภัยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับ และยังให้คำปรึกษาปัญหาที่สำคัญอื่นๆ ซึ่งเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับนี้แก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง และจัดทำข้อเสนอที่จำเป็นเสนอต่อรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องด้วย (สมชาย หาญเลิศฤทธิ์, 2541, หน้า 71-77)

4.2 หน่วยงานในภาคเอกชน ได้แก่ สมาคมอัตรเบี้ยประกันภัยรถยนต์แห่งประเทศไทย ซึ่งจัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 8 มกราคม 1964 ตาม the law concerning non-life insurance rating organization สมาคมนี้ทำหน้าที่ กำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับการประกันภัย ทั้งภาคบังคับและภาคสมัครใจ โดยในการจัดทำอัตราเบี้ยประกันภัยภาคบังคับนั้น สมาคมจะดำเนินการเก็บและวิจัยข้อมูลในการพิจารณาของหน่วยงานในภาครัฐในการเพิ่มเงินชดเชยค่าเสียหาย หรือปรับเปลี่ยนอัตราเบี้ยประกันภัยให้เหมาะสม และเป็นธรรม ตลอดจนทำการค้นคว้าศึกษาปรับปรุงเงื่อนไขกรมธรรม์และระเบียบการพิจารณาการประกันภัย บริหารค่าใช้จ่าย สินไหมทดแทน ศึกษาวิจัยด้านการแพทย์ ตรวจสอบอุบัติเหตุและมีการตรวจรักษาพยาบาลโดยในสามคนนี้มีจัดตั้งสำนักงานสำรวจภัย มีนักกฎหมาย แพทย์ โรงพยาบาลที่คอยให้คำปรึกษาเกี่ยวกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทน จึงทำให้การทุจริตในการเรียกร้องค่าเสียหายเป็นไปได้ยากขึ้น เนื่องจาก การตรวจสอบและการพิจารณาเป็นมาตรฐาน

กล่าวโดยสรุปคือ หลักการของกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของประเทศญี่ปุ่นได้นำเอาหลักการหลักการพิสูจน์มาใช้ และนำเอาหลักการบังคับให้รถทุกคันจะต้องมีการทำประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ มาใช้ เพื่อแก้ปัญหาการที่ผู้ก่อ ให้เกิดความเสียหาย ไม่มีความสามารถทางการเงินที่จะชดใช้ค่าเสียหายชั่วคราวให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความผิดมาใช้ โดยเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นผู้รับประกันภัยจะต้องชดใช้ค่าเสียหายชั่วคราวให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งค่าเสียหายชั่วคราวดังกล่าวถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าชดเชยความเสียหาย แต่หากภายหลังการพิสูจน์ความผิดปรากฏว่า ไม่ใช่ความผิดของผู้ครอบครองรถหรือผู้เอาประกันภัย บริษัทรับประกันภัยก็สามารถเรียกร้องค่าเสียหายชั่วคราวที่ได้จ่ายไปคืนจากรัฐได้

ในนานาอารยประเทศได้มีการนำระบบการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน โดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด มาใช้ในการประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ ตั้งแต่ปี ค .ศ.1970 เป็นต้นมา โดยระบบการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด สามารถแบ่งได้เป็น 2 ระบบคือ

1) ระบบการจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดแบบแท้เกิดขึ้นจากการนำแนวความคิด ซึ่งปรากฏ อยู่ในข้อเสนอหรือโครงการของนักกฎหมาย นักเขียน สมาชิกนิติบัญญัติ มาปรับปรุงเป็นกฎหมาย ซึ่งหลักการนี้ใช้อยู่ในกฎหมายของรัฐ Victoria และ Tarmanis

ของออสเตรเลีย มลรัฐ Massachusetts ของสหรัฐอเมริกาและนิวซีแลนด์ โดยหลักการของกฎหมายในแบบนี้ จะบังคับให้เจ้าของรถยนต์เอาประกันภัยรถยนต์ประเภทการประกันภัยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือ การประกันภัยความเสียหาย และกำหนดว่ารถยนต์ที่จะนำมาจดทะเบียนจะต้องมีการประกันภัยประเภทนี้ มิฉะนั้นเจ้าของรถจะต้องถูกลงโทษทางอาญาอย่างหนัก นอกจากนั้นการชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถจะชดใช้โดยไม่คำนึงถึงความผิดของฝ่ายใด กล่าวคือไม่ว่าจะเป็นความผิดของผู้เสียหาย ผู้ขับรถ บุคคลภายนอก หรือเหตุสุดวิสัย ผู้ประสบภัยก็ยังได้รับค่าสินไหมทดแทน โดยจะจ่ายทันทีและโดยเร็วใช้วิธีพิจารณาข้อเรียกร้องของผู้เสียหายรวบรัดการจ่ายเงินค่าเสียหายจะจ่ายเป็นงวดมากกว่าที่จะจ่ายเป็นเงินก้อนเว้นแต่จะมีพฤติกรรมพิเศษ หลักการของกฎหมายในระบบนี้เป็นการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประกันภัยจากรถ โดยยกเลิกหลักความรับผิดชอบละเมิดในส่วนที่ใช้กับคดีแพ่งเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางรถยนต์โดยสิ้นเชิง

2) ระบบการจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดเทียม เกิดจากแนวความคิดที่ว่าแม้ว่าหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน โดยการไม่ต้องพิสูจน์ความผิด จะให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัย จากอุบัติเหตุรถยนต์ได้ดีกว่าหลักกฎหมายละเมิดแต่เดิม แต่การยกเลิกหลักกฎหมายละเมิดนั้นก็อาจก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรม เช่น บางกรณีผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยไปแล้วไม่สามารถรับช่วงสิทธิผู้ประสบภัยไปเรียกร้องจากผู้ต้องรับผิดชอบได้ จึงได้มีแนวความคิดแนวใหม่เปลี่ยนแปลงความคิด ในเรื่องของ no fault มาสู่การใช้ หลักใหม่นี้แตกต่างกับข้อเสนอแนะกฎหมายที่เป็น pure no fault law ที่ว่าข้อเสนอและการออกกฎหมายเหล่านี้ไม่ได้บังคับให้มีประกันภัย หรือไม่ได้ยกเลิกความรับผิดชอบละเมิดหรือทั้งสองประการเพียงแต่ขยายขอบเขตประโยชน์ หรือค่าสินไหมทดแทนของการประกันภัยความสูญเสียเดิมที่จ่ายเป็นค่ารักษาพยาบาลทุกข์ ฤภาพและค่าสินไหมทดแทนเพื่อการตายเนื่องจากอุบัติเหตุเท่านั้น ด้วยเหตุที่กฎหมายระบบนี้ไม่ได้บังคับให้ประกันภัยหรือยกเลิกหลักความรับผิดชอบละเมิดที่วางอยู่บนหลักความผิดหรือทั้งสองประการ ซึ่งตรงกันข้ามกับโครงการ pure no fault ที่บังคับให้ประกันภัยและตัดสิทธิผู้เสียหายในการฟ้องคดีตามหลักความรับผิดชอบละเมิดโดยสิ้นเชิง จึงมีผู้เรียก กฎหมายในระบบนี้ว่า modified no fault law เมื่อหลักการของ กฎหมายในระบบ กฎหมายในระบบนี้ไม่ได้ยกเลิกหรือตัดสิทธิการฟ้องละเมิดของผู้เสียหาย ผู้เสียหายยังมีสิทธิฟ้องผู้ทำละเมิดตามหลักความรับผิดชอบละเมิดได้ตามปกติ โดย ผู้เสียหายมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนจากผู้ทำละเมิดแม้แต่ส่วนที่ได้รับจากผู้รับประกันภัยตาม กฎหมายนี้แล้ว ในบางครั้งจึงเป็นการชดใช้ที่ซ้ำซ้อนกัน โดยเจตนารมณ์ของ กฎหมายนี้มุ่งหวังประกันว่าผู้เสียหายจะได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอย่างน้อยก็จากผู้รับประกันภัยโดยไม่คำนึงถึงความผิด ถ้าผู้เสียหายจะได้รับค่าสินไหมทดแทนจากผู้ทำละเมิดอีกก็เป็นสิทธิของผู้เสียหาย