

การใช้มาตรการทางกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากยานยนต์

Legal Implementations for the Protection of the Vehicle Victims

ไฉไล สักดิวิรพงศ์¹

Chailai Sakdivurapong

ABSTRACT

The purpose of this study is to analyze whether the enforcement of the third party liability in motor insurance, requiring all the vehicles to be insured like what other Asian countries such as Malaysia, Singapore, The Philippines, Japan and the Republic of Korea is feasible. To conduct this research, we try to collect the data from people who reside in Bangkok where heavy traffic is evident. Based on the Simple Random Sampling Method, 250 car owners and 250 pedestrians were interviewed. In addition, people from the top 20 out of 57 insurance companies which wrote motor business were invited to share their thoughts.

It was shown that more than 90% of the above mentioned people agreed with this proposal and they want to urge the government to enforce this law as soon as possible. In particular, this conclusion is widely accepted by all the insurance companies which are now in full swing to enforce insurance with all the vehicles registered in this country.

บทคัดย่อ

วัตถุประสงค์ในการศึกษานี้ เพื่อศึกษาว่าการที่รัฐจะนำกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากยานยนต์ที่บังคับให้ยานยนต์ทุกคันต้องทำประกันภัยคุ้มครองความบาดเจ็บหรือมรณะกรรมของบุคคลภายนอกมาใช้ในประเทศ ดังเช่น หลาย ๆ ประเทศในย่านเอเชียที่ใช้อยู่แล้ว เช่น มาเลเซีย สิงคโปร์ ฟิลิปปินส์ ญี่ปุ่น และสาธารณรัฐเกาหลี เป็นต้นนั้น จะเป็นที่ยอมรับของประชาชนหรือไม่ ฉะนั้นในการศึกษานี้จึงมุ่งหาข้อมูลจากผู้ที่เกี่ยวข้องเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครซึ่งมีการใช้ยานยนต์มากที่สุด เพื่อสรุปผลในเรื่องดังกล่าวนี้โดยการสัมภาษณ์เจ้าของยานยนต์ จำนวน 250 ราย

และประชาชนเดินถนนทั่วไป จำนวน 250 ราย โดยใช้วิธีสุ่มตัวอย่างแบบธรรมดา (Simple Random Sampling) นอกจากนี้ได้สัมภาษณ์บริษัทประกันภัยที่ประกอบการรับประกันภัยรถยนต์ ซึ่งมีทั้งหมด 57 บริษัท โดยเลือกสัมภาษณ์เฉพาะบริษัทที่มีเบี้ยประกันภัยรถยนต์มาก จำนวน 20 บริษัทแรก

สรุป ผลการศึกษพบว่า เจ้าของรถยนต์ ประชาชนเดินถนนทั่วไป และบริษัทประกันภัยรถยนต์ส่วนใหญ่ หรือกว่าร้อยละ 90 ต่างก็เห็นด้วยที่รัฐจะนำกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากยานยนต์มาใช้ในประเทศและเห็นควรให้รัฐรีบดำเนินการโดยเร็วด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งภาคบริษัทประกันภัยรถยนต์มีความ

¹ ภาควิชานิติศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

พร้อมอยู่แล้ว และสามารถรับประกันภัยยานยนต์ได้ทั้งหมดทั่วประเทศ

บทนำ

ความสำคัญและที่มาของปัญหา

ยานยนต์ถือว่าเป็นสิ่งสำคัญยิ่งในปัจจุบัน เพราะใช้ทั้งเป็นพาหนะหรือเครื่องมือขนส่งสินค้า แต่ขณะเดียวกันความเสี่ยงภัยอันเกิดจากอุบัติเหตุยานยนต์ก็มีเพิ่มตามไปด้วย กฎหมายประกันภัยจึงเข้ามามีบทบาทในชีวิตประจำวันของมนุษย์ ไม่ว่าจะเป็นผู้ใช้ยานยนต์เป็นพาหนะหรือมิได้ใช้ แต่ต้องรับทุกภัยจากยานยนต์นั้น อันเป็นเหตุให้เกิดการสูญเสียชีวิตหรือมีอันต้องเผชิญต่อความไร้สมรรถภาพในการประกอบอาชีพ ทำให้หมดสภาพต่อการรับผิดชอบในการยังชีพของตนและครอบครัว และภัยพิบัติอันเกิดแก่ทรัพย์สินหรือกิจการ ดังนั้น การประกันภัยเป็นวิธีการอย่างหนึ่งซึ่งมีความมุ่งหมายที่จะช่วยลดหรือบรรเทาความทุกข์ร้อนดังกล่าว โดยถือหลักของประกันภัยที่ว่า¹ คนจำนวนมากได้ตกลงที่จะร่วมกันชดเชยหรือแบ่งเบาภาระความเสียหายที่สมาชิกคนใดคนหนึ่งในกลุ่มอาจจะได้รับโดยการตั้งเป็นเงินกองทุน (pool) ขึ้น สำนักงานที่รับประกันภัยหรือบริษัทประกันภัยทำหน้าที่เป็นตัวกลางหรือทำหน้าที่รวบรวมเงินทุนหรือเบี้ยประกันภัยจากสมาชิก ผู้ประสงค์จะมีส่วนร่วมในการตั้งกองทุน และทำหน้าที่จ่ายเงินจากเงินกองทุนให้แก่สมาชิกผู้ที่ประสบความเสียหาย โดยความเป็นธรรมและรวดเร็ว

การประกันภัยโดยทั่วไปกฎหมายไม่ได้บังคับให้บุคคลต้องประกันภัยเพราะการเสี่ยงภัยหมายถึงเสี่ยงที่จะยอมรับผลแห่งความเสียหาย² ดังนั้นจึงเป็นความสมัครใจของผู้เอาประกันภัยเท่านั้นที่กล่าวว่าเกิดภัย

พิบัติเกิดขึ้น จึงโอนความรับผิดชอบของตนให้ผู้รับประกันภัยโดยเฉพาะประกันภัยยานยนต์ นอกจากในการเช่าซื้อยานยนต์ ผู้ให้เช่าซื้อจะบังคับให้ผู้เช่าซื้อประกันภัยยานยนต์คันที่เช่าซื้อเพื่อเป็นประกันว่าเมื่อเกิดเหตุใด ๆ ขึ้นกับยานยนต์คันนั้น ผู้ให้เช่าซื้อจะได้รับชดเชยจากบริษัทประกันภัย แต่ทั้งนี้กฎหมายก็มีมาตรการบังคับให้ต้องประกันภัยเฉพาะรถยนต์โดยสารและรถยนต์บรรทุกเท่านั้นเอง หรืออาจวางหลักทรัพย์ประกันไว้กับนายทะเบียนขนส่ง แต่หาได้มีกฎหมายบังคับให้เจ้าของหรือผู้ขับขี่ยานยนต์ทุกคนต้องมีการประกันภัยเพื่อบุคคลที่สาม เนื่องจากว่าการที่บัญญัติกฎหมายนี้ใช้บังคับจะทำให้เจ้าของรถยนต์มีภาระต้องเสียเบี้ยประกันภัยเพิ่มขึ้นจากเดิมมาก และความไม่เชื่อถือต่อความสามารถในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนของบริษัทประกันภัยทำให้มีผู้คัดค้านพระราชบัญญัติฉบับนี้

อุบัติเหตุเนื่องจากยานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์นั้นวันจะทวีมากขึ้น เช่น สามล้อเครื่อง จักรยานยนต์ และรถยนต์ ถ้ารวมรถยนต์ทหารเข้าด้วยก็มีปริมาณมิใช่น้อย ดังนั้นถ้ายานยนต์ประเภทใดประเภทหนึ่งเหล่านี้ เกิดอุบัติเหตุทำให้บุคคลอื่นได้รับบาดเจ็บ ทุพพลภาพหรือถึงแก่ความตาย ตลอดจนสร้างความเสียหายให้แก่ทรัพย์สินของบุคคลอื่นหรือที่เรียกว่าบุคคลที่สามซึ่งนอกจากจะหมายถึงผู้เดินถนนแล้ว ควรจะรวมถึงผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถคันที่ทำให้เกิดความเสียหายแต่ไม่รวมถึงเจ้าของรถยนต์ ผู้ขับขี่รถยนต์คนงานหรือลูกจ้างประจำรถยนต์ซึ่งอยู่ในระหว่างปฏิบัติหน้าที่ และผู้ที่ได้รับเสียหายอีกประเภทที่ควรจะได้รับพิจารณาด้วยคือ ผู้ซึ่งอยู่ในรถยนต์คันที่ไม่ได้ก่อความเสียหายและผู้ซึ่งอยู่ในรถยนต์ แต่ไม่ทราบว่ายานยนต์คันใดก่อให้เกิดความเสียหาย เมื่อบุคคลเหล่านี้

¹ เสริม สุขะ. ความรู้เบื้องต้นการประกันภัย. (กรุงเทพมหานคร : พิมพ์โดยสมาคมประกันวินาศภัย, 2519). หน้า 1.

² John C. Long. *Property and Liability Insurance Handbook*. (Illinois : Richard D. Irwin, Inc. 1965) p. 17.

ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมาย จะทำให้เกิดความมั่นใจในสวัสดิภาพของตนเองมากยิ่งขึ้น มิฉะนั้นก็มีเพียงกฎหมายอาญาเท่านั้นที่กำหนดโทษผิดของผู้กระทำผิด แต่หาได้มีกฎหมายที่กำหนดเป็นหลักประกันการชดเชยค่าเสียหายอย่างใดไม่ โดยการหามาตรการทางกฎหมายเพื่อบังคับให้เจ้าของยานยนต์ทุกคนได้ทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองบุคคลดังกล่าวมาแล้ว และเป็นการเยียวยาความรู้สึกหวาดหวั่นของประชาชนผู้เสียหาย ถ้าไม่ประกันภัยก็อาจบังคับให้วางหลักทรัพย์ไว้เป็นประกันว่าเมื่อเกิดความเสียหายจะมีทรัพย์สินพอชดเชยให้แก่ผู้ได้รับสละภัยนั้น

ประเทศต่าง ๆ ส่วนใหญ่ขณะนี้เล็งเห็นถึงความสำคัญของภัยของคนเดินถนน รัฐจึงสร้างหลักประกันให้แก่ประชาชนของเขาด้วยการบัญญัติกฎหมายบังคับให้ยานยนต์ทุกคันต้องมีการประกันภัยเพื่อคุ้มครองบุคคลที่สาม กล่าวคือหากมีกรณีที่ยานยนต์ทำความเสียหายแก่ชีวิตร่างกาย หรือทรัพย์สินของคนอื่น บริษัทประกันภัยจะต้องชดเชยค่าเสียหายให้แก่ฝ่ายผู้เอาประกันภัยเอง โดยไม่คำนึงถึงว่าใครจะเป็นฝ่ายผิดหรือฝ่ายถูกและบางประเทศกำหนดให้บริษัทประกันภัยร่วมกันรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องจากอุบัติเหตุยานยนต์ โดยไม่ต้องมีข้อโต้แย้งแต่อย่างใด แต่บางประเทศก้าวไกลถึงกับมีองค์กรรับประกันภัยรถยนต์ของรัฐโดยเฉพาะ บริษัทประกันภัยเป็นเสมือนตัวแทนขององค์กรของรัฐในการรับประกันตามที่ได้รับมอบหมายและทำการจัดการชดเชยค่าสินไหมทดแทนองค์กรแบบบริบูรณ์ ทั้งนี้เพื่อหลีกเลี่ยงข้อโต้แย้งในเรื่องว่าบริษัทประกันภัยอาจฉวยโอกาสหาผลประโยชน์มิชอบต่าง ๆ จากผู้เป็นเจ้าของรถยนต์

ในประเทศไทยได้มีการพยายามหามาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากยานยนต์โดยเสนอร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากยานยนต์ตั้งแต่ก่อน พ.ศ. 2504 และเสนอเข้าสภาเมื่อ พ.ศ. 2514 – 2515

ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่างกระทรวงพาณิชย์กับกระทรวงมหาดไทย แต่เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงรัฐบาลและมีทบบัญญัติบางประการที่น่าจะแก้ไขเพิ่มเติมร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จึงตกไป

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากยานยนต์นี้มีทั้งผู้สนับสนุนและคัดค้าน ทั้งนี้กฎหมายลักษณะนี้ทุกฝ่ายจะต้องเสียสละคนละเล็กละน้อย เพื่อหลักประกันในสังคมซึ่งไม่แน่ว่าผู้เสียสละนั้นอาจจะประสบเหตุการณ์นั้นด้วยตัวเอง และอาจใช้กฎหมายนี้เป็นเครื่องมือช่วยตนเองบ้าง เพราะหลักที่แท้จริงของร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว ก็เพื่อให้มีการจ่ายค่าเสียหายทันทีทันใด นับแต่ได้รับคำร้องเรียนจากผู้เสียหายไม่ว่าจะเป็นแบบประกันภัยหรือวิธีวางหลักทรัพย์

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

ก. เพื่อศึกษาทัศนคติของผู้ครอบครองรถยนต์คนเดินถนน บริษัทประกันภัย ว่าเป็นการสมควรหรือไม่ที่จะมีกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์

ข. เพื่อทราบผลกระทบของผู้ครอบครองรถยนต์ คนเดินถนน บริษัทประกันภัยที่จะได้รับจากกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์

ค. เพื่อทราบสภาพงานของประชาชนต่อธุรกิจประกันภัย

วิธีดำเนินการวิจัย

ขอบเขตการวิจัย

เนื่องจากผู้วิจัยต้องการทราบความคิดเห็นในการเสนอร่างพระราชบัญญัติผู้ประสบภัยจากรถยนต์โดยกว้างขวาง จึงแบ่งกลุ่มของผู้ตอบแบบสอบถามโดยผู้วิจัยใช้แบบสอบถามรวม 520 ชุด และแยกถามกลุ่มบุคคลดังนี้ บริษัทประกันภัย 20 บริษัท เจ้าของยานยนต์ 250 คน ซึ่งกลุ่มบุคคลกลุ่มนี้จะเป็นผู้ได้รับ

ผลกระทบจากพระราชบัญญัติประกันภัยบุคคลที่สามมากที่สุด และผู้ไม่มียานยนต์เป็นพาหนะหรือประชาชนทั่วไปอีก 250 ชุด โดยใช้วิธีสุ่มตัวอย่างแบบ Simple Random Simpling เฉพาะเจ้าของรถยนต์กับประชาชนทั่วไป ส่วนบริษัทประกันภัยใช้วิธีคัดเลือกจากบริษัทที่มีการทำธุรกิจประกันภัยรถยนต์ตามลำดับจากมากไปหาน้อย โดยดูจากเบี้ยประกันภัยของบริษัทประกันภัยเป็นเกณฑ์ จำนวน 20 บริษัท จากทั้งหมด 57 บริษัท

การวิเคราะห์ข้อมูล

ใช้วิธีหาค่าร้อยละทัศนคติของแต่ละกลุ่ม และการพิสูจน์สมมติฐานโดยใช้การวิเคราะห์แบบ ไคร์ – สแคว์ เทสต์ (Chi - Square Test)

ผลการวิจัย

จำแนกออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

1. กลุ่มของเจ้าของยานยนต์

1.1 ความสนใจของเจ้าของยานยนต์ต่อการประกันภัยยานยนต์ พบว่าเจ้าของยานยนต์ที่เคยทำประกันภัยยานยนต์ และที่ไม่เคยทำประกันภัยยานยนต์มีอัตราส่วนที่ใกล้เคียงกันคือ ร้อยละ 57.2 และ 42.8 ตามลำดับ

1.2 สำหรับเจ้าของยานยนต์ที่ไม่เคยทำประกันภัยยานยนต์เลย พบว่ามีสาเหตุต่าง ๆ ดังนี้ คือ ร้อยละ 26.3 เห็นว่ามีประสบการณ์ในการขับรถที่ดีมาโดยตลอด ร้อยละ 23.3 เห็นว่าจำนวนเงินค่าเบี้ยประกันภัยสูงมาก ร้อยละ 21.2 ไม่เชื่อถือในบริการของบริษัทประกันภัยยานยนต์ ร้อยละ 15.3 เห็นว่ามีการใช้ยานยนต์น้อย และสาเหตุอื่น ๆ ร้อยละ 13.9

1.3 สำหรับเจ้าของยานยนต์ที่เคยทำประกันภัยยานยนต์ส่วนใหญ่ หรือร้อยละ 68.5 จะทำประกันภัยแบบประเภทหนึ่ง จึงให้ความคุ้มครองรวมทุกอย่าง

รองลงมาคือร้อยละ 17.5 ที่ทำประกันภัยแบบประเภทที่สาม ซึ่งให้ความคุ้มครองความบาดเจ็บหรือมรณะของบุคคลอื่น และความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลอื่น และสุดท้ายคือร้อยละ 14.0 ที่ทำประกันภัยแบบประเภทสอง ซึ่งให้ความคุ้มครองเช่นเดียวกับการประกันภัยแบบประเภทสาม แต่รวมถึงความเสียหายจากไฟไหม้และรถหายด้วย ทั้งนี้ การทำประกันภัยดังกล่าวมีสาเหตุหลักคือต้องการผลัดภาระความรับผิดชอบภัยประกันภัย ถึงร้อยละ 65.3 รองลงมาคือ ถูกบริษัทไฟแนนซ์บังคับให้ทำประกันภัย ร้อยละ 15.3 และเห็นว่าบริษัทประกันภัยจ่ายค่าสินไหมทดแทนรวดเร็วและยุติธรรมร้อยละ 10.3 ส่วนสาเหตุอื่น ร้อยละ 9.1

1.4 ทัศนคติของเจ้าของยานยนต์ต่อการที่รัฐจะออกกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากยานยนต์ พบว่าเจ้าของยานยนต์ส่วนใหญ่ หรือร้อยละ 94.4 เห็นด้วยกับการที่รัฐจะออกกฎหมายดังกล่าวสำหรับเจ้าของยานยนต์ที่ไม่เห็นด้วยมีเพียงร้อยละ 5.6 เท่านั้น

1.5 ทัศนคติของเจ้าของรถยนต์ต่อการเลือกจัดหลักประกันซึ่งเลือกได้ 2 วิธี คือ การทำประกันภัยหรือการวางหลักทรัพย์สินประกันภัย พบว่าเจ้าของยานยนต์ส่วนใหญ่ชอบที่จะเลือกทำประกันภัยมากกว่าวิธีการวางหลักทรัพย์สินประกันกล่าวคือ ร้อยละ 87.2 เลือกทำประกันภัย และร้อยละ 12.8 เลือกวางหลักทรัพย์สินประกัน

1.6 ทัศนคติของเจ้าของยานยนต์ต่อการกำหนดค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ พ.ศ. พบว่าเจ้าของยานยนต์ที่เห็นด้วยและไม่เห็นด้วยกับการกำหนดจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นตามร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวมีอัตราส่วนใกล้เคียงกัน คือ ร้อยละ 52 และ 48 ตามลำดับ

1.7 เจ้าของยานยนต์ได้ให้ข้อคิดเห็นอื่น ๆ เกี่ยวกับการใช้มาตรการทางกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ สรุปได้ดังนี้

1.7.1 รัฐควรพิจารณาออกกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากยานยนต์โดยเร็ว เพื่อเป็นประโยชน์ต่อผู้สูญเสียที่ไม่ได้รับการชดเชยจากผู้กระทำผิด ซึ่งมีเป็นจำนวนไม่น้อย

1.7.2 รัฐควรจะมีมาตรการจูงใจอย่างสม่ำเสมอเกี่ยวกับการข้ามถนน และการขับขี่ให้เป็นไปตามกฎหมาย และหากมีการฝ่าฝืนก็ดำเนินการจับกุมลงโทษ โดยเคร่งครัดจะช่วยให้อุบัติเหตุลดลง

2. กลุ่มบริษัทประกันภัย

2.1 ทศนคติของบริษัทประกันภัยต่อกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากยานยนต์ พบว่าบริษัทประกันภัยทุกบริษัทหรือร้อยละ 100 เห็นด้วยกับการที่รัฐจะออกกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากยานยนต์ และโดยเฉพาะอย่างยิ่งบริษัทประกันภัย ร้อยละ 90 สนใจที่จะรับประกันภัยตามกฎหมายดังกล่าว และบริษัทประกันภัยดังกล่าวนี้มีความพร้อมที่จะรับประกันภัยยานยนต์ได้ทั้งหมดทั่วประเทศ

2.2 ทศนคติของบริษัทประกันภัยต่อการกำหนดค่าเสียหายเบื้องต้นตามร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ พ.ศ. พบว่าบริษัทประกันภัยส่วนใหญ่ หรือร้อยละ 80 เห็นด้วยกับการพิจารณาค่าเสียหายเบื้องต้นดังกล่าว และร้อยละ 20 ไม่เห็นด้วย

2.3 ทศนคติของบริษัทประกันภัยที่สนใจรับประกันภัยตามกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากยานยนต์ต่ออัตราเบี้ยประกันภัยยานยนต์ตามกฎหมายนี้ พบว่าบริษัทประกันภัยครึ่งต่อครึ่งหรือร้อยละ 50 : 50 ที่มีความเห็นว่าอัตราเบี้ยประกันภัยยานยนต์ตามกฎหมายนี้ควรสูงกว่าและเท่ากับอัตราเบี้ยประกันภัยขั้นต่ำของพิกัดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์

2.4 บริษัทประกันภัยได้ให้ข้อคิดเห็นอื่น ๆ เกี่ยวกับการใช้มาตรการทางกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากยานยนต์ สรุปได้ดังนี้

2.4.1 รัฐควรเร่งออกกฎหมายฉบับนี้มาคุ้มครองผู้ประสบภัย ซึ่งก็คือประชาชนนั่นเอง และประชาชนก็คือส่วนสำคัญของประเทศ จึงอยากให้รัฐบาลมองเห็นคุณค่าของกฎหมายฉบับนี้ อย่างมองว่ากฎหมายฉบับนี้ออกมาแล้วผู้ได้รับประโยชน์คือบริษัทประกันภัยแต่ฝ่ายเดียว

2.4.2 รัฐควรมีมาตรการต่าง ๆ ในการควบคุมดูแลผู้เกี่ยวข้องกฏหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากยานยนต์อย่างใกล้ชิด เช่น

2.4.2.1 การหลบเลี่ยงไม่จัดหาหลักประกันของเจ้าของ

2.4.2.2 ระเบียบการจ่ายเงินของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

2.4.2.3 การจัดการค่าสินไหมทดแทน (Claim settlement)

2.4.2.4 การควบคุมเงินสำรองไว้กับรัฐบาล

3. กลุ่มประชาชนทั่วไป

3.1 การได้รับการดูแล หรือช่วยเหลือจากเจ้าของยานยนต์สำหรับประชาชนทั่วไปที่เคยได้รับอุบัติเหตุ พบว่าประชาชนเดินทางได้รับการดูแลหรือช่วยเหลือจากเจ้าของยานยนต์คนที่ก่ออุบัติเหตุในระดับดีพอสมควร และไม่มีเลย มีอัตราส่วนใกล้เคียงกันคือ ร้อยละ 56.7 และ 43.3 ตามลำดับ และการดูแลหรือช่วยเหลือระดับดีมากไม่มีเลย นอกจากนี้การได้รับการชดเชยค่าเสียหายจากเจ้าของยานยนต์คนที่ก่อความเสียหายและจากบริษัทประกันภัยในระดับพอใจมากไม่มีเลย ระดับพอใจและไม่พอใจมีร้อยละ 47.4 และ 46.5 ตามลำดับ

3.2 ทศนคติของประชาชนทั่วไปต่อการที่รัฐจะออกกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากยานยนต์ พบว่าประชาชนส่วนใหญ่ หรือร้อยละ 99.2 เห็นด้วยกับการที่รัฐออกกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยดังกล่าว สำหรับผู้ที่ไม่เห็นด้วยมีเพียงร้อยละ 0.8 เท่านั้น

3.3 ทศนคติของประชาชนทั่วไปต่อการกำหนดค่าเสียหายเบื้องต้นตามร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากยานยนต์ พ.ศ. พบว่าประชาชนทั่วไปที่เห็นด้วย และไม่เห็นด้วยกับการกำหนดจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นดังกล่าวมีอัตราส่วนที่ใกล้เคียงกันคือ ร้อยละ 51.2 และ 48.8 ตามลำดับ

3.4 ประชาชนทั่วไปได้ให้ข้อคิดเห็นอื่น ๆ เกี่ยวกับการใช้มาตรการทางกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากยานยนต์ สรุปได้ดังนี้

3.4.1 ถ้ารัฐบาลได้ออกกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากยานยนต์แล้ว ควรมีการใช้กฎหมายนี้อย่างจริงจังอย่าให้เป็นเหมือนบริษัทพาณิชย์ (หลอกหลวงสมาชิก) บุคคลที่ทำงานด้านนี้ควรมีความซื่อสัตย์

3.4.2 ควรลงโทษทางอาญาให้นักขึ้นในกรณีที่ถูกจับขึ้นแล้วหนี

3.4.3 ควรให้มีคนกลางเป็นผู้ชี้ขาดเรื่องค่าเสียหายที่เป็นปัญหา

3.4.4 ในการจับยานยนต์ต้องรักษากฎระเบียบให้มากกว่านี้ซึ่งปัจจุบันนี้ไม่เป็นระเบียบควรเพิ่มโทษผู้กระทำความผิดเพื่อให้เข็ดหลาบ

3.4.5 ควรมีมาตรการเร่งรัดในการจ่ายค่ารักษาพยาบาล หรือค่าปลงศพอย่างทันทีโดยไม่ล่าช้า เช่น ถ้าตายจ่ายให้ทันทีภายใน 10 – 15 วันเป็นต้น

3.4.6 ควรมีการตรวจสอบอย่างจริงจังในการทำงานของเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบเพื่อป้องกันการทุจริต

3.4.7 ต้องการให้รัฐช่วยเหลือผู้ประสบภัยอย่างจริงจัง

3.4.8 ควรให้ความรู้ทางด้านกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรแก่บุคคลทั่วไปอย่างทั่วถึง

สรุปและเสนอแนะ

จากผลการวิเคราะห์ ข้อมูลที่ได้ผู้วิจัยใคร่ขอเสนอแนะต่อไปนี้

1. ควรเข้มงวดให้เจ้าของรถยนต์ทุกชนิดรักษากฎจราจรอย่างเคร่งครัด และมีบทลงโทษอย่างหนักเพื่อมิให้เป็นเยี่ยงอย่างแก่ผู้กระทำความผิดหลัง ๆ ตลอดจนการให้คำแนะนำหรือประชาสัมพันธ์ประชาชนผู้เดินทางข้ามถนนเฉพาะจุดที่กำหนดให้ เช่น ทางม้าลาย หรือสะพานลอย และหากมีการฝ่าฝืนก็ควรมีการลงโทษปรับเช่นเดียวกันดังนี้เพื่อเป็นการลดอุบัติเหตุให้น้อยลง

2. ความเชื่อถือต่อบริษัทประกันภัยเป็นสิ่งต้องคำนึงถึง ดังนั้นรัฐควรควบคุมดูแลบริษัทประกันภัยยานยนต์โดยเฉพาะในเรื่องการพิจารณาค่าใช้จ่ายค่าเสียหายให้รวดเร็ว และเป็นธรรมเพราะจากการศึกษาพบว่าเจ้าของยานยนต์ที่ไม่เคยทำประกันภัยยานยนต์ ร้อยละ 21.2 ไม่เชื่อถือในบริการของบริษัทประกันภัยยานยนต์ ฉะนั้นหากรัฐควบคุมดูแลบริษัทประกันภัยยานยนต์ให้เป็นที่เชื่อถือของประชาชนแล้ว ก็จะทำให้ประชาชนมีความเชื่อมั่นว่าจะได้รับความคุ้มครองเมื่อประสบอุบัติเหตุจากยานยนต์ นอกจากนี้แล้วยังใช้เป็นเหตุผลอย่างหนึ่งประกอบการพิจารณาของรัฐในการที่จะออกกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากยานยนต์ว่าประชาชนได้รับประโยชน์อย่างแท้จริงจากการประกันภัย

3. รัฐควรพิจารณา ออกกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากยานยนต์เพื่อให้ความช่วยเหลือประชาชนคนเดินทาง ดังที่หลาย ๆ ประเทศในย่านเอเชีย เช่น มาเลเซีย สิงคโปร์ ฟิลิปปินส์ ญี่ปุ่น และสาธารณรัฐเกาหลี เป็นต้น นอกจากนี้จากการศึกษาพบว่าเจ้าของยานยนต์ ประชาชนผู้เดินทางทั่วไป และบริษัทประกันภัยส่วนใหญ่ หรือกว่าร้อยละ 90 เห็นควรให้รัฐรับผิดชอบในการพิจารณาออกกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากยานยนต์ ในการนี้รัฐควรพิจารณาเตรียมการในเรื่องต่าง ๆ เพื่อมิให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ที่จะตามมาต่อไปนี้ เช่น

3.1 ควบคุมการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยให้อยู่ในระดับพอสมควรไม่สูงจนเกินไปเพื่อคงให้ผู้เอา

ประกันภัย จากการศึกษพบว่าเจ้าของยานยนต์ที่ไม่เคยทำประกันภัยรถยนต์ร้อยละ 23.3 เห็นว่าเงินค่าเบี้ยประกันภัยสูงมาก จึงไม่ทำประกันภัยยานยนต์ อย่างไรก็ตามก็ถือว่าอัตราเบี้ยประกันภัยยานยนต์สำหรับการประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากยานยนต์ดังกล่าวนี้ควรจะต่ำกว่าอัตราเบี้ยประกันภัยยานยนต์ที่ใช้อยู่ตามปกติ เพราะจำนวนยานยนต์ที่ถูกบังคับให้ประกันภัยตามกฎหมายดังกล่าวนี้มีเป็นจำนวนมาก และไม่มีค่าต้นทุนในเรื่องค่าบำเหน็จ (Commission) นอกจากนี้ควรพิจารณาเพิ่มเพื่อลดเบี้ยประกันภัยสำหรับเจ้าของยานยนต์ที่มีประวัติการชนทำให้เกิดความเสียหายสูงหรือไม่เคยขับรถชนเลย ถือว่าเป็นการลงโทษหรือให้เป็นรางวัลแก่บุคคลเหล่านี้

3.2 ควรมีการกำหนดรูปแบบของกรมธรรม์ประกันภัยให้อยู่ในแนวทางเดียวกันให้หมด และเริ่มกำหนดขึ้นใหม่โดยใช้วิธีการที่ประหยัด เพื่อลดต้นทุนค่าใช้จ่ายให้น้อยลงซึ่งจะเป็นผลให้อัตราเบี้ยประกันภัยยานยนต์ตามกฎหมายต่ำลงด้วย ทำให้ไม่เป็นภาระแก่ผู้เอาประกันภัย

3.3 รัฐควรมีมาตรการให้ทุกบริษัทเข้าร่วมเสี่ยงภัย ร่วมจัดตั้งบุคลากรและศูนย์บริการตามจังหวัดต่าง ๆ ให้เป็นองค์กรที่เป็นกลางขึ้นมาทำหน้าที่สำรวจและจัดการค่าเสียหาย (Survey and Settle claim) ด้วย โดยฝึกหัดบุคลากรให้มีความสามารถสำรวจราคาอย่างถูกต้องและเที่ยงธรรม มิฉะนั้นจะมีไม่กี่บริษัทที่รับประกันภัย และไม่อาจจะบริการได้ทั่วถึงก็จะขายสิทธิ์ให้ผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่นนั้น ๆ ประชาชนก็จะเสียผลประโยชน์และอาจทำให้ประชาชนเกิดความเบื่อหน่ายต่อระบบประกันภัย

3.4 รัฐต้องควบคุมดูแลบริษัทที่ทำประกันภัยตามกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากยานยนต์อย่างใกล้ชิด เช่น เงินสำรอง ซึ่งมีเป็นจำนวนมากต้องนำมาวางกับรัฐบาล มิฉะนั้นอาจเกิดการทุจริตและกรมธรรม์

ประกันภัยต้องมาซื้อจากรัฐบาล ห้ามบริษัทประกันภัยพิมพ์เอง เพราะประชาชนไม่ทราบอาจถูกหลอกลวงทางราชการต้องสอดส่องเพื่อป้องกันการฉ้อโกงและต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้มาก ๆ เพื่อความเข้าใจอันดีของประชาชน

4. รัฐบาลควรจะต้องตั้งหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งสำหรับตามผลและปัญหาเพื่อสรุปรวบรวม แก้ไข ปรับปรุงข้อกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์เป็นระยะ ๆ ไป เพื่อการใช้กฎหมายฉบับนี้อย่างมีประสิทธิภาพ

เอกสารอ้างอิง

กองความมั่นคงแห่งสังคม กรมประชาสัมพันธ์ กระทรวงมหาดไทย 2519 ความมั่นคงทางสังคมและการประกันสังคม พิมพ์ครั้งที่ 3 กรุงเทพฯ : เอกสารลำดับที่ 64 เล่ม 1/20.

จิตติ ดิงศภัทิย์. 2528. กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการประกันภัย ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม, กรุงเทพฯ : วิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.

บันทึกการสัมมนาการประกันภัย ครั้งที่ 7 ณ โรงแรมไฮแอทพญาพิษณุโลก จังหวัดชลบุรีระหว่างวันที่ 15 - 17 พฤศจิกายน 2517 จัดโดยสมาคมประกันวินาศภัย.

“ เรื่องน่ารู้เกี่ยวกับการประกันภัย ” สำนักงานประกันภัย. กระทรวงพาณิชย์ในงานสมโภชกรุงรัตนโกสินทร์ 200 ปี พ.ศ. 2525.

สัมมนาประกันภัยยานยนต์ “ เรื่องปัญหาและอุปสรรคการพัฒนาธุรกิจประกันภัยยานยนต์ ” จัดโดยคณะอนุกรรมการประกันภัยยานยนต์ สมาคมประกันวินาศภัย วันที่ 13 ตุลาคม - 2 พฤศจิกายน 2529 ณ โรงแรมเอเชียพญา จังหวัดชลบุรี.

- สิทธิโชค ศรีเจริญ. 2528 - 29. *ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ การประกันภัย*. กรุงเทพฯ : เอกสารทางวิชาการ ชุดที่ 4 สมาคมประกันวินาศภัย.
- สุธรรม พงศ์สำราญ วิรัช ณ สงขลา และพึงใจ พึ่ง-พาณิชย์. 2519. *หลักประกันวินาศภัย* พิมพ์ครั้งที่ 1, กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช.
- Barrie. J. 1980. *Commercial Law*. 5th. ed. London : Butterworth and Co. Ltd.
- Batten. A. G. M. and W.A. Dinsdale. 1968. *Third Party Insurance*. 4th ed. London : Stone and Cox Limited.
- Bustras. M. Gabriel. 1969. *Insurance Law*. London : English Translation Bureau of Lebanese and Arab Documentation.
- International system for motor third party liability seminar on motor insurance and on market structure and the role of supervisory authorities Manila. 4 - 15 May 1987.
- Insurance in developing countries development in 1982 - 1983. Study by the UNCTAD secretariat United Nation conference on Trade and Development Board Committee on Invisibles and Financing related to Trade Eleventh session (second part) Geneva, 18 February 1985. Item 8 of the provisional agenda.
- Invisibles : Insurance. 1985. *Reform of Moroccan Legislation to the Compensation of Victims of Motor Accidents*. Study by United Nations Conference on Trade and Development Board : Committee on Invisibles and Financing related to Trade Eleventh Session (first part), Geneva, 18 February 1985, Agenda item 8.
- Karmiel. I. 1961. *Insurance Control Insurance Laws in Israel*. issued by Israel Insurance Association, Public Relations Department, Translated from Hebrew by Zipora Leader.
- “ Report of The Second Meeting of the Asean Insurance Commissioness ” Bangkok : 2 - 4 December 1976.
- Schafer, Hentig. 1977. *Victimology : The Victim and Hiseriminal*. Virginia : Reston Publishing Co. Ltd.
- Willis Park Rokes. 1971. *No Fault Insurance*. 1st ed. California : Insurors Press., Inc.