



การสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรและการได้รับสิทธิตามพระราชบัญญัติคุ้มครอง
ผู้ประสบภัยจากรถของผู้มารับการรักษาที่โรงพยาบาลพุทธริก
จังหวัดอุบลราชธานี

จารุวรรณ พุทธิผล

การค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการบริหารบริการสุขภาพ คณะเภสัชศาสตร์
มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี

พ.ศ. 2547

ISBN 974-609-262-6

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี



**THE LOST FROM TRAFFIC ACCIDENTS AND THE RIGHT OF
PATIENTS TO CLAIM ON THE PUBLIC PROTECTION OF
TRAFFIC INJURY ACT AT BUNTHARIK HOSPITAL
UBONRATCHATHANI PROVINCE**

JARUWAN PHUTHIPHOL

**AN INDEPENDENT STUDY SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF
THE REQUIREMENTS FOR THE DEGREE OF MASTER OF SCIENCE
MAJOR IN HEALTH CARE MANAGEMENT
FACULTY OF PHARMACEUTICAL SCIENCE
UBON RAJATHANEE UNIVERSITY**

YEAR 2004

ISBN 974-609-262-6

COPYRIGHT OF UBON RAJATHANEE UNIVERSITY



ใบรับรองการค้นคว้าอิสระ
มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี
ปริญญา วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการบริหารบริการสุขภาพ คณะเภสัชศาสตร์

เรื่อง การสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรและการได้รับสิทธิตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัย
จากรถของผู้มารับการรักษาที่โรงพยาบาลมุนทริก จังหวัดอุบลราชธานี

ผู้วิจัย นางจรรววรรณ พุทธิผล

ได้พิจารณาเห็นชอบโดยคณะกรรมการการค้นคว้าอิสระ

.....ประธานกรรมการ
(ดร. น้อยเล็ก บุญสูง)
.....กรรมการ
(ดร. อมรรัตน์ พันธงาม)
.....กรรมการ
(นายศักดิ์สิทธิ์ ศรีภา)
.....คณบดี
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นงนิตย์ ธีระวัฒนสุข)

มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี รับรองแล้ว

.....
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. สัมมนา มูลสาร)

รองอธิการบดีฝ่ายวิชาการ

ปฏิบัติราชการแทนอธิการบดี มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี

ปีการศึกษา 2547

กิตติกรรมประกาศ

การค้นคว้าอิสระฉบับนี้ สำเร็จลงได้ด้วยความกรุณาอย่างสูงจาก ดร.น้องเล็ก บุญจง ประธานกรรมการที่ปรึกษาการค้นคว้าอิสระที่เอาใจใส่สนับสนุนให้กำลังใจและให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์ต่อผู้วิจัยเสมอมา ขอขอบพระคุณประธานกรรมการสอบการค้นคว้าอิสระที่ได้กรุณาให้ข้อเสนอแนะ และตรวจสอบแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ ให้การค้นคว้าอิสระสมบูรณ์มากยิ่งขึ้นรวมทั้งได้กรุณาช่วยเหลือดูแลความถูกต้องของภาษาอังกฤษ ผู้วิจัยขอขอบคุณเป็นอย่างสูง ทุนการวิจัยบางส่วนได้รับจากทุนอุดหนุนการวิจัยของ คณะเภสัชศาสตร์ จึงขอขอบพระคุณผู้ที่ให้ทุนอุดหนุนการวิจัยครั้งนี้ มา ณ ที่นี้ด้วย

ผู้วิจัยขอขอบคุณผู้ทรงคุณวุฒิทุกท่าน ที่กรุณาตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือและให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงแก้ไข โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ดร.ไพบุลย์ จิงสุวดี อาจารย์ศักดิ์สิทธิ์ ศรีภา ขอขอบคุณอาจารย์สุริยะ พุทธิผล ที่ส่งเสริมสนับสนุนและให้กำลังใจมาโดยตลอด รวมทั้งขอขอบคุณพี่ๆ เพื่อนๆ และน้องๆ ทุกคนที่ช่วยเหลือและเป็นกำลังใจด้วยดีตลอดมา

ท้ายที่สุด หากผลการวิจัยในครั้งนี้สามารถก่อให้เกิดประโยชน์แก่สังคม หรือบุคคลที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ผู้วิจัยขอมอบให้กับ บิดา มาดา ผู้ให้กำเนิด ตลอดจนครอบครัวอาจารย์ผู้ประสิทธิ์ประสาทรื่องความรู้ให้แก่ผู้วิจัยไว้ ณ โอกาสนี้


(จารูวรรณ พุทธิผล)

ผู้วิจัย

บทคัดย่อ

ชื่อเรื่อง	: การสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรและการได้รับสิทธิตามพระราชบัญญัติ คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของผู้มารับการรักษาที่โรงพยาบาลนุชนทริก จังหวัดอุบลราชธานี
โดย	: นางจรรววรรณ พุทธิผล
ชื่อปริญญา	: วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชา	: การบริหารบริการสุขภาพ [ISBN 974-609-262-6]
ประธานกรรมการที่ปรึกษา: คร.น้องเล็ก บุญจุง	
ศัพท์สำคัญ	: พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ อุบัติเหตุจราจร

การศึกษาวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาเชิงพรรณนา ณ จุดเวลาใดเวลาหนึ่ง (cross - sectional descriptive study) มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรและการได้รับสิทธิตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของผู้มารับการรักษาที่โรงพยาบาลนุชนทริก จังหวัดอุบลราชธานี ตั้งแต่เดือน มกราคม พ.ศ. 2546 ถึงเดือน เมษายน พ.ศ. 2546 จำนวน 250 ราย เครื่องมือในการศึกษาเป็นแบบสอบถามและแบบบันทึกที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น เก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์สถิติในการวิเคราะห์ข้อมูลประกอบด้วย ค่าความถี่ ร้อยละ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และANOVA

ผลการศึกษาพบว่า อุบัติเหตุจราจรส่วนใหญ่เกิดในกลุ่มผู้ชาย อายุไม่เกิน 20 ปี อาชีพเกษตรกร การศึกษาระดับประถมศึกษา พาหนะที่ใช้คือรถจักรยานยนต์ ประเภทอุบัติเหตุคือ หกล้มเอง ไม่ได้ใส่หมวกนิรภัยหรือคาดเข็มขัดนิรภัย ร้อยละ 92.80 ระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บอยู่ในระดับ อาจตายได้ภายในเวลาหลายวัน ร้อยละ 50.00 เสียชีวิตร้อยละ 2.00 มีการทำประกันภัยรถภาคบังคับ ร้อยละ 54.40 ไม่ทำประกันภัยรถ ร้อยละ 43.60 ในกลุ่มทำประกันภัยได้ยื่นคำร้องเพื่อขอรับค่าเสียหายจากบริษัทประกันภัยโดยส่วนใหญ่มอบอำนาจให้สถานพยาบาล ร้อยละ 30.50 และได้รับสิทธิตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถทุกราย สำหรับผู้ที่ไม่ทำประกันภัยรถหรือไม่ยื่นคำร้องเพื่อขอรับค่าเสียหาย บางรายได้รับค่าตอบแทนด้านอื่น ๆ เช่น จากการประกันสุขภาพเป็นข้าราชการ หรือพนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 4 ได้รับค่าตอบแทนจากกรณี ร้อยละ 16.80

ค่าใช้จ่ายตลอดการรักษาพยาบาลโดยเฉลี่ย คือ 2,437.48 บาท (ต่ำสุด 36 บาท, สูงสุด 45,000 บาท) และค่าเสียหายที่ได้รับจากบริษัทประกันภัยโดยเฉลี่ยคือ 12,760.54 บาท (ต่ำสุด 290 บาท, สูงสุด 90,000 บาท) โดยระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บที่แตกต่างกันจะได้รับค่าเสียหายจากบริษัทประกันภัย ต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p=0.00$) และพบว่าผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุจราจรมีความพึงพอใจต่อค่าตอบแทนตามสิทธิในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ สูงถึงร้อยละ 89.29

ABSTRACT

TITLE : THE LOSS FROM TRAFFIC ACCIDENTS AND THE RIGHT
OF PATIENTS TO CLAIM ON THE PUBLIC PROTECTION
OF TRAFFIC INJURY ACT AT BUNTHARIK HOSPITAL
UBONRATCHATHANI PROVINCE

BY : JARUWAN PHUTHIPHOL

DEGREE : MASTER OF SCIENCE

MAJOR : HEALTH CARE MANAGEMENT [ISBN 974-609-262-6]

CHAIR : NONGLEK BOONCHOONG, Ph.D

KEYWORDS : TRAFFIC ACCIDENTS/ PUBLIC PROTECTION OF TRAFFIC
INJURY ACT

This is a cross-sectional descriptive study of the loss from traffic accidents and the rights of patients to claim on the insurance, according to the Traffic Injury Act. The study was conducted on 250 patients at Buntharik Hospital, Ubon Ratchathani Province, from January to April 2003. For data collection, questionnaires and accident-related expense records were used, which were subsequently analyzed by the frequency value, percentage, standard deviation and ANOVA.

The results revealed that most of the traffic accidents occurred in men below 20 with an agriculturally-related profession and a primary-school education. The majority of the accidents were self-inflicted from motorcyclists. 92.8 percent of these people did not wear safety helmets or belts. In terms of the accident severity, 50 percent died within days and 2 percent were killed instantly. Concerning vehicle insurance, only 54.4 percent bought the required package while 43.6 percent did not have any insurance. Of those who had insurance, 30.5 percent claimed from the company by allowing hospital personnel to represent them. For these patients, all of them received full reimbursement. For those who did not have such insurance or did not claim for it, 4 percent obtained payment from their governmental office or from their life insurance package. A further 16.8 percent received the payment from their litigants.

Regarding the costs, the hospital treatment amounted to 2,437.48 baht on average, with the maximal cost of 45,000 baht and minimal cost of 36 baht. The payment that the patients received from the insurance companies was, on average, 12,760.54 baht, with minimal and maximal grants of 90,000 baht and 290 baht, respectively. It was shown that the different levels of accident severity resulted in the significant difference of payment from the insurance companies ($p=0.00$). Finally, 89.29 percent of the claimants were satisfied with the payment that they received from the companies and the Traffic Injury Act.

สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	ก
บทคัดย่อภาษาไทย	ข
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ง
สารบัญตาราง	จ
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย	4
1.3 ขอบเขตการวิจัย	4
1.4 คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย	5
1.5 ผลหรือประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	7
1.6 กรอบแนวคิดการวิจัย	7
บทที่ 2 แนวคิดทฤษฎีและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	
2.1 ความรู้เรื่องอุบัติเหตุจราจร	8
2.2 การจำแนกผู้บาดเจ็บเพื่อดำเนินการช่วยเหลือ	10
2.3 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ	11
2.4 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	23
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย	
3.1 รูปแบบการวิจัย	31
3.2 ประชากรที่ใช้ในการวิจัย	31
3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	32
3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล	33
3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล	33
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	34
บทที่ 5 อภิปรายผล	48
บทที่ 6 สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ	52
เอกสารอ้างอิง	57

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
ภาคผนวก	
ภาคผนวก ก เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	60
ภาคผนวก ข พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ	65
ภาคผนวก ค กฎกระทรวง	75
ประวัติผู้วิจัย	83

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1 อัตราการบาดเจ็บและอัตราการตายต่อประชากร 100,000 คน ด้วยอุบัติเหตุขนส่งทั่วประเทศ ปี พ.ศ. 2543 – 2545 จำนวนผู้ป่วยอุบัติเหตุจราจรที่มารับการรักษาที่โรงพยาบาลนุชนทริก ปี 2543 – 2545	2 3
2 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร	35
3 ข้อมูลเกี่ยวกับการเกิดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร	36
4 ข้อมูลเกี่ยวกับความรุนแรงของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร	38
5 ข้อมูลเกี่ยวกับการทำประกันอุบัติเหตุ และการยื่นคำร้องเพื่อขอค่าตอบแทน ตามสิทธิในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ	40
6 ข้อมูลเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายตลอดการรักษา และค่าเสียหายที่ได้รับจากบริษัท ประกันภัยและความพอใจกับการได้รับค่าตอบแทน	42
8 ค่าใช้จ่ายตลอดการรักษาและค่าเสียหายที่ได้รับจากบริษัทประกันภัย ตามสิทธิในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำแนกตาม ความรุนแรงของการบาดเจ็บ	44
9 การเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายตลอดการรักษาและค่าเสียหายที่ได้รับจาก บริษัทประกันภัยและความพอใจกับการได้รับค่าตอบแทนตามสิทธิใน พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำแนกตามความรุนแรง ของการบาดเจ็บ	45
10 ความพึงพอใจของผู้ประสบภัยจากรถที่มีต่อค่าตอบแทนจากทุก ๆ ด้าน จำแนกตามความรุนแรงของการบาดเจ็บ	46
11 ความพึงพอใจของผู้ประสบภัยจากรถที่มีต่อค่าตอบแทนตามสิทธิใน พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำแนกตามความ รุนแรงของการบาดเจ็บ	47

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 ซึ่งเน้นการพัฒนาทางวัตถุ และเทคโนโลยีใหม่ ๆ มาใช้ในการพัฒนาประเทศ รวมทั้งการพัฒนาทางสาธารณสุข ซึ่งส่งผลให้แนวโน้มของการเกิดโรคติดต่อลดจำนวนลงอย่างมาก ในขณะที่โรคไม่ติดต่อนั้นกลับมีอัตราการเพิ่มจำนวนมากขึ้นมาแทนที่ (การวิเคราะห์อุบัติเหตุนาจรกระทรวงสาธารณสุข, 2539)

อุบัติเหตุถือเป็นหนึ่งในโรคไม่ติดต่อนที่มีอัตราการเกิดสูง มีแนวโน้มในการเพิ่มจำนวนและความรุนแรงมากขึ้น ส่งผลให้เกิดความพิการ และการตายในอัตราที่สูงขึ้น ซึ่งปัจจุบันเป็นที่ยอมรับกันทั่วโลกว่า อุบัติเหตุเป็นปัญหาสาธารณสุขที่สำคัญปัญหาหนึ่ง และเป็นสาเหตุการตายอันดับหนึ่งของประเทศที่กำลังพัฒนาทั้งหลาย จากการศึกษาขององค์การอนามัยโลกที่ผ่านมา พบว่ามีผู้ได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก ปีละกว่า 10 ล้านคนทั่วโลก และประมาณ 250,000 คน ต้องสูญเสียชีวิต อีกประมาณ 1 ล้านคนต้องพิการตลอดชีวิต (วิจิตร บุญยะโทตระ, 2539) ส่วนในประเทศไทย อุบัติเหตุเป็นปัญหาสาธารณสุขที่สำคัญในระดับสูงของประเทศ โดยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทั้งปริมาณและความรุนแรง ซึ่งหากวิเคราะห์ข้อมูลด้านสาธารณสุขตั้งแต่ในอดีต ก็จะพบว่าอุบัติเหตุเป็นสาเหตุการตายของประเทศในอันดับสูงเรื่อยมา ดังเช่นข้อมูล ปี 2512 พบว่าสาเหตุการตายด้วยอุบัติเหตุที่มากที่สุด คือ อุบัติเหตุจากรถซึ่งมีผู้เสียชีวิตโดยเฉลี่ยวันละ 12 คน บาดเจ็บเฉลี่ยวันละ 57 คน ก่อให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินกว่า 100 ล้านบาท ต่อปี (จิราภรณ์ ผู้พัฒน์, 2533) และแม้ว่าในระยะต่อมาจะมีการพัฒนาเทคโนโลยีทางด้านการแพทย์มากขึ้นอุบัติเหตุก็ยังคงเป็นปัญหาที่ก่อให้เกิดอัตราการตายสูงในอันดับต้น ๆ ดังเช่นในปี พ.ศ. 2529 - 2532 พบว่าอุบัติเหตุเป็นสาเหตุการตายอันดับ 3 ของประเทศ และในปี พ.ศ. 2533 - 2536 เลื่อนมาเป็นสาเหตุการตายอันดับ 2 ของประเทศ โดยอุบัติเหตุจากรถเป็นสาเหตุสำคัญที่สุด ซึ่งในปี พ.ศ. 2529 อัตราการตายด้วยอุบัติเหตุจากรถ คิดเป็น 8.0 ต่อประชากรแสนคน จนมาในปี พ.ศ. 2545 อุบัติเหตุชนสั้ยังคงเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บและตายมากที่สุดจากอุบัติเหตุทุกประเภท ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 1

**ตารางที่ 1 อัตราการบาดเจ็บและอัตราการตายต่อประชากร 100,000 คนด้วยอุบัติเหตุขนส่ง
ทั่วประเทศปี พ.ศ. 2543 - 2545**

ปี พ.ศ.	จำนวน	อัตราการบาดเจ็บ		อัตราการตาย		
		อัตรา	การเพิ่ม/ลด (%)	จำนวน	อัตรา	การเพิ่ม/การลด (%)
2543	921,352	1,491.51	-2.10	13,899	22.50	-3.81
2544	946,900	1,524.95	2.24	12,554	20.22	-10.15
2545	952,348	1,522.43	-0.17	13,290	21.25	5.08

ที่มา : สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข

สรุปสถานการณ์อุบัติเหตุขนส่งในปี พ.ศ. 2545 ได้ดังนี้

1. การบาดเจ็บ จำนวนการบาดเจ็บในปี พ.ศ. 2545 มีจำนวนทั้งสิ้น 952,348 ราย หรือเฉลี่ยบาดเจ็บเดือนละ 79,362 ราย ชั่วโมงละ 109 ราย

2. การตาย จำนวนการตายในปี พ.ศ. 2545 มีจำนวนทั้งสิ้น 13,290 ราย หรือเฉลี่ยเดือนละ 1,108 ราย ชั่วโมงละ 1.5 ราย

3. การเพิ่ม / ลด ของอัตราการบาดเจ็บและตาย พบว่าในปี พ.ศ. 2545 อัตราการบาดเจ็บลดลงจากปี พ.ศ. 2544 ร้อยละ 0.17 ส่วนอัตราการตายเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2544 ร้อยละ 5.08 สำหรับเขตกรุงเทพมหานคร อัตราการบาดเจ็บและอัตราการตายมีแนวโน้มลดลงมากกว่าในส่วนภูมิภาค โดยพบว่า ในปี พ.ศ. 2545 อัตราการบาดเจ็บลดลงจากปี พ.ศ. 2544 ร้อยละ 19.83 ส่วนอัตราการตายลดลง จากปี พ.ศ. 2544 ร้อยละ 14.37 ตรงข้ามกับส่วนภูมิภาคซึ่งพบว่า อัตราการบาดเจ็บและอัตราการตายจากอุบัติเหตุขนส่งเพิ่มขึ้นจากเดิม ร้อยละ 0.73 และ 5.33 ตามลำดับ

4. ระยะเวลาและพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุขนส่งสูงที่สุด

4.1 เดือนที่มีการบาดเจ็บและตายสูงที่สุด พบว่าเดือนที่มีวันหยุดติดต่อกันหลายวัน แนวโน้มการบาดเจ็บและตายจากอุบัติเหตุขนส่งจะสูงกว่าในเดือนอื่น ๆ ในปี 2545 เดือนเมษายน เป็นเดือนที่มีการบาดเจ็บสูงสุด รองลงมา คือ เดือนธันวาคม เท่ากับ 93,281 ราย และ 88,257 ราย ตามลำดับ ส่วนเดือนที่มีการตายสูงสุด คือเดือน เมษายน รองลงมา คือ เดือนธันวาคม เท่ากับ 1,355 ราย และ 1,310 ราย ตามลำดับ

4.2 เขตที่มีอัตราการบาดเจ็บและตายสูงที่สุดพบว่าเขต 3 เป็นเขตที่มีการบาดเจ็บและการตายสูงที่สุดใน ปี 2545 คิดเป็นอัตราเท่ากับ 2,383.98 และ 44.37 รายต่อประชากร 100,000 คน

4.3 จังหวัดที่มีอัตราการบาดเจ็บและตายสูงที่สุด จังหวัดที่มีอัตราการบาดเจ็บสูงที่สุดใน ปี พ.ศ. 2545 ได้แก่ จังหวัดภูเก็ต รองลงมา คือ ระยอง มีอัตราการบาดเจ็บต่อประชากร 100,000 คน

100,000 คน เท่ากับ 5,073.48 และ 3,321.62 ตามลำดับ ส่วนจังหวัดที่มีอัตราการตายสูงที่สุด ได้แก่ ปราจีนบุรี รองลงมาคือ ภูเก็ต มีอัตราการตายเท่ากับ 72.12 และ 69.20 ตามลำดับ (อัตราต่อประชากร 100,000 คน) (สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข, 2545)

ในปี พ.ศ. 2534 ได้มีผู้ทำการศึกษาวิจัย โดยประเมินความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทย ไว้ที่ ประมาณ 6,000 - 9,000 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 2 - 3 ของผลิตภัณฑ์รวมในประเทศ โดยพบว่าในปีต่อมาคนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร 11,149 ราย คิดเป็นร้อยละ 40.3 ของอุบัติเหตุทั้งหมด หรือคิดเป็นชั่วโมงละ 1.3 คน ก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจสูงถึง 69,700 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 2.2 ของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ (Gross National Product, GNP) ต่อมาในปี พ.ศ. 2536 พบว่ามีการเกิดอุบัติเหตุจราจรทั้งหมด 84,892 ราย และมีผู้เสียชีวิต 9,496 ราย บาดเจ็บ 25,330 ราย ทรัพย์สินเสียหายเป็น มูลค่า 464 - 1,021 ล้านบาท จากการรวบรวมสถิติของสถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข พบว่าในปี 2540 มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุจราจรทั่วประเทศ สูงที่สุด โดยพบว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจาก รถมอเตอร์ไซด์ จำนวน 42,103 คัน รองลงมา คือ รถจักรยานยนต์ จำนวน 41,939 คัน

สำหรับโรงพยาบาลนุชนทริก เขตจังหวัดอุบลราชธานี ซึ่งเป็นโรงพยาบาลชุมชน ขนาด 30 เตียงนั้น พบว่าจำนวนผู้ที่มาได้รับการรักษาที่โรงพยาบาลด้วยปัญหาอุบัติเหตุจราจรนั้นยังอยู่ในอัตราค่อนข้างสูงคือประมาณ ร้อยละ 20.12 - 25.42 จากจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมดตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543-2545 ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 2

ตารางที่ 2 จำนวนผู้ป่วยอุบัติเหตุจราจรที่มารับการรักษาที่ โรงพยาบาลนุชนทริก
ตั้งแต่ปี 2543 - 2545

ปี พ.ศ.	จำนวนอุบัติเหตุทั่วไป	จำนวนอุบัติเหตุจราจร	ร้อยละ	เสียชีวิต	ค่ารักษาพยาบาลทั้งหมด	ค่ารักษาที่เก็บได้	พรบ.
2543	2,168	739	25.42	3	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล
2544	2,393	603	20.12	11	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล
2545	2,764	736	21.02	8	260,639	184,130	72,971
							257,101

ที่มา : สรุปรายงานผู้ป่วยอุบัติเหตุจราจร โรงพยาบาลนุชนทริก จังหวัดอุบลราชธานี

จากข้อมูลดังกล่าวจะเห็นว่า จำนวนผู้ที่มารับการรักษาที่โรงพยาบาลนุชนทริกด้วยปัญหาอุบัติเหตุจากรถนั้นยังมีอัตราสูง ซึ่งหากผู้ขับขี่ยานพาหนะไม่ตระหนักถึงความเสี่ยงที่ตามมาทั้งด้านเศรษฐกิจ ด้านการได้รับบาดเจ็บ ความพิการและการเสียชีวิต ก็จะทำให้ประชาชนไม่เห็นความสำคัญในการที่จะควบคุมป้องกันตนเอง ให้ปลอดภัยจากอุบัติเหตุจากรถได้ ฉะนั้น ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาการสูญเสียที่ได้รับจากการเกิดอุบัติเหตุจากรถ และการได้รับสิทธิตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของผู้มารับบริการที่โรงพยาบาลนุชนทริก จังหวัดอุบลราชธานี เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานประกอบการพิจารณาความเหมาะสมของข้อกำหนดตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ตลอดจนเป็นข้อมูลในการประชาสัมพันธ์ และเน้นย้ำให้ประชาชนได้เล็งเห็นถึงความสำคัญในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย (Objectives)

วัตถุประสงค์หลัก (Primary Objective)

1. เพื่อศึกษาการสูญเสียจากการได้รับอุบัติเหตุจากรถของผู้มารับการรักษาที่โรงพยาบาลนุชนทริก จังหวัดอุบลราชธานี
2. เพื่อศึกษาการได้รับสิทธิตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

วัตถุประสงค์รอง (Secondary Objective)

1. เพื่อศึกษาข้อมูลพื้นฐานของผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุจากรถ ที่มารับการรักษาที่โรงพยาบาลนุชนทริก จังหวัดอุบลราชธานี
2. เพื่อศึกษาระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากรถของผู้ป่วยที่มารับการรักษาที่โรงพยาบาลนุชนทริก จังหวัดอุบลราชธานี
3. เพื่อศึกษาค่าใช้จ่ายทางตรงในการรักษาพยาบาลของผู้ป่วยอุบัติเหตุจากรถ ที่มารับการรักษาที่โรงพยาบาลนุชนทริก จังหวัดอุบลราชธานี

1.3 ขอบเขตการวิจัย

1. ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ได้แก่ประชากรที่มีภูมิลำเนาอยู่ในเขตอำเภอเมืองนุชนทริก จังหวัดอุบลราชธานี ที่ได้รับอุบัติเหตุจากรถและมารับการรักษาที่ โรงพยาบาลนุชนทริก จังหวัดอุบลราชธานี
2. การศึกษาครั้งนี้มุ่งศึกษาในประเด็นสำคัญ ดังนี้

2.1 ข้อมูลพื้นฐานของผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุจราจร และมารับการรักษาที่โรงพยาบาล นุชนทริก ได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ การศึกษา การใช้ยานพาหนะ และลักษณะของการเกิด อุบัติเหตุจราจร

2.2 ระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บที่ได้รับอุบัติเหตุจราจรของผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุ จราจรและมารับการรักษาที่โรงพยาบาลนุชนทริก

2.3 ค่าใช้จ่ายทางตรงของการรักษาที่ผู้ได้รับอุบัติเหตุจราจรได้รับ ซึ่งประกอบด้วย ค่าตรวจและรักษาตั้งแต่เริ่มรับการรักษาจนกระทั่งหายทั้งการรับรักษาในโรงพยาบาลของรัฐ / เอกชน และสถานีนามัย ในเขต อำเภอนุชนทริก จังหวัดอุบลราชธานี

2.4 การได้รับสิทธิตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

ข้อจำกัดในการวิจัย (Limitation)

เนื่องจากผู้ป่วยอุบัติเหตุจราจรส่วนมากต้องกลับมารับการรักษาต่อที่โรงพยาบาลหรือ สถานบริการสาธารณสุขใกล้บ้านจนกว่าแผลที่ได้รับการบาดเจ็บ หรือ อาการต่าง ๆ จะหายเป็นปกติ ดังนั้นเพื่อสะดวกต่อการติดตาม และประเมินค่าใช้จ่ายทางตรงที่ผู้ป่วยต้องจ่ายจนสิ้นสุด การรักษา ผู้วิจัยจึงกำหนดกลุ่มตัวอย่างเฉพาะผู้ป่วยที่มีภูมิลำเนาในเขตอำเภอนุชนทริก จังหวัดอุบลราชธานี เท่านั้น

1.4 คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย (Operational definitions)

การสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจร หมายความว่า การสูญเสียทั้งร่างกายและทรัพย์สินจากผล ของการได้รับอุบัติเหตุจราจร ซึ่งพิจารณาแบ่งการสูญเสียทางด้านร่างกายได้ดังนี้

1. ระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บ หมายความว่า การบาดเจ็บของผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุจาก การจราจร และมารับการรักษาที่โรงพยาบาลนุชนทริก ซึ่งแบ่งระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บ ออกเป็น 4 ระดับ คือ

1.1 ผู้ที่มีอันตรายอาจถึงตายได้ภายในเวลาเป็นนาที จะมีอาการและอาการแสดงที่ ถูกคามต่อชีวิตมาก เช่น หายใจลำบาก หอบ และเขียว มีเลือดออกมากจนการไหลเวียนของเลือด ล้มเหลว จับชีพจรไม่ได้ และไม่ได้ยินเสียงหัวใจ

1.2 ผู้ที่มีอันตรายอาจถึงตายได้ภายในเวลาเป็นชั่วโมง จะมีการบาดเจ็บที่รุนแรงแต่ ไม่ถูกคามชีวิตทันที โดยมากผู้บาดเจ็บมีภาวะช็อก เสียเลือดจากอวัยวะต่าง ๆ ของร่างกายที่ได้รับ อันตราย

1.3 ที่มีอันตรายบาดเจ็บไม่รุนแรงมากแต่อาจถึงตายได้ภายในเวลาหลายวันหลังเกิดเหตุ ผู้บาดเจ็บจะมีสัญญาณชีพปกติ การบาดเจ็บที่ไม่รุนแรง เช่น กระดูกหัก บาดแผลฉีก บาดแผลถลอก ฟกช้ำ

1.4 ผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานแต่ร่างกายไม่ได้รับบาดเจ็บอะไร

2. ค่าใช้จ่ายทางตรงในการรักษาพยาบาล หมายความว่า ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการรักษาพยาบาลของผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถ โดยคิดเฉพาะค่าใช้จ่ายทางตรง ได้แก่ ค่ายา และเวชภัณฑ์ ค่าตรวจพิเศษทางห้องปฏิบัติการ โดยคิดค่าใช้จ่ายทางตรงในผู้ป่วยแต่ละราย ตั้งแต่แรกเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลจนถึงวันสุดท้ายของการรักษา ทั้งกรณีผู้ป่วยนอกและผู้ป่วยใน (รวมทั้งกรณีที่มีการส่งต่อไปรับการรักษาที่สถานบริการแห่งอื่น)

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ หมายความว่า การที่ผู้ประสบภัยจากรถ (ไม่ว่ากรณีใด ๆ) ได้รับการคุ้มครองภายใต้การคุ้มครองตามเงื่อนไขต่าง ๆ ของกรมธรรม์ที่กำหนดไว้กับบริษัทที่ให้สัญญาต่อผู้เอาประกันภัย

อุบัติเหตุจากรถ หมายความว่า อุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่ยานพาหนะทุกชนิดบนท้องถนนที่เกิดขึ้นกับผู้ที่มาใช้บริการรักษาพยาบาลที่โรงพยาบาลนุชทริก

รถ หมายความว่า รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร

ผู้ประสบภัย หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัย เนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งที่ยักรถ หรือติดตั้งในรถนั้น และหมายความรวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย

ความเสียหาย หมายความว่า ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยอันเกิดจากรถ

บริษัท หมายความว่า บริษัทตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประเภทประกันภัยรถ

ค่าเสียหายเบื้องต้น หมายความว่า ค่ารักษาพยาบาล ค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการศพผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตาย

การได้รับสิทธิ หมายความว่า การได้รับค่าเสียหายจากบริษัทประกันภัยตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัย

กองทุน หมายความว่า กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา

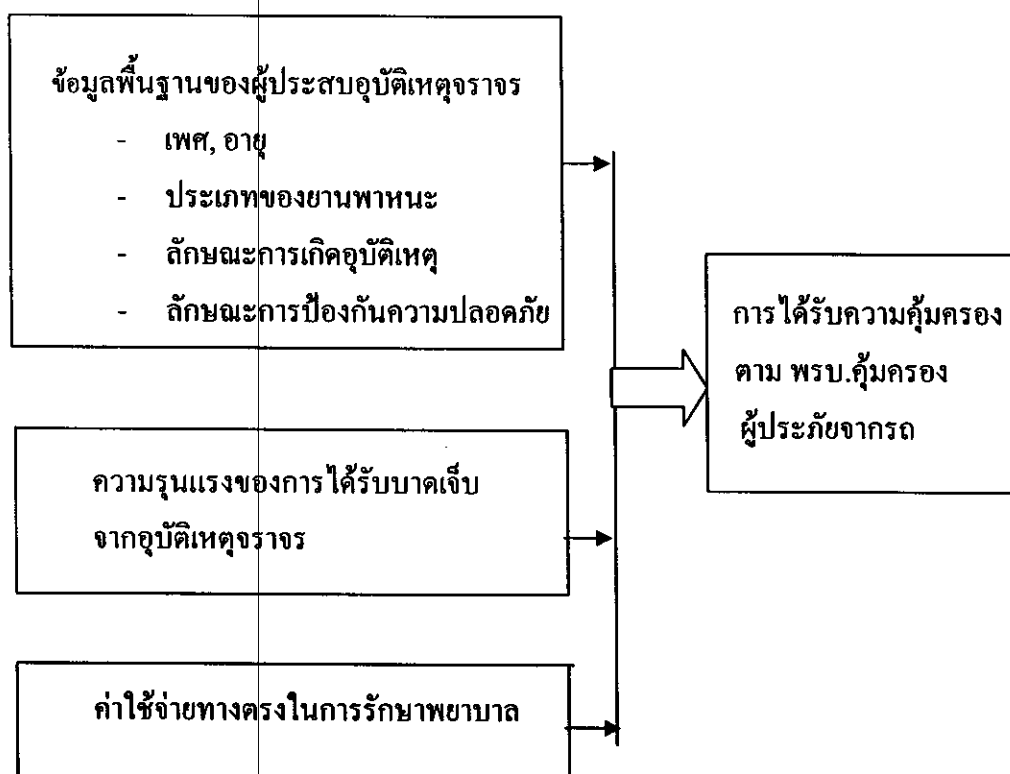
ตัวแปรอิสระ (Independent Variables) ได้แก่ ข้อมูลพื้นฐานของผู้ประสบอุบัติเหตุจราจร, ความรุนแรงของการได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร และค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล

ตัวแปรตาม (Dependent Variables) ได้แก่ การได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

1.5 ผลหรือประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ (Expected Benefit and Applications)

1. เป็นข้อมูลพื้นฐานในการจัดบริการด้านการแพทย์ที่เหมาะสมและเป็นข้อมูลในการกำหนดแนวทางในการควบคุมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรต่อไป
2. เป็นข้อมูลพื้นฐานในการพิจารณาความเหมาะสมของข้อกำหนดตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

1.6 กรอบแนวคิดการวิจัย (Conceptual Framework)



บทที่ 2

แนวคิดทฤษฎีและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การทบทวนเอกสารงานวิจัยรวมถึงแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาเรื่อง " การสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจร และการได้รับสิทธิตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของผู้มารับการรักษาที่โรงพยาบาลบุณฑริก จังหวัดอุบลราชธานี " จะนำเสนอตามลำดับดังนี้ คือ

1. ความรู้เรื่องอุบัติเหตุจราจร
2. การจำแนกผู้บาดเจ็บเพื่อกำหนดการช่วยเหลือ
3. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ
4. ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 ความรู้เรื่องอุบัติเหตุจราจร

ความหมาย

อุบัติเหตุ (Accident) ตามคำนิยามจาก The World Health Organization (WHO) ได้ให้ความหมายว่าคือ "An event, independence of the will of man, caused by a quickly action extraneous manifesting itself by injury to body or mine" ในขณะที่พจนานุกรมฉบับเฉลิมพระเกียรติ พ.ศ. 2530 ได้ให้ความหมายว่า อุบัติเหตุ คือ เหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด, ความบังเอิญเป็น

สถานการณ์และผลกระทบจากอุบัติเหตุในประเทศไทย

จากการศึกษาสาเหตุการตายด้วยโรคที่สำคัญของประชากรไทยใน 10 อันดับแรกในปี 2545 พบว่า อุบัติเหตุเป็นสาเหตุการเสียชีวิตที่สำคัญ และอยู่ในอันดับ 2 รองจากโรคหัวใจและเมื่อพิจารณาอัตราการตายด้วยอุบัติเหตุทุกประเภท โดยจำแนกตามสาเหตุต่าง ๆ แล้ว จะพบว่า อุบัติเหตุจากการขนส่งทางบกก่อให้เกิดอัตราการตายสูงที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับอุบัติเหตุอื่น ๆ ซึ่งพบอัตราการบาดเจ็บและอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุขนส่ง 79,362 และ 1,108 ราย ตามลำดับ (สถาบันการแพทย์ด่านอุบัติเหตุและสาธารณสุข กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข, 2545) จากการวิเคราะห์ข้อมูลทางศูนย์ข้อมูลข้อสนเทศ กรมตำรวจ พบว่า แนวโน้มของความรุนแรงจากอุบัติเหตุจราจรในช่วง 10 ปี (พ.ศ. 2531 - พ.ศ. 2540) พบว่าในช่วงปี พ.ศ. 2531 เมื่อเกิดอุบัติเหตุ

17 ครั้ง จะมีผู้เสียชีวิต 1 คน แต่เมื่อพิจารณาปี พ.ศ. 2539 เมื่อเกิดอุบัติเหตุ 6 ครั้งจะมีผู้เสียชีวิต 1 คน ใกล้เคียงกับปี พ.ศ. 2540 ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความรุนแรงจากอุบัติเหตุจราจร เพิ่มขึ้นถึง 2 เท่า ในช่วงเวลา 10 ปี และพบว่า กลุ่มอายุที่มีอัตราการตายด้วยอุบัติเหตุจากการขนส่งทางบกสูงที่สุด คือ กลุ่มอายุ 15 - 39 ปี โดยพบว่า ปี พ.ศ. 2539 อัตราการตายด้วยอุบัติเหตุจากการขนส่งทางบกของกลุ่มอายุดังกล่าวจะเท่ากับ 8.5-18.2 ปี พ.ศ. 2540 อัตราการตายด้วยอุบัติเหตุจากการขนส่งทางบกของกลุ่มอายุดังกล่าวจะเท่ากับ 9.1 - 17.2 (อัตราต่อประชากร 100,00 คน)

ในส่วนสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจร พบว่า ส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ โดยร้อยละ 50 ของผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรจะมีการดื่มสุราก่อนขับรถนอกจากนี้ยังมีสาเหตุอื่น ๆ ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจร ซึ่งได้แก่ (แสงจันทร์ ศรีทะวงษ์, 2543)

- 1) ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด
- 2) ดัดหน้าในระยะกระชั้นชิด
- 3) แซงรถอย่างผิดกฎหมาย
- 4) ไม่ให้สัญญาณเมื่อจอด หรือชะลอ หรือรถเลี้ยว
- 5) ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ และเครื่องหมายจราจร
- 6) ฝ่าฝืนป้ายหยุดบริเวณทางแยก
- 7) ไม่ขับรถในช่องซ้ายสุด
- 8) ขับรถตามหลังในระยะกระชั้นชิด
- 9) เมาสุราในขณะที่ขับรถ
- 10) ขับรถผิดช่องทาง

นอกจากนี้พบว่า รถที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ได้แก่ รถยนต์นั่งและรถจักรยานยนต์ รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุกขนาดเล็กหรือรถปิกอัพ ในเรื่องของความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจร พบว่า ค่าเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจรมีแนวโน้มสูงขึ้น ในช่วงตั้งแต่ปี พ.ศ. 2531 - 2540 โดยคิดเป็นมูลค่าสูงถึง 1,495.19 ล้านบาท และในปี พ.ศ. 2536 สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย ได้ประเมินความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุไว้ พบว่า มีมูลค่าถึง 74,412 ล้านบาท และในปี พ.ศ. 2525 จากการสำรวจความพิการทั่วประเทศ พบว่า อุบัติเหตุ เป็นสาเหตุของความพิการ ร้อยละ 11.77 และนับวันจะยิ่งเพิ่มขึ้นตามการพัฒนาทางเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยีของประเทศ รวมทั้งการเพิ่มปริมาณของยานพาหนะอย่างรวดเร็ว

2.2 การจำแนกผู้บาดเจ็บเพื่อดำเนินการช่วยเหลือ

ขั้นตอนของการประเมินระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรมีดังนี้ (การรักษาพยาบาลเบื้องต้น หน่วยที่ 8–15 มสธ.)

2.2.1 การจำแนกผู้บาดเจ็บขั้นต้น (Initial Triage Process) ควรเริ่มต้นด้วยการประเมินการหายใจกับความรู้สึกของผู้ป่วย

2.2.2 การประเมินทั่วทั้งร่างกายอย่างรวดเร็ว (Rapid Total body Assessment) ต้องทำด้วยความรวดเร็วอย่างมีประสิทธิภาพ คือต้องทำให้เสร็จสิ้นภายใน 1 - 2 นาที และควรพิจารณาการประเมินร่างกายต่อไปนี้

2.2.2.1 ประเมินระดับสติปัญญา การรู้เวลา บุคคล สถานที่

2.2.2.2 การทำงานของหัวใจและปอด ได้แก่

1) การประเมินทางเดินอากาศ ตรวจสอบการอุดตันของทางเดินลมหายใจ ซึ่งอาจจะเกิดจากลิ้นตก หรือมีเศษอาหารและเลือดไปอุดตันอยู่

2) คุณลักษณะการหายใจ การทำงานของหัวใจ และการมีเลือดออก

2.2.2.3 ศีรษะ และ คอ ได้แก่

1) ตรวจสอบการมีเลือดออกและบาดแผล

2) ตรวจสอบปฏิกิริยาของรูม่านตา

3) หลอดเลือดคอโป่ง

4) หลอดคอเคลื่อนที่ (Tracheal deviation)

5) การมีเลือด น้ำไขสันหลัง (CSF) เนื่อสมองออกทางจมูกและหู

2.2.2.4 ทรวงอก ได้แก่

1) ตรวจสอบกระดูกไหปลาร้าหัก และบาดแผล

2) ลักษณะการหายใจของผู้ป่วย กระดูกซี่โครงหัก กระดูกทรวงอกบุ๋ม และทรวงอกเคลื่อนไหวไม่เท่ากัน

3) ตรวจสอบแผลเปิด แผลฉีก และฟกช้ำ

2.2.2.5 ท้อง ได้แก่

1) ตรวจสอบบาดแผลฉีก บาดแผลลึก และฟกช้ำ

2) ท้องอืด การบาดเจ็บ

3) ความเจ็บปวด

2.2.2.6 กล้ามเนื้อและกระดูก ได้แก่

1) การหักของกระดูกแขนขา

- 2) แผลเปิด แผลฉีก เลือดออก
- 3) มองเห็นกระดูกแตกชิ้นเล็กชิ้นน้อย และอวัยวะขาด
- 4) การเจ็บปวด

2.2.2.7 อวัยวะสืบพันธุ์และฝีเย็บ (Perineum) ได้แก่

- 1) มีเลือดออก แผลฉีก

2.2.3 เมื่อทำการประเมินทั่วทั้งร่างกายของผู้บาดเจ็บอย่างรวดเร็วแล้ว ขั้นตอนต่อไป คือ การจำแนกผู้บาดเจ็บ ออกเป็น กลุ่มตามระดับความรุนแรงเพื่อบำบัดการช่วยเหลือต่อไป โดยทั้งนี้ จะสามารถแบ่งผู้บาดเจ็บได้เป็น 3 กลุ่มดังนี้ คือ

2.2.3.1 ผู้มีอันตรายอาจถึงตายได้ภายในเวลาเป็นนาที จะมีอาการและอาการแสดง ที่คุกคามต่อชีวิตมาก เช่น หายใจลำบาก หอบ และ เขียว มีเลือดออกมากมายจนการไหลเวียนของ เลือดล้มเหลว จับชีพจรไม่ได้ และ ไม่ได้ยินเสียงหัวใจ

2.2.3.2 ผู้ที่มีอันตรายและอาจถึงตายในเวลาเป็นชั่วโมง จะมีการบาดเจ็บที่รุนแรง แต่ไม่คุกคามชีวิตทันที โดยมากผู้บาดเจ็บจะมีภาวะช็อก หรือ เสียเลือดจากอวัยวะของร่างกายที่ได้รับ อันตราย

2.2.3.3 ผู้ที่มีอันตรายบาดเจ็บไม่รุนแรงมากแต่อาจถึงตายได้ภายในเวลาหลายวัน หลังเกิดเหตุ ผู้บาดเจ็บจะมีสัญญาณชีพปกติ การบาดเจ็บที่ไม่รุนแรง เช่น กระดูกหัก บาดแผลฉีก บาดแผลถลอกและฟกช้ำ

2.3 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

ในส่วนของข้อบังคับ ข้อกำหนดหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจากรถรวมถึงการ คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถมีอยู่มากมาย ซึ่งสามารถสรุปได้เป็นหมวดใหญ่ดังนี้

- 2.3.1 รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย
- 2.3.2 ประมวลกฎหมายอาญา
- 2.3.3 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์
- 2.3.4 พระราชบัญญัติเงินทดแทน พ.ศ. 2537
- 2.3.5 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2542
- 2.3.6 กฎกระทรวงที่ 21 พ.ศ. 2526
- 2.3.7 พระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2527
- 2.3.8 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

2.3.1 รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2534 แก้ไขเพิ่มเติมพุทธศักราช 2535

มาตรา 70

รัฐพึงสงเคราะห์ผู้ประสบภัยเนื่องในการปฏิบัติหน้าที่เพื่อประเทศชาติ หรือ การช่วยเหลือราชการ หรือปฏิบัติตามหน้าที่มนุษยธรรม หรือเนื่องจากสาธารณภัย

2.3.2 ประมวลกฎหมายอาญา แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2535

ลักษณะ 10 ความผิดเกี่ยวกับชีวิตและร่างกาย

หมวด 1 ความผิดต่อชีวิต

มาตรา 291

ผู้ใดกระทำโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี และปรับไม่เกินสองหมื่นบาท

หมวด 2 ความผิดต่อร่างกาย

มาตรา 300

ผู้ใดกระทำโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 361 ความผิดตามมาตรา 358 และ 359 เป็นความผิดอันยอมความได้

ภาค 3 โทษ

มาตรา 390

ผู้ใดกระทำโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กาย หรือจิตใจ ต้องรับโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

2.3.3 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2535

ลักษณะ 5 ละเมิด

หมวด 1 ความรับผิดชอบเพื่อละเมิด

มาตรา 420

ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหาย ถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี ทรัพย์สินก็ดี ทำหน้าที่ละเมิด ต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น

มาตรา 437

บุคคลใดครอบครอง หรือ ควบคุมดูแลยานพาหนะอย่างใด ๆ อันเดินด้วยกำลัง เครื่องจักรกลบุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบ เพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น เว้นแต่

จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดเพราะความรับผิดชอบของผู้ต้องเสียหาย
นั่นเอง

ความข้อนี้ให้ใช้บังคับได้ตลอดถึงบุคคลผู้มีไว้ในครอบครองของตน ซึ่งทรัพย์สิน
อันเป็นของเกิดอันตรายได้โดยสภาพ หรือความมุ่งหมายที่จะใช้หรือโดยอาการกลไกของทรัพย์สิน
นั้นด้วย

หมวด 2 ค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิด

มาตรา 438

ค่าสินไหมทดแทนจะพึงใช้โดยสถานใดเพียงใดนั้น ให้ศาลวินิจฉัยตามควร
แก่พฤติการณ์ และความร้ายแรงแห่งละเมิด

อนึ่ง ค่าสินไหมทดแทนนั้น ได้แก่การคืนทรัพย์สินอันผู้เสียหายต้องเสียไป
เพราะละเมิดหรือใช้ราคาทรัพย์สิน รวมทั้งความเสียหาย อันจะพึงบังคับให้ใช้ เพื่อความเสียหาย
อย่างใด ๆ อันได้เกิดขึ้นนั้นด้วย

2.3.4 พระราชบัญญัติเงินทดแทน พ.ศ. 2537

กฎหมายได้กำหนดให้นายจ้างจัดตั้งกองทุนเงินทดแทนแก่ลูกจ้าง ซึ่งโดย
เจตนารมณ์ของกฎหมายเป็นไปเพื่อสร้างหลักประกันให้แก่ลูกจ้างที่ประสบอันตราย หรือเจ็บป่วย
หรือตายเนื่องจากการทำงาน(ในงาน) ให้ได้รับการรักษาพยาบาลและเงินช่วยเหลือทดแทนตาม
เหตุการณ์ และความจำเป็นของลูกจ้างโดยมีเงื่อนไขขอบเขตการบังคับใช้ สิทธิที่จะได้รับประโยชน์
ทดแทนให้เป็นไปตามกฎหมายฉบับนี้กำหนด

2.3.5 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2542

หมวด 4 การชดเชยค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง

มาตรา 52

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบ
การขนส่งไม่ประจำทาง และผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็กต้องวางทรัพย์สิน
เป็นเงินสด หรือพันธบัตรรัฐบาลไทยอย่างใดอย่างหนึ่งหรือสองอย่างรวมกัน ค่อนายทะเบียนกลาง
เพื่อป้องกันความเสียหายอันเกิดแก่ชีวิต หรือร่างกายของบุคคลภายนอก และผู้ซึ่งได้รับใบอนุญาต
ประกอบการขนส่งจะต้องรับผิดชอบ เนื่องจากการขนส่งของตน ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่
กำหนดในกฎกระทรวง

จำนวนหรือมูลค่าของหลักทรัพย์สิน ตามวรรคหนึ่ง ให้กำหนดตามขนาดและประเภท
ของการประกอบการขนส่งแต่ต้องไม่น้อยกว่ากำหนดในกฎกระทรวง

ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งวางหลักทรัพย์เป็นเงินสด ไม่ว่าทั้งหมด หรือบางส่วนให้ดอกเบี้ยที่เกิดจากทรัพย์ที่เป็นเงินสดนั้นตกเป็นของผู้ที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง การขนส่งที่วางหลักทรัพย์

ให้กรมขนส่งทางบกเป็นผู้รับผิดชอบในการเปิดบัญชีเงินฝาก และการเบิกจ่ายเงินจากบัญชีหลักทรัพย์กับธนาคารตามระเบียบของกระทรวงการคลัง

มาตรา 53

ในกรณีที่หลักทรัพย์ที่นำมาวางประกัน ตามมาตร 52 มีจำนวนหรือมูลค่าลดน้อยลง นายทะเบียนกลางมีอำนาจสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง นำหลักทรัพย์มาเพิ่มเติมให้ครบจำนวนหรือมูลค่าตามที่กำหนดได้ภายในสิบห้าวัน นับตั้งแต่วันที่ได้รับ

มาตรา 54

ในการวางหลักทรัพย์ ซึ่งเป็นพันธบัตรรัฐบาลไทย ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งทำหนังสือมอบอำนาจให้นายทะเบียนกลางมีอำนาจจัดการพันธบัตรนั้น เพื่อชดเชยค่าเสียหายแทนผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วย

มาตรา 55

หลักทรัพย์ที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งนำมาวางประกัน ตามมาตราที่ 52 ไม่อยู่ในความรับผิดชอบแห่งการบังคับแห่งคดี เว้นแต่จะเป็นการบังคับคดีเพื่อการชำระหนี้ ซึ่งผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ต้องรับผิดชอบชดเชยค่าเสียหายที่เกิดแก่ชีวิต หรือร่างกาย บุคคลภายนอกอื่นเนื่องจากการขนส่งของตน

มาตรา 56

เมื่อรถของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ร่างกายหรือชีวิตของบุคคลภายนอก จากความรับผิดชอบที่กำหนดในมาตรา 59 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย จะต้องชดเชยค่าใช้จ่ายเบื้องต้นให้แก่ผู้เสียหายหรือทายาท ในกรณีที่ผู้เสียหายถึงแก่ความตาย

ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นซึ่งต้องจ่ายให้แก่ผู้เสียหายให้จ่ายตามความร้ายแรงของความเสียหายทั้งนี้ตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

เพื่อประโยชน์แห่งพระราชบัญญัตินี้ ค่าใช้จ่ายเบื้องต้น หมายถึง ค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้ในการรักษาพยาบาล รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ระหว่างการรักษาพยาบาลและหรือค่าปลงศพ

มาตรา 57

เมื่อผู้เสียหาย หรือทายาทในกรณีที่ผู้เสียหายถึงแก่ความตายประสงค์ที่จะได้รับชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้น ให้ยื่นคำขอตามแบบที่กรมตำรวจกำหนดต่อพนักงานสอบสวน โดย

แสดงพยานหลักฐานว่า ผู้เสียหายได้รับความเสียหายจากกรณของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบ การขนส่งให้พนักงานสอบสวนพิจารณาจากสำนวนการสอบสวน และเมื่อเห็นว่าความเสียหายได้ เกิดขึ้นจากกรณของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งคันใด ให้มีหนังสือสั่งผู้ได้รับใบอนุญาต ประกอบการขนส่งซึ่งเป็นเจ้าของรถคันนั้น ชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้น ตามจำนวนที่กำหนดใน กฎกระทรวงซึ่งออกตาม มาตรา 56 วรรคสอง ในกรณีนี้ให้แจ้งนายทะเบียนกลางทราบโดยเร็วด้วย

ในการสั่งการของพนักงานสอบสวน ตามวรรคหนึ่ง พนักงานสอบสวนต้อง พิจารณาสั่งภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับการร้องขอ

ในการชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามวรรคหนึ่ง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบ การขนส่งต้องชำระภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่รับคำสั่งจากพนักงานสอบสวน

มาตรา 58

ผู้เสียหาย หรือทายาทของผู้เสียหายต้องใช้สิทธิในการขอรับค่าใช้จ่ายเบื้องต้น ตามมาตรา 57 ภายในกำหนดหนึ่งปีนับตั้งแต่วันที่ความเสียหายเกิดขึ้น

มาตรา 59

การชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นตามหมวดนี้ไม่ตัดสิทธิผู้เสียหายในอันที่จะเรียกร้อง ค่าสินไหมทดแทน เพื่อความเสียหายอันเกิดจากการละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา 60

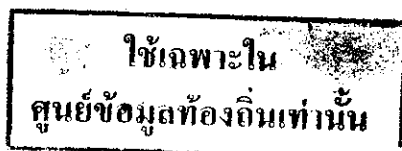
บุคคลซึ่งมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามหมวดนี้ได้แก่ผู้เสียหายดังต่อไปนี้

- (1) ผู้เสียหายซึ่งมิได้อยู่ในรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหาย แต่ได้รับความเสียหายในรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น
- (2) ผู้เสียหาย ซึ่งอยู่ในรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหาย แต่ไม่รวมถึงผู้ขับรถ คนงาน หรือลูกจ้างประจำซึ่งอยู่ในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่
- (3) ผู้เสียหายซึ่งอยู่ในรถคันที่มีได้ก่อให้เกิดความเสียหาย

มาตรา 61

ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ไม่เห็นด้วยกับคำสั่งพนักงาน สอบสวนตามมาตรา 57 ให้อุทธรณ์ตั้งดังกล่าว ต่อคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ภายในสิบห้าวันนับแต่วันได้รับคำสั่งของพนักงานสอบสวน ตามมาตรา 57 และให้พนักงาน สอบสวนบันทึกความเห็นของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งไม่เห็นด้วยไว้ในสำนวน การสอบสวน

คำวินิจฉัยของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งกลางให้เป็นที่สุด



มาตรา 62

ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งอุทธรณ์คำสั่งของพนักงานสอบสวน ถ้าคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง มีความเห็นตามความเห็นของพนักงานสอบสวนผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นให้แก่ผู้เสียหาย หรือทายาทของผู้เสียหายเพิ่มขึ้นจากค่าเสียหายเบื้องต้นที่พนักงานสอบสวนกำหนดไว้อีกร้อยละยี่สิบ

มาตรา 63

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้ใด ไม่ยอมชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามคำสั่งของพนักงานสอบสวน ตามมาตรา 57 หรือตามคำวินิจฉัยของพนักงานคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางตามมาตรา 61 ในกรณีที่เป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งตามมาตรา 52 ให้นายทะเบียนกลางมีอำนาจ นำหลักทรัพย์ของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งนั้น ซึ่งได้นำมาวางไว้เป็นประกันชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นได้

มาตรา 64

ในกรณีที่ผู้เสียหายไม่ได้รับชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้น หรือได้รับชดใช้ไม่ครบตามจำนวนที่พนักงานสอบสวนหรือคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางสั่ง ไม่ว่าเพราะเหตุหลักทรัพย์ที่วางประกันไว้ไม่พอจ่ายค่าใช้จ่ายเบื้องต้น หรือเพราะเหตุอื่นใด เมื่อผู้เสียหายได้ร้องเรียนต่อนายทะเบียนกลาง ให้นายทะเบียนกลางสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งชำระให้เสร็จสิ้นภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่ง ถ้าผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของนายทะเบียนดังกล่าว ให้นายทะเบียนกลางเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่ง และให้นำมาตรา 47 และมาตรา 48 มาใช้บังคับโดยอนุโลม

2.3.6 กฎกระทรวงที่ 21 พ.ศ. 2526

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 7 มาตรา 52 วรรคหนึ่งและวรรคสอง และมาตรา 56 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้ออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 การวางหลักทรัพย์เพื่อประกันความเสียหายอันเกิดแก่ชีวิต หรือร่างกายของบุคคลภายนอกให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งยื่นคำขอตามแบบ ของกรมการขนส่งทางบกพร้อมด้วยหลักทรัพย์ ค่อนายทะเบียนกลางภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง

ข้อ 2 พันธบัตรรัฐบาลไทยที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งที่วางเป็นหลักทรัพย์นั้นต้องเป็นชนิดที่ขายคืนได้ก่อนครบชำระคืนเงิน และผู้วางหลักทรัพย์จะต้อง

โอนกรรมสิทธิ์ให้แก่กรรมการขนส่งทางบก ส่วนผลประโยชน์อันเกิดจากพันธบัตรรัฐบาลนั้น กรรมการขนส่งทางบกจะมอบให้แก่ผู้วางหลักทรัพย์

ข้อ 3 จำนวนหรือมูลค่าของหลักทรัพย์ที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ต้องวางต่อนายทะเบียนกลาง ให้กำหนดไว้ดังนี้

(1) ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง และผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ต้องวางหลักทรัพย์เป็นเงินสดหรือพันธบัตรรัฐบาลไทยอย่างใดอย่างหนึ่ง

ข้อ 4 ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นประกอบการขนส่งซึ่งเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อร่างกายหรือชีวิตของผู้อื่น จะต้องจ่ายให้แก่ผู้เสียหาย หรือทายาท ในกรณีที่ผู้เสียหาย ถึงแก่ความตาย ให้จ่ายตามอัตราดังต่อไปนี้

(1) ในกรณีที่ผู้เสียหายมิได้ถึงแก่ความตาย ให้จ่ายค่ารักษาพยาบาลรวมทั้ง ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ระหว่างการรักษาพยาบาล ตามจำนวนเงินที่ผู้เสียหายได้แสดงหลักฐานการใช้จ่าย ไปจริงแต่ทั้งนี้ต้องไม่เกินจำนวนเงินหนึ่งหมื่นบาท

(2) ในกรณีที่ผู้เสียหายถึงแก่ความตายในทันที ให้จ่ายค่าปลงศพเป็นจำนวนเงินหนึ่งหมื่นบาท

(3) ในกรณีที่ผู้เสียหายมิได้ถึงแก่ความตายในทันที ให้จ่ายค่ารักษาพยาบาล แก่ผู้เสียหายหรือทายาทได้แสดงหลักฐานการใช้จ่ายไปจริง แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกินจำนวนเงินหนึ่งหมื่นบาทและให้จ่ายค่าปลงศพแก่ทายาทเป็นจำนวนเงินหนึ่งหมื่นบาทอีกด้วย

(ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 100 (ฉบับพิเศษ) หน้า 17 วันที่ 26 มกราคม 2526)

เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ เนื่องจากมาตรา 52 วรรคหนึ่ง และ วรรคสอง และมาตรา 56 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 บัญญัติให้ออกกฎกระทรวง

(1) กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการวางหลักทรัพย์เพื่อประกันความเสียหาย อันเกิดแก่ชีวิต และร่างกายของบุคคลภายนอก และผู้ซึ่งได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจะต้องรับผิดชอบเนื่องจากการขนส่งของตน ตลอดจนจำนวนหรือมูลค่าหลักทรัพย์ดังกล่าว

(2) กำหนดอัตราค่าใช้จ่ายเบื้องต้นที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ซึ่งเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายจะต้องชดใช้ให้แก่ผู้เสียหาย หรือทายาทในกรณีที่ผู้เสียหายถึงแก่ความตาย

2.3.7 พระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2527

ได้กำหนดให้รถยนต์รับจ้างบรรทุกโดยสารไม่เกิน 7 คน (รถยนต์แท็กซี่) รถยนต์ที่ถือเอเล็คตรอนิกส์ และ รถยนต์สามล้อ ต้องเอาประกันภัยเพื่อคุ้มครองชีวิต และความบาดเจ็บของผู้โดยสารและบุคคลภายนอกไม่น้อยกว่าคนละ 25,000 บาท ต่ออุบัติเหตุแต่ละครั้ง

2.3.8 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

สาระสำคัญโดยสรุปของกฎหมายฉบับนี้ มีเจตนารมณ์เพื่อการชดเชยค่าเสียหายอันเกิดแก่ชีวิต ร่างกาย และ อนามัยของผู้ประสบภัยจากรถทุกชนิดซึ่งเป็นไปตามที่กำหนดในพระราชบัญญัติฉบับนี้ ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ประสบภัยและสถานพยาบาลได้รับค่ารักษาพยาบาลอย่างรวดเร็วและทันทั่วถึง โดยที่การชดเชยค่าเสียหายนั้น จะครอบคลุมมากกว่าการประกันภัยบุคคลที่สาม เนื่องจากบุคคลที่สามตามความหมายของการประกันภัยนั้น หมายถึง บุคคลภายนอกกับทรัพย์สินของบุคคลภายนอกส่วนชีวิตร่างกายของคนขับ คนในรถของผู้เอาประกันว่าเป็นบุคคลที่สอง โดยบริษัทประกันภัยเป็นบุคคลที่หนึ่ง ผู้เอาประกันภัยเป็นบุคคลที่สอง และถ้าชนบุคคลอื่นก็จะเป็นบุคคลที่สาม ดังนั้นพระราชบัญญัตินี้จะให้ความคุ้มครองแบบรวมคือ ผู้ขับขี่รถ (บุคคลที่สอง) เจ้าของรถและทุกคนที่นั่งอยู่ในรถที่ไม่ได้เป็นผู้ขับขี่ (บุคคลที่สอง) และผู้อยู่นอกรถ (บุคคลที่สาม) ผู้ประสบภัยทั้งสามตามที่กล่าวมาจะได้รับความคุ้มครองตามความเสียหายเฉพาะที่เกิดขึ้นกับชีวิตและร่างกายเท่านั้นไม่รวมถึงทรัพย์สินที่เสียหาย โดยจะมีวงเงินคุ้มครองผู้ประสบภัย ห้าหมื่นบาทต่อคน และรวมกันไม่เกินห้าล้านบาทต่อหนึ่งครั้ง สำหรับรถทุกประเภท ยกเว้นรถโดยสารที่มีที่นั่งเกินเจ็ดคน จะมีความคุ้มครองรวมกันไม่เกินห้าล้านบาทต่ออุบัติเหตุหนึ่งครั้ง โดยผสมผสานระหว่างระบบไม่ต้องพิสูจน์ความผิด (No Fault System) ซึ่งผู้ประสบภัยแม้จะเป็นฝ่ายผิดก็ยังได้รับความคุ้มครองรวมกับระบบต้องพิสูจน์ความผิด (Fault System) ในกรณีที่ค่าเสียหายเกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น โดยใช้หลักความรับผิดชอบด้วยละเมิด (tort liability) ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ด้านการจ่ายเพื่อชดเชยค่าเสียหายเป็นค่าสินไหมทดแทนให้เป็นไปตามสัญญา เงื่อนไข และข้อยกเว้น ของกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคปกติทุกประการ ทั้งนี้มีหลักการว่าผู้ผิดยังต้องได้รับโทษในความผิดที่กระทำ โดยเจ้าของรถที่เป็นฝ่ายผิดจะต้องเสียเบี้ยประกันภัยสูงขึ้นกว่าเดิมในปีต่อไป และยังให้สิทธิแก่บริษัทประกันภัย หรือกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสามารถใช้สิทธิไล่เบี้ยเพื่อเรียกเงินคืนแม้แต่ค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้จ่ายให้ผู้ที่เกี่ยวข้อง หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงในการก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น หรือเกิดจากการกระทำของบุคคลภายนอก ซึ่งจะต้องกระทำภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือภายใน 5 ปี นับแต่วันรู้ตัวผู้ซึ่งกระทำผิด ทั้งนี้เจ้าของสามารถซื้อประกันภัยรถยนต์แบบปกติ หรือ

ภาคสมัครใจอีกส่วนหนึ่งก็ได้ โดยกรมธรรม์ประกันความคุ้มครองผู้ประสบภัย ซึ่งเป็นภาคบังคับตามกฎหมายนี้ จะเป็นข้อบังคับเบื้องต้นที่รถทุกคันต้องมีเท่านั้น

ตามมาตรา 4 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้ระบุไว้ดังนี้

"รถ" หมายความว่า รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร

"ผู้ประสบภัย" หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยอันเกิดจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งที่ยักรถหรือติดตั้งในรถนั้น และหมายความรวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตายด้วย

"ความเสียหาย" หมายความว่า ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยอันเกิดจากรถ

"ค่าเสียหายเบื้องต้น" ในกรณีความเสียหายต่อร่างกาย หมายความว่า ค่ารักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลของผู้ประสบภัย และกรณีความเสียหายต่อชีวิต หมายความว่า ค่าปลงศพ และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตาย ทั้งนี้ตามรายการและจำนวนเงินที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 20 วรรคสอง

มาตรา 20 ซึ่งอยู่ในหมวดที่ 2 ว่าด้วย ค่าเสียหายเบื้องต้นกล่าวว่าเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นจากผู้ประสบภัยจากรถที่บริษัทรับประกันภัยไว้ ให้บริษัทจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยเมื่อได้รับคำร้องขอจากผู้ประสบภัย

ความเสียหายที่จะให้ค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับเงินค่าเสียหายเบื้องต้นและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

กฎกระทรวง ฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 และมาตรา 20 วรรคสองแห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ โดยคำแนะนำของคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นมีดังต่อไปนี้

1.1 ความเสียหายแก่ร่างกายได้แก่

1.1.1 ค่ายา ค่าอาหารทางเส้นเลือด ค่าออกซิเจน และอื่นๆ ทำนองเดียวกันที่ใช้ในการบำบัดรักษา

1.1.2 ค่าอวัยวะเทียมและอุปกรณ์ในการบำบัดรักษา รวมทั้งค่าซ่อมแซม

1.1.3 ค่าบริการทางแพทย์ ค่าตรวจ ค่าวิเคราะห์โรค ทั้งนี้ ไม่รวมถึงค่าจ้างพยาบาลพิเศษ และค่าบริการอื่นทำนองเดียวกัน

1.1.4 ค่าห้องและค่ารักษาตลอดเวลาที่เข้ารับรักษาพยาบาล

1.1.5 ค่าพาหนะนำผู้ประสบภัยไปโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล

1.2 ความเสียหายต่อชีวิตได้แก่

1.2.1 ค่าปลงศพ

1.2.2 ค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพผู้ประสบภัย

ข้อ 2 จำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นให้เป็นดังนี้

2.1 จำนวนเท่าที่จ่ายจริงแต่ไม่เกินหนึ่งหมื่นห้าพันบาท สำหรับความเสียหาย

ต่อร่างกาย

2.2 จำนวนหนึ่งหมื่นห้าพันบาท สำหรับความเสียหายต่อชีวิต

2.3 จำนวนตาม 2.1 และ 2.2 รวมกัน สำหรับผู้ประสบภัยที่ถึงแก่ความตาย

หลังจากมีการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล

ข้อ 3 การร้องขอค่าเสียหายเบื้องต้นต้องมีหลักฐานดังนี้

3.1 ความเสียหายต่อร่างกาย

3.1.1 ใบเสร็จรับเงินจากโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลหรือหลักฐานการแจ้งหนี้
เกี่ยวกับการรักษาพยาบาล

3.1.2 สำเนาบัตรประจำตัวหรือสำเนาใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว หรือสำเนา
เดินทางแล้วแต่กรณี

3.2 ความเสียหายต่อชีวิต

3.2.1 สำเนามารณบัตร

3.2.2 สำเนาบันทกประจำวันในคดีของพนักงานสอบสวน หรือหลักฐานอื่นที่
แสดงว่าผู้นั้นถึงแก่ความตายเพราะประสบภัยจากรถ

3.3 การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นตาม 3.1 และ 3.2 รวมกันให้มีหลักฐานตาม 3.1
และ 3.2

3.4 ให้ผู้ประสบภัยเป็นผู้ร้องขอ หากผู้ประสบภัยไม่สามารถร้องขอได้ให้
โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล ที่รักษาผู้ประสบภัย ญาติหรือผู้มีส่วนได้เสียของผู้ประสบภัยหรือ
ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย แล้วแต่กรณีร้องขอ

ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยชอบธรรมของผู้ประสบภัยร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจาก
บริษัทที่ทำประกันภัยไว้ภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่ที่มีความเสียหายเกิดขึ้น

ข้อ 4 การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้ปฏิบัติดังนี้

4.1 ให้จ่ายแก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายแก่โรงพยาบาล หรือ สถานพยาบาลที่รักษาพยาบาลผู้ประสบภัย

4.2 ให้จ่ายเป็นเงินสด หรือจ่ายเป็นเช็คที่มีได้ลงวันที่ล่วงหน้า

4.3 ให้จ่ายให้เสร็จเรียบร้อยภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับการร้องขอตามข้อ 3 ทั้งนี้โดยไม่ต้องรอพิสูจน์ความรับผิดชอบ

ตามกฎหมายว่าด้วยกรมธรรม์คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ได้กำหนดการคุ้มครองผู้ประสบภัยโดยบริษัทที่ทำประกันภัยจะชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของผู้ประสบภัยจากรถในนามผู้เอาประกันภัย ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายแก่ผู้ประสบภัย เนื่องจากรถที่ใช้ หรืออยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งกีดขวางหรือติดขัดในรถนั้น ในระหว่างระยะประกันภัย ดังนี้

1. ผู้ประสบภัย

1.1 ในกรณีได้รับความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัย แต่ไม่ถึงกับสูญเสียชีวิตหรือทุพพลภาพ บริษัทจะต้องจ่ายค่ารักษาพยาบาล และค่าเสียหายอย่างอื่น ๆ ที่ผู้ประสบภัยสามารถเรียกร้องได้ตามมูลละเมิด ตามความเสียหายที่แท้จริง แต่ไม่เกิน 50,000 บาทต่อคน

1.2 ในกรณีได้รับความเสียหายต่อร่างกาย หรืออนามัย ในกรณีใดกรณีหนึ่ง หรือหลายกรณีดังต่อไปนี้ บริษัทจะต้องจ่ายเต็มตามจำนวนคุ้มครองสูงสุด 80,000 บาทต่อหนึ่งคน

1.2.1 ตาบอด

1.2.2 หูหนวก

1.2.3 เป็นใบ้ หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด

1.2.4 สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์

1.2.5 เสียแขน ขา มือ เท้า หรืออวัยวะอื่นใด

1.2.6 จิตพิการอย่างถาวร

1.2.7 ทุพพลภาพอย่างถาวร

1.3 ในกรณีเสียชีวิต บริษัทจะต้องจ่ายเต็มจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุด 80,000 บาทต่อหนึ่งคน

2. กรณีที่ผู้ประสบภัยเป็นผู้ขับขี่รถที่เอาประกันภัย และเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบต่ออุบัติเหตุ หรือไม่มีผู้ใดต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย ต่อผู้ขับขี่ที่เป็นผู้ประสบภัย บริษัทจะต้องรับจ่ายค่าสินไหมทดแทนไม่เกินค่าเสียหายเบื้องต้นเท่านั้น ทั้งนี้บริษัทต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนทั้งหมด

ดังกล่าวข้างต้น ไม่เกินเงินคุ้มครองสูงสุดต่อหนึ่งคน และรวมกันแล้วไม่เกินจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุดต่ออุบัติเหตุแต่ละครั้ง

ค่าเสียหายเบื้องต้น

บริษัทจะต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย ที่ได้รับความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกายได้โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิดชอบให้เสร็จสิ้นภายใน 7 วัน นับแต่วันที่บริษัทได้รับการร้องขอ โดยจ่ายเป็นค่าเสียหายเบื้องต้น ดังต่อไปนี้

1. กรณีผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกาย บริษัทจะต้องจ่ายค่ารักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลของผู้ประสบภัยตามจำนวนที่จ่ายไปจริง แต่ไม่เกิน 15,000 บาทต่อหนึ่งคน

2. กรณีผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อชีวิต บริษัทจะจ่ายค่าปลงศพ และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพของผู้ประสบภัยตามจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น 15,000 บาท ต่อหนึ่งคน

3. จำนวนตามข้อ 1 และ 2 รวมกัน สำหรับผู้ประสบภัยที่ถึงแก่ความตายหลังจากมีการรักษาพยาบาล

4. กรณีรถตั้งแต่ 2 คันขึ้นไป ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย บริษัทจะต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ข้อ 1 และข้อ 2 หรือข้อ 3 แล้วแต่กรณี ให้ผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถที่เอาประกันภัยไว้กับบริษัท แต่ถ้าผู้ประสบภัยมิใช่เป็นผู้ซึ่งอยู่ในรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายดังกล่าวข้างต้น บริษัทจะต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยในอัตราส่วนที่เท่ากัน

ความเสียหายเบื้องต้นทั้งหมด เป็นส่วนหนึ่งของการจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามกำหนดไว้ในข้อชี้แจงการคุ้มครองผู้ประสบภัยในกรณีคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

การสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล ค่าทดแทน และค่าปลงศพ ในกรณีที่รถเอาประกันภัยไว้กับบริษัทประสบอุบัติเหตุชนกับรถอื่น ซึ่งมีการประกันภัยตามกรณีคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถด้วยเป็นเหตุให้ผู้ประสบภัยได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย และไม่มีฝ่ายใดยอมรับผิดในเหตุที่เกิดขึ้น บริษัทจะสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาลตามใบเสร็จรับเงินไม่เกิน 50,000 บาท ต่อหนึ่งคน สำหรับกรณีที่ได้รับบาดเจ็บ แต่กรณีเสียชีวิต สูญเสียอวัยวะ หรือทุพพลภาพอย่างถาวร บริษัทจะสำรองจ่ายค่าทดแทนหรือค่าปลงศพเป็นจำนวนเงิน 80,000 บาท ให้แก่ผู้ประสบภัย หรือทายาทของผู้ประสบภัย ซึ่งโดยสารมาในรถหรือกำลังขึ้น หรือกำลังลงจากรถที่เอาประกันภัยไว้กับบริษัทไปก่อน

สำหรับผู้ประสบภัยที่เป็นบุคคลภายนอก รถ บริษัทหรือผู้ประกันภัยรถอื่น จะร่วมกันสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล ค่าทดแทน หรือค่าปลงศพ ตามวรรคต้นโดยเฉลี่ยฝ่ายละเท่า ๆ กัน

เมื่อมีการสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล ค่าทดแทน หรือค่าปลงศพ ตามเงื่อนไขนี้แล้วหากปรากฏว่า อุบัติเหตุนั้นเกิดจากความประมาทของผู้อื่นมิใช่ผู้ขับขี่ หรือผู้โดยสารรถที่ผู้เอาประกันภัยไว้กับบริษัทแล้ว บริษัทมีสิทธิที่จะได้เบี้ยเอาค่ารักษาพยาบาล ค่าทดแทน หรือค่าปลงศพ ที่บริษัทได้สำรองจ่ายไปคืนจากบริษัทที่รับประกันภัยรถที่เป็นฝ่ายต้องรับผิดชอบตามกฎหมายนั้น

ในทางกลับกัน หากบริษัทผู้รับประกันภัยรถอื่นได้สำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล ค่าทดแทน หรือค่าปลงศพ ให้แก่ผู้ประสบภัย หรือทายาทของผู้ประสบภัยที่โดยสารรถมา หรือกำลังขึ้น หรือกำลังลงจากรถที่ตนรับประกันภัยไว้กับบริษัทแล้ว บริษัทตกลงจ่ายเงินค่ารักษาพยาบาล ค่าทดแทน หรือค่าปลงศพ แก่บริษัทผู้รับประกันภัยรถอื่นนั้นภายใน 30 วัน นับแต่วันที่ได้รับการร้องขอ

การคุ้มครองผู้ขับขี่จะถือว่าบุคคลใดที่ขับขี่รถ โดยได้รับความยินยอมจากผู้เอาประกันภัยเอง และ บุคคลนั้นต้องปฏิบัติตนเสมือนหนึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยเอง และอยู่ภายใต้ข้อกำหนดของกรมธรรม์

การคุ้มครองความรับผิดต่อผู้โดยสารกรมธรรม์จะให้ความคุ้มครองเมื่อผู้โดยสารนั้นจะต้องรับผิดจากรถที่ใช้ หรืออยู่ในทาง หรือสิ่งที่บรรทุก หรือติดตั้งในรถนั้น

ข้อยกเว้น การประกันภัยไม่คุ้มครองความรับผิดอันเกิดจาก

1. การใช้รถยนต์นอกอาณาเขตคุ้มครอง
2. การใช้รถยนต์ในทางผิดกฎหมาย เช่น ใช้รถยนต์ไปปล้นทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือ ใช้งานยาเสพติด
3. การใช้ในการแข่งขันความเร็ว
4. การใช้ลากจูงหรือผลักดัน เว้นแต่รถที่ถูกลากจูงหรือถูกผลักดันได้ประกันภัยไว้กับบริษัทด้วย หรือเป็นรถลากจูงโดยสภาพ หรือรถที่มีระบบห้ามล้อเชื่อมโยงถึงกัน
5. ความรับผิดซึ่งเกิดจากสัญญาที่ผู้ขับขี่ทำขึ้น ซึ่งถ้าไม่มีสัญญาแล้วความรับผิดของผู้ขับขี่จะไม่เกิดขึ้น
6. การขับขี่โดยบุคคลซึ่งในขณะที่ขับขี่มีแอลกอฮอล์ในเส้นเลือดไม่น้อยกว่า 150 mg%

2.4 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

มีการศึกษาและงานวิจัยมากมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในประเทศไทย ซึ่งโดยส่วนใหญ่จะเป็นการศึกษาถึงทัศนคติของกลุ่มบุคคลต่าง ๆ ที่มีต่อพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถรวมถึงการศึกษาในเรื่องของกฎหมายหรือข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้ โดยในเรื่องของทัศนคติต่อร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัย

จากรถ จารุพร ไวยนันท์และทรงศรี สนธิทรัพย์ (2529) ได้ทำการศึกษากลุ่มประชาชนทั่วไป เจ้าของรถยนต์ และบริษัทประกันภัย จึงพบว่าประชาชนเจ้าของรถส่วนใหญ่ยังไม่ทราบว่าจะมีพระราชบัญญัติในลักษณะนี้ออกมาบังคับ สำหรับวงเงิน 10,000 บาท ที่จ่ายก่อนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด ผลการวิจัยปรากฏว่าทั้งสามกลุ่มเห็นด้วย โดยเจ้าของรถยนต์เห็นด้วยมากที่สุด รองลงมาคือประชาชนและบริษัทประกันภัยตามลำดับ นอกจากนี้ในด้านความคิดเห็น เกี่ยวกับอัตราดอกเบี้ยประกันภัย พบว่า ทุกกลุ่มเห็นด้วยเหมาะสม และการจ่ายค่ารักษาพยาบาลนั้นประชาชนส่วนใหญ่เห็นว่าสถานพยาบาลน่าจะเรียกเก็บโดยตรงจากบริษัทประกันภัย ต่อมาในปี 2533 หทัยรัตน์ พุ่มคชา ได้ทำการศึกษาวิจัยในลักษณะคล้ายกัน โดยใช้กลุ่มประชากรสามกลุ่ม คือกลุ่มผู้ใช้รถ กลุ่มเจ้าหน้าที่และกลุ่มผู้ประสบอุบัติเหตุจากจราจรทางบก พบว่า ในกลุ่มผู้ประสบอุบัติเหตุมีทัศนคติที่ดีต่อกฎหมายฉบับนี้มากกว่ากลุ่มเจ้าหน้าที่ และกลุ่มผู้ขับขี่ ส่วนกลุ่มที่ไม่เคยนำรถไปรับจ้าง และกลุ่มเจ้าของรถมีทัศนคติที่ดีต่อร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มากกว่ากลุ่มผู้เช่ารถ นอกจากนี้ยังมีการศึกษาถึงทัศนคติของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรต่อพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยพนมเทียน เพชรไผ่ (2535) ซึ่งเน้นกลุ่มเป้าหมายไปที่สมาชิกรัฐสภารวมทั้งสิ้น 630 คน ซึ่งพบว่า สมาชิกรัฐสภาเห็นด้วยในเชิงบวก ทัศนคติของสมาชิกรัฐสภาต่อคำถามที่ว่าเห็นควรให้มีการบังคับใช้ต่อไปหรือไม่ พบว่าเกือบทั้งหมดเห็นด้วยกับการบังคับใช้ต่อไป ร้อยละ 97 และทัศนคติที่มีต่อกฎหมายฉบับนี้ตลอดจนแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงข้อบกพร่องต่าง ๆ พบว่าสมาชิกรัฐสภาส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการที่พระราชบัญญัติฉบับนี้ ให้ความคุ้มครองต่อบุคคลทุกคนที่ประสบภัยจากรถ ร้อยละ 91.4 และ ร้อยละ 65.4 เห็นด้วยกับการที่บริษัทประกันภัยเป็นผู้รับดำเนินการประกันภัยตามพระราชบัญญัติ ซึ่งบังคับให้เจ้าของรถมีหลักประกัน โดยวิธีเอาประกันกับบริษัทประกันภัย พบว่า สมาชิกรัฐสภาส่วนใหญ่เห็นด้วย ร้อยละ 77.8 คำนิยาม "รถ" ตามมาตรา 4 ของพระราชบัญญัตินี้ พบว่าสมาชิกรัฐสภาส่วนใหญ่เห็นด้วย ร้อยละ 71.6 ทัศนคติต่อปัญหาการคิดค่าเบี้ยประกันภัยก่อให้เกิดความล่าช้าในการประกาศใช้พระราชบัญญัตินี้ พบว่าสมาชิกรัฐสภาส่วนใหญ่เห็นด้วย ทัศนคติต่ออัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับรถจักรยานยนต์ รถยนต์ที่ใช้ในการเกษตร(อีแต๋น) รถสามล้อเครื่อง(อัตราเดิม) พบว่าส่วนใหญ่เห็นด้วย ร้อยละ 71.0 และอัตราค่าเบี้ยประกันสำหรับรถโดยสารประจำทาง(อัตราเดิม) พบว่าเห็นด้วย ร้อยละ 59.3 สำหรับทัศนคติของสมาชิกรัฐสภาต่ออัตราเบี้ยประกันซึ่งปรับใหม่ สำหรับรถจักรยานยนต์ พบว่าส่วนใหญ่เห็นด้วย ร้อยละ 69.9 รถยนต์ที่ใช้ในเกษตร (อีแต๋น) เห็นด้วย ร้อยละ 73.5 รถสามล้อเครื่อง(สกายแลป) เห็นด้วย ร้อยละ 61.7 รถโดยสารประจำทาง เห็นด้วย ร้อยละ 60.6 ทัศนคติต่อจำนวนเงินเอาประกันภัยสำหรับรถขนาดที่ต่าง ๆ ซึ่งกำหนดในพระราชบัญญัติฉบับนี้ พบว่าสมาชิกรัฐสภาส่วนใหญ่เห็นด้วย ร้อยละ 75.3 ทัศนคติต่อจำนวนเงินค่าเสียหาย โดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด ซึ่งจ่าย

สำหรับความเสียหายแก่ร่างกาย หรือต่อชีวิตจำนวน 10,000 บาท พบว่าสมาชิกรัฐสภาส่วนใหญ่ เห็นด้วย ร้อยละ 65.4 ทศนะต่อการจ่ายค่าเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งเป็นผู้ขับขี่และเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย ซึ่งกำหนดให้จ่ายเท่ากับค่าเสียหายเบื้องต้นเท่านั้น พบว่าสมาชิกรัฐสภาเห็นด้วย ร้อยละ 64.2 ทศนะต่อการจ่ายค่าเสียหายกรณีไม่มีผู้ได้รับผิดตามกฎหมาย ต่อผู้ประสบภัย ซึ่งกำหนดให้จ่ายค่าเท่ากับค่าเสียหายเบื้องต้นเท่านั้น พบว่าสมาชิกรัฐสภาเห็นด้วย ร้อยละ 65.4 ทศนะต่อการเบิกจ่ายค่ารักษาพยาบาล พบว่าสมาชิกรัฐสภาส่วนใหญ่ ร้อยละ 92.0 เห็นว่าสถานพยาบาลควรจะต้องเรียกเก็บเงินจากบริษัทประกันภัย หรือกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย โดยตรง ทศนะต่อการเพิ่มเบี้ยประกันภัยประวติไม่ดีพบว่าสมาชิกรัฐสภาส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 59.3 ทศนะต่อกลุ่มบุคคลที่ได้รับประโยชน์ จากพระราชบัญญัติฉบับนี้ พบว่า สมาชิกรัฐสภา เห็นว่ากลุ่มบุคคลต่าง ๆ ที่ได้รับประโยชน์เรียงตามลำดับ คือ ประชาชน เจ้าของหรือผู้ครอบครองรถ บริษัทประกันภัย สถานพยาบาล รัฐบาล และศาล ตามลำดับ ทศนะต่อการเพิ่มคณะกรรมการ ชุดต่าง ๆ ในพระราชบัญญัติฉบับนี้ พบว่าสมาชิกรัฐสภาเห็นด้วย คือ คณะกรรมการแพทย์ ร้อยละ 74.1 คณะกรรมการระงับข้อพิพาทร้อยละ 71.6 และคณะกรรมการพิจารณาชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้น ร้อยละ 75.3

พินดา เข้มทอง (2534) ทำการศึกษาวิจัย เรื่อง "ทัศนคติของผู้เอาประกันภัยรถยนต์และอัตราเบี้ยประกัน" ด้านประชากรที่ใช้ในการศึกษาเป็นเจ้าของรถยนต์ จำนวน 1,060 ราย ประกอบด้วยผู้เอาประกัน 453 ราย และไม่เอาประกัน 466 ราย พบว่า กลุ่มที่เคยเอาประกัน ให้เหตุผลที่เอาประกันภัยคือ เพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระหากเกิดอุบัติเหตุ โดยโอนความรับผิดชอบไปให้ผู้รับประกัน (บริษัทประกันภัย) รองลงมาคือถูกบังคับให้เอาประกันโดยบริษัทไฟแนนซ์ ตามลำดับ นอกจากนี้ ผู้เอาประกันภัย มีทัศนคติต่อการประกันภัยรถยนต์และต่อบริษัทประกันภัยในระดับกลาง ๆ แต่มีต่อพนักงานขายประกันภัยในระดับต่ำ ในกลุ่มที่ไม่เอาประกันภัยได้ให้เหตุผลที่ไม่เอาประกันภัย คือ รถใช้งานน้อยไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากเป็นผู้ที่ขับรถด้วยความระมัดระวัง เป็นการเพิ่มภาระค่าใช้จ่ายของครอบครัว เนื่องจากอัตราเบี้ยประกันภัยแพงเกินไป ไม่มีความรู้เรื่องการประกันภัยและบริษัทประกันภัยไม่น่าเชื่อถือ ตามลำดับ นอกจากนี้ผู้เอาประกันภัย มีทัศนคติต่อการประกันภัยรถยนต์ แต่มีทัศนคติที่ไม่ดีต่อบริษัทประกันภัย และพนักงานบริษัทประกันภัย ในกลุ่มที่เคยเอาประกันภัยและไม่เอาประกันภัย ให้เหตุผลว่า บริษัทประกันภัยบริการล่าช้ามากที่สุด ไม่ได้รับความสะดวกในการจ่ายค่าสินไหมทดแทน ไม่ได้ไปต่อสัญญาประกันภัยเมื่อกรมธรรม์หมดอายุลง ไม่เชื่อบริษัทประกันภัย เพราะไม่เป็นไปตามข้อตกลง และไม่ถูกบังคับให้ต้องทำประกันภัยอีกหลังจากได้ผ่อนชำระหนี้รถหมดแล้ว ตามลำดับ

ในส่วนของกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง พนิดา บุญรอด (2534) ได้ทำการวิเคราะห์มาตรการประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภคที่ประสบภัยจากรถยนต์ พบว่าหลักการในร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภคที่ประสบภัยจากรถยนต์แตกต่างจากหลักประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์หลายประการ กล่าวคือหลักการบังคับให้เอาประกันภัยขัดกับหลักเสรีภาพในการแสดงเจตนา และหลักการชดเชยค่าเสียหายโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดขัดกับหลักตามมาตรา 42 ที่บัญญัติให้บุคคลต้องรับผิดชอบเมื่อได้กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อการบังคับให้เจ้าของรถยนต์ทุกคันต้องรับผิดชอบในความเสียหายต่อบุคคลที่สามต่างจากมาตรา 437 ซึ่งบัญญัติให้บุคคลผู้ครอบครองหรือ ควบคุมดูแล ยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล เป็นผู้รับผิดชอบและนอกจากนี้ ก็ยังคงแตกต่างจากบทบัญญัติในเรื่อง การประกันภัยค่าสูญ ตามมาตรา 887 ที่บัญญัติให้ผู้รับ ประกันภัยรับผิดชอบเมื่อผู้เอาประกันภัยมีความรับผิดชอบเท่านั้น แม้มาตรการพิเศษดังกล่าวจะแตกต่างจากหลักกฎหมายละเมิด แต่ก็มิได้ยกเลิกความผิดทางละเมิด เพียงแต่นำมาตรการพิเศษมาช่วยเหลือบรรเทาความเดือดร้อนให้แก่ผู้ประสบภัยในเบื้องต้น ต่อจากนั้นการพิจารณาความรับผิดชอบของบุคคลใด ๆ ก็เป็นไปตามหลักกฎหมายละเมิดเช่นเดิม โจโล ตักคัวร์พงส์ (2532) ได้ศึกษาในเรื่องของการใช้มาตรการทางกฎหมายทางการ คุ้มครองผู้บริโภคจากยานยนต์ โดยกลุ่มประชากรคือ เจ้าของยานยนต์ บริษัทประกันภัย และประชาชนทั่วไป พบว่ากลุ่มของเจ้าของยานยนต์ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการที่รัฐบาลจะออกกฎหมายดังกล่าวและ เลือกที่จะเอาประกันภัยกับบริษัทประกันภัยมากที่สุด สำหรับการเลือกวางหลักประกันมีน้อยมาก ส่วนประเด็นค่าเสียหายเบื้องต้นพบว่า เจ้าของยานยนต์มีที่เห็นด้วย และไม่เห็นด้วยต่อการชดเชยค่าเสียหายในอัตราที่เท่าๆ กัน ด้านกลุ่มบริษัทประกันภัย พบว่าทุกบริษัทต่างก็ให้ความคิดเห็นว่าเป็นการสมควรที่รัฐจะออกกฎหมายนี้ มาบังคับใช้ ประเด็นค่าเสียหายเบื้องต้นที่ไม่ต้องพิสูจน์ความผิด พบว่าส่วนใหญ่เห็นด้วยกับจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น ประเด็นความสนใจที่จะรับประกันภัยรถยนต์ พบว่าบริษัทส่วนใหญ่ ให้ความสนใจและพร้อมที่จะรับประกันภัยยานยนต์ มีเพียงส่วนน้อยที่ไม่สนใจ ในเหตุผลที่ว่า เบี้ยประกันภัยจะไม่พอกับความเสี่ยง เนื่องจากรัฐบาลต้องจำกัดอัตราเบี้ยประกันเพื่อไม่ให้ เจ้าของยานยนต์ต้องแบกภาระมากเกินไป และในด้านกลุ่มของประชาชนทั่วไปพบว่าประชาชนที่เคยได้รับอุบัติเหตุที่ได้รับจากการชดเชยค่าเสียหาย ส่วนใหญ่ได้รับการชดเชยค่าเสียหายไม่เป็นที่พอใจเลย รองลงมาได้รับการชดเชยค่าเสียหายในระดับที่พอใจ ส่วนการได้รับการชดเชยค่าเสียหายในระดับที่พอใจมากไม่มีเลย และ ส่วนใหญ่เห็นด้วยที่รัฐบาลจะออกกฎหมายนี้ มาบังคับใช้ ด้านความพอเพียงของอัตราการได้รับการชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดนั้น พบว่าประชาชนที่เห็นด้วยและไม่เห็นด้วยมีอัตราที่ใกล้เคียงกัน ต่อมาในปี 2537 ทศพล ขำจิตรสุต และคณะ ได้ทำการศึกษาการนำนโยบายคุ้มครองผู้บริโภคไปปฏิบัติใน

เขตกรุงเทพมหานคร พบว่าปัจจัยสำคัญที่มีต่อประสิทธิผลของการนำนโยบายคุ้มครองผู้ประสบจาก
 รถไปปฏิบัติ 9 ประการ ได้แก่ 1) สมรรถนะของหน่วยปฏิบัติ 2) มาตรฐานและวัตถุประสงค์
 3) กระบวนการติดต่อสื่อสาร 4) กิจกรรมเพื่อการบังคับให้มีผล 5) ความสามารถในการเจรจา
 ต่อรอง 6) การสนับสนุนจากภายนอก 7) ความเข้าใจสภาพความเป็นจริงในการให้บริการของ
 ผู้กำหนดนโยบาย 8) การยอมรับและการสนับสนุนของผู้ปฏิบัติ และ 9) การสนับสนุนของ
 ผู้ใช้บริการ พบว่าปัจจัยมาตรฐาน และวัตถุประสงค์มีความเหมาะสมและชัดเจนในการนำนโยบาย
 ไปปฏิบัติมาก ส่วนอีก 8 ปัจจัย มีความเหมาะสมในระดับปานกลาง ส่วนผลของการนำนโยบาย
 คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถไปปฏิบัติ พบว่าประสบความสำเร็จสูงมาก ด้านการรับรู้ของประชาชน
 และผู้สนใจเกี่ยวข้องกับนโยบาย พบว่า 1) การรับทั่วไป กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ที่ได้รับอุบัติเหตุ
 จากยานยนต์ (รถชน) ได้รับการดูแลช่วยเหลือจากเจ้าของยานยนต์ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุในระดับต่ำ
 และเมื่อพิจารณาถึงความพอใจจากการได้รับการชดเชยค่าเสียหายจากเจ้าของยานยนต์ ซึ่งจำแนกได้
 สองกรณี คือ กรณีแรกเจ้าของยานยนต์ที่ไม่ได้ทำประกันภัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความ
 พอใจ กรณีที่สองเจ้าของยานยนต์ที่ทำประกันภัย พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความพอใจมาก
 สำหรับความคิดเห็นต่อการที่รัฐบาลตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถกลุ่มตัวอย่าง
 เห็นด้วยทั้งหมด 2) การรับรู้เกี่ยวกับการทำประกันภัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่
 ที่ติดต่อกับบริษัทประกันภัยได้รับความสะดวกมากมีความรวดเร็วเป็นกันเอง และความสลับ
 ซับซ้อนในการทำประกันภัยในระดับปานกลาง 3) การรับรู้เกี่ยวกับการชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้น
 กลุ่มตัวอย่างมีความเห็นว่าควรกำหนดค่าเสียหายเบื้องต้นใหม่ คือ ค่ารักษาพยาบาลรายละ 30,000
 บาท และค่าปลงศพ รายละ 30,000 บาท เช่นกัน

ส่วนในด้านระบาดวิทยาของอุบัติเหตุจากรถทางบก รณชัย ตั้งมั่นอนันตกุล (2539) ได้
 ศึกษาผู้ป่วยที่มารับการรักษาในโรงพยาบาลวังน้อยระหว่างปีงบประมาณ 2537 - 2539 และ
 แนวทางการแก้ไขปัญห พบว่ามีผู้ป่วยเฉลี่ย ปีละ 1,362 ราย ร้อยละ 41.6 ของผู้ป่วยอุบัติเหตุ
 ทั้งหมดส่วนมากอยู่ในช่วงอายุ 15 - 45 ปี พาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์
 ร้อยละ 50.23 อวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บมากที่สุด คือ แขน ขา ร้อยละ 51.73 รองลงมา คือ ศีรษะ
 ร้อยละ 35.33 ซึ่งในจำนวนนี้มีอาการทางสมอง ร้อยละ 12.02 ของผู้ได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะทั้งหมด
 และคิดเป็นร้อยละ 5.48 ของผู้ป่วยทั้งหมด (4,085 ราย) ผลการรักษาผู้ป่วยส่วนใหญ่ ร้อยละ 82.40
 กลับบ้านได้ ร้อยละ 10.18 ต้องส่งผู้ป่วยไปรับการรักษาต่อยังโรงพยาบาลจังหวัด หรือโรงพยาบาล
 ที่มีขีดความสามารถมากขึ้น และพบผู้เสียชีวิต ร้อยละ 3.18 ส่วนศิริวัฒน์ ทิพย์ธราดล,ปัญญา
 ผลานวนษ์และวันชัย สัตยาวิทย์ (2538) ได้ศึกษาระบาดวิทยาของอุบัติเหตุจากรถ จังหวัดหนองคาย
 ปี 2537 - 2538 พบว่ามีอุบัติเหตุจากรถ ร้อยละ 43.6 ของอุบัติเหตุทั้งหมด คิดเป็นอัตราการบาดเจ็บ

16.3/1,000 ประชากร อัตราตาย 7.5/100,000 ประชากร ผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุ 15 - 19 ปี ของอุบัติเหตุจราจรทั้งหมด ส่วนใหญ่เป็นการล้มแฉกซึ่งรถที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ไม่มี ประกันภัยอุบัติเหตุ ร้อยละ 94.5 และผู้ขับขี่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ร้อยละ 90.7 และในปีเดียวกัน วาสนา ทีปลา (2538) ได้ศึกษาในโรงพยาบาลสรรพสิทธิประสงค์ จังหวัดอุบลราชธานี พบว่า ผู้ประสบภัยจากรถส่วนใหญ่เป็นเพศชาย สถานภาพสมรส โดยเฉลี่ย 26.44 ประกอบอาชีพรับจ้าง และอาศัยอยู่ในเขตอำเภอเมือง ส่วนที่รับไว้ในโรงพยาบาลอายุเฉลี่ย 27.91 ปี อาชีพเกษตรกรรวม อาศัยอยู่นอกเขตอำเภอเมือง ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ พบว่าจากรถมอเตอร์ไซด์มากที่สุด ส่วนใหญ่ เป็นคนขับ และเป็นอุบัติเหตุจากการชนกัน ในส่วนการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พบว่า ส่วนใหญ่เป็นรถที่ไม่ได้ทำประกัน ไม่มีคู่มือ ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ จึงไม่ได้แจ้งความ ส่วนรถที่มี ประกันจะพบมากในผู้ที่รับไว้ในโรงพยาบาลและมีเวลาแจ้งความ แต่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ หรือมี แต่หมดอายุ และในปีเดียวกัน บุญส่วน เกตุศิริ, หทัยรัตน์ เทเวลา และวัชรวิศา ศรีหาราช (2538) ศึกษาการจัดการแผนที่เกิดอุบัติเหตุการจราจร ในเขตเทศบาลเมืองขอนแก่น พบว่า ผู้ได้รับ อุบัติเหตุ เพศชาย : เพศหญิง 2.6:1 อายุระหว่าง 20 - 29 ปี ซึ่งเป็นผู้ใช้งานพาหนะร้อยละ 91.5 โดย เป็นผู้ขับขี่และคู่มือที่ใช้รถจักรยานยนต์ 2.3: ไม่ใช้หมวกนิรภัย ร้อยละ 82.3 ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ร้อยละ 46 ไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย ร้อยละ 100 ต่อมาในปี 2542 สุนันทา ศรีวิวัฒน์, สุดาวดี หอมจู, ศิริกุล กุลเลียบ และวิทยา ชาติบัญชาชัย ได้ศึกษาที่โรงพยาบาลขอนแก่น พบว่า มีผู้บาดเจ็บจาก อุบัติเหตุจราจร เป็นเพศชาย ร้อยละ 72.8 ส่วนใหญ่มีอายุน้อยกว่า 40 ปี ร้อยละ 83.4 ซึ่งในจำนวนนี้ มีอายุอยู่ระหว่าง 20 - 29 ปี มากถึงร้อยละ 32.2 มีอาชีพเป็นผู้ใช้แรงงานมากที่สุด ร้อยละ 33.4 รองลงมาเป็นนักเรียน นักศึกษา ร้อยละ 28.2 และมีอาชีพเกษตรกร ร้อยละ 14.3 นอกนั้นไม่มีอาชีพ เป็นแม่บ้าน และเป็นเด็กในปกครอง โดยร้อยละ 77 เป็นผู้ขับขี่รถ จักรยานยนต์ซึ่งเกิดอุบัติเหตุโดย ไม่มีคู่มือมากที่สุด ร้อยละ 34.6 ที่เหลือคือชนกับยานพาหนะด้วยกัน และวิ่งพวงงับ อังวิทยาธร (2538) ได้ศึกษาที่โรงพยาบาลบึงกาฬ จังหวัดหนองคาย พบว่ามีผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร 1,632 ราย เพศชาย มากกว่าเพศหญิงประมาณ 3 ต่อ 1 ส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุ 15 - 29 ปี ผู้ได้รับบาดเจ็บ ได้รับการรักษาและให้กลับบ้านร้อยละ 76.0 ได้รับบาดเจ็บร้อยละ 16.2 ส่งต่อไปยัง โรงพยาบาลอื่นที่มีขีดความสามารถสูงกว่าก่อนให้การรักษา ร้อยละ 4.8 และส่งต่อหลังการรักษา ร้อยละ 2.1 และพบว่า ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร มีอัตราการตายเป็นสัดส่วน 2 ต่อ 1 กับ ผู้ป่วยอุบัติเหตุอื่นทั้งหมดส่วน พรยุทธ์ วสันต์สิริสกุล (2538) ศึกษาโดยการวิเคราะห์อุบัติเหตุ จราจรที่โรงพยาบาลวิเชียรบุรี พบว่าผู้ป่วยอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ 953 ราย อุบัติเหตุจากรถ ประเภทอื่น 710 ราย ส่วนมากเป็นบาดเจ็บแผลถลอก (39.6% และ 27.7%) ตำแหน่งบาดเจ็บที่พบ มากที่สุด คือ ศีรษะ คอ และใบหน้า (37.6% และ 23.4) และในปีเดียวกัน วิรัตน์ พุทธิเมธี,

ประกายแก้ว กิ่งไก่อ และสุภาพร นฤมลกิจ ได้ศึกษาในจังหวัดสกลนคร พบว่าร้อยละ 67.74 อุบัติเหตุเกิดจากการใช้ จักรยานยนต์เป็นพาหนะ ร้อยละ 45.55 เป็นการล้มเอง ร้อยละ 60.06 มีการบาดเจ็บบริเวณ ขา และร้อยละ 80.24 เป็นแผลถลอก ส่วน นิติวัดน์ รัตนานิคม และ ชนาพร ดิษฐเนตร ได้ศึกษาที่โรงพยาบาลสกลนคร ระหว่างเทศกาลสงกรานต์ปี 2538 พบว่า ผู้ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็น เพศชาย ร้อยละ 74.4 มีอาชีพรับจ้างมากที่สุด ร้อยละ 45 มีอายุระหว่าง 20 - 25 ปี ร้อยละ 40.3 เฉลี่ยอายุ 25 ปี ซึ่งรถที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่ คือ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 82.2 ไม่มีสิทธิในการรักษาพยาบาลเป็นส่วนใหญ่คือ ร้อยละ 74.4 และไม่ได้รับสิทธิตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เนื่องจากขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ซึ่งมีมากถึง ร้อยละ 58.9 และลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ คือ รถมล้มเอง โดยไม่มีผู้กระทำผิด รถมลงมาชน ร้อยละ 36.4 เมื่อประเมินความรุนแรงของการบาดเจ็บ พบว่าส่วนใหญ่มีการบาดเจ็บเล็กน้อย ได้รับการรักษาพยาบาลแล้วกลับบ้านได้ ร้อยละ 53.5 นอกนั้นได้รับบาดเจ็บปานกลางถึงหนักมากต้องนอนพักรักษาตัวใน โรงพยาบาล โดยเฉลี่ย 32 วัน ร้อยละ 42.5 ในจำนวนนี้เสียชีวิต 5 รายคิดเป็น ร้อยละ 4 ซึ่งคิดเป็นค่ารักษาพยาบาลโดยเฉลี่ยต่อราย 3,423 บาท และสุวรรณา หนูเพชร (2538) ศึกษาข้อมูลอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี 2538 ที่เข้ารับการรักษามหาชน นครราชสีมา พบว่าผู้บาดเจ็บเป็นผู้ชาย ร้อยละ 71 ส่วนใหญ่มีอายุต่ำกว่า 35 ปี ร้อยละ 87.6 ซึ่งในจำนวนนี้มีกลุ่มอายุที่ต่ำกว่า 20 ปี ร้อยละ 43.8 และกลุ่มอายุ 21 - 35 ปี ร้อยละ 43.8 ส่วนใหญ่ต้องนอนพักรักษาตัวใน โรงพยาบาล ร้อยละ 50 ได้รับการปฐมพยาบาลและรับยาไปรับประทานที่บ้าน ร้อยละ 46.6 เสียชีวิต ๓ จุดเกิดเหตุ ร้อยละ 3.4 ซึ่งอุบัติเหตุยานยนต์ที่พบมากส่วนใหญ่ คือ การขับขี่รถจักรยานยนต์ซึ่งพบถึงร้อยละ 48.2

ด้านการบริการทางการแพทย์ สรวง นิตยารัมภ์พงศ์ และคณะ (2538) ได้ศึกษาข้อมูลของสถานพยาบาลที่เกี่ยวข้องทั้งของรัฐและของเอกชน ขนาดตั้งแต่ 30 เตียงขึ้นไปทั่วประเทศ พบว่าปริมาณการใช้บริการทางการแพทย์ของผู้ประสบภัย ตกประมาณ 32.9 รายต่อเดือนต่อแห่ง สำหรับผู้ป่วยนอก 10.6 รายต่อเดือนต่อแห่ง สำหรับผู้ป่วยในค่ารักษาพยาบาลผู้ประสบภัยจากรถโดยเฉลี่ยในโรงพยาบาลของรัฐ 1,523 บาท ต่อราย และในโรงพยาบาลเอกชน 11,789 บาท ต่อราย โดยจำนวนโรงพยาบาล ร้อยละ 40.1 ใช้อัตราค่ารักษาพยาบาลตามปกติ โดยไม่ได้ใช้ อัตราค่ารักษาพยาบาลที่คณะกรรมการแพทย์ของรัฐได้กำหนดไว้ตามพระราชบัญญัตินี้ ผู้ประสบภัยหรือผู้กระทำผิดจะจ่ายค่ารักษาพยาบาลให้กับโรงพยาบาลโดยตรงถึงร้อยละ 43.9 แสดงว่า ผู้ประสบภัยจากรถยังคงต้องรับภาระอยู่ และโรงพยาบาลสามารถเรียกค่าพยาบาลได้เพียง ร้อยละ 48.0 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด การเตรียมพร้อมของโรงพยาบาลส่วนใหญ่ เพื่อรองรับผู้ประสบภัยจากรถยังมีน้อย สำหรับค่าเสียหายที่บริษัทประกันภัยได้จ่ายทดแทนตาม พระราชบัญญัติอยู่ในอัตราที่ต่ำมาก คือเพียง

ร้อยละ 15 เทียบกับการจ่ายทดแทนในระบบประกันภัยรถยนต์โดยสมัครใจ ซึ่งดำเนินการอยู่ในระบบปกตินั้น สูงถึง ร้อยละ 65.5 ด้านความคิดเห็นต่อประโยชน์ของการใช้บังคับกฎหมาย พบว่า ผลประโยชน์ส่วนใหญ่ตกอยู่กับบริษัทประกันภัย แต่ความยุ่งยากตกอยู่กับผู้ประสบภัยจากรถและสถานพยาบาลในด้านความรู้เกี่ยวกับ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ของเจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการ แก่ผู้ประสบภัยจากรถ พบว่าโรงพยาบาลส่วนใหญ่ได้มีการประชุมปรึกษาหารือเพื่อชี้แจง และประชาสัมพันธ์แนวทางการปฏิบัติ ในการให้บริการผู้ประสบภัยจากรถ แก่ เจ้าหน้าที่ ร้อยละ 90.6 แต่ส่วนมากเป็นการประชุมนาน ๆ ครั้ง หรือไม่สม่ำเสมอ กำหนดระยะเวลาแน่นอนไม่ได้ สำหรับเอกสาร และแนวทางการปฏิบัติงาน การให้บริการผู้ประสบภัยจากรถ พบว่า มีการแจกจ่ายแก่เจ้าหน้าที่ เพียงร้อยละ 60.9 โดยมีการดำเนินงานในโรงพยาบาลของรัฐ มากกว่าของเอกชน ที่สำคัญคือ หน่วยงานส่วนกลาง ทั้งในส่วนกลางของกรมการประกันภัย และกระทรวงสาธารณสุข มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารความเคลื่อนไหวผ่านสื่อต่าง ๆ ตลอดจนการนิเทศติดตามงานยังมีน้อยและไม่สม่ำเสมอเช่นกัน นอกจากนี้ในด้านหลักฐานและเอกสารของผู้ประสบภัยจากรถและญาติที่ใช้ประกอบคำร้องในการขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัย พบว่า การประชาสัมพันธ์นอกโรงพยาบาล เพื่อการเผยแพร่ความรู้ เกี่ยวกับการปฏิบัติตนของผู้ประสบภัยจากรถ และการประชาสัมพันธ์ ให้แก่ประชาชนทั่วไปได้รับทราบ ยังมีการดำเนินการน้อยมาก คือ ร้อยละ 26.9 ซึ่งก่อให้เกิดความยุ่งยากของขั้นตอนการจัดเตรียม หรือการจัดหาเอกสารประกอบคำร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น ทำให้บริษัทประกันภัยใช้เป็นข้ออ้างในการปฏิเสธการจ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัย และอรรช มาลาหอม (2538) ศึกษาระยะเวลาอยู่โรงพยาบาล และค่ารักษาพยาบาลของผู้ประสบภัยจากรถ พบว่าการบาดเจ็บระบบเดียวอยู่โรงพยาบาลเฉลี่ย 10 วัน ตำแหน่งการบาดเจ็บที่พบบ่อย ได้แก่ศีรษะ สมอ ขา และแขน อยู่โรงพยาบาลเฉลี่ยเท่ากับ 9.6, 10.6 และ 9.2 วัน ตามลำดับ จำแนกตามการรักษาด้วยการผ่าตัด พบว่าระยะเวลาอยู่ในโรงพยาบาล คิดตามอัตราของการประกอบโรคศิลปะเป็นเงินทั้งหมด 6,807,032 บาท เฉลี่ย ร้อยละ 18,008 บาท ส่วนค่ารักษาพยาบาลที่คิดตามอัตราของโรงพยาบาล และสถานบริการสาธารณสุข คิดเป็นเงินทั้งสิ้น 3,734,121 บาท เฉลี่ย 9,878.6 บาท และปี 2540 วราวุธ กิตติวัฒนากุล และ ขนิษฐา กมลมาตยากุล ได้ศึกษาค่ารักษาพยาบาลผู้ป่วยอุบัติเหตุในโรงพยาบาลร้อยเอ็ด พบว่า ผู้ป่วยอุบัติเหตุใช้สิทธิในการเสียเงินมากที่สุด คือ ร้อยละ 23.9 รองลงมา คือใช้สิทธิสงเบิกและใช้สิทธิบัตรสุขภาพ ร้อยละ 13.8 ใช้สิทธิตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัย ร้อยละ 12.4 และมีการใช้สิทธิประกันสังคมต่ำที่สุด ร้อยละ 11.7 ซึ่งค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลเฉลี่ย 4,573 บาท

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

3.1 รูปแบบการวิจัย (Research Design)

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงพรรณนา ณ จุดเวลาใดเวลาหนึ่ง (Cross - sectional Descriptive study)

3.2 ประชากรที่ใช้ในการวิจัย

กลุ่มตัวอย่าง (Sample) ผู้ป่วยทุกคนที่มีภูมิลำเนาอยู่ในเขต อำเภอบუნทริก จังหวัดอุบลราชธานี และเข้ามารับการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาลบุนทริก อำเภอบუნทริก จังหวัดอุบลราชธานี ด้วยอุบัติเหตุจราจรทุกชนิด ในช่วงระยะเวลาที่ศึกษา

การเลือกตัวอย่าง (Sampling Unit) ผู้ป่วยอุบัติเหตุจราจรที่มารับการรักษา ที่แผนกอุบัติเหตุและฉุกเฉินของโรงพยาบาลบุนทริก อำเภอบუნทริก จังหวัดอุบลราชธานี

ขนาดตัวอย่าง (Sample size) จำนวนผู้ป่วยที่มารับการรักษาด้วยอุบัติเหตุจราจรทุกประเภทในช่วงระยะเวลาที่ศึกษา ตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ. 2546 ถึง เดือนเมษายน พ.ศ. 2546 มีจำนวน 250 ราย มีเกณฑ์การคัดเลือกตัวอย่าง ดังนี้

หลักเกณฑ์การคัดเลือกตัวอย่างเข้าศึกษา (Inclusion Criteria)

1. ผู้ป่วยชายหรือหญิงทุกกลุ่มอายุที่เข้ามารับการรักษาที่โรงพยาบาลบุนทริก เนื่องจากอุบัติเหตุจราจรทุกประเภท
2. ผู้ป่วยอุบัติเหตุจราจรรายใหม่ที่เข้ามารับการรักษาในช่วงเวลาที่ศึกษา
3. ผู้ป่วยอุบัติเหตุจราจรที่มีภูมิลำเนาอยู่ในเขต อำเภอบუნทริก จังหวัดอุบลราชธานี

หลักเกณฑ์การคัดเลือกตัวอย่างออกจากการศึกษา (Exclusion Criteria)

1. ผู้ป่วยที่ไม่มีภูมิลำเนาอยู่ในเขต อำเภอบუნทริก จังหวัดอุบลราชธานี
2. ผู้ป่วยที่เกิดอุบัติเหตุชนิดอื่น ที่ไม่ใช่อุบัติเหตุจราจร
3. ผู้ป่วยอุบัติเหตุจราจรรายเก่าที่ไม่ได้อยู่ในช่วงเวลาทำการศึกษาแต่เข้ามารับการรักษาอย่างต่อเนื่อง

ตัวแปรในการศึกษา

ตัวแปรอิสระ (Independent Variables) ได้แก่ ข้อมูลพื้นฐานของผู้ประสบอุบัติเหตุจราจร ความรุนแรงของการได้รับการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร และค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล

ตัวแปรตาม (Dependent Variables) ได้แก่ การได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติผู้ประสบภัยจากรถ

3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย (Instrument)

เป็นแบบสอบถามและแบบบันทึกที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น โดยการศึกษารวบรวมข้อมูลจากงานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง แบบสอบถามแบ่งเป็น 3 ตอนดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร

ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับการได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร

ตอนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายและการได้รับสิทธิตามพระราชบัญญัติผู้ประสบภัยจากรถ

ในส่วนของแบบบันทึกใช้ติดตามเยี่ยมผู้ป่วย เพื่อเก็บข้อมูลค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลจากการได้รับอุบัติเหตุจราจร โดยใช้บันทึกกรณีที่มีการรักษาต่อเนื่องทางการแพทย์แผนปัจจุบัน ซึ่งเก็บข้อมูลจากการรักษาพยาบาลที่โรงพยาบาลบุษราคัม (แผนกอุบัติเหตุและฉุกเฉิน) หรือติดตามเยี่ยมตามโครงการ Home Health Care โดยดูข้อมูลจากใบเสร็จรับเงินประกอบการเก็บข้อมูล

การตรวจสอบความสมบูรณ์และถูกต้องของเครื่องมือ

1. การหาความตรงตามเนื้อหา (Content Validity) แบบสอบถามและแบบบันทึกที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ได้ถูกตรวจสอบความสมบูรณ์ของเนื้อหา และความชัดเจนของภาษาที่ใช้ในแบบสอบถามและแบบบันทึก โดยทีมวิจัยและผู้ทรงคุณวุฒิ อันได้แก่ ผู้อำนวยการโรงพยาบาลบุษราคัม รองหัวหน้าสำนักงานประกันภัยจังหวัดอุบลราชธานี ผู้จัดการบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ สาขาอุบลราชธานี และ อาจารย์สาคร กิ่งจันทร์ นักวิชาการศึกษา จากสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาอุบลราชธานี เขต 4 แล้วนำมาปรับปรุงแก้ไขให้ดียิ่งขึ้น

2. การหาความเชื่อมั่น (Reliability) แบบสอบถามและแบบบันทึกที่ผ่านการตรวจสอบและปรับปรุงแก้ไขแล้ว จะถูกนำไปทดลองใช้ (Try Out) กับกลุ่มตัวอย่างที่มีลักษณะคล้ายคลึงกับประชากรที่ต้องการศึกษา คือกลุ่มประชาชนที่ได้รับอุบัติเหตุจราจรแล้วมารับบริการที่แผนกห้องฉุกเฉิน โรงพยาบาลบุษราคัม จำนวน 25 คน ทั้งนี้เพื่อเป็นการศึกษาความบกพร่องของ

แบบสัมภาษณ์ และความเข้าใจในเนื้อหาให้ตรงตามวัตถุประสงค์ของแบบสัมภาษณ์แต่ละข้อแล้วนำมาปรับปรุงแก้ไขอีกครั้ง ก่อนที่จะนำไปใช้จริงในการศึกษาต่อไป

3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล (Data Collection)

เก็บรวบรวมข้อมูลตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ. 2546 ถึง เดือนเมษายน พ.ศ. 2546 รวม 4 เดือน จำนวน 250 ราย ซึ่งผู้วิจัยมีขั้นตอนในการเก็บรวบรวมข้อมูล ดังนี้

3.4.1 ขั้นตอนเตรียมการ

3.4.1.1 เตรียมแบบสอบถามและแบบบันทึกต่าง ๆ

3.4.1.2 ประชุมชี้แจงทีมวิจัยและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการให้การรักษายาบาลในแผนกอุบัติเหตุและฉุกเฉิน เพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ตรงกันในการเก็บรวบรวมข้อมูล

3.4.2 ขั้นตอนดำเนินการ

3.4.2.1 คณะผู้วิจัยและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามแบบบันทึกการบาดเจ็บ และแบบบันทึกค่าใช้จ่ายทางตรงในการรักษายาบาลในกลุ่มตัวอย่างตามข้อกำหนดที่กล่าวไปในข้างต้น

3.4.2.2 คณะผู้วิจัยรวบรวมแบบสอบถามและแบบบันทึกต่าง ๆ แล้วตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนของข้อมูลอีกครั้ง จากนั้นจึงทำการแปลข้อมูลลงคอมพิวเตอร์ เพื่อทำการวิเคราะห์ผลในขั้นต่อไป

3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล (Data Analysis)

ภายหลังจากการตรวจสอบความสมบูรณ์และความถูกต้องของข้อมูล ข้อมูลที่ได้ถูกแปลและบันทึกเป็นรหัสตามด้วยข้อมูลรหัสที่ได้จัดเตรียมไว้ เพื่อนำไปวิเคราะห์ด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป SPSS FOR WINDOWS version 10 โดยการใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptives Statistics) และ ANOVA เพื่ออธิบายผลในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

3.5.1 ข้อมูลพื้นฐานและลักษณะของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร

3.5.2 ข้อมูลการได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร

3.5.3 ข้อมูลเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายและการได้รับสิทธิตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายตลอดการรักษา ค่าเสียหายที่ได้รับจากบริษัทประกันภัย และความพอใจกับการได้รับค่าตอบแทนตามสิทธิในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำแนกตามความรุนแรงของการได้รับบาดเจ็บ

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาวิจัยครั้งนี้มีจำนวนผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุจราจรทางบกที่มาับการรักษาที่โรงพยาบาล
บุนทริก และมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตอำเภอบุนทริก จังหวัดอุบลราชธานี ในช่วงระยะเวลาของการเก็บ
ข้อมูลตั้งแต่ เดือนมกราคม พ.ศ. 2546 ถึง เดือนเมษายน พ.ศ. 2546 รวม 4 เดือน จำนวน 250 ราย
ผลการวิเคราะห์เชิงบรรยายและแสดงตารางประกอบคำบรรยายตามลำดับ ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร

ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับการได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร

ตอนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับค่าใช้จ่าย และการได้รับสิทธิตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัย

จากรถ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร

จากกลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น จำนวน 250 ราย พบว่า ผู้ได้รับอุบัติเหตุจราจรทางบก ส่วนใหญ่เป็น
เพศชาย จำนวน 202 คน ร้อยละ 80.80 และเป็นเพศหญิงจำนวน 48 คน ร้อยละ 19.20 ช่วงอายุของผู้ที่
ได้รับบาดเจ็บเริ่มตั้งแต่อายุ 1 ปีถึง 74 ปี โดยส่วนใหญ่อยู่ในช่วงกลุ่มอายุ 1 ปีถึง 20 ปี มีจำนวน 103 คน
ร้อยละ 41.20 อาชีพที่พบมากที่สุดคือ เกษตรกร ร้อยละ 72 และระดับการศึกษาอยู่ในระดับชั้นประถมศึกษา
ร้อยละ 55.20 ดังแสดงในตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร

ข้อมูลส่วนบุคคล		จำนวน(N=250)	ร้อยละ
เพศ	ชาย	202	80.80
	หญิง	48	19.20
	รวม	250	100.00
อายุ	1 – 20 ปี	103	41.20
	21 – 40 ปี	92	36.80
	41 – 60 ปี	49	19.60
	61 ปีขึ้นไป	6	2.40
	รวม	250	100.00
อาชีพ	เกษตรกร	180	72.00
	รับจ้าง	16	6.40
	ค้าขาย	7	2.80
	รับราชการ	13	5.20
	รัฐวิสาหกิจ	4	1.60
	อื่นๆ	30	12.00
	รวม	250	100.00
การศึกษา	ประถมศึกษา	138	55.20
	มัธยมศึกษาตอนต้น	42	16.80
	มัธยมศึกษาตอนปลาย	30	12.00
	อนุปริญญา	9	3.60
	ปริญญาตรี	2	0.80
	สูงกว่าปริญญาตรี	1	0.40
	อื่นๆ	28	11.20
	รวม	250	100.00

ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับการได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร

จากการศึกษา พบว่า อุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้น เกิดจากรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 82.80 โดยผู้ได้รับอุบัติเหตุเป็นผู้ขับขี่ ร้อยละ 64 และประเภทของการเกิดอุบัติเหตุคือ ล้มเองร้อยละ 57.60 รองลงมาคือการชนกับยานพาหนะอื่น ร้อยละ 24.40 ยังพบว่า อัตราการดื่มสุรา และไม่ดื่มสุราในผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรนั้นมีใกล้เคียงกันที่ร้อยละ 42.40 และ 57.60 ตามลำดับ ส่วนสาเหตุอื่น ๆ ที่อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น การได้รับสารเสพติดหรือยาออกฤทธิ์ต่อระบบประสาทก่อนการเกิดอุบัติเหตุ พบน้อยมาก อย่างไรก็ตามผลที่พบจากการศึกษาที่สำคัญ คือ การขาดการป้องกันอันตรายจากอุบัติเหตุโดยการสวมใส่หมวกนิรภัยหรือคาดเข็มขัดนิรภัย ซึ่งพบสูงถึงร้อยละ 92.80 ดังแสดงในตารางที่ 4

ตารางที่ 4 ข้อมูลเกี่ยวกับการเกิดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร

ข้อมูล	จำนวน (N=250)	ร้อยละ
ประเภทของรถที่ขับขี่		
รถจักรยานยนต์	207	82.80
รถยนต์สี่ล้อ	20	8.00
อื่น ๆ	13	5.20
รถจักรยาน/ล้อเลื่อน	4	1.60
รถยนต์หกล้อ	4	1.60
รถอีแต่น/รถไถนา	2	0.80
รวม	250	100.00
ผู้ได้รับอุบัติเหตุ		
ผู้ขับขี่	160	64.00
ผู้โดยสาร	75	30.00
ผู้เดินถนน	15	6.00
รวม	250	100.00

ตารางที่ 4 (ต่อ) ข้อมูลเกี่ยวกับการเกิดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร

ข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน (N=250)	ร้อยละ
ประเภทอุบัติเหตุ		
ล้มเอง	144	57.60
ชนกับยานพาหนะ	61	24.40
ชนกับสัตว์/คน	22	8.80
เดินถนนแล้วรถมาชน	15	6.00
ชนกับสิ่งกีดขวางอื่นๆ	8	3.20
รวม	250	100.00
ขนาดรถจักรยานยนต์		
เล็กกว่า	7	2.80
ใหญ่กว่า	29	11.60
เท่ากัน	28	11.20
ไม่ตอบ	186	74.40
รวม	250	100.00
การดื่มสุราก่อนเกิดอุบัติเหตุ		
ไม่ดื่ม	144	57.60
ดื่ม	106	42.40
รวม	250	100.00
การรับยาออกฤทธิ์ต่อระบบประสาทก่อนเกิดอุบัติเหตุ		
ไม่ได้รับ	249	99.60
ได้รับ	1	0.40
รวม	250	100.00
การรับสารเสพติดก่อนเกิดอุบัติเหตุ		
ไม่ได้รับ	250	100
รวม	250	100.00
การป้องกันอุบัติเหตุ		
สวมใส่หมวกนิรภัย	15	6.00
คาดเข็มขัดนิรภัย	3	1.20
ไม่ได้ป้องกัน	232	92.80
รวม	250	100.00

จากการศึกษาเมื่อพิจารณาถึงระดับความรุนแรงของการได้รับบาดเจ็บ พบว่าผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุมีอาการไม่รุนแรงมากแต่อาจถึงตายได้ภายในเวลาหลายวันถ้าไม่ได้รับการรักษาที่ถูกต้องมีสูงถึงร้อยละ 50 รองลงมา คือ บาดเจ็บเล็กน้อย ร้อยละ 38 ส่วนการได้รับบาดเจ็บที่รุนแรงซึ่งอาจตายได้ภายใน 1 ชั่วโมง ร้อยละ 10 และการบาดเจ็บที่รุนแรงมากที่สุด อาจตายได้ภายในเวลาเป็นนาทีมีเพียงร้อยละ 2 และเมื่อศึกษาถึงลักษณะของการบาดเจ็บจะพบการบาดเจ็บมีบาดแผล ร้อยละ 94 โดยบาดเจ็บเฉพาะบาดแผลตามร่างกาย ร้อยละ 80.80 ลักษณะการบาดเจ็บอื่นๆ พบกระดูกแขนขาหัก ร้อยละ 14 และมีอวัยวะไหล่ออกมา ร้อยละ 0.40 การบาดเจ็บที่ศีรษะซึ่งไม่รู้สึกร้าวเมื่อมาโรงพยาบาล ร้อยละ 22 เสียชีวิต ร้อยละ 2 ในส่วนของลักษณะการได้รับการรักษาพยาบาลพบว่าผู้ป่วยสามารถกลับบ้านได้ แต่ต้องล้างแผลทุกวัน ร้อยละ 54 รองลงมาคือ กลับบ้านได้โดยไม่ต้องล้างแผล ร้อยละ 19.20 และมีผู้บาดเจ็บที่ต้องนอนโรงพยาบาล ร้อยละ 14.40 ดังแสดงในตารางที่ 5

ตารางที่ 5 ข้อมูลเกี่ยวกับความรุนแรงของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร

ข้อมูล	จำนวน (N=250)	ร้อยละ
ความรุนแรงของการบาดเจ็บ		
อาจตายได้ภายในเวลาเป็นนาที	5	2.00
อาจตายได้ภายในเวลาเป็นชั่วโมง	25	10.00
อาจตายได้ภายในเวลาหลายวัน	125	50.00
ไม่รุนแรง	95	38.00
รวม	250	100.00
ลักษณะการบาดเจ็บมีบาดแผล		
ไม่มีบาดแผล	15	6.00
มีบาดแผล	235	94.00
รวม	250	100.00
ลักษณะการบาดเจ็บมีบาดแผลตามร่างกาย		
ไม่มีบาดแผลตามร่างกาย	48	19.20
มีบาดแผลตามร่างกาย	202	80.80
รวม	250	100.00

ตารางที่ 5 (ต่อ) ข้อมูลเกี่ยวกับความรุนแรงของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร

ข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน (N=250)	ร้อยละ
ลักษณะการบาดเจ็บมีกระดูกแขนขาหัก		
ไม่มีกระดูกแขนขาหัก	215	86.00
มีกระดูกแขนขาหัก	35	14.00
รวม	250	100.00
ลักษณะการบาดเจ็บมือวัยะภายในไหล่		
ไม่มีมือวัยะภายในไหล่	249	99.60
มือวัยะภายในไหล่	1	0.40
รวม	250	100.00
ลักษณะการบาดเจ็บมีบาดแผลที่ศีรษะ		
ไม่มีบาดแผลที่ศีรษะ	173	69.20
มีบาดแผลที่ศีรษะ	77	30.80
รวม	250	100.00
ลักษณะการบาดเจ็บ รู้สึกตัวเมื่อมาโรงพยาบาล		
ไม่รู้รู้สึกตัว	55	22.00
รู้สึกตัว	195	78.00
รวม	250	100.00
ลักษณะการบาดเจ็บเสียชีวิต		
ไม่เสียชีวิต	245	98.00
เสียชีวิต	5	2.00
รวม	250	100.00
การได้รับการรักษาพยาบาล		
กลับบ้านไม่ต้องทำแผล	48	19.20
กลับบ้านต้องทำแผลทุกวัน	135	54.00
นอนโรงพยาบาล	36	14.40
ส่งต่อโรงพยาบาลศูนย์	23	9.20
เสียชีวิต	4	1.60
ไม่ได้รับบาดเจ็บ	4	1.60
รวม	250	100.00

ตอนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับค่าใช้จ่าย และการได้รับสิทธิตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

จากการศึกษาพบว่า ผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรส่วนใหญ่ทำประกันภัยรถภาคบังคับ ร้อยละ 54.40 ส่วนการทำประกันภัยรถประเภท 1 และ 3 มีเพียงร้อยละ 0.40 และ 1.60 ตามลำดับ ทั้งนี้ผู้ที่ไม่ได้ทำประกันภัยรถสูงถึงร้อยละ 43.60 ในส่วนของการขอรับค่าเสียหายจากบริษัทประกันภัยมีการยื่นขอรับค่าเสียหายจากบริษัทประกันภัยด้วยตนเอง ร้อยละ 9.22 ไม่ยื่นขอรับค่าเสียหาย ร้อยละ 60.28 และมอบอำนาจให้สถานพยาบาลยื่นคำร้องเพื่อขอรับค่าเสียหายจากบริษัทประกันภัย ร้อยละ 30.50 ยื่นด้วยตนเองจำนวน 13 ราย ร้อยละ 9.22 การได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นหลังจากยื่นคำร้องเป็นเวลา 1 เดือนขึ้นไป โดยผู้ที่ได้รับค่าตอบแทนจากบริษัทประกันภัยส่วนใหญ่จำนวน 52 ราย หรือ ร้อยละ 92.86 มีผู้บาดเจ็บเพียงร้อยละ 7.14 ที่ได้รับค่าเสียหายภายในเวลา 1 เดือนหลังจากยื่นคำร้อง ส่วนผู้ที่ไม่ได้ทำประกันภัย หรือไม่ได้ยื่นคำร้อง มีบางส่วนได้รับค่าตอบแทนจากด้านอื่นๆ เช่น การได้รับสิทธิด้านการรักษาพยาบาลจากการประกันสุขภาพ หรือเป็นข้าราชการ หรือพนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 4.00 การได้รับค่าตอบแทนจากคู่กรณี ร้อยละ 16.80 ส่วนระยะเวลาที่ได้รับค่าเสียหายส่วนเกินจะได้รับหลังจาก 1 เดือนขึ้นไป ร้อยละ 16.07 การได้รับค่าเสียหายจากบริษัทประกันภัยได้รับครั้งเดียว ร้อยละ 89.29 และได้รับเป็นงวด 2 งวด ร้อยละ 10.71 ดังแสดงในตารางที่ 6

ตารางที่ 6 ข้อมูลเกี่ยวกับการทำประกันอุบัติเหตุ และการยื่นคำร้องเพื่อขอค่าตอบแทนตามสิทธิในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

ข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน (N=250)	ร้อยละ
ประเภทประกันภัยรถ		
ประเภท 1	1	0.40
ประเภท 3	4	1.60
ภาคบังคับ	136	54.40
ไม่ได้ทำ	109	43.60
รวม	250	100.00
การขอรับค่าเสียหาย		
มอบอำนาจสถานพยาบาล	43	30.50
ยื่นด้วยตนเอง	13	9.22
ไม่ยื่น	85	60.28
ไม่ได้ทำประกันภัย	109	-
รวม	250	100.00

ตารางที่ 6 (ต่อ) ข้อมูลเกี่ยวกับการทำประกันอุบัติเหตุ และการยื่นคำร้องเพื่อขอค่าตอบแทน
ตามสิทธิในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

ข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน (N=250)	ร้อยละ
ระยะเวลาที่ได้รับค่าเสียหาย เบื้องต้น		
ได้รับหลังจาก 1 เดือนขึ้นไป	52	92.86
ได้รับภายใน 1 เดือน	4	7.14
รถไม่ทำประกันภัยหรือทำแต่ไม่ยื่น	194	-
รวม	250	100.00
ระยะเวลาที่ได้รับค่าเสียหาย ส่วนเกิน		
ไม่ได้รับเลย	47	83.93
ได้รับหลังจาก 1 เดือน ขึ้นไป	9	16.07
รถไม่ทำประกันภัยหรือทำแต่ไม่ยื่น	194	-
รวม	250	100.00
การได้รับค่าเสียหายจากบริษัทประกันภัย		
ได้รับครั้งเดียว	50	89.29
ได้รับเป็นงวด 2 งวด	6	10.71
รถไม่ทำประกันภัยหรือทำแต่ไม่ยื่น	194	-
รวม	250	100.00
การได้รับค่าเสียหายจากด้านอื่นๆ (กรณีผู้ไม่ทำประกันภัย หรือไม่ได้ยื่นคำร้องเอาประกัน)		
ได้รับจากด้านอื่นๆ เช่น ได้รับสิทธิ		
ด้านการรักษาพยาบาล	10	4.00
ได้รับจากคู่กรณี	42	16.80
ไม่ได้รับเลย	198	79.20
รวม	250	100.00

นอกจากนี้จากการศึกษา ค่าเสียหายที่ได้รับจากบริษัทประกันภัยของผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์รวมทั้งสิ้น 56 ราย ซึ่งยื่นขอรับค่าเสียหายจากบริษัทประกันภัย พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าเสียหายระหว่าง 501-1,000 บาท และ 1,001-5,000 บาท ร้อยละ 26.79 รองลงมา มีค่าเสียหาย 5,001-25,000 บาท ร้อยละ 25.00 ซึ่งกลุ่มที่มีค่าเสียหาย ตั้งแต่ 25,001 บาทขึ้นไป ร้อยละ 10.71 กับไม่เกิน 500 บาท ร้อยละ 10.71 โดยพบว่าค่าเสียหายน้อยที่สุด และมากที่สุด คือ 290 และ 90,000 บาท ตามลำดับ ทั้งนี้ค่าเสียหายโดยเฉลี่ยของผู้บาดเจ็บที่ได้รับจากบริษัทประกันภัย อยู่ที่ 12,760.54 บาท ในส่วนค่าใช้จ่ายตลอดการรักษาพยาบาลด้วยการแพทย์แผนปัจจุบัน ในผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุ ทั้งหมด 250 รายนั้นส่วนใหญ่อยู่ในวงเงิน 501-1,000 บาท ร้อยละ 21.77 รองลงมาเป็นวงเงินระหว่าง 101-250 บาท ร้อยละ 20.56 และค่าใช้จ่ายระหว่าง 251-500 บาท ร้อยละ 18.95 และพบว่าค่าใช้จ่ายเป็นเงินน้อยที่สุด และมากที่สุด คือ 36 และ 45,000 บาท ตามลำดับ ซึ่งโดยเฉลี่ยค่าใช้จ่ายตลอดการรักษาพยาบาล เท่ากับ 2,437.48 บาท นอกจากนี้เมื่อศึกษาถึงความพึงพอใจต่อค่าตอบแทนจากทุก ๆ ด้าน เช่น จากผู้กรณี จากบริษัทประกันภัยหรือจากสวัสดิการต่าง ๆ พบว่า ผู้ได้รับบาดเจ็บส่วนใหญ่ร้อยละ 65.99 พึงพอใจต่อค่าตอบแทน ในขณะที่ร้อยละ 34.01 ไม่พึงพอใจต่อค่าตอบแทน ดังรายละเอียดแสดงในตารางที่ 7

ตารางที่ 7 ข้อมูลเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายตลอดการรักษา และค่าเสียหายที่ได้รับจากบริษัทประกันภัย และความพอใจกับการได้รับค่าตอบแทน

ข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน (N=250)	ร้อยละ
ค่าเสียหายที่ได้รับจากบริษัทประกันภัย		
501-1,000	15	26.79
1,001-5,000	15	26.79
5,001-25,000	14	25.00
ไม่เกิน 500 บาท	6	10.71
25,001 ขึ้นไป	6	10.71
ไม่ตอบ	194	-
รวม	250	100.00
($\bar{x}$ = 12,760.54 , S.D.= 23,315.89, Min = 290, Max = 90,000)		

ตารางที่ 7 (ต่อ) ข้อมูลเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายตลอดการรักษา และค่าเสียหายที่ได้รับจากบริษัทประกันภัย
และความพอใจกับการได้รับค่าตอบแทน

ข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน (N=250)	ร้อยละ
ค่าใช้จ่ายตลอดการรักษา		
501-1,000	54	21.77
101-250	51	20.56
251-500	47	18.91
ไม่เกิน 100 บาท	33	13.31
2,001-5,000	25	10.08
1,001-2,000	16	6.45
5,001-15,000	13	5.24
15,000 ขึ้นไป	9	3.63
ไม่ตอบ	2	-
รวม	250	100.00
$\bar{X} = 2,437.48$, S.D. = 6,362.47	Min = 36, Max = 45,000	
ความพอใจกับการได้รับค่าตอบแทน		
พึงพอใจ	130	65.99
ไม่พึงพอใจ	67	34.01
ไม่ตอบ	53	-
รวม	250	100.00

ค่าใช้จ่ายตลอดการรักษา และค่าเสียหายที่ได้รับจากบริษัทประกันภัยตามสิทธิในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำแนกตามความรุนแรงของการบาดเจ็บ พบว่า ค่าใช้จ่ายตลอดการรักษาของผู้ได้รับบาดเจ็บโดยรวม เท่ากับ 2,437.48 บาท เมื่อพิจารณาตามระดับความรุนแรง พบว่า ค่าใช้จ่ายมากที่สุด คือ ผู้ได้รับบาดเจ็บอาจตายได้ภายในเวลาเป็นชั่วโมงซึ่งมีค่าใช้จ่ายตลอดการรักษาอยู่ที่ 4,231 บาท รองลงมา คือ ผู้ได้รับบาดเจ็บอาจตายได้ภายในเวลาหลายวัน ซึ่งมีค่าใช้จ่ายตลอดการรักษาอยู่ที่ 2,651.68 บาท ค่าใช้จ่ายน้อยที่สุด คือ ผู้ได้รับบาดเจ็บอาจตายได้ภายในเวลาเป็นนาที ซึ่งมีค่าใช้จ่ายตลอดการรักษาอยู่ที่ 1,504 บาท

ค่าเสียหายที่ได้รับจากบริษัทประกันภัยตามสิทธิในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของผู้ได้รับบาดเจ็บโดยรวมเท่ากับ 12,760.54 บาท เมื่อพิจารณาตามระดับความรุนแรง พบว่าค่าเสียหายที่ได้รับจากบริษัทประกันภัยมากที่สุด คือ ผู้ที่อาจตายได้ภายในเวลาเป็นนาที จำนวน 80,000 บาท รองลงมา คือ บาดเจ็บไม่รุนแรง จำนวน 19,634.17 บาท และอาจตายได้ภายในเวลาหลายวัน จำนวน 7,901.11 บาท ค่าเสียหายที่ได้รับจากบริษัทประกันภัยน้อยที่สุด คือ อาจตายได้ภายในเวลาเป็นชั่วโมง จำนวน 5,756.67 บาท ดังแสดงในตารางที่ 8

ตารางที่ 8 ค่าใช้จ่ายตลอดการรักษา และค่าเสียหายที่ได้รับจากบริษัทประกันภัยตามสิทธิใน

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำแนกตามความรุนแรงของการบาดเจ็บ

ระดับความรุนแรง	ค่าใช้จ่ายตลอดการรักษา			ค่าเสียหายที่ได้รับจากบริษัทประกันภัย		
	N	$\bar{X}$	S	N	$\bar{X}$	S
อาจตายได้ภายในเวลาเป็นนาที	5	1,504.00	1,057.39	2	80,000.00	0.00
อาจตายได้ภายในเวลาเป็นชั่วโมง	25	4,231.00	6,655.42	6	5,756.67	6,473.59
อาจตายได้ภายในเวลาหลายวัน	125	2,651.68	6,811.04	36	7,901.11	15,707.13
บาดเจ็บไม่รุนแรง	95	1,732.78	5,657.24	12	19,634.17	30,602.28
รวม	250	2,437.48	6,326.47	56	12,760.54	23,315.89

เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายตลอดการรักษา ค่าเสียหายที่ได้รับจากบริษัทประกันภัยและความพอใจกับการได้รับค่าตอบแทนตามสิทธิในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำแนกตามความรุนแรงของการบาดเจ็บพบว่า ผู้ประสบภัยจากรถที่ระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บแตกต่างกัน ได้รับค่าเสียหายจากบริษัทประกันภัย ต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.00

ค่าใช้จ่ายตลอดการรักษาของผู้ประสบภัยจากรถ จำแนกตามความรุนแรงของการบาดเจ็บพบว่า ผู้ประสบภัยจากรถที่ระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บแตกต่างกัน มีค่าใช้จ่ายตลอดการรักษาไม่แตกต่างกัน และมีความพอใจกับค่าตอบแทนต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ดังแสดงในตารางที่ 9

ตารางที่ 9 การเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายตลอดการรักษา และค่าเสียหายที่ได้รับจากบริษัทประกันภัย และความพอใจกับการได้รับค่าตอบแทนตามสิทธิในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำแนกตามความรุนแรงของการบาดเจ็บ

ด้าน	แหล่ง ความแปรปรวน	df	SS	MS	F	P
ค่าเสียหายที่ ได้รับจากบริษัท ประกันภัย	ระหว่างกลุ่ม	3	10753682103	3,584,560,701.12	9.74	0.00
	ภายในกลุ่ม	52	19146018131	368,192,656.36		
	รวม	55	29899700234			
ค่าใช้จ่าย ตลอดการรักษา	ระหว่างกลุ่ม	3	137,687,318.80	45,895,772.93	1.15	0.33
	ภายในกลุ่ม	246	9,828,346,883.56	39,952,629.61		
	รวม	249	9,966,034,202.36			
ความพอใจกับ ค่าตอบแทน	ระหว่างกลุ่ม	3	2.69	0.90	4.17	0.01
	ภายในกลุ่ม	193	41.52	0.22		
	รวม	196	44.21			

ความพึงพอใจของผู้ประสบภัยจากรถที่มีต่อค่าตอบแทนจากทุก ๆ ด้าน เช่น ค่าตอบแทนตามสิทธิในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จากผู้กรณี จากสวัสดิการการรักษาพยาบาลต่าง ๆ บริษัทประกันชีวิต ซึ่งจำแนกตามความรุนแรงของการบาดเจ็บ พบว่า ผู้ประสบภัยจากรถมีความพึงพอใจต่อค่าตอบแทน โดยรวม คือ ร้อยละ 65.99 เมื่อพิจารณาตามระดับความรุนแรง พบว่า ความพึงพอใจมากที่สุด คือ ผู้ที่อาจตายได้ภายในเวลาเป็นนาที ร้อยละ 80.00 รองลงมา คือ อาจตายได้ภายในเวลาหลายวัน ร้อยละ 76.19 ผู้ที่พึงพอใจน้อยที่สุด คือ ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บไม่รุนแรง ร้อยละ 52.38

และผู้ประสบภัยจากรถที่ไม่พอใจต่อค่าตอบแทนจากผู้ชดเชยกลุ่มต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้น โดยรวม คิดเป็นร้อยละ 34.01 เมื่อพิจารณาตามระดับความรุนแรง พบว่า ไม่พอใจมากที่สุด คือ ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บไม่รุนแรง ร้อยละ 47.62 รองลงมา คือ ผู้ที่อาจตายได้ภายในเวลาเป็นชั่วโมง ร้อยละ 45.83 ผู้ที่พอใจน้อยที่สุด คือ ผู้ที่อาจตายได้ภายในเวลาเป็นนาที ร้อยละ 20.00 ดังแสดงในตารางที่ 10

ตารางที่ 10 ความพึงพอใจของผู้ประสบภัยจากรถที่มีต่อค่าตอบแทนจากทุก ๆ ด้าน จำแนกตามความรุนแรงของการบาดเจ็บ

ระดับความรุนแรง	ความพึงพอใจที่มีต่อค่าตอบแทน					
	พึงพอใจ		ไม่พอใจ		รวม	
	N	ร้อยละ	N	ร้อยละ	N	ร้อยละ
อาจตายได้ภายในเวลาเป็นนาที	4	80.00	1	20.00	5	100.00
อาจตายได้ภายในเวลาเป็นชั่วโมง	13	54.17	11	45.83	24	100.00
อาจตายได้ภายในเวลาหลายวัน	80	76.19	25	23.81	105	100.00
ไม่รุนแรง	33	52.38	30	47.62	63	100.00
รวม	130	65.99	67	34.01	197	100.00

ความพึงพอใจของผู้ประสบภัยจากรถที่มีต่อค่าตอบแทนตามสิทธิในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำแนกตามความรุนแรงของการบาดเจ็บ พบว่า ผู้ประสบภัยจากรถมีความพึงพอใจต่อค่าตอบแทนตามสิทธิในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของผู้ได้รับบาดเจ็บโดยรวม คือ ร้อยละ 89.29 เมื่อพิจารณาตามระดับความรุนแรง พบว่า ความพึงพอใจมากที่สุด คือ ผู้ที่อาจตายได้ภายในเวลาเป็นนาที ร้อยละ 100.00 และอาจตายได้ภายในเวลาเป็นชั่วโมง ร้อยละ 100.00 รองลงมา คือ อาจตายได้ภายในเวลาหลายวัน ร้อยละ 88.89 ผู้ที่พึงพอใจน้อยที่สุด คือ ผู้ได้รับบาดเจ็บไม่รุนแรง ร้อยละ 83.33

และผู้ประสบภัยจากรถมีไม่พอใจต่อค่าตอบแทนตามสิทธิในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของผู้ได้รับบาดเจ็บโดยรวม คือ ร้อยละ 10.71 เมื่อพิจารณาตามระดับความรุนแรง พบว่า ไม่พอใจมากที่สุด คือ ผู้ได้รับบาดเจ็บไม่รุนแรง ร้อยละ 16.67 รองลงมา คือ ผู้ที่อาจตายได้ภายในเวลาหลายวัน ร้อยละ 11.11 ดังแสดงในตารางที่ 11

ตารางที่ 11 ความพึงพอใจของผู้ประสบภัยจากรถที่มีต่อค่าตอบแทนตามสิทธิในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำแนกตามความรุนแรงของการบาดเจ็บ

ระดับความรุนแรง	ความพึงพอใจที่มีต่อค่าตอบแทนตามสิทธิ พรบ.รถ			
	พึงพอใจ		ไม่พอใจ	
	N	ร้อยละ	N	ร้อยละ
อาจตายได้ภายในเวลาเป็นนาที	2	100.00	0	0.00
อาจตายได้ภายในเวลาเป็นชั่วโมง	6	100.00	0	0.00
อาจตายได้ภายในเวลาหลายวัน	32	88.89	4	11.11
ไม่รุนแรง	10	83.33	2	16.67
รวม	50	89.29	6	10.71

บทที่ 5

อภิปรายผล

5.1 ข้อมูลพื้นฐานและลักษณะของผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร

จากงานวิจัยนี้พบว่า การเกิดอุบัติเหตุจราจรส่วนใหญ่พบในเพศชายมากกว่าเพศหญิง ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของแสงจันทร์ ศรีทะวงษ์ และคณะ (2543) วีรพงษ์ อังวิทย์ (2538) วาสนา ทีปะลา (2538) สุันทา ศรีวิวัฒน์ และคณะ (2543) ที่พบว่าสัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุจราจรเป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง ที่เป็นเช่นนี้เนื่องจากเพศชายมีการใช้รถยนต์ในการคมนาคมมากกว่าเพศหญิง และเพศชายมีความตึกคะนอง และขาดความระมัดระวัง ในการขับขี่รถยนต์ โดยเฉพาะบางรายมีการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อนหรือขณะขับขี่รถยนต์ ซึ่งทำให้การควบคุมสติและการตัดสินใจในการขับขี่ไม่ดีพอ อีกทั้งผู้ขับขี่ส่วนมากอยู่ในกลุ่มวัยรุ่นที่มีความตึกคะนอง ขาดวุฒิภาวะในการควบคุมสถานการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างกะทันหัน นอกจากนี้ยังมีกลุ่มวัยทำงานที่มีการใช้รถยนต์ในการคมนาคมมาก จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้บ่อยครั้ง โดยการศึกษาครั้งนี้พบว่าผู้ที่เกิดอุบัติเหตุจราจรส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มอายุน้อยกว่า 20 ปี รองลงมาเป็นกลุ่มอายุ 21-40 ปี ซึ่งทั้งสองกลุ่มอายุมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุที่ใกล้เคียงกัน สอดคล้องกับการศึกษาของแสงจันทร์ ศรีทะวงษ์ และคณะ (2543) นิตินันท์ รัตนานิกม และชนานุช ดิษฐเนตร (2539) รณชัย คังมันอนันตกุล (2539) และผลการศึกษาของสุันทา ศรีวิวัฒน์ และคณะ (2543) นอกจากนี้ยังพบว่าผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรส่วนใหญ่เป็นผู้ที่ประกอบอาชีพเกษตรกรรมมากที่สุด ที่เป็นเช่นนี้เนื่องจากประชากรในพื้นที่ที่ทำการศึกษ ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม ซึ่งบุคคลในกลุ่มนี้ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้ง่าย เช่นเดียวกับการศึกษาของแสงจันทร์ ศรีทะวงษ์ และคณะ (2543) ศิริวิวัฒน์ ทิพย์รัต และคณะ (2538) และผลการศึกษาของบุษบา ชัยศรีสวัสดิ์สุข (2538) อย่างไรก็ตามผลที่พบนี้ขัดแย้งกับการศึกษาของสุันทา ศรีวิวัฒน์ และคณะ (2543) ซึ่งทำการศึกษาที่โรงพยาบาลศูนย์จังหวัดขอนแก่น และพบว่าอาชีพผู้ใช้แรงงานหรือรับจ้างเกิดอุบัติเหตุจราจรมากที่สุด ทั้งนี้อาจเป็นเพราะพื้นที่ที่ทำการศึกษแตกต่างกัน คือ ในการศึกษาที่จังหวัดขอนแก่นเป็นการศึกษาผู้ที่มารับบริการที่โรงพยาบาลศูนย์ซึ่งมีขนาดใหญ่ และตั้งอยู่ในพื้นที่เขตเมือง ซึ่งจะมีผู้ที่มาอาชีพในการใช้แรงงานอาศัยอยู่มากกว่า นอกจากนี้ช่วงระยะเวลาที่ทำการศึกษอาจเป็นอีกสาเหตุหนึ่งดังที่พบใน

การศึกษาของนิติวัฒน์ รัตนานิคม และ ชนานุช คิชฐเนตร (2538) ที่ทำการศึกษาอุบัติเหตุจากรางของโรงพยาบาลสกลนคร ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ และพบว่าอุบัติเหตุเกิดมากที่สุดในกลุ่มของผู้ที่มีอาชีพรับจ้าง ทั้งนี้เนื่องมาจากช่วงที่ศึกษาเป็นช่วงเทศกาลวันหยุดของกลุ่มแรงงานที่ต้องเดินทางกลับภูมิลำเนา และมีการใช้ยานพาหนะเป็นอย่างมาก จึงพบว่าการเกิดอุบัติเหตุได้สูง นอกจากนี้ในส่วนของการศึกษาพบว่าผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุส่วนใหญ่มากกว่าร้อยละ 55.20 มีการศึกษาในระดับประถมศึกษา ซึ่งอาจจะไม่ทราบตัวกฎจราจรหรือระเบียบการจราจร ทำให้เกิดอุบัติเหตุระหว่างขับจักรยานพาหนะได้ง่าย หรือเมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้ว เกิดความวิตกกังวล หวาดกลัวความผิดทางกฎหมายจึงไม่กล้าเรียกร้องสิทธิประโยชน์ใด ๆ

5.2 ข้อมูลการได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร

จากการศึกษาพบว่าอุบัติเหตุจากรางส่วนใหญ่เกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์ โดยผู้บาดเจ็บเป็นผู้ขับขี่มากที่สุด และอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นมาจากการขับขี่ย่อแล้วล้มหรือพลัดคว่าเองมากที่สุด รองลงมาเป็นสาเหตุจากการชนกับยานพาหนะอื่น โดยมากมักชนกับยานพาหนะที่มีขนาดใหญ่กว่า นอกจากนี้ยังพบว่าผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ไม่ได้มีการสวมใส่อุปกรณ์ช่วยเสริมความปลอดภัยจากการเกิดอุบัติเหตุ เช่น หมวกนิรภัย หรือเข็มขัดนิรภัย สอดคล้องกับการศึกษาของพรยุทธ์ วสันต์ศิริกุล (2538) ศิริวัฒน์ ทิพย์ธาดาล และคณะ (2538) วาสนา ทิปะลา (2538) บุญสวน เกตุศิริ และคณะ (2538) วิรัตน์ พุทธเมธีและคณะ (2538) นิติวัฒน์ รัตนานิคม และชนานุช คิชฐเนตร (2538) สุวรรณ หนูเพชร (2538) ปรีชา กิตติคุณ (2541) สุนันทา ศิริวิวัฒน์ และคณะ (2542) และแสงจันทร์ ศรีทะวงษ์ และคณะ (2543) ที่เป็นเช่นนี้อาจเนื่องมาจากการเดินทางส่วนใหญ่เป็นการเดินทางในระยะทางสั้นๆ คือ ขับขี่ภายในตัวหมู่บ้านและ ภายในอำเภอซึ่งใช้เวลาในการเดินทางน้อย ผู้ขับขี่จึงเลือกใช้รถจักรยานยนต์เป็นส่วนใหญ่ แต่ ไม่เห็นความสำคัญที่ต้องใช้อุปกรณ์เสริมความปลอดภัยจากการเกิดอุบัติเหตุ หากเดินทางในระยะทางไกลๆ ระหว่างอำเภอหรือจังหวัด จึงใช้อุปกรณ์ดังกล่าว ซึ่งเมื่อจำแนกถึงระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุที่พบ พบว่าส่วนใหญ่ได้รับบาดเจ็บอยู่ในระดับไม่รุนแรง คือ มีเพียงบาดเจ็บตามร่างกาย และมีระดับความรู้สึกลดตัว เมื่อมาถึงโรงพยาบาล รองลงมาคือ มีบาดเจ็บตามร่างกายร่วมกับการหักของกระดูกแขนขา โดยมีระดับความรู้สึกลดตัว แต่ก็มีบางรายที่ไม่มีบาดเจ็บตามร่างกายเลย แต่มีอาการอื่นร่วมด้วย และบางรายมีบาดเจ็บตามร่างกายและที่ศีรษะด้วย ซึ่งมีทั้งที่มีระดับความรู้สึกลดตัวถึงไม่รู้สึกลดตัวเลยซึ่งทางโรงพยาบาลนุชทริกได้รับไว้รักษาต่อโดยต้องเฝ้าดูอาการที่อาจ เปลี่ยนแปลงทำให้ถึงแก่ชีวิตได้ และที่สำคัญ พบว่ามีบางรายที่เสียชีวิตขณะนำส่งโรงพยาบาล หรือขณะให้การปฐมพยาบาลขั้นต้น หรือเสียชีวิตเมื่อส่งต่อไปรับการรักษาต่อที่โรงพยาบาลอื่น เช่นเดียวกับผลจากการศึกษาของวิรพงษ์

อภิวินัย (2538) พรุทธิ์ วสันต์ศิริกุล (2538) วิรัตน์ พุทธเมธี และคณะ (2538) นิธิวัฒน์ รัตนานิคม และชนานุช คิชฌเนตร (2538) รณชัย ตั้งมั่นอนันตกุล (2539) และแสงจันทร์ ศรีทะวงษ์ และคณะ (2543)

การได้รับการรักษาพยาบาลของผู้บาดเจ็บเมื่อมาถึงโรงพยาบาลนั้น ส่วนใหญ่ได้รับการปฐมพยาบาล และต้องทำแผลทุกวันทั้งที่โรงพยาบาลหรือสถานบริการใกล้บ้านจนกว่าแผลหรืออาการบาดเจ็บจะหาย ซึ่งต้องใช้เวลาในการรักษาและเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นทั้งที่เป็นค่าใช้จ่ายทางตรง อันได้แก่ ค่ายาเวชภัณฑ์ ค่าตรวจพิเศษทางห้องปฏิบัติการ ค่าพาหนะนำส่งและค่าใช้จ่ายทางอ้อม เช่น ค่าเสียเวลาในการรอตรวจหรือค่าเสียเวลาในการประกอบอาชีพซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของ นิธิวัฒน์ รัตนานิคม และชนานุช คิชฌเนตร (2538) และแสงจันทร์ ศรีทะวงษ์ และคณะ (2543) แต่ขัดแย้งกับการศึกษาของ สุวรรณ หนูเพชร (2539) ที่พบว่าผู้ได้รับบาดเจ็บส่วนใหญ่ต้องนอนพักรักษาตัวในโรงพยาบาล มากกว่าได้รับการปฐมพยาบาล หรือรับยาไปรับประทานต่อที่บ้าน เนื่องจากอุบัติเหตุที่ได้รับนั้นอยู่ในระดับรุนแรงมีผลต่ออาการทางสมองจึงทำให้ต้องนอนรักษาในโรงพยาบาล

5.3 ข้อมูลเกี่ยวกับค่าใช้จ่าย และการได้รับสิทธิตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

จากการศึกษาพบว่า ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บโดยส่วนใหญ่จำนวนสูงถึง ร้อยละ 43.60 ไม่ทำประกันภัยอุบัติเหตุชนิดใดตามพระราชบัญญัติเลย ซึ่งในกลุ่มที่ทำประกันภัยมีร้อยละ 54.40 โดยส่วนมากทำประกันภัยรถภาคบังคับ และเมื่อเกิดอุบัติเหตุ มักไม่ยื่นคำร้องต่อบริษัทประกันภัยเพื่อขอรับค่าเสียหาย มีเพียงจำนวนน้อยที่ยื่นคำร้อง เนื่องจากประชาชนส่วนใหญ่ไม่เข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถและขบวนการที่ขั้นตอนยุ่งยากในการขอรับค่าเสียหายจากบริษัทประกันภัย สำหรับรถที่ทำประกันภัยและยื่นคำร้องขอรับค่าเสียหายส่วนใหญ่จะได้รับค่าเสียหายจากบริษัทประกันภัย ซึ่งก็ได้รับเต็มตามจำนวนที่ยื่นคำร้องขอ และมักจะได้รับหลังจากยื่นคำร้องไปแล้วเป็นเวลา 1 เดือนขึ้นไป ส่วนในกลุ่มที่ไม่ได้ยื่นคำร้อง หรือไม่ได้ทำประกันภัย อุบัติเหตุจากรถไว้กับบริษัทประกันภัยนั้น มีเพียงร้อยละ 16.80 ที่ได้รับค่าเสียหายจากคู่กรณี บางรายได้รับค่าเสียหายในการรักษาพยาบาลจากด้านอื่น เช่น มีบัตรสวัสดิการด้านการรักษาพยาบาลในกรณีต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นกลุ่มข้าราชการ กลุ่มประกันสังคม และการประกันชีวิตกับบริษัทประกันชีวิต ซึ่งยอมจ่ายค่ารักษาพยาบาลเองสอดคล้องกับการศึกษาของศิริวัฒน์ ทิพย์ธาดล และคณะ (2538) วาสนา ทีปะลา (2538) นิธิวัฒน์ รัตนานิคม และ ชนานุช คิชฌเนตร (2538) และ การศึกษาของวรารุณี กิตติวัฒนากุล และธนินฐา กมลมาตยากุล (2540) และ แสงจันทร์ ศรีทะวงษ์ และคณะ (2543) และเมื่อพิจารณาถึงค่าใช้จ่ายทางตรงตลอดการรักษาพยาบาลทางการแพทย์

แผนปัจจุบันจนหาย พบว่าส่วนมากมีค่าใช้จ่ายต่ำกว่า 1,000 บาท ส่วนค่าใช้จ่ายที่สูงมากกว่า 15,000 บาทนั้นมีเพียงเล็กน้อย ซึ่งค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ย อยู่ที่ 2,437.48 บาท โดยค่าใช้จ่ายที่น้อยที่สุด 36 บาท และมากที่สุด 45,000 บาท ในขณะที่ค่าเสียหายที่ได้รับจากบริษัทประกันภัยเฉลี่ยอยู่ที่ 12,760.54 บาท ค่าเสียหายที่ได้รับน้อยที่สุดคือ 290 บาท และมากที่สุดคือ 90,000 บาท แต่ถึงอย่างไรก็ตามค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเป็นเพียงค่าใช้จ่ายทางตรงในการรักษาพยาบาลเท่านั้น ทั้งนี้ยังไม่ได้รวมถึงค่าใช้จ่ายทางอ้อมและความสูญเสียด้านอื่นๆ ที่เกิดขึ้น เมื่อศึกษาถึงความพึงพอใจของผู้บาดเจ็บ โดยเปรียบเทียบการเจ็บป่วยจากอุบัติเหตุจราจรในครั้งนี้กับค่าเสียหายทั้งหมดที่ได้รับ ซึ่งสอบถามเฉพาะในกลุ่มที่ได้รับค่าเสียหายในทุกกรณี พบว่าส่วนมากมีความพึงพอใจที่เป็นเช่นนี้ เนื่องจากส่วนใหญ่ได้รับค่าเสียหายจากบริษัทประกันภัย โดยที่ไม่ต้องจ่ายเงินเอง และอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น โดยส่วนใหญ่เกิดเนื่องจากล้มหรือพลัดคว่ำเอง ซึ่งระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บไม่รุนแรงมาก จึงทำให้ผู้บาดเจ็บและญาติมีความพึงพอใจกับค่าเสียหายที่ได้รับ อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบการได้รับค่าเสียหายจากบริษัทประกันภัย จำแนกตามความรุนแรงของการบาดเจ็บซึ่งแบ่งออกเป็น 4 ระดับ พบว่าผู้ประสบภัยจากรถที่ระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บแตกต่างกัน จะได้รับค่าเสียหายจากบริษัทประกันภัย แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ทั้งนี้ อาจเนื่องมาจากการจ่ายเงินของบริษัทประกันภัยจะยึดลักษณะความรุนแรงของการบาดเจ็บที่เกิดขึ้น นอกจากนี้ยังพบว่า ผู้ประสบภัยจากรถที่มีระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บ ต่างกัน จะมีความพึงพอใจต่อค่าตอบแทนที่ได้รับ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ทั้งนี้ อาจเนื่องมาจากค่าตอบแทนที่ได้รับจากบริษัทประกันภัยนั้นจะพิจารณาจากความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายในการรักษาที่เกิดขึ้นในขณะนั้น และจ่ายตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยแต่ในความเป็นจริงยังมีค่าเสียหายทางอ้อมที่เกิดขึ้นจากการประสบอุบัติเหตุ ซึ่งไม่ได้รับความคุ้มครองจากบริษัทประกันภัย เมื่อศึกษาถึงความสัมพันธ์ของความรุนแรงในการได้รับบาดเจ็บต่อค่าใช้จ่ายตลอดการรักษา กลับพบว่า ผู้ประสบภัยที่มีความรุนแรงของการบาดเจ็บต่างกัน มีค่าใช้จ่ายตลอดการรักษาที่ไม่แตกต่างกัน ทั้งนี้ อาจเป็นผลมาจาก ผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุบางรายได้รับบาดเจ็บรุนแรงมากจนถึงขั้นเสียชีวิต จึงเข้ารับการรักษายาพยาบาลในช่วงระยะเวลาอันสั้น ทำให้มีค่าใช้จ่ายเพียงเล็กน้อยเช่นเดียวกับผู้บาดเจ็บไม่รุนแรง หรืออาจเนื่องมาจากผู้ที่ได้รับบาดเจ็บไม่รุนแรงแต่ต้องนอนพักรักษาตัวอยู่โรงพยาบาลหลายวัน เพื่อตรวจวินิจฉัยอาการ โดยมีสิทธิในการเข้าพักในห้องพิเศษ ทำให้ค่าใช้จ่ายในการรักษาสูงขึ้น สอดคล้องกับผู้บาดเจ็บรุนแรงที่จะต้องอยู่ในความดูแลอย่างใกล้ชิดจากแพทย์และพยาบาล ทำให้ค่าใช้จ่ายสูงขึ้นเช่นเดียวกัน

บทที่ 6

สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์ที่สำคัญ คือ เพื่อศึกษาการสูญเสียจากการได้รับอุบัติเหตุจราจร และการได้รับสิทธิตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ของผู้ที่มาการรักษาที่โรงพยาบาลบุญทริก จังหวัดอุบลราชธานี กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาค้างนี้ คือ ผู้ป่วยที่ได้รับอุบัติเหตุจราจรทางบกและมาการรักษาที่โรงพยาบาลบุญทริก โดยศึกษาเฉพาะผู้ที่มีภูมิลำเนาอยู่ในเขตอำเภอบุญทริก จังหวัดอุบลราชธานีเท่านั้น ทั้งนี้เพื่อความสะดวกในการเก็บข้อมูล โดยใช้แบบสอบถามและแบบบันทึกเป็นเครื่องมือเก็บข้อมูลจากผู้ป่วยที่ได้รับอุบัติเหตุจราจรเป็นจำนวน 250 ราย ร้อยละ 33.96 ของผู้ป่วยอุบัติเหตุจราจรทั้งหมด และร้อยละ 7.14 ของจำนวนผู้ป่วยอุบัติเหตุทั้งหมดที่มาการรักษาที่โรงพยาบาลบุญทริก ในปีงบประมาณ 2545

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูลครั้งนี้ เป็นแบบสอบถามและแบบบันทึกค่าใช้จ่ายทางตรงในการรักษาพยาบาลที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเอง แบบสอบถามแบ่งเป็น 3 ตอน (แสดงในภาคผนวก ก) ดังนี้

- ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร
- ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับการได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร
- ตอนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายและการได้รับสิทธิตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

แบบสอบถามที่จัดทำขึ้นนี้ได้ผ่านการตรวจสอบความตรงตามเนื้อหาจากผู้ทรงคุณวุฒิ จากนั้นจึงได้ปรับปรุงแก้ไขแล้วนำไปใช้เก็บข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา นำข้อมูลที่ได้นำวิเคราะห์ด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป SPSS FOR WINDOWS Version 10 และคำนวณหาค่าสถิติเบื้องต้นต่างๆ ในรูปของการแจกแจงความถี่ ร้อยละ และค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และ ANOVA

ผลการศึกษารูปได้ดังนี้

6.1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร

กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 250 ราย พบว่า ผู้ได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 80.80 โดยเป็นกลุ่มวัยรุ่นอายุไม่เกิน 20 ปี ร้อยละ 41.20 และเป็นกลุ่มวัยทำงานอายุ 21 - 40 ปี ร้อยละ 36.80 มีอาชีพเกษตรกร ร้อยละ 72 และการศึกษาระดับประถมศึกษา ร้อยละ 55.20

6.2 ข้อมูลเกี่ยวกับการได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร

ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร ส่วนมากเกิดจากการใช้รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 82.80 โดยผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุจะเป็นผู้ขับขี่เอง ร้อยละ 64 และประเภทการเกิดอุบัติเหตุ คือ ล้มเอง ร้อยละ 57.60 เป็นผู้โดยสาร ร้อยละ 30 พบผู้เกิดอุบัติเหตุมีการดื่มสุรา หรือไม่ดื่มสุราก่อนเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 42.40 และ 57.60 ตามลำดับ และที่สำคัญพบว่าผู้ขับขี่ไม่ได้ใช้หมวกนิรภัยหรือคาดเข็มขัดนิรภัย ร้อยละ 92.80

ระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บส่วนใหญ่อาจตายภายในเวลาหลายวัน ร้อยละ 50.00 รองลงมา คือ ไม่รุนแรง ร้อยละ 38.00 โดยบาดเจ็บมีบาดแผล ร้อยละ 94.00 และมีเฉพาะบาดเจ็บตามร่างกาย ร้อยละ 80.80 กระดูกแขนขาหัก ร้อยละ 14.00 อวัยวะไหล ร้อยละ 0.40 บาดเจ็บที่ศีรษะ ร้อยละ 30.80 ไม่รู้สึกตัวเมื่อมาโรงพยาบาล ร้อยละ 22.00 เสียชีวิต ร้อยละ 2.00 และส่วนใหญ่กลับบ้านแต่ต้องทำแผลทุกวัน ร้อยละ 54.00

6.3 ข้อมูลเกี่ยวกับค่าใช้จ่าย และการได้รับสิทธิตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่ทำประกันภัยรถภาคบังคับ ร้อยละ 54.40 รองลงมา คือ ไม่ได้ทำประกันภัยรถ ร้อยละ 43.60 ทำประกันภัยประเภท 3 ร้อยละ 1.60 และทำประกันภัยประเภท 1 ร้อยละ 0.40 ซึ่งในกรณีที่ทำประกันภัยรถ และได้ยื่นคำร้องต่อบริษัทประกันภัยเพื่อขอรับค่าเสียหายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถด้วยตนเองมีเพียง ร้อยละ 9.22 และมอบอำนาจให้สถานพยาบาลเป็นผู้ขอรับค่าเสียหายแทน ร้อยละ 30.50 และไม่ยื่นขอรับค่าเสียหาย ร้อยละ 60.28 ในกรณีที่มีประกันภัยแต่ไม่ขอรับค่าเสียหายจากบริษัทประกันภัยนั้นพบว่ามีสาเหตุเนื่องจากบางรายบาดเจ็บเล็กน้อย และค่าใช้จ่ายในการรักษาน้อย แต่บางรายไม่ขอรับค่าเสียหายเนื่องจากเสียเวลาและมีหลายขั้นตอนในการขอรับค่าเสียหาย เช่น ต้องมีบันทึกประจำวันของพนักงานสอบสวนและเอกสารประกอบอื่นๆ ตามแต่ละบริษัทต้องการ ผู้ยื่นคำร้องเพื่อขอรับค่าเสียหายจะได้รับค่าเสียหาย หลังจากยื่น 1 เดือนขึ้นไปแล้ว และได้รับครั้งเดียวหมด ร้อยละ 89.29 ส่วนผู้ที่ไม่ได้ทำประกันภัยและไม่ได้ยื่นคำร้อง มีบางส่วนได้รับค่าตอบแทนจากด้านอื่นๆ เช่น การได้รับสิทธิด้านการรักษาพยาบาลจากการประกันสุขภาพ หรือเป็นข้าราชการ หรือพนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 4.00 ได้รับค่าตอบแทนจาก คู่กรณี ร้อยละ 16.80 และระยะเวลาที่ได้รับค่าเสียหายส่วนเกินได้รับหลังจาก 1 เดือนขึ้นไป ร้อยละ 16.07

ในส่วนของการค่าเสียหายที่ได้รับจากบริษัทประกันภัยของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร พบว่าส่วนใหญ่มีค่าเสียหายตั้งแต่ 1,001- 5,000 บาท และ 501 – 1,000 ร้อยละ 26.79 รองลงมา มีค่าเสียหายระหว่าง 5,001 - 25,000 บาท ร้อยละ 25.00 ซึ่งกลุ่มที่มีค่าเสียหายมากกว่า 25,000 บาท หรือไม่เกิน 500 บาท ร้อยละ 10.71 โดยพบว่าค่าเสียหายน้อยที่สุดและมากที่สุดคือ 290 บาท และ 90,000

บาท ตามลำดับ ทั้งนี้ค่าเสียหายโดยเฉลี่ยของผู้บาดเจ็บที่ได้รับจากบริษัทประกันภัย คือประมาณ 12,760.54 บาท ในส่วนค่าใช้จ่ายตลอดการรักษาพยาบาลทางการแพทย์แผนปัจจุบัน ส่วนใหญ่ ค่าใช้จ่าย 501-1,000 บาท ร้อยละ 21.60 รองลงมาค่าใช้จ่ายระหว่าง 101-250 บาท ร้อยละ 20.40 และ ค่าใช้จ่ายระหว่าง 251- 500 บาท ร้อยละ 18.80 และพบว่าค่าใช้จ่ายเป็นเงินน้อยที่สุดและมากที่สุด คือ 36 และ 45,000 บาท ตามลำดับ ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยตลอดการรักษาพยาบาลเท่ากับ 2437.48 บาท นอกจากนี้ เมื่อศึกษาถึงความพึงพอใจต่อการได้รับค่าตอบแทนพบว่าผู้ได้รับบาดเจ็บส่วนใหญ่ ร้อยละ 89.29 พึงพอใจต่อค่าตอบแทนตามสิทธิในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ในขณะที่ร้อยละ 10.71 ไม่พึงพอใจต่อค่าตอบแทน

ผู้ประสบภัยจากรถที่ระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บแตกต่างกัน ได้รับค่าเสียหายจาก บริษัทประกันภัย แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.00 เนื่องมาจากการจ่ายเงินของบริษัท ประกันภัยจะยึดลักษณะความรุนแรงของการบาดเจ็บที่เกิดขึ้น ในขณะที่ผู้ประสบภัยที่มีความรุนแรง ของการบาดเจ็บต่างกัน มีค่าใช้จ่ายตลอดการรักษาที่ไม่แตกต่างกัน ทั้งนี้อาจเป็นผลมาจากผู้ที่ได้รับ บาดเจ็บรุนแรงมากจนถึงขั้นเสียชีวิต ซึ่งเข้ารับการรักษายาบาลในช่วงระยะเวลาอันสั้น ทำให้มี ค่าใช้จ่ายเพียงเล็กน้อยสอดคล้องกับผู้รับบาดเจ็บไม่รุนแรง หรืออาจเนื่องมาจากผู้ที่ได้รับบาดเจ็บ ไม่รุนแรงแต่ต้องนอนพักรักษาอยู่โรงพยาบาลหลายวันเพื่อตรวจวินิจฉัยอาการ โดยมีสิทธิในการเข้าพัก ในห้องพิเศษ ทำให้ค่าใช้จ่ายมากสอดคล้องกับผู้บาดเจ็บรุนแรงที่ต้องนอนพักในห้องนอนรวมที่ จะต้องอยู่ในความดูแลอย่างใกล้ชิดจากแพทย์และพยาบาล ทำให้ค่าใช้จ่ายมากเช่นเดียวกัน และเมื่อ ศึกษาความพึงพอใจที่มีต่อค่าตอบแทนในกลุ่มผู้ประสบภัยจากรถที่มีระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บ ต่างกัน มีความพึงพอใจแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 เพราะค่าตอบแทนที่ได้รับจะ ได้เฉพาะค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลจากการเกิดอุบัติเหตุเท่านั้น ส่วนค่าสินไหมทดแทน หรือค่าทำ ขวัญอื่นใดจะต้องเรียกร้องจากคู่กรณีเอง หรืออาจจะเป็นเพราะการยื่นคำร้องเพื่อขอรับค่าเสียหายทำให้ เสียเวลา และมีหลายขั้นตอนตามแต่ละบริษัทต้องการ หรือกว่าจะได้รับค่าเสียหายต้องใช้เวลา 1 เดือน ขึ้นไปแล้วทำให้ผู้ประสบภัยมีความคิดเห็นทั้งที่พอใจและไม่พอใจแตกต่างกันไป

ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

จากผลการวิจัยดังกล่าวชี้ให้เห็นว่า การเกิดอุบัติเหตุจราจร มักเกิดขึ้นอยู่เสมอ ๆ ในกลุ่ม เดิม ๆ ซึ่งหากมีวิธีการที่ให้ผู้ปฏิบัติได้ยึดถือแนวทางในการขับขี่รถยนต์ยานพาหนะเพื่อป้องกันอันตรายที่ อาจเกิดขึ้นได้อย่างเหมาะสม ก็จะทำให้การเกิดอุบัติเหตุและความรุนแรงในการเกิดก็จะลดน้อยลงด้วย ฉะนั้นการป้องกันอุบัติเหตุและลดความรุนแรงของอุบัติเหตุลง รัฐควรมีความเข้มงวดในการ ดำเนินการ ดังนี้

1. กลุ่มวัยรุ่นและวัยทำงาน เป็นกลุ่มที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อย ๆ โดยเฉพาะกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ฉะนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีการรณรงค์ให้ความรู้อย่างจริงจังในกลุ่มนี้ ทั้งในเรื่องการใช้รถจักรยานพาหนะที่ถูกต้อง เน้นการฝึกปฏิบัติพร้อมนำไปใช้ได้ และควรเพิ่มมาตรการให้ประชาชนได้ถือปฏิบัติให้มากขึ้นในเรื่องการมีใบอนุญาตขับขี่ยานยนต์ที่ถูกต้อง ควรต้องผ่านการทดสอบความรู้เกี่ยวกับการจราจรเป็นอย่างดี ก่อนออกใบอนุญาต และควรทดสอบสมรรถภาพของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่เป็นระยะ

2. ผู้ขับขี่รถจักรยานพาหนะส่วนมากยังไม่สวมใส่อุปกรณ์ที่ป้องกันอันตรายจากการเกิดอุบัติเหตุจราจร ฉะนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรเพิ่มมาตรการและบทลงโทษให้ประชาชนได้ถือปฏิบัติมากกว่านี้ และรณรงค์ให้ผู้ขับขี่ถือว่าเป็นหน้าที่ที่ต้องปฏิบัติอย่างเคร่งครัด

3. ควรหาแนวทางในการทำให้ผู้ใช้รถจักรยานพาหนะ ได้มีการทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัยเพื่อคุ้มครองอุบัติเหตุ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถให้มากขึ้นเพื่อลดค่าใช้จ่ายของรัฐในการจ่ายค่ารักษาพยาบาลลง เช่น ให้จ่ายค่าภาษีประจำปีและค่าประกันภัยรวมกัน在一起的

4. รัฐควรมีการพิจารณาทบทวนข้อกำหนดของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถให้ชัดเจน และรัดกุมมากยิ่งขึ้น และง่ายต่อการที่จะให้ประชาชนผู้ใช้รถจักรยานพาหนะได้ปฏิบัติตาม

ปัญหา อุปสรรคในการทำวิจัย

ความยุ่งยากในการติดตามเก็บข้อมูลเกี่ยวกับค่ารักษาพยาบาล ทางกรมแพทย์แผนปัจจุบัน जनहाय ในกรณีที่ต้องส่งต่อไปรักษาที่โรงพยาบาลอื่น เช่น โรงพยาบาลทั่วไป หรือโรงพยาบาลเอกชนในเขตเมืองอุบลราชธานี พบว่าในกรณีที่ต้องมีการส่งต่อผู้ป่วยไปทำการรักษายังสถานพยาบาลอื่นที่ไม่ใช่โรงพยาบาลมูลนิธิจะทำให้เกิดปัญหาในการตามข้อมูล ทำให้การได้รับข้อมูลล่าช้าและไม่ครบถ้วนในบางราย จึงทำให้ผลการศึกษาล่าช้าและใช้เวลายาวนานขึ้น

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

สำหรับการทำวิจัยครั้งต่อไป ผู้วิจัยขอเสนอประเด็นที่น่าสนใจ และควรทำการศึกษาดังนี้

1. ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเรียกร้องสิทธิตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เพื่อเป็นข้อมูลในการปรับปรุง พระราชบัญญัติ ให้เหมาะสม ต่อไป
2. ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถของผู้ใช้รถจักรยานพาหนะ

3. ศึกษารูปแบบที่เหมาะสมในการจูงใจให้ประชาชนได้ตระหนักถึงการป้องกันการเกิดและการปฏิบัติตัวที่ถูกต้องเพื่อลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุจราจร
4. ศึกษารูปแบบการประกันภัยที่ง่ายและอำนวยความสะดวกให้ผู้ขับขี่
5. ศึกษารูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

เอกสารอ้างอิง

- กัญญภัทร์ ยีรัมย์. ความรู้ทัศนคติ และพฤติกรรมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากรถยนต์และรถจักรยานยนต์ของประชาชน จ.หนองคาย ปี2539, ชมรมวิชาการ พบส. จ.หนองคาย. ปีที่ 13 (ฉบับที่ 1 ม.ค.- เม.ย. 2540) : สกลนคร : อร่วมการพิมพ์, 2540.
- จรูพร ไวยนันท์ และทรงศรี สนธิทรัพย์. ทัศนะที่มีต่อร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในเขตกรุงเทพมหานคร. รายงานการวิจัยศูนย์วิจัยธุรกิจ คณะพาณิชยศาสตร์การบัญชี : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2529.
- ไฉไล ศักดิ์วรพงศ์. การใช้มาตรการทางกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์. รายงานการวิจัย ภาควิชานิติศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ : มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2532.
- คุสิต แสนใจวุฒิ. ปัจจัยที่มีผลต่อการดำเนินงานการขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นของโรงพยาบาลตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535. วิทยานิพนธ์ปริญญา วิทยาศาสตร์ มหาบัณฑิต สาขาบริหารกฎหมายการแพทย์และสาธารณสุข บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหิดล, 2539.
- ถาวรศักดิ์ บุญสิทธิ. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของการบาดเจ็บในผู้ประสบอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก รับรักษาตัวในโรงพยาบาลสกลนคร, ชมรมวิชาการ พบส. จ.หนองคาย ปีที่ 13 (ฉบับที่ 1 ม.ค.- เม.ย. 2540) : สกลนคร : อร่วมการพิมพ์, 2540.
- ทวีศักดิ์ ญาณประทีป. พจนานุกรมฉบับเฉลิมพระเกียรติ พ.ศ. 2530. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วัฒนาพานิช, 2531.
- ธรง ทศนาอุษลี. ความชุกของการตรวจพบสารเสพติดในผู้ป่วยที่บาดเจ็บจากการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร, วารสารวิชาการสาธารณสุข ปีที่ 7 (ฉบับที่ 1 ม.ค.- มี.ค. 2541) : นนทบุรี : กระทรวงสาธารณสุข, 2541.
- พนมเทียน เพชรไผ่. ทัศนะของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรต่อพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2535.
- พานิชย์, กระทรวง. ทำอย่างไรเมื่อประสบภัยจากรถ. กรุงเทพมหานคร : องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์, 2545.
- พานิชย์, กระทรวง. คู่มือประกันรถฉบับชาวบ้าน. กรุงเทพมหานคร : องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์, 2544.
- พานิชย์, กระทรวง. พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535. กรุงเทพมหานคร : องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์, 2545.

- พรยุทธ์ วสันต์ศิริกุล. การวิเคราะห์อุบัติเหตุการจราจรที่ รพ.วิเชียรบุรี, วารสารวิชาการ
สาธารณสุข ปีที่ 5 (ฉบับที่ 1 ม.ค.- มี.ค.2539) : นนทบุรี : กระทรวงสาธารณสุข, 2539.
- มนทรา นามานุศาสตร์. การประเมินการดูแลผู้บาดเจ็บ ณ จุดเกิดเหตุของเจ้าหน้าที่มูลนิธิช่วยเหลือ
ผู้บาดเจ็บภายใต้การดูแลของพยาบาล เขต อ.เมือง จ. นครราชสีมา, วารสาร รพ.มหาวิทยาลัย
นครราชสีมา ปีที่ 22 (ฉบับที่ 1 ม.ค.- เม.ย. 2541) : นครราชสีมา : อักษรกิจการพิมพ์,
2541.
- วนิดา เมธาลักษณ์. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของการบาดเจ็บในผู้ประสบ
อุบัติเหตุจากการขับจี้รถจักรยานยนต์, วิทยานิพนธ์ปริญญา วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต
สาขาพยาบาลสาธารณสุข บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหิดล, 2534.
- วรายุทธ กิตติวัฒนากุล และ ขนิษฐา กมลมาตยากุล. ศึกษาคำรักษาพยาบาลผู้ป่วยอุบัติเหตุใน
โรงพยาบาลร้อยเอ็ด ปี 2540, วารสาร โรงพยาบาลร้อยเอ็ด โรงพยาบาลกาฬสินธุ์
โรงพยาบาลมหาสารคาม ปีที่ 6 (ฉบับที่ 2 พ.ค.- ส.ค. 2541) : ร้อยเอ็ด : ท้นใจการพิมพ์,
2542.
- วรรณภา สุมิรัตน์,อมรัตน์ โพธิพรรค , สุกลธรา คงศีล และพงษ์ศักดิ์ วัฒนา. ต้นทุนผู้ป่วย
อุบัติเหตุบนถนนในโรงพยาบาลทั่วไป สังกัดกรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข,
วารสารวิชาการสาธารณสุข ปีที่ 7 (ฉบับที่ 1 ม.ค.- มี.ค.2541) : นนทบุรี : กระทรวง
สาธารณสุข, 2541.
- วิวัฒน์ พุทธเมธี, ประกายแก้ว กิ่งไก่อ และสุดาพร นุกุลกิจ. อุบัติเหตุจราจรในจ.สกลนคร,
ขอนแก่นวารสาร ปีที่ 20 (ฉบับที่ 2 พ.ค.- ส.ค. 2519) : ขอนแก่น : สิริภณซ์ออฟเซ็ท,
2539.
- วีรพงษ์ อังวิทยากร. ผู้ป่วยอุบัติเหตุจราจร โรงพยาบาลบึงกาฬ จ.หนองคาย พ.ศ. 2538,
วารสารชมรมวิชาการ พบส. จ.หนองคายปีที่ 13 (ฉบับที่ 1 ม.ค.- เม.ย. 2540) : สกลนคร :
อร่ามการพิมพ์, 2540.
- สงวน นิตยารัมภ์พงศ์. สถานการณ์การบริการทางด้านการแพทย์แก่ผู้ประสบภัยทางรถตาม
พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์
ชุมนุมสหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย จำกัด, 2538.
- สาธารณสุข ,กระทรวง. สถานการณ์อุบัติเหตุขนส่งและสาเหตุอื่นประจำปี พ.ศ. 2544.
สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข : กรมการแพทย์, (อค์ตำนา)
- สิทธิโชค ศรีเจริญ. ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย, กรุงเทพมหานคร : ประชุมทองการพิมพ์,
2528.

สุนันทา ศรีวิวัฒน์, สุดาวดี หอมจู, ศิริกุล กุลเลียบ และวิทยา ชาติบัญชาชัย. การเกิดอุบัติเหตุของ
ผู้บาดเจ็บที่มารับบริการที่โรงพยาบาลขอนแก่น ปี 2542. ขอนแก่น : ขอนแก่นการพิมพ์,
2543.

สุวรรณ หนูเพชร. ศึกษาข้อมูลอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี 2538 ที่เข้ารับการรักษาใน
โรงพยาบาลมหาราชนครราชสีมา, เวชสารโรงพยาบาลมหาราชนครราชสีมา ปีที่ 20
(ฉบับที่ 2 พ.ค.- ส.ค. 2539) : นครราชสีมา : อักษรการพิมพ์, 2539.

สุใหญ่ หลิมโคประเสริฐ. รูปแบบการดำเนินงานป้องกันและควบคุมอุบัติเหตุในชุมชน
จังหวัดอุบลราชธานี. 2541.

แสงจันทร์ ศรีทะวงษ์. อุบัติเหตุจราจรและการได้รับสิทธิตาม พรบ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ
ของผู้มารับการรักษาที่โรงพยาบาลจตุรพักตรพิมาน จ.ร้อยเอ็ด ปี 2543. รายงานการวิจัย.

อรชร มาลาหอม. ระยะเวลาในการอยู่โรงพยาบาลและค่ารักษาพยาบาลของผู้ประสบภัยจากรถ
ในการประชุมวิชาการ โรคไม่ติดต่อ, ครั้งที่ 2 วันที่ 6 - 8 ธ.ค. 2538 ณ โรงแรมเวลคัม
จอมเทียน พัทยา ชลบุรี : นนทบุรี : ส่วนพัฒนาวิชาการที่ 1 สำนักพัฒนาวิชาการแพทย์
กรมการแพทย์ : กระทรวงสาธารณสุข, 2538.

ภาคผนวก ก

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

รหัสแบบสอบถาม () () ()

แบบสอบถาม

การสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจร และการได้รับสิทธิตาม พรบ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ
ของผู้มารับการรักษาที่โรงพยาบาลนุชนทริก จ.อุบลราชธานี ปี 2546

คำชี้แจง : โปรดกาเครื่องหมาย (/) ลงในช่อง () ที่กำหนดให้ หน้าข้อที่ตรงกับข้อมูลความเป็นจริงและเติมข้อมูลที่ถูกต้องลงในช่องว่างที่กำหนดให้

วันที่เริ่มเก็บข้อมูล () () () () () () วันที่สิ้นสุดการเก็บข้อมูล () () () () () ()

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร

ชื่อสกุล.....

1. เพศ () ชาย () หญิง

2. อายุปี

3. อาชีพ () เกษตรกร () รับจ้าง () ค้าขาย
() รับราชการ () รัฐวิสาหกิจ () อื่น ๆ (ระบุ).....

4. ระดับการศึกษา

() ประถมศึกษา () มัธยมศึกษาตอนต้น () มัธยมศึกษาตอนปลาย
() อนุปริญญา () ปริญญาตรี () สูงกว่าปริญญาตรี
() อื่น ๆ (ระบุ).....

ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับการได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร

5. ประเภทของรถที่ขับขี่ในขณะที่เกิดอุบัติเหตุ

() รถจักรยาน/ล้อเลื่อน () รถจักรยานยนต์
() รถสามล้อเครื่อง () รถอีแต๋น/รถไถนา
() รถยนต์ 4 ล้อ () รถยนต์ 6 ล้อ
() รถยนต์ 10 ล้อ () อื่น ๆ (ระบุ).....

6. ผู้ได้รับอุบัติเหตุคือ....

() เป็นผู้ขับขี่ () เป็นผู้โดยสาร
() ผู้เดินถนน () อื่น ๆ (ระบุ)

7. ประเภทของการเกิดอุบัติเหตุ

- () 1. ล้มเอง/คว่ำเอง ระบุสาเหตุ.....
- () 2.ชนกับสัตว์/คน ระบุสาเหตุ.....
- () 3.ชนกับสิ่งกีดขวางอื่นๆ เช่นเสาไฟ,ต้นไม้ ระบุสาเหตุ.....
- () 4.ชนกับยานพาหนะด้วยกัน ระบุสาเหตุ(ตอบคำถามข้อที่8 ด้วย)
- () 5.เดินถนนแล้วรถมาชน ระบุสาเหตุ.....

8. ขนาดของรถคู่กรณี หรือยานพาหนะที่ชนเป็นอย่างไร (เฉพาะกรณีที่ต้องข้อ 4 ในข้อ 7)

- () เล็กกว่า ระบุรถ.....
- () ใหญ่กว่า ระบุรถ.....
- () เท่ากัน

9. ก่อนหรือขณะเกิดอุบัติเหตุ พบว่า ท่านได้รับสารดังต่อไปนี้ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- () สุรา หรือเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์
- () ยาที่ออกฤทธิ์ต่อระบบประสาท เช่น ยานอนหลับ ยาแก้แพ้
- () สารเสพติด (ระบุ)
- () อื่น ๆ (ระบุ)

10. การป้องกันอันตรายจากอุบัติเหตุ

- () สวมใส่หมวกนิรภัย
- () คาดเข็มขัดนิรภัย
- () ไม่ได้ใช้

11. ระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บ

- () มีอันตรายอาจถึงตายได้ภายในเวลาเป็นนาที
- () มีอันตรายอาจถึงตายได้ภายในเวลาเป็นชั่วโมง
- () บาดเจ็บไม่รุนแรงมากแต่อาจถึงตายได้ภายในเวลาหลายวันหลังเกิดเหตุ
- () ไม่รุนแรง

12. ลักษณะของการบาดเจ็บที่ได้รับจากอุบัติเหตุจราจร (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- ☐ () ไม่มีบาดแผลตามร่างกาย แต่มีอาการอื่นร่วม
- ☐ () มีเฉพาะบาดแผลตามร่างกาย
- ☐ () มีการหักของกระดูกแขนขา
- ☐ () มีอวัยวะภายในไหล่ออกมานอกร่างกาย
- ☐ () มีบาดแผลที่ศีรษะ
- ☐ () รู้สึกตัวดี เมื่อมาถึงโรงพยาบาล
- ☐ () ไม่รู้สึกตัว เมื่อมาถึงโรงพยาบาล
- ☐ () เสียชีวิตขณะนำส่ง หรือ หลังให้การปฐมพยาบาลขั้นต้น

13. การรักษาพยาบาลที่ได้รับ

- ☐ () ได้รับการปฐมพยาบาล และแพทย์อนุญาตให้กลับบ้าน โดยไม่ต้องทำแผลทุกวัน
- ☐ () ได้รับการปฐมพยาบาล และต้องทำแผลทุกวัน ที่โรงพยาบาลสถานบริการใกล้บ้าน
- ☐ () ได้รับการปฐมพยาบาลเบื้องต้น และรับนอนในโรงพยาบาล
- ☐ () ได้รับการปฐมพยาบาลเบื้องต้น และให้ส่งไปรักษาต่อที่โรงพยาบาลศูนย์
- ☐ () เสียชีวิตให้กลับบ้าน
- ☐ () ไม่ได้รับบาดเจ็บและแพทย์อนุญาตให้กลับบ้านได้

ตอนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับค่าใช้จ่าย และการได้รับสิทธิตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัย
จากรถ

14. ประเภทของการทำประกันภัยรถ

- ☐ () ประเภท 1 ☐ () ประเภท 2 ☐ () ประเภท 3
- ☐ () ภาคบังคับ ☐ () ไม่ได้ทำ

15. จากอุบัติเหตุครั้งนี้ท่านได้ยื่นคำร้องต่อบริษัททำประกันภัย เพื่อขอรับค่าเสียหายหรือไม่ ?

- ☐ () ยื่นด้วยตนเอง ☐ () ไม่ยื่น ☐ () มอบอำนาจให้สถานพยาบาล

16. ระยะเวลาในการได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นจาก บริษัทประกันภัย

- ☐ () ได้รับทันทีไม่เกิน 7 วัน
- ☐ () ได้รับภายใน 1 เดือน
- ☐ () ได้รับหลังจาก 1 เดือน ขึ้นไป
- ☐ () ไม่ได้รับเลย (หากตอบข้อนี้ให้ข้ามไปทำข้อ 18)

17. ระยะเวลาในการได้รับค่าเสียหายส่วนเกินจาก บริษัทประกันภัย

- () ได้รับทันทีไม่เกิน 7 วัน
- () ได้รับภายใน 1 เดือน
- () ได้รับหลังจาก 1 เดือน ขึ้นไป
- () ไม่ได้รับเลย (หากตอบข้อนี้ให้ข้ามไปทำข้อ 18)

18. ประเภทของการได้รับค่าเสียหายจากบริษัทประกันภัย

- () ได้รับครั้งเดียวหมด จำนวนเงิน.....บาท
- () ได้รับเป็นงวด 2 งวด รวมจำนวนเงิน.....บาท

19. จากอุบัติเหตุจากรถครั้งนี้ ท่านได้รับค่าตอบแทนจากด้านอื่นหรือไม่

- () ไม่ได้รับ
- () ได้รับจากคู่กรณี
- () ได้รับจากหน่วยงาน/องค์กรอื่น ๆ(ระบุ).....

20. ค่าใช้จ่ายตลอดการรักษาพยาบาลทางการแพทย์แผนปัจจุบันจนจำหน่ายจากหน่วยบริการ

จำนวน บาท

(กรอกรายละเอียดค่าใช้จ่ายในหน้า 4 ของแบบสอบถามนี้ตั้งแต่เริ่มรักษาจนถึงสิ้นสุดการรักษา)

21. ถ้าท่านได้รับค่าตอบแทน ท่านพอใจกับค่าตอบแทนหรือไม่

- () พอใจ
- () ไม่พอใจ

การติดตามเยี่ยมผู้ป่วยเพื่อเก็บข้อมูลค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลจากการได้รับอุบัติเหตุจราจร

คำชี้แจง แบบฟอร์มนี้ใช้บันทึกกรณีที่มีการรักษาต่อเนื่องทางการแพทย์แผนปัจจุบัน โดยเก็บข้อมูลจากการรักษาพยาบาล ที่ รพ.นวมินทร์ (แผนกอุบัติเหตุและฉุกเฉิน) หรือการติดตามเยี่ยม ตามโครงการ Home Health Care โดยดูข้อมูลจากใบเสร็จรับเงินประกอบการเก็บข้อมูล

ครั้งที่	วัน เดือน ปี	สถานที่รักษาพยาบาล	จำนวนเงิน(บาท)	หมายเหตุ
รวม				

ภาคผนวก ข

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

พ.ศ. ๒๕๓๕

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ ๒ เมษายน พ.ศ. ๒๕๓๕

เป็นปีที่ ๔๗ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้ โดยคำแนะนำและยินยอมของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ทำหน้าที่รัฐสภา ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดสามร้อยหกสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ บรรดาบทกฎหมาย กฎ และข้อบังคับอื่นที่มีบัญญัติไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้แทน

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

“รถ” หมายความว่า รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร

“เจ้าของรถ” หมายความว่า ผู้ซึ่งมีกรรมสิทธิ์ในรถหรือผู้มีสิทธิครอบครองรถตามสัญญาเช่าซื้อ และหมายความรวมถึงผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในพระราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวด้วย

“ผู้ประสบภัย” หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัย เนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งของที่บรรทุก หรือสิ่งติดตั้งในรถนั้น และหมายความรวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตายด้วย

“ความเสียหาย” หมายความว่า ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยอันเกิดจากรถ

“ผู้ซึ่งอยู่ในรถ” หมายความว่า ผู้ซึ่งอยู่ในหรือบนหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถ และหมายความรวมถึงผู้ซึ่งกำลังขึ้นหรือกำลังลงจากรถนั้นด้วย

“บริษัท” หมายความว่า บริษัทตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประเภทประกันภัยรถ

“ค่าเสียหายเบื้องต้น” ในกรณีความเสียหายต่อร่างกาย หมายความว่า ค่ารักษาพยาบาล และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลของผู้ประสบภัย และในกรณีความเสียหายต่อชีวิต หมายความว่า ค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตายทั้งนี้ตามรายการและจำนวนเงินที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๒๐ วรรคสอง

“เครื่องหมาย” หมายความว่า เครื่องหมายแสดงว่ามีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากกรณตามพระราชบัญญัตินี้

“คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

“นายทะเบียน” หมายความว่า อธิบดีกรมการประกันภัยหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการประกันภัยมอบหมายโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

“กองทุน” หมายความว่า กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๕ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงและประกาศเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวงและประกาศนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

มาตรา ๖ ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่ง เรียกว่า “คณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ” ประกอบด้วยปลัดกระทรวงพาณิชย์ เป็นประธาน ผู้แทนกระทรวงกลาโหม ผู้แทนกระทรวงการคลัง ผู้แทนกระทรวงคมนาคม ผู้แทนกระทรวงสาธารณสุข ผู้แทนทบวงมหาวิทยาลัย ผู้แทนกรมการปกครอง ผู้แทนกรมตำรวจ ผู้ซึ่งคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้บริโภคมอบหมายหนึ่งคน ผู้แทนสมาคมนายหน้าประกันภัย ผู้แทนสมาคมประกันวินาศภัย ผู้แทนสมาคมโรงพยาบาลเอกชน ผู้แทนแพทยสภา และผู้ทรงคุณวุฒิอีกไม่เกินสี่คนซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้ง เป็นกรรมการ อธิบดีกรมการประกันภัยเป็นกรรมการและเลขานุการ และผู้อำนวยการสำนักงานนายทะเบียนคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

การแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามวรรคหนึ่งให้พิจารณาจากบุคคลซึ่งมีความรู้ความเชี่ยวชาญทางด้านการประกันภัย เศรษฐศาสตร์ การแพทย์หรือกฎหมาย

มาตรา ๖ ทวิ ให้คณะกรรมการมีอำนาจและหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ให้คำแนะนำแก่รัฐมนตรีในการออกกฎกระทรวงตามมาตรา ๘ และมาตรา ๒๐ และประกาศตามมาตรา ๑๐

(๒) กำหนดมาตรฐานกลางของรายการและจำนวนเงินค่ารักษาพยาบาล และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลที่บริษัทหรือกองทุนต้องจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัย

(๓) พิจารณาปัญหาเกี่ยวกับการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นและหรือเงินอื่นตามพระราชบัญญัตินี้ หรือเกี่ยวกับรายการและจำนวนเงินค่ารักษาพยาบาล และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลตามที่นายทะเบียนขอความเห็นหรือตามที่ผู้ประสบภัยร้องขอ

(๔) ปฏิบัติการอื่นตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือตามที่รัฐมนตรีมอบหมาย

มาตรา ๖ ตี กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิมีวาระอยู่ในตำแหน่งคราวละสองปี กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้

นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่ง เมื่อ

(๑) ตาย

(๒) ลาออก

(๓) คณะรัฐมนตรีให้ออก

(๔) เป็นบุคคลล้มละลาย

(๕) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ

(๖) ได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ

การประชุมคณะกรรมการต้องมีกรรมการมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด จึงจะเป็นองค์ประชุม มติของที่ประชุมให้ถือเสียงข้างมาก

หมวด ๑ การประกันความเสียหาย

มาตรา ๗ ภายใต้งบประมาณมาตรา ๘ เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยกับบริษัท

จำนวนเงินเอาประกันภัย ให้กำหนดตามชนิด ประเภท และขนาดของรถ แต่ต้องไม่น้อยกว่าจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง

มาตรา ๘ รถดังต่อไปนี้ไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา ๗

(๑) รถสำหรับเฉพาะองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท และรถสำหรับผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์

(๒) รถของสำนักพระราชวังที่จดทะเบียนและมีเครื่องหมายตามระเบียบที่เลขาธิการพระราชวังกำหนด

(๓) รถของกระทรวง ทบวง กรม เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สุขาภิบาล กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา และราชการส่วนท้องถิ่นที่เรียกชื่ออย่างอื่น และรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร

(๔) รถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๘ รถที่จดทะเบียนในต่างประเทศและนำเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว โดยเจ้าของรถไม่มีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร เจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย ทั้งนี้ ตามจำนวนเงิน หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๐ บริษัทต้องรับประกันความเสียหายตามมาตรา ๘ หรือมาตรา ๘ แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการประกาศดังกล่าวจะกำหนดให้ข้อความในกรมธรรม์ประกันภัยหรืออัตราเบี้ยประกันภัยแตกต่างกันตามชนิดประเภทหรือขนาดของรถ หรือลักษณะของผู้เอาประกันภัยก็ได้

มาตรา ๑๑ ภายใบบังคับมาตรา ๘ ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถที่ไม่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา ๘ หรือมาตรา ๘

มาตรา ๑๒ ให้นายทะเบียนจัดทำเครื่องหมายส่งให้บริษัทเพื่อส่งมอบให้แก่เจ้าของรถที่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหายกับบริษัทตามมาตรา ๘ หรือมาตรา ๘ แล้ว

เจ้าของรถต้องติดเครื่องหมายไว้ที่รถ

ลักษณะของเครื่องหมายและวิธีการติดเครื่องหมาย ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๓ ในกรณีที่บริษัทหรือเจ้าของรถบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยก่อนครบกำหนดความคุ้มครองไม่ว่าด้วยเหตุใด บริษัทต้องแจ้งการบอกเลิกนั้นให้นายทะเบียน และเจ้าของรถต้องส่งคืนเครื่องหมายตามมาตรา ๑๒ ให้แก่นายทะเบียนหรือทำให้เครื่องหมายนั้นใช้ต่อไปไม่ได้

การแจ้งการบอกเลิกและการส่งคืนเครื่องหมาย หรือการทำให้เครื่องหมายนั้นใช้ต่อไปไม่ได้ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๔ การประกันตามมาตรา ๘ และมาตรา ๘ ต้องมีข้อกำหนดให้มีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย

มาตรา ๑๕ กรมธรรม์ประกันภัยหรือเอกสารประกอบหรือแนบท้ายกรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งมีข้อความระบุถึงความรับผิดชอบของบริษัทแตกต่างไปจากที่กำหนดไว้ในบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ บริษัทจะยกเป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัยในการชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นมิได้

มาตรา ๑๖ บริษัทจะยกเอาเหตุแห่งความไม่สมบูรณ์ หรือการฝ่าฝืนเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัยระหว่างบริษัทกับเจ้าของรถ หรือการได้บอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยกับเจ้าของรถ เพื่อ

ปฏิเสธความรับผิดชอบผู้ประสบภัยในการชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นมิได้ เว้นแต่บริษัทได้มีหนังสือแจ้งการบอกเลิกกรรมธรรม์ประกันภัยให้เจ้าของรถและนายทะเบียนทราบล่วงหน้า

มาตรา ๑๗ บริษัทจะยกเอาความทุจริต หรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัยมาเป็นข้อต่อสู้ เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยมิได้

มาตรา ๑๘ ในกรณีที่รถซึ่งเจ้าของรถได้เอาประกันภัยไว้กับบริษัทได้โอนไปยังบุคคลอื่น โดยผลของกฎหมายว่าด้วยมรดกหรือโดยบทบัญญัติแห่งกฎหมายอื่น ให้ผู้ได้มาซึ่งรถดังกล่าวมีฐานะเสมือนเป็นผู้เอาประกันภัยตามกรรมธรรม์ประกันภัยนั้น และบริษัทต้องรับผิดชอบตามกรรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวต่อไปตลอดอายุของกรรมธรรม์ประกันภัยที่ยังเหลืออยู่

มาตรา ๑๙ ในการรับจดทะเบียนรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ให้นายทะเบียนตามกฎหมายดังกล่าวตรวจสอบการได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา ๗ ก่อนจะรับจดทะเบียนด้วย

หมวด ๒ ค่าสินไหมทดแทน

มาตรา ๒๐ เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่บริษัทได้รับประกันภัยไว้ ให้บริษัทจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยเมื่อได้รับคำร้องจากผู้ประสบภัย

ความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๒๑ ในกรณีที่บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา ๒๐ ให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนที่ต้องจ่าย ให้ผู้ประสบภัยแจ้งการไม่ได้รับชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นหรือการได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นไม่ครบจำนวนจากบริษัทต่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ตามวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๒๒ การได้รับชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา ๒๐ ไม่ตัดสิทธิผู้ประสบภัยที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา ๒๓ ในกรณีดังต่อไปนี้ ให้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุน
(๑) เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา ๗ หรือมาตรา ๘ และเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

(๒) ขณะเกิดเหตุ รถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถ เพราะเหตุที่รถนั้นได้ถูกยักยอก น้อโกง กรรโชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และเจ้าของรถได้ร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน

(๓) ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายและรถนั้นไม่มีการประกันภัยกับบริษัท

(๔) มีความเสียหายเกิดแก่ผู้ประสบภัย และรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นหลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย

(๕) บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา ๒๐ ให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

(๖) ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยนั้นเกิดจากรถตามมาตรา ๘ ที่ไม่ได้เอาประกันภัยตามมาตรา ๗

มาตรา ๒๔ ในกรณีที่รถตั้งแต่สองคันขึ้นไป ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถ ให้บริษัทที่รับประกันภัยรถแต่ละคันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถคันที่เอาประกันภัยไว้กับบริษัท

ในกรณีตามวรรคหนึ่ง แต่ผู้ประสบภัยมิใช่เป็นผู้ซึ่งอยู่ในรถให้บริษัทดังกล่าวร่วมกันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยทุกคนโดยเฉลี่ยจ่ายในอัตราส่วนที่เท่ากัน

สำหรับกรณีตามมาตรา ๒๓ ให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายหรือร่วมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามวรรคหนึ่ง หรือวรรคสอง แล้วแต่กรณี

มาตรา ๒๕ ให้บริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา ๒๐ มาตรา ๒๓ หรือมาตรา ๒๔ ให้แก่ผู้ประสบภัยให้เสร็จสิ้นภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับความร้องขอ ทั้งนี้โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิดชอบ

มาตรา ๒๖ ในกรณีที่เจ้าของรถหรือบริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนตามมาตรา ๒๓ (๑) หรือมาตรา ๒๓ (๕) แล้วแต่กรณี เมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปตามมาตรา ๒๕ แล้ว ให้นายทะเบียนมีคำสั่งเรียกเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายไปนั้นคืนจากเจ้าของรถหรือบริษัท แล้วแต่กรณี และเจ้าของรถหรือบริษัทจะต้องจ่ายเงินเพิ่มในอัตราร้อยละยี่สิบของจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนส่งเข้าสมทบกองทุนอีกต่างหาก

ให้เจ้าของรถหรือบริษัทจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนพร้อมด้วยเงินเพิ่มตามวรรคหนึ่งตามคำสั่งของนายทะเบียนภายในเจ็ดวันนับตั้งแต่วันที่ได้รับความสั่ง

มาตรา ๒๗ การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัตินี้ผู้ประสบภัยต้องร้องขอภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่ที่มีความเสียหายเกิดขึ้น

มาตรา ๒๘ ในกรณีตามมาตรา ๒๓ (๑) และ (๓) ให้นายทะเบียนยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายไว้ได้หากมิได้มีการยึดรถนั้นไว้ตามกฎหมายอื่นอยู่ก่อนแล้วจนกว่าเจ้าของรถจะได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจนครบจำนวน หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่รับคำสั่งจากนายทะเบียน และหากมีการยึดรถนั้นตามกฎหมายอื่นอยู่ก่อนแล้วให้กรรมการประกันภัยมีสิทธิขอเข้าเฉลี่ยในทรัพย์สินนั้นหากมีการขายทอดตลาด

มาตรา ๒๙ รถที่ยึดไว้ตามมาตรา ๒๘ ให้นายทะเบียนมีอำนาจขายทอดตลาดได้ในกรณีดังต่อไปนี้

(๑) กรณีที่เจ้าของรถตามมาตรา ๒๓ (๑) ไม่จ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนทดแทนตน คืนให้แก่กองทุนภายในเจ็ดวันนับแต่วันได้รับคำสั่งจากนายทะเบียน

(๒) กรณีที่ไม่ปรากฏตัวเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และนายทะเบียนได้ประกาศหาตัวเจ้าของรถโดยปิดประกาศไว้ ณ ที่ทำการของนายทะเบียนซึ่งได้ยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายไว้ และประกาศในหนังสือพิมพ์รายวันที่จำหน่ายในท้องถิ่นที่เกิดเหตุอย่างน้อยสองวันติดต่อกันแต่เจ้าของรถไม่ปรากฏตัวต่อนายทะเบียน ซึ่งได้ยึดรถนั้นไว้ภายในสามสิบวันนับแต่วันแรกที่ประกาศในหนังสือพิมพ์

มาตรา ๓๐ วิธีการยึดรถตามมาตรา ๒๘ และการขายทอดตลาดรถตามมาตรา ๒๙ ให้ปฏิบัติตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งโดยอนุโลม

เงินที่ได้จากการขายทอดตลาดรถตามมาตรา ๒๙ ให้หักเป็นค่าใช้จ่ายในการยึดและการขายทอดตลาด และจ่ายเป็นค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายคืนให้แก่กองทุน แล้วแต่กรณี ถ้ามีเงินเหลือเท่าใดให้คืนแก่เจ้าของรถ ในกรณีที่ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ให้กรรมการประกันภัยเก็บรักษาเงินนั้นไว้ตามระเบียบที่รัฐมนตรีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาและถ้าเจ้าของรถไม่เรียกเงินนั้นคืนภายในห้าปีนับจากวันที่ขายทอดตลาดให้เงินนั้นตกเป็นของกองทุน

มาตรา ๓๑ ในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลภายนอกหรือเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของเจ้าของรถ ผู้ขับขี่ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสบภัย เมื่อบริษัทได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือค่าสินไหมทดแทนหรือเมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือเมื่อหน่วยงานตามมาตรา ๘ (๑) (๒) (๓) หรือเจ้าของรถตามมาตรา ๘ (๔) ได้จ่ายเงินคืนกองทุนตามมาตรา ๓๒ ไปแล้วเป็นเงินจำนวนเท่าใด ให้บริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย หรือหน่วยงานตามมาตรา ๘

(๑)(๒)(๓) หรือเจ้าของรถตามมาตรา ๘ (๔) แล้วแต่กรณี มีสิทธิไต่เบี่ยเอาแก่บุคคลดังกล่าวหรือ มีสิทธิเรียกให้ผู้ประสพภัยคืนเงินดังกล่าวได้

การใช้สิทธิตามวรรคหนึ่ง ต้องกระทำภายในหนึ่งปีนับแต่วันรู้ตัวผู้ซึ่งต้องรับผิดชอบ แต่ทั้งนี้ ต้องไม่เกินห้าปีนับแต่วันที่ได้จ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนตามหมวดนี้ให้แก่ผู้ประสพภัย

มาตรา ๓๒ ในกรณีที่นายทะเบียนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสพภัยสำหรับ ความเสียหายที่เกิดจากรถตามมาตรา ๘ ซึ่งไม่ได้เอาประกันความเสียหาย ตามมาตรา ๑ ให้ หน่วยงานผู้เป็นเจ้าของรถตามมาตรา ๘ (๑)(๒)(๓) หรือเจ้าของรถตามมาตรา ๘ (๔) แล้วแต่กรณี ส่งเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายจากเงินกองทุนคืนให้แก่กองทุน

การจ่ายเงินคืนกองทุนสำหรับมาตรา ๘ (๑)(๒) หรือ (๓) ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และ วิธีการที่กระทรวงการคลังกำหนด

หมวด ๓ กองทุนทดแทนผู้ประสพภัย

มาตรา ๓๓ ให้จัดตั้งกองทุนขึ้นเรียกว่า “กองทุนทดแทนผู้ประสพภัย” มีวัตถุประสงค์ เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสพภัย เมื่อมีกรณีตามมาตรา ๒๓ และเป็น ค่าใช้จ่ายอื่นในการดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้

กองทุนประกอบด้วย

(๑) เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้

(๒) เงินที่บริษัทจ่ายสมทบตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดตามมาตรา ๓๖ และเงินเพิ่มที่ได้รับ

ตามมาตรา ๓๖ ทวิ

(๑) เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี

(๔) เงินหรือทรัพย์สินที่ได้มาตามมาตรา ๒๘ มาตรา ๓๐ มาตรา ๓๑ หรือมาตรา ๓๒

(๕) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้

(๖) ดอกผลของเงินกองทุน

(๓) เงินที่ได้จากการขายทรัพย์สินที่ได้มาตาม (๔) และ (๕)

(๘) เงินรายได้อื่นๆ

เงินและทรัพย์สินดังกล่าวให้เป็นของกรมการประกันภัย เพื่อใช้ประโยชน์ตาม วัตถุประสงค์ของกองทุน โดยไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลังเป็นรายได้แผ่นดิน

มาตรา ๓๔ ให้มีสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสพภัยขึ้นในกรมการประกันภัย เพื่อ ดำเนินการเกี่ยวกับกองทุน

การเบิกจ่าย การเก็บรักษา การจัดการกองทุน ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน และอัตรา เบี้ยประชุมของคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการ และค่าใช้จ่ายอื่นของสำนักงานกองทุนทดแทน ผู้ประสบภัย ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีกำหนดโดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง

มาตรา ๓๕ เมื่อมีกรณีตามมาตรา ๒๓ เกิดขึ้น และผู้ประสบภัยไม่อาจขอรับค่าเสียหาย เบื้องต้นจากเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายหรือบริษัทได้ ให้สำนักงานกองทุนทดแทน ผู้ประสบภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากกองทุนเมื่อผู้ประสบภัยได้นำหลักฐาน สำเนาบันทึกประจำวันในคดีของพนักงานสอบสวนมาแสดงพร้อมกับการยื่นคำขอ

การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุน ให้ เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๓๖ ให้บริษัทจ่ายเงินสมทบให้แก่กองทุนทุกรอบสามเดือนในอัตราไม่เกินร้อยละ สิบของเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัยในแต่ละสามเดือน เงินสมทบที่บริษัทจ่ายนั้นให้ นำไปหักเป็นค่าใช้จ่ายในการคำนวณภาษีเงินได้ตามประมวลรัษฎากรได้

การเรียกเก็บและการจ่ายเงินสมทบจากบริษัทให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนด ในกฎกระทรวง

มาตรา ๓๖ ทวิ บริษัทใดไม่จ่ายเงินสมทบให้แก่กองทุนให้ถูกต้องและครบถ้วนตามมาตรา ๓๖ ต้องเสียเงินเพิ่มในอัตราร้อยละสองต่อเดือนของเงินสมทบที่ไม่ได้จ่าย

หมวด ๔ บทกำหนดโทษ

มาตรา ๓๗ เจ้าของรถผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๗ หรือมาตรา ๘ ต้องระวางโทษปรับ ไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

มาตรา ๓๘ บริษัทใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๐ หรือมาตรา ๑๐ ทวิ ต้องระวางโทษปรับ ตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงสองแสนห้าหมื่นบาท

มาตรา ๓๙ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๑๑ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

มาตรา ๔๐ เจ้าของรถผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒ วรรคสองหรือบริษัทหรือเจ้าของรถ ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๓ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

มาตรา ๔๑ ผู้ใดปลอมเครื่องหมาย ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หกเดือนถึงห้าปี และ ปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท

มาตรา ๔๒ ผู้ใดติดหรือแสดงเครื่องหมายอันเกิดจากการกระทำความผิดตามมาตรา ๔๑ กับรถคันหนึ่งคันใด ต้องระวางโทษเช่นเดียวกับการกระทำความผิดตามมาตรา ๔๑

มาตรา ๔๓ เจ้าของรถผู้ใดคิดหรือแสดงเครื่องหมายที่ต้องส่งคืนต่อนายทะเบียนตาม
มาตรา ๑๓ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

มาตรา ๔๔ บริษัทใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๒๕ หรือเจ้าของรถหรือบริษัทใดไม่ปฏิบัติตาม
มาตรา ๒๖ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงห้าหมื่นบาท

มาตรา ๔๕ ผู้ประสพภัยผู้ใดยื่นคำขอรับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัตินี้
โดยทุจริตหรือแสดงหลักฐานอันเป็นเท็จเพื่อขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัตินี้ ต้อง
ระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๔๖ บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ที่มีโทษปรับสถานเดียวให้นายทะเบียนมี
อำนาจเปรียบเทียบปรับได้ และเมื่อได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่เปรียบเทียบภายในสามสิบวันแล้ว
ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

บทเฉพาะกาล

มาตรา ๔๗ ให้เจ้าของรถซึ่งใช้รถ หรือมีรถไว้เพื่อใช้อยู่ในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ
ดำเนินการ จัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสพภัยตามพระราชบัญญัตินี้ให้เสร็จสิ้น
ภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ และก่อนพ้นระยะเวลาดังกล่าว
มิให้ถือว่าเจ้าของรถนั้นไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๗ หรือมาตรา ๘

ให้บทบัญญัติมาตรา ๒๓ (๕) มีผลใช้บังคับกับรถที่เจ้าของรถได้จัดให้มีการประกันความ
เสียหายไว้แล้วตามมาตรา ๗ หรือมาตรา ๘

ภายใต้บังคับวรรคสอง บทบัญญัติมาตรา ๒๓ ยังมีให้ใช้บังคับจนกว่าจะพ้นกำหนด
สามร้อยหกสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

อานันท์ ปันยารชุน

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ ๑๐๕ ตอนที่ ๔๔ วันที่ ๘ เมษายน ๒๕๓๕

ภาคผนวก ค

กฎกระทรวง

กฎกระทรวง
ฉบับที่ ๗ (พ.ศ. ๒๕๓๕)
ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครอง
ผู้ประสบภัยจากรถ
พ.ศ. ๒๕๓๕

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕ มาตรา ๒๑ และมาตรา ๓๕ วรรคสองแห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ออกกฎกระทรวงไว้ดังนี้

ข้อ ๑ ในกรณีที่บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา ๒๐ หรือจ่ายให้ไม่ครบ ให้ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยแล้วแต่กรณี แจ้งต่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย พร้อมข้อเท็จจริงดังนี้

- (๑) ชื่อบริษัทประกันภัย และหมายเลขกรมธรรม์ประกันภัย
- (๒) จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ประสงค์ได้รับ
- (๓) วันที่ไปยื่นขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัย

ข้อ ๒ ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายจากรถที่บริษัทได้รับประกันไว้และบริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นไม่ครบจำนวนที่ต้องจ่ายหรือในกรณีที่ผู้ประสบภัยไม่อาจขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายหรือจากบริษัทได้เพราะกรณีตามมาตรา ๒๓ แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ ให้ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย แล้วแต่กรณียื่นคำร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นต่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยพร้อมหลักฐานดังนี้

- (๑) ใบเสร็จรับเงินหรือหลักฐานการแจ้งหนี้
- (๒) สำเนาบัตรประจำตัว ใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว หนังสือเดินทางหรือสำเนาทะเบียนบ้าน ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บ
- (๓) สำเนามรณบัตร สำเนาทะเบียนบ้าน หรือสำเนาบัตรประจำตัวในกรณีที่ผู้ประสบภัยถึงแก่ความตาย

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยถึงแก่ความตาย ให้ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยยื่นเอกสารตาม (๓) ด้วย

ข้อ ๓ การยื่นคำร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นให้อื่นตามแบบที่นายทะเบียนกำหนดต่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย กรรมการประกันภัย หรือสำนักงานประกันภัยภูมิภาค สำนักงานพาณิชย์จังหวัดหรือสถานที่ที่นายทะเบียนกำหนด

ข้อ ๔ ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยต้องร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่มีความเสียหายเบื้องต้นไม่ว่าจะเป็นกรณีตามมาตรา ๒๓ (๑) (๒) (๓) (๔) (๕) หรือ (๖)

ข้อ ๕ กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๖ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๓๕ เป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๖ กันยายน พ.ศ. ๒๕๓๕

(ลงชื่อ) อมเรศ ศิลาอ่อน

(นายอมเรศ ศิลาอ่อน)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ ๑๐๕ ตอนที่ ๑๐๔ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๓๕

กฎกระทรวง
ฉบับที่ ๑๑ (พ.ศ. ๒๕๔๐)
ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครอง
ผู้ประสบภัยจากรถ
พ.ศ. ๒๕๓๕

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕ มาตรา ๗ วรรคสองแห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์โดยคำแนะนำของคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้ยกเลิกกฎกระทรวง (พ.ศ. ๒๕๓๕) ออกตามความพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕

ข้อ ๒ รถทุกชนิดทุกประเภทอย่างน้อยต้องจัดให้มีการประกันภัยตามขนาดของรถดังต่อไปนี้

(๑) รถที่มีที่นั่งไม่เกินเจ็ดคนหรือใช้รถบรรทุกผู้โดยสารรวมทั้งผู้ขับขี่ไม่เกินเจ็ดคนให้มีจำนวนเงินเอาประกันภัยต่อคน ดังต่อไปนี้

(ก) ห้าหมื่นบาทต่อคนสำหรับความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัย แต่ไม่รวมถึงความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัยตาม (ข)

(ข) แปดหมื่นบาทต่อคนสำหรับความเสียหายหรืออนามัยในกรณีใดกรณีหนึ่งหรือหลายกรณี ดังต่อไปนี้

๑. ตาบอด

๒. หูหนวก

๓. เป็นใบ หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด

๔. สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์

๕. เสียแขน ขา มือ เท้า นิ้ว หรืออวัยวะอื่นใด

๖. จิตพิการอย่างติดตัว

๗. ทุพพลภาพอย่างถาวร

(ค) แปดหมื่นบาทต่อคนสำหรับความเสียหายต่อชีวิต

(ง) แปดหมื่นบาทต่อคนสำหรับความเสียหายตาม (ก) และต่อมาได้รับความเสียหายตาม (ข) หรือ (ค) หรือทั้ง (ข) และ (ค)

(๒) รถที่มีที่นั่งเกินเจ็ดคนหรือใช้บรรทุกผู้โดยสารรวมทั้งผู้ขับขี่เกินเจ็ดคนให้มีจำนวนเงินเอาประกันภัยสืบสืบมาต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อครั้ง และให้มีจำนวนเงินเอาประกันภัยต่อคนตามที่กำหนดไว้ใน (๑)

ข้อ ๓ ในกรณีที่ผู้ประสบภัยเป็นผู้ขับขี่และผู้ขับขี่ที่ประสบภัยเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย หรือไม่มีผู้ใดรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ขับขี่ที่ประสบภัย จำนวนเงินเอาประกันภัยตามข้อ ๒ ให้ลดลงเป็นจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นตามที่กำหนดในกฎกระทรวงซึ่งออกตามความในมาตรา ๒๐ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕

ข้อ ๔ กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๔๐

ให้ไว้ ณ วันที่ ๒๔ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๔๐

(ลงชื่อ) สุภชัย พานิชภักดิ์

(นายสุภชัย พานิชภักดิ์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่มที่ ๑๑๔ ตอนที่ ๗๖ ก วันที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๔๐

กฎกระทรวง

ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๔๐)

ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครอง

ผู้ประสบภัยจากรถ

พ.ศ. ๒๕๓๕

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕ มาตรา ๒๐ วรรคสองแห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์โดยคำแนะนำของคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้ยกเลิกกฎกระทรวง ฉบับที่ ๖ (พ.ศ. ๒๕๓๕) ออกตามความพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕

ข้อ ๒ ความเสียหายที่จะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นมีดังต่อไปนี้

(๑) ความเสียหายต่อร่างกาย ได้แก่

(ก) ค่ายา ค่าอาหารทางเส้นเลือด ค่าออกซิเจน และอื่น ๆ ทำนองเดียวกันที่ใช้ในการบำบัดรักษา

(ข) ค่าอวัยวะเทียมและอุปกรณ์ในการบำบัดรักษารวมทั้งค่าซ่อมแซม

(ค) ค่าบริการทางการแพทย์ ค่าตรวจ ค่าวิเคราะห์โรคทั้งนี้ ไม่รวมถึงค่าจ้างพยาบาลพิเศษ และค่าบริการอื่นทำนองเดียวกัน

(ง) ค่าห้องและค่าอาหารตลอดเวลาที่เข้ารับการรักษาพยาบาล

(จ) ค่าพาหนะนำผู้ประสบภัยไปโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล

(๒) ความเสียหายต่อชีวิต ได้แก่

(ก) ค่าปลงศพ

(ข) ค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพผู้ประสบภัย

ข้อ ๓ จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น ให้เป็นไปดังต่อไปนี้

(๑) จำนวนเท่าที่จ่ายจริงแต่ไม่เกินหนึ่งหมื่นห้าพันบาทสำหรับความเสียหายแก่ร่างกาย

(๒) จำนวนหนึ่งหมื่นห้าพันบาท สำหรับความเสียหายต่อชีวิต

(๓) จำนวนตาม (๑) และ (๒) รวมกัน สำหรับผู้ประสบภัยที่ถึงแก่ความตายหลังจากมีการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล

ข้อ ๔ การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น ให้ยื่นคำร้องขอตามแบบที่นายทะเบียนกำหนด และต้องมีหลักฐานดังต่อไปนี้

(๑) ความเสียหายต่อร่างกาย

(ก) ใบเสร็จรับเงินจากโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลหรือหลักฐานการแจ้งหนี้เกี่ยวกับการรักษาพยาบาล

(ข) สำเนาบัตรประจำตัว หรือสำเนาใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าวหรือสำเนาหนังสือเดินทาง หรือหลักฐานอื่นใดที่ทางราชการเป็นผู้ออกให้สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ที่มีชื่อในหลักฐานนั้น เป็นผู้ประสบภัยแล้วแต่กรณี

(๒) ความเสียหายต่อชีวิต

(ก) สำเนามรณบัตร

(ข) สำเนาบันทึกรประจำวันในคดีของพนักงานสอบสวนหรือหลักฐานอื่นที่แสดงว่าผู้นั้นถึงแก่ความตายเพราะการประสบภัยจากรถ

(๓) การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นตาม (๑) และ (๒) รวมกันให้มีหลักฐานตาม (๑) และ (๒)

(๔) ให้ผู้ประสบภัยเป็นผู้ร้องขอ หากผู้ประสบภัยไม่สามารถร้องขอได้ ให้โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่รักษาผู้ประสบภัย ญาติหรือผู้มีส่วนได้เสียของผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยแล้วแต่กรณี ร้องขอแทน

ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยต้องร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทที่รับประกันภัยไว้ภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่ที่มีความเสียหายเกิดขึ้น

ข้อ ๕ การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

(๑) ให้จ่ายแก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายแก่โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่รักษาพยาบาลแทนผู้ประสบภัย

(๒) ให้จ่ายเป็นเงินสด หรือจ่ายเป็นเช็คที่ไม่ได้ลงวันที่ล่วงหน้า

(๓) ให้จ่ายให้เสร็จเรียบร้อยภายในเจ็ดวันนับตั้งแต่ที่ได้รับการร้องขอตามข้อ ๔ ทั้งนี้ โดยไม่ต้องพิสูจน์ความรับผิดชอบ

ข้อ ๖ กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๔๐

ให้ไว้ ณ วันที่ ๒๔ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๔๐

(ลงชื่อ) ศุภชัย พานิชภักดิ์

(นายศุภชัย พานิชภักดิ์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่มที่ ๑๑๔ ตอนที่ ๗๖ ก วันที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๔๐

กฎกระทรวง
ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๔๑)
ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครอง
ผู้ประสบภัยจากรถ
พ.ศ. ๒๕๓๕

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕ และมาตรา ๓๖ แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้ยกเลิกกฎกระทรวง ฉบับที่ ๘ (พ.ศ. ๒๕๓๕) ออกตามความพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕

ข้อ ๒ ให้บริษัทจ่ายเงินสมทบให้แก่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยภายในสามสิบวัน นับแต่วันสิ้นรอบสามเดือนในอัตราร้อยละสองของเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕

การคำนวณเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัยตามวรรคหนึ่งให้ใช้เกณฑ์สิทธิโดยให้นำเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัยตามวรรคหนึ่ง ให้ใช้เกณฑ์สิทธิโดยให้นำเบี้ยประกันภัยที่เกิดขึ้นในรอบสามเดือนใดแม้ว่าจะยังไม่ได้รับค่าชำระในรอบสามเดือนนั้นมารวมคำนวณเป็นเบี้ยประกันภัยของรอบสามเดือนนั้น

ข้อ ๓ การจ่ายเงินสมทบ ตามข้อ ๒ ให้บริษัทจ่ายดังนี้

(๑) เงินสด เช็ค หรือครีฟ

(๒) โอนเงินจ่ายเข้าบัญชีกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยที่ฝากไว้กับธนาคารพาณิชย์

ข้อ ๔ ในกรณีที่บริษัทจ่ายเงินสมทบเป็นเช็คหรือครีฟ บริษัทจะต้องจ่ายกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย และเช็คหรือครีฟนั้นต้องเป็น เช็คหรือครีฟที่ไม่ลงวันที่ล่วงหน้า

ข้อ ๕ ในกรณีที่บริษัทส่งเงินสมทบเพื่อจ่ายให้แก่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเกินจำนวนที่ต้องชำระในรอบสามเดือนใด ให้บริษัทยื่นคำร้องตามแบบที่นายทะเบียนกำหนดเพื่อขอรับเงินในส่วนที่เกินนั้นไปจ่ายเป็นเงินสมทบให้แก่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในรอบสามเดือนต่อ ๆ ไปได้ จนกว่าเงินในส่วนที่เกินนั้นจะหมดลง

ข้อ ๖ กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับสำหรับการจ่ายเงินสมทบให้แก่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม พ.ศ. ๒๕๔๑ เป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๗ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๑

(ลงชื่อ) ไพฑูรย์ แก้วทอง

(นายไพฑูรย์ แก้วทอง)

รัฐมนตรีช่วยว่าการฯ รักษาการแทน

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่มที่ ๑๑๕ ตอนที่ ๓๕ ก วันที่ ๒๕ มิถุนายน ๒๕๔๑

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ

ประวัติการศึกษา

นางจรรุวรรณ พุทธิผล

วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนีสุนทรื พ.ศ. 2525 - 2527

ประกาศนียบัตรวิชาการพยาบาลและผดุงครรภ์

วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนีสรรพสิทธิประสงค์

อุบลราชธานี พ.ศ. 2541 - 2543

ประกาศนียบัตรวิชาการพยาบาลศาสตร์

(ต่อเนื่อง 2 ปี เทียบเท่าปริญญาตรี)

มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี พ.ศ. 2544 - 2547

วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารบริการสุขภาพ

ทุนสนับสนุนการค้นคว้าอิสระบางส่วน

ประจำปีการศึกษา พ.ศ. 2546 จากบัณฑิตวิทยาลัย

มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี

ประวัติการวิจัย

ประวัติการทำงาน

พ.ศ. 2527 – ปัจจุบัน

ตำแหน่งและสถานที่ทำงานปัจจุบัน

พยาบาลวิชาชีพ 7 โรงพยาบาลบุณเทรริก อำเภอบุณเทรริก

จังหวัดอุบลราชธานี 34230 โทร. 0-4537-6097-8