

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พุทธศักราช 2535 ได้ถูกบัญญัติขึ้นเพื่อคุ้มครองสวัสดิภาพของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนทุกคนในประเทศไทย ซึ่งอาจประสบอุบัติเหตุจากรถยนต์ รถจักรยานยนต์ รวมถึงรถอื่น ๆ ที่วิ่งอยู่บนท้องถนน เพื่อที่จะได้รับการรักษาพยาบาล

กรณีบาดเจ็บได้ทันที หรือบางกรณีอาจสูญเสียอวัยวะส่วนสำคัญของร่างกายทำให้ต้องทุพพลภาพ หรืออาจได้รับบาดเจ็บสาหัสจนถึงแก่ชีวิต โดยความคุ้มครองในเรื่องนี้เป็นการคุ้มครองแบบสวัสดิสงเคราะห์ กล่าวคือตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พุทธศักราช 2535 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติมพุทธศักราช 2540 ได้บัญญัติไว้เพื่อให้บริษัทผู้รับประกันภัยทำการชดเชยแก่ผู้ประสบภัยจากรถคันนั้นๆ ซึ่งได้จัดทำประกันภัยไว้ โดยไม่ต้องรอพิสูจน์ความรับผิดชอบตามกฎหมาย ทั้งนี้เพื่อเป็นการช่วยเหลือและบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน และสถานพยาบาลผู้รักษาผู้ประสบภัย ไม่ต้องแบกรับภาระค่ารักษาพยาบาลรวมถึงค่าใช้จ่ายในการจัดการงานศพ อันเป็นความสูญเสียอันใหญ่หลวงซึ่งอาจเกิดขึ้นได้กับผู้ใช้อรถใช้ถนนทุกคน

การบัญญัติกฎหมายดังกล่าวถือได้ว่าเป็นการจัดสวัสดิสงเคราะห์โดยภาครัฐ เพื่อมุ่งหวังให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ได้รับความคุ้มครองโดยทั่วกัน โดยไม่ต้องรอการดำเนินการทางผลคดีอันยาวนาน เนื่องจากเป็นการคุ้มครองทั้งผู้ขับขี่ ผู้ที่โดยสาร คนเดินถนน โดยภาครัฐเป็นผู้กำหนดพิกัดอัตราเบี้ยประกันภัย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถทั้งประเภทรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นการควบคุมราคาเพื่อให้ประชาชนทุกคนสามารถจัดทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ เพื่อคุ้มครองสิทธิในการขอรับค่าใช้จ่ายอันจำเป็นอันเกิดจากการรักษาพยาบาล และหรือค่าสินไหมทดแทนที่อาจเกิดขึ้นได้เมื่อเกิดอุบัติเหตุทั้งในส่วนของผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร และผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ภายนอกรถคันเอาประกันภัย

จากข้อมูลแสดงจำนวนรถจดทะเบียนของกรมการขนส่งทางบก ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2536 ถึงปี พ.ศ. 2544 โดยแยกเป็นจำนวนรถจดทะเบียนสะสม จำนวนรถจดทะเบียนสะสม 10 ปี และจำนวนรถจดทะเบียนใหม่และต่อภาษี โดยจำนวนรถจดทะเบียนสะสม เป็นข้อมูลการจดทะเบียนของรถจักรยานยนต์ที่สะสมมาของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งประกอบไปด้วยจำนวนรถจักรยานยนต์ที่ปัจจุบันอาจไม่ได้มีการนำมาใช้วิ่งบนท้องถนนแล้วแต่เคยมีการจดทะเบียนภาษีประจำปี ส่วนข้อ

มูลจำนวนรถจดทะเบียนสะสม 10 ปี เป็นการเก็บข้อมูลประมาณการจากอายุการใช้งานจริง โดยเฉลี่ยของรถจักรยานยนต์ที่ค่าเฉลี่ยอายุการใช้งานประมาณ 10 ปี โดยทำการรวบรวมข้อมูลจากส่วนต่างของจำนวนรถจดทะเบียนสะสมในปีที่รายงานลบออกด้วยข้อมูลรถจดทะเบียนสะสมในปีก่อนหน้าที่รายงานไปอีก 10 ปี ทั้งนี้เพื่อให้เห็นภาพที่ชัดเจนของจำนวนรถที่ใช้สามารถใช้งานได้จริงและยังคงนำมาวิ่งอยู่บนท้องถนนซึ่งเป็นค่าประมาณการที่ใกล้เคียงตามข้อเท็จจริง และข้อมูลจำนวนรถจดทะเบียนใหม่และต่อภาษีประจำปีที่สำนักงานขนส่งจังหวัดแต่ละจังหวัด ซึ่งแสดงถึงศักยภาพในการจัดเก็บภาษีการต่อทะเบียนรถจักรยานยนต์ประจำปี โดยในแต่ละปีทางสำนักงานขนส่งจังหวัดแต่ละจังหวัดจะมีโครงการในการรณรงค์ให้มีการต่อทะเบียนภาษีรถประจำปีที่แตกต่างกัน ทำให้ข้อมูลการจัดเก็บภาษีในรถจดทะเบียนใหม่และต่อภาษีมีความแตกต่างกัน ส่วนข้อมูลจำนวนรถที่ทำประกันภัย เป็นการทำประกันภัยของรถจักรยานยนต์ทั้งหมดกับบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทยในแต่ละปี โดยนำมาเปรียบเทียบร้อยละของการทำประกันภัยกับจำนวนรถที่จดทะเบียนพบว่า มีค่าเฉลี่ยของการทำประกันภัยเปรียบเทียบกับจำนวนรถที่จดทะเบียนสะสมเพียงร้อยละ 37.08 เมื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของการทำประกันภัยกับจำนวนรถที่จดทะเบียนสะสม 10 ปีเป็นร้อยละ 53.08 และหากเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของการทำประกันภัยกับจำนวนรถที่จดทะเบียนใหม่และต่อภาษีมีสัดส่วนถึงร้อยละ 69.53 ซึ่งเมื่อดูรายละเอียดสัดส่วนของการทำประกันภัยในแต่ละปี โดยการเปรียบเทียบ ข้อมูลการทำประกันภัยกับจำนวนรถจดทะเบียนสะสม กับข้อมูลการทำประกันภัยกับจำนวนรถที่จดทะเบียนสะสม 10 ปี และข้อมูลการทำประกันภัยกับจำนวนรถที่จดทะเบียนใหม่และต่อภาษีมีสัดส่วนที่แตกต่างกัน ประมาณ 10-15 % แสดงให้เห็นถึงจำนวนรถที่วิ่งอยู่บนท้องถนนซึ่งขาดการต่อทะเบียนภาษี และไม่มีการจัดทำประกันภัยตามกฎหมายกว่าร้อยละ 50 ของจำนวนรถที่วิ่งอยู่บนท้องถนน (ตารางที่ 1.1) ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความเสี่ยงภัยต่อผู้ใช้รถใช้ถนนในประเทศไทยโดยไม่มีสวัสดิการใดๆ มารองรับประมาณร้อยละ 50 เป็นการกระตุ้นหรือก่อให้เกิดเหตุการณ์ “ชนแล้วหนี” เนื่องจากการเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ในขณะนั้น ไม่สามารถรับผิดชอบค่าเสียหายต่อการกระทำละเมิดผู้อื่นทั้งในส่วนค่าเสียหายต่อตัวรถ และต่อการรักษาการบาดเจ็บของผู้ประสบภัยดังกล่าวได้ รวมถึงก่อให้เกิดการกระทำโดยไม่สุจริตในการนำกรรมธรรม์ของรถคันที่มีประกันภัยไปเบิกจ่ายจากกรณีอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์คันอื่นๆ ที่ไม่มีการจัดทำกรรมธรรม์ประกันภัย และการจัดซื้อกรรมธรรม์ย้อนหลังวันเกิดเหตุเพื่อประโยชน์ในการเบิกค่ารักษา ซึ่งล้วนแล้วแต่เป็นพฤติกรรมในสังคมที่ไม่ชอบด้วยศีลธรรมและไม่ชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งหากปล่อยให้ปัญหาเหล่านี้เกิดขึ้น โดยไม่มีการศึกษาและนำไปเป็นแนวทางปรับใช้เพื่อก่อให้เกิดการจัดทำกรรมธรรม์ในสัดส่วนที่เพิ่มมากขึ้น เพื่อเพิ่มสวัสดิภาพในการได้รับความคุ้มครองทั้งในค่ารักษาพยาบาล ค่าใช้จ่ายในการปลงศพรวมถึงค่าสินไหมทดแทนแก่คนในสังคม ซึ่งเป็นการชดเชยมูลค่าความสูญเสียขึ้น

ต่ำสุดในทางเศรษฐกิจของทรัพยากรบุคคล รวมถึงการดำรงชีวิตประจำวันได้ต่อไป เมื่อนักคิดผู้
ประสออุบัติเหตุที่นั่นอาจเป็นกำลังสำคัญในการสร้างรายได้หาเลี้ยงครอบครัว ทำให้บุคคลภายในครัว
เรือนนั้นๆ ต้องประสบกับความชะงักงันในสภาพคล่องของรายได้ได้

ตารางที่ 1.1 เปรียบเทียบการทำประกันภัยประเภทรถจักรยานยนต์ กับจำนวนรถจักรยานยนต์ที่จก
ทะเบียน ข้อมูลตั้งแต่ปี พ.ศ. 2536 ถึง พ.ศ.2544

หน่วย : คัน

ปี พ.ศ.	จำนวนรถจก ทะเบียน สะสม ¹	จำนวนรถ จกทะเบียน สะสม 10 ปี ¹	จำนวนรถ จกทะเบียน ใหม่และต่อ ภาษี ¹	จำนวนรถที่ ทำประกันภัย (คัน) ²	การทำประ กันภัยเทียบ กับรถจก ทะเบียน สะสม ²	การทำประ กันภัยเทียบ รถจก ทะเบียน สะสม 10 ปี ²	การทำประ กันภัยเทียบ รถจก ทะเบียนใหม่ และต่อภาษี ²
2544 [*]	14,645,554 [*]	9,048,077 [*]	9,186,284 [*]	5,607,551	38.29 % [*]	61.98 % [*]	61.04 % [*]
2543	13,816,560	8,805,784	5,902,897	5,007,508	36.24 %	56.87 %	84.83 %
2542	13,244,961	8,951,648	6,012,504	5,130,234	38.73%	57.31 %	85.33 %
2541	12,464,499	8,636,620	5,920,809	5,116,242	41.05 %	59.24 %	86.41 %
2540	11,649,959	8,378,922	6,297,262	5,493,125	47.15 %	65.56 %	87.23 %
2539	10,713,678	8,044,378	5,971,481	5,410,903	50.50 %	67.26 %	90.61 %
2538	9,314,840	7,068,297	5,620,079	4,499,109	48.30 %	63.65 %	80.05 %
2537	8,248,303	6,035,337	5,213,834	1,588,962	19.26 %	26.33 %	30.48 %
2536	7,260,665	5,277,741	5,186,496	1,027,933	14.16 %	19.48 %	19.82 %
ค่า เฉลี่ย 9 ปี ³	11,262,113 ³	7,805,200 ³	6,145,738 [*]	4,320,174 ³	37.08 % ³	53.08 % ³	69.53 % ³

ที่มา : ¹ จากกรมขนส่งทางบก

² รายงาน TID (Thai Insurers Datanet Co.,Ltd.) เดือนพฤษภาคม 2545

³ จากการคำนวณ

* ข้อมูลสิ้นสุดปี 2543 ข้อมูลปี 2544 เป็นค่าประมาณการ (จำนวนรถจกทะเบียน)

จากรายงานเฝ้าระวังการบาดเจ็บในระดับจังหวัดประเทศไทย พ.ศ. 2541 (กองระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข) โดยทำการเก็บข้อมูลผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุของการบาดเจ็บ 5 ลำดับแรก ได้แก่อุบัติเหตุการขนส่ง อุบัติเหตุพลัดตก/ล้ม แรเงเชิงกล/วัตถุสิ่งของ ถูกทำร้าย และแรเงเชิงกลสัตว์/คน จากโรงพยาบาลในโครงการเฝ้าระวังการบาดเจ็บระดับจังหวัดตั้งแต่ปี 2538 ถึงปี 2540 ของผู้ป่วยที่มารับบริการ ณ ห้องฉุกเฉินของโรงพยาบาลต้นแบบ 5 แห่ง ซึ่งเป็นโรงพยาบาลขนาดใหญ่ ในกรุงเทพมหานคร และในแต่ละภาคของประเทศ ได้แก่โรงพยาบาลราชวิถี โรงพยาบาลมหาราชนครราชสีมา โรงพยาบาลมหาราชนครศรีธรรมราช โรงพยาบาลศูนย์ราชบุรี และโรงพยาบาลศูนย์ลำปาง และเพิ่มโรงพยาบาลต้นแบบอีก 2 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลศูนย์ยะลา และโรงพยาบาลศูนย์สวรรคภ์ประชารักษ์ (จังหวัดนครสวรรค์) ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2538 โดยได้นิเทศ พัฒนาระบบและขยายเครือข่ายอย่างต่อเนื่องมา จนในปี พ.ศ. 2541 พบว่าอุบัติเหตุยังคงเป็นสาเหตุการบาดเจ็บและการตายที่สำคัญที่สุด เช่นเดียวกับปีพ.ศ. 2538 พ.ศ. 2539 และปี พ.ศ. 2540 สักส่วนผู้บาดเจ็บและผู้ตายจากสาเหตุนี้สูงเป็นอันดับหนึ่งทุกโรงพยาบาล โดยข้อมูลในปีพ.ศ. 2540 สักส่วนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุขนส่งคิดเป็นร้อยละ 33-52 และร้อยละ 53-80 ของผู้ตายจากการบาดเจ็บทุกชนิด ร้อยละ 91-94 ของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุขนส่งในโรงพยาบาลส่วนภูมิภาค และร้อยละ 88 ในเขตกรุงเทพมหานคร เป็นผู้ขับขี่หรือโดยสารยานพาหนะ ผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีสักส่วนสูงถึงร้อยละ 76-87 ของผู้บาดเจ็บ และร้อยละ 67-88 ที่ใช้ยานพาหนะทุกประเภท กลไกการเกิดอุบัติเหตุขนส่งในผู้ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เกิดจากการชน คิดเป็นร้อยละ 52-71 ของผู้บาดเจ็บ (ตารางที่ 1.2 และตารางที่ 1.3) การศึกษาของเทียนฉาย กิระนันท์ (2541) พบว่าแนวโน้มและท่าทีของการเปลี่ยนแปลงทางระบาดวิทยามีการเปลี่ยนแปลงไป โดยในส่วนของแบบแผนการเจ็บป่วยมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นโดยสาเหตุหนึ่งสืบเนื่องจากอุบัติเหตุ และในส่วนของแบบแผนตายมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งการตายจากมะเร็งชนิดต่างๆ การตายจากโรคเกี่ยวกับระบบไหลเวียนโลหิต และการบาดเจ็บเพราะอุบัติเหตุ

จะเห็นได้ว่าจากสาเหตุการบาดเจ็บและการตายจากอุบัติเหตุ โดยเฉพาะจากรถจักรยานยนต์ซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น ประกอบกับการไม่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งได้ตราเป็กฎฎีกาหมวกนิรภัยตั้งแต่ พ.ศ. 2536 แต่ไม่แพร่หลายในหมู่ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งยังผลถึงการบาดเจ็บและการตายที่เพิ่มจำนวนมากขึ้นทุกปี รวมถึงการไม่จัดทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งมีผลโดยตรงต่อการสร้างสิทธิประโยชน์ในความคุ้มครองค่ารักษาพยาบาลอันจำเป็นแก่ผู้ใช้รถ ใช้ถนน โดยเฉพาะในเขตจังหวัดเชียงใหม่ซึ่งมีสักส่วนของการจัดทำประกันภัยรถจักรยานยนต์เปรียบเทียบกับจำนวนรถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนไม่ถึงร้อยละ 30 โดยจากสถิติข้อมูลรายจังหวัดของสำนักงานคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (สกร.) กรมประกันภัย

กระทรวงพาณิชย์ มีการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ เมื่อเปรียบเทียบเป็นสัดส่วนของจำนวนรถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนในจังหวัดเชียงใหม่ในปี พ.ศ. 2541 มีจำนวนทั้งสิ้น 481,890 คัน ในปี พ.ศ. 2542 จำนวน 513,213 คัน และในปี พ.ศ. 2543 มีจำนวน 515,622 คัน แต่มีการจัดทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติเพียง 134,118 คัน ในปี พ.ศ. 2541 มีจำนวน 136,634 คัน ในปี พ.ศ. 2542 และ 116,313 คัน ในปี พ.ศ. 2543 คิดเป็นสัดส่วนของการจัดทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติร้อยละ 27.83 ในปี พ.ศ. 2541 ร้อยละ 26.62 ในปี พ.ศ. 2542 และ ร้อยละ 22.56 ในปี พ.ศ. 2543 จะเห็นได้ว่าสัดส่วนของการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้ดิ่งลงต่ำในจังหวัดเชียงใหม่มีการจัดทำประกันภัย โดยเฉลี่ยประมาณร้อยละ 25.62 (ตารางที่ 1.4) เมื่อเปรียบเทียบกับสัดส่วนของการจัดทำประกันภัยทั่วประเทศโดยเฉลี่ยร้อยละ 40 มีจำนวนน้อยมาก โดยน่าจะเป็นผลมาจากปัจจัยต่าง ๆ ที่แตกต่างกันกันในแต่ละพื้นที่ ได้แก่ ระดับการศึกษาของผู้ใช้รถ รายได้ อาชีพ ความรู้ในสิทธิประโยชน์ของกรมธรรม์ ความเข้มงวดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจ และเจ้าหน้าที่ของสำนักงานขนส่งในพื้นที่ รวมถึงการมีบัตรรับรองสิทธิการรักษาต่างๆ ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ จึงได้ทำการวิเคราะห์ถึงปัจจัยที่กำหนดการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในจังหวัดเชียงใหม่ เพื่อนำผลที่ได้นำมาปรับใช้ และหาแนวทางแก้ไขเพื่อประโยชน์ในการรณรงค์เผยแพร่ความรู้ และส่งเสริมการทำประกันภัยได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

ตารางที่ 1.2 เปรียบเทียบจำนวนผู้ป่วยจากสาเหตุอุบัติเหตุการขนส่งในแต่ละโรงพยาบาล และสัดส่วนเป็นร้อยละของผู้ป่วยเมื่อเปรียบเทียบกับ สาเหตุของการบาดเจ็บ 5 อันดับแรกของโรงพยาบาลในโครงการเฝ้าระวังการบาดเจ็บระดับจังหวัด ตั้งแต่ปี พ.ศ.2538 ถึง ปี พ.ศ.2540

โรงพยาบาล	ปีพ.ศ.2538		ปีพ.ศ.2539		ปีพ.ศ.2540	
	จำนวนราย	ร้อยละ	จำนวนราย	ร้อยละ	จำนวนราย	ร้อยละ
มหาราชนครราชสีมา	11,121	59.8	9,921	58.03	13,755	55.2
มหาราชนครศรีธรรมราช	8,197	56.8	8,057	55.69	7,757	54.5
ลำปาง	6,514	52.1	6,834	49.49	7,317	48.0
ราชบุรี	5,439	53.9	4,417	51.25	5,256	48.6
ราชวิถี	5,006	44.2	4,238	44.55	3,305	40.6
สวรรค์ประชารักษ์	-	-	5,186	53.50	5,576	50.4
ยะลา	-	-	5,094	49.15	5,098	47.5
จันทบุรี	-	-	-	-	5,858	52.9
เชียงใหม่	-	-	-	-	6,861	55.90
หาดใหญ่	-	-	-	-	8,145	50.3

ที่มา : กองระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข (รายงานการเฝ้าระวังการบาดเจ็บในประเทศไทย ไทย พ.ศ. 2538 ถึงปี พ.ศ.2540)

ตารางที่ 1.3 เปรียบเทียบจำนวนผู้เสียชีวิตจากสาเหตุอุบัติเหตุการขนส่งในแต่ละโรงพยาบาล และ
 สัดส่วนเป็นร้อยละของการเสียชีวิตเมื่อเปรียบเทียบกับสาเหตุของการบาดเจ็บ 5 อันดับ
 แรก ของโรงพยาบาลในโครงการเฝ้าระวังการบาดเจ็บระดับจังหวัด ตั้งแต่ปี พ.ศ.
 2538 ถึง ปี พ.ศ.2540

โรงพยาบาล	ปีพ.ศ.2538		ปีพ.ศ.2539		ปีพ.ศ.2540	
	จำนวนราย	ร้อยละ	จำนวนราย	ร้อยละ	จำนวนราย	ร้อยละ
มหาราชนครราชสีมา	448	81.0	420	84.68	466	72.8
มหาราชนครศรีธรรมราช	340	70.4	414	73.40	384	70.3
ลำปาง	180	70.0	224	71.11	267	68.3
ราชบุรี	236	72.0	149	63.35	179	69.1
ราชวิถี	91	66.4	53	67.09	39	70.9
สวรรค์ประชารักษ์	-	-	352	73.49	399	73.5
ยะลา	-	-	168	74.01	181	72.4
จันทบุรี	-	-	-	-	367	71.5
เชียงใหม่	-	-	-	-	264	74.4
หาดใหญ่	-	-	-	-	350	67.4

ที่มา : กองระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข (รายงานการเฝ้าระวังการบาดเจ็บในประเทศไทย
 ไทย พ.ศ. 2538 ถึงปี พ.ศ.2540)

ตารางที่ 1.4 การทำประกันภัยรถจักรยานยนต์ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ของจังหวัดเชียงใหม่ ตั้งแต่ปี พ.ศ.2537 ถึงปี พ.ศ.2543

หน่วย : คັນ

ปี พ.ศ.	จำนวนรถจักรยานยนต์		เปรียบเทียบร้อยละของ จำนวนรถที่ทำประกันภัย ³
	จดทะเบียน ¹	ทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติ ²	
2537	NA	NA	NA
2538	NA	NA	NA
2539	NA	NA	NA
2540	NA	NA	NA
2541	481,890	134,118	27.83
2542	513,213	136,634	26.62
2543	515,622	116,313	22.56
รวม	1,510,725	387,065	25.62

ที่มา : ¹ สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่

² กลุ่มวิชาการ สำนักงานคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ กรมประกันภัย กระทรวงพาณิชย์

³ จากการคำนวณ

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่กำหนดการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ประเภทรถจักรยานยนต์
2. เพื่อศึกษาถึงทัศนคติของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ต่อการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535

1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อนำไปปรับใช้ในการส่งเสริมการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2. เพื่อนำผลการศึกษาที่ได้ไปเผยแพร่หน่วยงาน องค์กรทางการศึกษา และประชาชนผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเพื่อร่วมกระตุ้นและสร้างเสริมการร่วมรับผิดชอบต่อสังคม โดยประชาชนในสังคมเป็นผู้กระตุ้นเตือนกันเอง เพื่อสัมฤทธิ์ผลตามเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ.2535

1.4 ขอบเขตของการศึกษา

การค้นคว้านี้จะทำการศึกษาดัง ปัจจัยที่กำหนดการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2535 เฉพาะประเภทรถจักรยานยนต์ โดยใช้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอเมืองจังหวัดเชียงใหม่ ในช่วงเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2545 ถึงเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2545

1.5 คำนิยามศัพท์ในการศึกษา

รถตามพระราชบัญญัติฯ หมายถึง รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร

รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ หมายถึง รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

รถจักรยานยนต์ หมายถึง รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ หรือกำลังไฟฟ้า และมีล้อเกินสองล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อ และให้หมายความรวมถึงรถจักรยานยนต์ที่ติดเครื่องยนต์

การประกันภัย หมายถึง การประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2535 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2540

บริษัท หมายถึง บริษัทตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประเภทประกันภัยรถ

ผู้เอาประกันภัย หมายถึง บุคคลที่ระบุชื่อเป็นผู้เอาประกันภัยในกรมธรรม์ประกันภัย

ผู้ประสบภัย หมายถึง ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัย เนื่องจากอุบัติเหตุ หรือ อยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งที่เป็นวัตถุ หรือติดตั้งในรถนั้น และหมายความรวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตายด้วย

ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หมายถึง ผู้ซึ่งอยู่ในรถหรือบนส่วนใดส่วนหนึ่งของรถ และหมายความรวมถึงผู้ซึ่งกำลังขึ้นหรือกำลังลงจากรถนั้นด้วย

ความเสียหาย หมายถึง ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยอันเกิดจากอุบัติเหตุ

ค่าเสียหายเบื้องต้น แบ่งเป็น 2 กรณี

1) ในกรณีความเสียหายต่อร่างกาย หมายถึง ค่ารักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายใด ๆ อันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลของผู้ประสบภัย บริษัทฯ จะจ่ายค่ารักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลของผู้ประสบภัยตามจำนวนที่จ่ายไปจริง แต่ไม่เกิน 15,000 บาทต่อหนึ่งคน

2) ในกรณีความเสียหายต่อชีวิต หมายถึง ค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการงานศพผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตายทั้งนี้ตามรายการและจำนวนเงินที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 20 วรรคสอง บริษัทฯ จะจ่ายค่าปลงศพ และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพของผู้ประสบภัยตามจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น 15,000 บาท ต่อหนึ่งคน

บริษัทฯ จะจ่ายตามจำนวน 1 และ 2 รวมกัน สำหรับผู้ประสบภัยถึงแก่ความตายหลังจากมีการรักษาพยาบาล โดยบริษัทฯ จะต้องจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัย ภายใน 7 วัน นับแต่วันที่บริษัทได้รับการร้องขอ โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิดชอบ การไม่ต้องรอพิสูจน์ความรับผิดชอบ ให้หมายความรวมถึง การที่มีผลการพิสูจน์ความรับผิดชอบชัดเจนแน่นอนแล้วด้วย กล่าวคือ แม้ปรากฏหลักฐานจากพนักงานสอบสวนแล้วว่า รถคู่กรณีเป็นฝ่ายประมาท บริษัทผู้รับประกันภัยรถฝ่ายถูก ก็ยังไม่พ้นความรับผิดชอบในค่าเสียหายเบื้องต้นของผู้ประสบภัย

ค่าสินไหมทดแทน หมายถึง จำนวนเงินที่บริษัทจะรับผิดชอบใช้ให้แก่ผู้ประสบภัยหรือทายาท ก็ต่อเมื่อผู้เอาประกันภัยหรือบุคคลที่ถือเสมือนเป็นผู้เอาประกันภัย หรือผู้โดยสารเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย ต่ออุบัติเหตุอันเกิดจากอุบัติเหตุที่ผู้ใช้หรืออยู่ในทาง หรือสิ่งที่เป็นวัตถุหรือติดตั้งในรถที่เอาประกันภัยเป็นเหตุให้ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย แบ่งเป็น

1) ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกาย หรืออนามัย แต่ไม่ถึงกับสูญเสียอวัยวะหรือทุพพลภาพ บริษัทจะจ่ายค่ารักษาพยาบาลและค่าเสียหายอย่างอื่นที่ผู้ประสบภัยสามารถเรียกร้องได้ตามมูลละเมิดตามความเสียหายที่แท้จริงแต่ไม่เกิน 50,000 บาทต่อหนึ่งคน

2) ในกรณีที่ได้รับความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัยในกรณีใดกรณีหนึ่ง หรือหลายกรณีดังต่อไปนี้ บริษัทจะจ่ายเต็มตามจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุด 80,000 บาทต่อหนึ่งคน

- คาบอด
- นูหนวก
- เป็นใบ้ หรือเสียความสามารถในการพูดหรือลิ้นขาด
- สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์
- เสียแขน ขา มือ เท้า หรืออวัยวะอื่นใด
- จิตพิการอย่างติดตัว
- ทุพพลภาพอย่างถาวร

3) ในกรณีเสียชีวิตบริษัทจะจ่ายเต็มตามจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุด 80,000 บาท ต่อหนึ่งคน

เครื่องหมาย หมายถึง เครื่องหมายแสดงว่ามีประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัตินี้

นายทะเบียน หมายถึง อธิบดีกรมการประกันภัยหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการประกันภัยมอบหมายโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

กองทุน หมายถึง กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

เบี้ยประกันภัย หมายถึง เบี้ยประกันภัยรถจักรยานยนต์ตามพิกัดอัตราที่กรมประกันภัยกระทรวงพาณิชย์กำหนด ซึ่งมีอยู่ด้วยกัน 4 อัตรา ดังนี้ (เริ่มบังคับใช้วันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2545)

- ขนาดรถไม่เกิน 75 C.C. อัตราเบี้ยประกันภัย 161 บาท
- ขนาดรถมากกว่า 75 C.C แต่ไม่เกิน 125 C.C. อัตราเบี้ยประกันภัย 215 บาท
- ขนาดรถมากกว่า 125 C.C แต่ไม่เกิน 150 C.C. อัตราเบี้ยประกันภัย 430 บาท
- ขนาดรถมากกว่า 150 C.C. อัตราเบี้ยประกันภัย 645บาท

ผู้บริโภครวมถึง ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ หรือเจ้าของรถ หรือผู้ครอบครองรถ หรือผู้ถือกรรมสิทธิ์ในตัวรถ

เจ้าของรถ หมายถึง ผู้ซึ่งมีกรรมสิทธิ์ในรถหรือ ผู้มีสิทธิครอบครองรถตามสัญญาเช่าซื้อ และหมายความรวมถึงผู้ที่นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว

บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด หมายถึง บริษัทเอกชนที่จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ตามมาตรา 10 ทวิ โดยมีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งคือ

1) ให้บริการเกี่ยวกับการรับคำร้องขอและการจ่ายค่าสินไหมทดแทน หรือเงินต่าง ๆ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และดำเนินกิจการตามที่บริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย กรมประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ จะได้มอบหมาย

2) ประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยเฉพาะการประกันภัยรถตามพระราชบัญญัตินี้ ตามที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ

3) ดำเนินกิจการอื่นตามที่กำหนดในหนังสือบริคณห์สนธิ

โดยบริษัททุกบริษัทต้องเข้าชื่อถือหุ้นในการจัดตั้ง การเพิ่มทุน และดำเนินการใด ๆ ตามหลักเกณฑ์ที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด