



รัฐจัดระเบียบจราจร
บริษัทประกัน
ได้ประโยชน์

วิจารณ์

V1



รัฐจัดระเบียบจราจร บริษัทประกันได้ประโยชน์

| วรณิ อินวันทา

ปี 2560 รัฐบาลเริ่มเข้มงวดกับ “ระบบจัดการและการบังคับใช้กฎหมายจราจร” กับรถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสารสาธารณะ หัวใจหลักเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน ดูแลชีวิต และทรัพย์สินของประชาชนคนไทย ผลพลอยได้ตกมาที่บริษัทประกันภัยทั้งทางตรงและทางอ้อม ในฐานะที่รัฐบาลดึงเข้าไปเป็นผู้เยียวยาหลังเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมามีไทยถูกประเมินโดยสหประชาชาติและองค์การอนามัยโลกในประเทศ “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน 2554-2563” ที่ประเทศสมาชิกเข้าร่วมลงนาม ที่จะร่วมกันลดจำนวนผู้เสียชีวิตจาก

อุบัติเหตุทางถนนลงครึ่งหนึ่งให้ได้ภายในปี 2563 ที่ยังห่างไกลเป้าหมาย ล่าสุด ไทยติดอันดับ 2 ของโลกที่มีผู้เสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุบนท้องถนนสูงที่สุด โดยปี 2558 มีจำนวน 24,237 คน รองจากลิเบีย อัตราการตาย 36.2 คน/ประชากร 1 แสนคน จากปี 2554 ที่มีอัตราการตาย 38 คน สูงกว่าอัตราการตายเฉลี่ยทั่วโลกถึง 2 เท่า สาเหตุอันดับ 1 มาจากการขับเร็วเกินกำหนด รองลงมาคือการขับขณะมีเมเมา โดยเฉพาะในช่วงเทศกาล แม้ไทยจะมีกฎหมายให้ผู้ขับที่รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัย ห้าม

เมาแล้วขับ ต้องคาดเข็มขัดนิรภัย ต้องจัดที่นั่งสำหรับเด็กในรถยนต์ แต่ยังมีการละเมิดและเจ้าหน้าที่ไม่มีการลงโทษอย่างจริงจัง

ล่าสุด พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีและหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ใช้มาตรา 44 ประกาศควบคุมกำกับดูแลรถโดยสารสาธารณะ เพื่อให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนไทยน้อยที่สุด การควบคุมเริ่มตั้งแต่การให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งสาธารณะ ต้องทำสมุดประจำรถ ประวัติผู้ประจำรถ การตรวจสอบสภาพและความพร้อมของรถและ



ผู้ขับรถ ใบกำกับสินค้าที่ทำการขนส่ง
รายงานการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจาก
การขนส่ง

นอกจากนี้ ยังให้อำนาจกรรมการ
ขนส่งทางบกเพิกถอนการจดทะเบียน
รถ ระบุการใช้รถ หรือพักใบอนุญาต
ประกอบการขนส่งได้ไม่เกิน 6 เดือน
หากกรณีที่ให้บริการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง
จากการที่ผู้ขับขี่ขับรถเร็วเกินกฎหมาย
กำหนด ขับรถเกินชั่วโมงการทำงานที่
กฎหมายกำหนด ขับรถโดยประมาท
ขับรถขณะร่างกายหรือจิตใจหย่อน
ความสามารถ มีการนำรถไปใช้ในทาง
ผิดกฎหมาย เช่น เกี่ยวกับยาเสพติด
ให้โทษ การหลีกเลียงภาษี บรรทุก
ผู้โดยสารเกินจำนวนที่นั่ง ทอดทิ้ง
ผู้โดยสาร เก็บค่าโดยสารเกิน

ในคำสั่งยังให้กรมการขนส่งทาง
บกมีอำนาจบังคับให้ผู้บริการระบบ
ติดตามรถต้องบันทึกข้อมูลการเดินทาง
ของรถตลอดเวลา การควบคุมการ
ติดตั้งถังบรรจุก๊าซธรรมชาติ การดูแล
ระบบความปลอดภัยของรถ เช่น ต้อง
ให้ผู้โดยสารคาดเข็มขัดนิรภัยขณะ
โดยสาร กำหนดจำนวนที่นั่ง และหาก
ใครที่ได้รับใบสั่งปรับจากการผิดกฎ
จราจร ถ้ายังไม่จ่ายค่าปรับจะไม่
สามารถต่อทะเบียนรถยนต์ได้

นอกจากนี้ รัฐบาลยังได้ออก
มาตรการเยียวยาหลังเกิดอุบัติเหตุ
ด้วยการให้รถโดยสารสาธารณะ
รถยนต์ ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง
ทางบก ต้องทำประกันภัยคุ้มครอง
ผู้โดยสารและบุคคลภายนอก หรือ
ประกันภัยภาคสมัครใจ เพิ่มเติมจาก
ปัจจุบันที่กฎหมายบังคับให้ทำประกัน
ภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้
ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 หรือ
ประกันภัยภาคบังคับ

ขณะเดียวกัน ก็มีกฎหมายควบคุม
การทำงานของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง
ต้องปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด
หากพบว่าเพิกเฉย งดเว้น แสวงหา
ประโยชน์จากการเรียก รับ หรือยอมรับ
ทรัพย์สิน จะมีโทษทั้งทางแพ่ง อาญา
และทางปกครองจากมาตรการข้างต้น
ทำให้บริษัทประกันวินาศภัยได้รับ

ผลประโยชน์ทั้งทางตรงและทางอ้อม

ผลประโยชน์ทางตรงที่บริษัท
ประกันได้รับ คือการบังคับให้รถ
สาธารณะ และรถยนต์ ต้องทำประกัน
ภัยคุ้มครองบุคคลที่ 3 หรือประกันภัย
ภาคสมัครใจ เพื่อให้ผู้ได้รับอุบัติเหตุ
จากรถได้รับความคุ้มครองชีวิตและ
ทรัพย์สินสูงขึ้น นอกเหนือจากประกัน
ภัย พ.ร.บ. ที่ได้รับความคุ้มครองชีวิต
3 แสนบาท และค่ารักษาสูงสุดไม่เกิน
8 หมื่นบาท

แม้ว่ากฎหมายไม่ระบุชดเชยเงิน
ความคุ้มครองบุคคลที่ 3 ตามประกัน
ภาคสมัครใจอยู่ที่เท่าไร แต่จะทำให้
บริษัทประกันภัยท้ายอดขายได้สูงขึ้น
อย่างมาก เพราะจากสถิติของ
สำนักงานคณะกรรมการกำกับและ
ส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย
(คปภ.) ปี 2559 ที่ผ่านมามีรถทำ
ประกันภัยทั้งสิ้น 38 ล้านคัน มีประกัน
ภัยภาคสมัครใจเพียง 8.6 ล้านคัน
เท่านั้น แต่มีปริมาณเบี้ยประกันมากถึง
1 แสนล้านบาท จากเบี้ยประกันภัย
รถยนต์ทั้งหมด 1.2 แสนล้านบาท
ประกาศของ คสช.จึงทำให้ประโยชน์
ตกที่บริษัทประกันภัยโดยตรง

ด้านผลประโยชน์ในทางอ้อม จาก
การเข้มงวดจากการจัดระเบียบจราจร
การติดกล้องโทรทัศน์วงจรปิด หรือ
ซีซีทีวี การที่ปีนี คปภ.ออกประกาศรับ
เงื่อนไขกรมธรรม์ไม่คุ้มครองผู้ขับขี่ที่มี
ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 50
มิลลิกรัม เพื่อให้สอดคล้องกับกฎหมาย
จราจร จะช่วยลดอุบัติเหตุบนท้องถนน
ทำให้การต้องชดเชยความเสียหายจาก
ประกันภัย พ.ร.บ. และประกันภาค
สมัครใจ ลดลงไปด้วย เงินที่เหลือใน
กระเป๋าของบริษัทประกันภัยจะสูงขึ้น

อย่างไรก็ตาม แม้อุบัติเหตุจะลด
ลง แต่จะไม่ทำให้เบี้ยประกันภัยรถยนต์
ถูกลงในทันที เพราะวันนี้บริษัทประกัน
วินาศภัยมีการแข่งขันลดเบี้ยประกันภัย
ภาคสมัครใจอยู่ในระดับรุนแรง เพื่อให้
ได้ขนาดของธุรกิจที่คุ้มกับต้นทุนการ
ทำงาน จากข้อมูลปี 2559 ที่ผ่านมา
ทั้งระบบมีรถที่ทำประกันภัยภาคสมัคร
ใจ 8.6 ล้านคัน เบี้ยประกันภัยรวม

1 แสนล้านบาท เพิ่มขึ้น 0.41%
เท่านั้น มีค่าสินไหมทดแทน 6.8 หมื่น
ล้านบาท ยังไม่รวมค่าใช้จ่ายในการ
ดำเนินงาน ค่านายหน้า ซึ่งทางผู้
บริหารบริษัทประกันวินาศภัยระบุว่า
เหลือกำไรจากการรับประกันภัยเพียง
1-2% และกำไรส่วนใหญ่มาจากการนำ
เงินสำรองไปลงทุนเป็นหลัก

นอกจากนี้ บริษัทประกันวินาศภัย
ต้องลดเบี้ยประกันภัย 5-10% เพิ่มเติม
ให้กับเจ้าของรถที่มีการติดตั้งกล้อง
โทรทัศน์วงจรปิดตามประกาศของ
คปภ. จะทำให้รายได้จากเบี้ยประกันภัย
ลดลงอีก ซึ่งต้องดูว่า ด้วยรายได้ที่ลด
ลงจากการให้ส่วนลดเบี้ยประกัน กับ
เบี้ยประกันภัยคุ้มครองบุคคลที่ 3 ที่จะ
ขายได้เพิ่มในปีนี้จะสามารถชดเชยเบี้ย
ที่หายไปจากการให้ส่วนลดได้หรือไม่
หรือจะมากกว่า ซึ่งจะเห็นผลในช่วง
ปลายปี

ที่แน่ๆ ขณะนี้สมาคมประกัน
วินาศภัยไทยร่วมกับสำนักงานอัตรเบี่ย
ประกันภัย ได้ร่วมกันจัดทำข้อมูลสถิติรถ
แต่ละรุ่น อายุ เพศ เพื่อดูความเสียหาย
จะได้ทำการปรับราคาเบี้ยประกันภัยให้
สอดคล้องกับความเสี่ยง รวมทั้งยังวาง
ระบบที่จะทำการตรวจสอบการทุจริต
หรือการเคลมที่ไม่ถูกต้องตามเงื่อนไขที่
มีอยู่ประมาณ 5-10% ของสินไหมทั้ง
ระบบให้เหลือน้อยที่สุด ย่อมนำมาซึ่ง
ระยะเวลาของการเรียกร้องสินไหม
ทดแทนที่อาจจะนานขึ้น และกรณีการ
หยวนๆ เหมือนที่ผ่านมามาจะไม่มี

นอกจากนี้ ยังมีการนำระบบ
เทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการทำงาน
เพื่อให้ต้นทุนในการทำงานเหลือน้อย
ที่สุดในยุคที่ต้นทุนการทำธุรกิจสูง การ
แข่งขันลดเบี้ยที่รุนแรง

ฉะนั้น ในปีนี้เบี้ยประกันภัยรถยนต์
ภาคสมัครใจคงจะไม่มีการลดลงอย่าง
มีนัยสำคัญ แต่จะมีผลในอีก 2-3 ปีข้าง
หน้า หลังจากภาคธุรกิจมีการประเมิน
ความเสียหายในสิ้นปี 2560 นี้ และ
มาตรการต่างๆ ที่ออกมาเพื่อลดต้นทุน
ในการทำงาน แต่ที่จะได้ในทันทีคือ
ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
ของประชาชนคนไทย ■