

รายงานการศึกษา

การป้องกันอาชญากรรมกับการอำนวยความสะดวกในสังคม (Crime Prevention)

กรณีศึกษา : ปัญหาการไม่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของรถจักรยานยนต์

จัดทำโดย

กลุ่มที่ ๕ พุทธรักษา

คณะผู้จัดทำ

- | | |
|---------------------------------------|--|
| ๑. พันตำรวจเอก ธัชพงศ์ วงศ์พัฒนานิवास | ผู้กับการการสืบสวน ๒ กองบังคับสืบสวน
สอบสวนตำรวจภูธรภาค ๘
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ |
| ๒. นายรติ พิมพ์สมาน | ผู้เชี่ยวชาญพิเศษ (รักษาการในตำแหน่ง
หัวหน้ากลุ่มงานคดีปกครองและแพ่ง)
สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริม
การประกอบธุรกิจประกันภัย |
| ๓. นางสาวปรียาพรรณ เพชรปรางค์ | นายแพทย์ชำนาญการ สถาบันนิติวิทยาศาสตร์ |
| ๔. นางสาวกัญญาณัฐ ประสพไทย | พนักงานไตสวน ระดับชำนาญการ
สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปราม
การทุจริตแห่งชาติ |
| ๕. พันตรี นิติพัฒน์ เมธีวิบูลวุฒิ | อัยการผู้ช่วยศาลทหารกรุงเทพ
กรมพระธรรมนูญ |
| ๖. นางสาวสุจิตรา เพียรพานิช | หัวหน้ากลุ่มงานสืบสวนสอบสวนคดีอาญา ๔
(เจ้าพนักงานปกครองชำนาญการ)
กรมการปกครอง |
| ๗. นายสิทธิวิชญ์ ชุมทอง | นักพัฒนาการกีฬาชำนาญการ
กรุงเทพมหานคร |

รายงานการศึกษานี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรมหลักสูตรป้องกันอาชญากรรมกับการอำนวยความสะดวกในสังคม (Crime Prevention) รุ่นที่ ๕
สำนักกิจการยุติธรรม กระทรวงยุติธรรม

สารบัญ

หน้า

๑. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	๑
๒. วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	
๓. สภาพปัญหา.....	
๔. วิธีการศึกษา ขอบเขตของการศึกษา และการเก็บรวบรวมข้อมูล.....	
๕. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	
๖. แนวคิด ทฤษฎี และข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง.....	
๖.๑ ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง.....	
๖.๑.๑ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕.....	
๖.๑.๒ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒.....	
๖.๑.๓ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒.....	
๖.๑.๔ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์.....	
๖.๒ แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง.....	
ทฤษฎีสามเหลี่ยมอาชญากรรม (Crime Triangle Theory).....	
๖.๓ ข้อมูลสถิติที่เกี่ยวข้อง.....	
๖.๓.๑ ข้อมูลสถิติที่เกี่ยวข้องกับการทำประกันภัยภาคบังคับของรถจักรยานยนต์.....	
๖.๓.๒ ข้อมูลสถิติจำนวนรถที่ทำประกันภัยภาคบังคับประเภทรถจักรยานยนต์.....	
เทียบกับจำนวนรถจดทะเบียนสะสมของกรมขนส่งทางบก	
ปี พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๔	
๖.๓.๓ ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ในประเทศไทย.....	
๗. สรุปผลการศึกษา.....	
๗.๑ สาเหตุของปัญหา.....	
๗.๒ ผลกระทบที่เกิดขึ้น.....	
๘. ข้อเสนอแนะและแนวทางแก้ไข.....	
๘.๑ ข้อเสนอแนะ.....	
๘.๒ แนวทางแก้ไขปัญหา.....	
บรรณานุกรม.....	

การป้องกันอาชญากรรมกับการอำนวยความสะดวก (Crime Prevention)

กรณีศึกษา : ปัญหาการไม่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของรถจักรยานยนต์

๑. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เนื่องจากปรากฏว่าอุบัติเหตุอันเกิดจากรถจักรยานยนต์ได้ทวีจำนวนเพิ่มมากขึ้นในแต่ละปี เป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก โดยผู้ประสบภัยดังกล่าวไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหายหรือได้รับชดเชยค่าเสียหายไม่คุ้มกับความเสียหายที่ได้รับจริง และหากผู้ประสบภัยจะใช้สิทธิทางแพ่งเรียกร้องค่าเสียหาย ก็จะต้องใช้เวลาดำเนินคดีที่ยาวนาน

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๖๕ ได้กำหนดให้ความช่วยเหลือและคุ้มครองสิทธิให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งได้รับอันตรายความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย เพื่อให้ผู้ประสบภัยจากรถได้รับการชดเชยค่าเสียหายและได้รับค่าเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกายอย่างแน่นอนและรวดเร็วและได้รับการรักษาพยาบาลเบื้องต้นอย่างทันด่วน เพื่อเป็นหลักประกันแก่สถานพยาบาลทุกแห่งว่าจะได้รับการรักษาพยาบาลอย่างแน่นอนและรวดเร็ว บรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยและครอบครัว เนื่องจากอุบัติเหตุรถยนต์ ภาระของรัฐบาลในการให้สวัสดิการด้านการสงเคราะห์และเพื่อบังคับให้เจ้าของรถต้องจัดหลักประกันความเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถด้านชีวิตและร่างกาย

แต่จากจากอุบัติเหตุจากรถที่พบในประเทศไทย พบว่า ประชาชนโดยทั่วไปยังขาดการรับรู้ว่าเมื่อประสบอุบัติเหตุอันเกิดจากรถประชาชนจะได้รับการคุ้มครอง ค่าชดเชยค่าเสียหายตามกฎหมายอย่างไรบ้าง ขาดความรู้ด้านกฎหมายประกันภัยภาคบังคับ ซึ่งเป็นกฎหมายที่บังคับให้ประชาชนต้องทำประกันภัยภาคบังคับ โดยจะได้รับจากบริษัทที่รับประกันภัยหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เพื่อเป็นการช่วยเหลือบรรเทาความเดือดร้อนให้กับประชาชนผู้ประสบภัยจากรถ โดยจะได้รับจากบริษัทที่ผู้รับทำประกันภัยในกรณีเกิดอุบัติเหตุในกรณีเจ้าของรถชดเชยค่าเสียหายแก่ผู้ประสบภัยซึ่งได้ทำประกันหรือได้รับจากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย กรณีเจ้าของรถปฏิเสธการชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยและไม่ได้จัดทำประกันภัยภาคบังคับไว้

การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง หลังจากมีการออกกฎหมายกระทรวงเพิ่มค่าเสียหายเบื้องต้น ในส่วนของค่ารักษาพยาบาลจากจำนวน ไม่เกิน ๑๕,๐๐๐ บาท เป็นจำนวนไม่เกิน ๓๐,๐๐๐ บาท จากปี ๒๕๕๘ มีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจำนวน ๘๔.๒๓ ล้านบาท และในปี ๒๕๖๒ มีการจ่ายเพิ่มสูงขึ้นเป็น จำนวน ๑๔๘.๖๙ ล้านบาท สำหรับค่าเสียหายเบื้องต้นที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัยกรณีประสบภัยจากรถไม่ทำประกันภัยมีการปรับเพิ่มสูงขึ้นเป็นอย่างมาก โดยในปี ๒๕๕๘ มีสัดส่วน การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ที่ร้อยละ ๕๕.๐๒ แต่ในปี ๒๕๖๒ ปรับเพิ่มสูงขึ้นเป็นร้อยละ ๗๘.๓๓

คณะผู้จัดทำจึงได้ทำการศึกษาการป้องกันอาชญากรรมกับการอำนวยความสะดวก
สังคม (Crime Prevention) กรณีศึกษา : ปัญหาการไม่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของรถจักรยานยนต์ ซึ่งในการศึกษานี้จะได้ศึกษาข้อมูลสาเหตุที่เจ้าของรถจักรยานยนต์ไม่ทำประกันภัยภาคบังคับ และจัดทำข้อเสนอแนะแนวทางที่จะเป็นประโยชน์ต่อการแก้ไขปัญหาในการให้ประชาชนตระหนักถึงประโยชน์ของการจัดทำประกันภัยภาคบังคับ เพื่อเป็นประโยชน์ในการได้รับความช่วยเหลือและคุ้มครองสิทธิให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๖๕

๒. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

๒.๑ เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคการทำประกันภัยภาคบังคับของรถจักรยานยนต์

๒.๒ เพื่อศึกษาปัญหาการบังคับใช้กฎหมายและมาตรการในการทำประกันภัยภาคบังคับของรถจักรยานยนต์

๓. สภาพปัญหา

ความเสียหายจากการไม่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของรถจักรยานยนต์

๔. วิธีการศึกษา ขอบเขตของการศึกษา และการเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการศึกษาทำการศึกษาการป้องกันอาชญากรรมกับการอำนวยความสะดวกสังคม (Crime Prevention) กรณีศึกษา : ปัญหาการไม่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของรถจักรยานยนต์ในการศึกษาในครั้งนี้ เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยการวิเคราะห์จากเอกสาร (Documentary Study) แนวคิด ทฤษฎี และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ประกอบกับการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงสถิติ โดยได้ดำเนินการศึกษาตามลำดับขั้นตอน ดังนี้

๑. ศึกษาจากแนวคิด ทฤษฎี และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ที่เกี่ยวข้อง

๒. วิเคราะห์ขอบเขตการศึกษา และกำหนดกรอบแนวคิดในการศึกษา

๓. กำหนดกรอบแนวคิด วัตถุประสงค์ ภายใต้คำแนะนำของอาจารย์ที่ปรึกษา และนำมาแก้ไข ปรับปรุง ให้มีความถูกต้อง ครบถ้วน สมบูรณ์ ก่อนที่จะนำไปเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวม ศึกษา ข้อมูลที่ถูกต้องต่อไป

โดยมีขอบเขตของการศึกษา ดังนี้

๑. ขอบเขตด้านเนื้อหา

การศึกษานี้เป็นการศึกษาโดยการวิเคราะห์ด้วยวิธีการเชิงคุณภาพ โดยมีขอบเขตด้านประเด็นในการศึกษาวิเคราะห์ ได้แก่ เก็บรวบรวมข้อมูลจากการศึกษาเอกสาร ข้อมูลทางวิชาการ แนวคิด ทฤษฎีข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการทำประกันภัยภาคบังคับของรถจักรยานยนต์ ปัญหาอุปสรรค การบังคับใช้กฎหมายและมาตรการในการทำประกันภัยภาคบังคับ การเกิดอุบัติเหตุที่เจ้าของรถจักรยานยนต์ไม่ทำประกันภัยภาคบังคับ

๒. ขอบเขตด้านข้อมูล

การศึกษานี้เป็นการศึกษาโดยการนำข้อมูล ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนน ข้อมูลสถิติการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย และข้อมูลสถิติการทำประกันภัยภาคบังคับของรถจักรยานยนต์มาใช้ในการศึกษาวิเคราะห์ร่วมกับข้อมูลเชิงคุณภาพ

๕. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๕.๑ ทราบถึงปัญหาและอุปสรรคการทำประกันภัยภาคบังคับของรถจักรยานยนต์

๕.๒ ทราบถึงปัญหาการบังคับใช้กฎหมายและมาตรการในการทำประกันภัยภาคบังคับของรถจักรยานยนต์และแนวทางแก้ไขปัญหา

๖. แนวคิด ทฤษฎี และข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเรื่อง การป้องกันอาชญากรรมกับการอำนวยความสะดวกยุติธรรมสังคม (Crime Prevention) กรณีศึกษา : ปัญหาการไม่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของรถจักรยานยนต์มีแนวคิด ทฤษฎี และข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

๑. ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

๑.๑ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๑^๑

กฎหมายกำหนดให้รถทุกคันต้องจัดให้มีประกันภัยอย่างน้อยที่สุด คือ การทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

- เพื่อคุ้มครองและให้ความช่วยเหลือแก่ประชาชนที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต เพราะเหตุ ประสบภัยจากรถ โดยให้ได้รับการรักษาพยาบาลอย่างทันท่วงที กรณีบาดเจ็บ หรือช่วยเป็นค่า ปลงศพ กรณีเสียชีวิต

- เป็นหลักประกันให้โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลว่าจะได้รับค่ารักษาพยาบาลในการรักษาพยาบาลผู้ประสบภัยจากรถ

- เป็นสวัสดิสงเคราะห์ที่รัฐมอบให้แก่ประชาชนผู้ได้รับความเสียหายเพราะเหตุ ประสบภัยจากรถ

- ส่งเสริมและสนับสนุนให้การประกันภัยเข้ามีส่วนร่วมในการบรรเทาความเดือดร้อน แก่ผู้ประสบภัยและครอบครัว

๑. รถและประเภทของรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕

๑.๑ ประเภทรถที่ต้องทำประกันภัย

นิยามตามมาตรา ๔

รถ หมายความว่า รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

โดยรถที่ต้องทำประกันภัยภาคบังคับ ได้แก่ รถที่เจ้าของมีไว้ใช้ ไม่ว่าจะรถดังกล่าวจะเดินด้วย กำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น เช่น รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถสามล้อเครื่องรถยนต์โดยสาร รถบรรทุก หักรถลากจูง รถพ่วง รถบดถนน รถอีแต่น ฯลฯ ดังนั้น การที่มีรถบางประเภทกรมการขนส่งทางบก ไม่รับจดทะเบียน แต่หากเข้าข่ายว่ารถนั้นเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่นแล้วก็จัดเป็น รถที่ต้องทำประกันภัยตาม พระราชบัญญัติ ด้วย

๑.๒ ประเภทรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัย (มาตรา ๘)

๑.๒.๑ รถสำหรับเฉพาะองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท และรถสำหรับผู้สำเร็จราชการ แทนพระองค์

๑.๒.๒. รถของสำนักพระราชวังที่จดทะเบียน และมีเครื่องหมายตามระเบียบที่เลขาธิการพระราชวังกำหนด

๑.๒.๓. รถของกระทรวง ทบวง กรม เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สุขาภิบาล กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา และส่วนราชการท้องถิ่นที่เรียกชื่ออย่างอื่น และรถยนต์ทหาร ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร

๑ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๑ สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕

๑.๒.๔ รถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ซึ่งปัจจุบันมีกฎกระทรวง
ที่ยกเว้นประเภทรถที่ไม่ต้องทำประกันโดยอาศัยมาตรา ๘ (๔) ได้แก่ รถของหน่วยงานราชการขององค์กร
ที่จัดตั้งขึ้นตามรัฐธรรมนูญ และหน่วยงานราชการที่เป็นอิสระขององค์กรใดๆ ที่ระบุไว้ในรัฐธรรมนูญ

๒. หน้าที่ของผู้เป็นเจ้าของรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

พ.ศ. ๒๕๓๕^๒

นิยามตามมาตรา ๔

เจ้าของรถ หมายความว่า ผู้ซึ่งมีกรรมสิทธิ์ในรถหรือผู้มีสิทธิครอบครองรถ
ตามสัญญาเช่าซื้อ และหมายความรวมถึงผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักร
เป็นการชั่วคราวด้วย

หน้าที่ของเจ้าของรถ มีหน้าที่ที่จะต้องทำประกันภัยรถตามพระราชบัญญัติ
คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ ดังนี้

๑. เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย
สำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยกับบริษัทแม้จะไม่ได้เป็นเจ้าของรถแต่เป็นผู้ใช้รถก็ต้องทำประกัน
เช่นเดียวกัน รวมทั้งรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศและนำเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว
โดยเจ้าของรถไม่มีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร เจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย
สำหรับผู้ประสบภัยด้วย กรณีฝ่าฝืนไม่ทำประกันภัยภาคบังคับมีโทษปรับไม่เกิน ๑๐,๐๐๐ บาท

๒. โดยจำนวนเงินเอาประกันภัย ให้กำหนดตามชนิด ประเภท และขนาดของรถ
แต่ต้องไม่น้อยกว่าจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง

๓. ห้ามมิให้นำรถที่ไม่มีประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้มาใช้งานบนท้องถนน
หากฝ่าฝืนมีโทษปรับไม่เกิน ๑๐,๐๐๐ บาท

๔. เจ้าของรถหรือผู้ใช้รถต้องเก็บรักษาหลักฐานแสดงการทำประกันภัยไว้ให้
พร้อมที่จะแสดงต่อเจ้าพนักงานได้ทุกเวลาที่ใช้รถ เว้นแต่กรณีรถคันดังกล่าวได้จดทะเบียนหรือชำระภาษี
ประจำปีสำหรับรถตามมาตรา ๑๙ แล้วเว้นแต่รถคันดังกล่าวได้จดทะเบียนหรือชำระภาษีประจำปีแล้ว หากฝ่า
ฝืนมีโทษปรับไม่เกิน ๑,๐๐๐ บาท

๕. เจ้าของรถหรือรถจักรยานยนต์ที่ไม่ทำประกันภัยเมื่อเกิดเหตุต้องจ่าย
ค่าเสียหายให้กับผู้ประสบภัยจากรถ หากไม่จ่ายกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะทำการจ่ายแล้วเรียกคืนพร้อม
เงินเพิ่มร้อยละ ๒๐ และถูกปรับไม่เกิน ๑๐,๐๐๐ บาท และปรับไม่เกิน ๑๐,๐๐๐ บาท

๖. เจ้าของรถหรือจักรยานยนต์จะต้องจ่ายคืนค่าเสียหายเบื้องต้นให้กับบริษัท
หรือกองทุนภายใน ๗ วัน ในกรณีที่นายทะเบียนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยสำหรับ
ความเสียหายที่เกิดจากรถตามมาตรา ๘ ซึ่งไม่ได้เอาประกันความเสียหายตามมาตรา ๗ ให้หน่วยงาน
ผู้เป็นเจ้าของรถตามมาตรา ๘ (๑) (๒) (๓) หรือเจ้าของรถตามมาตรา ๘ (๔) แล้วแต่กรณี ส่งเงินตามจำนวน
ที่ได้จ่ายจากเงินกองทุนคืนให้แก่กองทุน

สำหรับรถที่เจ้าของรถได้จัดให้มีการประกันภัยความเสียหายต่อผู้ประสบภัย
โดยเอาประกันภัยครอบคลุมความเสียหายต่อผู้ประสบภัยและทรัพย์สิน ตามชนิด ประเภท และขนาดของรถ
ที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงแล้ว ไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยอีก (มาตรา ๙)

๒ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๑ สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕

๓. การคุ้มครองผู้ประสบภัย การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น และค่าสินไหมทดแทน ^๓

นิยามตามมาตรา ๔

ผู้ประสบภัย หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัย
เนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งที่ยกหรือติดตั้งในรถนั้น และหมายความรวมถึงทายาทโดย
ธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตายด้วย

บริษัท หมายความว่า บริษัทตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยที่ได้รับ
ใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประเภทประกันภัยรถ

ค่าเสียหายเบื้องต้น หมายความว่า ค่ารักษาพยาบาลค่าใช้จ่ายอันจะเป็น
เกี่ยวกับการรักษาพยาบาล ค่าปลงศพค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการศพ รวมทั้งค่าเสียหายและค่าใช้จ่าย
ที่จำเป็นอย่างอื่นเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยในเบื้องต้น ทั้งนี้ ตามรายการ และจำนวนเงิน
ที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๒๐ วรรคสอง

ความเสียหาย หมายความว่า ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัย
อันเกิดจากรถ

กองทุน หมายความว่ากองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

๓.๑ การคุ้มครองผู้ประสบภัย ^๔

เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย
สำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยกับบริษัท จำนวนเงินเอาประกันภัย ให้กำหนดตามชนิด ประเภท และ
ขนาดของรถแต่ต้อง ไม่น้อยกว่าจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง สำหรับรถที่เจ้าของรถได้จัดให้มี
การประกันภัยความเสียหายต่อผู้ประสบภัย โดยเอาประกันภัยครอบคลุมความเสียหายต่อผู้ประสบภัย
และทรัพย์สิน ตามชนิด ประเภท และขนาดของรถที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงแล้วไม่ต้องจัดให้มีการประกัน
ความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยอีก โดยจะได้รับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจักรยานยนต์ ดังนี้

๑. ผู้ประสบภัยจากรถจักรยานยนต์จะได้รับความคุ้มครองต่อชีวิต หรือ
ร่างกายหรืออนามัยตามกฎหมาย

๒. การได้รับชดใช้ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่ตัดสิทธิการเรียกร้อง
ในทางแพ่งหมายความว่า แม้ว่าผู้ได้รับความเสียหายหรือผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุการใช้รถจักรยานยนต์
จะได้รับค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้ก็ตาม ผู้ประสบภัยในฐานะผู้เสียหายยังสามารถเรียกร้อง
ค่าเสียหายในคดีละเมิดตามกฎหมายแพ่งอีกก็ได้หากมิได้เป็นผู้ผิดในอุบัติเหตุ

๓. ผู้ประสบภัยจากรถจักรยานยนต์จะได้รับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้น
ภายใน ๗ วันนับแต่วันที่มีการร้องขอ ค่าเสียหายเบื้องต้นนี้ถือเป็นส่วนหนึ่งของเงินค่าสินไหมทดแทน
กรณีฟ้องคดีละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

๔. การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นผู้ประสบภัยจะต้องร้องขอภายใน ๑๘๐ วัน
นับแต่วันที่มีความเสียหายเกิดขึ้น

๕. นอกจากนี้กฎหมาย ยังบัญญัติอีกด้วยว่า ผู้ที่ร้องขอค่าสินไหมทดแทน
จะต้องกระทำการโดยสุจริต โดยบัญญัติว่า ผู้ใดยื่นคำร้องโดยทุจริตหรือแสดงหลักฐานเท็จมีโทษจำคุก
ไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกิน ๑๐,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

๓ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๑ สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕

๔ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๑ สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕

ตาราง ค่าเสียหายเบื้องต้น ประกันภัยรถยนต์ ภาคบังคับ (พ.ร.บ.)	
ความเสียหาย	วงเงินคุ้มครอง (บาท / คัน)
1. ความเสียหายต่อยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุในกรณีการชนกัน	
1.1 ค่ารักษาพยาบาล จากกรมการแพทย์ (ตามจริง)	ไม่เกิน 30,000
1.2 ค่าเสียชีวิตร ฤดูแล้งด้วยใบ สูญเสียจากกรมการแพทย์	35,000
2. ค่าเสียหายส่วนอื่นกรณีการชนกัน	
2.1 ค่ารักษาพยาบาล จากกรมการแพทย์	ไม่เกิน 80,000
2.2 ค่าเสียชีวิตร ฤดูแล้งด้วยใบ สูญเสียจากกรมการแพทย์	500,000
2.3 ค่ารักษาพยาบาลจากกรมการแพทย์	300,000
2.4 สูญเสียทรัพย์สิน	
- ชิ้นส่วน 1 ชิ้นขึ้นไป	200,000
- สูญเสียทรัพย์สิน 1 ชิ้น	250,000
- สูญเสียทรัพย์สิน 2 ชิ้น	500,000
2.5 ค่าเสียหายอื่น ๆ	ไม่เกิน 4,000

หมายเหตุ :

- ผู้ประสบอุบัติเหตุ (ผู้ขับขี่) จะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น ค่ารักษาพยาบาลค่าใช้จ่าย
- ผู้ประสบอุบัติเหตุ (ผู้โดยสาร) จะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น ค่ารักษาพยาบาลค่าใช้จ่าย
- จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น (ตามตารางข้อ 1) เป็นส่วนหนึ่งของวงเงินคุ้มครอง (ตามตารางข้อ 2)

ภาพแสดง ความคุ้มครองการทำประกันภัยรถยนต์ ภาคบังคับ

๓.๒ ค่าเสียหายเบื้องต้นและค่าสินไหมทดแทน

แบ่งออกเป็น ๒ ประเภทได้แก่ ค่าเสียหายเบื้องต้น และค่าเสียหายที่เป็นส่วนของค่าสินไหมทดแทนภายหลังจากที่มีการพิสูจน์ความผิดแล้ว รายละเอียดดังนี้

๓.๒.๑ ค่าเสียหายเบื้องต้น

ค่าเสียหายเบื้องต้น หมายความว่า ค่ารักษาพยาบาลค่าใช้จ่าย อันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาล ค่าปลงศพ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการศพ รวมทั้งค่าเสียหายและค่าใช้จ่ายที่จำเป็นอย่างอื่นเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยในเบื้องต้นผู้ประสบภัยจะได้รับ ความคุ้มครองในความเสียหายที่เกิดขึ้น เป็นค่ารักษาพยาบาลกรณีบาดเจ็บและเป็นค่าปลงศพในกรณี เสียชีวิต โดยไม่ต้องรอพิสูจน์ความผิด บริษัทจะชดใช้ให้แก่ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมของ ผู้ประสบภัยภายใน ๗ วัน นับแต่บริษัทได้รับคำร้องขอค่าเสียหาย บริษัทในที่นี้หมายถึงบริษัทประกันภัย เอกชนที่รับเอาประกันภัยนั้นๆ และผู้ประสบภัยต้องร้องขอค่าเสียหายเบื้องต้น กับบริษัทภายใน ๑๘๐ วัน นับแต่วันที่มีความเสียหายเกิดขึ้น ตัวอย่างเช่น ในกรณีที่รถจักรยานยนต์เกิดอุบัติเหตุแบบไม่มีคู่กรณี เช่น รถล้มเอง หรือเสียหลักชนสิ่งกีดขวางอื่นๆ จนเป็นเหตุให้ได้รับบาดเจ็บ หรือเสียชีวิต หากกรมการจราจร คำนึงถึงเหตุมีประกันภัยภาคบังคับอย่างถูกต้องตามกฎหมาย ผู้ประสบภัยจะได้รับความคุ้มครองเป็น ค่าเสียหายเบื้องต้นตามอัตราที่กฎหมายกำหนด

กรณีที่กฎหมายกำหนดให้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้ (มาตรา ๒๓)

๑. เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้จัดให้มีการประกัน ความเสียหายตามมาตรา ๗ หรือมาตรา ๘ และเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

๒. ขณะเกิดเหตุรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้อยู่ในความ ครอบครองของเจ้าของรถเพราะเหตุที่รถนั้นได้ถูกยักยอก ฉ้อโกง กรรโชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และเจ้าของรถได้ร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน

๓. ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และ รถนั้นไม่มีการประกันภัยกับบริษัท

๔. มีความเสียหายเกิดแก่ผู้ประสบภัย และรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นหลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย

๕. บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา ๒๐ ให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน หรือ

๖. ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยนั้นเกิดจากรถมอเตอร์ไซด์ที่ไม่ได้เอาประกันตามมาตรา ๗

ค่าเสียหายเบื้องต้น^๖

๑. กรณีบาดเจ็บ จะได้รับการชดใช้เป็นค่ารักษาพยาบาล และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลตามที่จ่ายจริง แต่ไม่เกิน ๓๐,๐๐๐ บาท ต่อหนึ่งคน

๒. กรณีผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกาย (ทุพพลภาพ) อย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้บริษัทจะจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวน ๓๕,๐๐๐ บาท ต่อหนึ่งคน

๒.๑ ตาบอด

๒.๒ หูหนวก

๒.๓ เป็นใบ้หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด

๒.๔ สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์

๒.๕ เสียแขน ขา มือ เท้า นิ้ว

๒.๖ เสียอวัยวะอื่นใด

๒.๗ จิตพิการอย่างติดตัว

๒.๘ ทุพพลภาพอย่างถาวร

กรณีบาดเจ็บจะได้รับการชดใช้เป็นค่ารักษาพยาบาลตาม ข้อ ๑. และต่อมาทุพพลภาพตามข้อ ๒. รวมกันแล้วจะไม่เกิน ๖๕,๐๐๐ บาท ต่อหนึ่งคน

กรณีเสียชีวิตจะได้รับการชดใช้เป็นค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพ จำนวน ๓๕,๐๐๐ บาท ต่อหนึ่งคน

กรณีเสียชีวิตภายหลังการรักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลตามที่จ่ายจริงตามข้อ ๑ รวมกันไม่เกิน ๖๕,๐๐๐ บาท ต่อหนึ่งคน

กรณีรถตั้งแต่ ๒ คันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหาย (เฉี่ยวชนกัน) เป็นเหตุให้ผู้ซึ่งอยู่ในรถไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารก็ตาม หากได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ให้บริษัทที่รับประกันภัยรถแต่ละคันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถคันที่บริษัทรับประกันภัยไว้ แต่ถ้าผู้ประสบภัยเป็นบุคคลภายนอกไม่ได้อยู่ในรถคันใดคันหนึ่ง ให้บริษัทร่วมกันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยโดยเฉลี่ยจ่ายในอัตราส่วนที่เท่ากัน

การใช้สิทธิขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น : ผู้ประสบภัยต้องร้องขอค่าเสียหายเบื้องต้นกับบริษัทภายใน ๑๘๐ วันนับแต่วันที่มีความเสียหายเกิดขึ้น

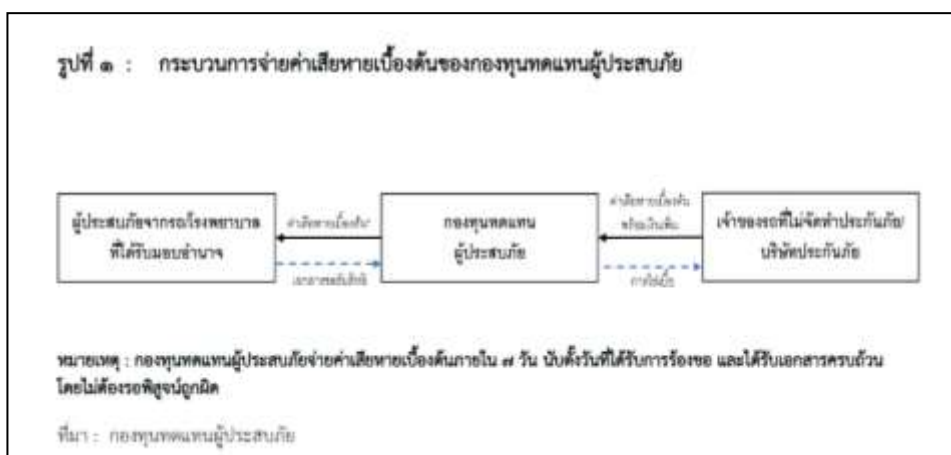
๖ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๑ และที่แก้ไขเพิ่มเติม รวมกฎกระทรวงประกาศกระทรวง ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕๑ สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕

ค่าสินไหมทดแทนภายหลังจากที่มีการพิสูจน์ความผิดแล้ว^๗

ค่าสินไหมทดแทนภายหลังจากการพิสูจน์ความผิดแล้ว ได้แก่ ส่วนเกินค่าเสียหายเบื้องต้น และมีการพิสูจน์ผิดภายหลัง โดยบริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของผู้ประสบภัยในนามผู้เอาประกันภัย ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย ต่อผู้ประสบภัยเนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งที่ยักรถหรือติดตั้งในรถนั้น ในระหว่างระยะเวลาประกันภัย ในกรณีที่รถจักรยานยนต์เกิดอุบัติเหตุแบบมีคู่กรณี แล้วสามารถพิสูจน์ความผิดได้แล้วว่าฝ่ายเราเป็นฝ่ายผิด หากได้รับบาดเจ็บทั้งสองฝ่าย ฝ่ายผิดจะได้รับความคุ้มครองเฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้นเท่านั้น ส่วนฝ่ายถูกจะได้รับความคุ้มครองเป็นค่าเสียหายเบื้องต้นและค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติม ในกรณีที่รถจักรยานยนต์เกิดอุบัติเหตุแบบมีคู่กรณี แล้วสามารถพิสูจน์ความผิดได้แล้วว่าฝ่ายเราเป็นฝ่ายถูก

นอกจากจะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นแล้ว ยังสามารถเบิกค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมรวมค่าเสียหายเบื้องต้น เป็นวงเงิน ดังนี้

๑. ค่ารักษาพยาบาล สามารถ เบิกได้สูงสุดคนละไม่เกิน ๘๐,๐๐๐ บาท (จ่ายตามจริง)
๒. ค่าทดแทนกรณีสูญเสียอวัยวะ กรณีทุพพลภาพอย่างถาวร หรือกรณีทุพพลภาพถาวรสิ้นเชิง ตามข้อ หรือ ๕๐๐,๐๐๐ บาทต่อหนึ่งคน หรือ กรณีเสียชีวิต เป็นจำนวนเงิน ๕๐๐,๐๐๐ บาทต่อหนึ่งคนแล้วแต่กรณี
๓. กรณีทุพพลภาพถาวร (ไม่สามารถประกอบอาชีพประจำได้) ได้รับเงินชดเชยคนละ ๓๐๐,๐๐๐ บาท
๔. กรณีสูญเสียอวัยวะ เช่น
 - ๔.๑ สูญเสียนิ้ว ตั้งแต่ นิ้วเดียวขึ้นไป คนละ ๒๐๐,๐๐๐ บาท
 - ๔.๑.๑ สูญเสียอวัยวะ ๑ ส่วน คนละ ๒๕๐,๐๐๐ บาท
 - ๔.๑.๒ สูญเสียอวัยวะ ๒ ส่วนขึ้นไป คนละ ๕๐๐,๐๐๐ บาท
๕. กรณีนอนพักรักษาตัวเป็นผู้ป่วยใน ได้รับเงินค่าชดเชย ๒๐๐ บาทต่อวัน สูงสุดไม่เกิน ๒๐ วัน



ภาพแสดง กระบวนการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

๗ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๑ และที่แก้ไขเพิ่มเติม รวมกฎกระทรวง ประกาศกระทรวง ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕๑ สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕

๔. กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย^๘

กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย กฎหมายกำหนดให้ผู้ประสบภัยจากรถได้รับการชดเชยเป็นค่าเสียหายจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ทั้งค่ารักษาพยาบาล ค่าทุพพลภาพ และค่าปลงศพ เพียงวงเงินเบื้องต้นของระบบประกันภัยภาคบังคับ โดยกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีหน้าที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดให้แก่ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย โดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดภายใน ๗ วัน นับตั้งแต่วันที่ได้รับความร้องขอ รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นๆ ทั้งนี้ ผู้ประสบภัยจากรถสามารถรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้ตามที่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ กำหนดไว้ตามมาตรา ๒๓^๙ ดังนี้

๑. อุบัติเหตุจากรถที่ไม่มีประกันภัย และเจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามที่กฎหมาย
๒. อุบัติเหตุที่เกิดจากรถ ในขณะที่รถถูกยกออก ฉ้อโกง กรรโชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์สิน ชิงทรัพย์หรือปล้นทรัพย์ และเจ้าของรถได้ร้องทุกข์ไว้กับพนักงานสอบสวน
๓. อุบัติเหตุที่ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถ และรถคันนั้นไม่มีประกันภัย
๔. อุบัติเหตุในกรณีที่ไม่ว่าพบว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย
๕. บริษัทประกันภัยไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น หรือจ่ายไม่ครบจำนวน
๖. อุบัติเหตุจากรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัย

ตารางที่ ๑ : วงเงินความคุ้มครองของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

ค่าเสียหายเบื้องต้นในแต่ละกรณี	ค่ารักษาพยาบาล	ค่าปลงศพ/ชดเชยการเสียชีวิต/ ชดเชยทุพพลภาพ
อุบัติเหตุจากรถที่ไม่มีประกันภัย มาตรา ๒๓ (๑)	๓๐,๐๐๐ บาท	๓๕,๐๐๐ บาท
อุบัติเหตุกรณีชนแล้วหนี มาตรา ๒๓ (๔)	๓๐,๐๐๐ บาท	๓๕,๐๐๐ บาท
อุบัติเหตุจากรถยกเว้นการทำ ประกันภัย มาตรา ๒๓ (๖)	๓๐,๐๐๐ บาท	๓๕,๐๐๐ บาท
อุบัติเหตุที่ได้รับการชดเชยตาม มาตรา ๒๓ (๒) มาตรา ๒๓ (๓) และ มาตรา ๒๓ (๕)	๓๐,๐๐๐ บาท	๓๕,๐๐๐ บาท

ภาพแสดง วงเงินความคุ้มครองของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

๕. มาตรการภาคบังคับตาม ๑๔

มาตรา ๑๔ เป็นการบังคับให้รถทุกคัน ต้องซื้อประกันภัยภาคบังคับ หากไม่ปฏิบัติตามจะมีโทษปรับ และไม่สามารถจดทะเบียนหรือต่อทะเบียนหรือชำระภาษีประจำปีได้ โดยในการจดทะเบียนรถยนต์หรือการรับชำระภาษีรถยนต์ประจำปีตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ให้นายทะเบียนตามกฎหมายดังกล่าว มีอำนาจหน้าที่ในการตรวจสอบว่ามีการประกันความเสียหายตามมาตรา ๗ แล้ว จึงจะรับจดทะเบียนรถยนต์หรือรับชำระภาษีรถยนต์ประจำปีได้

๘ แผนยุทธศาสตร์กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ปี ๒๕๖๔ – ๒๕๖๖ สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕
๙ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕

ในกรณีที่ปรากฏว่ามีการประกันความเสียหายตามมาตรา ๗ ให้นายทะเบียน ตามกฎหมายดังกล่าวจัดให้มีการทำประกันความเสียหายตามมาตรา ๗ โดยให้นายทะเบียนตามกฎหมาย ดังกล่าวมีสิทธิเรียกค่าตอบแทนได้ไม่เกินร้อยละห้าแล้วให้เจ้าของรถได้รับส่วนลดร้อยละเจ็ดจากค่าตอบแทน ที่นายทะเบียนตามกฎหมายนั้นได้รับจากบริษัทในอัตราร้อยละสิบสองหรือตามอัตราที่คณะกรรมการกำกับ และส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยประกาศกำหนด ทั้งนี้ ตามระเบียบที่คณะกรรมการกำหนด

๑.๒ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒^{๑๐}

เป็นกฎหมายที่ใช้ในการควบคุมและจัดระเบียบการขนส่งทางถนนด้วยรถ เพื่อให้ระบบการขนส่งทางบกมีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว ประหยัดและปลอดภัยซึ่งกำหนดให้ผู้ที่จะใช้รถ เพื่อการขนส่งจะต้องได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งเสียก่อน และสำหรับตัวรถตลอดจนการใช้งาน และการขับขี่ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมาย

ระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียนและภาษีรถ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๑๗ และ ๑๘ กำหนดให้รถทุกคันที่จดทะเบียนแล้วต้องเสีย ภาษีรถประจำปี เว้นแต่รถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องเสียภาษีประจำปี^{๑๑}

๑.๓ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒^{๑๒}

นิยามตามมาตรา ๔

การจราจร หมายความว่า การใช้ทางของผู้ขับขี่คนเดินเท้า หรือคนที่จูงขี่ หรือ ไล่ต้อนสัตว์

ทาง หมายความว่า ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทางไหล่ทาง ทางเท้า ทางข้าม ทางร่วมทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพาน และลานที่ประชาชนใช้ในการจราจรและให้หมายความ รวมถึงทางส่วนบุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนในการจราจรหรือที่เจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศ ให้เป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย แต่ไม่รวมไปถึงทางรถไฟ

ทางเดินรถ หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับการเดินรถไม่ว่าในระดับพื้นดินใต้หรือ เหนือพื้นดิน

รถ หมายความว่า ยานพาหนะทางบกทุกชนิดเว้นแต่รถไฟและรถราง

รถจักรยานยนต์ หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์กำลังไฟฟ้าหรือ พลังงานอื่นและมีล้อไม่เกินสองล้อและมีพวงขางมีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อ

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ เป็นกฎหมายหลักที่เกี่ยวข้องกับ รถ คน ถนน และการขับขี่ยานยนต์ กฎหมายฉบับนี้จึงมีความเกี่ยวข้องกับการจัดทำประกันภัยภาคบังคับ ของรถจักรยานยนต์ เนื่องจากในบทนิยามศัพท์ได้มีการจำกัดความของคำว่ารถจักรยานยนต์ไว้ด้วย

๑.๔ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์^{๑๓}

๑๐ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติม สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕

๑๑ ระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียนและภาษีรถตามกฎหมายว่าด้วย รถยนต์พ.ศ. ๒๕๖๒

๑๒ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติม สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕

๑๓ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ 13 สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕

มาตรา ๘๖๑ บัญญัติไว้ว่า “อันว่าสัญญาประกันภัยนั้น คือ สัญญาซึ่งบุคคลหนึ่งตกลงจะชดเชยค่าสินไหมทดแทนหรือเงินจำนวนหนึ่งให้ในกรณีวินาศภัยหากมีขึ้น หรือเหตุอย่างอื่นในอนาคตดังได้ระบุไว้ในสัญญาและในการนี้บุคคลอีกคนหนึ่งตกลงจะส่งเงินซึ่งเรียกว่า เบี้ยประกันภัยให้

การประกันภัย หมายถึง การที่บุคคลฝ่ายหนึ่งทำหน้าที่เป็นหลักประกันแก่บุคคลอีกฝ่ายหนึ่งโดยสัญญาว่าเขาจะต้องไม่รับความเดือดร้อนจากภัยที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งก่อให้เกิดความสูญเสียหรือเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของเขา โดยฝ่ายผู้ให้หลักประกันจะจ่ายเงินชดเชยให้ตามจำนวนและเงื่อนไขที่ตกลงกันไว้ หรืออาจทำให้ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยนั้นกลับสู่สภาพดีหรือใกล้เคียงดังเดิมโดยผู้ให้หลักประกันจะได้รับเงินตอบแทนจากอีกฝ่ายหนึ่งตามจำนวนที่ตกลงกันไว้

๒. แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

๒.๑ ทฤษฎีสามเหลี่ยมอาชญากรรม (Crime Triangle Theory) ^{๑๔}

การป้องกันปัญหาอาชญากรรมได้นั้น จำเป็นต้องศึกษาแนวทางการป้องกันการกำหนดการแก้ปัญหาได้อย่างถูกต้องและตรงจุด แนวคิดทฤษฎีสามเหลี่ยมอาชญากรรมเป็นแนวคิดในการวิเคราะห์ปัญหาอาชญากรรม (Crime Analysis) ที่เกิดขึ้นในแต่ละพื้นที่ เมื่อวิเคราะห์ข้อมูลดังกล่าวแล้ว จะทำให้ทราบถึงช่วงเวลา (Time) สถานที่ที่เกิดเหตุ (Place) พฤติกรรมของผู้กระทำความผิด ตลอดจนสภาพปัญหาและสาเหตุของการเกิดอาชญากรรม อันจะนำไปใช้ประโยชน์ในการแก้ไขปัญหาอาชญากรรมต่อไป โดยทฤษฎีสามเหลี่ยมอาชญากรรม (Crime Triangle Theory) ได้อธิบายถึงสาเหตุหรือองค์ประกอบของการเกิดอาชญากรรม ประกอบด้วยด้านต่างๆ ของสามเหลี่ยม ๓ ด้าน ดังนี้

๑. ผู้ก่อเหตุ/ผู้กระทำความผิด หมายถึง ผู้ที่มีความต้องการที่จะก่อเหตุหรือต้องการลงมือกระทำความผิด

๒. เหยื่อ หมายถึง บุคคล สถานที่ หรือวัตถุสิ่งของที่ถูกมุ่งหมายกระทำต่อ หรือเป็นเป้าหมายที่ต้องการกระทำความผิด

๓. โอกาส (Opportunity) หมายถึง ช่วงเวลา (Time) และสถานที่ (Place) ที่เหมาะสมที่ ผู้กระทำความผิดหรือคนร้าย มีความสามารถลงมือกระทำความผิดหรือก่ออาชญากรรม

เมื่อเหตุการณ์หรือสถานการณ์ครบองค์ประกอบทั้ง ๓ ด้าน ดังกล่าวข้างต้น จะทำให้เกิด อาชญากรรมขึ้น ทฤษฎีดังกล่าวได้เสนอแนวคิดในการแก้ไขปัญหาอาชญากรรม หรือการป้องกันไม่ให้ เกิดอาชญากรรม โดยต้องพยายามทำอย่างไรก็ตามที่จะให้องค์ประกอบของสามเหลี่ยมอาชญากรรมด้านใดด้านหนึ่งหายไป ก็จะทำให้อาชญากรรมไม่เกิดขึ้น



๑๔ แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานรักษาความปลอดภัยนักท่องเที่ยวของข้าราชการตำรวจในสังกัดกองกำกับการ ๓ กองบังคับการตำรวจท่องเที่ยว ๑ สืบค้นเมื่อวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๖๕

๓. ข้อมูลสถิติที่เกี่ยวข้อง

๓.๑ ข้อมูลสถิติที่เกี่ยวข้องกับการทำประกันภัยภาคบังคับของรถจักรยานยนต์^{๑๕}

๓.๑.๑ ข้อมูลประกันภัยรถจักรยานยนต์ภาคบังคับในประเทศไทย

ประกันภัยรถจักรยานยนต์ภาคบังคับในประเทศไทย	
๑. ประกันภัยรถจักรยานยนต์ภาคบังคับ	มี
๒. อัตราเบี้ยประกันภัย	คิดตามอัตราเบี้ยประกันภัย ที่ คปภ. กำหนด โดยพิจารณาจากขนาดเครื่องยนต์ (ซี.ซี.)
๓. สัดส่วนเบี้ยประกันภัยในตลาด	ร้อยละ ๑.๗๖ (ปี ๒๕๖๓)จากข้อมูลของบริษัทกลาง
๓. อัตราค่าสินไหมทดแทน	ร้อยละ ๑๓๗ (ปี ๒๕๖๓) ปรับความคุ้มครอง วันที่ ๑ เมษายน ๒๕๖๓ จาก ๓ แสนบาท เป็น ๕ แสนบาท
๔. หน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้อง	๑. สำนักงาน คปภ. ๒. บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด ๓. กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ
๕. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการทำประกันภัยรถจักรยานยนต์ภาคบังคับ	พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕
๖. มาตรการส่งเสริมประกันภัยรถจักรยานยนต์ภาคบังคับ (ปัจจุบัน)	๑. มาตรการภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๑๙ ๒. มาตรการติดกล้องหน้ารถเพื่อลดเบี้ยประกันภัย
๗. ปัญหาและอุปสรรคการทำประกันภัยรถจักรยานยนต์ภาคบังคับ	๑. จำนวนค่าสินไหมทดแทน และอัตราส่วนค่าสินไหมทดแทนของการประกันภัยภาคบังคับรถจักรยานยนต์ของประเทศไทยที่มีค่าเพิ่มสูงขึ้น ๒. เบี้ยประกันภัยของการประกันภัยภาคบังคับสำหรับรถจักรยานยนต์เป็นอัตราเดียวตามที่ พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ กำหนด ซึ่งไม่สอดคล้องกับความเสี่ยงของผู้ขับขี่ ๓. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ทำประกันภัยภาคบังคับ นำไปสู่การที่ค่าใช้จ่ายของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถเพิ่มขึ้นเนื่องจากต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนเบื้องต้นให้กับผู้เสียหาย
๘. มาตรการส่งเสริมประกันภัยรถจักรยานยนต์ภาคบังคับ (เพิ่มเติม)	

๓.๑.๒ ข้อมูลสถิติจำนวนรถที่ทำประกันภัยภาคบังคับประเภทรถจักรยานยนต์ เทียบกับจำนวนรถจดทะเบียนสะสมของกรมขนส่งทางบก ปี พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๔^{๑๖}

ข้อมูลสถิติจำนวนรถที่ทำประกันภัยภาคบังคับประเภทรถจักรยานยนต์ เทียบกับจำนวนรถจดทะเบียนสะสมของกรมการขนส่งทางบก			
ลำดับ	รายการ	ปี 2563	ปี 2564
1	จำนวนรถที่จดทะเบียนสะสม (Number of Vehicle Registered)	21,567,486	21,843,842
2	จำนวนกรมธรรม์ประกันภัยภาคบังคับ (Number of Policies)	13,014,803	12,807,280
คิดเป็นร้อยละ (%)		60.34	58.63

๓. ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ในประเทศไทย^{๑๗}

สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เฉพาะประเภทรถจักรยานยนต์ ในประเทศไทย	
ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
๑. จำนวนผู้ประสบภัย ผู้เสียชีวิตประเภทรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ : ทั้งหมด ๑๕,๗๔๘ คน ๑.๑ แบ่งเป็นประเภทรถยนต์ ร้อยละ ๒๐.๑๒ ๑.๒ แบ่งเป็นประเภทจักรยานยนต์ ร้อยละ ๗๙.๘๘	๑. จำนวนผู้ประสบภัย ผู้เสียชีวิตประเภทรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ : ทั้งหมด ๑๓,๖๒๔ คน ๑.๑ แบ่งเป็นประเภทรถยนต์ ร้อยละ ๑๙.๘๐ ๑.๒ แบ่งเป็นประเภทจักรยานยนต์ ร้อยละ ๘๐.๒๐
๒. จำนวนผู้ประสบภัย ผู้บาดเจ็บประเภทรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ : ทั้งหมด ๑,๐๑๔,๕๐๙ คน ๒.๑ แบ่งเป็นประเภทรถยนต์ ร้อยละ ๔๖.๖๐ ๒.๒ แบ่งเป็นประเภทจักรยานยนต์ ร้อยละ ๕๓.๔๐	๒. จำนวนผู้ประสบภัย ผู้บาดเจ็บประเภทรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ : ทั้งหมด ๘๘๓,๑๙๖ คน ๒.๑ แบ่งเป็นประเภทรถยนต์ ร้อยละ ๔๗.๘๘ ๒.๒ แบ่งเป็นประเภทจักรยานยนต์ ร้อยละ ๕๒.๑๒

๑๖ ข้อมูลสถิติจำนวนรถที่ทำประกันภัยภาคบังคับ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕๑ สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕

๑๗ เว็บไซต์ ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน (Thai RSC) สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕

๗. สรุปผลการศึกษา

จากการศึกษาโดยการวิเคราะห์ด้วยวิธีการเชิงคุณภาพ โดยการวิเคราะห์ เก็บรวบรวมข้อมูลจากการศึกษาเอกสาร ข้อมูลทางวิชาการ แนวคิด ทฤษฎี ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการทำประกันภัยภาคบังคับของรถจักรยานยนต์ ประกอบกับการศึกษาข้อมูลเชิงสถิติ สรุปผลการศึกษาได้ ดังนี้

๗.๑ สาเหตุของปัญหา สามารถวิเคราะห์ถึงสาเหตุของปัญหาได้ ดังนี้

๗.๑.๑ ปัญหาและอุปสรรคการทำประกันภัยภาคบังคับของรถจักรยานยนต์

๑. ประชาชนมีความคิดว่าอุบัติเหตุไม่ใช่สิ่งที่เกิดขึ้นง่ายๆ ซึ่งถือเป็นเหตุผลหลักของการไม่ทำประกันภัยรถจักรยานยนต์ภาคบังคับและอีกส่วนหนึ่งก็จะไม่ต่อทะเบียนรถด้วย รวมไปถึงเมื่อพิจารณาสถิติที่ผ่านมาผู้ประสบภัยจากกรณีการเกิดอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์มักจะไม่มีการหรือไม่ได้ทำประกันภัยรถจักรยานยนต์ภาคบังคับ ผู้ประสบภัยไม่ต้องการที่จะเสียเวลา หรือไม่ต้องการที่จะเดินทางไปแจ้งความลงบันทึกประจำวันไว้เป็นหลักฐานที่สถานีตำรวจ ดังนั้น เมื่อเกิดอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ ผู้ประสบภัยที่เป็นผู้ประกันตนในกองทุนประกันสังคมจะใช้สิทธิกรณีเจ็บป่วยฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ โดยเลือกที่จะใช้ความคุ้มครองจากกองทุนประกันสังคมก่อนหรือแทนที่การใช้สิทธิจากประกันภัยรถจักรยานยนต์ภาคบังคับ หรือใช้สิทธิประกันชีวิต หรือสิทธิหลักประกันสุขภาพ (สิทธิบัตรทอง) แทน

๒. ประชาชนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แต่ละเลย ไม่ตระหนักการทำประกันภัยรถจักรยานยนต์ภาคบังคับ และขาดความรู้ความเข้าใจถึงโทษและความสำคัญของการทำประกันภัยรถจักรยานยนต์ภาคบังคับ โดยไม่ให้ความสนใจที่จะทำประกันภัยรถจักรยานยนต์ภาคบังคับ เช่น สิทธิที่ได้รับเมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จะได้รับการดูแลรักษาจากโรงพยาบาลผ่านทางความคุ้มครองต่างๆ ประชาชนที่ไม่ทำประกันภัยภาคบังคับส่วนใหญ่ไม่คำนึงถึงค่ารักษาพยาบาลหรือความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ และรู้สึกว่าการทำประกันภัยภาคบังคับมีความยุ่งยาก เช่น ในการไปต่อทะเบียน ซึ่งส่งผลให้ผู้ขับขี่ไม่ทำประกันภัยภาคบังคับด้วย

๓. ความเหลื่อมล้ำทางสังคมด้านการศึกษาและเศรษฐกิจ

เนื่องจากประชาชนผู้ใช้จักรยานยนต์ส่วนมากมักเป็นเป็นผู้มีฐานะไม่สูงมากนักจนถึงปานกลาง ที่มีความจำเป็นต้องทำมาหากิน จึงมีความสนใจในเรื่องรายได้เศรษฐกิจของครัวเรือนการกินอยู่ การประกอบอาชีพมากกว่าเรื่องอื่นๆ และมักจะคิดว่าเป็นเรื่องไกลตัว เมื่อพิจารณาด้านการศึกษาก็พบว่าประชาชนกลุ่มนี้มีโอกาสในการเข้าถึงการศึกษาน้อย และมีความสนใจเรื่องกฎหมายว่าเป็นเรื่องไกลตัว ไม่รู้กฎหมายและไม่เห็นถึงความสำคัญการทำประกันภัยภาคบังคับของรถจักรยานยนต์ โดยเมื่อมีรายได้น้อยทำให้คิดว่าเป็นการเสียเวลาหากใช้เวลาทั้งวันในการไปทำทะเบียนต่อภาษี หรือการทำประกันภาคบังคับ ประชาชนบางกลุ่มอาจจะไม่มีความรู้ว่าจะต้องไปที่ไหนก็เป็นได้โดยเฉพาะในรถที่มีอายุการใช้งานตั้งแต่ ๕ ปีขึ้นไปจะต้องมีการตรวจสอบสภาพรถเสียก่อน

๗.๑.๒ ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายและมาตรการในการทำประกันภัยภาคบังคับของรถจักรยานยนต์

๑. มาตรการบังคับใช้กฎหมายในการทำประกันภัยภาคบังคับ ประชาชนไม่ทราบถึงโทษในกรณีการฝ่าฝืนกฎหมาย เรื่องของการทำประกันภัยภาคบังคับ

๒. ประชาชนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์บางส่วนยังมีความเข้าใจผิดที่ว่ารถจักรยานยนต์ที่ไม่ได้ทำการต่อทะเบียน จะไม่สามารถทำประกันภัยรถจักรยานยนต์ภาคบังคับได้ และการทำประกันภัยรถจักรยานยนต์ภาคบังคับโดยไม่ต่อทะเบียนจะทำให้ถูกเรียกเก็บค่าปรับกรณีการทำผิดกรณีไม่ต่อทะเบียนรถจักรยานยนต์ จึงไม่ค่อยที่จะทำประกันภัยภาคบังคับของรถจักรยานยนต์ นอกจากนี้ยังเห็นว่าในประชาชนที่มีฐานะที่ไม่สูงมักจะคิดว่าการไม่ทำประกันภัยรถจักรยานยนต์ภาคบังคับ และการ

ไม่ต่อทะเบียนรถการไม่มี พ.ร.บ. เป็นปัญหาหลัก เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายสูง ในต่างจังหวัดจะอยู่ในพื้นที่ห่างไกล มักจะไม่ทำเพราะรถเก่า รถไม่วิ่งทางไกล รถวิ่ง มักเกิดร่วมกับการไม่ต่อทะเบียนรถยนต์ (ภาคบังคับ)

๓. ประชาชนไม่ทำประกันภัยรถจักรยานยนต์ภาคบังคับและไม่ต่อทะเบียนรถ มีสาเหตุมาจากการที่ผู้ขับขี่ทั้งในส่วนของรถจักรยานยนต์และรถยนต์ไม่ได้รับการลงโทษ หรือกำกับดูแลอย่างจริงจังและเหมาะสมจากหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง

๗.๒ ผลกระทบที่เกิดขึ้น

๗.๒.๑ การไม่ได้รับความคุ้มครอง ค่าเสียหาย หรือค่าทดแทนตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๖๕ โดยผู้ขับขี่ต้องรับผิดชอบความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินเองทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นการบาดเจ็บ การเสียชีวิต และความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สินของตนเองและคู่กรณี อาจมีมูลค่าความเสียหายอาจสูงกว่ามูลค่าตัวรถที่ประสบเหตุ

๗.๒.๒ การได้รับชดใช้ค่าเสียหายไม่คุ้มกับความเสียหายที่ได้รับจริง และหากผู้ประสบภัยจะใช้สิทธิทางแพ่งเรียกร้องค่าเสียหาย ก็จะต้องใช้เวลาดำเนินคดีที่ยาวนาน

๗.๒.๑ การไม่กระทำผิดกฎหมาย มีอัตราโทษปรับ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๑๙

๘. ข้อเสนอแนะและแนวทางแก้ไข

จากการศึกษาโดยการวิเคราะห์ข้อมูลจากการศึกษาเอกสาร ข้อมูลทางวิชาการ แนวคิด ทฤษฎี ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลเชิงสถิติ ประกอบกับการวิเคราะห์ปัญหา สาเหตุของปัญหา และผลกระทบที่เกิดขึ้น สามารถสรุปเป็นข้อเสนอแนะและแนวทางแก้ไขปัญหาได้ ดังนี้

๘.๑ ข้อเสนอแนะ

๑. การนำแนวคิดของทฤษฎีสามเหลี่ยมอาชญากรรมมาวิเคราะห์องค์ประกอบเกิดการเกิดอาชญากรรม โดยมีวิธีการในการดำเนินการ ดังนี้

๑.๑ ด้านผู้กระทำผิดหรือคนร้าย (Offender)

ต้องพยายามลดหรือควบคุมจำนวนผู้กระทำความผิดหรือคนร้ายในพื้นที่ที่รับผิดชอบ โดยมุ่งเน้นการใช้มาตรการบังคับทางกฎหมาย (Law Enforcement) อย่างเคร่งครัด เช่น ในการฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร, ประมาท, สภาพรถไม่พร้อม, สภาพร่างกายไม่พร้อม, มึนเมา รวมทั้งการบังคับใช้มาตรการทางกฎหมายในการทำประกันภัยภาคบังคับ ให้ตระหนักถึงโทษของการไม่กระทำผิดกฎหมาย ซึ่งมีอัตราโทษปรับ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๑๙

๑.๒ ด้านเหยื่อ (Victim) ผู้เสียหาย หรือประชาชนทั่วไป

ต้องรู้จัก ต้องตระหนักหรือปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัดเช่นกัน เช่น ภัยจากการไม่ข้ามถนนบริเวณทางม้าลาย หรือสะพานลอย, ประมาท ทั้งนี้ หน่วยงานภาครัฐต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ ว่าในกรณีที่ประสบภัยจากรถผู้ประสบภัยจะได้รับความช่วยเหลือและคุ้มครองสิทธิอันเกิดจากอันตรายความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย ได้รับการชดใช้ค่าเสียหายและได้รับค่าเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกาย และได้รับการรักษาพยาบาลเบื้องต้นอย่างทันด่วนที่จากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๖๕

๑.๓ ด้านโอกาส (Opportunity)/สภาพแวดล้อม

ลดโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุ และสอดคล้องดูแลสภาพแวดล้อมที่อาจเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ เช่น แสงสว่างไม่เพียงพอ, ไม่มีสัญญาณไฟให้ข้ามถนน, เป็นบริเวณมุมอับ เช่น ลงสะพานหรือทางเลี้ยวหักศอก

๘.๒ แนวทางแก้ไขปัญหา

๘.๒.๑ สร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ ให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อทุกฝ่าย ตลอดจนลดภาระในการดำเนินงานของหน่วยงาน

๘.๒.๒ บูรณาการทุกภาคส่วนร่วมกันประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบข้อมูลเมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ผู้ประสบภัยจะได้รับการดูแลรักษาจากโรงพยาบาลโดยผ่านทางความคุ้มครองของประกันภัยรถจักรยานยนต์ภาคบังคับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ สิทธิหลักประกันและสิทธิประกันสังคม ทั้งนี้ รวมไปถึงการถูกรับเข้าเป็นคนไข้เอื้ออาทรของทางโรงพยาบาล โดยไม่ต้องรอผลพิสูจน์ความผิดทางกฎหมาย เนื่องจากกฎหมายกำหนดให้ผู้ประสบภัยทุกราย ไม่ว่าจะประสบเหตุเนื่องจากกรณีใดก็ตาม เช่น ประสบเหตุจากรถที่ไม่มีประกันภัย ประสบเหตุจากรถชนแล้วหลบหนี ล้วนมีสิทธิ ได้รับค่าเสียหายจากกองทุนเท่าเทียมกันทุกคน

๘.๒.๓ บูรณาการร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนในการดำเนินงานให้เป็นไปตามกฎหมายโดยการสร้างนวัตกรรมการเชื่อมโยงเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงาน โดยให้สามารถเข้าถึงระบบข้อมูลการทำประกันภัยภาคบังคับของรถ เชื่อมโยงกับข้อมูลของกรมการขนส่งทางบก เช่น เลขทะเบียนรถ ประเภทรถ รหัสจังหวัด เลขตัวรถ และยี่ห้อรถ รวมทั้งชื่อผู้ครอบครองรถ เพื่อให้สามารถตรวจสอบได้ทันทีที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นว่ารถคนดังกล่าวมีการทำประกันภัยภาคบังคับของรถหรือไม่ผู้ใดเป็นผู้ครอบครองรถ เพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองสิทธิของผู้ประสบภัยในการได้รับความช่วยเหลือจากเงินค่าเสียหายเบื้องต้นและค่าทดแทน

การคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ถือเป็นมาตรการหนึ่งที่สำคัญและมีความจำเป็นเพื่อเป็นหลักประกันแก่ประชาชน โดยเมื่อประสบภัยจากรถต้องได้รับความช่วยเหลือและคุ้มครองสิทธิซึ่งได้รับอันตรายความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย ได้รับการชดเชยค่าเสียหายและได้รับค่าเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิต และร่างกายอย่างแน่นอนและรวดเร็ว และได้รับการรักษาพยาบาลเบื้องต้นอย่างทันทั่วทั้งที่ตามกฎหมาย ทั้งนี้ ประชาชนต้องตระหนักถึงความสำคัญว่าเมื่อมีรถยนต์ในครอบครอง ก็ย่อมที่จะต้องมีความรับผิดชอบต่อสังคม

บรรณานุกรม

มุมมองสะท้อนความคิดนิติบัญญัติ : Legal reflection.สืบค้นจากhttps://www.senate.go.th/assets/portals/๙๓/fileups/๒๗๒/files/S%E๐%B๙%๘๘ub_Jun/๙legal/legal๑๐.pdf.สืบค้นเมื่อวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๖๕

พิมพ์ธรา พัสตุ ประดิษฐ์ กิตติธันท์ เลอวงค์รัตน์ : แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานรักษาความปลอดภัยนักท่องเที่ยวของข้าราชการตำรวจในสังกัด กองกำกับการ ๓กองบังคับการตำรวจท่องเที่ยว ๑.สืบค้นจาก วารสารคุณภาพชีวิตกับกฎหมาย ปีที่ ๑๖ ฉบับที่ ๑ (มกราคม - มิถุนายน ๒๕๖๓).สืบค้นเมื่อวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๖๕

บันทึกข้อตกลงความร่วมมือการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลเพื่อตรวจสอบการจัดทำประกันภัยรณภาคบังคับระหว่างกรมการขนส่งทางบก สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย และสมาคมประกันวินาศภัย.สืบค้นจาก https://www.dlt.go.th/th/public-news/view.php?_did=๒๘๔๒.สืบค้นเมื่อวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๖๕

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์.สืบค้นจาก <http://web.krisdika.go.th/data/law/law๔/%BB๐๓/%BB๐๓-๒๐-๙๙๙๙-update.pdf>.สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒.สืบค้นจาก <http://web.krisdika.go.th/data/law/law๒/%A๑๑๑/%A๑๑๑-๒๐-๙๙๙๙-update.pdf>.สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๖๕.สืบค้นจาก <http://web.krisdika.go.th/data/law/law๒/%A๔๒๕/%A๔๒๕-๒๐-๙๙๙๙-update.pdf>.สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕

ระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียนและภาษีรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๖๒.สืบค้นจาก http://www.ratchakitcha.soc.go.th/DATA/PDF/๒๕๖๒/E/๒๓๗/T_๐๐๐๑.PDF.สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕

สำนักงานคณะกรรมการการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย.พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม รวมกฎกระทรวง ประกาศกระทรวง.สืบค้นจาก https://www.oic.or.th/sites/default/files/content/๘๙๒๕๒/phrb.khumkhrngphuuprasbphaycchaakrth_ph.s._๒๕๓๕.pdf.สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕

สำนักงานคณะกรรมการการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย.แผนยุทธศาสตร์กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ปี ๒๕๖๔ – ๒๕๖๖.สืบค้นจากhttps://www.oic.or.th/sites/default/files/content/๘๙๒๕๒/phrb.khumkhrngphuuprasbphaycchaakrth_ph.s._๒๕๓๕.pdf.สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕

ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน.ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน.สืบค้นจาก <https://www.thairsc.com/>.สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕