

บทที่ 4

บทวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคจากการประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์

ภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อช่วยเหลือผู้ประสบภัยให้ได้รับการเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุในการใช้รถยนต์ได้อย่างแน่นอนและทันทั่วถึงโดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความผิดดังที่ได้กล่าวแล้วในบทที่ 3 แต่ก็ยังมีปัญหาทางกฎหมายและอุปสรรคจากการประกันภัยภาคบังคับตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวบางประการซึ่งสมควรจะได้รับการปรับปรุงแก้ไข โดยปัญหาและอุปสรรคดังกล่าวสามารถจำแนกได้ ดังนี้

1. ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดจากบทบัญญัติของกฎหมาย
2. ปัญหาที่เกิดจากนโยบายและการบริหารกฎหมายของภาครัฐ
3. ปัญหาที่เกิดจากภาคเอกชน

โดยปัญหาข้างต้นสามารถอธิบายได้ดังนี้

1. ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดจากบทบัญญัติของกฎหมาย

การใช้กฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่ใช้ในปัจจุบันวางรูปแบบของการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถโดยบังคับให้เจ้าของรถที่ใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ จะต้องไปทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัยนั้น ก่อให้เกิดปัญหาที่น่าพิจารณาดังนี้

1.1 ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับเสรีภาพในการแสดงเจตนา ตามมาตรา 149 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ วางหลักเกณฑ์ว่าการจะเป็นนิติกรรมนั้นจะต้องเป็นการกระทำของบุคคลโดยการแสดงเจตนาโดยชอบด้วยกฎหมาย มุ่งจะผูกนิติสัมพันธ์ระหว่างบุคคลโดยความสมัครใจ เพื่อก่อ เปลี่ยนแปลง โอน สงวน และระงับซึ่งสิทธิ การกระทำโดยสมัครใจคือการแสดงเจตนาออกมาโดยอิสระและตรงกับความรู้สึกนึกคิดปราศจากความสำคัญผิดหรือถูกกลั่นแกล้งหลอกลวงหรือขู่เข็ญบังคับ แม้บุคคลมีเจตนามุ่งโดยตรงต่อการผูก

นิติสัมพันธ์ระหว่างบุคคล แต่ถ้าเจตนาที่แสดงออกมานั้นไม่ได้เกิดจากความสมัครใจก็ย่อมจะทำให้เจตนาเสื่อมเสียอันมีผลกระทบต่อความสมบูรณ์ของนิติกรรม¹

การที่กฎหมายบังคับให้เจ้าของรถจะต้องไปทำสัญญาประกันภัยกับบริษัท และบังคับให้บริษัทต้องรับประกัน โดยไม่สามารถเลือกได้ว่าจะรับประกันผู้เอาประกันภัยรายใด ไม่ว่าผู้เอาประกันภัยนั้นจะเป็นผู้มีประวัติไม่ดีในการขับรถก็ต้องรับประกัน ดังนั้น จึงเป็นปัญหาว่าสัญญาประกันภัยที่กระทำโดยขัดกับหลักเสรีภาพในการแสดงเจตนาดังกล่าว มีผลสมบูรณ์เป็นนิติกรรมหรือไม่

1.2 ปัญหาเกี่ยวกับค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น ตามมาตรา 7 วรรคสองแห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งกำหนดเกี่ยวกับจำนวนเงินเอาประกันภัย โดยให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง* และตามมาตรา 20 วรรคสองแห่งพระราชบัญญัติดังกล่าวซึ่งกำหนดเกี่ยวกับจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น โดยให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง**

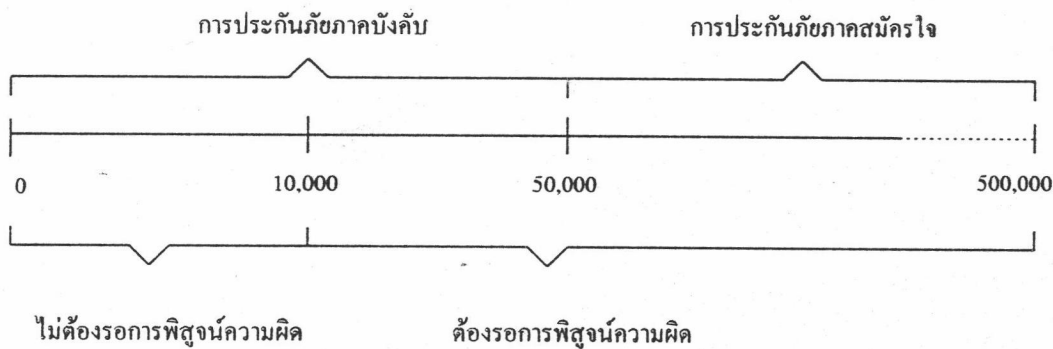


¹ ศักดิ์ สนองชาติ, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติกรรมและสัญญา (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2527) หน้า 15-16.

* ดู จำนวนเงินเอาประกันภัยข้อ 1.6 ในบทที่ 3 การประกันความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับตามกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในประเทศไทย

** ดู ค่าเสียหายเบื้องต้นข้อ 2.3 ในบทที่ 3 การประกันความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับตามกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในประเทศไทย

ซึ่งกฎกระทรวงที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายใน 2 มาตรฐานี้ ได้กำหนดจำนวนเงินที่แตกต่างกันถึง 40,000 บาท ทำให้เกิดค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น ซึ่งค่าเสียหายส่วนนี้จะจ่ายต่อเมื่อได้ทราบผลการพิสูจน์ความผิด ทำให้ไม่สมกับเจตนารมณ์ของกฎหมายที่ต้องการให้ผู้ประสบภัยจากรถได้รับการเยียวยาชดใช้โดยเร็วที่สุด นอกจากนี้ ค่าเสียหายส่วนนี้ยังสร้างปัญหาในทางปฏิบัติให้กับผู้ที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากในพระราชบัญญัตินี้ และในกฎกระทรวงทั้ง 2 ฉบับ ไม่ได้กำหนดว่าค่าเสียหายส่วนนี้จะจ่ายกันอย่างไร จ่ายเพื่อเป็นค่าแพทย์ ค่ายา หรือค่ารักษาพยาบาลต่าง ๆ เหมือนกับค่าเสียหายเบื้องต้น หรือเป็นค่าเสียหายที่จ่ายเพื่อเป็นค่าสินไหมทดแทนความเสียหายตามหลักกฎหมายละเมิด* ปัญหาที่เกิดขึ้นอย่างเห็นได้ชัดคือในกรณีที่รถยนต์คันที่เกิดเหตุมีทั้งการประกันภัยภาคบังคับ และการประกันภัยในภาคสมัครใจ ตัวอย่างเช่น รถยนต์ของนายชาติ ทำประกันภัยภาคบังคับไว้กับบริษัท ก. และทำประกันภาคสมัครใจกับบริษัท ข. ในกรมธรรม์ประกันภัยภาคสมัครใจ นายชาติได้ซื้อความคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลภายนอก โดยมีความคุ้มครองความรับผิดต่อความบาดเจ็บหรือมรณะของบุคคลภายนอกในวงเงินส่วนที่เกิน 50,000 บาท ถึง 500,000 บาทต่อหนึ่งคน



* ค่าเสียหายเบื้องต้น ข้อ 2.3 ในบทที่ 3 การประกันความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับตามกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในประเทศไทย เปรียบเทียบกับค่าสินไหมทดแทนความเสียหายตามหลักกฎหมายละเมิดข้อ 1.4 ในบทที่ 1 การเยียวยาความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถก่อนมีการประกาศใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

1) หากนายชาติชำรุดชนนายไทยได้รับบาดเจ็บเสียค่ารักษาพยาบาล 14,000 บาท นายไทยสามารถขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นได้ทันที 10,000 บาท โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความผิด แต่อีก 4,000 บาท ต้องรอการพิสูจน์ความผิด ในระหว่างที่รักษาตัวนายไทยไม่ได้ไปทำงานเป็นเวลา 10 วันทำให้ขาดประโยชน์ทำมาหาได้เป็นจำนวนเงิน 2,000 บาท ต่อมาสามารถพิสูจน์ได้ว่านายชาติเป็นฝ่ายผิด นายไทยสามารถขอรับค่าขาดประโยชน์ทำมาหาได้จำนวน 2,000 บาทจากบริษัท ก. ได้หรือไม่

2) หากนายไทยได้รับบาดเจ็บต้องเสียค่ารักษาพยาบาล 47,000 บาท และไม่ได้ไปทำงาน 20 วันทำให้ต้องขาดประโยชน์ทำมาหาได้อีก 4,000 บาท

หากค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นค่าเสียหายที่จ่ายเพื่อค่ารักษาพยาบาลเหมือนค่าเสียหายเบื้องต้น นายไทยก็จะไม่สามารถเรียกค่าขาดประโยชน์ทำมาหาได้จำนวน 2,000 บาท ตาม 1) จากบริษัท ก. และไม่สามารถเรียกจาก บริษัท ข. (เนื่องจากกรรมธรรม์ประกันภัยที่ทำกับบริษัท ข. มีความคุ้มครองในวงเงินส่วนที่เกิน 50,000 บาท ถึง 500,000 บาท) และถ้าเป็นกรณีตาม 2) นายไทยจะเรียกค่าขาดประโยชน์ทำมาหาได้จำนวน 4,000 บาท จากบริษัท ก. หรือบริษัท ข. และเรียกจากบริษัทใดได้เท่าไร ซึ่งในเรื่องนี้กฎหมายไม่ได้วางหลักเกณฑ์ไว้อย่างชัดเจนทำให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติอย่างมาก

1.3 ปัญหาเกี่ยวกับรถยนต์รับจ้าง (รถแท็กซี่) ในเขตท้องที่กรุงเทพมหานคร
รถยนต์รับจ้างสามล้อ และรถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง

1.3.1 ปัญหาเกี่ยวกับรถยนต์รับจ้าง (รถแท็กซี่) ในเขตท้องที่กรุงเทพมหานคร ตามที่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กำหนดบังคับให้รถทุกคันจะต้องมีการประกันภัยตามกฎหมายนี้ ซึ่งรถยนต์รับจ้าง (รถแท็กซี่) ก็ตกอยู่ในข่ายที่ถูกบังคับด้วย แต่เนื่องจากตามระเบียบกรมการขนส่งทางบกกว่าด้วยการรับจดทะเบียนรถยนต์รับจ้าง (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2535 (ซึ่งเป็นกฎหมายที่มีผลใช้บังคับก่อน และยังคงใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน)* ข้อ 11 กำหนดให้เจ้าของรถรับจ้างต้องเอาประกันภัยความเสียหายแก่บุคคลที่สาม อันเกิดจากการใช้รถยนต์รับจ้างสำหรับรถยนต์รับจ้างแต่ละคัน ดังนี้

* ระเบียบกรมการขนส่งทางบกกว่าด้วยการรับจดทะเบียนรถยนต์รับจ้าง (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2535 ออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 10 วรรคท้าย แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 7)

1) ความเสียหายต่อชีวิตและร่างกาย ในวงเงินไม่ต่ำกว่า 25,000 บาท สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายต่อหนึ่งคนในแต่ละครั้ง และ

2) ความเสียหายต่อทรัพย์สิน ในวงเงินไม่ต่ำกว่า 100,000 บาท สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายในแต่ละครั้ง

1.3.2 ปัญหาเกี่ยวกับรถยนต์รับจ้างสามล้อ ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 23 (พ.ศ. 2527) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ข้อ 6 (2) กำหนดบังคับให้ สหกรณ์ที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบการรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร โดยใช้รถยนต์รับจ้างสามล้อจะต้องเอาประกันภัยหรือจัดให้สมาชิกของสหกรณ์เอาประกันภัยความเสียหายแก่บุคคลที่สามอันเกิดจากการใช้รถยนต์รับจ้างสามล้อของสหกรณ์ สำหรับรถยนต์รับจ้างสามล้อแต่ละคัน ดังนี้

1) ความเสียหายต่อชีวิตหรือร่างกายในวงเงินไม่ต่ำกว่า 25,000 บาท สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายต่อหนึ่งคนในแต่ละครั้ง และ

2) ความเสียหายต่อทรัพย์สินในวงเงินไม่ต่ำกว่า 100,000 บาท สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายในแต่ละครั้ง

1.3.3 ปัญหาเกี่ยวกับรถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 26 (พ.ศ. 2527) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ข้อ 6 (3) กำหนดบังคับให้ สหกรณ์ที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบการรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร โดยใช้รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้างจะต้องเอาประกันภัยหรือจัดให้สมาชิกของสหกรณ์เอาประกันภัยความเสียหายแก่บุคคลที่สามอันเกิดจากการใช้รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้างของสหกรณ์สำหรับรถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้างแต่ละคัน ดังนี้

1) ความเสียหายต่อชีวิตหรือร่างกายในวงเงินไม่ต่ำกว่า 25,000 บาท สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายต่อหนึ่งคนในแต่ละครั้ง และ

พ.ศ. 2530 ประกอบกับกฎกระทรวง ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และมติคณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2535 โดยระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการรับจดทะเบียนรถยนต์รับจ้าง (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2535 นี้ ประกาศใช้ ณ วันที่ 13 พฤษภาคม 2535 และยังคงใช้อยู่จนถึงปัจจุบัน

2) ความเสียหายต่อทรัพย์สินในวงเงินไม่ต่ำกว่า 100,000 บาท สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายในแต่ละครั้ง

ทำให้ในปัจจุบันเจ้าของรถยนต์รับจ้าง (รถแท็กซี่) ในเขต กรุงเทพมหานคร รถยนต์รับจ้างสามล้อ และรถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง ถูกบังคับให้ต้องทำประกัน 2 ประเภท ตามกฎเกณฑ์ของกฎหมายสองฉบับข้างต้น กล่าวคือ ต้องทำประกันภัยประเภทที่ให้ความคุ้มครองความรับผิดตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอก หรือที่เรียกว่าแบบ Third Party Liability ซึ่งให้ความคุ้มครองความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของบุคคลภายนอก และจะต้องทำประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับตามกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถด้วย

1.4 ปัญหาเกี่ยวกับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก การบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีผลทำให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกมีภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นโดยไม่จำเป็น เนื่องจากแต่เดิมตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ก่อนมีการแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2535 ในมาตรา 52 กำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง และผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก ต้องวางหลักทรัพย์เป็นเงินสดหรือพันธบัตรรัฐบาลอย่างใดอย่างหนึ่งหรือทั้งสองอย่างรวมกัน ต่อนายทะเบียนกลางเพื่อประกันความเสียหายอันเกิดแก่ชีวิตหรือร่างกายของบุคคลภายนอก และซึ่งผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจะต้องรับผิดชอบเนื่องจากการขนส่งของตน ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง ต่อมาเมื่อพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ใช้บังคับ เป็นผลให้รถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกข้างต้นจะต้องทำประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับตามกฎหมายนี้ด้วย ซึ่งเป็นการเพิ่มภาระค่าใช้จ่ายให้แก่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งดังกล่าว จึงได้มีการแก้ไขพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2535 ในมาตรา 52 มีหลักเกณฑ์ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งดังกล่าวสามารถวางหลักทรัพย์เป็นเงินสด หรือพันธบัตรรัฐบาลไทยอย่างใดอย่างหนึ่งหรือทั้งสองอย่างรวมกัน หรือทำสัญญาประกันภัยกับบริษัทประกันภัยที่นาย

ทะเบียนกลางให้ความเห็นชอบ* สัญญาประกันภัยดังกล่าวจะต้องมีความคุ้มครองความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกายของบุคคลภายนอกเนื่องจากการขนส่งโดยรถของคนที่ใช้ในการขนส่งแต่ละคัน ซึ่งมีความคุ้มครองความเสียหายแก่ชีวิตหรือร่างกายในวงเงินไม่ต่ำกว่า 50,000 บาท สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายต่อหนึ่งคนในแต่ละครั้ง และไม่ต่ำกว่า 5,000,000 บาท สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายในแต่ละครั้ง** (ซึ่งผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งดังกล่าวสามารถนำกรมธรรม์ประกันภัยที่ทำตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาวางเป็นประกันตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกนี้ได้เลย เนื่องจากมีวงเงินเอาประกันไม่ต่ำกว่าตามที่กฎหมายนี้กำหนด***) เมื่อเป็นเช่นนี้ทำให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งดังกล่าวจำเป็นต้องเลือกทำสัญญาประกันภัยและนำสัญญาดังกล่าววางเป็นประกันตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกโดยไม่เลือกวงเงินสดและ/หรือพันธบัตรรัฐบาลไทย ทั้งนี้เนื่องจากผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งถูกบังคับให้ต้องทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 อยู่แล้ว ดังนั้น จึงทำให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งมีภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นโดยไม่จำเป็น เพราะถ้าผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งเลือกวางหลักประกันเป็นเงินสดและ/หรือพันธบัตรรัฐบาลไทย หากรถของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลภายนอกผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งก็จะมีค่าใช้จ่ายอะไร แต่เมื่อกฎหมายกำหนดหลักเกณฑ์ต่าง ๆ เช่นในปัจจุบันจึงทำให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นโดยต้องเสียเบี้ยประกันภัยให้แก่บริษัทประกันภัย

1.5 ปัญหาความซ้ำซ้อนในการเยียวยาความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถ

เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถยนต์จนทำให้ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหาย นอกจากผู้ประสบภัยจะมีสิทธิเรียกร้องให้มีการชดใช้ความเสียหายตามพระราชบัญญัตินี้แล้ว ในบางกรณีผู้

* มาตรา 52 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2535

** กฎกระทรวง ฉบับที่ 46 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

*** คู่มือบทที่ 3 การประกันภัยความรับผิดชอบในการใช้รถยนต์ภาคบังคับตามกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในประเทศไทย ข้อ 1.6 จำนวนเงินเอาประกันภัย

ประสบภัยยังอาจมีสิทธิที่จะได้รับการเยียวยาความเสียหายตามกฎหมายอื่นด้วย* เช่น ในกรณี
 ที่ผู้ประสบภัยประสบอุบัติเหตุจากการดำเนินงาน ทำให้มีสิทธิได้รับเงินทดแทน
 ตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน** หรือในกรณีที่ผู้ประสบภัยเป็นผู้ประกันตนตาม
 กฎหมายว่าด้วยการประกันสังคม*** เป็นต้น หากผู้ประสบภัยใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทด
 แทนในทุกกรณีดังกล่าว ก็อาจจะทำให้ผู้ประสบภัยได้รับเงินค่าสินไหมทดแทนเกินกว่าความ
 เสียหายที่ได้รับ ซึ่งเป็นการไม่สมควรเนื่องจากตามเจตนารมณ์ของกฎหมายมุ่งที่จะให้ผู้
 ประสบภัยได้รับการชดเชยเยียวยาเท่าที่ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายจริง กฎหมายไม่ได้
 ประสงค์จะให้ผู้ประสบภัยได้รับกำไรจากการเกิดอุบัติเหตุ แต่เกี่ยวกับเรื่องนี้ไม่ได้มีกฎหมาย
 กำหนดไว้ว่าควรจะใช้สิทธิใดได้ในจำนวนเท่าใดอย่างไร เมื่อไม่มีกฎหมายกำหนดหลักเกณฑ์
 ไว้อย่างแจ่มชัดจึงสร้างปัญหาในทางปฏิบัติให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการชดเชยค่าสินไหม

* ในกรณีที่ผู้ประสบภัยบางรายได้มีการซื้อประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคล หรือ
 Personal Accident Insurance ซึ่งเป็นการประกันภัยที่ผู้รับประกันภัยให้ความคุ้มครองผู้เอา
 ประกันภัยโดยรับผิดชอบจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามจำนวนเงินที่เอาประกันภัยไว้ให้แก่ผู้เอา
 ประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยได้รับความสูญเสียหรือความเสียหาย
 อันเกิดจากความบาดเจ็บทางร่างกายซึ่งเกิดจากปัจจัยภายนอกร่างกายของผู้เอาประกันภัยโดย
 อุบัติเหตุและทำให้เกิดผลจากอุบัติเหตุตามที่ตกลงไว้ในสัญญาประกันภัย) ผู้ประสบภัยก็
 สามารถเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยได้ ซึ่งในเรื่อง
 นี้ผู้เขียนขอไม่กล่าวถึง ทั้งนี้เนื่องจากเป็นกรณีที่ผู้ประสบภัยได้ซื้อประกันภัยดังกล่าวซึ่งเป็น
 ประกันภัยภาคสมัครใจและได้จ่ายเบี้ยประกันภัยไว้

** ลูกจ้างที่ทำงานให้นายจ้างหากประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยหรือตายเนื่องจาก
 การทำงานย่อมมีสิทธิได้รับเงินทดแทนจากนายจ้างหรือจากกองทุนเงินทดแทนแล้วแต่กรณี
 ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน ซึ่งเงินทดแทนนี้
 จะประกอบด้วยค่ารักษาพยาบาล ค่าฟื้นฟูสมรรถภาพในการทำงาน ค่าทดแทน และค่าทำศพ

*** ตามพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2533 กำหนดให้นายจ้าง ลูกจ้าง
 และรัฐบาลจะต้องจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนประกันสังคมในอัตราที่เท่ากันทุกฝ่าย และเมื่อ
 ลูกจ้างประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย คลอดบุตร ทูพพลภาพ ตาย ชราภาพ หรือว่างงาน
 ลูกจ้างผู้ประกันตนมีสิทธิได้รับเงินช่วยเหลือจากกองทุนประกันสังคม

ทดแทนและผู้ประสบภัยเองเป็นอย่างมาก เช่น ในกรณีที่ผู้ประสบภัยจากรถเป็นผู้ประกันตน ตามกฎหมายว่าด้วยการประกันสังคม ผู้ประสบภัยมีสิทธิจะขอรับค่าเสียหายจากกองทุน ประกันสังคมได้ไม่ว่าตนจะเป็นฝ่ายผิดหรือไม่ก็ตาม ซึ่งแตกต่างจากสิทธิตามกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถซึ่งผู้ประสบภัยสามารถขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นได้โดยไม่คำนึงว่าจะ เป็นฝ่ายผิดหรือไม่ แต่หากภายหลังเมื่อมีการพิสูจน์ความผิดแล้วปรากฏว่าผู้ประสบภัยเป็นฝ่าย ผิด บริษัทประกันภัยหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสามารถเรียกร้องค่าเสียหาย เบื้องต้นที่ได้จ่ายไปคืนจากผู้ประสบภัยได้ แต่ในทางปฏิบัติของการชดใช้ค่ารักษาพยาบาลของ กองทุนประกันสังคม เมื่อผู้ประสบภัยจากรถเรียกร้องให้กองทุนประกันสังคมจ่ายเงินค่ารักษา พยาบาลให้ กองทุนประกันสังคมก็จะปฏิเสธ โดยจะแจ้งให้ผู้ประสบภัยไปขอรับค่าเสียหาย เบื้องต้นตามกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถก่อน หากไม่เพียงพอจึงกลับมาเรียกร้องส่วน ที่เกินจากกองทุนประกันสังคม เมื่อมีการพิสูจน์ความผิดแล้วปรากฏว่าผู้ประสบภัยเป็นฝ่ายผิด บริษัทประกันภัยหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยก็จะมาเรียกค่าเสียหายเบื้องต้นคืน จากผู้ประสบภัย ซึ่งหากผู้ประสบภัยจะกลับไปเรียกร้องค่ารักษาพยาบาลดังกล่าวคืนจากกอง ทุนประกันสังคมก็ไม่สามารถทำได้แล้ว เนื่องจากหลักฐาน (เช่น ใบเสร็จรับเงินค่ารักษา พยาบาลที่สถานพยาบาลออกให้) ได้ส่งมอบให้แก่บริษัทประกันภัยหรือสำนักงานกองทุนทด แทนผู้ประสบภัยจากรถไปแล้วตั้งแต่ตอนที่เรียกร้องให้หน่วยงานดังกล่าวชดใช้ค่าเสียหาย เบื้องต้น ทำให้ผู้ประสบภัยเสียสิทธิในการได้รับค่ารักษาพยาบาล

1.6 ปัญหาเกี่ยวกับการบังคับให้เจ้าของรถจัดให้มีการประกันภัย ตามที่มาตรา 19 แห่งพระราชบัญญัตินี้กำหนดหลักเกณฑ์ในการรับจดทะเบียนรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วย รถยนต์และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก โดยให้นายทะเบียนตามกฎหมายดังกล่าวตรวจสอบการได้จัดให้มีการประกันภัยภาคบังคับก่อนจะรับจดทะเบียนนั้น เป็นผลให้หากเจ้าของรถ ใหม่หรือที่เรียกว่า “รถป้ายแดง” จะนำรถไปจดทะเบียนจะต้องทำประกันภัยภาคบังคับและ นำหลักฐานการทำประกันภัยไปประกอบการจดทะเบียน แต่การจดทะเบียนรถยนต์ตามกฎหมายมาตรานี้ไม่ได้หมายรวมถึงการชำระภาษีรถยนต์ประจำปี ปัญหาที่เกิดขึ้นคือถ้าไม่ใช่ เป็นการนำรถใหม่ไปจดทะเบียน แต่เป็นการชำระภาษีรถยนต์ประจำปี กฎหมายไม่ได้บังคับ ให้นายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกจะต้องตรวจ สอบการจัดให้มีการประกันภัยภาคบังคับ ทำให้รถยนต์ที่ไม่มีการประกันภัยภาคบังคับก็ สามารถชำระภาษีรถยนต์ประจำปีได้

1.7 ปัญหาในการใช้และการตีความกฎหมาย

1.7.1 ปัญหาการขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นของทายาทโดยธรรมของผู้ประสพภัย ตามที่กฎหมายฉบับนี้กำหนดให้ทายาทโดยธรรมของผู้ประสพภัยจากรถซึ่งถึงแก่ความตายสามารถขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัยหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสพภัยจากรถ (แล้วแต่กรณี) ได้ นั้น ในบางกรณีผู้ประสพภัยมีทายาทโดยธรรมหลายคน ทายาทโดยธรรมคนใดควรเป็นผู้มีสิทธิรับค่าเสียหายเบื้องต้น ทำให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติแก่บริษัทประกันภัยและสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสพภัยจากรถซึ่งมีหน้าที่ตามกฎหมายที่จะต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ทายาทผู้ร้องขอโดยเร็ว* หากจะรอให้มีการตั้งผู้จัดการมรดกก่อนก็คงไม่ทันการณ์เนื่องจากเจตนารมณ์ของกฎหมายมุ่งที่จะให้ผู้ประสพภัยได้รับการบรรเทาความเสียหายโดยเร็ว ดังนั้น ภาครัฐจึงควรมีมาตรการและวางบรรทัดฐานการดำเนินการในเรื่องนี้โดยคำนึงถึงความเป็นธรรมและเจตนารมณ์ของกฎหมาย

1.7.2 ปัญหาเกี่ยวกับอายุความ ตามที่มาตรา 31 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัตินี้กำหนดเกี่ยวกับอายุความในการใช้สิทธิไล่เบี้ยของบริษัทประกันภัยหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสพภัยจากบุคคลซึ่งต้องรับผิดชอบว่า “การใช้สิทธิตามวรรคหนึ่ง ต้องกระทำภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่ได้จ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสพภัย หรือภายในห้าปีนับแต่วันรู้ตัวผู้ซึ่งต้องรับผิดชอบ” นั้น เมื่อพิจารณาบทบัญญัติของกฎหมายจะพบว่าหากกฎหมายกำหนดอายุความดังกล่าวทำให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติให้กับผู้ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งผู้เขียนขอยกตัวอย่างประกอบคำอธิบาย ดังนี้

ตัวอย่างที่ 1 หากบริษัทประกันภัยหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสพภัย จ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสพภัยในวันที่ 1 มกราคม 2540 ซึ่งในขณะนั้นยังไม่รู้ตัวผู้ต้องรับผิดชอบ ต่อมาวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2542 บริษัทประกันภัยหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้

* ตามหลักเกณฑ์ในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กำหนดให้ผู้ประสพภัยสามารถเรียกร้องให้บริษัทประกันภัยหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสพภัย (แล้วแต่กรณี) จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสพภัย (ซึ่งผู้ประสพภัยจะต้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นภายใน 180 วัน นับแต่วันที่ที่มีความเสียหายเกิดขึ้น) เมื่อบริษัทฯหรือสำนักงานฯผู้ได้รับคำร้องขอจากผู้ประสพภัยแล้วจะต้องจ่ายให้เสร็จสิ้นภายใน 7 วันนับแต่วันที่ได้รับการร้องขอนั้น (มาตรา 25 และมาตรา 27)

ประสบภัยรู้ว่าใครเป็นผู้ต้องรับผิดชอบ บริษัทฯหรือสำนักงานฯจะยังใช้สิทธิไล่เบียดเอาจากบุคคลดังกล่าวได้อีกหรือไม่

ตัวอย่างที่ 2 หากบริษัทประกันภัยหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยรู้ตัวผู้ซึ่งต้องรับผิดชอบในวันที่ 1 มกราคม 2540 แต่บริษัทฯหรือสำนักงานฯจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยในวันที่ 1 มีนาคม 2540 บริษัทฯหรือสำนักงานฯต้องใช้สิทธิไล่เบียดภายในเมื่อใด ภายใน 31 ธันวาคม 2544 หรือภายใน 28 กุมภาพันธ์ 2541

ตัวอย่างที่ 3 หากบริษัทประกันภัยหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยในวันที่ 1 มกราคม 2540 ซึ่งในขณะนั้นยังไม่รู้ว่าใครเป็นผู้ซึ่งต้องรับผิดชอบ ต่อมาในวันที่ 1 กรกฎาคม 2540 บริษัทฯหรือสำนักงานฯรู้ตัวผู้ซึ่งต้องรับผิดชอบ ปัญหาที่ตามมาคือ บริษัทฯหรือสำนักงานฯจะต้องใช้สิทธิไล่เบียดภายในเมื่อใด ภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2540 หรือภายในวันที่ 30 มิถุนายน 2545

จากตัวอย่างต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้น นักกฎหมายบางท่านอาจมีความเห็นว่าเมื่อกฎหมายใช้คำว่า “หรือ” บริษัทประกันภัยหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยก็สามารถใช้สิทธิไล่เบียดได้ภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่ได้จ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้นหรือภายในห้าปีนับแต่วันรู้ตัวผู้ซึ่งต้องรับผิดชอบ แล้วแต่อายุความใดจะยาวกว่า แต่ถ้าหากพิจารณาแล้วจะพบว่าหากตีความเช่นนั้นอายุความหนึ่งปีนับแต่วันที่ได้จ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้นจะไม่มีที่ใช้ ทั้งนี้เนื่องจากหากในขณะที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นยังไม่รู้ตัวผู้ซึ่งต้องรับผิดชอบก็ไม่รู้จะไปใช้สิทธิไล่เบียดกับใคร (ตามตัวอย่างที่ 1) ต่อเมื่อรู้ตัวผู้ซึ่งต้องรับผิดชอบแล้วจึงจะใช้สิทธิไล่เบียดได้ อายุความก็จะเริ่มนับตั้งแต่มารู้ตัวผู้ซึ่งต้องรับผิดชอบ หรือในกรณีที่บริษัทฯหรือสำนักงานฯรู้ตัวผู้ซึ่งต้องรับผิดชอบก่อนหรือพร้อมกันกับที่บริษัทฯหรือสำนักงานฯจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย บริษัทฯหรือสำนักงานฯก็จะได้ประโยชน์จากอายุความ “ภายในห้าปีนับแต่วันรู้ตัวผู้ซึ่งต้องรับผิดชอบ” มากกว่า

1.8 ปัญหาเกี่ยวกับการไล่เบียดค่าเสียหายเบื้องต้น ตามที่กฎกระทรวงฉบับที่ 9 ซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 8 (4) แห่งพระราชบัญญัตินี้กำหนดยกเว้นรถบางประเภทที่ไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัยภาคบังคับเป็นระยะเวลา 1 ปี 6 เดือน ซึ่งได้แก่

- 1) รถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนไว้ก่อนวันที่ 5 เมษายน 2536
- 2) รถยนต์สามล้อที่แปรสภาพมาจากรถจักรยานยนต์
- 3) รถใช้งานเกษตรกรรมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

ในกรณีที่เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซึ่งมิใช่เจ้าของรถได้ขับขี่รถเหล่านี้และประสบอุบัติเหตุโดยไม่มีคู่กรณี เช่น ล้มเอง หรือชนต้นไม้ เป็นต้น ผู้ประสบภัยจากรถดังกล่าวสามารถขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้ โดยสำนักงานฯจะต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถตามมาตรา 23 (6) และเมื่อได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นไปแล้วมีปัญหาข้อกฎหมายว่าสำนักงานฯจะใช้สิทธิไล่เบี้ยจากผู้ประสบภัยซึ่งเป็นฝ่ายผิดนั้นได้หรือไม่ โดยอาศัยหลักเกณฑ์ของกฎหมายใด ในเรื่องนี้มีความเห็นของนักกฎหมาย 3 ความเห็นกล่าวคือ

ความเห็นแรก สำนักงานฯสามารถเรียกเงินที่ได้จ่ายไปคืนจากผู้ประสบภัยได้ตามมาตรา 32 เนื่องจากมาตราดังกล่าวบัญญัติว่า “...ในกรณีที่นายทะเบียนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดจากรถตามมาตรา 8...” สำนักงานกองทุนฯ จึงสามารถใช้สิทธิเรียกร้องได้โดยผู้ที่เห็นด้วยกับความเห็นนี้ มีความเห็นว่าบทบัญญัติในมาตรานี้บัญญัติสำหรับรถที่ได้รับการยกเว้นตามมาตรา 8 ไว้โดยเฉพาะแล้ว

ความเห็นที่สอง เห็นว่ากรณีตามมาตรา 32 เป็นบทบัญญัติที่ใช้เฉพาะรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายเป็นรถของหน่วยงานของรัฐเท่านั้น เนื่องจากในบทบัญญัติกำหนดว่า “...ให้หน่วยงานซึ่งเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายส่งเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายจากเงินกองทุนคืนให้แก่กองทุน...” ดังนั้น ในกรณีรถที่ได้รับการยกเว้นตามมาตรา 8(4) ซึ่งไม่ได้เป็นของหน่วยงานของรัฐ สำนักงานฯจึงไม่สามารถใช้สิทธิเรียกร้องจากเจ้าของรถโดยอาศัยบทบัญญัติแห่งมาตรานี้ แต่สำนักงานฯสามารถใช้หลักเกณฑ์ตามมาตรา 31 ไ้เบี้ยจากผู้ต้องรับผิดชอบ เนื่องจากบทบัญญัติของมาตราดังกล่าวเป็นหลักเกณฑ์ทั่วไปที่ให้อำนาจสำนักงานฯสามารถไล่เบี้ยจากผู้ต้องรับผิดชอบได้

ความเห็นที่สาม เห็นว่ากรณีตามมาตรา 31 นั้นเป็นกรณีของรถที่ต้องมีการประกันภัยตามมาตรา 7 และความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลภายนอกหรือเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของเจ้าของรถ ผู้ขับขี่ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสบภัยซึ่งสำนักงานฯได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นไป จึงมีสิทธิไล่เบี้ยเอาแก่บุคคลดังกล่าว ซึ่งเป็นคนละเรื่องกับกรณีของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายเป็นรถที่ได้รับการยกเว้นตามมาตรา 8 แต่อย่างไรก็ตาม การที่สำนักงานฯได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปนั้น ย่อมก่อให้เกิดสิทธิตามกฎหมายแก่สำนักงานฯที่จะเรียกเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายไปคืนจากเจ้าของ

รถที่ก่อให้เกิดความเสียหายได้ในฐานะผู้รับช่วงสิทธิตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์*

ผู้เขียนเห็นด้วยกับความเห็นที่สอง ซึ่งเห็นว่ากรณีตามมาตรา 31 เป็นบทบัญญัติให้อำนาจสำนักงานฯเป็นการทั่วไปที่จะสามารถไล่เบียดจากผู้ต้องรับผิดชอบสำนักงานฯ ได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปตามบทบัญญัติของมาตรา 23 จะมีข้อยกเว้นก็แต่กรณีรถที่ก่อความเสียหายเป็นรถที่ไม่ต้องทำประกันภัยตามมาตรา 8 (1)-(3) ซึ่งมีกฎหมายมาตรา 32 บัญญัติไว้เป็นการเฉพาะว่าให้สำนักงานฯใช้สิทธิเรียกร้องขอคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้จ่ายไปจากหน่วยงานที่เป็นเจ้าของรถโดยให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กระทรวงการคลังกำหนด ดังนั้น เมื่อรถตามมาตรา 8(4) ไม่สามารถใช้หลักเกณฑ์ตามมาตรา 32 ซึ่งบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะสำหรับรถของหน่วยงานของรัฐ สำนักงานฯก็มีสิทธิไล่เบียดจากผู้ก่อความเสียหายตามหลักเกณฑ์ทั่วไปคือ มาตรา 31 ได้เหมือนกับกรณีที่สำนักงานฯจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 23(1)-(5) นอกจากนั้น ผู้เขียนยังไม่พบบทบัญญัติที่ใดกำหนดว่ากรณีที่สำนักงานฯจะใช้สิทธิไล่เบียดตามมาตรา 31 ได้นั้น เป็นกรณีของรถที่ต้องมีประกันภัยตามมาตรา 7 ดังเหตุผลของความเห็นที่สาม ดังนั้น เมื่อมีบทบัญญัติที่ใช้กับกรณีนี้ได้อยู่แล้ว เหตุใดจึงจะต้องนำหลักในเรื่องการรับช่วงสิทธิตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้กับกรณีดังกล่าว แต่ทั้งนี้ ความเห็นต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้นล้วนเกิดขึ้นจากบทบัญญัติของกฎหมายที่ขาดความชัดเจน สร้างปัญหาให้กับผู้ปฏิบัติ ซึ่งผู้เขียนเห็นว่ากฎหมายดังกล่าวสมควรจะได้รับการแก้ไขเพื่อให้เกิดความชัดเจน

2. ปัญหาที่เกิดจากนโยบายและการบริหารกฎหมายของภาครัฐ

2.1 ปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย ในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้ควรจะต้องกำหนดอย่างเป็นธรรมแก่ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องอยู่เสมอ โดยจะต้องคำนึงถึงบริษัทผู้รับประกันภัยซึ่งเป็นผู้รับเบี้ยประกันและนำไปใช้เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการประกันภัย และประชาชนผู้เอาประกันซึ่งเป็นผู้ถูกบังคับให้ต้องทำประกันภัยและจ่ายเบี้ยประกัน การคำนวณอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับการประกันภัยภาค

* ความเห็นตามบันทึกของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (กุมภาพันธ์ 2537) ซึ่งตอบข้อหารือของกรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์

บังคับนี้ในนานาอารยประเทศจะกำหนดขึ้นโดยยึดหลัก No Loss - No Profit กล่าวคือ บริษัทประกันภัยจะต้องทำหน้าที่เป็นผู้ให้บริการแก่ประชาชนเพื่อช่วยเหลือให้ผู้ประสบภัย จากรถได้รับการเยียวยาความเสียหายอย่างทันท่วงทีโดยไม่เอากำไรจากการบริการนั้น แต่ก็จะต้องไม่ให้บริษัทประกันภัยขาดทุน ทั้งนี้ เนื่องจากกฎหมายนี้บัญญัติขึ้นเพื่อมุ่งประสงค์ให้เป็นสวัสดิสังเคราะห์แก่ผู้ประสบภัยจากรถดังที่กล่าวแล้ว ไม่ใช่บัญญัติขึ้นเพื่อให้บริษัทประกันภัยได้รับกำไรจากการประกอบการ ดังนั้น อัตราเบี้ยประกันภัยที่ถูกกำหนดขึ้นจึงจะต้องมีความเหมาะสมและสมดุลย์กับค่าสินไหมทดแทนที่จะต้องจ่ายให้กับผู้ประสบภัย และควรจะต้องมีการปรับปรุงอยู่เสมอเพื่อให้คงความสมดุลย์ดังกล่าว

ตามที่นายแพทย์สงวน นิตยารัมภ์พงศ์ และคณะ จากกองแผนงานสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข ได้ทำการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับการคิดเบี้ยประกันภัยที่เหมาะสมตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งพิจารณาจากประมาณการรายรับที่คาดว่าจะเก็บได้ทั้งหมดเปรียบเทียบกับรายจ่ายที่คาดว่าจะต้องใช้ไปตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ โดยผลการศึกษาเปรียบเทียบมีดังนี้²

“ประมาณการรายรับที่คาดว่าจะเก็บได้ทั้งหมดทั่วประเทศตามอัตราเบี้ยประกันภัยที่กำหนดตามกฎหมายกระทรวงที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้ โดยการประมาณตัวเลขอัตราเบี้ยประกันภัยกับตัวเลขจำนวนรถประเภทต่าง ๆ ทั้งประเทศในปัจจุบัน หักด้วยจำนวนรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องประกันภัยตามมาตรา 8 ของพระราชบัญญัตินี้ คือ จำนวนรถทั่วประเทศ 8,481,025 คัน เบี้ยประกันภัยทั้งหมด 8,399,837,200 บาท เมื่อหักด้วยเบี้ยประกันภัยรถที่ได้รับการยกเว้นตามมาตรา 8 แล้ว จะเหลือเบี้ยประกันภัยที่เก็บได้สุทธิประมาณ 8,189.8 ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายสำหรับความเสียหายต่อร่างกาย ซึ่งรวบรวมจากทั่วประเทศ 700,000 ราย ซึ่งการชดใช้ค่าเสียหายตามพระราชบัญญัตินี้ กำหนดให้มีการชดใช้ค่าเสียหาย

² สงวน นิตยารัมภ์พงศ์, “เบี้ยประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ : เท่าใดจึงจะเหมาะสม,” *มติชนสุดสัปดาห์* 12 (23 ตุลาคม 2535) : 22 - 23 อ้างถึงใน พนมเทียน เพชรไฟ, “ทัศนะของสมาชิกรัฐสภาต่อพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535,” (วิทยานิพนธ์สังคมสงเคราะห์ศาสตรมหาบัณฑิต คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2535), หน้า 127-128.

เบื้องต้นตามรายจ่ายจริงไม่เกิน 10,000 บาท และความคุ้มครองต่อเนื่องอีกสูงสุดไม่เกิน 50,000 บาท ซึ่งประมาณการค่าใช้จ่ายสำหรับความเสียหายต่อร่างกายทั้งหมดประมาณ 4,200 ล้านบาท

และมีผู้เสียชีวิตทั่วไปประเทศ 9,030 ราย กำหนดค่าใช้จ่ายสำหรับค่าเสียหายต่อชีวิตสูงสุด 50,000 บาทต่อราย ประมาณค่าใช้จ่ายสูงสุด (high estimate) ของความเสียหายต่อชีวิตเท่ากัน และค่าบริหารจัดการของทั้งระบบให้ประมาณสูงสุด 20% คิดเป็นเงินประมาณ 945 ล้านบาท

รวมค่าใช้จ่ายทั้งหมด 3 รายการทั้งสิ้น 5,670 ล้านบาท ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับรายรับที่ประมาณการกับรายจ่ายที่ประมาณการ จะเห็นว่ารายรับสูงกว่ารายจ่ายถึงประมาณ 2,500 ล้านบาท”

กล่าวโดยสรุปคือ อัตราเบี้ยประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่ใช้อยู่ในปัจจุบันตามความเห็นของนายแพทย์สงวน นิตยารัมภ์พงศ์ สามารถจะลดลงได้เพื่อความเหมาะสมยิ่งขึ้น

ต่อมานายศราวุธ ภาสวุฒิชัยพงศ์ รองกรรมการผู้อำนวยการ บริษัทสหพัฒนาประกันภัย จำกัด ในฐานะกลุ่มประกันภัยรถยนต์ สมาคมประกันวินาศภัย ได้กล่าวถึงการศึกษาวินิจฉัยของนายแพทย์สงวน นิตยารัมภ์พงศ์ และคณะว่า³ “การศึกษาดังกล่าวเป็นการนำเอาตัวเลขเฉพาะที่ใช้ในการรักษาพยาบาลมาคำนวณ ตัวเลขดังกล่าวยังไม่ได้มีการรวมเอาค่าอนามัย ได้แก่ ค่าดูแลหลังการเจ็บป่วยเข้าไปด้วย ทำให้ผลการวิจัยแตกต่างจากอัตราที่ได้ประกาศในกฎกระทรวง และตามข้อเท็จจริงค่าอนามัยเหล่านี้จะมีค่าใช้จ่ายนับเท่าตัวจากอัตราค่ารักษาพยาบาล” โดยนายศราวุธได้ยืนยันว่า “อัตราเบี้ยประกันภัยที่ประกาศในกฎกระทรวงเป็นอัตราที่เหมาะสมที่สุดแล้ว และไม่สามารถจะปรับลดลงได้อีก เนื่องจากเป็นอัตราที่คำนวณตามหลักของคณิตศาสตร์ประกันภัย ซึ่งจะมีสูตรการคิดที่แน่นอน ไม่อาจบิดเบือนได้ ตัวเลขที่ได้จึงใกล้เคียงความเป็นจริง” และในประเด็นที่มีบางคนเสนอให้มีการปรับ

³ ศราวุธ ภาสวุฒิชัยพงศ์, “ได้หมอ : ประกันบุคคลที่ 3 เบี้ยต่ำเพราะไม่มี “อนามัย”, อีคอนมินิวส์เปเปอร์ (19-25 ตุลาคม 2535) : 1, 6 อ้างถึงใน พนมเทียน เพชรไผ่, “ทักษะของสมาชิกรัฐสภาต่อพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535,” หน้า 129.

ลดเบี้ยประกันภัยรถเพื่อการเกษตร (อีแต่น) และรถจักรยานยนต์ลงมาอีก นายศราวุธ ให้ความเห็นว่า “อาจทำได้ แต่จะเป็นเฉพาะในระยะแรก ๆ เท่านั้น แต่ถ้าในปีต่อไป หากผลการดำเนินงานของบริษัทประกันภัยออกมาในทางลบก็อาจต้องมีการพิจารณาปรับเบี้ยประกันภัย ขึ้นมาใหม่ได้เช่นกัน”

สำหรับในเรื่องนี้ยังคงเป็นปัญหาในปัจจุบันว่า เบี้ยประกันที่ได้รับจากการประกันภัยภาคบังคับเหมาะสมหรือไม่เพียงใดเมื่อเปรียบเทียบกับค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทจ่ายให้กับผู้ประสบภัย ทั้งนี้เนื่องจากอัตราเบี้ยประกันภัยที่ใช้อยู่ในปัจจุบันเป็นอัตราที่เกิดจากการประมาณขึ้นไม่ได้คำนวณจากสถิติในการดำเนินการประกันภัยภาคบังคับ ในปัจจุบัน การประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมายนี้ได้ดำเนินการเป็นระยะเวลาพอสมควรแล้วแต่ยังไม่เคยมีการปรับเพิ่มหรือลดอัตราเบี้ยประกันภัย นอกจากนั้น เมื่อผู้เขียนได้สอบถามข้อมูลเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทประกันภัยได้จ่ายไปแล้วตามกฎหมายนี้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชนก็ได้รับคำตอบว่าข้อมูลดังกล่าวเป็นความลับไม่สามารถเปิดเผยได้

2.2 ปัญหาประเภทที่มีอันตรายและความเสี่ยงสูง ตามหลักเกณฑ์ของกฎหมายซึ่งกำหนดให้บริษัทประกันภัยจะต้องรับประกันรถทุกคันที่เจ้าของรถแสดงความประสงค์ที่จะทำประกันภัยนั้น มีรถหลายประเภทซึ่งมีอันตรายและความเสี่ยงสูง ได้แก่ รถบรรทุกวัตถุระเบิด รถบรรทุกวัตถุมีพิษ รถบรรทุกแก๊ส รถบรรทุกน้ำมัน ฯลฯ ซึ่งรถเหล่านี้หากเกิดอุบัติเหตุขึ้นอาจสร้างความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถเป็นจำนวนมาก นอกจากนั้นยังมีรถประเภทที่มีความปลอดภัยอยู่ในเกณฑ์ต่ำ มีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุสูง ได้แก่ รถจักรยานยนต์ รวมทั้งรถที่ผู้ขับขี่มีประวัติไม่ดีในการใช้รถ หากบริษัทประกันภัยบริษัทใดต้องรับประกันภัยรถประเภทเหล่านี้ปริมาณมาก (เนื่องจากไม่สามารถบอกปิดไม่รับและให้ไปประกันภัยกับบริษัทอื่นได้) บริษัทนั้นก็อาจจะประสบกับภาวะขาดทุนได้

2.3 ปัญหาและอุปสรรคในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ในการบรรเทาความเสียหายผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัตินี้ ได้ประสบกับปัญหาและอุปสรรคในทางปฏิบัติตามข้อกำหนดของกฎหมายเป็นอย่างมาก ปัญหาที่สำคัญมีดังนี้

2.3.1 ค่าเสียหายที่ได้รับความคุ้มครองมีจำนวนไม่เหมาะสม การคุ้มครองความเสียหายต่อชีวิตและร่างกายของผู้ประสบภัยตามกฎหมายนี้ได้กำหนดให้ได้รับค่า

เสียหายเบื้องต้นในวงเงินไม่เกิน 10,000 บาท ซึ่งไม่เหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบัน เนื่องจากผู้ประสบภัยจากรถจำนวนมากมักจะมีอาการสาหัสจำเป็นต้องได้รับการรักษาพยาบาลต่อเนื่องเป็นเวลานานและมีค่าใช้จ่ายสูง

2.3.2 ในการขอเบิกค่าเสียหายเบื้องต้นมีขั้นตอนยุ่งยากซับซ้อนต้องเกี่ยวข้องกับหน่วยงานหลาย ๆ หน่วยงาน เช่น สถานีตำรวจ โรงพยาบาล บริษัทประกันภัยหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ และต้องใช้เอกสารหลักฐานมากมายทำให้เกิดความยุ่งยากให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ และในบางครั้งยังเป็นช่องทางให้บริษัทประกันภัยปฏิเสธการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น เช่น ต้องใช้บันทึกประจำวันของตำรวจซึ่งในเวลาที่เกิดเหตุบ่อยครั้งที่ผู้ประสบภัยตกใจกับเหตุการณ์หรือได้รับบาดเจ็บจนหมดสติ ผู้ที่นำผู้ประสบภัยส่งโรงพยาบาลอาจไม่ได้แจ้งความไว้ ภายหลังเมื่อผู้ประสบภัยจะเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นก็ไม่สามารถกระทำได้อีกเนื่องจากขาดเอกสารหลักฐาน หรือในบางครั้งแม้จะมีผู้แจ้งความไว้แต่ถ้าชื่อในบันทึกประจำวันกับชื่อของผู้ประสบภัยไม่ตรงกันก็เป็นเหตุให้บริษัทประกันภัยปฏิเสธความรับผิดชอบ สร้างความยุ่งยากวุ่นวายให้ผู้ประสบภัย

2.3.3 สถานพยาบาลมีความยุ่งยากในการเรียกเก็บค่ารักษาพยาบาล ผู้ประสบภัยจากรถในส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น (ค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่า 10,000 บาท แต่ไม่เกิน 50,000 บาท) ซึ่งค่าเสียหายในส่วนดังกล่าวต้องรอการพิสูจน์ความผิดก่อน ทำให้สถานพยาบาลต้องใช้เวลาในการติดตามผลการพิสูจน์ความผิด ในบางกรณีผู้เสียหายได้รับบาดเจ็บสาหัส การรักษาเยียวยาจำเป็นต้องอย่างต่อเนื่องและทันที่ที่สถานพยาบาลจึงจำเป็นต้องรับภาระค่าใช้จ่ายดังกล่าวไปก่อน ต่อมาหากปรากฏว่าผู้ประสบภัยเป็นฝ่ายผิดไม่สามารถเบิกค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นได้ก็จะเกิดเป็นปัญหาและสร้างความยุ่งยากกับสถานพยาบาลที่จะต้องไปเรียกร้องให้ผู้ประสบภัยชดใช้ค่ารักษาพยาบาลส่วนที่เกินนั้น ซึ่งทำให้สถานพยาบาลบางแห่งอาจตัดปัญหาดังกล่าวโดยไม่ยอมทำการรักษาพยาบาลให้ผู้ประสบภัยจากรถเมื่อค่ารักษาพยาบาลครบ 10,000 บาทแล้ว

3. ปัญหาที่เกิดจากภาคเอกชน

3.1 ปัญหาที่เกิดจากบริษัทประกันภัย

3.1.1 ปัญหาบริษัทประกันภัยมีสาขาไม่ครอบคลุมทั่วประเทศ บริษัทประกันภัยส่วนใหญ่ไม่มีเครือข่ายในการให้บริการกว้างขวางไปทั่วประเทศ มักมีสาขาอยู่ใน

ส่วนกลางและจังหวัดสำคัญ ๆ ไม่ก็แห่งเท่านั้น แต่รถยนต์สามารถเคลื่อนที่ไปได้ทุกหนทุกแห่งทำให้สามารถสร้างความเสียหายให้แก่บุคคลได้ทุกที่เช่นกัน ดังนั้น ถ้าเกิดอุบัติเหตุขึ้นในพื้นที่ที่ไม่มีสาขาของบริษัทที่รับประกันภัยรถยนต์คันดังกล่าวก็จะสร้างปัญหาให้กับผู้ประสบภัยในการขอรับค่าเสียหาย ทั้งนี้เนื่องจากจะต้องเสียค่าใช้จ่ายและเสียเวลาเดินทางไปต่างพื้นที่เพื่อไปเรียกร้องค่าเสียหาย*

3.1.2 ปัญหามาตรฐานการปฏิบัติงานของบริษัทประกันภัย บริษัทประกันภัยบางบริษัทขายเบี้ยหรือปฏิเสธการจ่ายเงินค่ารักษาพยาบาล โดยขอหลักฐานเพิ่มเติมนอกเหนือจากที่กฎกระทรวงกำหนด เช่น สำเนาใบอนุญาตขับขี่ หรืออ้างว่าไม่สามารถเบิกข้ามเขตที่มีความแตกต่างระหว่างพื้นที่ที่ประสบอุบัติเหตุกับที่ตั้งของบริษัทประกันภัย หรือบางครั้งก็อ้างว่าการเบิกจากสำนักงานสาขาในเครือของบริษัทจะต้องได้รับการอนุมัติจากสำนักงานใหญ่ก่อน เป็นต้น นอกจากนี้ ในการเรียกร้องค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นซึ่งจะต้องมีการพิจารณาว่าใครควรจะเป็นผู้ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น และต้องใช้ระยะเวลาและการดำเนินการตามขบวนการทางกฎหมาย หากปรากฏว่าผู้เอาประกันภัยเป็นฝ่ายผิด บริษัทประกันภัยซึ่งมีหน้าที่ต้องจ่ายค่าเสียหายก็มักจะถ่วงเวลาของการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพราะเชื่อว่าจะจ่ายน้อยลงหากจ่ายที่หลังโดยพยายามถ่วงเวลาการจ่ายค่าสินไหมทดแทนทุกประเภทอย่างไม่คำนึงถึงเหตุผลใด ๆ ทำให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย

ตามที่นายแพทย์สงวน นิตยารัมภ์พงศ์ และคณะ ได้ทำการศึกษาถึงสถานการณ์การบริการทางด้านการแพทย์แก่ผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้

* หากผู้ประสบภัยจะขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ (ซึ่งมีสำนักงานตั้งอยู่ทุกจังหวัด) ก็ไม่สามารถทำได้ เนื่องจากจะขอรับได้ก็ต่อเมื่อจะต้องเป็นกรณีตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เท่านั้น ซึ่งการที่บริษัทประกันภัยมีสาขาไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่นั้น ไม่เป็นกรณีตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 23 อันจะทำให้ผู้ประสบภัยสามารถขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ

ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535⁴ ได้ข้อสรุปว่า “การรับผู้ป่วยที่เป็นผู้ประสบภัยจากรถไม่ได้ทำให้สถานะทางการเงินของสถานพยาบาลดีขึ้น ในขณะที่สถานะการเงินของบริษัทประกันภัยและกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมั่นคงขึ้น กล่าวคือ มีค่าเสียหายที่เรียกเก็บจากบริษัทประกันภัยต่ำมาก โดยมีอัตราการสูญเสียในระบบการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (Loss Ratio) เพียงร้อยละ 15.1 ในขณะที่อัตราการสูญเสียในระบบการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสูงถึงร้อยละ 65.5 ทั้งนี้โรงพยาบาลสามารถเรียกเก็บค่ารักษาพยาบาลได้เพียงร้อยละ 48 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด และค่ารักษาพยาบาลที่เรียกเก็บได้เป็นค่ารักษาพยาบาลที่เรียกเก็บจากผู้ประสบภัยจากรถหรือคู่กรณีโดยตรงถึงร้อยละ 43.9” ซึ่งส่วนใหญ่เมื่อผู้ประสบภัยจากรถได้จ่ายค่ารักษาพยาบาลไปก็มิได้ไปเรียกเก็บจากบริษัทประกันภัย เนื่องจากการขอรับค่าเสียหายมีขั้นตอนที่ยุ่งยากซับซ้อน ต้องใช้เอกสารหลักฐานมากมายและเกี่ยวข้องกับหน่วยงานหลายหน่วยงาน ผู้ประสบภัยจึงไม่ไปใช้สิทธิดังกล่าว นอกจากนั้นโรงพยาบาลยังมีความเห็นว่า “การบังคับใช้กฎหมายนี้ผลประโยชน์ส่วนใหญ่ตกอยู่กับบริษัทประกันภัย แต่ภาระและความยุ่งยากตกอยู่กับผู้ประสบภัยจากรถและสถานพยาบาล ทั้งนี้เพราะประชาชนยังขาดความรู้ความเข้าใจในขอบเขตสิทธิและการเรียกร้องสิทธิตามกฎหมายอยู่มาก บริษัทประกันภัยฉวยโอกาสบ่ายเบี่ยงหรือปฏิเสธการจ่ายค่าเสียหายโดยใช้ช่องโหว่ของกฎหมายหรือจ่ายค่าเสียหายล่าช้ามาก การคุ้มครองความเสียหายต่อร่างกายของผู้ประสบภัยจากรถก็ยังมีน้อยมาก ขั้นตอนการเรียกร้องสิทธิและเอกสารประกอบมากมายทำให้ยุ่งยากไม่สอดคล้องกับการปฏิบัติงานจริง”

3.2 ปัญหาผู้ประสบภัยใช้สิทธิโดยไม่สุจริต การที่รัฐให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถโดยออกกฎหมายบังคับให้รถทุกคันที่วิ่งบนท้องถนนต้องจัดให้มีการประกันภัยกับบริษัทประกันภัยนั้นอาจทำให้นุคคลที่ไม่สุจริตแสวงหาผลประโยชน์จากการประกันภัยหรือที่นักวิชาการบางท่านเรียกว่า “ปัญหาภาวะภัยทางศีลธรรม”⁵ โดยในบางครั้ง ผู้ประสบภัย

⁴ สงวน นิตยารัมภ์พงศ์ และคณะ, สถานการณ์การบริการทางการแพทย์แก่ผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, พิมพ์ครั้งที่ 1 (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์ชุมนุมสหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย จำกัด, 2538) หน้า 1.

⁵ เกียรติศักดิ์ คำสมาน “พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 : บทบาทในการเสริมสร้างความมั่นคงให้ระบบเศรษฐกิจและสังคม” วารสารการประกันภัย 72 (ตุลาคม - ธันวาคม 2536) : 24-25.

ได้เข้ารักษาตัวในสถานพยาบาลและได้รับมอบอำนาจให้สถานพยาบาลไปเรียกค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัยหรือกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถแทนผู้ประสบภัย แต่ต่อมาผู้ประสบภัยดังกล่าวก็กลับมาหลักฐานไปเบิกเงินจากบริษัทประกันภัยหรือกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถก่อนสถานพยาบาล ซึ่งบริษัทประกันภัยหรือกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถก็มีกมที่ดีที่จะจ่ายให้กับผู้ประสบภัยมากกว่าจ่ายให้สถานพยาบาลทั้ง ๆ ที่สถานพยาบาลมีหลักฐานการมอบอำนาจของผู้ประสบภัยไปแสดง ส่งผลให้สถานพยาบาลไม่สามารถเรียกเก็บค่ารักษาพยาบาลได้⁶

⁶ “พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ : คุ้มครองใคร?” เอกสารสรุปการเสวนาโต๊ะกลม ณ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข, 29 สิงหาคม 2538, (พิมพ์ดีด), หน้า 10.