

บทที่ 5

การแก้ปัญหาและแนวทางของกฎหมายที่เหมาะสมสำหรับการคุ้มครองผู้บริโภคจากรถ

ดังที่ได้กล่าวแล้วว่าพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2535 นี้ แม้จะมีเจตนารมณ์เพื่อคุ้มครองและให้ความช่วยเหลือแก่ผู้บริโภคที่ได้รับความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกายโดยให้ได้รับการชดเชยค่าเสียหายอย่างทันที่และแน่นอน หลักการของกฎหมายนี้เป็นหลักการที่ดี แต่กฎหมายดังกล่าวก็ยังมีปัญหาข้อขัดข้องบางประการที่สมควรจะได้รับการปรับปรุงแก้ไข ซึ่งผู้เขียนขอเสนอแนะความเห็นเพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุงกฎหมายดังกล่าว ดังนี้

1. การแก้ปัญหาในระยะสั้น
2. แนวทางของกฎหมายที่เหมาะสมสำหรับการคุ้มครองผู้บริโภคจากรถ

1. การแก้ปัญหาในระยะสั้น

ในส่วนนี้ผู้เขียนขอเสนอการแก้ปัญหาที่เกิดจากการบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2535 ตลอดจนการบริหารกฎหมายของภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะเป็นการแก้ปัญหาเพื่อบรรเทาอุปสรรคที่เกิดกับการให้ความคุ้มครองผู้บริโภค และเพื่อสร้างความเป็นธรรมให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งผู้เขียนขอเสนอแนะ ดังนี้

1.1 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยความรับผิดชอบในการใช้รถยนต์ภาคบังคับนั้นกำหนดโดยใช้หลัก No Loss-No Profit ซึ่งหลักเกณฑ์ดังกล่าวนี้บริษัทผู้รับประกันภัยจะต้องไม่มีกำไรจากการบังคับให้เอาประกันภัย แต่ก็จะต้องไม่ขาดทุนในการประกอบกิจการ ดังนั้น อัตราเบี้ยประกันภัยที่เหมาะสมจึงควรจะทำเท่ากับจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทจะต้องจ่ายให้กับผู้ประสบภัยรวมกับค่าใช้จ่ายในการประกันภัยภาคบังคับ กล่าวคือ

เบี้ยประกันภัยภาคบังคับทั้งหมด = ค่าสินไหมทดแทน + ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการประกันภัยภาคบังคับ

หากในปีใดจำนวนเงินเบี้ยประกันภัยมีปริมาณมากกว่าค่าสินไหมทดแทนที่ชดใช้ให้กับผู้ประสบภัยภัยรวมกับค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ เงินส่วนต่างนั้นก็ควรจะแยกออกมารวบรวมไว้เป็นเงินสำรองในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในปีต่อ ๆ ไป หากปรากฏว่ามีการนำเงินดังกล่าวสะสมเป็นเงินสำรองเพิ่มขึ้นติดต่อกันหลายปี ก็อาจจะมีการพิจารณาลดเบี้ยประกันลงหรืออาจจะเพิ่มค่าเสียหายให้กับผู้ประสบภัย หรือหากในปีใดเบี้ยประกันภัยไม่พอชำระค่าเสียหายก็อาจจะนำเงินสำรองนั้นมาใช้โดยไม่จำเป็นต้องปรับเบี้ยประกันภัยให้สูงขึ้น ซึ่งในการจะดำเนินการดังกล่าวควรปฏิบัติ ดังนี้

1.1.1 ควรวางหลักเกณฑ์ให้นายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยเป็นผู้ประกาศกำหนดแบบและข้อความของกรมธรรม์ประกันภัย และอัตราเบี้ยประกันภัยในการประกันภัยภาคบังคับ โดยแบบและข้อความในกรมธรรม์และอัตราเบี้ยประกันภัยดังกล่าวจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถก่อนการประกาศใช้บังคับ*

1.1.2 วางระบบในการเก็บรวบรวมตัวเลขเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยภาคบังคับที่บริษัทประกันภัยชดใช้ไปในแต่ละปี เพื่อให้สามารถคาดการณ์ประเมิน และเปลี่ยนแปลงอัตราเบี้ยประกันภัยได้อย่างถูกต้องและเหมาะสม และมีผลให้อัตราเบี้ยประกันภัยสะท้อนถึงความเสียหายได้อย่างถูกต้อง

1.1.3 ออกกฎหมายบังคับให้บริษัทประกันภัยทำบัญชีสำหรับการดำเนินการเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับแยกต่างหากจากการประกอบกิจการปกติของบริษัท และบังคับให้บริษัทประกันภัยนำเงินเบี้ยประกันที่เหลือจากการชดใช้ค่าเสียหายตามพระราชบัญญัตินี้เข้าสมทบกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถหรือสำรองไว้สำหรับชดเชยค่าเสียหายหรือเพื่อปรับลดเบี้ยประกัน โดยห้ามนำเงินดังกล่าวสมทบเป็นกำไรของบริษัท

1.1.4 ควรมีการเปิดเผยและเผยแพร่ข้อมูลตัวเลขเกี่ยวกับจำนวนค่าเสียหายที่บริษัทประกันภัยชดใช้ให้กับผู้ประสบภัยจากรถในแต่ละปีโดยเปรียบเทียบกับจำนวนเบี้ย

* ตามกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถฉบับปัจจุบัน ไม่ได้วางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยไว้ แต่เนื่องจากการประกันภัยภาคบังคับนี้ถือเป็นการประกันวินาศภัยอย่างหนึ่ง นายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยจึงมีอำนาจประกาศกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยในการประกันภัยภาคบังคับ

ประกันภัยที่ได้รับทั้งระบบรวมตลอดถึงผลการดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้ของบริษัทประกันภัย ตามข้อ 1.1.2 - 1.1.3 ให้กับประชาชนทราบเพื่อความโปร่งใส

1.2 การลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินการประกันภัยภาคบังคับ รัฐควรมีมาตรการให้ลดค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็นในการดำเนินการประกันภัยภาคบังคับ ดังที่กล่าวแล้วในข้อ 2.1.1 ว่าอัตราเบี้ยประกันภัยที่เหมาะสมควรจะเท่ากับค่าสินไหมทดแทนรวมกับค่าใช้จ่ายในการดำเนินการประกันภัยภาคบังคับ ซึ่งถ้าหากค่าใช้จ่ายในการดำเนินการน้อยก็จะส่งผลให้อัตราเบี้ยประกันภัยน้อยตามไปด้วย ดังนั้น จึงควรพยายามลดค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็นลง เช่น ลดค่าใช้จ่ายในการทำสัญญาประกันภัย โดยอาจไม่ต้องมีการออกกรมธรรม์ประกันภัย แต่ออกเป็นหลักฐานแผ่นเล็ก ๆ หรืออาจใช้หลักฐานอื่น เช่น ใบเสร็จรับเงินที่ออกโดยบริษัทประกันภัย เพื่อให้ผู้เอาประกันใช้เป็นหลักฐานในการแสดงต่อนายทะเบียนเพื่อจดทะเบียนรถยนต์ ทั้งนี้ เนื่องจากการประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้เป็นการประกันภัยภาคบังคับ กฎหมายบังคับให้รถประเภทและขนาดเครื่องยนต์เดียวกันต้องเสียเบี้ยประกันภัยในอัตราเดียวกัน ตลอดจนวงเงินความคุ้มครองและเงื่อนไขหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ก็เหมือนกัน จึงไม่จำเป็นต้องออกกรมธรรม์ให้กับผู้เอาประกันภัยทุกคนดังเช่นที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

1.3 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับค่าเสียหาย

1.3.1 ควรมีการทบทวนจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นอยู่เสมอ โดยเพิ่มวงเงินให้มากขึ้นเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจ แต่ในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นยังคงให้เป็นการจ่ายตามจำนวนที่จ่ายจริงโดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความผิด

1.3.2 ควรกำหนดจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นเท่ากับจำนวนเงินเอาประกันภัย เพื่อไม่ให้เกิดค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น เนื่องจากจำนวนเงินค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นนี้ต้องรอการพิสูจน์ความผิดทำให้ไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายที่ต้องการให้ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยเยียวยาอย่างรวดเร็วและยังสร้างปัญหาในทางปฏิบัติอย่างมาก

1.4 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการชดเชยค่าเสียหาย

1.4.1 ควรกำหนดแนวทางและวางมาตรการให้ผู้ประสบภัยจากรถหรือสถานพยาบาลที่ได้รับมอบอำนาจจากผู้ประสบภัยสามารถขอรับค่าเสียหายได้สะดวกรวดเร็ว โดยลดขั้นตอนในการปฏิบัติ ตลอดจนลดเอกสารหลักฐานที่ไม่จำเป็นลงและกำหนดมาตรฐานในการดำเนินการชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้กับบริษัทประกันภัยเพื่อให้บริษัทประกัน

ภัยทุกบริษัทปฏิบัติตามมาตรฐานเดียวกัน และให้ผู้ประสบภัยจากรถสามารถขอรับค่าเสียหายได้ในทุกพื้นที่

1.4.2 การแก้ปัญหาเกี่ยวกับการขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นของทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยจากรถที่ถึงแก่ความตาย ในกรณีที่ผู้ประสบภัยมีทายาทหลายคนอาจสร้างปัญหาให้กับบริษัทประกันภัยและสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ (ซึ่งมีหน้าที่จะต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้กับทายาทผู้มาร้องขอโดยเร็ว) เนื่องจากหน่วยงานดังกล่าวไม่รู้ว่าควรจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ทายาทคนใดอย่างไร ทางแก้ปัญหาที่สามารถทำได้คือ ควรมีการวางแผนทางให้ทายาทโดยธรรมสามารถขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นได้อย่างรวดเร็วโดยอาจวางแผนทว่า ในการขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยจากรถที่ถึงแก่ความตายจะต้องนำบุคคลมาค้ำประกันในกรณีที่ทายาทดังกล่าวไม่สามารถแสดงตนจนเป็นที่พอใจแก่เจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นได้ว่าตนเป็นทายาทโดยธรรมผู้มีสิทธิขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นของผู้ประสบภัยจากรถ ทั้งนี้ เพื่อป้องกันการที่อาจมีทายาทโดยธรรมคนอื่นมาโต้แย้งสิทธิเกี่ยวกับการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นในภายหลัง

1.5 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการบังคับให้เจ้าของรถจัดให้มีการประกันภัย ควรมีการกำหนดเพิ่มเติมในกฎหมายโดยบังคับให้นายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกจะต้องตรวจสอบการได้จัดให้มีประกันภาคบังคับก่อนจะรับจดทะเบียนรถยนต์และก่อนการรับชำระภาษีรถยนต์ประจำปี ซึ่งกรมธรรม์ประกันภัยจะต้องมีอายุความคุ้มครองครอบคลุมตลอดจนถึงการชำระภาษีรถยนต์ประจำปีครั้งต่อไป และกำหนดให้หลักฐานซึ่งแสดงว่ามีการประกันภัยภาคบังคับเป็นเอกสารประกอบการจดทะเบียนรถยนต์และการชำระภาษีรถยนต์ประจำปีด้วย ซึ่งหากเจ้าของรถยนต์ไม่แสดงหลักฐานดังกล่าว นายทะเบียนจะต้องไม่รับจดทะเบียนและไม่รับชำระภาษีรถยนต์ประจำปี

1.6 การแก้ปัญหาเกี่ยวกับอายุความในการใช้สิทธิไล่เบี้ยค่าเสียหายเบื้องต้น ควรมีการแก้ไขบทบัญญัติของกฎหมายในเรื่องดังกล่าวเพื่อจะได้ไม่สร้างปัญหาให้กับผู้ปฏิบัติงาน โดยควรแก้ไขเป็น “ต้องกระทำภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่รู้ตัวผู้ซึ่งต้องรับผิดชอบหรือภายในห้าปีนับแต่วันที่ได้จ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย ในการเสนอแนะให้มีการแก้ไขอายุความนี้ ผู้เขียนมีความเห็นว่าน่าจะทำให้บทบัญญัติของกฎหมายสอดคล้องกับข้อเท็จจริง เนื่องจากในขณะที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้กับผู้ประสบภัยจากรถอาจจะรู้ตัวหรืออาจไม่รู้ตัวผู้ซึ่งต้องรับผิดชอบ ดังนั้น จึงควรกำหนดอายุความในส่วน “นับแต่วันที่ได้จ่ายค่า

เสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ” ให้มีระยะเวลาที่ยาวกว่าเพื่อไม่ให้เกิดปัญหาตามที่
ได้กล่าวมาแล้วในข้อ 1.7.2

2. แนวทางของกฎหมายที่เหมาะสมสำหรับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

ในส่วนนี้ผู้เขียนขอเสนอแนวทางการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการบังคับใช้
กฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถฉบับปัจจุบัน โดยจะเป็นการแก้ไขปัญหาในระยะยาว
ซึ่งผู้เขียนขอเสนอแนะดังนี้

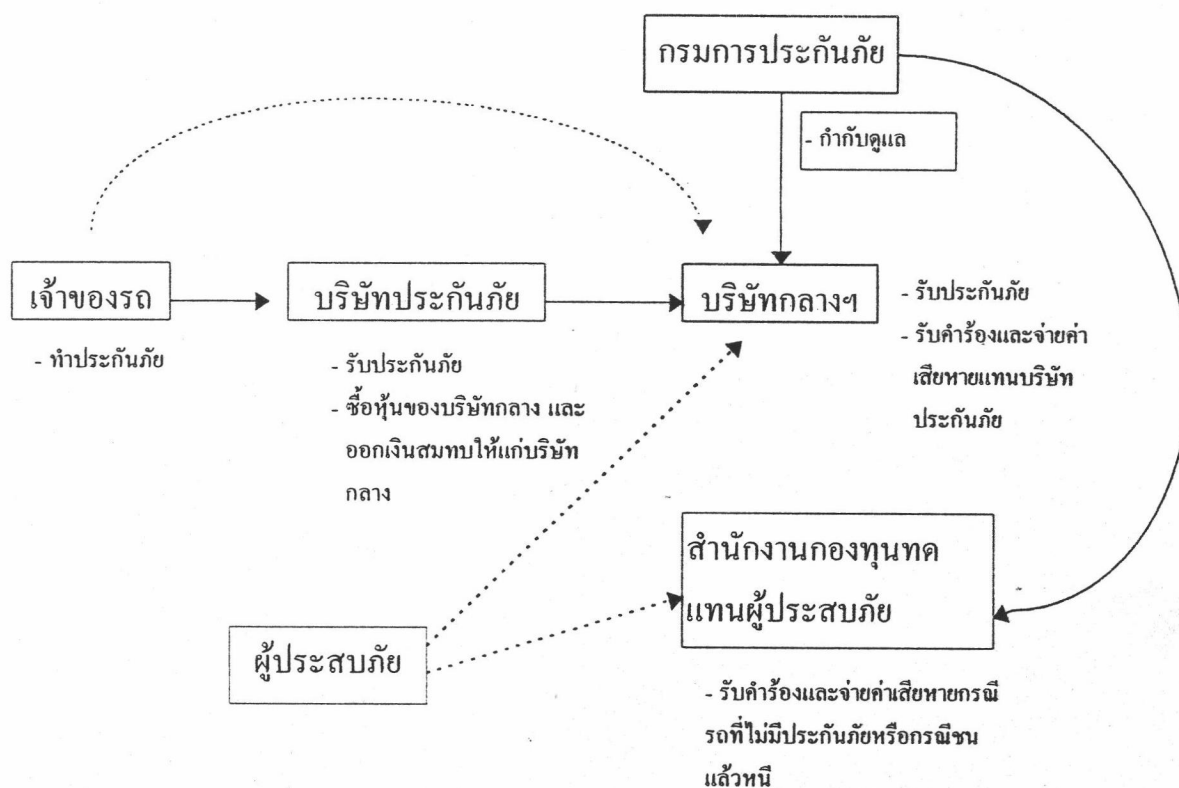
2.1 องค์กรที่มีหน้าที่รับประกันภัยและจ่ายค่าเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถ
ตามที่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้กำหนดให้บริษัทประกันภัย
เป็นผู้มีหน้าที่รับประกันภัยและจ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถซึ่งทำให้เกิดปัญหาขึ้น
มากมายดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ดังนั้น เพื่อให้กฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยสามารถอำนวย
ประโยชน์แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไปและสามารถคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถได้อย่างแท้จริง จึง
ควรมีการเปลี่ยนแปลงองค์กรที่มีหน้าที่รับประกันภัยและจ่ายค่าเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถ
โดยมีแนวทางต่าง ๆ ดังนี้

2.1.1 แนวทางแรก ให้บริษัทประกันภัยรวมตัวกันจัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครอง
ผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด* ขึ้นเพื่อทำหน้าที่เกี่ยวกับการรับคำร้องขอและการจ่ายค่าสินไหมทด
แทนและเงินต่าง ๆ ตามพระราชบัญญัตินี้ การดำเนินการตามที่บริษัทประกันภัยหรือ
สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมอบหมาย การประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยตาม
กฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยและดำเนินกิจการอื่นตามที่กำหนดในหนังสือบริคณห์
สนธิ โดยในการจัดตั้งบริษัทกลางดังกล่าว บริษัทประกันภัยที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบ
กิจการประเภทประกันภัยรถทุกบริษัทต้องเข้าชื่อหุ้นในการจัดตั้ง การเพิ่มทุน และดำเนินการ
ใด ๆ ตามหลักเกณฑ์ที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ประกาศกำหนด รวมทั้งจะต้องออก
เงินสมทบเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายของบริษัทกลางฯตามสัดส่วนของเบี้ยประกันภัยที่บริษัทประกัน
ภัยได้รับจากการรับประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้ในรอบปีปฏิทินที่ผ่านมา ในอัตราและวิธี
การที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด โดยในการจะดำเนินการดังกล่าวให้สัมฤทธิ์ผลจะต้องมีบท

* ตามร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ แก้ไขพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งเสนอโดยกระทรวงพาณิชย์

บัญญัติของกฎหมายกำหนดให้รัฐมนตรีมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตประกันวินาศภัยในส่วนที่เกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ของบริษัทประกันภัยได้ในกรณีที่บริษัทไม่ให้ความร่วมมือในการจัดตั้งและดำเนินกิจการของบริษัทกลางฯ

การแต่งตั้งกรรมการผู้จัดการของบริษัทกลางฯ จะต้องได้รับความเห็นชอบจากอธิบดีกรมการประกันภัยก่อน และในกรณีที่ปรากฏหลักฐานต่ออธิบดีกรมการประกันภัยว่ากรรมการผู้จัดการมีพฤติการณ์ที่ไม่น่าไว้วางใจให้จัดการเพื่อให้บริการแก่ผู้ประสบภัยจากรถต่อไป ให้อธิบดีกรมการประกันภัยมีอำนาจถอดถอนกรรมการผู้จัดการออกจากตำแหน่งได้ และให้อธิบดีกรมการประกันภัยมีอำนาจแต่งตั้งกรรมการผู้จัดการชั่วคราวจนกว่าบริษัทกลางฯ จะแต่งตั้งกรรมการผู้จัดการคนใหม่

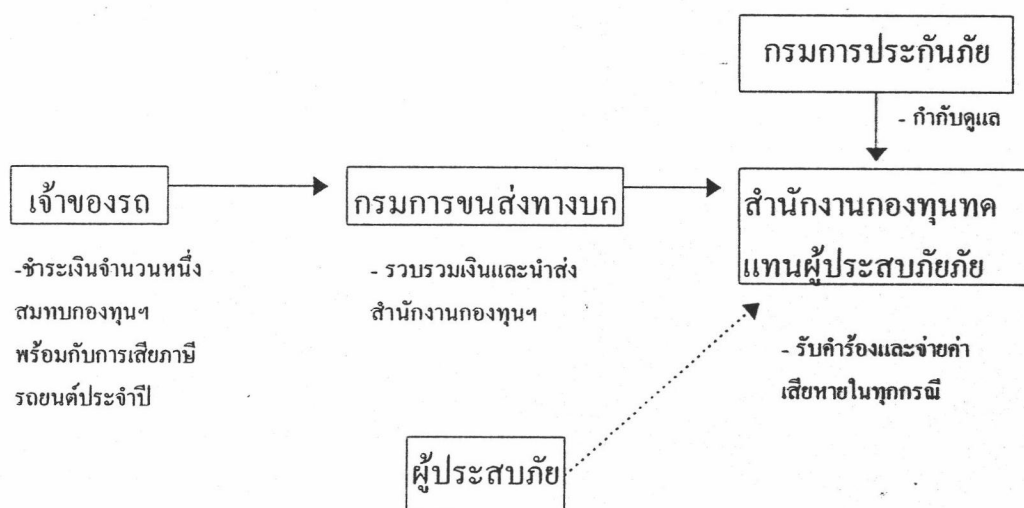


กล่าวโดยสรุปคือ ตามแนวทางนี้จะมีการเพิ่มองค์กรขึ้นทำหน้าที่รับประกันภัยและรับคำร้องขอและจ่ายค่าเสียหาย โดยที่บริษัทประกันภัยยังคงมีหน้าที่รับประกันภัย และมีสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยทำหน้าที่จ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ

ในเรื่องการขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น เพราะหน้าที่ดังกล่าวกระทำโดยบริษัทกลางฯ ซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของภาครัฐ แต่ก็ยังคงมีข้อเสียกล่าวคือ แนวทางดังกล่าวเพียงแต่เพิ่มองค์กรขึ้นทำหน้าที่จ่ายค่าเสียหายทำให้มีหน่วยงานมากมายเข้ามาเกี่ยวข้องกับการประกันภัยภาคบังคับ ทั้งบริษัทประกันภัย สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย และบริษัทกลางฯ ซึ่งสร้างความยุ่งยากซับซ้อนขึ้นมาในระบบโดยไม่จำเป็น และอาจทำให้ประชาชนสับสนว่าเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นแล้วจะต้องไปเรียกร้องค่าเสียหายจากใคร นอกจากนี้ในแนวทางนี้ก็ยังไม่แก้ปัญหากฎหมายในเรื่องเสรีภาพในการแสดงเจตนาอันมีผลต่อความสมบูรณ์ของนิติกรรม

2.1.2 แนวทางที่สอง ให้ภาครัฐโดยสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเป็นผู้ดำเนินการจัดสวัสดิการให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถเองโดยการกำหนดให้เจ้าของรถชำระเงินส่วนหนึ่งเพื่อเข้ากองทุนทดแทนผู้ประสบภัยไปพร้อมกับการเสียภาษีรถยนต์ประจำปีกับกรมการขนส่งทางบก และให้กรมการขนส่งทางบกนำส่งเงินดังกล่าวให้กับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ โดยการดำเนินการตามแนวทางนี้ไม่ต้องบังคับให้เจ้าของรถไปทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัย แต่บังคับให้เจ้าของรถต้องส่งเงินสมทบกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

ในกรณีที่เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถ ผู้ประสบภัยสามารถขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นได้จากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยหรือสำนักงานประกันภัยจังหวัดทุกจังหวัด โดยหน่วยงานดังกล่าวจะต้องดำเนินการตรวจหลักฐานของผู้ประสบภัยและจ่ายค่าเสียหายให้กับผู้ประสบภัยภายใน 7 วันนับแต่วันที่ได้รับคำร้องขอ



ในการดำเนินการตามแนวทางนี้ รัฐจะเป็นผู้ดำเนินการรับเงินเข้าสมทบกองทุนฯ ตลอดจนจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นเอง ซึ่งข้อดีของการดำเนินการตามแนวทางนี้ก็คือ เป็นการลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเนื่องจากไม่ต้องมีการออกกรมธรรม์ให้ยุ่งยากและเสียค่าใช้จ่ายโดยไม่จำเป็น สามารถควบคุมยอดรายรับและยอดค่าเสียหายที่ได้จ่ายไปให้สมดุลย์กัน กล่าวคือ หากในปีใดเงินในกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีเหลือก็สำรองไว้เป็นค่าเสียหายในปีต่อไป หากมีเงินเหลือเป็นจำนวนมากติดต่อกันหลายปีก็อาจปรับลดเงินที่เจ้าของรถจะต้องจ่ายสมทบเข้ากองทุนฯ หรืออาจพิจารณาเพิ่มค่าเสียหายให้กับผู้ประสบภัย หากในปีใดเงินในกองทุนฯ ไม่พอจ่ายค่าเสียหายก็สามารถเพิ่มเงินที่เจ้าของรถจะต้องจ่ายสมทบเข้ากองทุนฯ ได้ ซึ่งแนวทางนี้แม้เจ้าของรถจะต้องจ่ายเงินสมทบเป็นจำนวนมากแต่ผู้เขียนก็เชื่อว่าบรรดาเจ้าของรถก็เต็มใจจะจ่ายมากกว่าแนวทางแรกเนื่องจากรู้ว่าเงินที่ได้จ่ายไม่ได้ไปสร้างกำไรให้กับองค์กรใดโดยไม่เป็นธรรม แต่การดำเนินการตามแนวทางนี้ก็ยังมีข้อเสีย กล่าวคือ ภาครัฐอาจไม่มีความพร้อมในด้านบุคลากรและเทคโนโลยีในการที่จะให้บริการกับประชาชนซึ่งอาจจะมีผลทำให้การจ่ายค่าเสียหายเป็นไปโดยล่าช้าไม่ทันการณ์ตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย นอกจากนี้บริษัทประกันภัยต่าง ๆ ก็ได้ลงทุนทางด้านบุคลากรและอุปกรณ์ในการดำเนินการประกันภัยภาคบังคับแล้วหากจะกลับมาให้ภาครัฐเป็นผู้ดำเนินการเองทั้งหมดก็อาจจะทำให้สูญเสียต้นทุนที่บริษัทประกันภัยได้ลงทุนไปโดยไม่ได้ประโยชน์อะไร

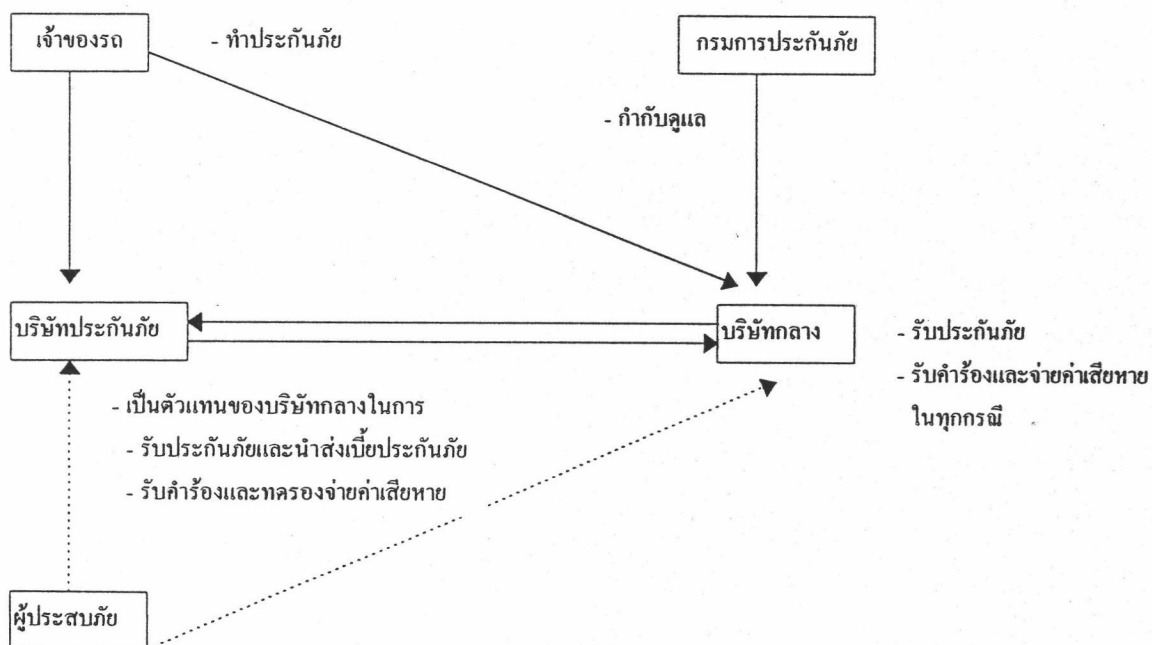
2.1.3 แนวทางที่สาม ให้ภาครัฐควรเป็นผู้จัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ขึ้นทำหน้าที่รับประกันภัย และจ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งบริษัทกลางนี้ควรมีสาขาครอบคลุมในทุกจังหวัด โดยให้บริษัทประกันภัยเป็นตัวแทนในการดำเนินการรับประกันภัยและจ่ายค่าเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถ นอกจากนั้น ยังควรโอนย้ายเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยและสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมาเป็นส่วนหนึ่งของบริษัทกลางฯ

ในการดำเนินการตามแนวทางนี้ควรบังคับให้เจ้าของรถจะต้องทำประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับกับบริษัทกลาง โดยเจ้าของรถสามารถทำประกันภัย ณ ที่ทำการของบริษัทกลางฯ หรือจะทำกับบริษัทประกันภัยในฐานะตัวแทนของบริษัทกลางฯ ก็ได้ ซึ่งในเรื่องนี้จะต้องออกกฎหมายบังคับให้บริษัทประกันภัยทุกบริษัทจะต้องรับประกันภัย (เหมือนที่บังคับอยู่ในปัจจุบัน) ในกรณีที่บริษัทประกันภัยได้รับประกันภัย

ภาคบังคับไว้บริษัทจะต้องแจ้งให้บริษัทกลางทราบ พร้อมทั้งนำส่งเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากการประกันภัยภาคบังคับ (หลังจากหักค่าใช้จ่ายที่จำเป็นของบริษัทประกันภัยแล้ว) ให้กับบริษัทกลางภายใน 3 วันทำการนับแต่วันที่บริษัทประกันภัยได้รับเบี้ยประกันภัยดังกล่าว

ในกรณีที่เกิดความเสียหายขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถ ผู้ประสบภัยสามารถขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นได้จากบริษัทกลางฯ หรือจะขอรับจากบริษัทประกันภัยใดก็ได้ โดยบริษัทกลางฯและ/หรือบริษัทประกันภัยที่ได้รับคำร้องไว้จะต้องดำเนินการตรวจหลักฐานของผู้ประสบภัยและจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยภายใน 7 วันนับแต่วันที่ได้รับความร้องขอ นั้น ในกรณีที่บริษัทประกันภัยใดเป็นผู้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยแทนบริษัทกลางฯไป บริษัทประกันภัยนั้นสามารถขอรับเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้จ่ายรวมทั้งค่าใช้จ่ายในการดำเนินการดังกล่าวคืนจากบริษัทกลางฯได้ โดยบริษัทกลางฯจะต้องคืนเงินดังกล่าวให้แก่บริษัทประกันภัยภายใน 2 วัน ซึ่งในกรณีที่ผู้ประสบภัยขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น โดยยื่นหลักฐานถูกต้องครบถ้วนตามหลักเกณฑ์ที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด บริษัทกลางฯและ/หรือบริษัทประกันภัยจะปฏิเสธการจ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้นให้กับผู้ประสบภัยไม่ได้

สำหรับการควบคุมบริษัทประกันภัยและการกำกับดูแลกรรมการผู้จัดการของบริษัทกลางฯตามแนวทางแรกในข้อ 2.1.1 ก็ยังคงนำมาใช้ในแนวทางนี้ด้วย เพื่อให้การดำเนินการตามแนวทางนี้บรรลุวัตถุประสงค์ในการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ



กล่าวโดยสรุปก็คือ แนวทางนี้รัฐจะเป็นผู้ดำเนินการรับประกันภัย และจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถเอง โดยมีบริษัทประกันภัยซึ่งมีเป็นจำนวนมาก มีอุปกรณ์และบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถเป็นผู้ช่วยเหลือ ทั้งนี้ในการดำเนินการดังกล่าวจะต้องยึดหลักไม่ให้บริษัทประกันภัยมีกำไรจากการบังคับให้ประกันภัย แต่ก็จะต้องไม่ให้บริษัทประกันภัยขาดทุนจากการดำเนินการดังกล่าว (No Loss - No Profit)

2.2 การแก้ไขปัญหาค่าความซ้ำซ้อนในการเยียวยาความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถ สามารถทำได้โดยออกกฎหมายกำหนดหลักเกณฑ์และแนวทางให้ผู้ประสบภัยจากรถ สามารถเลือกที่จะเรียกร้องค่าเสียหายได้จากทั้งตามกฎหมายว่าด้วยการประกันสังคมและกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามความเสียหายจริงแต่ไม่เกินวงเงินที่กำหนด ในกรณีที่ผู้ประสบภัยจากรถใช้สิทธิเรียกร้องจากกองทุนประกันสังคม หรือสวัสดิการสังคมอื่น ๆ หน่วยงานที่ได้จ่ายค่าเสียหายไปนั้นก็สามารถรับช่วงสิทธิของผู้ประสบภัยมาเรียกร้องจากบริษัทประกันภัยหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้ และกำหนดให้บริษัทประกันภัยหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยชดเชยค่าเสียหายก่อน หากไม่เพียงพอก็ให้กองทุนประกันสังคมหรือสวัสดิการสังคมอื่น ๆ มีหน้าที่ชดเชยส่วนที่เกินนั้น