

ปัญหาและอุปสรรคในการบังคับใช้พระราชบัญญัติ คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

Problems and Obstacles in the Enforcement of the Protection for Motor Vehicle Accident

Victims Act B.E. 2535 (1992)

ไฉไล ศักดิวรพงศ์

Chailai Sakdivorapong

บทคัดย่อ

การศึกษาปัญหาและอุปสรรคหลังการบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 พบว่าประชาชนส่วนใหญ่ยังไม่ทราบรายละเอียด ตลอดจนสิทธิประโยชน์ที่ได้รับจากพระราชบัญญัตินี้ หน่วยงานของรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องยังไม่มีหลักเกณฑ์ปฏิบัติที่อยู่ในทิศทางเดียวกัน ทำให้เกิดความล่าช้าในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัย ส่งผลให้ไม่บรรลุเจตนารมณ์อันแท้จริงของกฎหมายที่มีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากรถ รัฐจึงควรมีมาตรการที่เด่นชัด และเน้นหนักในการประชาสัมพันธ์ให้มากขึ้นกว่าเดิม รวมทั้งมีบทลงโทษหนักขึ้นแก่ผู้ฝ่าฝืน โดยเจ้าหน้าที่ผู้รักษาการตามกฎหมายต้องดำเนินการอย่างเฉียบขาด เพื่อให้เกิดความเกรงกลัว และไม่หลีกเลี่ยงบทบัญญัติที่กฎหมายกำหนดไว้

ABSTRACT

The study of the post problems and obstacles of the Protection for Motor Vehicle Accident Victims Act B.E. 2535's Enforcement revealed that most people do not know the details of the Act as well as the benefits they are entitled to. Also, related agencies in public and private sectors have not practiced in conformity with each other, which leads to a delay in claim payments made to victims. As a result, the objective of the Act in protecting and aiding motor vehicle accident victims are not accomplished. The study suggested that, in order to cope with these problems, government should have clarify and prominent measures in this matter and, simultaneously, emphasize more on public relation. Furthermore, higher degree of punishments is needed for wrongdoers. Regulators have to take actions immediately and strictly in case of violations so that the Act is not disregarded.

Key words : Victim, Injury, Motor Vehicle, Company

คำนำ

ความสำคัญและที่มาของปัญหา

เนื่องจากผู้บริหารของหลายประเทศได้มองเห็นความสำคัญของการคุ้มครองชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนในประเทศของตน จึงพยายามหาวิธีการที่จะช่วยเหลือ และบรรเทาทุกข์ผู้ที่ได้รับภัยพิบัติ จากยานพาหนะที่เดินด้วยเครื่องจักรกล โดยบัญญัติกฎหมายบังคับให้ยานพาหนะเหล่านี้ต้องมีการประกันภัย เพราะหลักของการประกันภัย คือ การนำเอากฎแห่งส่วนเฉลี่ย (Law of Average) ให้ทุกคนมีส่วนร่วมกันช่วยแบ่งเบาภาระแก่ผู้ประกันภัย ด้วยการส่งเบี้ยประกันภัย

รัฐบาลไทยได้มองเห็นถึงความจำเป็นในการบัญญัติกฎหมายนี้ โดยได้บัญญัติกฎหมายบังคับให้ผู้ที่มิรถไว้ในครอบครองต้องทำประกันภัยไว้ กฎหมายฉบับนี้จึงกลายเป็นกฎหมายในกลุ่มกฎหมายมหาชน ที่รัฐเข้าไปมีบทบาทกำหนดกลไกให้ประชาชนปฏิบัติตาม ก่อนที่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ประกาศใช้ได้มีบุคคลหลายกลุ่มไม่ว่าจะเป็นเอกชนหรือหน่วยงานของรัฐ พยายามที่จะช่วยกันวิเคราะห์ทั้งในแง่ดีและไม่ดีของการมีกฎหมายฉบับดังกล่าว และเสนอแนวคิดที่มีประโยชน์เพื่อให้เป็นกฎหมายฉบับที่สมบูรณ์และข้อบกพร่องน้อยที่สุด ทั้งเป็นกฎหมายที่บังคับใช้ได้ทันสมัย ทันต่อเหตุการณ์ปัจจุบันที่มีการพัฒนาการทางคมนาคม ประชาชนมีความจำเป็นในการสัญจรไปมาด้วยรถ ไม่ว่าจะเป็นรถ สี่ล้อ มอเตอร์ไซด์ หรือแม้แต่การใช้รถอีแต่น

จากผลงานวิจัยของไฉไล (2532) พบว่า เจ้าของรถ ประชาชนเดินทางทั่วไป และบริษัทประกันภัยรถส่วนใหญ่ หรือกว่า ร้อยละ 90 ต่างก็เห็นด้วย ที่รัฐจะนำกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถมาใช้ในประเทศ และเห็นควรให้คณะรัฐมนตรีรีบดำเนินการโดยเร็วด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งภาคบริษัทประกันภัยรถมีความพร้อมอยู่แล้ว ทั้งสามารถรับประกันภัยรถได้ทั้งหมดทั่วประเทศ

มีข้อมูลเชิงประจักษ์ พบว่า พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ยังมีปัญหาและข้อขัดข้องหลายประการที่ต้องแก้ไขปรับปรุง เพราะการประกาศใช้กฎหมายดังกล่าวเป็นเรื่องเร่งด่วน และยังไม่เคยมีการบังคับให้ประชาชนประกันภัยทรัพย์สินมาก่อน ความไม่เข้าใจในเรื่องของระบบประกันภัยของผู้เอาประกันภัยที่จะต้องจ่ายเบี้ยประกันภัยโดยไม่สมัครใจ อีกทั้งบริษัทประกันภัยเองยังไม่มีความคล่องตัวในการรับประกันภัยทุกบริษัทด้วยปัญหาหลายประการ ตลอดจนการควบคุมตรวจตราการประกันภัยรถยนต์ของหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องก็ยังไม่สมบูรณ์เท่าที่ควร และสาเหตุอื่นที่เป็นปัญหาซึ่งจะต้องดำเนินการแก้ไขโดยเร็ว เพื่อให้มีการปรับปรุงกฎหมายให้ทันสมัยและใช้ได้เหมาะสมในประเทศ

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาความรู้ความเข้าใจของประชาชนทั่วไปต่อการมีพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535
2. เพื่อทราบปัญหาและอุปสรรคของประชาชนทั่วไป จากการใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535
3. เพื่อทราบปัญหาอุปสรรคของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535
4. เพื่อเสนอแนวทางแก้ไขจากการใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบว่าปัญหาอุปสรรคจากการใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 จากประชาชนทั่วไป เจ้าหน้าที่กรมการประกันภัย เจ้าหน้าที่สถานพยาบาลทั้งรัฐและเอกชน
2. ได้แนวทางในการแก้ไขปัญหาต่างๆ จากการใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535

การตรวจเอกสาร การนำเสนอผลงานวิจัย เอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

สรุป จากการตรวจเอกสารต่างๆ พบว่าการประกันภัยรถยนต์มีทั้งแบบภาคสมัครใจและภาคบังคับแล้วแต่ประเทศใดจะเลือกแบบใด หรือใช้ทั้งสองแบบ ในประเทศไทยใช้ทั้งแบบภาคบังคับในส่วนที่เป็นไปตามพระราชบัญญัติที่บังคับให้ผู้มีรถต้องทำประกันภัย และถ้าความเสียหายที่ผู้เป็นเจ้าของรถจะรับผิดชอบเกินกว่าพระราชบัญญัติ เจ้าของรถจะทำประกันภัยในส่วนที่เกินนี้หรือไม่ก็ได้ อันเรียกว่าภาคสมัครใจ และในที่สุดมีการนำพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 มาใช้ด้วยเหตุผลประการแรกที่ว่าเพื่อคุ้มครองและให้ความช่วยเหลือแก่ประชาชนผู้ประสบภัยจากรถ ประการที่สองเป็นหลักประกันให้สถานพยาบาลที่รับการรักษาผู้ประสบภัยได้รับค่ารักษาพยาบาลแน่นอน อันเป็นผลในการให้การรักษารวดเร็วแก่ผู้ประสบภัยจากรถ และประการสุดท้ายเพื่อส่งเสริมธุรกิจประกันภัยให้แบ่งเบาภาระของรัฐบาลในด้านสวัสดิการสงเคราะห์แก่ผู้ประสบภัย ทั้งนี้รัฐได้พยายามแก้ไขบทบัญญัติของกฎหมายให้เหมาะสมอยู่เสมอ ฉบับล่าสุดคือพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2540

วิธีดำเนินการวิจัย

ศึกษารวบรวมเอกสารในเรื่องทฤษฎีของการประกันภัยรถยนต์ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ (Documentary Research) และศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยรถยนต์ คำพิพากษากฎีกาที่เกี่ยวข้อง ข้อโต้แย้งและผลการวินิจฉัยที่เสนอไปยังกรมการประกันภัยกระทรวงพาณิชย์ หลังจากการประกาศใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

กลุ่มตัวอย่างและวิธีการสุ่มตัวอย่าง

ก. ประชาชนสุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจงจากประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร แบ่งเป็นผู้ไม่มีรถยนต์ 200 คน และมีรถยนต์ 200 คน รวม 400 คน

ข. เจ้าหน้าที่บริษัทประกันภัย ใช้วิธีเลือกอย่างเจาะจงตามเกณฑ์ (purposive sample) โดยคัดเลือกจากบริษัทที่มีเบี้ยประกันภัยรับโดยตรงสำหรับรถภาคบังคับ ปี พ.ศ.2540 จากมากไปหาน้อย จำนวน 15 บริษัท คิดเป็นเบี้ยประกันภัยสำหรับรถภาคบังคับประมาณ 90% ของตลาดทั้งหมด จำนวน 15 คน

ค. เจ้าหน้าที่ของกรมการประกันภัย สุ่มตัวอย่างโดยวิธีเจาะจง จำนวน 3 คน

ง. เจ้าหน้าที่ของสถานพยาบาลทั้งภาครัฐ คือโรงพยาบาลศิริราช และโรงพยาบาลรามาธิบดี และเอกชน คือโรงพยาบาลวิภาวดี และโรงพยาบาลกรุงเทพคริสเตียน สุ่มตัวอย่างโดยวิธีเจาะจง จำนวน 4 คน

จากแบบสอบถามซึ่งได้สอบถามประชาชนทั่วไป (มีรถยนต์และไม่มีรถยนต์) เจ้าหน้าที่และผู้บริหารของบริษัทประกันภัย พบว่า

1. ประชาชนที่มีรถยนต์

1.1 เจ้าของรถทั้งหมดหรือร้อยละ 100 ทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 แต่มีประกันภัยประเภทอื่นควบคู่กับ พ.ร.บ.ฯ ส่วนใหญ่หรือร้อยละ 49.62 ทำประกันภัยรถประเภท 1 คือคุ้มครองรวมทุกอย่าง มีเพียงร้อยละ 6.02 ที่ทำประกันภัยแบบให้ความคุ้มครองความบาดเจ็บหรือมรณะ และรวมถึงความเสียหายจากไฟไหม้และรถหายด้วย ร้อยละ 89.5 มีประวัติการขับรถดีหรือไม่เคยขับรถชนบุคคลอื่น มีเพียงร้อยละ 10.5 ที่เคยขับรถชนบุคคลอื่น ส่วนใหญ่หรือร้อยละ 73 ทราบว่าการไม่ทำประกันภัยรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 มีโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท มีเพียงร้อยละ 27 ที่ยังไม่ทราบ

1.2 ความคิดเห็นต่อการแก้ไขให้จ่ายค่ารักษาพยาบาลจากเดิมคนละไม่เกิน 10,000 บาท เปลี่ยนเป็นคนละไม่เกิน 15,000 บาท แต่ตายในทันที ให้จ่ายค่าปลงศพจากเดิมคนละ 10,000 บาท เปลี่ยนเป็นคนละ 15,000 บาท และมีได้ตายในทันที ให้จ่ายค่ารักษาพยาบาลและค่าปลงศพจากเดิมคนละไม่เกิน 20,000 บาท เปลี่ยนเป็นคนละไม่เกิน 30,000 บาท

1.3 ผู้ที่ไม่เห็นด้วยกับการแก้ไขค่าเสียหายเบื้องต้น และเสนอในเรื่องค่ารักษาพยาบาล ให้เป็นคนละไม่เกิน 20,000 บาท ถึง 30,000 บาท มีมากที่สุดคือร้อยละ 82.06 และค่าปลงศพ เป็นคนละ 20,000 บาท ถึง 30,000 บาท มีมากที่สุดคือร้อยละ 87.18

1.4 เห็นด้วยและไม่เห็นด้วยกับการแก้ไขค่าสินไหมทดแทนจากเดิมคนละไม่เกิน 50,000 บาท เป็นคนละไม่เกิน 80,000 บาท มีจำนวนใกล้เคียงกันคือร้อยละ 52 และ 48 ตามลำดับ สำหรับเจ้าของรถที่ไม่เห็นด้วยกับการแก้ไข ได้ให้ความเห็นว่าควรแก้ไขจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทนเป็นคนละ 100,000 บาท ถึง 200,000 บาท มีมากที่สุดคือร้อยละ 91.86

1.5 เห็นด้วยและไม่เห็นด้วยกับการแก้ไขเงินค่าเบี้ยประกันภัย จากเดิมคนละไม่เกิน 1,200 บาท เป็นคนละไม่เกิน 1,080 บาท มีจำนวนใกล้เคียงกันคือร้อยละ 52 และ 48 ตามลำดับ โดยผู้ที่ไม่เห็นด้วยเสนอว่าควรแก้ไขจำนวนเงินเบี้ยประกันเป็นคนละไม่เกิน 800 บาท ถึง 1,000 บาท มีมากที่สุดคือร้อยละ 88.86 และส่วนใหญ่เห็นด้วยว่าประเทศไทยควรขยายการบังคับให้เจ้าของรถต้องทำประกันภัยความรับผิดชอบในทรัพย์สินของบุคคลภายนอก ที่ได้รับความเสียหายจากรถก่อให้เกิดขึ้นเป็นร้อยละ 67 ส่วนที่ไม่เห็นด้วยมีร้อยละ 33

2. กลุ่มประชาชนทั่วไป

ผู้ที่ไม่มียอดรถยนต์ส่วนใหญ่หรือร้อยละ 73 ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุจากรถเลยมีเพียงร้อยละ 27 เท่านั้นที่เคยได้รับอุบัติเหตุจากรถ และถ้าเคยได้รับอุบัติเหตุจากรถที่มีปัญหาในการเรียกร้องค่าเสียหายกับไม่มีปัญหา มีจำนวนใกล้เคียงกัน คือร้อยละ 48.15 และ 51.85 ตามลำดับ โดยมีปัญหาในการเรียกร้องค่าเสียหายจากบริษัท ซึ่งมีสาเหตุใหญ่ๆ ตามลำดับ คือ จ่ายช้า จ่ายน้อยกว่าความเป็นจริง ปฏิเสธการจ่าย อื่นๆ เช่น มีขั้นตอนยุ่งยากในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ส่วนจากโรงพยาบาล ซึ่งมีสาเหตุใหญ่ๆ ตามลำดับ คือ ค่ารักษาพยาบาลแพงเกินความเป็นจริงประวิงเวลาในการรักษาเพื่อได้รับค่ารักษาพยาบาลสูงขึ้น สถานพยาบาลบริการไม่ดี สถานพยาบาลบางแห่งไม่รับรักษาพยาบาล ถ้าไม่มีบุคคลรับรองเกี่ยวกับค่ารักษา ไม่ได้รับการรักษาพยาบาลจากโรงพยาบาลที่ใกล้ที่สุดเนื่องจากมีการแย่งคนไข้

ในความคิดเห็นของผู้ที่ไม่มียอดรถยนต์ เรื่องค่าเสียหายเบื้องต้นที่ต้องจ่ายให้ผู้ประสบภัยโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดและผู้มีความเห็นว่าควรแก้ไข สรุปดังนี้คือ มีได้ถึงแก่ความตาย ให้จ่ายค่ารักษาพยาบาลตามความเป็นจริง แต่ไม่เกินคนละ 10,000 บาท เปลี่ยนเป็นไม่เกินคนละ 15,000 บาท และร้อยละ 87.63 ขอเพิ่มอีกเป็นคนละ 20,000 บาท ถึง 30,000 บาท แต่ตายในทันทีจ่ายค่าปลงศพให้แก่ทายาทจากเดิมคนละ 10,000 บาท เปลี่ยนเป็นคนละ 15,000 บาท และร้อยละ 85.29 ขอเพิ่มอีกคนละ 20,000 บาท ถึง 30,000

บาท และมีได้ตายในทันที ให้จ่ายค่ารักษาพยาบาลรวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นๆ ของผู้ประสบภัยตามความเป็นจริงแต่ไม่เกินคนละ 10,000 บาท เปลี่ยนเป็นไม่เกินคนละ 15,000 บาท และให้จ่ายค่าปลงศพแก่ทายาทเดิมคนละ 10,000 บาท เปลี่ยนเป็นคนละ 15,000 บาท รวมแล้ว จากเดิมไม่เกิน คนละ 20,000 บาท เปลี่ยนเป็นไม่เกินคนละ 30,000 บาท และร้อยละ 90.19 ขอให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนไม่เกินคนละ 100,000 บาท ถึง 200,000 บาท

พบว่าผู้ที่ไม่มีรถยนต์ส่วนใหญ่หรือร้อยละ 57 ไม่เห็นด้วยกับการแก้ไขเกี่ยวกับการกำหนดค่าเสียหายเบื้องต้นดังกล่าวข้างต้น ส่วนที่เห็นด้วยกับการแก้ไขมีร้อยละ 43

ทั้งนี้ ส่วนใหญ่เห็นด้วย ว่าประเทศไทยควรขยายการบังคับให้เจ้าของรถต้องทำประกันภัยความรับผิดในทรัพย์สินของบุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายจากรถก่อให้เกิดขึ้น มีร้อยละ 85.5 ส่วนที่ไม่เห็นด้วยมีเพียงร้อยละ 14.5 เท่านั้น

3. เจ้าหน้าที่และผู้บริหารของบริษัทประกันภัยที่รับประกันภัยรถ

3.1 ความคิดเห็นของบริษัทประกันภัยต่อการแก้ไขค่าเสียหายเบื้องต้นที่ต้องจ่ายให้ผู้ประสบภัย โดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดไว้ดังนี้คือ มิได้ถึงแก่ความตายให้จ่ายค่ารักษาพยาบาลรวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นๆ ของผู้ประสบภัยตามความเป็นจริง แต่ไม่เกินคนละ 10,000 บาท เปลี่ยนเป็นไม่เกินคนละ 15,000 บาท หากตายในทันทีจ่ายค่าปลงศพให้แก่ทายาทจากเดิมคนละ 10,000 บาท เปลี่ยนเป็นคนละ 15,000 บาท และถ้ามิได้ตายในทันที ให้จ่ายค่ารักษาพยาบาลรวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นๆ ของผู้ประสบภัยตามความเป็นจริง แต่ไม่เกินคนละ 10,000 บาท เปลี่ยนเป็นไม่เกินคนละ 15,000 บาท และให้จ่ายค่าปลงศพแก่ทายาทเดิมคนละ 10,000 บาท เปลี่ยนเป็นคนละ 15,000 บาท รวมแล้ว จากเดิม ไม่เกิน คนละ 20,000 บาท เปลี่ยนเป็นไม่เกินคนละ 30,000 บาท

พบว่าบริษัทประกันภัยส่วนใหญ่ คือ ร้อยละ 93.3 หรือ 14 บริษัท เห็นด้วยกับการแก้ไขพระราชบัญญัติมีเพียงร้อยละ 6.7 หรือเพียงบริษัทเดียวเท่านั้น ที่ไม่เห็นด้วยกับการแก้ไขดังกล่าว

3.2 ผู้ที่ไม่เห็นด้วยกับการแก้ไขเกี่ยวกับการกำหนดจำนวนเงินค่าเบี้ยประกันภัยดังกล่าวข้างต้นที่มีเพียงบริษัทเดียวได้ให้ความเห็นว่าควรแก้ไขจำนวนเงินค่าเบี้ยประกันภัยเสียใหม่ เป็นไม่เกินคนละ 1,200 บาท

3.3 การกำหนดโครงสร้างของเบี้ยประกันภัยรถภาคบังคับของกรมการประกันภัยซึ่งได้กำหนดอัตราค่าเสียหายไว้ที่ 80% และอัตราค่าใช้จ่าย 20% พบว่าบริษัทประกันภัยส่วนใหญ่ คือ ร้อยละ 66.7 เห็นด้วยกับกรมการประกันภัยในการกำหนดโครงสร้างดังกล่าว มีร้อยละ 33.3 ที่ไม่เห็นด้วยกับการกำหนดโครงสร้างดังกล่าว

3.4 ส่วนที่ไม่เห็นด้วยกับกรมการประกันภัยในการกำหนดโครงสร้างของเบี้ยประกันภัยรถภาคบังคับ ดังกล่าวข้างต้น ได้ให้ความเห็นว่าควรแก้ไข โครงสร้างของเบี้ยประกันภัยรถภาคบังคับเสียใหม่เป็น 15% 25% มีเท่ากัน คือ จำนวน 2 ราย หรือร้อยละ 40 ส่วนที่ขอแก้ไข เป็นอื่นๆ คือ จำนวน 1 ราย หรือร้อยละ 20

3.5 ปัญหาที่เกิดขึ้นจากสถานพยาบาล ซึ่งมีสาเหตุใหญ่ๆ ตามลำดับ คือ เรียกค่ารักษาพยาบาลแพงขึ้น, ประสิทธิภาพในการรักษาเพื่อรับค่ารักษาสูงขึ้น, การเรียกเก็บเงินจากบริษัทมีเป็นจำนวนมาก ทำให้ตรวจสอบล่าช้าลงผลคือบริษัทจ่ายเงินช้า และ อื่นๆ

3.6 ปัญหาที่เกิดขึ้นกับบริษัทประกันภัย จากการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของผู้ประสบภัย เช่น บริษัทคู่กรณีไม่เปิดให้มีการชดเชยโดยอ้างว่าผู้ประสบภัยไม่มาแจ้ง, ตรวจสอบรายละเอียดคู่กรณีไม่ได้, ผู้ประสบภัยไม่ทราบรายละเอียด ขั้นตอนและเอกสารหลักฐานที่จำเป็นในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน, บริษัทประกันภัยส่วนมากจะโยนภาระให้ผู้ประสบภัยไปเรียกร้องค่าเสียหายกับบริษัทคู่กรณีเอง และผู้ประสบภัยเรียกร้องค่ารักษาพยาบาลสูงกว่าเป็นจริง

ส่วนกรณีควรขยายการบังคับให้เจ้าของรถต้องทำประกันภัยความรับผิดในทรัพย์สินของบุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายจากรถก่อให้เกิดขึ้น คือร้อยละ 86.7 ส่วนที่ไม่เห็นด้วยมีเพียงร้อยละ 13.3 เท่านั้น

4. จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ของสถานพยาบาลทั้งของรัฐและเอกชน

พบว่า เมื่อโรงพยาบาลรับการรักษาแล้ว การจะเรียกเก็บเงินค่ารักษาพยาบาลจากบริษัท ยุ่งยากมากกว่าเรียกจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งส่วนใหญ่ใช้เวลากว่า 7 วัน จึงไม่เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด ประชาชนยังเพิกเฉยต่อสิทธิและประโยชน์ของตนเอง เนื่องจากขาดการประชาสัมพันธ์ของรัฐอย่างต่อเนื่อง

5. จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่กรมการประกันภัย

พบว่าปัญหาที่เกิดขึ้น ยังมีอีกหลายประการที่ต้องค่อยๆ แก้ไขต่อไป ทั้งนี้หากมองว่าระบบประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ เป็นระบบ No loss No Profit คือการประกันภัยแบบนี้บังคับให้รถทุกคันประกันภัย เพื่อเป็นการช่วยเหลือผู้ประสบภัยอย่างแท้จริงโดยไม่หวังกำไร ขณะนี้ได้มีการจัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่จ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนเฉพาะภาคบังคับ เพื่อช่วยเหลือให้ผู้ประกันภัยได้รับความสะดวกในการร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นและค่าสินไหมทดแทน ทั้งนี้ เพราะบริษัทประกันภัยหลายบริษัทไม่มีสาขาในต่างจังหวัดเลย กฎหมายจึงได้กำหนดให้บริษัทกลางฯ มีสาขาครบทุกจังหวัด นอกจากนั้นแล้วปัญหาของรถจักรยานยนต์ซึ่งมีอัตราเบี้ยประกันภัยต่ำ แต่มีความเสี่ยงภัยสูง ทำให้บริษัทประสบผลขาดทุนเฉพาะรถจักรยานยนต์ คณะรัฐมนตรีจึงได้มีมติให้บริษัทกลางฯ สามารถรับประกันรถจักรยานยนต์ได้ ทั้งนี้ เพราะบริษัทกลางฯ มีใช้บริษัทที่จัดตั้งขึ้นมาเพื่อแสวงหากำไร แต่เพื่อช่วยเหลือผู้ประสบภัย

ในกรณีของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งดูแลโดยกรมการประกันภัยพบว่าผู้ร้องขอที่ยื่นคำร้องตามแบบที่นายทะเบียนกำหนดและมีหลักฐานครบถ้วน จะได้รับการพิจารณาจ่ายจากกองทุนฯ โดยเร็วและจ่ายให้เสร็จเรียบร้อยภายใน 7 วัน ส่วนปัญหาคือ ส่งหลักฐานไม่ครบถ้วน หรือยื่นเกิน 180 วัน หรือผู้ประสบภัยบางรายเมื่อถูกรถที่ไม่ทำประกันภัยเฉี่ยวชน กลับไม่เรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นจากเจ้าของรถก่อน หรือกรณีรถคันนั้นมีการทำประกันภัยไว้แล้ว แต่ผู้ประสบภัยไม่เรียกจากบริษัทประกันภัยเป็นขั้นแรกก่อน แต่มาเรียกจากกองทุนฯ เพราะเห็นว่าสะดวกกว่า จึงถือว่าไม่ถูกต้อง

การพิจารณาการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตาม พ.ร.บ.ฯ มักจะได้รับการชดเชย จะไม่ค่อยมีปัญหาในเรื่องข้อกฎหมายหรือมักจะเป็นปัญหาในเรื่องของข้อเท็จจริง ซึ่งจำเป็นต้องขอทราบผลสรุปของข้อเท็จจริงดังกล่าวจากหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจหรืออัยการ เป็นต้น

ข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษาดังกล่าวแล้วข้างต้น ผู้วิจัยขอเสนอแนะดังต่อไปนี้

1. ในการเก็บข้อมูลพบว่าประชาชนส่วนใหญ่ ยังไม่ทราบสิทธิหรือประโยชน์จากการมีพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถดังนั้นรัฐควรทำการประชาสัมพันธ์เพื่อให้ประชาชนได้ทราบถึงสิทธิที่พึงได้เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว โดยผ่านสื่อต่างๆ อย่างต่อเนื่องและจริงจัง
2. รัฐควรออกมาตรการเพื่อเร่งรัดให้บริษัทประกันภัยดำเนินการชดเชยค่าเสียหายโดยเร็วยิ่งขึ้น เพราะผู้ประสบภัยให้สัมภาษณ์ว่าได้รับการบริการและการชดเชยค่าเสียหายจากบริษัทประกันภัย ยังไม่ดีเท่าที่ควร
3. รัฐควรดำเนินการกับสถานพยาบาลที่พยายามหาประโยชน์จากพระราชบัญญัติอย่างชัดเจน เช่นในเรื่องใช้เวลารักษานานเกินความจำเป็นหรือการทำหลักฐานเท็จเพื่อขอรับเงินค่ารักษาสูงเกินความจริงและการแย่งผู้ประสบภัยเข้ารักษาในสถานพยาบาลที่ตั้งอยู่ใกล้ที่เกิดเหตุ ฯลฯ เป็นต้น รวมทั้งเร่งรัดให้

สถานพยาบาลที่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ได้รับเงินคืนจากที่ได้จ่ายสำรองเป็นค่ารักษาพยาบาลแก่ผู้ประสบภัย เนื่องจากสถานพยาบาลที่ให้ออกใบแจ้งหนี้ได้แจ้งถึงความล่าช้า ดังกล่าว

อนึ่งรัฐควรจเร่งรัดให้มีการกำหนดอัตราค่ารักษาพยาบาล ค่ายา เป็นราคากลาง เพื่อสถานพยาบาลจะได้ถือปฏิบัติเป็นมาตรฐานเดียวกันเพื่อก่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อผู้ประสบภัยและความกังวลว่าสถานพยาบาลจะคิดค่ารักษาพยาบาลสูงเกินควรก็จะหมดไป

4. รัฐควรใช้มาตรการลงโทษผู้ขับขี่รถที่ฝ่าฝืนกฎจราจรตามความรุนแรงของความผิดอย่างต่อเนื่องและเป็นรูปธรรม นอกจากนี้ควรลงโทษให้หนักยิ่งขึ้นสำหรับผู้ขับขี่รถที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง

5. รัฐควรมีการประชาสัมพันธ์ให้เจ้าของรถได้ทราบว่ายี่ห้อรถเบี้ยประกันภัยรถภาคบังคับกำหนดไว้เป็นอัตราขั้นสูงเพียงอย่างเดียว หมายความว่าบริษัทประกันภัยจะคิดเบี้ยประกันภัยรถภาคบังคับเกินกว่าอัตราขั้นสูงตามที่นายทะเบียนหรือกรมการประกันภัยกำหนดไม่ได้ ในขณะที่เดียวกันบริษัทประกันภัยจะคิดเบี้ยประกันภัยต่ำกว่าอัตราขั้นสูงดังกล่าวเท่าใดก็ได้ ฉะนั้นในการทำประกันภัยรถภาคบังคับเจ้าของรถสามารถต่อรองราคาในเรื่องเบี้ยประกันภัยได้สำหรับกรณีเจ้าของรถมีรถหลายๆคันก็มีสิทธิใช้วิธีการประมูลหรือสืบราคา ซึ่งวิธีดังกล่าวนี้จะทำให้เจ้าของรถเสียเบี้ยประกันภัยถูกลง

6. รัฐควรมีการพิจารณาบทบทวนการบังคับให้เจ้าของรถต้องทำประกันความรับผิดชอบในทรัพย์สินของบุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหาย ทั้งนี้เพื่อให้บุคคลภายนอกได้รับความคุ้มครองที่สมบูรณ์แบบ คือได้รับความคุ้มครองทั้งชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินอันเกิดจากการทำละเมิดของเจ้าของรถ

เอกสารอ้างอิง

กองวิชาการ และสถิติ. 2542. 20 ปี กรมการประกันภัย. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์อักษรไทย

จิรศักดิ์ มุกตามงคล. 2541. พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถให้อะไรกับประชาชน. 19 ปี กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์

ไฉไล ศักติวรพงศ์. 2532. การใช้มาตรการทางกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากยานยนต์. สถาบันวิจัยและพัฒนาแห่งมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

นิพนธ์ กิตติพงศ์พิทยา. 2535. การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับในประเทศไทยและประเทศญี่ปุ่น. สำนักนายทะเบียนคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์.

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเรื่องการประกันภัย บรรพ 3.

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535

สารานุกรมเกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535. และกฎกระทรวง (ฉบับ 1, 2 และ 3) กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์. 2537. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี.

อำนวยการ สุยาเวชย์. 2542. รัฐันประกันภัยยนต์. กรุงเทพฯ : บริษัทฐานการพิมพ์จำกัด.

Cornwall Martin. 1963. The Collier Quick and Easy Guide to buying Insurance. First Edition, New York : The Crowell-Collier Publishing Company.

Motor Insurance In The World. 1997.

News of the Pome Office of Assicurszioni. 1997. Generali, a vaset international comparative study on motor car insurance.

The Protection For Motor Vehicle Accident Victims Act B.E. 2535 (1992)