



ปัญหาการไม่คุ้มครองความเสียหายทางทรัพย์สินของบุคคลที่สาม
ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค
จากรถ พ.ศ. 2535

นายชนชวิน บรมสุข

สารนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญา
นิติศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชานิติศาสตร์
คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยกรุงเทพธนบุรี
ปีการศึกษา 2566
ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยกรุงเทพธนบุรี

ปัญหาการไม่คุ้มครองความเสียหายทางทรัพย์สินของบุคคลที่สาม
ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค
จากรถ พ.ศ. 2535

ชนชวิน บรมสุข

สารนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญา
นิติศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชานิติศาสตร์
คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยกรุงเทพธนบุรี
ปีการศึกษา 2566
ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยกรุงเทพธนบุรี

THE PROBLEM OF THIRD PARTY PROPERTY DAMAGE COVERAGE
THE CAR ACCIDENT VICTIMS PROTECTION
ACT B.E.2535

Chonchawin Boromsook

A Research Paper Submitted in Partial Fulfillment
of the Requirements for the Degree of
Master of Laws
Law

Faculty of Law, Bangkokthonburi University
Academic Year 2023

Copyright of Bangkokthonburi University

ปัญหาการคุ้มครองความเสียหายทางทรัพย์สินของบุคคลที่สาม
ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค

จากรถ พ.ศ. 2535

ชนชวิน บรมสุข

คณะนิติศาสตร์

อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์และคณะกรรมการสอบสารนิพนธ์ได้พิจารณาสารนิพนธ์ฉบับนี้แล้ว
มีมติว่าเป็นงานวิจัยที่มีคุณภาพ จึงขอเสนอให้รับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์

คณะกรรมการสอบสารนิพนธ์

.....ประธานกรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เจนพล ทองยี่น)

.....กรรมการ/อาจารย์ที่ปรึกษา
(อาจารย์ ดร.สุรัชย์ พ่วงชูศักดิ์)

.....กรรมการ
(อาจารย์ ดร.จเร พันธุ์เปรื่อง)

คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยกรุงเทพธนบุรี อนุมัติให้สารนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการ
การศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์

.....คณบดีคณะนิติศาสตร์
(พลตำรวจตรี ดร.ทีป ราษฎร์น้อย)

วันที่ 16 เดือน ธันวาคม พ.ศ. 2567

ชื่อสารนิพนธ์: ปัญหาการคุ้มครองความเสียหายทางทรัพย์สินของบุคคลที่สามตาม

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535

ผู้ทำสารนิพนธ์ : นายชนชวิน บรมสุข อาจารย์ที่ปรึกษา อาจารย์ ว่าที่ร้อยตรี ดร.สุรัชย์ พ่วงชูศักดิ์

ปริญญา: นิติศาสตรมหาบัณฑิต (นิติศาสตร์) ปีการศึกษา 2567

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) เพื่อศึกษาถึงแนวคิด ทฤษฎีหลักกฎหมายการประกันรถยนต์ ภาคบังคับ ตลอดจนการคุ้มครองผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 (2) เพื่อศึกษากฎหมายในการคุ้มครองทรัพย์สินของบุคคลที่สามของกฎหมายต่างประเทศและของประเทศไทย (3) เพื่อวิเคราะห์ปัญหากฎหมายการใช้สิทธิ์เรียกร้องค่าเสียหายของผู้ประสบภัยจากรถทั้งในต่างประเทศและของประเทศไทย และ(4) เพื่อหาแนวทางในการแก้ไขข้อกฎหมายปัญหาการไม่ได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนที่เป็นธรรมและรวดเร็ว และการขาดกฎหมายในการคุ้มครองทรัพย์สินของบุคคลที่สาม ที่ประสบภัยจากรถ

การวิจัยนี้จะทำการศึกษาเฉพาะกฎหมายว่าด้วยประกันภัยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยเพื่อทรัพย์สินของบุคคลที่สาม และการบังคับให้มีการเอาประกันภัยเพื่อบุคคลที่สามในต่างประเทศเพื่อนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับมาตรการทางกฎหมายของประเทศไทย โดยเฉพาะพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535

ผลการวิจัยพบว่า (1) พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 หมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติระบุว่า อุบัติเหตุจากรถยนต์มีจำนวนเพิ่มขึ้นทุกปี ทำให้มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจำนวนมาก ซึ่งผู้ประสบภัยไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหายที่เพียงพอ หรือได้รับช้าเกินไป หากต้องการเรียกร้องค่าเสียหายทางแพ่งก็ต้องใช้เวลานาน ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีกฎหมายเพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยค่าเสียหายทันท่วงที พระราชบัญญัตินี้จึงถูกตราขึ้นเพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (2) วิวัฒนาการและการพัฒนากฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ในต่างประเทศมักมุ่งเน้นการคุ้มครองบุคคลที่สามและทรัพย์สินที่ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ โดยใช้หลักการไม่ต้องพิสูจน์ความผิดในการเรียกร้องค่าเสียหาย ซึ่งต่างจากประเทศไทยที่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มุ่งเน้นการคุ้มครองผู้ประสบภัยทางร่างกายและชีวิตจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ แต่ยังขาดการคุ้มครองทรัพย์สินที่ได้รับ ความเสียหายจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงช่องว่างในกฎหมายไทย (3) จากการศึกษาการใช้สิทธิ์เรียกร้องค่าเสียหายของผู้ประสบภัยจากรถในต่างประเทศ พบว่าใช้หลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด มีหลักสำคัญสามประการได้แก่ การยกเว้นความรับผิดชอบทางละเมิดบุคคลที่ได้รับความคุ้มครองในระบบการชดเชยค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด ค่าเสียหายที่ชดเชยไม่ต้องพิสูจน์ความรับผิดชอบ สำหรับประเทศไทยเมื่อเกิดความเสียหาย ผู้ประสบภัยสามารถเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัยที่รับประกันภัยรถยนต์คันที่เกี่ยวข้อง โดยบริษัทประกันภัยต้อง

จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นเมื่อได้รับคำร้องจากผู้ประสบภัยตามมาตรา 20 หากบริษัทประกันภัยไม่จ่ายหรือจ่ายไม่ครบ ผู้ประสบภัยสามารถขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากสำนักงานกองทุนทดแทนตามมาตรา 21 โดยต้องได้รับการชดใช้ภายใน 7 วัน โดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดตามมาตรา 25 และ(4) จากการศึกษาพบว่าการจัดให้มีระบบคุ้มครองทรัพย์สินของบุคคลที่สามที่ประสบภัยจากรถ โดยการบังคับให้เจ้าของรถยนต์ต้องทำประกันภัยประเภทที่สาม หรือการประกันค่าจุนสำหรับความเสียหายต่อทรัพย์สิน มีข้อดีหลายประการ เช่น การชดใช้ค่าเสียหายแก่ทรัพย์สินของบุคคลที่สามเป็นไปอย่างรวดเร็ว ลดขั้นตอนการฟ้องร้องและค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี อีกทั้งยังช่วยลดเบี้ยประกันภัยทรัพย์สินของบุคคลที่สามและเพิ่มเงินหมุนเวียนในระบบประกันภัย แต่ก็มีข้อเสียที่อาจเพิ่มภาระค่าใช้จ่ายให้แก่เจ้าของรถยนต์ เมื่อพิจารณาแล้ว ผู้ศึกษาเห็นว่าการบังคับให้มีประกันภัยเพื่อความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลที่สามนั้นมีผลดีมากกว่า จึงเห็นสมควรที่จะมีการบัญญัติกฎหมายมารองรับ

คำสำคัญ: ปัญหาการคุ้มครองความเสียหายทางทรัพย์สินของบุคคลที่สาม

**Research Title: THIRD PARTY PROPERTY DAMAGE COVERAGE ISSUES UNDER
THE MOTOR VEHICLE ACCIDENT VICTIMS PROTECTION ACT
B.E.2535 (1992)**

Researcher: Mr.Chonchawin Boromsook, **Advisor:** Instructor Acting Sub Lt.Dr.Surachat Phuangchusak; **Degree:** Master of Laws (Law); **Academic Year:** 2024

ABSTRACT

This research aims to (1) study the concept, main theory of compulsory motor insurance law, and the protection of victims under the Motor Vehicle Accident Victims Protection Act B.E. 2535 (1992), (2) study the law on third-party property protection under foreign and Thai laws, (3) analyze the legal problems of the right to claim compensation for victims of motor vehicles both in foreign countries and in Thailand, and (4) find a way to solve the legal problems of not receiving fair and prompt compensation and the lack of laws to protect the property of third parties who are victims of motor vehicles.

This research will specifically study the insurance law related to third-party property insurance and the enforcement of third-party insurance abroad in order to compare it with the legal measures of Thailand, especially the Motor Vehicle Accident Victims Protection Act B.E. 2535 (1992).

The research results found that (1) The Motor Vehicle Accident Victims Protection Act B.E. 2535, the note at the end of the Act states that the number of motor vehicle accidents increases every year, resulting in a large number of injuries and deaths. The victims do not receive sufficient compensation or receive it too late. If they want to claim civil damages, it takes a long time. Therefore, it is necessary to have a law to provide victims with timely compensation. This Act was enacted to protect victims of motor vehicle accidents. (2) The evolution and development of motor vehicle insurance laws in foreign countries often focus on protecting third parties and property affected by motor vehicle accidents, using the principle of not proving fault in claiming for damages. This is different from Thailand, where the Motor Vehicle Accident Victims Protection Act B.E. 2535 focuses on protecting victims of physical and life injuries from motor vehicle accidents, but lacks coverage for property damaged by motor vehicle accidents, which shows the gaps in Thai law. (3) From a study of the use of rights to claim for damages by motor vehicle victims in foreign countries, it was found that the principle of compensation without proving fault is used. There are three main principles: exemption of tort liability, persons protected in the compensation system without having to prove fault, and compensation without having to prove liability. In Thailand, when damage occurs The victims can claim for initial compensation from the insurance company that insured the relevant vehicle. The insurance company must pay initial compensation upon receiving the claim from the victims under Section 20. If the insurance company does not pay or does not pay in full, the victims can request for initial compensation from the Compensation Fund Office under Section 21, which must be paid within 7 days without having to prove guilt under Section 25 and (4). The study found that establishing a third-party property protection system for victims of vehicle accidents by requiring car owners to have third-party insurance or property damage guarantee insurance has many

advantages, such as fast compensation for third-party property damage, reducing the litigation process and litigation costs, and reducing third-party property insurance premiums and increasing cash flow in the insurance system. However, there is a disadvantage that may increase the burden of expenses for car owners. After consideration, the researcher believes that enforcing third-party property damage insurance has a better effect. Therefore, it is appropriate to enact a law to support it.

Keywords: The problem of third party property damage coverage

กิตติกรรมประกาศ

สารนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงตามวัตถุประสงค์ได้ ต้องขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงในความอนุเคราะห์ของอาจารย์ที่ให้คำปรึกษา คำแนะนำในการแก้ไขข้อบกพร่องทุกขั้นตอนเป็นอย่างดี

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณ อาจารย์ ว่าที่ร้อยตรี ดร.สุรัชย์ พ่วงชูศักดิ์ และบุคลากรทุกฝ่ายจากมหาวิทยาลัยกรุงเทพธนบุรี ที่กรุณาอำนวยความสะดวกในเรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวกับการทำงานวิจัยที่ได้รับความช่วยเหลือ สนับสนุนร่วมเป็นส่วนหนึ่งของผลสำเร็จในการทำสารนิพนธ์ครั้งนี้

ท้ายที่สุดนี้ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ บิดา มารดา ผู้มีพระคุณเป็นผู้ที่ประสิทธิ์ประสาททั้งความรู้ให้กำลังใจ ความห่วงใยเสมอมา และเป็นแรงบันดาลใจให้ผู้วิจัยฝ่าฟันอุปสรรคจนทำให้สำเร็จ และผู้คอยอุ้มชูและเลี้ยงดูด้วยความทะนุถนอมมาโดยตลอด ข้าพเจ้าซาบซึ้งในพระคุณของท่านจึงขอกราบขอบพระคุณท่านอย่างสูงสุด

ชนชวิน บรมสุข

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ก
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ข
กิตติกรรมประกาศ	ค
สารบัญ	ง
สารบัญตาราง	ฉ
สารบัญภาพ	ช
บทที่	
1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย	10
1.3 วิธีการศึกษา	11
1.4 ขอบเขตของการวิจัย	11
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการวิจัย	11
1.6 สมมติฐาน	12
1.7 นิยามศัพท์	12
2 หลักการและแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการอุทธรณ์ในคดีอาญา	13
2.1 หลักสำคัญของการประกันภัย	13
2.2 หลักคำรับรอง	18
2.3 ความเป็นมาของการประกันภัย	23
2.4 แนวคิดหลักเกณฑ์ส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัย	30
2.5 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535	34
2.6 หลักการเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ	36
2.7 ความเสียหายที่จะได้รับความคุ้มครอง	42
3 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยรถยนต์ของไทยและต่างประเทศ	47
3.1 หลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทน	47
3.2 การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเกี่ยวกับการคุ้มครองทรัพย์สินใน	
กฎหมายต่างประเทศ	51

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 3 (ต่อ)	
3.3 ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศไทย	62
3.4 หลักการของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบจากรถ	62
4 วิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองความเสียหาย	75
4.1 เปรียบเทียบการคุ้มครองทรัพย์สินของบุคคลที่สาม	75
4.2 ปัญหาการคุ้มครองทรัพย์สินของบุคคลที่สามที่ประสบภัยจากรถ	79
4.3 วิเคราะห์ข้อดีข้อเสียของการตรากฎหมายคุ้มครองทรัพย์สินของบุคคลที่สามที่ประสบภัยจากรถสำหรับประเทศไทย	82
5 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ	86
5.1 สรุปผลการศึกษา	86
5.2 ข้อเสนอแนะ	88
บรรณานุกรม	90
ประวัติผู้วิจัย	92

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1	ตัวอย่างการคำนวณเบี้ยประกันภัย	7

สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
1	กรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ	4
2	สถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ.2566	8

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในปัจจุบันประเทศไทยมีการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก อุตสาหกรรมรถยนต์เติบโตอย่างก้าวกระโดด อุบัติเหตุจากรถยนต์เกิดขึ้นอยู่เสมอและมีจำนวนเพิ่มจำนวนมากขึ้น ทั้งนี้เนื่องจากความจำเป็นในการใช้รถยนต์มีมากขึ้นอย่างรวดเร็วทั้งในด้านการทำงานและธุรกิจร้านค้า ดังนั้นรถยนต์เป็นปัจจัยสำคัญในการประกอบอาชีพในปัจจุบันในการใช้รถยนต์ โดยใช้ในการเดินทางและการขนส่งสินค้า ซึ่งสามารถตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนและสภาพของสังคมในปัจจุบันได้เป็นอย่างดี อย่างไรก็ตามการใช้ประโยชน์จากรถยนต์ย่อมมีการเกิดอุบัติเหตุขึ้นจากการใช้รถยนต์อยู่เป็นประจำ ยิ่งในการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าวมาความเสียหายให้กับคู่กรณี ซึ่งโดยปกติคู่กรณีหรือฝ่ายที่ได้รับความเสียหาย ย่อมไม่ได้รับความคุ้มครอง แต่ในส่วนของผู้ที่ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุบางรายเป็นบุคคลภายนอก ซึ่งไม่มีหลักประกันการคุ้มครองการบาดเจ็บและทรัพย์สินที่ได้รับความเสียหาย อันเกิดจากรถยนต์และรถจักรยานยนต์นั้นแต่อย่างใด ซึ่งในต่างประเทศนั้นมีอุตสาหกรรมรถยนต์เริ่มขึ้นจากการสร้างรถเบนซ์และเดมเลอร์ ในปี ค.ศ.1883-1884 ได้เจริญรุ่งเรืองในทศวรรษ ในปี ค.ศ.1894 ได้มีรถยนต์วิ่งบนถนนในประเทศอังกฤษ และในปี ค.ศ.1898 มีการก่อตั้งบริษัทขึ้นรับประกันภัยรถยนต์เป็นบริษัทแรกในประเทศอังกฤษ โดยชื่อบริษัท Law Accident and Insurance Society Ltd. ต่อมาในปี ค.ศ.1903 มีบริษัทประกันภัยเพิ่มขึ้นอีก เช่น Car and General และบริษัท Motor Union ก่อตั้งขึ้นในปี ค.ศ.1906 ประเทศอังกฤษจึงมีแนวคิดที่บังคับให้เอาประกันรถยนต์เพื่อคุ้มครองความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับบุคคลที่สาม โดยออกพระราชบัญญัติ Road Traffic ค.ศ.1930 ออกบังคับใช้ให้ผู้ใช้รถยนต์เอาประกันเพื่อคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่สาม ในกรณีที่เขาได้รับความเสียหายถึงแก่ความตายและบาดเจ็บแก่ร่างกาย อันเกิดจากการใช้รถยนต์นั้น และมีการแก้ไขอีกครั้งในปี ค.ศ.1933-1934 และในปี ค.ศ.1972 เพื่อให้มีการคุ้มครองความเสียหายอันเกิดจากการใช้รถยนต์กับบุคคลที่สามดียิ่งขึ้น เช่น มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการจ่ายเพิ่มในกรณีการรักษาฉุกเฉินให้กับโรงพยาบาลแต่อย่างไรก็ตาม การบังคับให้เอาประกันรถยนต์เพื่อคุ้มครองความเสียหายกับบุคคลภายนอกนี้ ยังไม่มีการคุ้มครองไปถึงความเสียหายแก่ทรัพย์สินของบุคคลที่สาม และตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ค.ศ.1974 เป็นต้นมา กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ที่ออกในประเทศอังกฤษ ได้ขยายความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกหรือบุคคลที่สาม ภายใต้กฎหมายของประเทศที่เป็นสมาชิกประชาคมเศรษฐกิจยุโรป เช่น ในประเทศสหรัฐอเมริกา มีประมาณ 24 รัฐ โดยในแต่ละรัฐก็มีกฎหมายของตนเองโดยใช้ชื่อรัฐของตนนำหน้าและตามด้วย Motor Vehicle Law โดยมี

กฎหมายของแต่ละรัฐไม่เหมือนกัน ซึ่งใช้บังคับในเวลาที่แตกต่างกันไป ประเทศประเทศอิตาลี ก็เช่นกันซึ่งได้ออกกฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ปัจจุบันนี้มีประเทศต่างๆ ทั่วโลกที่มีกฎหมายบังคับใช้ให้มีการประกันภัยบุคคลที่สามประมาณ 66 ประเทศ เช่น ประเทศอังกฤษ ประเทศแคนาดา ประเทศอิตาลี ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น

กฎหมายการประกันภัยเพื่อคุ้มครองบุคคลที่สามหรือบุคคลภายนอกยังอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายลักษณะละเมิด (Tort Law) ซึ่งเป็นกฎหมายสาขาหนึ่งของกฎหมายเอกชน (Civil Law) กฎหมายประกันภัยและกฎหมายว่าด้วยสัญญาประกันภัยค้ำจุณ ซึ่งจะต้องเป็นการเกิดอุบัติเหตุมีการพิสูจน์ความผิดก่อนที่จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทน มีลักษณะสำคัญว่าผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัย เมื่อผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย จึงได้มีการนำหลักการชดใช้ความเสียหายโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด มาใช้ในระบบประกันภัยภาคบังคับ ซึ่งเป็นการจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยในระบบ No-fault เป็นการยกเว้นความรับผิดชอบในทางละเมิดของบุคคลที่สาม กล่าวคือ ผู้รับประกันภัยจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่สาม โดยไม่ต้องคำนึงว่าบุคคลที่สามได้ตั้งใจหรือประมาทเลินเล่อก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตนหรือไม่

สำหรับประเทศไทยนั้นได้มีการนำระบบประกันภัยบุคคลที่สามหรือบุคคลภายนอก แบบบังคับ (Compulsory Basis) มาใช้โดยได้มีการบัญญัติ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ขึ้น ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองบุคคลที่สามหรือบุคคลภายนอก อันเนื่องจากประสบอุบัติเหตุอันเกิดจากรถ เกี่ยวกับชีวิตและร่างกายของผู้เสียหายโดยให้มีการจ่ายค่ารักษาพยาบาลเบื้องต้น โดยไม่ต้องมีการพิสูจน์ความผิดของคู่กรณีฝ่ายใด ซึ่งสามารถให้ความคุ้มครองแก่ผู้เสียหายได้ดีและทำให้ผู้ประสบภัยจากรถ ได้รับการรักษาพยาบาลอย่างทันท่วงที โดยค่ารักษาพยาบาลเบื้องต้นนั้น ได้รับจำนวนเงินไว้ตามที่กฎหมายกำหนด เช่น กรณีผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกาย บริษัทที่รับประกันภัยไว้จะจ่ายค่ารักษาพยาบาล และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลตามจำนวนที่จ่ายไปจริง แต่ไม่เกิน 30,000 บาท ต่อหนึ่งคน สำหรับค่าเสียหายเบื้องต้นในส่วนนี้หมายความว่ากรณีผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บต่อร่างกายที่ไม่ถึงขนาดสูญเสียอวัยวะ หรือทุพพลภาพอย่างถาวร ทุพพลภาพถาวรสิ้นเชิง และกรณีที่ผู้ประสบภัยจากรถได้รับความเสียหายต่อร่างกายอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ บริษัทที่รับประกันภัยไว้จะจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจำนวน 35,000 บาท ต่อหนึ่งคน เช่น

- (1) ตาบอด
- (2) หูหนวก
- (3) เป็นใบ้ หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด
- (4) สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์
- (5) เสียแขน ขา มือ เท้า นิ้ว
- (6) เสียอวัยวะอื่นใด
- (7) จิตพิการอย่างติดตัว
- (8) ทุพพลภาพอย่างถาวร

สำหรับกรณีนี้เป็นกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกายถึงกับสูญเสียอวัยวะ หรือ ทุพพลภาพอย่างถาวร ซึ่งบริษัทที่รับประกันภัยไว้จะต้องจ่ายเพิ่มเติมและต้องจ่ายเต็มตาม จำนวน 35,000 บาท ต่อผู้ประสบภัยหนึ่งคน

กรณีที่ผู้ประสบภัยจากรถยนต์เกิดอุบัติเหตุได้รับความเสียหายต่อชีวิต บริษัทที่รับประกันภัยไว้จะต้องจ่ายค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพของผู้ประสบภัยตามจำนวนเงิน ค่าเสียหายเบื้องต้นจำนวน 35,000 บาท ต่อหนึ่งคน กรณีผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกาย (บาดเจ็บ) และต่อมาต้องสูญเสียอวัยวะ ทุพพลภาพอย่างถาวร หรือทุพพลภาพถาวรสิ้นเชิง หลังจากมีการรักษาพยาบาล บริษัทต้องจ่ายทั้งสองส่วนนี้รวมกันไม่เกิน จำนวน 65,000 บาท หรือมีการรักษาพยาบาลก่อนเสียชีวิต บริษัทต้องจ่ายทั้งสองส่วนนี้รวมกันไม่เกิน จำนวน 65,000 บาท เช่นกัน ซึ่งเนื่องจากอุบัติเหตุจากการใช้รถนั้นจะต้องมีฝ่ายหนึ่ง ฝ่ายใดกระทำผิดหรือกระทำละเมิด ซึ่งเป็นไปตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 ให้นิยามไว้ว่า ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิด จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น แต่ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ไม่ได้บังคับให้มีการเอาประกันภัยเพื่อคุ้มครองทรัพย์สินของบุคคลที่สามหรือบุคคลภายนอกอันเนื่องจากการประสบภัยจากรถด้วย โดยคุ้มครองเฉพาะ ชีวิต ร่างกาย อนามัย และเมื่อการพิสูจน์ถูกผิดตามกฎหมายแล้วจะได้รับความคุ้มครองเพิ่มขึ้น ซึ่งมีการปรับความคุ้มครองความเสียหายเบื้องต้นจากอุบัติเหตุจากเดิมจำนวนเงิน 15,000 บาท ปรับเป็น 30,000 บาท เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2563 ซึ่งการชดเชยค่ารักษาพยาบาลหรือค่าสินไหมทดแทนจะมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาช่วยกำกับดูแลในเรื่องค่าเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุคือ สมาคมประกันวินาศภัยไทย โดยมีพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ.2535 กำหนดการชดเชยตามลำดับ

วันที่ 1 เมษายน 2563 ดังภาพที่ 1

สมาคมประกันวินาศภัยไทย Thai General Insurance Association		กรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ	ผลการบังคับใช้ ณ วันเกิดอุบัติเหตุ
ก่อน 1 เม.ย. 63		ความคุ้มครอง	ตั้งแต่ 1 เม.ย. 63
ไม่เกิน 80,000		กรณีการกักขังขัง หรืออนาถ ตามความเสียหายที่แท้จริง	ไม่เกิน 80,000
300,000		กรณีเสียชีวิต	500,000
300,000		กรณีทุพพลภาพถาวรสิ้นเชิง	500,000
300,000		กรณีสูญเสียอวัยวะสองข้างตั้งแต่ข้อมือ หรือแขนสองข้าง หรือเท้าสองข้างตั้งแต่ข้อเท้า หรือขาสองข้าง หรือสายตาสองข้าง (ตาบอด)	500,000
300,000		กรณีสูญเสียอวัยวะหนึ่งข้างตั้งแต่ข้อมือ แขนหนึ่งข้าง เท้าหนึ่งข้างตั้งแต่ข้อเท้า ขาหนึ่งข้าง สายตาหนึ่งข้าง (ตาบอด) ตั้งแต่ 2 กรณีขึ้นไป	500,000
300,000		กรณีทุพพลภาพอย่างถาวร ที่ไม่สามารถประกอบอาชีพประจำได้	300,000
250,000		กรณีสูญเสียอวัยวะหนึ่งข้างตั้งแต่ข้อมือ หรือแขนหนึ่งข้าง หรือเท้าหนึ่งข้างตั้งแต่ข้อเท้า หรือขาหนึ่งข้าง หรือสายตาหนึ่งข้าง (ตาบอด) กรณีใดกรณีหนึ่ง	250,000
250,000		กรณีทุพพลภาพ เป็นใบ้ หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์หรือความสามารถสืบพันธุ์ จิตพิการอย่างถาวร	250,000
250,000		กรณีสูญเสียอวัยวะอื่นใด ที่กระทบต่อการดำรงชีวิตอย่างปกติสุขของผู้ประสบภัย เช่น การสูญเสีย ม้าม ปอด ตับ ไต ฟันแท้ทั้งซี่ตั้งแต่ 5 ซี่ขึ้นไป หรือกรณีกะโหลกศีรษะถูกทำให้เสียหายเป็นเหตุให้ต้องใช้กะโหลกเทียม เป็นต้น	250,000
200,000		กรณีสูญเสียนิ้วตั้งแต่ข้อนิ้วขึ้นไป ไม่ว่านิ้วเดียวหรือหลายนิ้ว	200,000
200 บาท/วัน		ค่าชดเชยรายวันกรณีเข้ารับการรักษาตัวเป็นผู้ป่วยใน จ่ายตามวันที่รักษาจริง ไม่เกิน 20 วัน	200 บาท/วัน

ภาพที่ 1 กรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ¹

ที่มา: https://www.tgia.org/upload/file_group/9/download_1737.pdf

คุ้มครองเฉพาะ ชีวิต ร่างกาย อนาถ เท่านั้น ไม่คุ้มครองความเสียหายต่อทรัพย์สินที่ได้รับ ความเสียหายด้วย

¹ Sarote Kaseamsukchotilul. (29 กรกฎาคม 2563). PowerPoint Presentation [PowerPoint slides].

สมาคมประกันวินาศภัยไทย. https://www.tgia.org/upload/file_group/9/download_1737.pdf

กรณีการเอาประกันภัยเพื่อคุ้มครองทรัพย์สินของบุคคลที่สามของประเทศไทย จึงเป็นการเอาประกันภัยค่าจนแบบภาคสมัครใจ คือเป็นการตกลงกันระหว่างผู้ซื้อ (ผู้เอาประกันภัย) และผู้ขาย (บริษัทประกันภัย) โดยเป็นการเลือกซื้อความคุ้มครองประกันภัยตามความพึงพอใจของผู้ซื้อ ซึ่งผู้ซื้อทำด้วยความสมัครใจ ไม่ได้ถูกบังคับโดยกฎหมาย ซึ่งประกันภัยภาคสมัครจะมีอยู่ด้วยกันดังนี้

1. ประกันภัยรถยนต์ประเภท 1 ให้ความคุ้มครองมากที่สุด ความรับผิดชอบต่อความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของบุคคลภายนอก ความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก ความรับผิดชอบต่อความสูญหายและไฟไหม้ของตัวรถยนต์คันเอาประกันภัย ความรับผิดชอบต่อความเสียหายต่อตัวรถยนต์คันเอาประกันภัย

2. ประกันภัยรถยนต์ประเภท 2 พลัส ให้ความคุ้มครองรับผิดชอบต่อความเสียหายแบบประกันภัยชั้น 2 แต่เพิ่มความรับผิดชอบต่อความเสียหายต่อตัวรถยนต์คันเอาประกันภัย กรณีที่ชนกับยานพาหนะทางบกเท่านั้น และต้องมีคู่กรณี โดยให้ความคุ้มครอง ดังนี้

2.1 คุ้มครองความรับผิดชอบต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของบุคคลภายนอก และผู้โดยสารในรถ

2.2 คุ้มครองความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก

2.3 คุ้มครองความเสียหายต่อรถยนต์คันเอาประกันภัย กรณีชนกับยานพาหนะทางบก

2.4 คุ้มครองการสูญหายและไฟไหม้ของตัวรถยนต์คันเอาประกันภัย

3. ประกันภัยรถยนต์ประเภท 2 ธรรมดา ให้ความคุ้มครองรองลงมาจากประเภทที่ 1 ความรับผิดชอบต่อความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของบุคคลภายนอก ความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก ความรับผิดชอบต่อความสูญหายและไฟไหม้ของตัวรถยนต์คันเอาประกันภัย

4. ประกันภัยรถยนต์ประเภท 3 พลัส ให้ความคุ้มครองรับผิดชอบต่อความเสียหายแบบประกันภัยชั้น 3 แต่เพิ่มความรับผิดชอบต่อความเสียหายต่อตัวรถยนต์คันเอาประกันภัย กรณีที่ชนกับยานพาหนะทางบกเท่านั้น และต้องมีคู่กรณี โดยให้ความคุ้มครอง ดังนี้

4.1 คุ้มครองความรับผิดชอบต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของบุคคลภายนอก และผู้โดยสารในรถ

4.2 คุ้มครองความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก

4.3 คุ้มครองความเสียหายต่อรถยนต์คันเอาประกันภัย กรณีชนกับยานพาหนะทางบก

5. ประกันภัยรถยนต์ประเภท 3 ธรรมดา ให้ความคุ้มครองเฉพาะบุคคลภายนอก ความรับผิดชอบต่อความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของบุคคลภายนอก ความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก

กรณีประกันภัยภาคสมัครใจ เบี้ยประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องชำระ จะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับประเภทของรถ ปัจจัยต่าง ๆ ที่เป็นที่มาของความเสียหาย ตลอดจนความคุ้มครองที่จะได้รับ

จาบริษัท ซึ่งตามพิกัดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ได้กำหนดเบี้ยประกันภัยตามประเภทของรถทั้ง 8 ประเภท คือ

1. รถยนต์นั่ง
2. รถยนต์โดยสาร
3. รถยนต์บรรทุก
4. รถยนต์ลากจูง
5. รถพ่วง
6. รถจักรยานยนต์
7. รถยนต์นั่งรับจ้างสาธารณะ
8. รถยนต์เบ็ดเตล็ด

ตารางที่ 1 ตัวอย่างการคำนวณเบี้ยประกันภัย

ความคุ้มครอง	เบี้ยประกันภัย
เบี้ยประกันภัยพื้นฐาน (สมมติให้ใช้ขั้นต่ำ)	7,600
คุณ ลักษณะการใช้ส่วนบุคคล	100%
คุณ ขนาดเครื่องยนต์ต่ำกว่า 2,000 CC.	112%
คุณ ไม่ระบุชื่อผู้ขับขี่	100%
คุณ อายุรถยนต์ 1 ปี	100%
คุณ จำนวนเงินเอาประกันภัย 400,000 บาท	180%
คุณ กลุ่มรถยนต์ กลุ่ม 4	105%
คุณ บจ. 500,000 บาท	1.0000
คุณ ทส. 400,000 บาท	1.0050
ผลลัพธ์ (เบี้ยประกันภัยความคุ้มครองหลัก)	16,168.12

หรือผู้เอาประกันภัยทำประกันภัยรถยนต์ประเภทระบุชื่อผู้ขับขี่จำนวน 2 คน โดยคนที่มีความเสี่ยงสูง อายุ 18 ปี

ความคุ้มครอง	เบี้ยประกันภัย
เบี้ยประกันภัยความคุ้มครองหลัก	16,168.12
คุณ ระบุชื่อผู้ขับขี่ อายุ 18 ปี	95%
ผลลัพธ์	15,359.71

ที่มา : คู่มือตีความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ ตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 66/2563

ลงวันที่ 15 ตุลาคม 2563

ดังนั้นพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ของประเทศไทยนั้นยังไม่มีการคุ้มครองทรัพย์สินของบุคคลที่สามอย่างทั่วถึง จะคุ้มครองเฉพาะกรณีของชีวิตและร่างกายเท่านั้น ปัจจุบันประเทศไทยมีรถวิ่งบนท้องถนนจำนวนมาก ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นจำนวนมาก ซึ่งสามารถดูได้จากภาพต่อไปนี้



ภาพที่ 2 สถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2566²

ที่มา : F ข้อมูลจากกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

สถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2566 (รวม 7 วัน)

- 1) จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ 2,440 ครั้ง
- 2) จำนวนผู้บาดเจ็บ 2,437 ครั้ง
- 3) จำนวนผู้เสียชีวิต 317 ราย

จากสถิติของอุบัติเหตุที่เพิ่มมากขึ้นประกอบกับ พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ยังไม่คุ้มครองถึงทรัพย์สินของบุคคลภายนอกหรือบุคคลที่สาม ดังนั้นประเทศไทยยังขาดระบบกฎหมายในการคุ้มครองทรัพย์สินของบุคคลที่สาม ซึ่งประสบภัยจากรถยนต์ หากมีการบังคับให้มีการทำประกันภัยเพื่อบุคคลที่สาม โดยรวมถึงทรัพย์สินของบุคคลที่สามดัง เช่น ในหลายประเทศที่มีการบังคับให้มีการเอาประกันภัย ได้แก่ ประเทศแคนาดา ประเทศอิตาลี ประเทศสหรัฐอเมริกา จะทำให้ทรัพย์สินของบุคคลที่สามซึ่งประสบภัยจากรถได้รับการคุ้มครองมากขึ้น และผู้เสียหายไม่ต้องเสียเวลาใน

² เงินติดล้อ. (2567). ประกันภัยติดล้ออัปเดตให้ 2567เข้าถึงจาก Facebook.com/messages/t/ngerntidlor โทรเข้า Call Center 1501

การพิสูจน์ความผิดทางแพ่ง และการบังคับให้มีเอาประกันภัยเพื่อบุคคลที่สาม โดยรวมถึงทรัพย์สินด้วย จะทำให้เกิดประโยชน์ทั้งผู้เอาประกัน ผู้รับประกันภัยเพื่อบุคคลที่สาม โดยรวมถึงทรัพย์สินด้วย จะทำให้เกิดประโยชน์ทั้งผู้เอาประกัน ผู้รับประกันภัยและบุคคลสาม กล่าวคือผู้เอาประกันภัยชำระเบี้ยประกันภัยในอัตราที่ต่ำกว่าการเอาประกันแบบภาคสมัครใจเพราะมีการรวมกันเฉลี่ยประกันภัยมากขึ้น ในด้านของผู้รับประกันภัยก็เงินเข้ามาหมุนเวียนในระบบประกันภัยมากขึ้น และก่อให้เกิดความมั่นคงของสถาบันประกันภัยซึ่งจะเป็นประโยชน์แก่ประชาชนส่วนรวมด้วย และในส่วนของผู้เสียหายก็จะได้รับการชดเชยค่าเสียหายอย่างทันท่วงทีและไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการพิสูจน์ความผิดแต่อย่างใด

โดยประเทศแคนาดา มีการบังคับให้เอาประกันรถยนต์เพื่อคุ้มครองความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับบุคคลที่สาม เช่นกัน โดยออกพระราชบัญญัติ (Compulsory third party liability coverage) ออกบังคับใช้ให้ผู้ไ้รถยนต์เอาประกันเพื่อคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่สาม และกฎหมายของมณฑลออนแทรีโอฉบับปรับปรุงแก้ไข 1990 บทที่ 6.25 พระราชบัญญัติประกันภัยภาคบังคับ (Compulsory automobile insurance act) ในกรณีที่เขาได้รับความเสียหายถึงแก่ความตายและบาดเจ็บแก่ร่างกาย อันเกิดจากการใช้รถยนต์นั้น เพื่อให้มีการคุ้มครองความเสียหายอันเกิดจากการใช้รถยนต์กับบุคคลที่สามดียิ่งขึ้น

ประเทศอิตาลี ออกกฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองทรัพย์สินของผู้ประสบภัยจากรถ ใช้ชื่อว่าประกันภัยภาคบังคับสำหรับยานพาหนะและเครื่องบิน (Compulsory insurance for vehicles and craft) ซึ่งใช้รวมทั้งยานพาหนะที่วิ่งบนท้องถนนและบินอยู่บนท้องฟ้า

ประเทศสหรัฐอเมริกา ในส่วนนี้จะเสนอเฉพาะบางมลรัฐที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาประกันภัย เนื่องจากประเทศสหรัฐอเมริกานั้นมีกฎหมายที่ใช้เกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ในแต่ละมลรัฐที่แตกต่างกัน โดยเสนอ 2 มลรัฐ 1.มลรัฐแคลิฟอร์เนีย (California insurance code) 2.มลรัฐนิวยอร์ก กฎหมายยานพาหนะและจราจรของนิวยอร์ก (New York vehicle & traffic) มาตรา 7 อนุมาตรา 345 กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์

จากการศึกษาค้นคว้าเกี่ยวกับการคุ้มครองความเสียหายของผู้ประสบภัยจากรถของประเทศไทย พบว่ายังมีปัญหา มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึง ความหมาย ประวัติความเป็นมาวิวัฒนาการ แนวคิด และหลักกฎหมายทั่วไปที่เกี่ยวกับ มาตรการการคุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งทำให้ผู้วิจัย สนใจจึงทำไว้เพื่อให้ได้รับความรู้ความเข้าใจในเรื่องการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จากรากฐานแนวคิด ทฤษฎี และเจตนารมณ์ของกฎหมาย รวมทั้งได้ทราบถึงหลักการจ่ายค่าสินไหมทดแทน และค่าเสียหายเบื้องต้น กรณีที่ผู้ขับขี่ก่อให้เกิดความเสียหายเองตลอดจนปัญหาเกี่ยวกับการใช้สิทธิไล่เบี้ยของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถซึ่งได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุน ดังกล่าว และการบัญญัติไว้ซึ่งสิทธิและช่องทางในการดำเนินการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเมื่อได้รับความ

เสียหายจากการใช้บริการรถยนต์สาธารณะด้วยประกอบกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากรถยนต์ในปัจจุบันได้ทวีคูณเป็นจำนวนมากขึ้นในแต่ละปีเป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมากโดยผู้ประสบภัย ดังกล่าวนั้นมักจะไม่ได้รับการชดเชยเยียวยา หรือได้รับการชดเชยค่าเสียหายที่ไม่เพียงพอต่อความเสียหายที่แท้จริง และหากผู้ประสบภัยจะใช้สิทธิทางแพ่งเรียกร้องค่าเสียหายก็จะต้องใช้เวลาดำเนินคดียาวนาน ดังนั้นเพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยค่าเสียหายและได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น ที่แน่นอนและทันท่วงที และได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนก็สมควรกำหนดให้มีกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จึงมีการตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เพื่อความมุ่งหมายที่จะให้ประชาชนทุกคน ได้รับความรับรองคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกาย และอนามัยที่เกิดจากอุบัติเหตุจากรถ ให้ได้รับการช่วยเหลือและรักษาพยาบาลอย่างทันทีทันใด โดยไม่ต้องห่วงกังวลกับค่ารักษาพยาบาล จึงควรปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ให้มีการคุ้มครองทรัพย์สินของบุคคลที่สาม จึงจะทำให้ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีประสิทธิภาพในการเยียวยาชดเชยค่าสินไหมทดแทนและทรัพย์สินมากยิ่งขึ้น

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1.2.1 เพื่อศึกษาถึงแนวคิดทฤษฎีและหลักกฎหมายว่าด้วยการประกันรถยนต์ และการประกันภัยภาคบังคับ ตลอดจนมาตรการในการคุ้มครองผู้ที่ประสบภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535

1.2.2. เพื่อศึกษามาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองทรัพย์สินของบุคคลที่สามในกฎหมายต่างประเทศและของประเทศไทย

1.2.3. เพื่อวิเคราะห์ปัญหากฎหมายการใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายของผู้ประสบภัยจากรถทั้งในต่างประเทศและของประเทศไทย

1.2.4. เพื่อหาแนวทางในการแก้ไขข้อกฎหมายจากปัญหาการไม่รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนที่เป็นธรรมและรวดเร็ว และการขาดมาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองทรัพย์สินของบุคคลที่สามที่ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535

1.3 วิธีการศึกษา

สารนิพนธ์ฉบับนี้เป็นวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) เป็นการศึกษาข้อมูลจากเอกสาร (Documentary Research) เป็นหลักโดยอาศัยข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) อาทิ กฎหมายภายในประเทศและกฎหมายต่างประเทศ ศึกษาวรรณกรรมต่าง ๆ เช่น หนังสือ บทความ

ทางวิชาการ วิทยานิพนธ์ งานวิจัยตลอดจนสืบค้นข้อมูลจากฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ทั้งในประเทศและต่างประเทศ พร้อมนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษามาวิเคราะห์เปรียบเทียบอย่างเป็นระบบ อันจะนำมาสู่บทสรุปและข้อเสนอแนะต่อไป

1.4 ขอบเขตของการวิจัย

ในการศึกษาวิจัยฉบับนี้จะทำการศึกษาเฉพาะกฎหมายว่าด้วยประกันภัยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยเพื่อทรัพย์สินของบุคคลที่สาม และการบังคับให้มีการเอาประกันภัยเพื่อบุคคลที่สามในต่างประเทศ เพื่อนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับมาตรการทางกฎหมายของประเทศไทย โดยเฉพาะพระราชพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

1.5.1 ทำให้ทราบสามารถอธิบายถึงความเป็นมาและพัฒนาการของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ได้

1.5.2 ทำให้สามารถอธิบายถึงทฤษฎีและหลักกฎหมายว่าด้วยการประกันภัยและการประกันรถยนต์ ตลอดจนมาตรการในการคุ้มครองผู้ที่ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 และกฎหมายต่างประเทศ

1.5.3 สามารถวิเคราะห์ถึงสภาพปัญหาการไม่ได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนที่เป็นธรรมและรวดเร็ว และการขาดมาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองทรัพย์สินของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535

1.6 สมมติฐาน

เนื่องด้วยการเดินทางโดยการใชัรถยนต์และรถจักรยานยนต์เป็นพาหนะ อุบัติเหตุคือสิ่งที่เกิดโดยไม่คาดคิด ย่อมทำให้มีความเสียหายเกิดขึ้นซึ่งอาจเป็นทรัพย์สิน หรือต่อชีวิต ร่างกายของบุคคล รัฐบาลได้เล็งเห็นความสำคัญการเกิดอุบัติเหตุจึงออกกฎหมายมาบังคับว่ารถทุกคันต้องทำประกันภัย การคุ้มครองความเสียหายในทรัพย์สินของบุคคลที่สามจากการประกันภัยภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 พบว่ายังมีปัญหาและอุปสรรคอยู่หลายประการในการให้ความคุ้มครอง เช่น การให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถภาคบังคับ ให้การคุ้มครองชีวิต และร่างกายเท่านั้น ไม่ได้คุ้มครองทรัพย์สินของบุคคลที่สาม ซึ่งในต่างประเทศมีความคุ้มครองทรัพย์สินของบุคคลภายนอกที่ไม่ได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนที่เป็นธรรมและรวดเร็ว รวมถึงการขาดมาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองทรัพย์สินของบุคคลที่สามที่ประสบภัย

จากรถ ซึ่งต้องมีการปรับปรุงแก้ไขในการคุ้มครองผู้ที่ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ซึ่งสามารถให้กฎหมายต่างประเทศมีประสิทธิภาพในการใช้ได้มากยิ่งขึ้น

1.7 นิยามศัพท์

รถ หมายถึง รถยนต์ส่วนบุคคลตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ซึ่งได้แก่ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน หรือรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลซึ่งมิได้ใช้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

ผู้ประสบภัย หมายถึง ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยเนื่องมาจากการใช้รถหรืออยู่ในทาง หรือเนื่องจากสิ่งที่ยานพาหนะหรือติดตั้งในรถนั้น และหมายความรวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตายด้วย

ความเสียหาย หมายถึง ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยอันเกิดจากรถ

ประกันภัยรถยนต์ หมายถึง การประกันรถยนต์ภาคบังคับของรถยนต์ส่วนบุคคลตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ซึ่งได้แก่ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน หรือรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลซึ่งมิได้ใช้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 863 หมายถึง อันสัญญาประกันภัยนั้น ถ้าผู้เอาประกันภัยมิได้มีส่วนได้เสียในเหตุที่ประกันภัยไว้นั้นไซ้ร้ ท่านว่าย่อมไม่ผูกพันคู่สัญญาแต่อย่างหนึ่งอย่างใด

ประเภท (พ.ร.บ.) คือ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ซึ่งเป็นประกันภัยภาคบังคับ กฎหมายบังคับให้รถทุกคันที่จดทะเบียนกับกรมขนส่งทางบกจะต้องทำ

การต่อ พ.ร.บ.รถจักรยานยนต์นั้น ราคาเบี้ยประกันจะขึ้นอยู่กับประเภทของรถจักรยานยนต์ โดยจะแบ่งตามขนาดเครื่องยนต์ (cc)

ประเภทของรถจักรยานยนต์

ราคาค่าเบี้ยของการต่อ พ.ร.บ.รถยนต์ จะขึ้นอยู่กับขนาดของรถจักรยานยนต์ เช่น

1.รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล

-รถจักรยานยนต์ที่มีขนาดไม่เกิน 75 cc	ราคา 161.57 บาท
-รถจักรยานยนต์ที่มีขนาด 75-125 cc	ราคา 323.14 บาท
-รถจักรยานยนต์ที่มีขนาด 125-150 cc	ราคา 430.14 บาท
-รถจักรยานยนต์ที่มีขนาด 150 cc ขึ้นไป	ราคา 645.21 บาท
-รถจักรยานยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้า	ราคา 323.14 บาท

2.รถจักรยานยนต์รับจ้าง / ให้เช่า / สาธารณะ

-รถจักรยานยนต์ที่มีขนาดไม่เกิน 75 cc	ราคา 161.57 บาท
-รถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเกิน 75-125 cc	ราคา 323.14 บาท
-รถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเกิน 125-150 cc	ราคา 430.14 บาท
-รถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเกิน 150 cc ขึ้นไป	ราคา 645.21 บาท

ประเภทของรถโดยสาร

ราคาค่าเบี้ยของการต่อ พ.ร.บ.รถยนต์ จะขึ้นอยู่กับขนาดของรถยนต์ เช่น

-รถยนต์โดยสาร ที่นั่งไม่เกิน 7 คน (รถเก๋ง)	ราคา 645 บาท
-รถยนต์โดยสารที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า	
ที่นั่งไม่เกิน 7 คน (รถเก๋ง)	ราคา 600 บาท
-รถยนต์โดยสารเกิน 7 คน ไม่เกิน 15 ที่นั่ง	ราคา 1,100 บาท
-รถตู้ จำนวน 7 ที่นั่ง ไม่เกิน 15 ที่นั่ง	ราคา 1,220 บาท
-รถยนต์บรรทุก น้ำหนักเกิน 6 ตัน แต่ไม่เกิน 12 ตัน	ราคา 1,310 บาท

ประเภทของรถบรรทุก

-รถกระบะ น้ำหนักไม่เกิน 3 ตัน (รถกระบะ)	ราคา 900 บาท
-รถยนต์บรรทุก น้ำหนักเกิน 3 ตัน แต่ไม่เกิน 6 ตัน	ราคา 1,220 บาท
-รถยนต์บรรทุก น้ำหนักเกิน 6 ตัน แต่ไม่เกิน 12 ตัน	ราคา 1,310 บาท
-รถยนต์บรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิง แก๊ส	
หรือกรดขนาดน้ำหนักรวมไม่เกิน 12 ตัน	ราคา 1,680 บาท
-รถยนต์บรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิง แก๊ส	
หรือกรดขนาดน้ำหนักรวมเกิน 12 ตัน	ราคา 2,320 บาท

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อสกุล : นายชนชวิน บรมสุข

ประวัติการศึกษา

ปริญญาตรี : นิติศาสตรบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยกรุงเทพธนบุรี

ปริญญาตรี : บริหารธุรกิจบัณฑิต สาขาการจัดการ สถาบันรัชต์ภาคย์

สถานที่ทำงาน : เจ้าหน้าที่อาวุโส บริษัทเมืองไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน)