

ปัญหาการขอรับ การจ่ายและการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครอง
ผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสังกัดสำนักงาน คปภ.ภาค 8
(สุราษฎร์ธานี)

นางสาวนฤมล บุญเสริม

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาปัญหาการขอรับ การจ่ายและการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสังกัดสำนักงาน คปภ.ภาค 8 (สุราษฎร์ธานี) 2) เพื่อศึกษาแนวทางแก้ไข วิเคราะห์ปัญหา และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหาการขอรับ การจ่ายและการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสังกัดสำนักงาน คปภ.ภาค 8 (สุราษฎร์ธานี) โดยกลุ่มตัวอย่างคือ 40 ราย ดังนี้ ผู้มีส่วนเสียได้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ เจ้าของรถตามคู่มือจดทะเบียนรถจำนวน 10 คน 2) เป็นผู้มีความรู้และมีประสบการณ์เกี่ยวกับ กฎหมาย ระเบียบและข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขอรับ การจ่ายและการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย จำนวน 10 คน 3) ผู้ปฏิบัติงานเกี่ยวกับปัญหาการขอรับ การจ่ายและการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยที่สามารถให้ข้อมูลเกี่ยวกับปัญหาในการดำเนินการจริงได้ รวมทั้งสิ้น จำนวน 40 คน สรุปได้ว่าปัญหาการขอรับ การจ่าย การไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสังกัดสำนักงาน คปภ.ภาค 8 (สุราษฎร์ธานี) สืบเนื่องมาจากการขาดความรู้ความเข้าใจในเรื่องการขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากขั้นตอนการดำเนินงาน เอกสารประกอบการขอรับค่าเสียหาย แนวปฏิบัติที่ชัดเจนในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นกรณีที่มีความซับซ้อนในเรื่องของอุบัติเหตุ การไล่เบี้ยเรียกคืนที่ติดตามเจ้าของรถได้ยากเนื่องจากไม่ได้จดทะเบียนต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ขนส่งทำให้ติดตามผู้ต้องรับผิดชอบได้ยาก

คำสำคัญ : ค่าเสียหายเบื้องต้น พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 กองทุน
ทดแทนผู้ประสบภัย

นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง

Graduate students of the Master of Business Administration program, Ramkhamheang University

บทนำ

1.1 ความเป็นมาของปัญหา

อย่างที่ทุกคนทราบกันดีว่า พ.ร.บ. หรือ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัย พ.ศ. 2535 นั้นให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยจากรถในกรณีที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตและร่างกายจากอุบัติเหตุทางรถแล้วถ้าหากรถคันที่เกิดเหตุไม่มี พ.ร.บ. แนนอนว่าหลายคนอาจยังไม่รู้ว่า เราสามารถเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นจาก “กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย” ได้ กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ถูกจัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัย พ.ศ. 2535 โดยมีบทบาทและหน้าที่ในการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากรถ โดยจ่ายเป็นค่าเสียหายเบื้องต้น ในกรณีที่ผู้ประสบภัยไม่ได้รับการชดเชยจากบริษัทประกันภัย หรือรถคันที่เกิดเหตุไม่มีประกันภัย พ.ร.บ. หรือไม่สามารรถเรียกร้องจากที่ใดได้ เช่น รถชนแล้วหนี เจ้าของรถที่ไม่มี พ.ร.บ. ไม่จ่ายค่าเสียหาย เป็นต้นและเมื่อกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้ดำเนินการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยแล้ว กองทุนฯ จะดำเนินการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นคืนจากเจ้าของรถหรือผู้กระทำความผิดในลำดับต่อไปจะเห็นได้ว่าถึงแม้จะมีการควบคุมดูแลป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอย่างเข้มงวดแต่ก็ไม่สามารถป้องกันอุบัติเหตุได้ทั้งหมด ยังมีอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้นจำนวนมาก จึงทำให้มีทั้งผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต ซึ่งผู้ประสบภัยหรือทายาทของผู้ประสบภัยเหล่านี้มีความจำเป็นต้องได้รับการเยียวยา ค่าเสียหายอย่างทันท่วงที เช่น ค่าปลงศพ ค่ารักษาพยาบาล เป็นต้น ซึ่งในอดีตผู้ประสบภัยไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหายหรือได้รับการชดเชยค่าเสียหายตามที่ได้รับจริง จึงตกเป็นภาระของผู้ประสบภัยจากรถที่จะต้องช่วยเหลือตัวเองหรือเป็นภาระของรัฐบาลที่ต้องเข้าไปดูแลและให้การช่วยเหลือทั้งในด้านการรักษาพยาบาล และการดำรงชีพ ประกอบกับในอดีตขณะนั้นยังไม่มีความคุ้มครองทางการเงินแก่ผู้ประสบภัยจากรถในรูปแบบสากลที่ใช้กันอยู่ทั่วไปในประเทศ ด้วยเหตุดังกล่าว ในปี พ.ศ. 2535 สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ซึ่งทำหน้าที่รัฐสภาในขณะนั้นจึงได้ตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ขึ้นโดยบังคับให้รถทุกคันต้องจัดทำประกันภัยไว้กับบริษัทประกันวินาศภัยเมื่อรถที่ได้ทำประกันไว้ได้เกิดอุบัติเหตุมีผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิต ผู้ประสบภัยหรือทายาทของผู้ประสบภัยที่ได้รับอุบัติเหตุดังกล่าวย่อมมีสิทธิได้รับการชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันวินาศภัยเป็นจำนวนเงินที่แน่นอน และในระยะเวลาอันรวดเร็วอย่างทันท่วงที แต่ถึงแม้ว่ากฎหมายบังคับให้เจ้าของรถ หรือผู้ครอบครองรถทุกคันมีหน้าที่ต้องจัดให้มีการประกันภัยตามมาตรา 7 และให้บริษัทผู้รับประกันภัยตามมาตรา 10 อย่างชัดเจนก็ตาม ในทางปฏิบัติปรากฏว่ายังมีรถจำนวนมากที่ไม่จัดทำประกันภัยภาคบังคับ ซึ่งผู้ประสบภัยจะต้องรับความเสี่ยงเองหากเกิดอุบัติเหตุ จึงได้มีการตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถขึ้นซึ่งตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 วัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่าย

ค่าเสียหายเบื้องต้นตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดให้แก่ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยไม่ต้องรอพิสูจน์ความรับผิดชอบภายใน 7 วัน นับตั้งแต่วันที่รับคำร้องและเอกสารครบถ้วน กฎหมายได้กำหนดโทษไว้ว่าหากมีรถแต่ไม่ทำประกันภัย เจ้าของรถมีโทษปรับไม่เกิน 10,000 บาท ผู้ใช้รถมีโทษปรับไม่เกิน 10,000 บาท หากแต่เจ้าของรถนั้นนำรถที่ไม่ได้จัดทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาใช้จะโดนปรับสองกระทงรวมกันไม่เกิน 20,000 บาท ในความเป็นจริงแล้วยังเป็นปัญหาเนื่องจากเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถไม่ถูกปรับตามที่มีการกำหนดโทษไว้จึงทำให้ประชาชนขาดความตระหนักและไม่ให้ความสำคัญกับการทำประกันภัยภาคบังคับ เมื่อผู้ประสบภัยเกิดอุบัติเหตุได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากการชนที่รถหรือโดยสารรถคันที่ไม่ได้จัดทำประกันภัยภาคบังคับไว้ นั้นจะต้องใช้สิทธิขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งสามารถเข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลในจังหวัดพังงา เจ้าหน้าที่โรงพยาบาลจะนำแบบฟอร์มเอกสารประกอบคำร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งการดำเนินการยื่นเอกสารประกอบอาจเกิดความยุ่งยากแก่ผู้ประสบภัย และในการดำเนินการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นโดยการพิจารณาจากกรณีการเกิดเหตุซึ่งลักษณะการเกิดเหตุมีแตกต่างกันไป และมีความซับซ้อนจึงอาจเกิดความสับสนในการจ่ายตามกรณีใด ซึ่งโรงพยาบาลในจังหวัดพังงามีการทำ MOU กับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจังหวัดพังงา รับมอบอำนาจจากผู้ประสบภัยเรียกเก็บค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจังหวัดพังงา และกองทุนดำเนินการจ่ายผ่านระบบ E-Claim ในรูปแบบ MOU ซึ่งภายหลังการจ่ายกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยก็จะทำหน้าที่ไล่เบี่ยเรียกคืนไปยังเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถ ซึ่งจะมีประเด็นปัญหาในการไล่เบี่ยเรียกคืนเนื่องจากประชาชนขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จึงทำให้การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจังหวัดพังงามีการจ่ายไปมากกว่าการรับคืนค่าเสียหายเบื้องต้นหลายเท่า จึงสมควรทำการศึกษาวิจัยในประเด็นดังกล่าวเพื่อให้ทราบถึงสาเหตุของปัญหาเกี่ยวกับปัญหาการขอรับ การจ่ายและการไล่เบี่ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสังกัดสำนักงาน คปภ.ภาค 8 (สุราษฎร์ธานี) เพื่อให้ปัญหาการขอรับ การจ่ายและการไล่เบี่ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสังกัดสำนักงาน คปภ.ภาค 8 (สุราษฎร์ธานี) เป็นไปด้วยความสะดวกรวดเร็วตามกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับและแนวปฏิบัติต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1.2.1 เพื่อศึกษาปัญหาการขอรับ การจ่ายและการไล่เบียดเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสังกัดสำนักงาน คปภ.ภาค 8 (สุราษฎร์ธานี)

1.2.2 เพื่อศึกษาแนวทางแก้ไข วิเคราะห์ปัญหา และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหาการขอรับ การจ่าย และการไล่เบียดเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสังกัดสำนักงาน คปภ.ภาค 8 (สุราษฎร์ธานี)

1.3 สมมติฐานการวิจัย

1.3.1 ผู้ประสบภัยจากรถหรือทายาทผู้ประสบภัยจากรถขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการขอรับ การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

1.3.2 ปัญหาเกี่ยวกับการตีความการขอรับและจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ตามมาตรา 23 ซึ่งมี 6 กรณีที่อาจทำให้เลือกจ่ายผิดกรณีได้

1.3.3 ปัญหาเกี่ยวกับการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นไปแล้วต้องติดตามไล่เบียดเรียกคืนเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถซึ่งมีการจ่ายไปมากการรับคืนค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

1.4 ขอบเขตการวิจัย

ศึกษาเฉพาะปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับปัญหาการขอรับ การจ่ายและการไล่เบียดเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสังกัดสำนักงาน คปภ.ภาค 8 (สุราษฎร์ธานี) โดยเฉพาะปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับปัญหาการขอรับ การจ่ายและการไล่เบียดเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสังกัดสำนักงาน คปภ.ภาค 8 (สุราษฎร์ธานี)

1.5 วิธีวิจัย

งานวิจัยนี้เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพ (Quality Research) โดยใช้วิธีดำเนินการวิจัยแบบผสม (Mixed Methodologies) ระหว่างการวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary Research) กับการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) ดังนี้

1. ทำการค้นคว้าจากเอกสาร (Documentary Research) โดยศึกษาค้นคว้าและรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับแนวคิด ประวัติความเป็นมา ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องจากเอกสารทางวิชาการต่าง ๆ เช่น หนังสือ ตำรา งานวิจัยวิทยานิพนธ์ บทความทางวิชาการ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และเอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย

2. การสัมภาษณ์เชิงลึก ดำเนินการโดยเก็บรวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth interview) โดยการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับงานวิจัยจากบุคคลผู้มีส่วนได้เสียและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้แก่ ผู้ซึ่งรับผิดชอบด้านการดำเนินการด้านการประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัย เจ้าหน้าที่ของสำนักงานกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยสังกัด คปภ.ภาค 8 (สุราษฎร์ธานี)

1.6 นิยามศัพท์เฉพาะ

1.6.1 บริษัท หมายถึง บริษัทประกันวินาศภัยซึ่งเป็นผู้รับประกันภัย และเป็นผู้ออกกรมธรรม์ประกันภัยนี้

1.6.2. ผู้เอาประกันภัย หมายถึง บุคคลที่เป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถที่ระบุชื่อเป็นผ้เอาประกันภัยในกรมธรรม์ประกันภัย

1.6.3. ผู้ประสบภัย หมายความว่า บุคคลที่ได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย เนื่องจากรถที่ใช้หรือ อยู่ในทาง หรือสิ่งที่บรรทุก หรือติดตั้งในรถ

1.6.4. รถ หมายความว่า รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์คันที่เอาประกันภัย ซึ่งมีรายการที่ระบุไว้ในหน้าตารางกรมธรรม์ ประกันภัยนี้ ซึ่งอาจเป็นรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ ทุกชนิด ทุกประเภท ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522) หรือรถยนต์อื่นที่มีไว้ใช้ไม่ว่าจะเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์หรือกำลังไฟฟ้าก็ตาม

1.6.5. ค่าเสียหาย หมายความว่า ค่าเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัยอันเกิดจากรถ

1.6.6. เจ้าของรถ หมายความว่า ผู้ซึ่งมีกรรมสิทธิ์ในรถหรือผู้มีสิทธิ์ครอบครองรถตามสัญญาเช่าซื้อ และหมายความรวมถึงผู้นำรถที่จดทะเบียนในประเทศไทยเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวด้วย

1.6.7 ค่าเสียหายเบื้องต้น หมายความว่า ค่ารักษาพยาบาลค่าใช้จ่ายอันจำเป็น เกี่ยวกับการรักษาพยาบาล ค่าปลงศพ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการศพ รวมทั้งค่าเสียหาย และค่าใช้จ่ายที่จำเป็นอย่างอื่นเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยในเบื้องต้น

1.6.8 กองทุน หมายความว่า กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.7.1. เพื่อทราบขั้นตอนและเอกสารประกอบการขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

1.7.2. เพื่อทราบปัญหาการขอรับ การจ่ายและการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถในจังหวัดพังงา

1.7.3. เพื่อทราบปัญหาเกี่ยวกับการตีความการขอรับและจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ตามมาตรา 23 ซึ่งมี 6 กรณีที่อาจทำให้เลือกจ่ายผิดกรณีได้

1.7.4. เพื่อทราบปัญหาเกี่ยวกับการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นไปแล้วต้องติดตามไล่เบี้ยเรียกคืนเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถซึ่งมีการจ่ายไปมากการรับคืนค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

1.7.5. เพื่อทราบแนวทางแก้ไข วิเคราะห์ปัญหา และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหาการขอรับ การจ่าย และการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสังกัดสำนักงาน คปภ.ภาค 8 (สุราษฎร์ธานี)

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

นางสาวเบญญาภา ปันจินะ (2559) ทำการศึกษาประสิทธิภาพการเรียกเก็บค่ารักษาพยาบาลผู้ประสบภัยจากรถ (พรบ. รถ) โดยการเชื่อม ระบบe-claim ของบริษัทกลาง กบระบบ hos -xp สรุปว่าผลของการเรียกเก็บค่ารักษาพยาบาลผู้ประสบภัยจากรถ (พรบ.รถ) โดยการเชื่อมระบบe-claim ของบริษัทกลางกับระบบ hos -xp สามารถตรวจสอบความคุ้มครองของผู้ประสบภัยได้ทันที ลดความซ้ำซ้อนในการ

บันทึกข้อมูลและสามารถเรียกเก็บค่ารักษาพยาบาลได้ทั้งหมดจำนวน 157 รายคิดเป็นร้อยละ 100 และเป็นจำนวนเงินทั้งหมด 242,799 บาท ข้อเสนอแนะในการเชื่อมโยงระบบ e-claim กับระบบ hos-xp ต้องมีการวางแผนในการดำเนินเงินเมื่อมีระบบ อินเทอร์เน็ตล่มที่ไม่สามารถตรวจสอบความคุ้มครองได้

ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล (2552) ทำการศึกษาสังเคราะห์นโยบายสาธารณะ พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 สรุปว่า ตลอด 16 ปีที่ผ่านมา ความพยายามที่จะคุ้มครองคนไทยที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร ปีละหนึ่งหมื่นราย บาดเจ็บเกือบหนึ่งล้านรายโดยเข้าชั้นศาลฟ้องต้องนอนโรงพยาบาลกว่าหนึ่งแสนราย พิจารณาว่าหนึ่งหมื่นราย ประสบความสำเร็จในระดับหนึ่งภายใต้อำนาจของกฎหมายฉบับปัจจุบันในความรับผิดชอบของธุรกิจประกันภัยดูแลโดยกรมการปัจจุบัน ความสำเร็จนี้ได้มาด้วยการแลกเปลี่ยน 4 ประการ

วิธีดำเนินการวิจัย

งานวิจัยนี้เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพ (Quality Research) โดยใช้วิธีดำเนินการวิจัยแบบผสม (Mixed Methodologies) ระหว่างการวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary Research) กับการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) ดังนี้

1. ทำการค้นคว้าจากเอกสาร (Documentary Research) โดยศึกษาค้นคว้าและรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับแนวคิด ประวัติความเป็นมา ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องจากเอกสารทางวิชาการต่าง ๆ เช่น หนังสือ ตำรา งานวิจัยวิทยานิพนธ์ บทความทางวิชาการ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และเอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย

2. การสัมภาษณ์เชิงลึก ดำเนินการโดยเก็บรวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth interview) โดยการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับงานวิจัยจากบุคคลผู้มีส่วนได้เสียและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้แก่ ผู้ซึ่งรับผิดชอบด้านการดำเนินการด้านการประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัย เจ้าหน้าที่ของสำนักงานกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยสังกัด คปภ.ภาค 8 (สุราษฎร์ธานี)

สรุปผลการวิจัย

ในการวิจัยเรื่อง “ ปัญหาการขอรับ การจ่ายและการไต่เบี่ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสังกัดสำนักงาน

คปภ.ภาค 8 (สุราษฎร์ธานี) ” ในครั้งนี้นั้นเป็นการดำเนินการ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1.เพื่อศึกษาปัญหาการขอรับ การจ่ายและการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสังกัดสำนักงาน คปภ.ภาค 8 (สุราษฎร์ธานี) 2.เพื่อศึกษาแนวทางแก้ไข วิเคราะห์ปัญหา และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหาการขอรับ การจ่ายและการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสังกัดสำนักงาน คปภ.ภาค 8 (สุราษฎร์ธานี) โดยเป็นวิจัยเชิงคุณภาพแบบสัมภาษณ์เชิงลึก ซึ่งได้ทำการสัมภาษณ์และรวบรวมข้อมูลจาก 1.ผู้มีส่วนเสียได้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ เจ้าของรถตามคู่มือจดทะเบียนรถ 2.เป็นผู้มีความรู้และมีประสบการณ์เกี่ยวกับ กฎหมาย ระเบียบและข้อบังคับต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการขอรับ การจ่ายและการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย 3.ผู้ปฏิบัติงานเกี่ยวกับปัญหาการขอรับ การจ่ายและการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยที่สามารถให้ข้อมูลเกี่ยวกับปัญหาในการดำเนินการจริงได้อย่างครบถ้วน ส่งผลต่อข้อมูลที่ผู้วิจัยสามารถนำมาวิเคราะห์และสรุปผลได้ ซึ่งได้สำรวจจากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างในพื้นที่จังหวัดสังกัดสำนักงาน คปภ.ภาค 8 (สุราษฎร์ธานี) ดังนี้

ปัญหาการขอรับ การจ่ายและการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสังกัดสำนักงาน คปภ.ภาค 8 (สุราษฎร์ธานี) จากการศึกษาปัญหาการขอรับ การจ่ายและการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสังกัดสำนักงาน คปภ.ภาค 8 (สุราษฎร์ธานี) วิเคราะห์ได้ดังนี้ ผู้ถูกสัมภาษณ์ จำนวน 40 คน ได้ตอบแบบสัมภาษณ์ไปในทิศทางเดียวกันล้วนพบปัญหา ซึ่ง ได้พูดถึงปัญหาการขอรับ การจ่ายและการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสังกัดสำนักงาน คปภ.ภาค 8 (สุราษฎร์ธานี) พบว่ากลุ่มนี้ขาดความเข้าใจในการดำเนินการ ขั้นตอนและเอกสารที่จะต้องใช้ประกอบการขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นทำให้รู้สึกยุ่งยากในการดำเนินการขอรับเป็นอย่างมาก และโรงพยาบาลที่เข้ารับการรักษาไม่ได้ให้ข้อมูลที่ถูกต้องและเข้าใจง่าย และการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นไปแล้วไม่ทราบว่าจะต้องจ่ายเงินคืนให้กับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยพร้อมเงินเพิ่มอีก 20 เปอร์เซ็นต์ทำให้เจ้าของรถเสียประโยชน์และต้องขอคืนเงินในอัตราที่เพิ่มขึ้น ในส่วนของปัญหาการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นพบว่าบางคำร้องมีความซับซ้อนในการจ่ายตามมาตรา 23 (25) ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยจากรถในกรณีดังต่อไปนี้ให้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุน

(1) รถนั้นมีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 และเจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

(2) รถนั้นมีได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถในขณะที่เกิดเหตุเพราะถูกยกยอก ฉ้อโกง กรรโชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นเอาทรัพย์และได้มีการร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน

(3) รถนั้นไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถและมีได้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9

(4) รถนั้นมีผู้ขับหลบหนีไปหรืออาจไม่ทราบได้ว่าความเสียหายเกิดจากรถคันใด

(5) บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน หรือ

(6) รถตามมาตรา 8 ที่มีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7

กล่าวคือ กรณีมีความซับซ้อนเกิดขึ้น อาจทำให้จ่ายค่าเสียหายผิดมาตราได้ และในส่วนที่จ่ายออกไปได้แล้ว การทวงถามเพื่อเรียกคืนเงินนั้นการไล่เบี้ยเรียกคืนจะเกิดขึ้นหลักจากจ่ายเงินไปแล้วจะไล่เบี้ยเรียกคืนไปยังเจ้าของรถตามคู่มือจดทะเบียนรถที่ตรวจสอบไปยังสำนักงานขนส่ง ซึ่งในกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสังกัดสำนักงาน คปภ.ภาค 8 (สุราษฎร์ธานี) จะพบปัญหาว่า เจ้าของรถแต่ผู้ประสบภัยบางคนเป็นเจ้าของรถตามคู่มือจดทะเบียนรถเอง รวมทั้งบางคนหยิบยืมรถขอผู้อื่นมาแล้วเกิดอุบัติเหตุทำให้เกิดปัญหาการเข้าใจผิดตามมา และยังมีในกรณีที่ซื้อรถต่อกันมาหลายทอดแต่ไม่ได้ไปทำการโอนกับพนักงานเจ้าหน้าที่ขนส่ง มีทั้งที่ทำหนังสือซื้อขายไว้แล้วไม่ได้ทำการโอนและยังมีที่ซื้อขายกันโดยไม่มีหลักฐาน ทำให้มีความยากในการติดตามผู้ต้องชำระคืนเงินกองทุนจึงทำให้อัตราการจ่ายเกิดขึ้นมากกว่าการได้รับเงินคืนมากจึงเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นแล้วยังไม่มีความเห็นในการแก้ไขและเพิ่มจำนวนการรับคืนค่าเสียหาย งานวิจัยนี้จึงทำการศึกษาแนวทางแก้ไข วิเคราะห์ปัญหา และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหาการขอรับ การจ่ายและการไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสังกัดสำนักงาน คปภ.ภาค 8 (สุราษฎร์ธานี)

อภิปรายผล แนวทางการแก้ปัญหา และข้อเสนอแนะ

จากการวิจัย เรื่องปัญหาการขอรับ การจ่าย การไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสังกัดสำนักงาน คปภ.ภาค 8 (สุราษฎร์ธานี) ผู้ให้ข้อมูลทั้งสิ้น 40 ท่าน มีแนวทางในการแก้ปัญหาคือ

แนวทางการแก้ปัญหาการขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสังกัดสำนักงาน คปภ.ภาค 8 (สุราษฎร์ธานี) คือ กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยควรมีการประชาสัมพันธ์ความรู้ความเข้าใจ รวมถึงวิธีการดำเนินการขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นที่สามารถเข้าใจได้ง่ายและใช้เอกสารประกอบการขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นที่มีความซับซ้อนน้อยลง และมีลำดับขั้นตอนที่น้อยลง และการแก้ปัญหาหลักที่สามารถแก้ปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลคือการรณรงค์ความรู้และเพิ่มช่องทางการเข้าถึงการประกันภัยภาคบังคับให้สามารถซื้อได้สะดวกมากยิ่งขึ้น หรือมีการลงพื้นที่เพื่อทำการแนะนำให้ประชาชนเข้าใจและเล็งเห็นถึงความสำคัญ และความเสียหายที่จะเกิดขึ้นได้จากการใช้รถแล้วไม่มีการประกันภัย พ.ร.บ ทำให้ตนเองจะต้องเกิดความเสียหายและรับความเสี่ยงทั้งหมดเอง หากเป็นฝ่ายผิดจะต้องชดใช้ในส่วนของค่ารักษาพยาบาล ค่าอนามัย รวมถึงค่าปลงศพในกรณีเสียชีวิตเองด้วย ซึ่งความคุ้มครอง ประกันภัยภาคบังคับ พ.ร.บ. สูงสุดถึง 504,000 บาท ซึ่งเป็นจำนวนเงินที่เยอะอาจไม่สามารถรับผิดชอบได้เองทั้งหมด อาจกระทบต่อครอบครัวหรือบุคคลอื่นที่ได้รับความเสียหาย

ปัญหาการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสังกัดสำนักงาน คปภ.ภาค 8 (สุราษฎร์ธานี) วิธีแก้ปัญหา คือ มีการทำแนวปฏิบัติที่มีความชัดเจนและมีเคสตัวอย่างที่มีความซับซ้อนเกิดขึ้นเพื่อเป็นแนวในการแก้ปัญหาและแนวทางในการปฏิบัติให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันอย่างถูกต้องและไม่เกิดความผิดพลาดในการเลือกมาตรา 23 ทั้ง 6 อนุ ในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535

ปัญหาการไล่เบี่ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสังกัดสำนักงาน คปภ.ภาค 8 (สุราษฎร์ธานี) วิธีแก้ปัญหา คือ ควรมีความเข้มงวดในการตรวจจับรถที่ไม่มีการทำประกันภัยภาคบังคับและมีการปรับตามฐานความผิด รวมถึงความเข้มงวดในการจะต้องไปทำการดอนรถในคู่มือจดทะเบียนให้มีเจ้าของรถเป็นปัจจุบันที่จดทะเบียนโอนต่อพนักงานเจ้าหน้าที่หรือจัดให้มีการทำสัญญาซื้อขายกันจะได้สามารถติดตามไล่เบี่ยเรียกคืนเจ้าของรถได้อย่างถูกต้องและมีประสิทธิภาพเพิ่มมากยิ่งขึ้นรวมถึงเพิ่มบทลงโทษเจ้าของรถที่ไม่มาชำระเงินคืนกองทุนอย่างเคร่งครัด

ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัย ปัญหาการขอรับ การจ่าย การไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสังกัดสำนักงาน คปภ.ภาค 8 (สุราษฎร์ธานี) ผู้วิจัยจึงมีข้อเสนอแนะดังนี้

1. จากผลการวิจัย พบว่า อัตราการขอรับ การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสังกัดสำนักงาน คปภ.ภาค 8 (สุราษฎร์ธานี) มีมากกว่าอัตราการรับเงินคืนค่าเสียหายเบื้องต้นมาก เนื่องจากผู้ประสบภัยที่ไม่ได้จัดให้รถของตนหรือรถที่นำมาใช้งานมีประกันภัยภาคบังคับมีเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมากและค่ารักษาพยาบาลมีราคาค่อนข้างสูงในการรักษาจึงทำให้ผู้ประสบภัยจะต้องรับผิดชอบค่ารักษาดังกล่าวเองไม่สามารถใช้สิทธิอื่นได้ ทำให้ผู้ประสบภัยไม่สามารถจ่ายค่ารักษาพยาบาลได้เองจึงต้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากจังหวัดในสังกัด คปภ.ภาค 8 (สุราษฎร์ธานี) เพิ่มขึ้นแต่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะต้องเรียกเงินนั้นคืนจากผู้ประสบภัย มิได้จ่ายไปให้แต่มีการเรียกคืนพร้อมเงินเพิ่ม 20 เปอร์เซ็นต์ ซึ่งการได้รับเงินคืนนั้นมีอัตราน้อยกว่าการจ่ายออกไปมาก

2. จากผลการวิจัยพบว่า การรับรู้ความเสี่ยงที่ส่งผลต่อการขอรับ การจ่าย การไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสังกัดสำนักงาน คปภ.ภาค 8 (สุราษฎร์ธานี) ดังนั้น กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยควรเพิ่มการรับรู้โดยส่งเสริมเนื้อหาและคุณภาพในการสื่อสาร การโฆษณา และการประชาสัมพันธ์ที่ตรงกับกลุ่มประชาชนเป้าหมาย หรือผู้ใช้รถใช้ถนนมากยิ่งขึ้น อาทิ การจัดโครงการประชาสัมพันธ์ความรู้เกี่ยวกับความสำคัญของการจัดทำประกันภัยภาคบังคับ พ.ร.บ. รวมถึงการลงพื้นที่เพื่อแนะนำช่องทางการเข้าถึงการประกันภัยภาคบังคับเพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนเพิ่มมากขึ้น เพื่อลดปัญหาการขอรับ การจ่าย การไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสังกัดสำนักงาน คปภ.ภาค 8 (สุราษฎร์ธานี)

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรศึกษาในเรื่องอัตราการขอรับ การจ่าย การไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสังกัดสำนักงาน คปภ.ภาค 8 (สุราษฎร์ธานี)

2. ควรศึกษาในด้านของการรับรู้ความเสี่ยงที่ส่งผลต่อการขอรับ การจ่าย การไล่เบี้ยเรียกคืนค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยสังกัดสำนักงาน คปภ.ภาค 8 (สุราษฎร์ธานี)

เอกสารอ้างอิง

- นางสาวจิตติพันธ์ อินทรपालิต. (2556). ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ศึกษากรณีค่าเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สินของผู้ประสบภัย. (2552). ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายของผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535
- วัลภา นนท์ธนาภรณ์. (2547). ปัญหาการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535
- นายวุฒิชัย นิลาวงษ์. (2558). ทำการศึกษาปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535
- ธนากร โกมลวานิช. (2557). ปัญหาเกี่ยวกับการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในจังหวัดพัทลุง
- สุพัตรา แพนวิชิต. (2565). ปัญหาการจัดทำประกันภัยภาคบังคับของเจ้าของรถจักรยานยนต์
- ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล (2551) ทำการศึกษาการสื่อสารนโยบายสาธารณะบนฐานความรู้โครงการประเมินการดำเนินการตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในปี พ.ศ.2535
- สุชานันท์ สนธิไชย (2557) พฤติกรรมผู้บริโภคที่มีต่อการบริการประกันวินาศภัย ในเขตกรุงเทพมหานคร
- Madison.** (2023) .Consumer's Guide to Car Insurance
<https://oci.wi.gov/Documents/Consumers/PI-057.pdf>
- Mohammad Zand, Amir Samimi, Khashayar Khavarian** (2005). Car Insurance Plans Could Make a Society Safer
https://www.researchgate.net/publication/311331956_Car_Insurance_Plans_Could_Make_a_Society_Safer
- Alma Cohen and Rajeev Dehejia.** (2004). The Effect of Automobile Insurance and Accident Liability Laws on Traffic Fatalities
<https://www.journals.uchicago.edu/doi/abs/10.1086/422978>