

ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจาก กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ

นายรเทพ ธีระแก้ว*
รองศาสตราจารย์พินิจ ทิพย์มณี**

บทคัดย่อ

การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม มีวัตถุประสงค์เพื่อสำรองจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัยไปก่อนและเป็นหลักประกันว่าผู้ประสบภัยจากรถจะได้รับการรักษาหรือเยียวยาทัณฑ์ทั่วทั้งที่ หากต่อมาภายหลังปรากฏว่ามีบุคคลที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสามารถใช้สิทธิไล่เบี้ยหรือเรียกคืนเอาจากบุคคลที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสามารถใช้สิทธิไล่เบี้ยหรือเรียกคืนเอาจากบุคคลที่ต้องรับผิดชอบใช้ได้ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 26 และมาตรา 31 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

จากการศึกษาพบว่า การไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถนั้นบางประการมีปัญหาทางกฎหมาย ซึ่งควรได้รับการแก้ไขเพิ่มเติม กล่าวคือ ปัญหาการตีความกฎหมายของหน่วยงาน หรือผู้เกี่ยวข้องแต่ละฝ่ายตีความหมาย คำนิยาม “ผู้ประสบภัย” แตกต่างและขัดแย้งกัน เนื่องจากมีการแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย แต่ไม่ได้แก้ไขเพิ่มเติมบทมาตราที่เกี่ยวข้องเพื่อให้สอดคล้องกัน ดังนั้นเพื่อแก้ปัญหาในการใช้และตีความให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน จึงควรบัญญัติกฎหมายให้ชัดเจนว่า “ผู้ประสบภัย” หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยเนื่องมาจากรถที่ใช้อยู่ในทางหรือเนื่องมาจากสิ่งที่ยกหรือติดตั้งในรถนั้น และหมายความรวมถึงผู้ขับขี่รถ หรือเจ้าของรถซึ่งมิได้จัดให้มีการประกันภัย หรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตาย ด้วย เพื่อให้เกิดความชัดเจนในการปฏิบัติตามกฎหมาย และการตีความของผู้ที่เกี่ยวข้อง

ในส่วนของมาตรา 26 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กำหนดว่าให้นายทะเบียน เรียกค่าเสียหายเบื้องต้น คืนจากเจ้าของรถ หรือบริษัทได้ทันทีทันใดนั้น ขัดต่อหลักการรับช่วงสิทธิ และก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรม กรณีที่เจ้าของรถ หรือบริษัทซึ่งมิได้เป็นฝ่ายต้องรับผิดชอบ ทั้งยังก่อให้เกิดความดำเนินงานซ้ำซ้อนในการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหาย

* นักศึกษาหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

** ที่ปรึกษานิติกร

เบื้องต้นของกองทุน จึงสมควรให้นายทะเบียนสามารถเรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้ดำเนินการจ่ายไป พร้อมกับเงินเพิ่มคืนได้หลังจากการพิสูจน์ความรับผิดชอบเสร็จสิ้นแล้ว

ในส่วนของระเบียบกระทรวงการคลัง กำหนดให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยแจ้งเรียกเงินตามจำนวนที่จ่ายไปยังส่วนราชการ ไม่ว่าจะของทางราชการนั้นเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบหรือไม่นั้น ก่อให้เกิดความดำเนินงานซ้ำซ้อนในการไล่เบี้ยเรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น จึงสมควรแก้ไขให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นจากคินหน่วยงานเจ้าของรถเมื่อผลพิสูจน์ความรับผิดชอบปรากฏแล้วว่า หน่วยงานเจ้าของรถนั้นเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบ

นอกจากนี้ กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเป็นเพียงหน่วยงานภายใน สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ไม่มีฐานะเป็นนิติบุคคลแต่อย่างใด การบริหารจัดการกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย รวมถึงการดำเนินการไล่เบี้ยเรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นจากผู้ที่ต้องรับผิดชอบ จึงเกิดความยุ่งยาก และล่าช้า จึงสมควรแก้ไข ให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถนั้นมีฐานะเป็นนิติบุคคล ตามกฎหมาย

1. บทนำ

การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 บังคับให้เจ้าของรถหรือผู้ที่ครอบครองรถไว้ใช้มีหน้าที่ต้องจัดทำประกันบุคคลที่สาม โดยมีเจตนารมณ์เพื่อให้ผู้ประสบภัยจากรถได้รับค่าเสียหายที่แน่นอนและทันทั่วถึง โดยผู้ประสบภัยขอรับค่าเสียหายส่วนหนึ่งโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดเป็นค่าเสียหายเบื้องต้นได้ เพื่อให้ได้การเยียวยารักษาชีวิตและร่างกายที่จำเป็นแก่ผู้ประสบภัยโดยทันทั่วถึง แต่เป็นกรณีที่เกิดความเสียหายต่อผู้ประสบภัย และผู้ประสบภัยไม่ได้รับการชดใช้ในเบื้องต้นแล้ว กฎหมายบัญญัติให้มีการจัดตั้งสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยขึ้นเป็นหน่วยงานภายใน สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) เพื่อจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปก่อน และให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยดำเนินการติดตามไล่เบี้ยเรียกคืนเงินที่ได้จ่ายไปแล้ว คืนจากผู้ที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อไป

2. หลักการ

หลักการสำคัญในการไล่เบี้ยเรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคินกองทุนอยู่ บนพื้นฐานของหลักการที่สำคัญดังนี้ คือ

2.1 การรับช่วงสิทธิในสัญญาประกันวินาศภัย

หลักในเรื่องการรับช่วงสิทธินี้นำมาใช้ในสัญญาประกันภัยก็โดยแนวความคิดของศาลอังกฤษในช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 18 โดยเป็นผลอันเกิดจากหลักการชดใช้ค่าเสียหายในสัญญาประกันภัย ทั้งนี้ โดยหลักทั่วไปแล้วนอกจากสัญญาประกันชีวิตแล้ว สัญญาประกันภัยเป็นสัญญา

เพื่อการชดเชยค่าเสียหาย (contract of indemnity) นั่นคือการชดเชยให้ผู้เอาประกันภัยได้มีโอกาสกลับไปสู่สถานะเดิมที่มีอยู่โดยทันที หลังจากที่ได้รับค่าเสียหายจากภัยที่เอาประกันภัยไว้ และเมื่อผู้เอาประกันภัยได้รับการชดเชยจนครบถ้วนแล้วก็ไม่ควรที่ผู้เอาประกันภัยจะได้รับการชดเชยจากบุคคลผู้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้เอาประกันภัยนั้น เพราะจะกลายเป็นการที่ผู้เอาประกันภัยได้รับการชดเชยเกินความเสียหายอันเป็นการไม่ชอบธรรม และจะเป็นการเปิดโอกาสให้บุคคลต่างๆ หากำไรจากการเอาประกันภัยทรัพย์สินของตน ด้วยเหตุนี้เมื่อผู้รับประกันภัยได้ชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัยแล้ว ก็ย่อมเข้ารับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยอันมีต่อบุคคลผู้ก่อให้เกิดความเสียหายนั้น การรับช่วงสิทธิในสัญญาประกันภัยจึงเป็นการที่ผู้รับประกันภัยเข้าไปใช้สิทธิทั้งปวง ของผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประโยชน์เท่าจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ผู้รับประกันภัยได้จ่ายไป ด้วยอำนาจของกฎหมายและอีกเหตุผลหนึ่งของการใช้หลักการรับช่วงสิทธิ คือผู้กระทำให้เกิดความเสียหาย สามารถหลุดพ้นความรับผิดชอบเมื่อได้รับผิดชดเชยค่าเสียหายนั้นแล้ว อันเป็นธรรมแก่บุคคลผู้กระทำนั้น หรือกล่าวได้ว่าเพื่อมิให้บุคคลภายนอกที่ทำความเสียหายขึ้นหลุดพ้นจากความรับผิดชอบไปลอยๆ

2.2 การรับช่วงสิทธิในสัญญาประกันวินาศภัย ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 880

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 เอกเทศสัญญา ลักษณะ 20 มีหลักเกณฑ์ในการรับช่วงสิทธิ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 880 ประกอบด้วยหลักเกณฑ์ดังนี้

- (1) มีวินาศภัยดังที่ระบุไว้ในสัญญา
- (2) วินาศภัยเกิดขึ้นเพราะการกระทำของบุคคลภายนอก
- (3) ผู้รับประกันวินาศภัยได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนไปแล้ว
- (4) สิทธิที่ได้รับช่วงมาคือสิทธิของผู้เอาประกันภัย และของผู้รับประโยชน์ซึ่งมีต่อบุคคลภายนอก เพื่อใช้สิทธิเรียกร้อง
- (5) ชดเชยเพียงได้รับช่วงสิทธิได้เพียงนั้น และห้ามมิให้ผู้รับประกันภัยใช้สิทธิของตนทำให้สิทธิของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ที่ยังคงเหลืออยู่นั้นเสื่อมเสียไป
- (6) หลักเกณฑ์เกี่ยวกับผลของการรับช่วงสิทธิตามสัญญาประกันวินาศภัยในเรื่องวิธีการใช้สิทธิอันเกิดจากการรับช่วงสิทธิ สิทธิที่จะได้รับดอกเบี้ย สิทธิในหลักประกัน

2.3 การใช้สิทธิไล่เบี้ยเรียกคืน ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

2.3.1 การไล่เบี้ย หรือเรียกคืน ตามมาตรา 26

กรณีเมื่อความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่เจ้าของไม่ได้จัดให้มีการประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และ

เจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน หรือเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่บริษัทประกันภัยได้รับประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตาม พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และบริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน ให้นำทะเบียนมีคำสั่งเรียกเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายไปนั้นคืนจากเจ้าของรถหรือจากบริษัทประกันภัยแล้วแต่กรณี รวมทั้งเจ้าของรถหรือบริษัทประกันภัยจะต้องจ่ายเงินเพิ่มในอัตราร้อยละยี่สิบ (20%) ของจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นที่กองทุนได้จ่ายไป เพื่อส่งเข้าสมทบกองทุนอีกต่างหากด้วย โดยในการมีคำสั่งเรียกให้ชำระเงินค่าเสียหายเบื้องต้นและเงินเพิ่มดังกล่าว จะต้องกำหนดระยะเวลาให้ชำระไม่น้อยกว่า 7 วันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่ง (มาตรา 57 พระราชบัญญัติวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539)

2.3.2 การ ไล่เบี้ย หรือเรียกคืน ตามมาตรา 31

ในกรณีที่สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัย พ.ศ. 2535 สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย สามารถไล่เบี้ยหรือเรียกคืนเอาแก่บุคคลใดก็ได้ รวมทั้งตัวผู้ประสบภัยเอง หากปรากฏว่าบุคคลนั้นเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายและมีความรับผิดชอบตามกฎหมาย

2.3.3 การ ไล่เบี้ย หรือเรียกคืน ตามมาตรา 32

เมื่อกองทุนได้พิจารณาจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยกรณีประสบภัยจากรถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัย ให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเรียกคืนจากหน่วยงานเจ้าของรถ หรือเจ้าของรถที่ได้รับยกเว้นแล้วแต่กรณี จะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรา 32 ทั้งนี้การจ่ายเงินคืนกองทุนหน่วยงานเจ้าของรถ หรือเจ้าของรถที่ได้รับยกเว้น จะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กระทรวงการคลังกำหนด ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการส่งเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย กรณีรถของราชการก่อให้เกิดความเสียหาย พ.ศ. 2551 ลงวันที่ 11 เมษายน 2551 ซึ่งระเบียบนี้กำหนดให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยแจ้งเรียกคืนไปยังส่วนราชการของรถทราบเพื่อชดใช้โดยเร็ว ไม่ว่ารรถของทางราชการนั้นเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบหรือไม่

3. สิ่งที่ค้นพบจากการศึกษา

ผู้เขียนได้ศึกษาแล้วพบว่า การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุนในทั้ง 6 กรณีตามมาตรา 23 นั้นมีลักษณะเป็นการจ่ายแทนผู้ที่จะต้องรับผิดชอบผู้ประสบภัยซึ่งในขณะที่ยังนั้นอาจเป็นเพราะยังต้องรอการพิสูจน์ความรับผิดชอบ หรือยังหาตัวผู้ต้องรับผิดชอบไม่ได้เพราะหลบหนีไป หรือผู้มีหน้าที่ต้องจ่ายไม่ยอมจ่ายหรือจ่ายให้ไม่ครบจำนวนที่ต้อง

จ่าย ทั้งนี้ก็เพื่อให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายที่ประสงค์จะให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันทั่วถึง

ด้วยเหตุดังกล่าว จึงได้บัญญัติให้มีการเรียกเงินที่จ่ายไปคืนแก่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ จากเจ้าของรถหรือบริษัทแล้วแต่กรณี ซึ่งเจ้าของรถหรือบริษัทที่ถูกเรียกเงินคืนนั้นนอกจากจะต้องจ่ายเงินตามจำนวนที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายไปแล้ว จะต้องต้องเสียเงินเพิ่มในอัตราร้อยละยี่สิบ ให้แก่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยด้วย ดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 26 และกรณีที่ความเสียหายที่เกิดขึ้นเกิดจากการกระทำของบุคคลภายนอก หรือเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของเจ้าของรถ ผู้ขับขี่รถ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสบภัย ตามมาตรา 31 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีปัญหาข้อกฎหมายที่สำคัญที่จำต้องหยิบยกขึ้นพิจารณา ดังต่อไปนี้คือ

3.1 ปัญหาความไม่ชัดเจนของกฎหมาย กรณีเจ้าของรถซึ่งไม่ได้จัดให้มีการประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และเป็นฝ่ายประมาทจะถือว่าเป็น “ผู้ประสบภัย” ตามกฎหมาย หรือไม่

ตามร่างที่ผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกาและส่งกลับมายังคณะรัฐมนตรีนั้น คำว่า “ผู้ประสบภัย” หมายความว่าถึงแต่เฉพาะบุคคลภายนอก (Third Party) เท่านั้น แต่คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้แก้ไขเพิ่มเติมคำว่า “ผู้ประสบภัย” ให้รวมไปถึงบุคคลที่หนึ่งและที่สองด้วย ดังที่ปรากฏในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 4 โดยไม่ได้แก้ไขเพิ่มเติมมาตราอื่น ๆ ให้สอดคล้องกัน และเมื่อร่างดังกล่าวได้เสนอเข้าสู่การพิจารณาของสภานิติบัญญัติแห่งชาติทำหน้าที่รัฐสภาก็ไม่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมใด ๆ อีกเช่นกัน ทำให้เกิดปัญหาว่าผู้ประสบภัยที่เป็นเจ้าของรถ หรือผู้ขับขี่รถที่ขับรถโดยไม่ประมาททำให้ตนเองได้รับความเสียหายโดยไม่มีคู่กรณีที่ดี หรือมีคู่กรณี แต่คู่กรณีไม่ได้เป็นฝ่ายประมาทที่ดี และรถนั้นเป็นรถที่ฝ่าฝืนไม่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 หรือเป็นรถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 8 ซึ่งไม่ได้เอาประกันตามมาตรา 7 ในกรณีเช่นนี้กองทุนจะต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย (ผู้ขับขี่ฝ่ายประมาท) ดังกล่าวหรือไม่ปัญหาดังกล่าวคณะกรรมการกฤษฎีกาได้วินิจฉัยว่ากองทุนมีหน้าที่ต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประภัยดังกล่าวโดยไม่ต้องคำนึงว่าความผิดท้ายที่สุดจะเป็นของผู้ใด และเมื่อกองทุนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นไปแล้วจะเรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้จ่ายไปจากผู้ประสบภัย (ผู้ขับขี่ฝ่ายประมาท) ได้ก็ต่อเมื่อความเสียหายนั้นเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้ประสบภัย (ผู้ขับขี่ฝ่ายประมาท) เท่านั้น ตามมาตรา 31 หากมิได้เกิดจากความจงใจหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้ขับขี่ดังกล่าวก็จะไม่สามารถเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้จ่ายไปคืนได้

การตีความของคณะกรรมการกฤษฎีกาดังกล่าวทำให้เกิดความสับสนในการตีความของผู้ที่เกี่ยวข้อง และอาจเกิดไม่เป็นธรรมแก่เจ้าของรถที่ได้ปฏิบัติถูกต้องตามบทบัญญัติของ

กฎหมาย กล่าวคือเจ้าของรถได้มีการซื้อความคุ้มครองโดยเสียเบี้ยประกันภัยทั้งเพื่อคุ้มครองบุคคลอื่นและเพื่อคุ้มครองตนเองด้วย นอกจากนั้นแล้ว เบี้ยประกันภัยที่จ่ายไปส่วนหนึ่งก็เพื่อให้บริษัทจ่ายสมทบเข้ากองทุนเพื่อเตรียมไว้จ่ายให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถที่เจ้าของรถไม่ยอมจัดให้มีการประกันความเสียหายตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ด้วย การตีความเช่นที่กล่าวข้างต้นจึงไม่ต้องด้วยวัตถุประสงค์ของมาตรา 23 ประกอบด้วยมาตรา 27 จำเป็นต้องแก้ไขปรับปรุงเพื่อให้เกิดความเป็นธรรม

3.2 ปัญหาการไล่เบี้ยเอาค่าเสียหายเบื้องต้น คินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากรถ และผู้มีหน้าที่จ่ายเงินคินกองทุนมิได้เป็นฝ่ายต้องรับผิดชอบ

กล่าวคือกฎหมายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 บัญญัติให้นายทะเบียน เรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยคินจากเจ้าของรถหรือบริษัทแล้วแต่กรณี รวมทั้งเงินเพิ่มในอัตราร้อยละสิบ ของจำนวนเงินที่จ่ายไปตามความในมาตรา 26 โดยไม่ได้บัญญัติให้เรียกคืนได้ต่อเมื่อสามารถพิสูจน์ความรับผิดชอบเสร็จสิ้นและรู้ตัวผู้ต้องรับผิดชอบแล้ว เมื่อเป็นเช่นนั้นนายทะเบียนจึงเรียกเงินที่ได้จ่ายไปคืนทันที ที่ได้จ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปแล้ว กรณีเช่นนี้อาจเกิดความไม่เป็นธรรมแก่เจ้าของรถขึ้นได้ เพราะหากผลการพิสูจน์ความรับผิดชอบปรากฏว่าเจ้าของรถผู้ที่ถูกเรียกคืนไม่ใช่ผู้ที่ต้องรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัย เขาย่อมไม่ใช่ผู้ทำละเมิดหรือผู้ที่ต้องรับผิดชอบร่วมกับผู้ทำละเมิด ตามหลักละเมิดแห่งประมวลแพ่งและพาณิชย์ แต่เจ้าของรถได้ถูกเรียกเงินคินกองทุนพร้อมกับเงินเพิ่มไปแล้ว อีกทั้งยังต้องรับโทษปรับตามบทกำหนดโทษในกรณีไม่ได้จัดทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ด้วยในมาตรา 37 อันเป็นโทษทางอาญานอกจากความรับผิดทางแพ่ง

3.3 ปัญหาการเรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น ในกรณีรถนั้นเป็นรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดทำประกันภัยภาคบังคับ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

เป็นกรณีที่นายทะเบียนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดจากรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย เช่นรถของกระทรวง ทบวง กรม เทศบาล องค์การบริหารส่วนตำบล และส่วนราชการต่างๆ เป็นต้น ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ มาตรา 8 ซึ่งหากรถดังกล่าวไม่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 แล้วกฎหมายกำหนดให้หน่วยงานราชการที่เป็นเจ้าของรถตามมาตรา 8 (1) (2) หรือ (3) หรือเจ้าของรถตามมาตรา 8 (4) แล้วแต่กรณีจะต้องส่งเงินค่าเสียหายเบื้องต้น ที่ได้จ่ายจากเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยออกไปคืนให้แก่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย โดยในการจ่ายเงินคินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสำหรับรถของหน่วยงานราชการ ตามมาตรา 8 (1) (2) หรือ (3) นั้น ได้บัญญัติให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กระทรวงการคลังกำหนด

ซึ่งกระทรวงการคลังได้กำหนดว่าให้หน่วยงานราชการซึ่งเป็นเจ้าของรถดำเนินการจ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถโดยทันทีไม่ต้องรอให้การพิสูจน์ความรับผิดชอบเสร็จสิ้นจนรู้ถึงบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัย กรณีเช่นนี้อาจเกิดความไม่เป็นธรรมแก่หน่วยงานราชการซึ่งเป็นเจ้าของรถได้ หากภายหลังปรากฏว่ารถของหน่วยงานราชการดังกล่าวมิได้เป็นฝ่ายละเมิดที่จะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายและได้จ่ายเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยไปแล้ว ดังเช่นที่กล่าวมาแล้ว

3.4 ปัญหาเกี่ยวกับผู้มีอำนาจในการดำเนินการเรียกร้อง เงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุน ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 บัญญัติในกรณีที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้ดำเนินการจ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย ในกรณีที่เจ้าของรถหรือบริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น มาตรา 26 กฎหมายได้บัญญัติให้นายทะเบียนเป็นผู้มีสิทธิเรียกเงินคืน แตกต่างจากการเรียกเงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนในกรณีของความเสียหายที่เกิดขึ้นความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลภายนอก หรือเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของเจ้าของรถ ผู้ขับขี่รถ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสบภัย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 31 ได้บัญญัติให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีหน้าที่เรียกคืน ซึ่งบทบัญญัติทั้งสองมาตราดังกล่าวข้างต้นบัญญัติไว้ไม่สอดคล้องกันอาจเกิดความสับสนแก่ผู้มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติดังกล่าวได้ ทั้งสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย มิได้มีฐานะเป็นนิติบุคคล จึงไม่สามารถแสดงเจตนา หรือเป็นโจทก์ฟ้องหรือถูกฟ้องเป็นจำเลยได้ เพราะตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 34 บัญญัติให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเป็นเพียงหน่วยงานในสังกัดสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยเท่านั้น จึงจำเป็นต้องแก้ไขเพิ่มเติม เพื่อมิให้เกิด ปัญหาและความสับสนในการปฏิบัติตามกฎหมาย

4. บทสรุปและข้อเสนอแนะ

ความไม่ชัดเจนและการแก้ไขกฎหมายโดยมิได้แก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกัน ทั้งมิได้คำนึงถึงนิยามความหมาย ตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย เป็นเหตุที่มาของประเด็นปัญหาทั้งที่ประเด็นข้างต้น ผู้ศึกษาเห็นว่าควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เพื่อให้เกิดความชัดเจนในการปฏิบัติตามกฎหมายยิ่งขึ้น และการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้น คืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถจะเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และเหมาะสมยิ่งขึ้นดังนี้

ประเด็นปัญหาปัญหาความไม่ชัดเจนของกฎหมาย กรณีเจ้าของรถซึ่งไม่ได้จัดให้มีการประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และเป็นฝ่ายประมาทจะถือว่าเป็น

“ผู้ประสบภัย” ตามกฎหมาย หรือไม่ ผู้เขียนขอเสนอแนะให้แก้ไขเพิ่มเติม บทบัญญัติในมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เสียใหม่โดยให้บัญญัติกฎหมายให้ชัดเจนว่า “ผู้ประสบภัย” หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย เนื่องมาจากรถที่ใช้อยู่ในทางหรือเนื่องมาจากสิ่งที่ยกหรือติดตั้งในรถนั้น และหมายความรวมถึงผู้ขับขี่รถ หรือเจ้าของรถซึ่งมิได้จัดให้มีการประกันภัย หรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตาย ด้วย เพื่อให้เกิดความชัดเจน ในการปฏิบัติตามกฎหมาย และการตีความของผู้ที่เกี่ยวข้องประเด็นปัญหาปัญหาการไล่เบี้ยเอาค่าเสียหายเบื้องต้น คืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากรถ และผู้มีหน้าที่จ่ายเงินคืนกองทุนมิได้เป็นฝ่ายต้องรับผิดชอบผู้เขียนขอเสนอแนะให้แก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติในมาตรา 26 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เสียใหม่โดยให้นายทะเบียนสามารถเรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้ดำเนินการจ่ายไป พร้อมกับเงินเพิ่มคืนได้หลังจากการพิสูจน์ความรับผิดชอบเสร็จสิ้นแล้ว และสามารถเรียกคืนได้เฉพาะกับเจ้าของรถ หรือบริษัทประกันภัยรถคันที่เป็นฝ่ายต้องรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัย เท่านั้น จึงจะเป็นไปตามหลักสากล และเกิดความเป็นธรรมต่อเจ้าของรถที่ไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น ทั้งยังช่วยลดปัญหา ขั้นตอน และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ที่ซ้ำซ้อนในการไล่เบี้ยเรียกคืนเงินของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยด้วย

ประเด็นปัญหาปัญหาการเรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น ในกรณีรถนั้นเป็นรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดทำประกันภัยภาคบังคับ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถผู้เขียนขอเสนอแนะให้แก้ไขระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยการส่งเงินคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยกรณีรถของราชการก่อให้เกิดความเสียหาย พ.ศ. 2551 ข้อ 5 ให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยแจ้งเรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นจากคืนหน่วยงานเจ้าของรถได้ก็ต่อเมื่อผลพิสูจน์ความรับผิดชอบปรากฏแล้วว่า หน่วยงานเจ้าของรถนั้นเป็นฝ่ายต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น

ประเด็นปัญหาปัญหาเกี่ยวกับผู้มีอำนาจในการดำเนินการเรียกร้อง เงินค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุน ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ผู้เขียนเสนอให้แก้ไขพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ให้กำหนดให้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถนั้นมีฐานะเป็นนิติบุคคล ตามกฎหมาย และมีผู้จัดการกองทุนที่มาจากกรรมการแต่งตั้งของคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย สามารถดำเนินการในนามกองทุนได้ จะส่งผลดีในหลาย ๆ ด้าน เช่นการไล่เบี้ยเรียกคืนอาจส่งให้บริษัทเอกชนที่มีความเชี่ยวชาญในการ สืบทรัพย์ลูกหนี้ หรือแม้แต่การบริหารจัดการเงินกองทุน ในลักษณะเป็นการลงทุนให้เกิดดอกผล เพื่อนำดอกผลดังกล่าวกลับมาเป็นส่วนลดให้เจ้าของรถในการทำประกันภัยภาคบังคับ ในปีต่อไปหรือ พัฒนาระบบการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ระบบการรักษาพยาบาลให้ดียิ่งขึ้นได้

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

หนังสือ

- จิตติ ดิงศภัทย์. (2533). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 มาตรา 354-452. กรุงเทพฯ: โครงการตำรา คณะกรรมการสัมมนาวิจัยฯ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- _____. (2543). กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการประกันภัย (พิมพ์ครั้งที่ 11 ฉบับปรับปรุงแก้ไข). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- พินิจ ทิพย์มณี. (2550). หลักกฎหมายประกันภัย. กรุงเทพฯ: วิญญูชน.
- สิทธิโชค ศรีเจริญ. (2538). ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย. กรุงเทพฯ: สมาคมประกันวินาศภัย.
- อำนาจ สุภเวชย์. (2542). รู้ทันประกันภัยรถยนต์. กรุงเทพฯ: สมาคมประกันวินาศภัย และกรมการประกันภัย.

บทความ

- วิชา มหาคุณ. (2530, ธันวาคม). “การประกันภัยความเสียหายระบบไม่มีความผิด.” *บทบัณฑิตย*, 43, 4. หน้า 57.
- สรศักดิ์ ทันทสุวรรณ. (2529, มกราคม-มีนาคม). “การรับช่วงสิทธิในสัญญาประกันภัย.” *วารสารการประกันภัย*, 11, 1, 41. หน้า 11.
- อำนาจ สุภเวชย์. (2542, มกราคม-มีนาคม). “ปัญหาข้อกฎหมายเกี่ยวกับค่าเสียหายเบื้องต้น.” *วารสารการประกันภัย*, 24, 1, 93. หน้า 71.
- _____. (2548, มกราคม). “ค่าเสียหายเบื้องต้นไม่รวมถึงความเสียหายต่ออเนามัย.” *Thailand Cover news Insurance*, 6, 66. หน้า 63.
- _____. (2548, มกราคม-มีนาคม). “การรับช่วงสิทธิในสัญญาประกันภัย.” *วารสารการประกันภัย*, 30, 1, 117. หน้า 53.

วิทยานิพนธ์

- ชนะพล มหาวงษ์. (2545). *มาตรการทางกฎหมายกับปัญหาการนำรถเข้าสู่ระบบการประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535*. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิตย สาขาวิชานิติศาสตร์. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย.

- พนมเทียน เพชรไฟ. (2535). **ทัศนะของสมาชิกรัฐสภาต่อพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.** วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชาสังคมสงเคราะห์ศาสตร์. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- พินดา บุญรอด. (2533). **มาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยรถยนต์: วิเคราะห์มาตรการตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยรถยนต์.** วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชานิติศาสตร์. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ภัทรศักดิ์ วรรณแสง. (2529). **ความรับผิดชอบในความเสียหายซึ่งเกิดจากยานพาหนะซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล.** วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชานิติศาสตร์. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ชุมพล กอบกุลธร (2554). **ปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับค่าเสียหายเบื้องต้น : ศึกษาเฉพาะกรณีบุคคลผู้หน้าที่จ่ายและการใช้สิทธิไล่เบี้ยเรียกคืน.** วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชานิติศาสตร์. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.

เอกสารอื่นๆ

- คู่มือตีความกรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ โดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 11/2552 มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 29 เมษายน 2552 เป็นต้นไป (อัดสำเนา).
- ไฉไล ศักติวรพงศ์. (2532). **การใช้มาตรการทางกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ (รายงานการวิจัย).** กรุงเทพฯ: ภาควิชานิติศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัย เกษตรศาสตร์.
- ธานี วรภัทร์. (2545). **การชดเชยค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (รายงานการวิจัย).** กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- ส่วนนายทะเบียนคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ฝ่ายคดี. (2553). **แนวทางปฏิบัติการไล่เบี้ยเรียกคืนและการใช้มาตรการทางปกครอง.** สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย. (อัดสำเนา).