

## บทที่ 2

### ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

#### 2.1 ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่กำหนดการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในครั้งนี้มีแนวคิดและทฤษฎีประกอบการศึกษาดังนี้

##### 1) กฎแห่งอุปสงค์ (Law of demand)

ระบุว่าปริมาณของสินค้าและบริการชนิดหนึ่งที่ผู้บริโภคต้องการซื้อย่อมแปรผกผัน (Inverse relation) กับระดับราคาของสินค้าและบริการชนิดนั้นเสมอ อธิบายได้ว่าเมื่อราคาสินค้าสูงขึ้น ผู้บริโภคจะซื้อสินค้าในปริมาณน้อยลงและเมื่อราคาลดลง ผู้บริโภคจะซื้อสินค้าในปริมาณมากขึ้น

ตัวกำหนดอุปสงค์ (Demand Determinants) หมายถึงตัวแปร (variables) หรือปัจจัยต่าง ๆ ซึ่งมีอิทธิพลต่อจำนวนสินค้าที่ผู้บริโภคปรารถนาที่จะซื้อ (quantity demanded) ปัจจัยเหล่านี้จะมีอิทธิพลต่อปริมาณซื้อเล็กน้อยไม่เท่ากัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับพฤติกรรมของผู้บริโภคแต่ละคนและกาลเวลา ปัจจัยเหล่านี้มีหลายอย่างดังนี้

(1) ปริมาณซื้อขึ้นอยู่กับราคาของสินค้านั้น ตามปกติเมื่อราคาสินค้าเพิ่มสูงขึ้น ปริมาณซื้อจะมีน้อย แต่ถ้าราคาสินค้าลดต่ำลงปริมาณซื้อจะมีมาก การที่ปริมาณซื้อแปรผกผันกับราคาสินค้านั้นเกิดจากสาเหตุ 2 ประการ คือ

- ผลทางรายได้ (Income effect) เมื่อราคาสินค้าสูงขึ้น แต่รายได้ตัวเงิน (Money Income) ของผู้บริโภคคงที่ ทำให้ผู้บริโภคสามารถซื้อสินค้าได้ปริมาณน้อยลง นั่นคืออำนาจซื้อหรือรายได้แท้จริงของผู้บริโภคลดลง ในทางตรงข้ามเมื่อราคาสินค้าลดลง ผู้บริโภคสามารถซื้อสินค้าได้ปริมาณมากขึ้น นั่นคือ รายได้แท้จริงของผู้บริโภคเพิ่มขึ้น

- ผลทางการทดแทน (Substitution effect) เมื่อราคาของสินค้าชนิดหนึ่งสูงขึ้น ในขณะที่สินค้าชนิดอื่นซึ่งทดแทนสินค้านี้ได้มีราคาอยู่คงที่ ผู้บริโภคจะรู้สึกที่สินค้านี้แพงขึ้น จึงซื้อสินค้านี้ลดลง และหันไปซื้อสินค้าอื่นเพื่อใช้แทนสินค้านั้น ในทางตรงข้าม เมื่อราคาของสินค้าลดลง ผู้บริโภคจะซื้อสินค้าอื่นน้อยลงและหันมาซื้อสินค้านี้มากขึ้น

- (2) ปริมาณซื้อขึ้นอยู่กับราคาของสินค้าอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- (3) ปริมาณซื้อขึ้นอยู่กับรายได้เฉลี่ยของครัวเรือน โดยทั่วไปเมื่อประชากรมีรายได้โดยเฉลี่ยสูงขึ้น ความต้องการสินค้าและบริการจะเปลี่ยนไป คือมักจะลดการบริโภคสินค้าราคาถูก และขณะเดียวกันก็หันไปบริโภคสินค้าราคาแพง
- (4) ปริมาณซื้อขึ้นกับปัจจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่นรสนิยมของผู้บริโภคและความนิยมของคนส่วนใหญ่ในสังคม หรือวัฒนธรรมในท้องถิ่นนั้น ๆ

## 2) ทฤษฎีการประกันภัย (The Theory of Insurance)

ทฤษฎีเบื้องต้นของการประกันวินาศภัย ประกอบด้วย 3 ส่วนใหญ่ ๆ คือ

### (1) ทฤษฎีความน่าจะเป็น (Theory of Probability)

ความน่าจะเป็น หมายถึง โอกาสที่จะเกิดเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งในอนาคต โดยการพิจารณาถึงความแน่นอนว่าจะมีโอกาสดังกล่าวเกิดขึ้นมากน้อยเพียงใด เช่น การโยนเหรียญ 1 เหรียญ อาจจะได้รับผลลัพธ์เป็นหัวหรือก้อย ถ้าให้โอกาสที่จะออกหัวหรือก้อยเท่ากัน ดังนั้น ความน่าจะเป็นที่จะออกหัวหรือก้อยจะเท่ากับ  $\frac{1}{2}$  ดังนั้น โอกาสที่เราโยนเหรียญจะให้ออกหัวหรือก้อยนี้ เรียกว่า ความน่าจะเป็น (Probability)

สูตรที่ใช้ในการคำนวณ คือ

$$P = a/n$$

$$P = \text{ความน่าจะเป็น}$$

$$a = \text{จำนวนเหตุการณ์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้น}$$

$$n = \text{จำนวนเหตุการณ์ที่มีอยู่ทั้งหมด}$$

ลักษณะของความน่าจะเป็น ประกอบด้วย

ก. ความน่าจะเป็นของเหตุการณ์ใด ๆ จะอยู่ระหว่าง 0 ถึง 1

ความน่าจะเป็น = 0 หมายถึงไม่มีโอกาสที่จะเกิดเหตุการณ์นั้น ๆ

ความน่าจะเป็น = 1 หมายถึงมีโอกาสดังกล่าวจะเกิดเหตุการณ์นั้นแน่นอนหรือร้อยละ 100

ความน่าจะเป็น = 0.5 หมายถึงมีโอกาสดังกล่าวจะเกิดเหตุการณ์นั้น ๆ 50 เปอร์เซ็นต์หรือร้อยละ 50

ข. ผลบวกของความน่าจะเป็น ทุกตัวของเหตุการณ์ในการทดลองจะเท่ากับ 1

ค. ความน่าจะเป็นของเหตุการณ์นั้น ๆ จะมีความหมายหรือนำไปใช้ประโยชน์ได้ก็ต่อเมื่อ

- เหตุการณ์นั้นยังไม่เกิดขึ้นหรือ ยังไม่แล้วเสร็จ หรือ

- เหตุการณ์นั้นเกิดขึ้นแล้ว แต่ยังไม่ทราบผล

การนำทฤษฎีมาใช้ในทางปฏิบัติ วัตถุประสงค์ก็เพื่อกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยให้เหมาะสมกับการประกันภัยแต่ละประเภท เพราะลักษณะและจำนวนความสูญเสียที่เกิดขึ้นจะมีลักษณะแตกต่างกัน ดังนั้นจึงต้องคาดการณ์เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นและที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยนำทฤษฎีความน่าจะเป็นมาประมาณค่าความสูญเสียที่เกิดขึ้นนั้น อย่างไรก็ตามการนำทฤษฎีความน่าจะเป็นมาใช้จะต้องพิจารณาว่า

- เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นแล้วจะต้องมีจำนวนมากพอที่จะนำมาใช้ในการคิดหาค่าเฉลี่ยได้ เพราะถ้ามีจำนวนไม่มากพอแล้ว อาจทำให้เกิดการผิดพลาดได้ง่าย
- เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในอนาคต จะต้องเหมือนกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นแล้วในอดีต ซึ่งตามสภาพความเป็นจริงแล้ว เหตุการณ์ในอนาคต มักไม่ค่อยจะเหมือนกับเหตุการณ์ในอดีต ดังนั้น ในการคำนวณความน่าจะเป็นจึงปรับปรุงอยู่เสมอ และจะต้องคำนึงถึงปัจจัยต่างๆ ที่อาจเปลี่ยนแปลงไปเพื่อให้ผลลัพธ์ใกล้เคียงความเป็นจริงที่สุด

## (2) กฎจำนวนมาก (Law of Large Numbers)

กฎจำนวนมากเป็นหลักทางคณิตศาสตร์ที่ระบุถึงจำนวนของการเกิด ที่เพิ่มขึ้นของผลลัพธ์จริงซึ่งมีแนวโน้มใกล้เคียงกับผลลัพธ์ที่คาดไว้ ( Law of large numbers is a mathematical principle stating that as the number of exposure is increased the actual results tend to come closer to the expect results)

ในศตวรรษที่ 17 นักคณิตศาสตร์ชาวยุโรป ได้สร้างตารางมรณวิสัย (mortality tables) อย่างหยาบ ๆ ขึ้นและพบว่าร้อยละของจำนวนผู้ตายทั้งชายและหญิงในระหว่างกลุ่มอายุแต่ละกลุ่ม ถ้าจำนวนคนที่อยู่ในช่วงกลุ่มอายุเดียวกันที่นำมาเปรียบเทียบศึกษามีจำนวนรายมากพอ จะมีแนวโน้มเข้าใกล้จำนวนตัวเลขคงที่ตัวหนึ่งในศตวรรษที่ 19 Simon Denis Poisson ได้ตั้งชื่อกฎเกณฑ์อันนี้ว่า “ กฎจำนวนมาก “ ( Law of Large Numbers) กฎนี้ตั้งอยู่บนพื้นฐานความสม่ำเสมอของเหตุการณ์ กฎจำนวนมากนี้ หมายถึง ยิ่งจำนวนของสิ่งที่เราต้องการจะทราบโอกาสของการเกิดเหตุการณ์นั้น ๆ มีจำนวนมากเท่าไร จำนวนครั้งที่เกิดขึ้นจริงที่รวบรวมได้ ก็จะมีค่าเข้าใกล้จำนวนความน่าจะเป็นที่จะเกิดเหตุการณ์นั้น ๆ ขึ้นจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น โดยมีจำนวนครั้งไม่สิ้นสุด มากเท่านั้น เช่นการโยนเหรียญแล้วมีจำนวนครั้งมากเพียงพอ ผลลัพธ์จากการทดลองโยน ก็จะมีจำนวนครั้งของการเกิดเหตุการณ์ที่เหรียญจะออกหัวและก้อยอย่างละครึ่ง ซึ่งเป็นค่าของโอกาสความน่าจะเป็นในทางทฤษฎีของการโยนเหรียญจำนวนครั้งไม่สิ้นสุด ยิ่งจำนวนครั้งของการโยนเหรียญมากขึ้นเท่าใด ผลการทดลองจะใกล้เคียงกับความเป็นจริงมากขึ้นเท่านั้น จึงสรุป

ได้ว่า กฎจำนวนมากมีความสำคัญ เนื่องจากจำนวนที่มากมีผลทำให้การคาดคะเน ความน่าจะเป็น แม่นยำและถูกต้องมากขึ้น และนอกจากนี้ยังแสดงถึงความน่าเชื่อถือของ การคาดคะเนความน่าจะเป็นด้วย

อย่างไรก็ตามบริษัทประกันภัยก็ไม่อาจจำกัดความเสี่ยงภัยให้หมดสิ้นไปได้ เนื่องจากความเป็นไปไม่ได้ที่บริษัทจะมีจำนวนหน่วยความเสี่ยงภัยจำนวนมากมายไม่ถึงที่สุด นอกจากนั้น ความไม่สมบูรณ์ของสถิติที่อาศัยเป็นฐานในการคาดการณ์ในอนาคต ปัจจัยที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา และสถานะทางด้านศีลธรรม และด้านจิตสำนึกในการป้องกันภัย (moral and morale hazard) ก็เป็นปัจจัยที่ทำให้การคาดการณ์ความสูญเสียในอนาคต ไม่แน่นอนด้วย

### (3) กฎการเฉลี่ย (Law of Average)

โดยที่การประกันภัยคือแผนการเฉลี่ยความเสี่ยงภัยร่วมกัน (Co-operative risk sharing plan) ดังนั้น กฎของการเฉลี่ยจึงเป็นหลักสำคัญของการประกันภัย เพราะหากมีภัยเกิดขึ้นความสูญเสียมีเท่าไรก็จะเฉลี่ยกันไปในระหว่างผู้เสี่ยงภัยนั้น และถ้าค่าสูญเสียที่เฉลี่ยกันไปนี้ จะแสดงในรูปของค่าเบี้ยประกัน (Premium) ถ้าเบี้ยประกันภัยมีอัตราสูงมาก อันเนื่องมาจากกลุ่มผู้เสี่ยงภัยมีน้อย การประกันภัยก็จะดำเนินไปได้ยาก เพราะจะมีผู้ทำประกันภัยน้อย แต่ถ้าเบี้ยประกันภัยมีอัตราต่ำอันเนื่องมาจากผู้รวมกลุ่มความเสี่ยงภัยมีมาก การเฉลี่ยค่าสูญเสียก็จะมีมาก ทำให้ผู้ทำประกันภัยเสียเบี้ยในจำนวนน้อยและทำประกันภัยในจำนวนรายที่เพิ่มมากขึ้น ดังนั้นการรวมกลุ่มผู้เสี่ยงภัยให้ได้จำนวนมาก เพื่อเฉลี่ยค่าสูญเสียนี้ จึงเป็นสิ่งสำคัญมากเพราะยิ่งการรวมกลุ่มผู้เสี่ยงภัยมีมากเท่าใดก็จะทำให้อัตราเบี้ยประกันภัยต่ำมากขึ้นเท่านั้น

## 2.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ขวัญชัย กิตติไพศาลกุล (2543) ศึกษาถึงพฤติกรรมของผู้ทำประกันภัยรถยนต์โดยสมัครใจในเขตอำเภอเมืองจังหวัดเชียงใหม่ พบว่า ผู้บริโภคที่เลือกทำประกันภัยรถยนต์โดยสมัครใจประเภท 1 ส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยส่วนบุคคลอยู่ระหว่าง 15,001-20,000 บาทต่อเดือน โดยเสียค่าเบี้ยประกันภัยอยู่ระหว่าง 10,001-15,000 บาทต่อปี และผู้บริโภคที่เลือกทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ประเภท 3 ส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยส่วนบุคคลอยู่ระหว่าง 10,001-15,000 บาทต่อเดือน โดยเสียค่าเบี้ยประกันภัยเป็นจำนวนเงินไม่เกิน 5,000 บาทต่อปี ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการเลือกทำประกันภัยแต่ละประเภทขึ้นอยู่กับ รายได้และความพึงพอใจของผู้บริโภค นอกจากนี้ผลการศึกษายังพบว่า การทำประกันภัยรถยนต์ของผู้บริโภคส่วนใหญ่จะติดต่อกับบริษัทประกันภัยโดยตรง โดยได้รับ

อิทธิพลจากการแนะนำของเพื่อน บุคคลที่รู้จักและญาติเป็นส่วนใหญ่ ผลการศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่เป็นมูลเหตุจูงใจในการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ทั้งประเภท 1 และประเภท 3 พบว่า อัตราค่าเบี้ยประกันภัย ความคุ้มครอง และการบริการ เป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่ออุปสงค์ของผู้ทำประกันภัย ในการที่จะโอนภาระความเสี่ยงให้แก่บริษัทประกันภัยตามความสามารถในการจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยจากรายได้ของแต่ละบุคคล

**ชัยวัฒน์ โฆษกทรัพย์ ( 2540 )** ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของผู้ทำประกันชีวิตในอำเภอเมืองเชียงใหม่ ผลการศึกษาพบว่า ผู้ทำประกันชีวิตเป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง อยู่ในวัยทำงาน อายุระหว่าง 21- 40 ปี ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพค้าขายส่วนตัวหรือ นักธุรกิจ ประมาณ 40 % มีรายได้ของครอบครัวระหว่าง 12,000 ถึง 18,000 บาทต่อเดือน นอกจากนี้พบว่า 75 % มีภาระเลี้ยงดูในครอบครัวอยู่ระหว่าง 3-5 คน จากการวิเคราะห์ด้วยค่าไคว์สแควล์พบว่าปัจจัยทั้ง 2 กลุ่มมีความสัมพันธ์กับลักษณะการตัดสินใจทำประกันชีวิตอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติและเมื่อทดสอบความแตกต่างด้วยสถิติทดสอบ t พบว่ามีตัวแปรที่มีผลต่อลักษณะการตัดสินใจประกันชีวิต ได้แก่ รายได้ต่อเดือน ค่าใช้จ่ายต่อเดือน และจำนวนเงินเก็บออม เมื่อนำตัวแปรอิสระเหล่านี้มาสร้างสมการจำแนกประเภท พบว่ามีตัวแปรที่สามารถใช้เป็นตัวจำแนกประเภทได้ 12 ตัวแปร โดยได้สมการจำแนกประเภท 1 สมการ เมื่อนำสมการดังกล่าวไปทำนายความเป็นสมาชิกของกลุ่ม โดยกำหนดโอกาสของการเป็นสมาชิกของกลุ่มไว้ล่วงหน้าคือ 0.347 พบว่าสามารถทำนายได้อย่างถูกต้องร้อยละ 85

**ชัยสิทธิ์ ศิลมัย (2540)** ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อคอมพิวเตอร์ส่วนบุคคลของผู้บริโภคใน อ.เมืองจ.เชียงใหม่ พบว่า ปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์ที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อคอมพิวเตอร์โดยเฉลี่ยแล้วมากเป็นอันดับหนึ่ง ปัจจัยรองลงมาคือปัจจัยด้านราคา ปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่ายและปัจจัยส่งเสริมการตลาด โดยแบ่งประเภทของกลุ่มที่ทำการศึกษออกเป็น 4 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มนักเรียน นักศึกษา กลุ่มข้าราชการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ กลุ่มพนักงานบริษัทเอกชน กลุ่มเจ้าของกิจการและอื่น ๆ

**ชมภารี ชมภูรัตน์ (2539)** ศึกษาผลของการนำพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ไปปฏิบัติ : กรณีศึกษาอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ พบว่า ปัจจัยส่วนบุคคล อันได้แก่ ระดับการศึกษา รายได้ อาชีพ ประเภทรถ ไม่มีความสัมพันธ์กับความล้มเหลวของการนำ พ.ร.บ.๑ ไปปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับ พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.

2535 ได้แก่ งบประมาณ ปริมาณบุคลากรในทิศทางเดียวกันกับความสำเร็จของการนำ พ.ร.บ.๙ ไปปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ และพบว่าปัญหาส่วนมากที่เกิดขึ้นจากการใช้ พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 คือปัญหาที่เกิดจากบริษัทประกันภัย ได้แก่ การชดเชยค่าเสียหายไม่ครบตามจำนวนภายในเวลาที่กฎหมายกำหนด ความไม่สนใจในการให้บริการ ขั้นตอนในการติดต่อเรียกร้องค่าเสียหายและเตรียมเอกสารมีความยุ่งยาก ความรู้ความเข้าใจของผู้ประสบภัยจากรถและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับนโยบายนี้ยังไม่เพียงพอ และค่าชดเชยไม่เพียงพอกับค่าเสียหายที่ได้จ่ายจริง

**ธัญญพล ตั้งสถาพร (2539)** ศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์นั่งประเภทซีดีคาร์ พบว่า ตัวแปรที่มีอิทธิพลและผ่านระดับความเชื่อมั่นในทิศทางบวก หรือเพิ่มความน่าจะเป็นที่จะซื้อรถยนต์นั่งประเภทซีดีคาร์มากขึ้น ได้แก่ สถานภาพสมรสที่เป็นโสด อายุมากขึ้น ที่ตั้งของสถานที่อยู่อาศัยในเขตเมือง ในทางตรงกันข้าม ตัวแปรที่ทำให้ความน่าจะเป็นมีค่าในเชิงลบหรือลดลง ได้แก่ รายได้ของตนเองที่เพิ่มขึ้น และลักษณะการซื้อด้วยเงินสด ผลการศึกษาพฤติกรรมในการตัดสินใจซื้อของผู้บริโภค เฉพาะรถยนต์ยี่ห้อ โอเปิลระหว่างประเภทซีดีคาร์กับประเภทอื่น ๆ พบว่า เพศหญิง สถานภาพการสมรสที่เป็นโสด ที่ตั้งที่ทำงานหรือสถาบันการศึกษาที่อยู่ในเขตเมือง จะมีผลในทางบวกหรือเพิ่มความน่าจะเป็นในการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์นั่งประเภทซีดีคาร์ยี่ห้อ โอเปิล ในทางตรงกันข้ามตัวแปรอิสระ ได้แก่ รายได้ของตนเองที่เพิ่มมากขึ้น ลักษณะการซื้อรถยนต์ด้วยเงินสด และการเดินทางไกลบ่อยครั้งต่อปี มีแนวโน้มจะเลือกรถยนต์นั่งในประเภทอื่น ๆ แทนรถยนต์ประเภทซีดีคาร์ในยี่ห้อ โอเปิล

**สมเกียรติ งามพาณิชย์ (2539)** พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์ใหม่ของผู้บริโภคในเมืองเชียงใหม่ พบว่ามีปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์ใหม่ของผู้บริโภคทั้งหมดมีอยู่ 5 ปัจจัย ได้แก่ การรับประกัน ระบบความปลอดภัย การมีระบบกรองไอเสีย การบริโภคหลังการขาย และการออกแบบรูปทรงสวยงาม

**อรชร อ่อนโอบาส (2539)** ได้ทำการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความรู้ ความเข้าใจของผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถต่อพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 กรณีศึกษาโรงพยาบาลพระพุทธบาท จังหวัดสระบุรีพบว่า ปัจจัยส่วนตัว ได้แก่ ระดับอายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ของผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถมีผลต่อความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และปัจจัยทางสังคมคือ โอกาสในการรับรู้ข่าวสารของผู้ป่วยที่

ประสบการณ์จากกรณี มีผลต่อความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ  
พ.ศ.2535

มหาวิทยาลัยเชียงใหม่  
Chiang Mai University