

บทที่ 6

สรุปผลการศึกษา

จากการศึกษาเรื่องปัจจัยที่กำหนดการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่กำหนดการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ประเภทรถจักรยานยนต์ และศึกษาถึงทัศนคติของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ต่อการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 โดยใช้ปัจจัยทางด้านราคาหรือค่าเบี้ยประกันภัยของกรมธรรม์ รายได้ของผู้ใช้รถหรือครอบครัว หรือผู้ถือกรรมสิทธิ์ในตัวรถ ระดับการศึกษา ความรู้ในสิทธิประโยชน์ของกรมธรรม์ ความเข้มงวดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเช่นการตรวจจับและปรับของตำรวจ ความเข้มงวดในการกำหนดให้มีการจัดทำประกันภัยก่อนอนุญาตให้ต่อทะเบียนภาษีรถจักรยานยนต์ประจำปี ของสำนักงานขนส่งจังหวัด และการมีบัตรรับรองสิทธิการเบิกค่ารักษาพยาบาลต่างๆ ของผู้ใช้รถหรือผู้ครอบครองรถ หรือผู้ถือกรรมสิทธิ์ในตัวรถ โดยใช้ข้อมูลจากแบบสอบถามในกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 200 ราย และข้อมูลทุติยภูมิอื่นๆ มาเป็นส่วนประกอบในการศึกษา สรุปผลการศึกษาได้ดังนี้

6.1 สรุปผลการศึกษา

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงร้อยละ 63 อายุส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 25 ปี ถึง 35 ปี คิดเป็นร้อยละ 36.50 รองลงมาคืออายุระหว่าง 35 ปีถึง 45 ปี คิดเป็นร้อยละ 36.50 สถานภาพส่วนใหญ่มีสถานภาพโสด คิดเป็นร้อยละ 64 อาชีพส่วนใหญ่คือพนักงานบริษัทเอกชน คิดเป็นร้อยละ 31.0 ระดับการศึกษาส่วนใหญ่คือปริญญาตรีหรือเทียบเท่าคิดเป็นร้อยละ 45.69 รายได้เฉลี่ยต่อเดือนส่วนใหญ่ มีระดับรายได้ตั้งแต่ 6,001 บาทขึ้นไป ร้อยละ 26.40 ตำแหน่งในอาชีพส่วนใหญ่เป็นพนักงานหรือข้าราชการไม่เกินซี 3 คิดเป็นร้อยละ 43 สถานภาพในครอบครัวส่วนใหญ่เป็นบุตร/ธิดา คิดเป็นร้อยละ 48

ในส่วนการใช้รถจักรยานยนต์และการทำประกันภัย พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรถจักรยานยนต์ใช้งานในบ้านจำนวน 1 คัน คิดเป็นร้อยละ 46.50 การทำประกันภัยและต่อทะเบียนภาษีรถจักรยานยนต์ของรถคันที่ 1 ส่วนใหญ่เป็นการทำประกันภัยและต่อทะเบียนภาษี คิดเป็นร้อยละ 72.90 การทำประกันภัยและต่อทะเบียนภาษีรถจักรยานยนต์ที่ใช้งานประจำคันที่ 2 (กรณีมีรถมากกว่า 1 คัน) มากที่สุดเป็นการทำประกันภัยและต่อทะเบียนภาษีรถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ

73.30 การทำประกันภัยและต่อทะเบียนภาษีรถจักรยานยนต์ที่ใช้งานประจำคันที่ 3 (กรณีมีรถมากกว่า 2 คัน) มากที่สุดเป็นการทำประกันภัยและต่อทะเบียนภาษีรถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 81.50 และกรณีมีรถมากกว่า 3 คัน การทำประกันภัยและต่อทะเบียนภาษีรถจักรยานยนต์ที่ใช้งานประจำคันที่ (กรณีมีรถมากกว่า 3 คัน) มากที่สุดเป็นการทำประกันภัยแต่ไม่ต่อทะเบียนภาษีรถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 66.70 การยืมรถจักรยานยนต์ใช้งานของกลุ่มตัวอย่างกรณีรถที่ใช้งานไม่อยู่หรือไม่ว่าง ส่วนใหญ่ของยืมจากญาติ ๆ คิดเป็นร้อยละ 35.70 ซึ่งเท่ากับการเช่ามอเตอร์ไซค์รับจ้าง ในส่วนของการทำใบขับขี่ มีใบอนุญาตขับขี่มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 71.50 เส้นทางที่ใช้งานประจำคือเส้นทางจากบ้านไปที่ทำงานหรือสถานศึกษา คิดเป็นร้อยละ 59.90 โดยมีระยะทางเฉลี่ย 13.55 กิโลเมตรต่อวัน ระยะเวลาในการใช้รถจักรยานยนต์มากที่สุดคือ มากกว่า 3 ปี คิดเป็นร้อยละ 82 การทำประกันภัยของรถจักรยานยนต์ที่ใช้งานประจำ มีสัดส่วนของการทำประกันภัยมากกว่าไม่ทำประกันภัย คิดเป็นร้อยละ 77.70 และไม่ทำประกันภัย คิดเป็นร้อยละ 22.30 และผู้ประกันภัยส่วนใหญ่ เป็นการซื้อด้วยตนเองถึงร้อยละ 61.30

ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่กำหนดการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 99 % ได้แก่ราคาหรือค่าเบี้ยประกันภัย ซึ่งกำหนดขึ้นตามพิกัดอัตราเบี้ยประกันภัย โดยกรมประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ ภายใต้ทฤษฎีการประกันภัย (ดูแผนภาพที่ 3 ประกอบ) และความเข้มงวดของสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ ในการกำหนดให้มีการจัดทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติก่อนอนุญาตให้ทำการต่อทะเบียนภาษีรถจักรยานยนต์ประจำปี (ดูแผนภาพที่ 4 ประกอบ) ซึ่งเป็นไปตามสมมุติฐานที่ตั้งไว้ ในส่วนของปัจจัยอื่นๆ ที่มีผลต่อการทำประกันภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 99 % ได้แก่อาชีพของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ (ดูแผนภาพที่ 5 ประกอบ) ความคุ้มค่าของกรมธรรม์ หรืออัตราประโยชน์ที่ได้รับจากการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ (ดูแผนภาพที่ 6 ประกอบ)

ส่วนปัจจัยที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกับการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ได้แก่ รายได้ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ความรู้ในสิทธิประโยชน์และเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ ในด้านต่าง ๆ ได้แก่จำนวนเงินตามความคุ้มครองของกรมธรรม์ ผู้ที่มีสิทธิได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ การได้รับสิทธิจากรถจักรยานยนต์คันที่ทำประกันภัยแล้วนำไปเกิดเหตุ โดยที่ผู้ขับขี่ไม่จำเป็นต้องเป็นเจ้าของรถ รวมถึงการมีใบขับขี่หรือไม่ก็ได้รับความคุ้มครองตามเงื่อนไขของกรมธรรม์ การใช้สิทธิฯ จากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งตั้งอยู่ ณ สำนักงานประกันภัยจังหวัดทุกจังหวัด กรณีรถคันที่ก่อให้เกิดเหตุไม่มีการจัดทำประกันภัย ความเข้มงวดในการตรวจจับและปรับของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 83.67 เห็นว่าการจัดทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ มีความคุ้มค่าในการทำ และยังพบว่าความคุ้มค่าในการทำประกันภัยฯ มีความสัมพันธ์หรือเกี่ยวข้องกับการทำประกันภัยฯ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95 % ในส่วนของความคิดเห็นในการหลบหนีของผู้ขับขี่กรณีที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ ไปเกิดอุบัติเหตุชนกัน ส่วนใหญ่เห็นว่าผู้ขับขี่มักจะหลบหนี คิดเป็นร้อยละ 64.47 ไม่หลบหนีร้อยละ 35.53 เมื่อทำการสอบถามถึงความสำคัญในการทำประกันภัยจากแต่ละปัจจัยตามความรู้สึกรู้สึกของกลุ่มตัวอย่าง โดยให้กลุ่มตัวอย่างระบุน้ำหนักของปัจจัยด้วยตนเอง พบว่ากลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญของปัจจัย 3 อันดับแรก เรียงตามความสำคัญมากที่สุดไปน้อยที่สุดได้แก่ ความเข้มงวดในการตรวจจับและปรับของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ความเข้มงวดของเจ้าหน้าที่สำนักงานขนส่งในการกำหนดให้มีการทำประกันภัยก่อนอนุญาตให้มีการต่อทะเบียนรถจักรยานยนต์ประจำปี และราคาของกรมธรรม์หรือเบี้ยประกันภัยกรณีไม่เกิน 300 บาทต่อกรมธรรม์ มีผลต่อการทำประกันภัย

6.2 ข้อเสนอแนะจากผลการศึกษา

1) เนื่องจากการศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่กำหนดการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ครั้งนี้ทำการรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างเฉพาะผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดเชียงใหม่ ในช่วงเดือนกรกฎาคม 2545 ถึงเดือนสิงหาคม 2545 ซึ่งเป็นการเก็บข้อมูลในช่วงระยะเวลาสั้น ๆ และระหว่างทำการศึกษานี้อยู่ในช่วงของการร่างพระราชบัญญัติประกันสุขภาพแห่งชาติ และอยู่ในช่วงการนำเสนอเข้าสู่สภาผู้แทนราษฎร ซึ่งอาจมีผลเกี่ยวเนื่องกับการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2540 ได้บ้างไม่มากนัก เนื่องการใช้สิทธิจากบัตรทอง (โครงการ 30 บาท) นั้นมีผลเกี่ยวข้องกับการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ ด้วยเช่นกัน ซึ่งกระทรวงสาธารณสุข ได้มีการวางระเบียบการกำหนดให้มีการใช้สิทธิตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถฯ กรณีการรักษาผู้ประสบภัยอันเกิดจากอุบัติเหตุการจราจรทางบกซึ่งรวมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ โดยกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บกรณีอุบัติเหตุจากรถคันที่มีประกันภัย ก็ต้องใช้สิทธิโดยตรงจากกรมธรรม์ประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ และกำหนดให้ใช้สิทธิฯ จนเต็มจำนวนเงินความคุ้มครองของกรมธรรม์ก่อน จึงจะสามารถใช้สิทธิฯ จากบัตรทอง (30บาท) ในส่วนที่เกินจากสิทธิของกรมธรรม์ประกันภัยฯ หรือกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บจากรถคันที่ไม่มีประกันภัย ได้มีการกำหนดให้ผู้ประสบภัยหรือทายาทต้องทำการจ่ายค่ารักษาในจำนวนไม่เกิน 15,000 บาท (ค่าเสียหายเบื้องต้น) ก่อน ส่วนที่เกินกว่า 15,000 บาท จึงจะสามารถใช้สิทธิฯ จากบัตรทองได้ ซึ่งอาจ

เป็นปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ และเนื่องจากการกำหนดแนวปฏิบัติ ยังไม่เป็นสากล บางสถานพยาบาลไม่ได้ปฏิบัติตามแนวทางดังกล่าว ซึ่งจากการเก็บรวบรวมและทำการวิเคราะห์ข้อมูลในช่วงเวลาดังกล่าว ยังไม่มีการสรุปผลการใช้สิทธิฯ ของบัตรทอง กรณีผู้ใช้สิทธิฯ ได้รับบาดเจ็บจากรถอย่างชัดเจน จึงมิได้คำนึงถึงตัวแปรดังกล่าวในสมมติฐาน

2) การศึกษาปัจจัยที่กำหนดการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ทำการศึกษาเฉพาะผู้ใช้รถ หรือผู้ครอบครองรถหรือผู้ถือกรรมสิทธิ์ในตัวรถ เฉพาะรถจักรยานยนต์เท่านั้น และเป็นการเก็บข้อมูลจำนวน 200 ตัวอย่าง จากกลุ่มตัวอย่างเฉพาะในเขตอำเภอเมืองจังหวัดเชียงใหม่ ในระยะเวลาประมาณ 2 เดือน โดยการออกแบบสอบถามเพื่อให้ได้ข้อมูลที่ละเอียดและชัดเจนนั้น มีผลต่อการทำความเข้าใจของผู้ตอบแบบสอบถามเนื่องจากรูปแบบคำถามในเงื่อนไขกรมธรรม์เป็นภาษากฎหมาย ผู้วิจัยได้ใช้ภาษาเพื่อให้เกิดความเข้าใจโดยง่าย โดยใช้ประสบการณ์จากการทำงานและการสัมผัสกับประชาชนหรือทายาทผู้ประสบภัย หรือตัวผู้ประสบภัยเองในการขอรับคำปรึกษาในเงื่อนไขและความคุ้มครองของกรมธรรม์ ซึ่งผู้ศึกษาได้ทำข้อคำถามเป็นหลายข้อเลือกย่อย ๆ อีกทั้งกลุ่มตัวอย่างมีระดับศึกษา และการทำความเข้าใจข้อคำถามและการตัดสินใจที่แตกต่างกัน การตอบตามความเข้าใจดังกล่าวเป็นการตัดสินใจตอบของแต่ละบุคคล ตามระดับความรู้และประสบการณ์ที่แตกต่างกัน เมื่อนำมาแสดงผลโดยตารางความถี่ร่วม พบว่าบางเซลล์มีความถี่ของคำตอบที่น้อยกว่า 5 ซึ่งมีผลต่อการประมาณค่า และต้องการทำการรวมผลคำตอบที่มีความเกี่ยวข้องกันเข้าไว้ด้วยกัน ทำให้มีความละเอียดของข้อปลีกย่อยน้อยลง ดังนั้นเพื่อให้ข้อมูลมีความถี่ตั้งแต่ 5 ขึ้นไปในแต่ละเซลล์ การศึกษาครั้งต่อไปควรมีการเพิ่มจำนวนประชากรของกลุ่มตัวอย่างให้มากขึ้น ก็จะไม่พบปัญหาดังกล่าว

3) จากการศึกษาในครั้งนี้พบว่าสัดส่วนของผู้ที่ทำประกันภัยมีมากกว่าสัดส่วนของผู้ที่ไม่ทำประกันภัย โดยผู้ที่ทำประกันภัยมีสัดส่วนถึงร้อยละ 77.76 ส่วนผู้ที่ไม่ทำประกันภัยมีเพียงร้อยละ 22.34 ซึ่งจากข้อมูลทางสถิติของทั้งจังหวัดเชียงใหม่ มีสัดส่วนของจำนวนรถที่มีประกันภัยไม่ถึงร้อยละ 50 ของจำนวนรถที่จดทะเบียนในจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งไม่สอดคล้องกับข้อมูลสถิติดังกล่าว อาจเป็นไปได้ว่าการเก็บข้อมูลตัวอย่างจากกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่อำเภอเมืองจังหวัดเชียงใหม่ โดยที่กลุ่มประชากรส่วนใหญ่มีความรู้ มีระดับการศึกษา รวมถึงความเข้มงวดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีมากกว่าในพื้นที่อำเภออื่นๆ ของจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งหากมีการศึกษาถึงปัจจัยที่กำหนดการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในครั้งต่อไป ควรได้มีการกระจายการเก็บข้อมูลในอำเภออื่น ๆ หรือเป็นการศึกษาข้อมูลการทำประกันภัยของกลุ่มตัวอย่างในเขตอำเภออื่นๆ เพื่อทำการเปรียบเทียบผลกับการศึกษาในครั้งนี้ว่ามีความ

แตกต่างกันหรือไม่อย่างไร ทั้งนี้เนื่องจากจังหวัดเชียงใหม่มีจำนวนอำเภอถึง 22 อำเภอ กับ 2 กิ่งอำเภอ การเก็บข้อมูลเปรียบเทียบในแต่ละอำเภออาจทำให้ได้ผลการศึกษาที่แตกต่างกันออกไป

4) จากผลการศึกษาในส่วนของอาชีพของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ พบว่ามีความเกี่ยวข้องกับสัมพันธกับการทำประกันภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95% โดยที่ผู้ศึกษาไม่ได้ทำการตั้งสมมติฐานดังกล่าวไว้ และเมื่อดูถึงสัดส่วนการคุ้มครองอย่างมีเพียงร้อยละ 14.0 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด หากได้มีการศึกษาถึงรายละเอียดในอาชีพดังกล่าว โดยเฉพาะรวมถึงสาเหตุในการทำประกันภัยในงานวิจัยอื่นๆ จะทำให้ได้ข้อสรุปที่ชัดเจนและสามารถนำไปอ้างอิงได้ต่อไป

5) จากผลการศึกษาในส่วนของกรมรงค์ส่งเสริมการทำประกันภัย พบว่ากลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีทัศนคติที่ดีกับการรณรงค์ดังกล่าว โดยมีความเห็นในการรณรงค์ส่งเสริมการทำประกันภัยในวิธีต่างๆ เป็นจำนวนถึง 192 ราย คิดเป็นร้อยละ 96.0 จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 200 ราย โดยความเห็นในการรณรงค์โดยวิธีการให้ความรู้แก่ประชาชนอย่างทั่วถึงเป็นสัดส่วนมากที่สุด ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิเคราะห์ในองค์ความรู้ด้านต่างๆ ของกรมธรรม์ประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ พบว่าประชาชนมีความรู้ในเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ เป็นสัดส่วนที่น้อยมาก และไม่มีมีความเกี่ยวข้องกับการทำประกันภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ดังนั้นหากได้มีการรณรงค์และส่งเสริมการทำประกันภัยดังกล่าว เชื่อว่าจะมีผลต่อการจัดทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ ทำให้มีสัดส่วนของการทำประกันภัยที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งส่งผลแก่ประชาชน คนนั่งซ้อนท้าย และรวมถึงผู้ขับขี่โดยตรง จะได้รับการรักษาพยาบาลได้อย่างทันที่วงที่และสถานพยาบาลที่สามารถรับรักษาผู้ประสบภัยได้อย่างมั่นใจต่อไป

6.3 ข้อเสนอแนะในการนำผลที่ได้ไปปรับใช้

จากการศึกษาปัจจัยที่กำหนดการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 พบปัญหาของการทำประกันภัย หรือการไม่ทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ในหลาย ๆ ด้าน จึงควรได้มีการกระตุ้นเตือนในด้านต่าง ๆ ได้แก่

1) การเรียกร้องในสิทธิเพื่อให้ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยฯ เนื่องจากกฎหมายได้บัญญัติไว้เพื่อคุ้มครองประชาชนและผู้ใช้รถใช้ถนนทุกคน ซึ่งเป็นผู้ที่ต้องได้รับความเสี่ยงภัยจากรถ ดังนั้นผู้ที่ควรเรียกร้องให้เกิดการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เพื่อความคุ้มครองตามกฎหมาย คือผู้ที่ต้องได้รับความเสี่ยงภัยจากรถทุกคน ซึ่งได้แก่คนเดินถนน คนนั่งโดยสารในรถต่างๆ ซึ่งไม่มีโอกาสซักถามหรือตรวจสอบว่ารถคันใดมีการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติหรือไม่อย่างไร โดยส่วนใหญ่จะทราบหลังจาก

เมื่อรถคันนั้นไปก่อให้เกิดอุบัติเหตุแล้ว และต้องมีค่าใช้จ่ายในการรักษา หรือบางกรณีได้รับบาดเจ็บสาหัสจนถึงแก่ชีวิตและมีการเรียกร้อยค่าสินไหมทดแทนจากทายาทตามกฎหมาย โดยที่เจ้าของรถทุกคัน อาจไม่ได้ตั้งใจในการละเลยหน้าที่ดังกล่าว หรืออาจตั้งใจก็ตาม แต่ท้ายที่สุดผู้ที่ได้รับผลกระทบก็คือผู้ประสบภัยทุกรายรวมถึงทายาทของผู้ประสบภัยดังกล่าว เป็นผู้ที่ได้รับผลจากปัญหาทั้งทางสังคมและเศรษฐกิจในการขาดหายของสมาชิกในครอบครัว ซึ่งอาจเป็นหัวหน้าครอบครัว หรือบุตร/ธิดา ฯลฯ และ/หรืออาจทุพพลภาพต้องเป็นภาระแก่ครอบครัวและสังคมต่อไป ส่วนผู้ขับขี่หรือผู้ที่กระทำละเมิด เจ้าของรถ ผู้ครอบครองรถ และผู้ถือกรรมสิทธิ์ในตัวรถ ก็ได้รับผลตามกฎหมายซึ่งอาจเป็นกรณีความละเมิดทางแพ่งฯ และความรับผิดทางอาญากรณีผู้ประสบภัยถึงแก่ชีวิต และโทษปรับกรณีไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งมีโทษปรับสูงสุดไม่เกิน 10,000 บาท

2) ประชาชนทุกคนควรทำการศึกษา หรือทำความเข้าใจในถึงสิทธิประโยชน์ในขั้นต้นจากกรมธรรม์ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2540 ซึ่งได้คุ้มครองในสิทธิประโยชน์ต่างๆ ของผู้ประสบภัย เช่นการมอบอำนาจให้สถานพยาบาลเป็นผู้รับค่ารักษาของผู้ประสบภัยจากรถทุกคน ที่ได้รับบาดเจ็บจากรถคันที่มีประกันภัย ในจำนวนเงินเต็มตามสิทธิฯ กรณีค่าเสียหายเบื้องต้น (ดูภาคผนวก ข) ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อทั้งผู้ประสบภัยและสถานพยาบาลเอง โดยที่สถานพยาบาลก็สามารถรักษาผู้ประสบภัยได้ทุกรายและได้รับการชดใช้ค่ารักษาพยาบาลที่ได้ทำการรักษาไปอย่างน้อยที่สุดก็เต็มตามจำนวนเงินความคุ้มครองตามสิทธิฯ ค่ารักษาพยาบาลเบื้องต้นในจำนวน 15,000 บาท(หนึ่งหมื่นห้าพันบาทถ้วน) ซึ่งเป็นการบรรเทาอาการบาดเจ็บของผู้ประสบภัยและสามารถกลับคืนสภาพปกติโดยเร็ว และสามารถดำเนินธุรกิจในการรักษาผู้ป่วยหรือผู้ประสบภัยอื่นๆ เพื่อสังคมได้ต่อไป

3) การกระตุ้นเตือนประชาชนคนไทยให้ปฏิบัติตามหน้าที่ ตามที่รัฐธรรมนูญฯ ได้กำหนดให้ประชาชนทุกคนมีหน้าที่ในการปฏิบัติตามกฎหมาย ทั้งนี้โดยเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เพื่อให้เกิดความสงบเรียบร้อย และดำรงไว้เพื่อศีลธรรมอันดีงามของประชาชน โดยที่ผู้ใช้รถใช้ถนนทุกคน ควรที่จะได้รับความคุ้มครองในเบื้องต้นตามสิทธิฯ ของกรมธรรม์ โดยที่กรณีการไม่จัดทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดกรณีของ “ การชนแล้วหนี “ เนื่องจากความเกรงกลัวต่อความรับผิดตามกฎหมาย และภาระค่าใช้จ่ายที่ต้องรับผิดชอบจากกรณีการกระทำละเมิดต่อบุคคลอื่น อีกทั้งยังต้องโทษปรับต่างๆ อย่างไรก็ตามหากการรณรงค์ให้จัดทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ เป็นการมอบหมายให้หน่วยงานใด หน่วยงานหนึ่งต้องรับผิดชอบโดยตรง โดยประชาชนในสังคมละเลยหน้าที่อยู่เป็นนิจ ก็คงมีเพียงประชาชนไม่ถึงร้อยละ 50 ที่จะได้รับความคุ้มครองจากกรมธรรม์ประกันภัยตามพระราช

บัญญัติฯ เนื่องจากข้อมูลสถิติการทำประกันภัยในปี ที่ผ่านมา มีเพียงร้อยละ 50 ของรถที่จดทะเบียนเท่านั้นที่มีการจัดทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งยังไม่รวมถึงรถที่ขาดการต่อทะเบียน รถเก่าหมดสภาพการใช้งานแต่นำมาใช้วิ่งบนท้องถนน และรถนำเข้าที่แปลงสภาพและไม่สามารถจดทะเบียนนำมาใช้วิ่งบนท้องถนนได้ อย่างไรก็ตามผู้ทำการศึกษาเชื่อว่าในอนาคตอันใกล้มีการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ จะแพร่หลายมากยิ่งขึ้นเนื่องจากการรณรงค์ของเจ้าหน้าที่ ของสำนักงานประกันภัยจังหวัดซึ่งมีอยู่ทุกจังหวัดในประเทศไทย ภายใต้สังกัดกรมประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ในโครงการรณรงค์การทำประกันภัย 100 % ในแต่ละจังหวัด เป้าหมาย และโดยบทบัญญัติตามมาตรา 10 ทวิซึ่งเพิ่มโดยมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 กำหนดให้จัดตั้ง “ บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด “ เพื่อให้บริการเกี่ยวกับการรับคำร้องขอและการจ่ายสินไหมทดแทน หรือเงินต่าง ๆ ตามพระราชบัญญัตินี้ และดำเนินกิจการตามที่บริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะได้อบรมหมาย (ภาคผนวก ข) ทำให้มีหลายหน่วยงานที่คอยให้คำปรึกษาและคุ้มครองสิทธิแก่ประชาชนทุกคน รวมถึงการบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้เริ่มบังคับในปี พ.ศ. 2536 จวบจนปัจจุบัน ในช่วงระยะเวลา 10 ปี โดยประมาณ ประชาชนเป็นจำนวนไม่น้อยที่ได้รับการคุ้มครองจากกรมธรรม์ประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ ผู้ศึกษาใคร่ขอความอนุเคราะห์จากผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายเพื่อร่วมรณรงค์และกระตุ้นเตือนผู้มิรถไว้ใช้ทุกคน เพื่อจัดทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ทั้งนี้เพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมในทางหนึ่ง

4)ราคาหรือค่าเบี้ยประกันภัย และจำนวนเงินความคุ้มครองตามสิทธิฯ หรืออรรถประโยชน์ที่ได้รับจากกรมธรรม์ เป็นการกำหนดโดยกรมประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ ซึ่งเป็นการกำหนดราคาโดยการแทรกแซงจากภาครัฐ ทั้งนี้ก็เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ได้รับความคุ้มครองที่เท่าเทียมกับรถอื่นๆ โดยจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยในอัตราที่ต่ำกว่าอัตราเบี้ยประกันภัยของรถอื่นๆ แต่ได้รับความคุ้มครองที่เท่าเทียมกัน ซึ่งจากความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนนั้น พบว่ารถจักรยานยนต์มีความถี่ของอุบัติเหตุทางจราจรมากกว่ารถยนต์ ทั้งนี้อาจเนื่องจากปริมาณของรถจักรยานยนต์และสภาพรถจักรยานยนต์ซึ่งต้องใช้ความสามารถทั้งการขับขี่และการทรงตัวของผู้ควบคุม อีกทั้งอาการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุโดยรถจักรยานยนต์มีจำนวนที่สาหัสและมากกว่ารถยนต์ ซึ่งหากใช้การคำนวณความเสี่ยงภัยตามทฤษฎีการประกันภัย อัตราเบี้ยประกันภัยของรถจักรยานยนต์จะแพงกว่ารถอื่นๆ ในจำนวนเงินความคุ้มครองที่เท่ากัน อย่างไรก็ตามจากกฎการเฉลี่ยซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของทฤษฎีการประกันภัย ได้รวมภัยที่มีลักษณะความเสี่ยงภัยที่เหมือนกัน ซึ่งเป็นการเฉลี่ยความเสี่ยงภัยร่วมกัน (Co-operative risk sharing plan) เนื่องจากปริมาณรถจักรยาน

ยนต์ที่ใช้งานและวิ่งอยู่บนท้องถนนมีจำนวนมากกว่ำรถยนต์ ทำให้มีผลต่อการคำนวณเบี้ยประกันภัย ในอัตราที่ต่ำ อันเนื่องมาจากผู้รวมกลุ่มความเสี่ยงภัยมีมากดังกล่าว การเฉลี่ยค่าสูญเสียก็มีมากตามไปด้วย ทำให้สามารถเสียค่าเบี้ยประกันภัยในจำนวนที่ถูกลง ผู้ศึกษาจึงใคร่เชิญชวนผู้ที่มีรถจักรยานยนต์ไว้ใช้ ผู้ครอบครองรถ หรือผู้ถือกรรมสิทธิ์ในตัวรถ ร่วมปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายโดยการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ เนื่องจากความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของจำนวนความคุ้มครองตามกรรมธรรม์และสิทธิประโยชน์ในด้านต่างๆ ที่ทำเทียบกับรถอื่นๆ แต่เสียค่าเบี้ยประกันภัยในอัตราที่ต่ำกว่าดังกล่าว และเพื่อคงอัตราค่าเบี้ยประกันภัยไม่ให้เพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากหากกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีการทำประกันภัยมากยิ่งขึ้นเท่าไร จะทำให้ผู้รวมกลุ่มที่มีความเสี่ยงภัยเดียวกันมีจำนวนมาก และส่งผลถึงอัตราส่วนค่าสินไหมจ่ายต่อเบี้ยประกันภัยรับ (Loss Ratio) ทำให้มีสัดส่วนน้อยลง นั้นหมายถึงการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นและ/หรือค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยที่น้อยกว่าจำนวนเบี้ยประกันภัยที่บริษัทประกันภัยได้รับ จะส่งผลให้ค่าเบี้ยประกันภัยถูกลงกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบันได้ทางหนึ่ง และในทางตรงกันข้ามหากกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีการจัดทำประกันภัยที่น้อยลงเรื่อย ๆ เนื่องจากปัจจัยต่างๆ ดังที่ได้ทำการศึกษามาแล้วข้างต้น อาจยังผลถึงจำนวนค่าสินไหมจ่ายต่อเบี้ยประกันภัยรับ (Loss Ratio) ของบริษัทประกันภัยที่สูงขึ้น นั้นหมายถึงการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น และ/หรือค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถมากกว่าจำนวนเบี้ยที่ได้รับจากผู้ไ้รถที่จัดทำประกันภัย ซึ่งมีสัดส่วนไม่ถึงร้อยละ 80 ของรถที่ใช้งานและวิ่งอยู่บนท้องถนน จะยังผลถึงการคำนวณเบี้ยประกันภัยตามทฤษฎีการประกันภัย ตามกฎการเฉลี่ย อาจมีผลทำให้ค่าเบี้ยประกันภัยต้องปรับสูงขึ้น ซึ่งทำให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์บางกลุ่มไม่สามารถทำประกันภัยได้เนื่องจากค่าเบี้ยประกันภัยแพงขึ้น และจะส่งผลเป็นเช่นนี้เรื่อยไป ขึ้นอยู่กับกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์และประชาชนผู้ต้องแบกรับภาระความเสี่ยงภัยบนท้องถนน จะพึงเคยไม่ร่วมช่วยกันปฏิบัติตามหน้าที่ที่ดีและมีประโยชน์ต่อสังคมและชุมชน รวมถึงการช่วยกันรณรงค์เรียกร้องให้มีการทำประกันภัยโดยทั่วกัน เหตุการณ์เช่นนี้ก็จะวนเวียนกันไป ซึ่งหากในที่สุดการทำประกันภัยมีจำนวนน้อยลงเรื่อย ๆ เนื่องจากค่าเบี้ยประกันภัยที่สูงขึ้น และก็จะมียิ่งรถไม่ก็คันที่วิ่งอยู่บนท้องถนนที่มีการทำประกันภัย และเหตุการณ์ “ชนแล้วหนี” ก็จะปรากฏให้เห็นอยู่ทั่วทุกจังหวัดในประเทศไทย ควรถึงเวลาแล้วหรือยังที่ประชาชนคนเดินถนนทุกคน จะใช้สิทธิเรียกร้องให้เจ้าของรถทุกคัน ผู้ใช้รถรวมถึงผู้ครอบครองรถทุกคน ควรปฏิบัติตามกฎหมายด้วยการดูแลรักษาสภาพรถให้อยู่ในสภาพการใช้งานที่ดี และมีการจัดทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 อย่างต่อเนื่องตลอดการใช้งาน เพื่อแสดงถึงการเป็นผู้มีความรับผิดชอบต่อสังคม และมอบสิทธิประโยชน์และสวัสดิการสงเคราะห์แก่เพื่อนผู้ใช้รถใช้ถนนโดยทั่วกัน

5) จากผลการศึกษาพบว่า ความเข้มงวดของสำนักงานขนส่งในการกำหนดให้มีการต่อทะเบียนภาษีรถจักรยานยนต์ประจำปี มีความเกี่ยวข้องสัมพันธ์กับการทำประกันภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95 % ดังนั้นการรณรงค์ให้มีการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ควรได้รับการสนับสนุนและร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างๆ เช่นสำนักงานขนส่งจังหวัด สำนักงานประกันภัยจังหวัด และบริษัทประกันภัย รวมถึงสถานพยาบาลในพื้นที่ เพื่อร่วมรณรงค์การจัดทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ ทั้งนี้เพื่อประโยชน์โดยรวมของประชาชนและคนในสังคมต่อไป

6) การใช้สิทธิเบิกค่ารักษา การเรียกคืนค่าเสียหายจากผู้ประสบภัยในบางกรณี การเรียกค่ารักษาเกินกว่าราคามาตรฐาน

(ก) กรณีผู้ประสบภัยเป็นผู้ประกันภัยตามพระราชบัญญัติประกันสังคมหรือผู้ได้รับบัตรสงเคราะห์ต่าง ๆ ซึ่งมีสิทธิได้รับการรักษาพยาบาลโดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่าย ได้มอบอำนาจให้โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลเป็นผู้ร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นนี้แทน โดยผู้ประสบภัยไม่เข้าใจพระราชบัญญัตินี้หรือถูกกระทำให้สำคัญผิด ต่อมาผู้ประสบภัยถูกบริษัทประกันภัยหรือกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยไต่เบี่ยหรือเรียกเงินคืน โดยความจริงแล้วผู้ประสบภัยไม่ต้องเสียค่ารักษาพยาบาลเลยแต่ต้องกลับมาจ่ายเงินในส่วนนี้ โดยบางครั้งจะมากกว่าค่ารักษาพยาบาลที่จะต้องจ่ายตามอัตราปกติตอนรักษาพยาบาลอีก (ชวลิต อิศรเดช, 2538:34)

(ข) แม้จะมีคณะกรรมการแพทย์ กำหนดค่ารักษาพยาบาลผู้ประสบภัยจากรถให้โรงพยาบาล สถานพยาบาล กรมการประกันภัย และบริษัทประกันภัยถือปฏิบัติ แต่ยังมีปัญหาค่ารักษาพยาบาลแพงกว่าความเป็นจริง และมีการทุจริตเรียกค่ารักษาพยาบาล โดยไม่ได้มีการรักษาพยาบาลเหล่านั้นจริง สถาบันวิจัยสาธารณสุข ได้เสนอตั้งองค์กรกลางกำหนดราคามาตรฐานค่ารักษาพยาบาล โดยหวังจะแก้ปัญหาโรงพยาบาลเอกชนคิดค่ายา ค่ารักษาพยาบาลแพง โดยถ้าเป็นโรงพยาบาลเอกชนก็จะให้ผู้ป่วยพักรักษาตัวอยู่นานหรือใช้เทคโนโลยีทางการแพทย์สูง ทั้ง ๆ ที่อาจไม่จำเป็น (ชวลิต อิศรเดช, 2538: 35)

7) ในส่วนของรายละเอียดความรู้ด้านต่างๆ ของกรมธรรม์ประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ ประชาชนในแต่ละจังหวัด สามารถขอรับคำแนะนำและข้อปรึกษาจากสำนักงานประกันภัยจังหวัด ได้ทุกจังหวัด และรวมถึงบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ซึ่งจัดตั้งขึ้นตามมาตรา 10 ทวิ และมาตรา 10 تري ซึ่งเพิ่มโดยมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัย

จากรถ พ.ศ.2540 (ดูภาคผนวก ข.) หรือคู่มืออธิบายและแนะนำการใช้สิทธิจากกรมธรรม์รวมถึง เอกสารประกอบการยื่นคำร้องในการใช้สิทธิได้จากภาคผนวก ค.

มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Chiang Mai University