

การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ**

*ธานี วรภัทร์

ความสำคัญของปัญหา

สาเหตุจากปริมาณรถที่เพิ่มขึ้นเป็นผลโดยตรงให้เกิดอุบัติเหตุและความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน ของประชาชนอย่างมาก สำนักงาน

ตำรวจแห่งชาติได้มีการรวบรวมสถิติจำนวนอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก จำแนกตามประเภทผู้ใช้รถ ความเสียหายและผู้ต้องหาระหว่าง พ.ศ. 2539 ถึง พ.ศ. 2543 ไว้ดังต่อไปนี้

รายการ	ปี พ.ศ.				
	2539	2540	2541	2542	2543
รับแจ้งอุบัติเหตุ (ราย)	88,556	82,336	73,725	67,800	73,737
ประเภทผู้ใช้ทาง	149,969	140,872	123,750	111,248	118,957
คนเดินเท้า (คน)	4,334	4,210	3,673	3,839	4,468
ประเภทรถ (คัน)	145,635	136,662	120,077	107,409	114,488
ความเสียหาย					
ตาย (คน)	14,405	13,836	12,234	12,040	11,988
บาดเจ็บ (คน)	50,044	48,711	52,538	47,770	53,111
ทรัพย์สิน (ล้านบาท)	1,561.71	1,571.79	1,378.67	1,345.99	1,242.00
ผู้ต้องหา (คน)					
จับได้	73,961	71,586	63,662	54,604	57,539
จับไม่ได้	5,545	4,697	3,633	3,809	3,346
ไม่ทราบตัวผู้ต้องหา	8,216	7,542	4,530	4,719	4,503

*อาจารย์ประจำคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต : น.บ.มหาวิทยาลัยรามคำแหง, น.ม. (กฎหมายธุรกิจ)
มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต

**ทุนสนับสนุนการวิจัยจากทบวงมหาวิทยาลัยและมหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต

จากสถิติดังกล่าวนี้ภาครัฐจึงได้ให้ความสำคัญกับปัญหาอุบัติเหตุและความเสียหายที่เกิดจากรถโดยพยายามหาวิธีการ มาตรการหรือกลไกต่างๆ มาใช้เพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุและปริมาณความเสียหาย รวมทั้งสามารถช่วยเหลือแก้ไขเยียวยาให้กับผู้ที่ประสบภัยจากรถได้อย่างรวดเร็วเท่าทันกับความเสียหายที่เกิดขึ้น

การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเป็นเครื่องมือสำคัญอย่างหนึ่งที่น่าสนใจ เพื่อแบ่งเบาความเสียหายต่างๆ ที่ผู้ประสบภัยได้รับมาในลักษณะของการเฉลี่ยความเสี่ยงภัยโดยแบ่งเบาภาระของมูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นไปคนละเล็กละน้อยในระหว่างบุคคลจำนวนมากในสังคม การประกันภัยภาคบังคับมีปรัชญาและแนวคิดที่แตกต่างไปจากการรับประกันภัยโดยทั่วไป รวมทั้งการประกันภัยรถยนต์สมัครใจ กล่าวคือ “การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเป็นการประกันภัยที่มุ่งคุ้มครองประโยชน์สาธารณะชนโดยภาครัฐเข้ามาบริหารจัดการเองทั้งหมดหรือร่วมกับเอกชน ประสงค์ให้เป็นสวัสดิสังคมระบอบประชาธิปไตยสำหรับประเทศไทยที่ประสบภัยจากรถ ผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายได้รับการช่วยเหลือเยียวยาและสามารถกลับคืนสู่สภาพปกติได้อย่างรวดเร็วในลักษณะของการบรรเทาความเสียหาย ปราศจากการมุ่งหมายทางการค้าหรือหากำไรใดๆ”

ระเบียบวิธีวิจัย

ส่วนที่ 1 ทำการวิจัยเอกสาร รวบรวมเอกสาร กฎหมายต่างๆ เป็นส่วนสำคัญหรือเป็นส่วนหลักของการวิจัยครั้งนี้ โดยศึกษาค้นคว้าเอกสาร ตำราวิชาการต่างๆ ในทางกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อเป็นแนวทางในการศึกษากฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยของประเทศไทย

ส่วนที่ 2 เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ ในส่วนนี้จะเป็นส่วนที่สนับสนุนส่วนที่ 1 โดยใช้แบบสอบถามสำรวจความคิดเห็นและความรู้กฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เรื่องการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายในเรื่องนี้ซึ่งได้แก่ ผู้พิพากษา พนักงานอัยการ ทนายความ ผู้รับประกันภัยรถยนต์ข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ ลูกจ้างในธุรกิจเอกชน ผู้มีอาชีพรับจ้างและอาชีพอื่นๆ จำนวนกลุ่มละ 50 คน โดยการสุ่มตัวอย่างแบบโควตา (Quota Sampling) และแบบเจาะจง (Purposive Sampling)

การวิเคราะห์ข้อมูล

ส่วนที่ 1 วิเคราะห์และนำเสนอให้เห็นว่าการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับเรื่องนี้ในต่างประเทศที่ใช้ระบบกฎหมาย Common Law และ Civil Law นั้นมีวิธีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนกันอย่างไร ใช้หลักอะไรในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน และปัจจุบันประเทศไทยใช้หลักอะไรในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้นามาดัดแปลงแก้ไขอย่างไร มีข้อดีข้อเสียอย่างไร รวมทั้งปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นกับประชาชนคนไทยในปัจจุบันนี้อย่างไร

ส่วนที่ 2 ดำเนินการวิเคราะห์โดยนำแบบสอบถามมาทำการวิเคราะห์ทางสถิติด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป สำหรับการวิจัยทางสังคมศาสตร์ (SPSS

for Windows) มี 2 ส่วน คือ ส่วนที่เป็นความรู้เกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนและส่วนที่เป็นความคิดเห็นเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเสนอให้เห็นในลักษณะของร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน เป็นสำคัญ ซึ่งจะได้นำส่วนที่สองนี้สนับสนุนและเสนอแนะการวิจัยในส่วนที่หนึ่งต่อไป

หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในต่างประเทศ

จากการศึกษาเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในต่างประเทศได้แก่ อังกฤษ สหรัฐอเมริกา นิวซีแลนด์ ญี่ปุ่น และไต้หวัน สรุปได้ดังนี้

1. ภาครัฐได้ใช้กฎหมายเป็นเครื่องมือสำคัญในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุความเสียหายจากรถ โดยออกกฎหมายบังคับให้ประชาชนต้องทำประกันภัยรถ

2. ออกกฎหมายยกเว้นหลักการที่ต้องพิสูจน์ความผิดตามกฎหมายในลักษณะละเมิดจากระบบการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่ผู้เสียหาย

ต้องพิสูจน์ความผิด (Fault) เป็นการที่ผู้เสียหายไม่ต้องพิสูจน์ความผิด (No - Fault) เพื่อให้ผู้ได้รับความเสียหายได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอย่างรวดเร็วที่สุด

3. สร้างมาตรการและกลไกต่างๆ เพื่อบริหารจัดการระบบการคำนวณความสัมพันธ์ระหว่างเงินค่าเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้ประสบภัยจากรถที่สมดุลงบในระบการประกันภัยและเป็นไปตามปรัชญาพื้นฐานของการประกันภัยภาคบังคับที่ต้องการให้ผู้ประสบภัยจากรถได้รับชดใช้ค่าเสียหายอย่างสะดวก รวดเร็ว เป็นธรรม ไม่ยุ่งยากซับซ้อน ไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายใดๆ

4. นำหลัก No Loss No Profit มาใช้ กล่าวคือเป็นการประกันภัยรถยนต์ที่มีได้มุ่งทางด้านการค้าหรือหากำไรทางธุรกิจ แต่มีขึ้นเพื่อเป็นสวัสดิสงเคราะห์แก่ประชาชนทั่วไปที่ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุรถยนต์

จากการศึกษาสามารถสรุปหลักการทฤษฎีเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของแต่ละประเทศได้ดังนี้

ประเด็น	สหรัฐอเมริกา	อังกฤษ	นิวซีแลนด์	ไต้หวัน	ญี่ปุ่น	ไทย
1.ทฤษฎี Pobability	/	/	/	/	/	/
2.หลัก Law of Large Number	/	/	/	/	/	/
3.หลัก Law of Average	/	/	/	/	/	/
4.No-Fault	/	/	/	/	/	*
5.No-Loss No-Profit	/	/	/	/	/	-
6.รัฐออกกฎหมายบังคับให้ประชาชนในรัฐต้องทำ	/	/	/	/	/	/
7.คณะกรรมการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยภาคบังคับ	/	/	/	/	/	-
8.คณะกรรมการกำหนดอัตราค่าสินไหมทดแทน	/	/	/	/	/	/
9.กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย	/	/	/	/	/	/

หมายเหตุ เครื่องหมาย / ในตารางหมายถึง นำหลักการทฤษฎีนั้นมาใช้ หรือมีหรือใช้กลไกนั้นๆ

* นำมาใช้บางส่วนเฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้น

การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในประเทศไทย

นับตั้งแต่มีการตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 อาจกล่าวได้ว่าในช่วงระยะเวลาดังกล่าวเกิดมิติใหม่ในการออกกฎหมายประกันภัยรถยนต์ในประเทศไทย เพราะเป็นกฎหมายฉบับแรกที่เป็นประกันภัยภาคบังคับ (Compulsory Insurance) ที่บังคับให้ผู้เป็นเจ้าของรถต้องทำประกันภัยรถ หากฝ่าฝืนต้องรับโทษทางอาญา พระราชบัญญัติฉบับนี้มีความมุ่งหมาย 3 ประการ คือ

1. เพื่อคุ้มครองและให้ความช่วยเหลือแก่ประชาชนผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งได้รับอันตรายเกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย ให้อำนาจการชดใช้ค่าเสียหาย และค่าเสียหายเบื้องต้นอย่างทันทีทันใด และแน่นอน

2. เพื่อให้พระราชบัญญัตินี้เป็นหลักประกันว่าผู้ประสบภัยจากรถจะได้รับการชดใช้ค่าเสียหาย และค่าเสียหายเบื้องต้นอย่างแน่นอนและทันทีทันใด และเป็นหลักประกันว่าสถานพยาบาลทุกแห่งจะได้รับเงินค่ารักษาพยาบาลอย่างแน่นอนและรวดเร็วในการรักษาพยาบาลแก่ผู้ประสบภัยจากรถ

3. เพื่อเป็นการส่งเสริมให้ธุรกิจประกันภัยมีส่วนร่วมในการแบ่งเบาค่าเสียหายผู้ประสบภัยอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุจากรถ ซึ่งนอกจากจะเป็นการช่วยบรรเทาความเดือดร้อนผู้ประสบภัยและครอบครัวแล้ว ยังเป็นการช่วยแบ่งเบาภาระของรัฐบาลในด้านสวัสดิการสังคมอีกด้วย

กฎหมายฉบับนี้ได้นำหลักการและแนวความคิดของต่างประเทศมาใช้หลายประการตามที่ได้กล่าวมาแล้ว ซึ่งหลักสำคัญ ๆ อาจสรุปได้ดังนี้

1. บังคับให้ผู้ซื้อหรือผู้เป็นเจ้าของรถจะต้องทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

2. การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้นำหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแบบไม่ต้องพิสูจน์ความผิด (No Fault) มาใช้ในส่วนของค่าเสียหายเบื้องต้น

3. ใช้หลัก No Loss No Profit กล่าวคือการไม่แสวงหากำไรจากการรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ แต่เป็นสวัสดิการสังคมเพื่อประโยชน์ของสังคมส่วนรวม

สาระสำคัญโดยย่อเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีดังนี้

รถที่ต้องทำประกันภัย คือ รถทุกคันที่จดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบก เป็นยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางบก ซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์หรือขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่นและหมายความรวมถึงรถพ่วงของรถนั้นด้วย (เว้นแต่รถไฟ) เช่น รถยนต์ทุกชนิดและทุกประเภท รถพ่วง รถจักรยานยนต์หรือรถมอเตอร์ไซด์ รถสามล้อเครื่อง รถอีแต่น รถแทรกเตอร์ รถบดถนน เป็นต้น และรวมถึงรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศที่ได้นำเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรไทย โดยเจ้าของมิได้มีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร¹

¹ มาตรา 9 ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.

รถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัย²

ได้แก่

1. รถสำหรับเฉพาะองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี รัชทายาท และผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์
2. รถของสำนักราชวังที่จดทะเบียนและมีเครื่องหมายตามระเบียบที่เลขาธิการพระราชวังกำหนด
3. รถของกระทรวง ทบวง กรม เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สุขาภิบาล กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา และราชการส่วนท้องถิ่นที่เรียกชื่ออย่างอื่น และรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร
4. รถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

บุคคลที่ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายฉบับนี้ คือ “ผู้ประสบภัยจากรถ” หมายถึง ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยเนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งที่ยกบรรทุกหรือติดตั้งในรถนั้น และหมายความรวมถึง ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยถึงแก่ความตายด้วย³ ดังนั้นตามความหมายนี้จึงหมายถึง ประชาชนทุกคนที่ประสบภัยจากรถ ไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่รถ ผู้โดยสาร ผู้อยู่ในหรือบนรถหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของรถ ผู้กำลังขึ้นหรือกำลังลงรถ ผู้ใช้ถนน เช่น คนเดินเท้า คนข้ามถนน หรือแม้แต่คนที่กำลังนอนอยู่ในบ้าน หากได้รับความเสียหายเป็น

อันตรายต่อชีวิต ร่างกาย อันเนื่องมาจากอุบัติเหตุที่เกิดจากรถหรือเนื่องจากสิ่งที่ยกบรรทุกหรือติดตั้งในรถนั้นแล้ว ก็ได้รับความคุ้มครองโดยได้รับชดเชยค่าเสียหายและหรือค่าเสียหายเบื้องต้นทั้งสิ้น กรณีผู้ประสบภัยจากรถได้รับอันตรายถึงแก่ชีวิต ทายาทโดยธรรมของผู้นั้นจะเป็นผู้มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนผู้ประสบภัย

ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครอง คือ ความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย อันเกิดจากรถ⁴ ไม่รวมถึงค่าเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นกับทรัพย์สินด้วย

ประเภทค่าสินไหมทดแทนที่ผู้ประสบภัยจะได้รับ

1. **ค่าเสียหายเบื้องต้น** ผู้ประสบภัยอาจได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น โดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด ภายใน 7 วัน นับตั้งแต่วันที่ยื่นคำขอ ความเสียหายที่จะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น มีรายการดังนี้
กรณีได้รับบาดเจ็บแต่ไม่เสียชีวิต ผู้ประสบภัยจะได้ค่ารักษาพยาบาล และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาล ค่าเสียหายเบื้องต้นตามความเสียหายที่แท้จริง แต่ไม่เกิน 15,000.- บาท

กรณีเสียชีวิตทันที ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยจะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพผู้ประสบภัย

²มาตรา 8 ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.

³มาตรา 4 ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.

⁴มาตรา 4 ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.

กรณีผู้ประสบภัยถึงแก่ความตายหลังจากมีการรักษาพยาบาล กรณีนี้จะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นสำหรับค่ารักษาพยาบาลตามกรณีแรกและค่าปลงศพตามกรณีเสียชีวิตรวมกัน แต่ไม่เกิน 20,000.- บาท

2. ค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น จะเป็นส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นซึ่งผู้ประสบภัยจะต้องพิสูจน์ความผิดก่อน จึงจะได้รับการชดใช้ค่าเสียหายดังกล่าวเมื่อรวมกับค่าเสียหายเบื้องต้นแล้ว ดังนี้

กรณีได้รับบาดเจ็บแต่ไม่เสียชีวิตไม่ถึงกับสูญเสียอวัยวะ หรือทุพพลภาพ จะได้รับชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริง แต่ไม่เกิน 50,000.- บาทต่อหนึ่งคน

กรณีเสียชีวิตทันที จะได้รับการชดใช้ค่าเสียหายรวมกันเป็นเงิน 80,000.- บาทต่อหนึ่งคน

กรณีผู้ประสบภัยถึงแก่ความตายหลังจากที่มีการรักษาพยาบาล จะได้รับค่าชดใช้ค่าเสียหายรวมกันเป็นเงิน 80,000.- บาทต่อหนึ่งคน

ผู้ประสบภัยจากรถหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยต้องร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นภายใน 180 วัน นับแต่วันที่มูลค่าเสียหายเบื้องต้นเกิดขึ้น โดยสามารถขอรับได้จาก

1. บริษัทประกันภัย ยื่นคำร้องขอค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัยที่รับประกันภัยรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้น กฎหมายให้บริษัทจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นเมื่อได้รับการร้องขอภายใน

7 วัน นับแต่วันที่ได้รับการร้องขอ ทั้งนี้โดยไม่ต้องพิสูจน์ความรับผิดชอบ

2. สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ให้จัดตั้งกองทุนขึ้นชื่อว่า “กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย” มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย เมื่อมีกรณีดังต่อไปนี้⁵

2.1 เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นมิได้จัดให้มีการประกันภัย และเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

2.2 ขณะเกิดเหตุ รถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถ เพราะรถนั้นถูกยักยอก น้อโกง กรรโชกลักทรัพย์ รีดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์หรือปล้นทรัพย์ และเจ้าของรถได้ร้องทุกข์กับเจ้าพนักงานสอบสวน

2.3 ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายและรถนั้นไม่มีการประกันภัยกับบริษัทประกันภัย เพื่อดำเนินการความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถ

2.4 มีความเสียหายจากรถเกิดแก่ผู้ประสบภัย แต่ไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย

2.5 บริษัทประกันภัยที่รับประกันภัยรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

⁵ มาตรา 23 ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.

2.6 ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยนั้นเกิดจากรถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัย ตามที่ได้กำหนดยกเว้นไว้ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ เช่น กรณีความเสียหายเกิดจากรถของหน่วยงานราชการ เป็นต้น

ปัญหาและอุปสรรคของการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในประเทศไทย

ผู้เขียนได้ทำการศึกษาและกำหนดประเด็นปัญหาไว้ 3 ประการ ประการแรก ความรู้และความเข้าใจในเนื้อหาสาระของกฎหมายของประชาชนทั่วไป ประการที่สอง การใช้และการตีความกฎหมายเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ประการที่สาม ความ

เป็นธรรมในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน มีสาระสำคัญดังนี้

ประการแรก : ความรู้และความเข้าใจในเนื้อหาสาระของกฎหมายของประชาชนทั่วไป

มีปัญหว่าประชาชนในฐานะผู้ถูกบังคับและอาจมีฐานะเป็นผู้ต้องใช้กฎหมายฉบับนี้หากประสบภัยจากรถมีความรู้และความเข้าใจเนื้อหาสาระของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับบ้างน้อยหรือไม่เพียงใดเพราะนับแต่ประกาศใช้กฎหมายฉบับนี้ปรากฏว่ามีรถที่มีได้เข้าทำประกันภัยภาคบังคับเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก จากข้อมูลสถิติการรับประกันภัยปี พ.ศ. 2540 ถึง 2543 เปรียบเทียบจำนวนรถที่จดทะเบียนทั่วประเทศกับจำนวนรถที่ทำประกันภัยภาคบังคับ⁶ ดังนี้

ปี	ประเภทรถยนต์	จำนวนรถจดทะเบียนทั่วประเทศ	จำนวนรถที่ทำประกันภัย	จำนวนรถที่ไม่ทำประกันภัย	% ของรถที่ทำประกันภัย	% ของรถที่ไม่ทำประกันภัย
2540	รถจักรยานยนต์	11,649,959	5,482,462	6,167,497	47.06	52.94
	รถอื่น ๆ	6,016,281	4,557,507	1,458,774	75.75	24.25
	รวม	17,666,240	10,039,969	7,626,271	56.83	43.17
2541	รถจักรยานยนต์	12,464,499	5,115,950	7,348,549	41.04	58.96
	รถอื่น ๆ	6,396,013	4,457,285	1,938,728	69.69	30.31
	รวม	18,860,512	9,573,235	9,287,277	50.76	49.24
2542	รถจักรยานยนต์	13,244,961	5,129,581	8,115,380	38.73	61.27
	รถอื่น ๆ	6,851,575	4,661,242	2,190,333	68.03	31.97
	รวม	20,096,536	9,790,823	10,305,713	48.72	51.28
2543	รถจักรยานยนต์	13,760,881	4,758,730	9,002,751	34.58	65.42
	รถอื่น ๆ	7,079,639	4,517,787	2,561,852	63.81	36.19
	รวม	20,840,520	9,275,917	11,564,603	44.51	55.49

พิจารณาจากข้อมูลตามตารางข้างต้นจะเห็นว่าจำนวนรถที่จดทะเบียนปี 2542 ถึงปี

2543 มีจำนวนเพิ่มขึ้นทุกปี แต่จำนวนรถที่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับมีปริมาณที่ลดลงทุกปี

⁶ ส่วนคณิตศาสตร์ประกันภัย บริษัทไทยอินชัวร์เรสตาต้าเนท (TID) ณ พฤษภาคม 2544 จำนวนรถในปี 2543 เป็นยอดประมาณการ

จำนวนของรถที่ฝ่าฝืนกฎหมายไม่ทำประกันคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถมีมากขึ้น ถึงแม้ว่าในช่วงเวลาที่ผ่านมามีภาครัฐจะพยายามประชาสัมพันธ์และปรับปรุงแก้ไขเนื้อหาสาระของกฎหมายถึง 2 ครั้งแล้วก็ตาม แต่ผลก็คือมีรถที่ทำประกันภัยไม่ถึง 50% ของจำนวนรถทั้งหมดที่จดทะเบียน เป็นไปได้หรือไม่ที่อาจมีสาเหตุมาจากความไม่รู้และไม่เข้าใจของประชาชนทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายฉบับนี้ประการหนึ่ง หรือประชาชนไม่ตระหนักหรือให้ความสำคัญในเรื่องนี้ เพราะเขารู้สึกว่าการดำเนินการในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายฉบับนี้ล่าช้า ไม่เป็นธรรม ถูกเอาเปรียบ หรือไม่ได้รับบริการที่ดีจากผู้รับประกันภัยหรือจากเจ้าหน้าที่ของรัฐที่เกี่ยวข้อง ทำให้ประชาชนมีทัศนคติที่ไม่ดีต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับถึงขนาดมีการหลีกเลี่ยงไม่ทำประกันดังกล่าวแม้มีกฎหมายบังคับ ก่อปรกับจากการศึกษาพบว่ากฎหมายฉบับนี้พบปัญญัตติของกฎหมายเนื้อหาสาระที่เข้าใจได้หลายทาง จึงเกิดการตีความหลายทางคนทั่วไปอ่านแล้วเข้าใจยาก จึงเป็นปัญหาและอุปสรรคที่ทำให้ประชาชนหรือผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายไม่เข้าใจกฎหมายฉบับนี้ ยกตัวอย่าง นาย ก. ขับรถของตนเองชนต้นไม้ข้างทางได้รับบาดเจ็บสาหัส นาย ก. ไม่ได้ทำประกันภัยภาคบังคับไว้ แต่นาย ก. เป็นผู้ประสบภัยจากรถจึงขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย กรณีนี้ถามว่าขอได้หรือไม่ ก็ต้องตอบว่าตามกฎหมายฉบับนี้ขอได้ กองทุนฯ ก็จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้นาย ก. แต่ต่อมากองทุนฯ อ้างว่าได้รับช่วงสิทธิ์จากการที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นไปจึงเรียกให้นาย ก. ในฐานะผู้ก่อภัยให้จ่ายเงินคืนกองทุนพร้อมทั้งเงินเพิ่ม

ตามกฎหมายด้วย จากตัวอย่างเป็นปัญหาว่ากองทุนฯ จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแล้วเรียกคืนจากผู้ประสบภัยนั้นได้หรือไม่ ถามเจ้าหน้าที่ภาครัฐที่เกี่ยวข้องก็จะได้อธิบายอย่างหนึ่ง ถาถามนักกฎหมายทั่วไปอย่างหนึ่ง ถาถามประชาชนก็เข้าใจไปอีกอย่างหนึ่ง ดังนั้น ความสับสนในหลักการพื้นฐาน ความรู้ความเข้าใจเนื้อหาสาระของกฎหมาย จึงเป็นปัญหาอย่างมาก

การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับได้นำมาใช้ในประเทศไทยเป็นเวลากว่า 10 ปีแล้ว แต่ปรากฏว่ามีปัญหาและอุปสรรคหลายประการ ที่สำคัญคือเรื่องความรู้และความเข้าใจเนื้อหาสาระของกฎหมายฉบับนี้ ในทางปฏิบัติพบว่าทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้ไม่มีความรู้ความเข้าใจกล่าวคือ

1. ภาครัฐ ในทางปฏิบัติมิได้ดำเนินการให้เป็นไปตามปรัชญาและหลักการทางกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ซึ่งเป็นผลสืบเนื่องจากการไม่รู้ไม่เข้าใจปรัชญาและหลักการของกฎหมายนี้ของผู้กำหนดนโยบายและบุคคลากรของภาครัฐเอง เช่น ไม่ใช่หลักการไม่ต้องพิสูจน์ความผิดในการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับอย่างจริงจัง ไม่ใช่หลักไม่มุ่งการค้าหรือหากำไรจากการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ เป็นต้น สิ่งเหล่านี้เห็นได้ชัดในการกำหนดนโยบายและการปฏิบัติ ตัวอย่างเช่น การที่กรมการประกันภัยออกประกาศนายทะเบียนเรื่องอัตราค่าจ้างหรือค่าบำเหน็จสำหรับตัวแทนประกันวินาศภัยและนายหน้าประกันวินาศภัย ประกาศเมื่อวันที่ 22 มกราคม 2544 หรือการที่กรมการประกันภัยยินยอมให้บริษัทผู้รับประกันภัยเอาเงินค่าเบี้ยประกันภัยที่เหลือแต่ละปีเป็นส่วนหนึ่งของกำไรของบริษัทและยินยอมให้บริษัทนำเงินดังกล่าว

มาปันผลให้กับผู้ถือหุ้นของบริษัท นอกจากนั้นยังมีกรณีที่รัฐเองหารายได้จากการประกันภัยภาคบังคับคือ การที่เก็บภาษีมูลค่าเพิ่มและอากรจากการที่บังคับให้ประชาชนทำประกันภัยภาคบังคับเป็นต้น

2. ภาคเอกชน จากการศึกษาพบว่าประชาชนทั่วไปส่วนใหญ่ไม่ทราบรายละเอียดอันเป็นเนื้อหาสาระ ขั้นตอน วิธีการ ตามกฎหมายฉบับนี้ในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเมื่อประสบภัยหรือบางคนไม่รู้ว่ามีกฎหมายเรื่องนี้อยู่ด้วย

จากประเด็นปัญหานี้ได้ทำการศึกษาโดยการออกแบบสอบถามพบว่า ประชาชน 450 คน แยกตามสาขาอาชีพต่างๆ 9 อาชีพ ได้แก่ ผู้พิพากษา อัยการ ทนายความ ผู้รับประกันภัยข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ ลูกจ้างในธุรกิจเอกชน ผู้มีอาชีพรับจ้าง และอาชีพอื่นๆ มีผู้ตอบคำถามถูกทุกข้อ 29 คน คิดเป็นอัตราร้อยละ 6.4 มีผู้ตอบแบบสอบถามถูกต้อง 5 ข้อขึ้นไป 205 คน คิดเป็นอัตราร้อยละ 45.5 ตอบผิดทุกข้อ 106 คน คิดเป็นอัตราร้อยละ 23.6 จากผลดังกล่าวพบว่าประชาชนส่วนใหญ่ยังขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทน ตามกฎหมายประกันภัยภาคบังคับ

ประการที่สอง : การใช้และการตีความกฎหมายเกี่ยวกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนการประกันภัยภาคบังคับ

ในทางปฏิบัติภาครัฐไม่เข้าใจหลักการของการประกันภัยภาคบังคับ ไม่ยึดถือหลัก No

Loss No Profit ตัวอย่างเช่น นายทะเบียนอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติที่ให้ไว้ ออกประกาศนายทะเบียนกำหนดตัวแทนนายหน้าประกันภัยรถยนต์ได้รับค่าบำเหน็จนายหน้า 12 เปอร์เซ็นต์⁷ คำนวณจากอัตราเบี้ยประกันภัยภาคบังคับที่รัฐเรียกเก็บ บริษัทผู้รับประกันภัยต้องจ่ายเงินค่าบำเหน็จให้กับนายหน้าหรือตัวแทนของบริษัทที่ขายกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับได้ เงินส่วนนี้ถือเป็นค่าใช้จ่ายของบริษัท สมมุติว่าในระยะเวลา 1 ปี มีเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับรวม 10,000.- ล้านบาท เงินส่วนของค่าบำเหน็จนายหน้าที่ต้องจ่ายจะเท่ากับ 1,200.- ล้านบาท เมื่อนำมาคำนวณรวมกับค่าใช้จ่ายของบริษัทตามกฎหมาย 20 เปอร์เซ็นต์ จะเพิ่มเป็น 32 เปอร์เซ็นต์ อันเป็นการเพิ่มค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการโดยไม่จำเป็น ซึ่งในธุรกิจประกันภัยทั่วไปต้องมีตัวแทนนายหน้าประกันภัยเนื่องจากบุคคลเหล่านี้มีหน้าที่ต้องไปเสนอขายความคุ้มครองตามเงื่อนไขของสัญญาประกันภัยการประกันภัยในลักษณะดังกล่าว ประชาชนทั่วไปจะซื้อประกันภัยนั้นหรือไม่ก็ได้เป็นไปตามความสมัครใจของผู้ซื้อ (Voluntary Insurance) หากไม่มีตัวแทนนายหน้าประกันภัยธุรกิจประกันภัยก็จะดำเนินไปได้ยาก เงินค่านายหน้าก็เป็นประโยชน์ตอบแทนให้กับตัวแทนนายหน้าที่ขายประกันได้ แต่สำหรับในการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ มิใช่การประกันภัยที่ประชาชนจะทำการประกันภัยหรือไม่ก็ได้ แต่เป็นการประกันภัยที่บังคับให้ต้องทำถ้าฝ่าฝืนก็จะได้รับโทษทางอาญา ดังนั้นจึงไม่จำเป็นต้องมีตัวแทนนาย

⁷ ประกาศนายทะเบียนเรื่อง อัตราค่าจ้างหรือค่าบำเหน็จสำหรับตัวแทนประกันวินาศภัยและนายหน้าประกันวินาศภัย

หน้านำเสนอหรือชี้ชวนให้ประชาชนทำประกันภัย แต่อย่างใด

สาเหตุที่กล่าวถึงเรื่องนี้เนื่องมาจากเงินส่วนของค่านายหน้าจัดเป็นค่าใช้จ่าย ส่วนหนึ่งในการบริหารจัดการ ซึ่งหากส่วนของค่าใช้จ่ายส่วนนี้เพิ่มมากขึ้นโดยไม่จำเป็น ก็จะเป็นผลโดยตรงต่อการคำนวณทางคณิตศาสตร์ประกันภัยและขัดกับหลัก No Loss No Profit ทำให้สิทธิประโยชน์ในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัยลดน้อยลงไป หรือได้รับน้อยกว่าที่ควรจะได้รับอันเป็นสิ่งที่ไม่ยุติธรรม การที่มีประกาศนายทะเบียนกรมการประ

กันภัยดังกล่าวข้างต้นจึงมีผลกระทบต่อหลัก No Loss No Profit และกระทบถึงสิทธิประโยชน์ของผู้ประสบภัยจากกรมธรรม์จะได้รับจริง และสะท้อนให้เห็นว่าขาดความรู้ความเข้าใจในปรัชญาและหลักการของการประกันภัยในลักษณะนี้อย่างเห็นได้ชัดเจน

สำหรับในส่วนของเบี้ยประกันภัยแต่ละปี มีข้อมูลแสดงตั้งแต่ปี พ.ศ. 2539 – พ.ศ. 2543 ปรากฏตามตารางเปรียบเทียบรายงานข้อมูลการรับประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535⁸

ปี	ประเภท	จำนวนกรมธรรม์	เบี้ยประกันภัย รับโดยตรง	เบี้ยประกันภัย รับถือเป็นรายได้	สินไหมทดแทน จ่ายจริง	สินไหมทดแทน ค้างจ่าย	Loss Ratio (%)
2539	รถจักรยานยนต์	5,410,124	1,224,663,049	1,224,663,049	919,489,661	229,231,844	93.80
	รถอื่นๆ	9,674,146	6,457,151,587	6,457,151,587	1,575,969,246	196,062,443	27.44
	รวม	9,674,146	7,681,814,636	7,681,814,436	2,495,458,907	425,294,287	38.02
2540	รถจักรยานยนต์	5,482,460	1,243,005,080	1,243,005,080	1,074,994,221	166,607,383	99.89
	รถอื่นๆ	4,557,498	6,792,859,254	6,792,859,254	1,480,750,805	182,976,320	24.49
	รวม	10,039,958	8,035,864,334	8,035,864,334	2,555,745,026	349,583,703	36.15
2541	รถจักรยานยนต์	5,115,947	1,143,765,554	1,143,765,554	1,207,365,310	113,769,893	115.51
	รถอื่นๆ	4,457,269	5,982,033,583	5,982,033,583	1,617,053,100	236,521,647	30.99
	รวม	9,573,216	7,125,799,137	7,125,799,137	2,824,418,410	350,291,540	44.55
2542	รถจักรยานยนต์	5,130,024	1,106,035,237	1,106,035,273	1,167,295,978	194,799,483	123.15
	รถอื่นๆ	4,661,324	5,948,068,855	5,948,068,681	1,550,220,132	243,770,694	30.16
	รวม	9,791,348	7,054,104,092	7,054,103,918	2,717,516,110	438,570,177	44.74
2543	รถจักรยานยนต์	5,000,652	1,072,021,964	983,704,478	718,817,415	239,975,915	97.49
	รถอื่นๆ	4,605,203	5,826,720,436	5,503,478,019	918,073,072	272,028,583	22.44
	รวม	9,605,855	6,898,742,400	6,287,182,497	1,636,890,487	512,004,498	34.18

จากตารางจะเห็นว่าบริษัทผู้รับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับมีจำนวนเบี้ยประกันภัยรถยนต์ที่เรียกเก็บเหลือจ่ายแต่ละปีเป็นจำนวนมาก ตามหลัก No Loss No Profit จะไม่ถือว่าเบี้ยประกันภัยส่วนที่เหลือจ่ายในแต่ละปีนี้อะมาคิดเป็นกำไรจากการประกอบกิจการของบริษัท การ

ประกันภัยภาคบังคับจะไม่สร้างกำไรให้กับผู้รับประกันภัยถือว่าการประกันภัยภาคบังคับเป็นการช่วยเหลือสังคมในลักษณะสวัสดิสงเคราะห์ แต่ปรากฏว่าในปัจจุบันบริษัทผู้รับประกันภัยถือเอาเงินส่วนที่เหลือในแต่ละปีนี้เป็นส่วนหนึ่งของกำไร เมื่อสิ้นปีก็นำเงินดังกล่าวไปปันผลให้กับผู้ถือหุ้นของ

⁸รายงานข้อมูลการประกันภัยผู้ประสบภัยจากรถ ณ 6 กันยายน 2544 บริษัท ไทยอินชัวเรอส์ด้าเนท จำกัด

บริษัท ซึ่งการกระทำดังกล่าวนี้เป็นการกระทำที่ไม่ชอบธรรม เอาเปรียบสังคม ทำให้ประชาชนทั่วไปต้องจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยเท่าเดิมหรือสูงขึ้น และถ้าหากภาครัฐเคร่งครัดในการตรวจจับและสามารถบังคับให้รถทุกคันทำประกันภัยรถยนต์ได้ ก็จะมีเบี้ยประกันภัยเหลือจ่ายแต่ละปีอีกเป็นจำนวนมาก ตามหลักการประกันภัยภาคบังคับที่กล่าวมาแล้วเงินส่วนนี้ควรจะกลับไปสู่ประชาชนมากกว่าที่จะให้เป็นประโยชน์กับบุคคลเพียงกลุ่มเดียวที่ฉวยโอกาสจากการที่รัฐออกกฎหมายบังคับประชาชนให้ต้องปฏิบัติ ซึ่งหากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้ยึดหลัก No Loss No Profit และเห็นแก่ประโยชน์ของประชาชน โดยส่วนรวมจริง สิทธิประโยชน์ในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัยก็จะมากขึ้นตามไปด้วย อันจะยังผลให้ผู้ประสบภัยได้รับเงินชดเชยความเสียหายได้อย่างเพียงพอ

เรื่องต่อไปเป็นเรื่องของหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 นำหลักนี้มาใช้ (หลัก No - Fault) ในเรื่องของการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น แต่ในทางปฏิบัติปรากฏว่าผู้ร่างกฎหมายก็ดี ผู้นำกฎหมายฉบับนี้มาใช้ก็ดี ยังคงยึดติดกับหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามแบบกฎหมายลักษณะละเมิดอยู่ กล่าวคือเงื่อนไขการจ่ายค่าสินไหมทดแทนยังต้องพิจารณาจากตัวผู้ก่อความเสียหาย ยกตัวอย่างกรณีผู้ประสบภัยจากรถเสียชีวิต ถ้าข้อเท็จจริงทราบตัวผู้ขับขี่รถคันนั้นหรือจับตัวได้ ทายาทจะได้ค่าสินไหมทดแทน 80,000.- บาท แต่หากไม่ทราบว่าใครขับ

รถชนผู้ประสบภัย (ชนแล้วหนี) ทายาทจะได้ค่าสินไหมทดแทน 15,000.- บาท เป็นต้น

ในเรื่องของการใช้และการตีความกฎหมายเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ จากสภาพของปัญหาที่กล่าวในส่วนนี้ ถ้าหากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้เข้าใจและยึดหลักการพื้นฐานของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ เช่น หลัก No Loss No Profit หลัก No - Fault เป็นต้น การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับก็จะประสบผลตามความมุ่งหมายของกฎหมาย เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลเป็นสวัสดิสังคมแก่ประชาชนทุกคนในสังคมได้จริง

ประการที่สาม : ความเป็นธรรมในการได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

ความสัมพันธ์ระหว่างเบี้ยประกันภัยรถยนต์กับสิทธิประโยชน์ในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเมื่อประสบภัยจากรถเป็นสิ่งสำคัญที่ต้องพิจารณา การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับมีผลกระทบโดยตรงต่อประชาชน และต่อผู้ประสบภัยจากรถ หากกำหนดน้อยไป จะเป็นผลทำให้สิทธิประโยชน์ในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัยจากรถมีจำนวนน้อยไม่เพียงพอต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น หากกำหนดสูงเกินไปก็จะเป็นภาระแก่ประชาชนอาจ ก่อให้เกิดความเดือดร้อนทางด้านการเงินได้ เพราะประชาชนมีสภาพเศรษฐกิจไม่เท่ากัน ปัจจุบันการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยอาศัยปัจจัยต่างๆ ในการพิจารณา เช่น ลักษณะของการใช้รถยนต์ว่าเป็นการใช้รับจ้างหรือ

ให้เข้า หรือใช้เป็นรถส่วนบุคคล ประเภทและขนาดของรถยนต์⁹ จากการศึกษาพบว่าในประเทศไทยมีการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยไว้สูง มีการบวกเพิ่มเงินจำนวนหนึ่งเข้าไปพร้อมกับอัตราเบี้ยประกันภัยที่แท้จริงเช่น ภาษีมูลค่าเพิ่ม ค่าอากร ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ของบริษัทประกันภัย เป็นต้น ประชาชนต้องรับภาระมากขึ้นโดยไม่สามารถหลีกเลี่ยงหรือต่อรองได้ ตามหลักการอัตราเบี้ยประกันภัยจะคิดจากอัตราการเสี่ยงภัยของประชาชนทั้งหมดที่อาจได้รับภัยแล้วคำนวณออกมาเป็นค่าสินไหมทดแทนเต็มจำนวนต่อประชาชนผู้ประสบภัยหนึ่งคน แต่ในความเป็นจริงการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนมิได้จ่ายให้กับผู้ประสบภัยจากรถครบเต็มจำนวนที่คำนวณทุกกรณี ยกตัวอย่าง กรณีจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นไม่เกิน 15,000.- บาท จากจำนวนค่าสินไหมทดแทนเต็มจำนวน¹⁰ การจ่ายค่าสินไหมทดแทนกรณีนี้จะไม่เต็มยอดเงินตามจำนวนที่คำนวณตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยไว้ไม่สอดคล้องกับจำนวนเบี้ยประกันภัยที่เรียกเก็บจากประชาชน สมมุติว่าถ้ามีการทำประกันภัยรถยนต์ครบทุกคันในประเทศไทย ตามหลักการคำนวณความเสี่ยงภัยมีการเฉลี่ยมากขึ้น ความเสี่ยงจะลดลงตามหลักของ Law of Large Number กอปรกับหลัก No Loss No Profit นำมาใช้ประกอบในการคำนวณเบี้ยประกันภัยจะทำให้สามารถกำหนดหรือควบคุมความสัมพันธ์ระหว่างอัตราเบี้ยประกันภัยต่อสิทธิประโยชน์ในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนได้ เช่นอาจจะ

1. ลดอัตราเบี้ยประกัน เพื่อเป็นการลดภาระให้กับประชาชน เมื่อค่าสินไหมทดแทนเหมาะสมกับการชดเชยให้กับผู้ประสบภัยแล้ว

2. เพิ่มจำนวนหรือสิทธิประโยชน์เกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนมากขึ้น อัตราเบี้ยประกันภัยคงเดิม

นอกจากนั้นยังมีข้อสังเกตอีกว่าอัตราเบี้ยประกันภัยภาคบังคับที่เรียกเก็บมีเพียงอัตราเดียวเท่ากันในประเภทรถที่จัดไว้ทุกคนแต่ในความเป็นจริงคนแต่ละคนมีนิสัยในการขับรถที่แตกต่างกัน บางคนตั้งแต่ขับรถมาไม่เคยมีอุบัติเหตุเลย บางคนขับรถมีแต่เกิดอุบัติเหตุก่อความเสียหายบ่อยครั้ง แต่คนทั้งสองลักษณะนี้กลับรับภาระในค่าเบี้ยประกันภัยที่มีจำนวนเท่ากันซึ่งไม่ยุติธรรม ที่ถูกต้องควรนำประวัติการขับรถของคนมาเป็นเงื่อนไขในการกำหนดเบี้ยประกันภัยด้วย คนที่ขับรถแล้วมีอุบัติเหตุก่อความเสียหายบ่อยครั้งควรต้องเพิ่มจำนวนเบี้ยประกันภัย คนที่ขับรถดีไม่ก่ออุบัติเหตุ ความเสียหายหรือน้อยครั้งก็ควรได้รับการลดจำนวนค่าเบี้ยประกันภัยลงบ้าง

และในส่วนเรื่องของการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนก็เช่นกัน ภาครัฐบังคับเก็บค่าเบี้ยประกันภัยเท่ากันทุกคนแต่กลับมีเงื่อนไขการจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่แตกต่างกันในประเภทของความเสียหายเดียวกัน ตัวอย่าง มีผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถถึงแก่ความตาย แต่มีเงื่อนไขการจ่ายค่าสินไหมทดแทนต่างกันว่า ถ้าคนขับรถชนแล้วผู้ขับขี่หนีหายตัวไม่พบ ไม่รู้ว่าใครเป็นผู้ขับ หรือรถคันที่ก่อภัย

⁹ คำสั่งนายทะเบียนที่ 1/2541 เรื่องการเปลี่ยนอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับการประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.

¹⁰ ค่าสินไหมทดแทนเต็มจำนวน คือ 50,000.- บาท หรือ 80,000.- บาทแล้วแต่กรณี

มิได้ทำประกันภัยภาคบังคับไว้ทายาทของผู้ตายจะได้รับค่าสินไหมทดแทนจำนวน 15,000.- บาท แต่หากจับตัวคนขับรถได้และหรือรอดคนก่อเหตุมีการทำประกันภัยภาคบังคับไว้ ทายาทของผู้ตายจะได้รับค่าสินไหมทดแทนจำนวน 80,000.- บาท เป็นต้น

ในเรื่องของความเป็นธรรมในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจะต้องพิจารณาเริ่มตั้งแต่การจัดเก็บเบี้ยประกันภัย เพราะเป็นผลในการคำนวณทางคณิตศาสตร์ประกันภัยว่าในอัตราเบี้ยประกันภัยเท่านี้บาทต่อรายจะสามารถจ่ายค่าสินไหมทดแทนได้เท่าไรภายในเงื่อนไขอย่างใดบ้าง การคำนวณจะนำจำนวนเงินที่บังคับเก็บแต่ละรายหักค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ตามกฎหมายแล้ว ส่วนที่เหลือจะเป็นเบี้ยประกันภัยจริงที่นำมาคำนวณ จึงต้องยึดหลักที่มิได้มุ่งการค้าหรือหากำไร No Loss No Profit อย่างมากเพื่อจำกัดให้มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินการน้อยที่สุด ประชาชนผู้ประสบภัยก็จะได้ประโยชน์อย่างเหมาะสมเป็นธรรม และในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนก็ต้องนำหลักที่ไม่ต้องพิสูจน์ความผิด No - Fault มาใช้อย่างจริงจังเพื่อให้การจ่ายค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

ผลจากการศึกษาวิจัยทำให้ทราบว่า การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับในประเทศไทยยังขาดความเป็นธรรมอยู่มาก เงินค่าเบี้ยประกันภัยที่รัฐบาลบังคับให้ประชาชนต้องชำระถูกนำไปหักภาษี อากร ค่าคอมมิชชั่นหรือค่านายหน้า หรือสิ้นปีมีเงินค่าเบี้ยประกันภัยเหลือที่บริษัทประกันภัยรัฐก็ยินยอมให้นำมาเป็นกำไรจาก

การประกอบการของบริษัทประกันภัย ให้เอาไปปันผลให้กับผู้ถือหุ้นของบริษัทประกันภัยได้ ค่าใช้จ่ายทั้งหลายเหล่านี้ทำให้เหลือส่วนที่เป็นเบี้ยประกันภัยที่แท้จริงน้อยมาก ทำให้ค่าสินไหมทดแทนที่ผู้ประสบภัยได้รับมีจำนวนน้อยตามลงไปด้วย ซึ่งเป็นการไม่เป็นธรรมอย่างยิ่งและขัดกับหลักการไม่มุ่งการค้าหรือหากำไรจากการประกันภัย

ผลจากการออกแบบสอบถามความคิดเห็นผู้พิพากษา อัยการ ทนายความ ผู้รับประกันภัย ในประเด็นเกี่ยวกับการใช้และการตีความปรากฏผลให้เห็นว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นไปในทางที่ต้องการให้ใช้หลักการที่ไม่มุ่งการค้าหรือหากำไรในการประกันภัยภาคบังคับ กล่าวคือ

- ในเรื่องการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม อากร มีผู้ไม่เห็นด้วยถึง 176 คน คิดเป็นอัตราร้อยละ 88.0

- ในเรื่องค่าคอมมิชชั่นหรือค่านายหน้า ขยายประกันภาคบังคับ มีผู้ไม่เห็นด้วยถึง 167 คน คิดเป็นอัตราร้อยละ 83.5

- ในเรื่องที่บริษัทประกันภัยเอาเงินค่าเบี้ยประกันภัยที่อยู่กับบริษัทเป็นส่วนหนึ่งของการนำไปปันผลให้กับผู้ถือหุ้นของบริษัท มีผู้ไม่เห็นด้วยถึง 166 คน คิดเป็นอัตราร้อยละ 83.0

แนวทางแก้ไข

ตามที่ได้อ้างมาทั้งหมดสามารถสรุปถึงความบกพร่องของการประกันภัยภาคบังคับของประเทศไทย หรือจุดอ่อนที่ต้องแก้ไขให้เข้มแข็งขึ้นในหลักการทฤษฎีต่อไปนี้

1. ต้องมุ่งเน้นหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแบบไม่ต้องพิสูจน์ความผิดนำมาใช้กับการ

ประกันภัยรณภาคบังคับให้มากขึ้น มิได้มีเฉพาะกับ ส่วนของค่าเสียหายเบื้องต้นเท่านั้น และการนำมา ใช้ต้องเป็นการนำหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน แบบไม่ต้องพิสูจน์ความผิดมาใช้ในทางปฏิบัติให้ เป็นผลได้จริง

2. นำหลักไม่มุ่งการค้าหรือหากำไรจาก การประกันภัยรณภาคบังคับมาใช้ ทุกฝ่ายต้องมีความมุ่งหมายและจุดประสงค์เดียวกันทั้งภาครัฐ และภาคเอกชนที่จะไม่มุ่งการค้าหรือหากำไรจาก การประกันภัยภาคบังคับนี้ ซึ่งต้องทำจริงและต้อง เคร่งครัดเนื่องจากหลักการนี้จะเป็นผลโดยตรงที่ทำให้ สามารถแก้ไขปัญหาเรื่องความเป็นธรรมในการ ได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้เป็นอย่างดี และยังก่อให้เกิดความเป็นธรรมอย่างยิ่งในสังคม เป็นผลทำให้การประกันภัยรณภาคบังคับเป็นสวัสดิ สงเคราะห์แก่ประชาชนผู้ประสบภัยอย่างแท้จริง

3. สร้างกลไกในการพิจารณาคำนวณอัตรา เบี้ยประกันภัยและการกำหนดจำนวนเงินและเงื่อนไข ของการจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้ประสบภัย จากรถ เช่น อาจมีการตั้งคณะกรรมการที่เป็นผู้ที่มีความรู้ทางด้านกฎหมายประกันภัย คณิตศาสตร์ ประกันภัย การบริหารการประกันภัย เศรษฐ ศาสตร์ประกันภัย ทั้งภาครัฐและเอกชน ร่วมกัน พิจารณากำหนดและคำนวณในเรื่องนี้โดยเฉพาะ

4. สร้างมาตรการในการกำกับดูแลการประ กันภัยภาคบังคับในเรื่องของเบี้ยประกันภัย การ จ่ายค่าสินไหมทดแทน เป็นต้น ซึ่งจะได้กล่าวต่อ ไปในส่วนของการเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะ

ตามที่ได้ศึกษาการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เกี่ยวกับการประกันภัยรณภาคบังคับในทาง เอกสาร Document Research และการวิจัยภาค สนาม Filed Research ทำให้เห็นสภาพปัญหาที่ ชัดเจนในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับการ ประกันภัยรณภาคบังคับในประเทศไทย ในส่วนนี้ จึงใคร่ขอเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาและ อุปสรรคที่มีอยู่ในปัจจุบันและเสนอแนะถึงการชด ใช้ค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับการประกันภัยรณภาค บังคับที่เหมาะสมกับประเทศไทยดังต่อไปนี้

1. ให้นำหลักการที่ไม่มุ่งการค้าหรือหากำไร No-Loss No-Profit มาใช้ในประเทศไทย โดย ยกเลิกการจ่ายค่านายหน้าการขายประกันภัย ภาคบังคับ แก่ตัวแทนนายหน้าบริษัทประกันภัย ตามประกาศนายทะเบียน เรื่อง อัตราค่าจ้างหรือ ค่าบำเหน็จสำหรับตัวแทนประกันวินาศภัยและนาย หน้าประกันวินาศภัย ลงวันที่ 22 มกราคม 2545 โดยในประกาศให้ค่านายหน้าร้อยละ 12 ของจำนวนเบี้ยประกันภัย เพราะขัดกับหลักการที่ไม่ต้องการให้มุ่งการค้าหรือหากำไรอย่างชัดเจน วมตลอดทั้ง ยกเลิกภาษีและอากร

2. ให้นำหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน โดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดมาใช้จริงจังและถูกต้องตามหลักการ

3. เพื่อให้เกิดความเป็นธรรม ควรนำร ยกเว้นตามมาตรา 8(3) และ(4) พระราชบัญญัติ คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 คือรถของ

ส่วนราชการ กระทรวง ทบวง กรม เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สุขาภิบาล กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา และส่วนราชการท้องถิ่นที่เรียกชื่ออย่างอื่นและรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และรถอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวง¹¹ ให้ต้องถูกบังคับให้ทำประกันภัยรถภาคบังคับด้วย เพราะหน่วยงานต่างๆ ที่กล่าวมานี้ มีรถปริมาณที่มากและมีจำนวนเพิ่มขึ้น อัตราการใช้รถก็มาก โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุและมีผู้ประสบภัยจากรถก็มีมากตามไปด้วย และในกรณีของหน่วยงานดังกล่าวไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยแล้ว ผู้ประสบภัยจะได้รับเงินค่าเสียหายเบื้องต้นเพียงไม่เกิน 15,000.-บาทเท่านั้น จากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถเป็นผู้ทดลองจ่ายแทนหน่วยงานนั้นๆ ไปก่อน สำหรับค่าเสียหายในส่วนที่เกินเป็นภาระที่ผู้ประสบภัยจะต้องไปเรียกร้องจากหน่วยงานนั้นๆ เอง ซึ่งเป็นการปฏิบัติที่ไม่เป็นธรรม และเกิดความไม่เท่าเทียมกันหรือไม่เสมอภาคกันในสังคม

ในประเด็นนี้ผู้วิจัยใคร่ขอเสนอแนะให้ปรับปรุงแก้ไขมาตรการทางกฎหมายดังต่อไปนี้

ก. ยกเลิกข้อยกเว้นตามมาตรา 8(3),(4) พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 จะเป็นผลให้รถของหน่วยงานที่กล่าวมาข้างต้นต้องเข้ามาทำประกันภัยรถภาคบังคับด้วย

ข. ควรให้กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม เป็นผู้ทำหน้าที่ตรวจสอบการทำประกันภัยรถไปพร้อมกับการรับชำระภาษีประจำปีของ

รถ กล่าวคือ ควรปรับปรุงบทบัญญัติมาตรา 9 โดยกำหนดให้กรมการขนส่งทางบกมีอำนาจตรวจสอบการจัดให้มีการทำประกันภัยรถก่อนรับชำระภาษีประจำปี และปรับปรุงแก้ไขอำนาจหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบกด้วย ตามพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้ให้สอดคล้องกัน เนื่องจากการควบคุมและการตรวจสอบการจัดทำประกันภัยรถภาคบังคับโดยกำหนดควบคุมไปกับทะเบียนรถ จะเป็นวิธีการที่สามารถดำเนินการได้จริงในทางปฏิบัติและเป็นการตรวจสอบที่ให้ประสิทธิภาพสูงสุด

ค. แก้ไขระยะเวลาของการประกันภัยรถภาคบังคับให้เป็นระยะเวลาเดียวกันกับการจดทะเบียนและการชำระภาษีประจำปีของรถ เพราะทั้งสองเรื่องนี้ใช้ระยะเวลาการจัดเก็บเป็นปีปฏิทินเหมือนกัน (12 เดือนต่อ 1 ครั้ง) จะทำให้ง่ายแก่การตรวจสอบและมีผลในการบริหารจัดการจัดเก็บเบี้ยประกันภัยที่ตีมาก ทำให้ไม่เกิดช่องว่างหรือความเหลื่อมล้ำ ความไม่เป็นธรรมในการทำประกันภัยภาคบังคับเกิดขึ้นอีกต่อไป

4. ปรับปรุงมาตรการและกลไกในการประกันภัยรถภาคบังคับดังต่อไปนี้

ก. ให้มีการกำหนดเบี้ยประกันภัยโดยมีคณะกรรมการพิจารณาอัตราเบี้ยประกันภัยรถภาคบังคับที่ผ่านมาอัตราเบี้ยประกันภัยถูกกำหนดโดยนายทะเบียนประกันวินาศภัย¹² โดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย

¹¹กฎกระทรวงฉบับที่ 16 ให้ยกเว้นรถของหน่วยงานขององค์กรที่จัดขึ้นตามรัฐธรรมนูญและหน่วยงานอิสระตามที่ระบุไว้ในรัฐธรรมนูญ พ.ศ.2543.

¹²นายทะเบียนประกันวินาศภัยคือ อธิบดีกรมการประกันภัย

พ.ศ.2535 มาตรา 30 วรรคสอง แต่ให้ปรับปรุงใหม่โดยให้มีการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยโดยให้มีคณะกรรมการพิจารณาอัตราเบี้ยประกันภัยโดยเฉพาะ หรือจะอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 มาตรา 10 คือ การกำหนดอัตราเบี้ยประกันวินาศภัยให้รัฐมนตรีประกาศกำหนด โดยคำแนะนำของคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถก็ได้ ผลจากการใช้กฎหมายฉบับนี้มาเป็นระยะเวลากว่า 9 ปี พบว่าการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยภาคบังคับเกิดขึ้นโดยไม่มีกระบวนการและหลักเกณฑ์ที่ให้ความถูกต้องและยุติธรรมที่ชัดเจนและสามารถอธิบายให้ประชาชนที่ถูกบังคับรับรู้รับทราบและเข้าใจได้ แต่ปรากฏว่าที่ผ่านมามีปัญหาในทางปฏิบัติ

ข. สร้างมาตรการการบังคับใช้หลักไม่มุ่งการค้าหรือหากำไรจากการประกันภัยภาคบังคับ No-Loss No-Profit อย่างมีประสิทธิภาพ คือทำให้บริษัทประกันภัยไม่แสวงหากำไรจากการรับประกันภัยประเภทนี้ในขณะที่เดียวกันบริษัทประกันภัยก็ต้องไม่ขาดทุน แต่จากข้อมูลของเบี้ยประกันภัยที่

เฉลี่ยจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่จ่ายและ Loss Ratio พบว่าบริษัทประกันภัยมีกำไรอย่างมากจากเบี้ยประกันภัยเฉลี่ยจ่าย ในทางปฏิบัติกรณีนี้จึงไม่เป็นไปตามหลักบังคับ No-Loss No-Profit และไม่เป็นธรรมอย่างยิ่งกับการที่ประชาชนต้องถูกมาตรการทางกฎหมายบังคับให้ต้องทำประกันภัย แต่บริษัทประกันภัยได้รับประโยชน์ที่เป็นกำไรจำนวนมาก ดังนั้น จึงต้องมีการนำหลัก No-Loss No-Profit มาใช้บังคับอย่างจริงจัง โดยการแก้ไขระเบียบข้อบังคับในเรื่องดังต่อไปนี้

1. บัญญัติกฎหมายให้ถือหลัก No-Loss No-Profit เป็นลายลักษณ์อักษรอย่างชัดเจนในการใช้บริหารจัดการการประกันภัยภาคบังคับ

2. ยกเลิกการให้บริษัทประกันภัยนำเงินค่าเบี้ยประกันภัยภาคบังคับที่เหลือสิ้นปีถือเอาเป็นกำไรจากการประกอบการนำไปปันผลให้กับผู้ถือหุ้นของบริษัท

3. ยกเลิกการจัดเก็บภาษีอากร

4. ยกเลิกการให้ค่านายหน้าในการขายประกันภัยภาคบังคับ

บรรณานุกรม

- กมลวรรณ กীরติสมิต,ผู้เรียบเรียง. (2535, เมษายน - มิถุนายน). การประกันภัยความ
รับผิดชอบในการใช้รถยนต์ของประเทศญี่ปุ่น (Compulsory Automobile Liability Insurance).
การประกันภัย 17,66, หน้า 53-56.
- กองวิชาการและสถิติ กรมการประกันภัย. (2535, ตุลาคม-ธันวาคม). สารานุกรมเกี่ยวกับ
พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และกฎกระทรวง. การประกันภัย.
17,68, หน้า 23-35.
- จิตติ ดิงศรัทย์. (2539). กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย. พิมพ์ครั้งที่ 10. กรุงเทพฯ:
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- วิชา มหาคุณ. (2530,ธันวาคม). การประกันความเสียหายระบบไม่มีความผิด (No-Fault In-
surance) บทบัญญัติ 43,4, 57-70.
- อำนวย สุภเวชย์. (2542,มกราคม-มีนาคม). ปัญหาข้อกฎหมายเกี่ยวกับค่าเสียหายเบื้องต้น”
การประกันภัย. 24,93, หน้า 71-73.
- . (2542,กรกฎาคม-กันยายน). ปัญหาข้อกฎหมายเกี่ยวกับค่าเสียหายเบื้องต้น ตอน 3.
การประกันภัย. 24,95, หน้า 41-43.
- . (2542,ตุลาคม-ธันวาคม). ปัญหาข้อกฎหมายเกี่ยวกับค่าเสียหายเบื้องต้น ตอน 3.
การประกันภัย. 24,96, หน้า 37-43.
- Automobil Insurance Rating Association of Japan. (1994). **Automobil Insurance in Japan**.
Tokyo : Miyoshi.
- Colinvoux, Raoul. (1984). **The Law of Insurance**. 5th ed. London : Sweet & Maxwell.
- Ivamy, Edward Richard Hardy. (1984). **Fire and Motor Insurance**. 4th ed. London :
Butterworths.
- . (1979). **General Principle of Insurance Law**. 4th ed. London:Buttworths.
- Mulholland, RD. (1979) **Introduction to the New Zealand Legal System**. 3rd ed. Wellington
: Butterworths.
- Wills Park Rokes. (1977). **No Fault Insurance**. Santa Monica. California : Insurance Press.