

# รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)

การชดเชยเยียวยาผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน

---

เสนอต่อ

มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค

โดย

มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย

30 เมษายน 2563

---

# คณะผู้วิจัย

---

- 1) ดร. สุเมธ องกิตติกุล
- 2) น.ส. พรธิดา พุนธุ์ระกุล
- 3) น.ส. ณิชนน ทองพัฒน์
- 4) น.ส. ณปภัช สิริเกษมชัย
- 5) น.ส. จิตรเลขา สุขรววย
- 6) น.ส. พรรษรัตน์ พัชรพันธ์
- 7) น.ส. ชุติมา ทองชมภู

# สารบัญเนื้อหา

---

---

	หน้า
1. บทนำ.....	1
1.1 ที่มาและความสำคัญ.....	1
1.2 วัตถุประสงค์.....	2
1.3 ขอบเขตการศึกษา.....	3
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	3
2 ผลกระทบต่อผู้ประสบอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ.....	3
3 การชดเชยเยียวยาผู้ประสบอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะของไทย.....	6
3.1 รูปแบบการชดเชยเยียวยาผู้ประสบภัยจากรถโดยสารสาธารณะของไทย.....	6
3.2 ผลกระทบต่อธุรกิจประกันภัยในไทยจากการชดเชยเยียวยาผู้ประสบภัย จากรถโดยสารสาธารณะในปัจจุบัน.....	13
3.3 ผลกระทบต่อผู้ประสบภัยจากรถโดยสารสาธารณะจากการชดเชยเยียวยาในปัจจุบัน.....	19
4 ความเหมาะสมของการชดเชยเยียวยาผู้ประสบอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ.....	22
4.1 การวิเคราะห์ความเหมาะสมของวงเงินคุ้มครองของการประกันภัยรถภาคบังคับ.....	22
4.2 รูปแบบความคุ้มครองผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนนในต่างประเทศ.....	25
5 ปัญหาที่พบและข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย.....	32

# สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1.1: อุบัติเหตุรถโดยสารทั่วประเทศ พ.ศ. 2557-2561 .....	1
ตารางที่ 1.2: อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ พ.ศ. 2557-2561 (คมนาคม) .....	1
ตารางที่ 1.3: ประเภทรถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุ พ.ศ. 2558-2561 (คมนาคม).....	2
ตารางที่ 3.1: เปรียบเทียบความคุ้มครองของประกันภัยรถภาคบังคับ และประกันภัยรถเพิ่มเติมที่มีอยู่ในปัจจุบัน .....	7
ตารางที่ 3.2: ตารางสรุปการเปลี่ยนแปลงวงเงินคุ้มครองประกันภัยรถภาคบังคับ.....	10
ตารางที่ 3.3: อัตราเบี้ยประกันภัยรถภาคบังคับของรถโดยสารสาธารณะ .....	11
ตารางที่ 3.4: อัตราส่วนความเสียหาย (Loss Ratio) ของประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ของรถโดยสารสาธารณะ ตั้งแต่ปี 2552-2561.....	18
ตารางที่ 4.1: การเปรียบเทียบความคุ้มครองของระบบประกันภัยรถภาคบังคับ ของไทยและต่างประเทศ .....	22
ตารางที่ 4.2: การชดเชยค่าสินไหมทดแทนผู้ประสบอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ ของ คปภ. ปี 2552-2561 .....	24
ตารางที่ 4.3: รูปแบบของการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ.....	25
ตารางที่ 4.4: การเปรียบเทียบรูปแบบของการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในแต่ละประเทศ .....	27

## สารบัญญรูป

	หน้า
รูปที่ 3.1: โครงสร้างการประกันภัยรถภาคบังคับ .....	9
รูปที่ 3.2: เปรียบเทียบเบี้ยรับและค่าสินไหมทดแทนจากประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตั้งแต่ปี 2552-2561....	13
รูปที่ 3.3: อัตราส่วนเบี้ยรับจากประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับแบ่งออกตามประเภทที่นั่ง ตั้งแต่ปี 2552-2561 .....	14
รูปที่ 3.4: อัตราส่วนค่าสินไหมทดแทนจากประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับแบ่งออกตามประเภทที่นั่ง ตั้งแต่ปี 2552 - 2561.....	15
รูปที่ 3.5: เปรียบเทียบจำนวนกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของรถโดยสารสาธารณะ กับจำนวนรถโดยสารสาธารณะจดทะเบียน หมวด 1-4 ตั้งแต่ปี 2552-2561.....	15
รูปที่ 3.6: เปรียบเทียบเบี้ยและค่าสินไหมทดแทนของประกันภัยรถยนต์ประเภท 3 (ภาคสมัครใจ) ของรถโดยสารสาธารณะ ตั้งแต่ปี 2550-2561 .....	16
รูปที่ 3.7: เปรียบเทียบจำนวนกรมธรรม์ประกันภัยรถเพิ่มเติมของรถโดยสารสาธารณะ กับจำนวนรถโดยสารสาธารณะจดทะเบียน หมวด 1-4 ตั้งแต่ปี 2550-2561.....	17
รูปที่ 3.8: เปรียบเทียบอัตราส่วนความเสียหาย (Loss Ratio) ของประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ และภาคสมัครใจของรถโดยสารสาธารณะ ตั้งแต่ปี 2552-2561 .....	19
รูปที่ 3.9: เปรียบเทียบจำนวนผู้เสียชีวิตที่ได้รับค่าสินไหมทดแทน ตั้งแต่ปี 2552-2561 .....	20
รูปที่ 3.10: เปรียบเทียบค่าสินไหมทดแทนกรณีเสียชีวิตต่อคนระหว่างประกันภัยรถภาคบังคับ และ ประกันภัยรถเพิ่มเติม ตั้งแต่ปี 2552-2561.....	21



# 1. บทนำ

## 1.1 ที่มาและความสำคัญ

ระบบขนส่งสาธารณะเป็นรูปแบบการเดินทางขั้นพื้นฐานที่สำคัญที่มีบริการอยู่ในหลายพื้นที่ของประเทศไทย ทั้งในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และระบบขนส่งในเขตจังหวัดต่างๆ โดยเฉพาะในเขตเมืองซึ่งมีแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของประชากรอย่างต่อเนื่อง และมีการให้บริการโดยผู้ประกอบการทั้งที่เป็นเอกชนและรัฐวิสาหกิจที่หลากหลายรูปแบบตามประเภทการให้บริการ อย่างไรก็ตามการขนส่งทางถนนย่อมมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ทุกเมื่อโดยเฉพาะในรถโดยสารสาธารณะที่มีความถี่ให้การให้บริการสูง และมีการขนส่งผู้โดยสารจำนวนมาก โดยเมื่อพิจารณาอัตราการเกิดอุบัติเหตุในรถโดยสารสาธารณะ ทั้งรถสามล้อเครื่องรถโดยสารขนาดเล็ก (รถตู้) รถโดยสารขนาดใหญ่ และรถแท็กซี่ ใน พ.ศ. 2557-2561 พบว่า มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง แม้จะลดลงในปี 2559 ดังตารางที่ 1.1 และมีผู้ประสบเหตุจำนวนมากดังตารางที่ 1.2 โดยมูลเหตุสันนิษฐานของการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารส่วนใหญ่คือ การขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด คิดเป็นร้อยละ 11.22 ของจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด รองลงมาคือ ฝนตกถนนลื่นคิดเป็นร้อยละ 10.42 ขับรถเร็วคิดเป็นร้อยละ 9.82 อุบัติเหตุจากรถ (ยาง/เบรก/คันส่ง/ล้อเพลลา/ไฟฟ้า/พวงมาลัย/อุปกรณ์ส่วนควบ) คิดเป็นร้อยละ 8.62 และผู้ขับหลับในคิดเป็นร้อยละ 8.02 ตามลำดับ

ตารางที่ 1.1: อุบัติเหตุรถโดยสารทั่วประเทศ พ.ศ. 2557-2561

ประเภทรถ	จำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุ (คัน)					สัดส่วน	เปรียบเทียบ 60/61
	2557	2558	2559	2560	2561		
รถแท็กซี่	2,088	2,318	2,268	1,947	1,941	50.08	ลดลงร้อยละ 0.31
รถโดยสารขนาดเล็ก (รถตู้)	835	990	1,105	862	911	23.50	เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.38
รถโดยสารขนาดใหญ่	701	845	796	692	740	19.09	เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.49
รถสามล้อเครื่อง	226	240	267	250	284	7.33	เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.97
รวม	3,850	4,393	4,436	3,751	3,876	100.00	เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.22

หมายเหตุ: ข้อมูล ณ เดือนกรกฎาคม 2562

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2562

ตารางที่ 1.2: อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ พ.ศ. 2557-2561 (คนนาคม)

รายการ	2557	2558	2559	2560	2561	เปรียบเทียบ 60/61
จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	369	388	512	490	499	เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.80
ผู้เสียชีวิต (ราย)	363	236	234	229	205	ลดลงร้อยละ 10.48
ผู้บาดเจ็บ (คน)	2,515	2,550	2,728	1,882	453	-

หมายเหตุ: ข้อมูล ณ เดือนมกราคม 2562

เนื่องจาก ในปี พ.ศ. 2561 ขบ. มีการพัฒนาระบบรายงานอุบัติเหตุโดยแยกประเภทของผู้บาดเจ็บ เก็บข้อมูลเฉพาะที่มีการ Admit เข้าโรงพยาบาลซึ่งสอดคล้องกับแนวทางการรวบรวมข้อมูลผู้บาดเจ็บของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2562

และเมื่อพิจารณาตามมาตรฐานรถ พบว่า รถโดยสาร 1 ชั้น เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดจำนวนคิดเป็นร้อยละ 39.10 ของจำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุทุกประเภท และเมื่อเปรียบเทียบในช่วงปี พ.ศ. 2558-2561 พบว่าประเภทรถโดยสาร 1 ชั้น และรถตู้โดยสารเกิดอุบัติเหตุมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี ดังตารางที่ 1.3 (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2562) จึงจำเป็นที่จะต้องดำเนินการตรวจสอบคุณภาพมาตรฐานในการให้บริการเพื่อชี้ให้เห็นถึงแนวทางในการปรับปรุงการให้บริการจากต้นเหตุในรถทุกประเภท และแนวทางในการลดผลกระทบจากอุบัติเหตุของผู้ประสบภัยในรถสาธารณะ

ตารางที่ 1.3: ประเภทรถโดยสารสาธารณะที่เกิดอุบัติเหตุ พ.ศ. 2558-2561 (คมนาคม)

ประเภทรถ	จำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุ (คัน)				สัดส่วน	เปรียบเทียบ 60/61
	2558	2559	2560	2561		
รถโดยสาร 1 ชั้น	167	167	195	208	39.10	เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.67
รถโดยสาร 2 ชั้น	70	138	103	89	16.73	ลดลงร้อยละ 13.59
รถตู้โดยสาร	121	163	173	179	33.65	เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.47
รถสองแถว	31	47	43	56	10.53	เพิ่มขึ้นร้อยละ 30.23
ไม่ระบุ	0	2	1	0	0.00	ลดลงร้อยละ 100.00
รวม	389	517	515	532	100.00	เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.30

หมายเหตุ: ข้อมูล ณ เดือนมกราคม 2562

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2562

การเกิดอุบัติเหตุในรถโดยสารสาธารณะดังกล่าวจึงอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อผู้โดยสารซึ่งเป็นบุคคลที่สามที่ไม่มีส่วนถูกผิดกับการเกิดอุบัติเหตุนั้น กระบวนการในการชดเชยเยียวยาผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนนดังกล่าวจึงเป็นเรื่องสำคัญที่จะช่วยบรรเทาผลกระทบที่เกิดขึ้น การศึกษานี้จึงมุ่งนำเสนอการศึกษาการชดเชยเยียวยาผู้ประสบภัยจากรถโดยสารสาธารณะที่มีอยู่ในปัจจุบัน โดยแบ่งการนำเสนอออกเป็น 3 หัวข้อหลัก ได้แก่ ผลกระทบต่อผู้ประสบอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ การชดเชยเยียวยาผู้ประสบภัยจากรถโดยสารสาธารณะของไทย และความเหมาะสมของการชดเชยเยียวยาในปัจจุบัน ทั้งนี้ การศึกษาดังกล่าวมีขึ้นเพื่อช่วยในการวิเคราะห์ถึงปัญหา และนำเสนอข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อการพัฒนาต่อไป

## 1.2 วัตถุประสงค์

- ศึกษาสถานการณ์ของไทย กรณีการชดเชยเยียวยาที่ผู้ประสบอุบัติเหตุได้รับเมื่อเกิดอุบัติเหตุในรถโดยสารสาธารณะ
- เสนอแนะแนวทางของไทยในการกำหนดเป้าหมายของการชดเชยเยียวยาในอนาคต



### 1.3 ขอบเขตการศึกษา

การศึกษาการชดเชยเยียวยาผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนนมีขอบเขตในการศึกษาดังนี้

- 1) ทบทวนแนวทางการชดเชยเยียวยาผู้ประสบอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะของไทย ตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน พร้อมทั้งวิเคราะห์ผลกระทบของนโยบายดังกล่าวต่ออุตสาหกรรมประกันภัยรถของไทย โดยเฉพาะรถโดยสารสาธารณะ
- 2) ศึกษาผลกระทบของนโยบายส่งเสริมการประกันภัยภาคสมัครใจในบริการรถโดยสารสาธารณะเพิ่มเติมจากกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ
- 3) ศึกษาผลกระทบต่อผู้ประสบอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ พร้อมทั้งเปรียบเทียบมูลค่าความสูญเสียที่เกิดขึ้น กรณีไทยและต่างประเทศ
- 4) ศึกษาบทบาทของการประกันภัยในการชดเชยเยียวยาผู้ประสบอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ โดยเปรียบเทียบระหว่างไทยและต่างประเทศ
- 5) ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อความแตกต่างในการชดเชยเยียวยาผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน ระหว่างไทยและต่างประเทศ โดยเฉพาะประเด็นด้านตลาดประกันภัย
- 6) ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อกำหนดเป้าหมายของไทยด้านการชดเชยเยียวยาด้วยระบบประกันภัยในอนาคต

### 1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ผลจากการศึกษาจะได้นำไปปรับปรุงแก้ไข ตลอดจนพัฒนาคุณภาพมาตรฐานผู้ให้บริการและประโยชน์ของผู้ใช้บริการ เพื่อนำไปสู่การยกระดับคุณภาพของระบบขนส่งมวลชนสาธารณะให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยและเป็นธรรมต่อไป

## 2 ผลกระทบต่อผู้ประสบอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ

อุบัติเหตุในรถโดยสารสาธารณะเป็นสิ่งที่ควรให้ความสำคัญอย่างยิ่ง ทั้งการหามาตราการเพื่อลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ และการลดผลกระทบที่เกิดขึ้นกับผู้ประสบอุบัติเหตุ เพื่อที่จะสามารถจัดการผลกระทบที่เกิดขึ้นและปรับปรุงความเหมาะสมในการชดเชยเยียวยาแก่ผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะได้อย่างเหมาะสม เนื่องจากการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะเป็นการเดินทางที่มีการขนส่งผู้โดยสารจำนวนมากมีความถี่ในการให้บริการสูง หรือมีการให้บริการในระยะทางไกล หากเกิดอุบัติเหตุขึ้นมักสร้างความเสียหายเป็นจำนวนมากจนไม่สามารถประเมินค่าได้ ทั้งจากขนาดของรถที่มีขนาดใหญ่ทำให้มีความรุนแรงของอุบัติเหตุสูง การเกิดอุบัติเหตุในการขนส่งผู้โดยสารที่มีปริมาณมากย่อมทำให้มีมูลค่าความสูญเสียที่จำเป็นต้องได้รับการดูแลและเยียวยามากขึ้นตามไปด้วย โดยเฉพาะค่ารักษาพยาบาลต่อผู้ประสบเหตุที่มีความร้ายแรงที่แตกต่างกันจนกระทั่งการชดเชยเยียวยาภายหลังการรักษาดังกล่าว ไม่ว่าจะเป็ผลกระทบทั้งทางร่างกาย

จิตใจ และทรัพย์สินของผู้ประสบเหตุ การสูญเสียความสามารถในการดำเนินชีวิตอย่างเป็นปกติ ทูพพลภาพ หรือร้ายแรงจนถึงขั้นสูญเสียชีวิตที่จำเป็นจะต้องได้รับการดูแลและชดเชยเยียวยาเยียวยาดียวกัน

แม้ว่าในปัจจุบันผู้ประสบเหตุจะสามารถใช้สิทธิตามความคุ้มครองของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถได้แล้ว แต่ความเหมาะสมของจำนวนเงินในการชดเชยเยียวยายังเป็นประเด็นที่มีปัญหาและผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้มีรายได้ระดับต่ำถึงปานกลางกลับได้รับผลกระทบตั้งแต่ในด้านกรณีการใช้สิทธิตาม พรบ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจากรถ เช่น ปัญหาในเรื่องการต่อรองจำนวนเงินที่บริษัทประกัน (มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2556) และผู้ประสบเหตุหลายรายยังได้รับผลกระทบยาวนาน ยิ่งไปกว่านั้นยังสามารถส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของผู้รอดชีวิตจากอุบัติเหตุ ครอบครัวของพวกเขา และสังคมโดยรวมอีกด้วย (Vias institute & European Federation of Road Traffic Victims, 2017)

จากการศึกษาผลกระทบของผู้โดยสารรถสาธารณะ โดยมูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2556) พบว่า สามารถพิจารณาผลกระทบที่เกิดกับผู้ประสบเหตุและญาติผู้ประสบเหตุในด้านต่างๆ ได้ ดังนี้

- ด้านสภาพร่างกายและจิตใจ
  - ผู้ประสบเหตุ คิดเป็นร้อยละ 62 ได้รับผลกระทบทางด้านร่างกายจากการประสบอุบัติเหตุ เช่น ปวดมือ ปวดขา ปวดคอ และปัญหาสุขภาพด้านการเดิน ความคล่องแคล่ว เป็นต้น
  - ญาติผู้ประสบเหตุ คิดเป็นร้อยละ 77 ได้รับผลกระทบทางด้านสภาพจิตใจจากการที่ญาติประสบอุบัติเหตุ เช่น การสูญเสียความสามารถในการดำเนินชีวิต มีสภาพจิตใจแย่ อารมณ์ไม่ปกติ และที่แย่ที่สุดคือเศร้าโศกจนเสียชีวิตตามไปด้วย
- ด้านการดำเนินชีวิต
  - ผู้ประสบเหตุร้อยละ 37 ไม่สามารถกลับมาดำเนินชีวิตอย่างมีความสุขเหมือนก่อนหน้า และร้อยละ 31 ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นในการบำบัดอาการทางด้านร่างกายจากการประสบอุบัติเหตุ
  - ญาติของผู้ประสบเหตุร้อยละ 48 ระบุว่าไม่สามารถกลับมาดำเนินชีวิตอย่างมีความสุขเหมือนก่อนหน้าที่จะประสบอุบัติเหตุ ร้อยละ 11 ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นในการบำบัดอาการทางด้านร่างกายของผู้ประสบอุบัติเหตุ และความสัมพันธ์กับบุคคลได้เปลี่ยนแปลงหลังจากประสบอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 51
- ด้านหน้าที่การงาน
  - ผู้ประสบเหตุ คิดเป็นร้อยละ 15 ต้องเปลี่ยนอาชีพจากการประสบอุบัติเหตุ เนื่องจากสภาพร่างกายไม่เอื้ออำนวยต่อการทำงานดังกล่าว
  - ญาติผู้ประสบเหตุร้อยละ 18 ต้องเปลี่ยนอาชีพจากการประสบอุบัติเหตุ เนื่องจากความจำเป็นในการดูแลรักษาผู้ประสบเหตุจากอาการป่วยต่างๆ

อีกทั้งการให้ความช่วยเหลือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้ง เจ้าหน้าที่พยาบาล สถานพยาบาล ตำรวจ ยังเป็นสิ่งจำเป็นที่ผู้ประสบเหตุต้องการเพื่อความมั่นใจในการดำเนินการในด้านต่างๆ โดยผู้ประสบเหตุ จะมีความรู้สึกพึงพอใจเมื่อมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาให้ความช่วยเหลือและความชัดเจน โปร่งใส ในการดำเนินงาน ในขณะที่ปัญหาที่พบมักจะเป็นในเรื่องการดำเนินคดีความ การฟ้องร้อง จำนวนเงินที่ศาลตัดสินและความล่าช้า ทั้งในการตัดสินคดีและการจ่ายเงินของจำเลย ตลอดจนปัญหาในเรื่องการต่อรองจำนวนเงินในการชดเชยเยียวยาของบริษัทประกัน (มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2556)

นอกจากนี้ โครงการ MyLAC ที่ดำเนินการร่วมกันโดยสถาบัน Vias และโดย European Federation of Road Traffic Victims (FEVR) พบว่า ความพึงพอใจต่อผลประโยชน์การประกันมีค่อนข้างต่ำ 1 ใน 3 ของผู้ประสบเหตุระบุว่าพวกเขาไม่ได้รับค่าชดเชยสำหรับการบาดเจ็บหรือความเสียหายทางจิตใจ และผู้ประสบเหตุมากกว่าร้อยละ 50 ไม่พอใจกับผลลัพธ์ของกระบวนการชดเชยเยียวยา และร้อยละ 66 ไม่พอใจกับระยะเวลาในการดำเนินการ ซึ่งพบว่าผู้ประสบเหตุกว่าร้อยละ 40 มีระยะเวลาในการดำเนินการกระบวนการทางกฎหมายมากกว่า 3 ปี และภายหลังจากการเกิดอุบัติเหตุ ผู้ประสบเหตุยังพบปัญหาทางด้านจิตใจ โดยร้อยละ 60 มีอาการของโรคเครียดหลังเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 55 มีอาการของภาวะซึมเศร้า และร้อยละ 45 มีอาการของโรควิตกกังวล อีกทั้งการเกิดอุบัติเหตุยังส่งผลกระทบต่อรายได้ของผู้ประสบเหตุโดยร้อยละ 50 ของผู้ประสบเหตุมีรายได้ลดลงอย่างน้อย 200 ยูโร (7,045.29 บาท)<sup>1</sup> ต่อเดือน และกว่าร้อยละ 20 ลดลงอย่างน้อย 1,000 ยูโร (35,226.47 บาท)<sup>2</sup> ต่อเดือน โดยคำแนะนำจากผลการศึกษาที่มีประเด็นที่น่าสนใจดังต่อไปนี้

- ควรปรับปรุงระบบและขั้นตอนทางกฎหมายและการประกันภัยให้ง่ายขึ้นและเร็วขึ้น
- องค์กรและสมาคมเกี่ยวกับผู้เสียหายสามารถดำเนินงานเป็นองค์กรหลักในการช่วยเหลือและสนับสนุนผู้ประสบเหตุและญาติของพวกเขา ผ่านขั้นตอนและกระบวนการติดตามต่างๆ หลังจากการเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงความช่วยเหลือเพื่อปกป้องสิทธิของพวกเขา
- การดำเนินการภายหลังการเกิดอุบัติเหตุอย่างมีประสิทธิภาพ รวดเร็ว และเหมาะสมมีแนวโน้มที่จะช่วยลดผลกระทบที่เป็นอันตรายบางประการจากอุบัติเหตุได้
- ควรใช้การรณรงค์เรื่องความปลอดภัยทางถนน เพื่อสร้างความตระหนักของประชาชนต่อความทุกข์ทรมานในระยะยาวที่เกิดจากอุบัติเหตุบนท้องถนน ควรร่วมมือกับหน่วยงานด้านการศึกษาหรือแม้แต่ในระบบการฝึกอบรมการขับขี่

จะเห็นได้ว่า การประสบอุบัติเหตุส่งผลกระทบต่อผู้ประสบอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะอย่างมากทั้งในระยะสั้นและระยะยาว และส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของพวกเขาอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ กระบวนการชดเชยเยียวยาอย่างทันทางที่จึงเป็นสิ่งที่ควรดำเนินการให้เกิดขึ้นเพื่อชดเชยเยียวยาเบื้องต้น และบรรเทาปัญหาที่ต่างๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นได้ไม่มากนักน้อย และระยะเวลาในการดำเนินการทางกฎหมายที่มีระยะ

<sup>1</sup> อัตรากาลเปลี่ยนแปลง ณ วันที่ 20 เมษายน 2563

<sup>2</sup> Ibid

เวลานานยังเป็นสิ่งที่ซ้ำเติมและสร้างภาระให้แก่ผู้ประสบเหตุเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในผู้ที่เป็นบุคคลที่สามที่ไม่มีส่วนถูกผิดกับการเกิดอุบัติเหตุ การดำเนินการชดเชยเยียวยาทางประกันภัยจึงไม่ควรที่จะเป็นส่วนหนึ่ง การต่อย้ำปัญหาดังกล่าว

### 3 การชดเชยเยียวยาผู้ประสบอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะของไทย

#### 3.1 รูปแบบการชดเชยเยียวยาผู้ประสบภัยจากรถโดยสารสาธารณะของไทย

ในปัจจุบันการชดเชยเยียวยาผู้ประสบภัยจากรถโดยสารสาธารณะในประเทศไทยมาจากการประกันภัยรถยนต์เป็นหลัก ซึ่งให้ความคุ้มครองทั้งผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร และบุคคลภายนอกจากอุบัติเหตุทางถนน ในส่วนค่ารักษาพยาบาล ค่าชดเชยเยียวยากรณีทุพพลภาพหรือสูญเสียอวัยวะ ค่าปลงศพกรณีเสียชีวิต และอาจรวมถึงค่าเสียหายต่อทรัพย์สินอีกด้วย โดยการประกันภัยรถโดยสารสาธารณะได้แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ ประกันภัยภาคบังคับ และประกันภัยรถเพิ่มเติม โดยมีรายละเอียดสรุปในตารางที่ 3.1 เปรียบเทียบความคุ้มครองของประกันภัยทั้ง 2 ประเภท

ตารางที่ 3.1: เปรียบเทียบความคุ้มครองของประกันภัยรถภาคบังคับและประกันภัยรถเพิ่มเติมที่มีอยู่ในปัจจุบัน

การคุ้มครอง	หน่วย	ประกันภัยรถภาคบังคับ (พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535)		ประกันภัยรถเพิ่มเติม (ภาคสมัครใจประเภท 3)			
		ค่าเสียหายเบื้องต้น ไม่รอพิสูจน์ความรับผิด	ค่าสินไหมทดแทน จ่ายเมื่อพิสูจน์ความรับผิดแล้ว (มูลค่าสูงสุดรวมค่าเสียหายเบื้องต้น)	รถโดยสาร ประจำทาง หมวด 2 และ 3	รถโดยสาร ไม่ประจำ ทาง	รถแท็กซี่	รถยนต์ รับจ้าง สามล้อ
ประเภทรถที่คุ้มครอง		รถทุกประเภท					
กรณีบาดเจ็บ จ่ายค่ารักษาพยาบาล	บาท/คน/ครั้ง	ตามจริงไม่เกิน 30,000	ตามจริงไม่เกิน 80,000	300,000*	300,000*	50,000*	25,000*
กรณีทุพพลภาพ หรือสูญเสียอวัยวะ	บาท/คน/ครั้ง	35,000	200,000 - 300,000				
กรณีเสียชีวิต	บาท/คน/ครั้ง	35,000	300,000				
ความเสียหายต่อทรัพย์สิน	บาท/ ครั้ง	ไม่คุ้มครอง	ไม่คุ้มครอง	300,000**	300,000**	200,000**	100,000**
ความเสียหาย ต่อครั้ง:	ไม่เกิน 7 ที่นั่ง	-	-	5,000,000 บาท/ครั้ง			
	รถเกิน 7 ที่นั่ง			10,000,000 บาท/ครั้ง			
กรณีนอนรักษาตัวในโรงพยาบาล (ผู้ป่วยใน)	บาท/คน/ครั้ง			จ่ายค่าชดเชย 200 ต่อวัน สูงสุดไม่เกิน 20 วัน (4,000 บาท)			
รวมมูลค่าความคุ้มครองสูงสุด	บาท/คน/ครั้ง	304,000					

หมายเหตุ: \*ทุนประกันรวม 3 กรณี ไม่ต่ำกว่าที่กำหนด (บาท/คน/ครั้ง)

\*\*ทุนประกันไม่ต่ำกว่าที่กำหนด (บาท/ครั้ง)

ที่มา: คณะผู้วิจัย รวบรวมจาก สำนักงาน คปภ. (2562) และกรมขนส่งทางบก (2562)

### ประกันภัยรณภาคบังคับ

การประกันภัยรณภาคบังคับภายใต้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งกำหนดให้เจ้าของรถยนต์ทุกประเภทตามกฎหมายรถยนต์ กฎหมายการขนส่งทางบก กฎหมายรถยนต์ทหาร (เป็นรถที่เจ้าของมิได้ใช้ ไม่ว่ารถดังกล่าวจะเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น เช่น รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถสามล้อเครื่อง รถยนต์โดยสาร เป็นต้น) ต้องทำประกันภัยรณภาคบังคับ ดังนั้น เจ้าของรถโดยสาธารณะทุกประเภทจึงถูกบังคับด้วยกฎหมายให้ทำประกันภัยรณภาคบังคับนี้ด้วย โดยประกันภัยประเภทนี้จะให้ความคุ้มครองทั้งผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร และคนเดินเท้าทุกคนที่ได้รับอุบัติเหตุทางถนน จนได้รับบาดเจ็บ สูญเสียอวัยวะ ทุพพลภาพหรือเสียชีวิต

- ความคุ้มครองของการประกันภัยรณภาคบังคับ

การชดเชยเยียวยาของประกันภัยรณภาคบังคับแบ่งออกเป็น 2 ส่วนคือ ค่าเสียหายเบื้องต้น และค่าสินไหมทดแทน ส่วนค่าเสียหายเบื้องต้นจะจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัยภายใน 7 วันหลังจากเกิดอุบัติเหตุขึ้นโดยไม่มีเงื่อนไขความผิดของผู้ขับขี่ ส่วนค่าสินไหมทดแทนของประกันภัยรณภาคบังคับจะจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัยหลังจากได้รับการพิสูจน์ความผิดของผู้ขับขี่แล้วเท่านั้น โดยหากผู้ขับขี่เป็นฝ่ายผิดจะไม่ได้เงินชดเชยในส่วน of ค่าสินไหมทดแทน ทั้งนี้ไม่ว่าผู้ขับขี่จะเป็นฝ่ายผิดหรือฝ่ายถูก ผู้โดยสารและคนเดินเท้าที่ประสบภัยจะได้รับเงินชดเชยตามวงเงินในส่วน of ค่าสินไหมทดแทน นอกจากนี้ การประกันภัยรณภาคบังคับได้แบ่งประเภทความคุ้มครองออกเป็น 3 กรณี ได้แก่ กรณีบาดเจ็บ กรณีเสียชีวิตหรือทุพพลภาพ และกรณีนอนรักษาตัวในโรงพยาบาลเป็นผู้ป่วยใน โดยความคุ้มครองแต่ละส่วนมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- 1) ค่าเสียหายเบื้องต้น

ค่าเสียหายเบื้องต้นคือความคุ้มครองส่วนแรกที่จะจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถโดยสาธารณะทุกคนเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น โดยผู้ประสบภัยจะมีสิทธิได้รับการชดเชยเยียวยาขั้นต่ำจากการประกันภัยรณภาคบังคับนี้ โดยไม่มีการตรวจสอบว่าฝ่ายใดเป็นฝ่ายถูกหรือผิด แต่ผู้ประสบภัยทุกคนจะได้รับความคุ้มครองขั้นต่ำเท่าเทียมกัน โดยกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถได้กำหนดให้บริษัทประกันภัยชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรม ภายใน 7 วันนับจากวันที่บริษัทได้รับคำร้องขอค่าเสียหายดังกล่าว โดยมีความคุ้มครองแบ่งออกเป็น 2 กรณี ได้แก่ กรณีแรกคือ กรณีบาดเจ็บ แต่ไม่ถึงกับสูญเสียอวัยวะหรือทุพพลภาพอย่างถาวร จะจ่ายค่ารักษาพยาบาลตามจริง แต่ไม่เกิน 30,000 บาทต่อคนต่อครั้ง และกรณีที่สองคือ กรณีเสียชีวิตหรือทุพพลภาพ โดยจะจ่ายกรณีใดกรณีหนึ่งเพียงครั้งละ 35,000 บาทต่อคนต่อครั้ง กรณีทุพพลภาพจะประเมินผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายต่อร่างกายอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ ได้แก่ ตาบอด หูหนวก เป็นใบ้หรือเสียความสามารถในการพูดหรือลิ้นขาด สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์ เสียแขน ขา มือ เท้า นิ้ว เสียอวัยวะอื่นใด จิตพิการอย่างติดตัว หรือทุพพลภาพอย่างถาวร โดยค่าเสียหายเบื้องต้นนี้จะจ่ายสูงสุดทั้งสองกรณีรวมกันไม่เกิน 65,000 บาทต่อคนต่อครั้ง

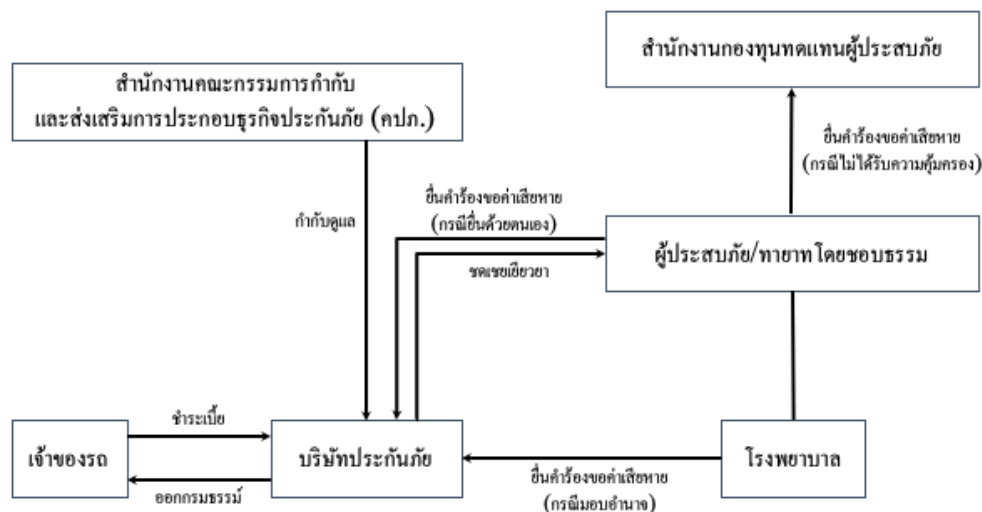
## 2) ค่าสินไหมทดแทน

ค่าสินไหมทดแทนของประกันภัยรถภาคบังคับจะจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัยหลังจากได้รับการพิสูจน์ถูกผิดแล้วเท่านั้น โดยผู้ขับขี่ที่เป็นฝ่ายผิดจะไม่ได้ได้รับความคุ้มครองในส่วนนี้ แต่ผู้ขับขี่ที่เป็นฝ่ายถูก ผู้โดยสาร และคนเดินเท้าจะมีสิทธิได้รับความคุ้มครองในส่วนของค่าสินไหมทดแทนทุกคน โดยมีความคุ้มครองแบ่งออกเป็น 4 กรณี ได้แก่ กรณีบาดเจ็บจะจ่ายค่ารักษาพยาบาลตามจริงไม่เกิน 80,000 บาทต่อครั้ง กรณีทุพพลภาพหรือสูญเสียอวัยวะ 200,000-300,000 บาทต่อครั้ง กรณีเสียชีวิต 300,000 บาทต่อครั้ง และกรณีนอนรักษาตัวในโรงพยาบาลเป็นผู้ป่วยใน จ่ายค่าชดเชยวันละ 200 บาท สูงสุด 20 วัน รวมทุกกรณีและรวมค่าเสียหายเบื้องต้นสูงสุดไม่เกิน 304,000 บาทต่อคนต่อครั้ง และมีข้อกำหนดความเสียหายต่ออุบัติเหตุแต่ละครั้ง กรณีรถไม่เกิน 7 ที่นั่ง ครั้งละ 5,000,000 บาทต่อคัน และกรณีรถเกิน 7 ที่นั่ง ครั้งละ 10,000,000 บาทต่อคัน

- โครงสร้างการประกันภัยรถภาคบังคับ

โครงสร้างการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับดังรูปที่ 3.1 แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ ส่วนการรับประกันภัยและส่วนการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ส่วนแรกคือการรับประกันภัยเป็นการทำสัญญาระหว่างเจ้าของรถโดยสภาอุตสาหกรรมและบริษัทประกันวินาศภัยไทย ซึ่งเจ้าของรถมีหน้าที่ต่ออายุประกันภัยทุกปี โดยชำระเบี้ยประกันภัยให้แก่บริษัทประกันภัย จากนั้นบริษัทประกันภัยมีหน้าที่ออกกรมธรรม์ประกันภัย และจัดส่งให้แก่ผู้เอาประกันภัย ตามลำดับ

รูปที่ 3.1: โครงสร้างการประกันภัยรถภาคบังคับ



ที่มา: คณะผู้วิจัย (2562)

ในส่วนของการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมกรณีผู้ประสบภัยเสียชีวิต สามารถยื่นคำร้องขอค่าเสียหายได้ 3 กรณี กรณีแรกคือการยื่นคำร้องด้วยตนเองโดยผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมสามารถยื่นคำร้องต่อบริษัทประกันภัยที่รับผิดชอบได้ด้วยตัวเองโดยตรง

กรณีที่สองคือกรณีเข้ารับการรักษาตัวที่โรงพยาบาล โดยสถานพยาบาลบางแห่งอาจรับมอบอำนาจจากผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรม เพื่อทำเรื่องยื่นคำร้องขอค่าเสียหายต่อบริษัทประกันภัยได้ และกรณีที่สามคือกรณีที่เจ้าของรถไม่มีประกันภัยรถภาคบังคับ ในกรณีนี้ ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมสามารถยื่นคำร้องขอค่าเสียหายได้ที่สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย โดยจะได้รับเงินชดเชยเยียวยาเพียงแค่ค่าเสียหายเบื้องต้นไม่เกิน 65,000 บาทต่อคนเท่านั้น

- การเปลี่ยนแปลงวงเงินคุ้มครองประกันภัยรถภาคบังคับตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน

หากพิจารณาการเปลี่ยนแปลงวงเงินความคุ้มครองของประกันภัยรถภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 รวมประกาศกระทรวงและกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้อง สามารถสรุปได้ว่า ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน วงเงินคุ้มครองของประกันภัยรถภาคบังคับได้มีการปรับเปลี่ยนหลายครั้ง โดยในปี 2557 มีการเพิ่มค่าเสียหายส่วนแรกของการประกันภัยรถภาคบังคับ กรณีค่ารักษาพยาบาลจากเดิม 15,000 เป็น 30,000 บาท และในปี 2559 มีการเพิ่มค่าสินไหมทดแทน กรณีค่ารักษาพยาบาลจากเดิม 50,000 เป็น 80,000 บาทต่อคน และกรณีเสียชีวิตจากเดิม 200,000 เป็น 300,000 บาทต่อคน ดังตารางที่ 3.2

ตารางที่ 3.2: ตารางสรุปการเปลี่ยนแปลงวงเงินคุ้มครองประกันภัยรถภาคบังคับ

ปีที่มีผลบังคับใช้	2535	2540	2546	2552	2553	2554	2559	2563*
<b>ค่าเสียหายเบื้องต้น</b>								
กรณีบาดเจ็บ จ่ายตามจริงแต่ ไม่เกิน	10,000	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	30,000	30,000
กรณีทุพพลภาพ	-	-	-	35,000	35,000	35,000	35,000	35,000
กรณีเสียชีวิต	10,000	15,000	35,000					
<b>จ่ายเมื่อพิสูจน์ความรับผิดชอบแล้ว</b>								
กรณีบาดเจ็บ จ่ายตามจริงแต่ ไม่เกิน	-	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000	80,000	80,000
กรณีทุพพลภาพ	-	80,000	100,000	100,000	200,000	200,000	300,000	500,000
กรณีเสียชีวิต	-							
กรณีนอนรักษา ตัวโรงพยาบาล (ผู้ป่วยใน)	-	-	-	-	ชดเชย 200 บาท/วัน ไม่ เกิน 20 วัน	ชดเชย 200 บาท/วัน ไม่ เกิน 20 วัน	ชดเชย 200 บาท/วัน ไม่ เกิน 20 วัน	ชดเชย 200 บาท/วัน ไม่ เกิน 20 วัน
รวมสูงสุด/คน/ ครั้ง	20,000	80,000	100,000	100,000				

หมายเหตุ: \*สำนักงาน คปภ. ร่วมกับสมาคมประกันวินาศภัยไทย ได้ปรับเปลี่ยนความคุ้มครองค่าสินไหมทดแทนประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับกรณี

เสียชีวิตจากเดิม 300,000 เป็น 500,000 บาท โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2563 เป็นต้นไป

ที่มา: คณะผู้วิจัย (2563)



- เบี้ยประกันภัยรถภาคบังคับของรถโดยสารสาธารณะ

เบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับจะมีอัตราคงที่เท่ากันทุกปี โดยรถที่มีอัตราเบี้ยประกันภัยต่ำที่สุดคือรถจักรยานยนต์อยู่ที่ 150 บาทต่อคันต่อปี และรถที่มีอัตราเบี้ยประกันภัยสูงที่สุดคือรถโดยสารเกิน 40 ที่นั่งหรือรถโดยสารขนาดใหญ่ อยู่ที่ 7,520 บาทต่อคันต่อปี นอกจากนี้ รถตู้โดยสารหรือรถโดยสารไม่เกิน 15 ที่นั่งให้บริการระหว่างจังหวัดจะมีอัตราเบี้ยประกันภัยอยู่ที่ 2,320 บาทต่อคันต่อปี และรถโดยสารขนาดกลางไม่เกิน 40 ที่นั่งจะมีอัตราเบี้ยประกันภัยอยู่ที่ 3,480-6,660 บาทต่อคันต่อปี ดังตารางที่ 3.3

ตารางที่ 3.3: อัตราเบี้ยประกันภัยรถภาคบังคับของรถโดยสารสาธารณะ

ประเภทรถ	เบี้ย พ.ร.บ. (บาทต่อปี)
<b>1. รถจักรยานยนต์</b>	
1.1 ไม่เกิน 75 ซี.ซี.	150
1.2 เกิน 75 ซี.ซี. ไม่เกิน 125 ซี.ซี.	350
1.3 เกิน 125 ซี.ซี. ไม่เกิน 150 ซี.ซี.	400
1.4 เกิน 150 ซี.ซี.	600
<b>2. รถยนต์สามล้อรับจ้าง</b>	
2.1 ในเขต กทม.	1,440
2.2 นอกเขต กทม.	400
<b>3. รถสกายแลป</b>	
	400
<b>4. รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน</b>	
	1,900
<b>5. รถยนต์โดยสารเกิน 7 คน ขนาดที่นั่ง</b>	
5.1 ไม่เกิน 15 ที่นั่ง	2,320
5.2 เกิน 15 ที่นั่ง ไม่เกิน 20 ที่นั่ง	3,480
5.3 เกิน 20 ที่นั่ง ไม่เกิน 40 ที่นั่ง	6,660
5.4 เกิน 40 ที่นั่ง	7,520
<b>รถยนต์โดยสารหมวด 4 (ระหว่างอำเภอและภายในจังหวัด)</b>	
5.5 ไม่เกิน 15 ที่นั่ง	1,580
5.6 เกิน 15 ที่นั่ง ไม่เกิน 20 ที่นั่ง	2,260
5.7 เกิน 20 ที่นั่ง ไม่เกิน 40 ที่นั่ง	3,810
5.8 เกิน 40 ที่นั่ง	4,630

ที่มา: รวบรวมจาก คปภ. (2562) โดยคณะผู้วิจัย (2563)

### ประกันภัยรถเพิ่มเติม

กรมการขนส่งทางบกได้กำหนดให้รถโดยสารสาธารณะจัดทำประกันภัยรถภาคสมัครใจเพิ่มเติมตามประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดประเภทรถและวงเงินที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งหรือเจ้าของรถ ต้องจัดทำประกันภัยรถเพิ่มเติมจากกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2560 ฉบับที่ 1 ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2560 และฉบับที่ 2 ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2560 โดยประเภทรถที่ต้องทำประกันภัยรถเพิ่มเติม ได้แก่ (1) รถโดยสารประจำทางในเส้นทางหมวด 2 (ระหว่างกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด) และหมวด 3 (ระหว่างจังหวัด) ยกเว้นรถสองแถว (2) รถโดยสารไม่ประจำทาง และ (3) รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (รถแท็กซี่และรถยนต์รับจ้างสามล้อ)

สำหรับรถโดยสารไม่ประจำทางลักษณะ 4 (รถที่บรรทุกผู้โดยสาร 7-9 คน เพื่อบริการรับจ้างไปยังจุดต่างๆ ในบริเวณเขตเทศบาล เขตเมือง หรือเขตชุมชน ที่ได้รับอนุญาตให้ทำการขนส่งโดยการเหมาเป็นรายเที่ยวหรือรายบุคคล) หรือรถสามล้อที่จดทะเบียนในจังหวัดอื่นนอกจากกรุงเทพมหานคร จะจัดทำประกันภัยรถเพิ่มเติมนี้หรือไม่ก็ได้

สำหรับความคุ้มครองตามประกันภัยรถเพิ่มเติม ประกาศกรมการขนส่งทางบกได้มีการกำหนดวงเงินขั้นต่ำที่เจ้าของรถต้องจัดทำประกันภัยออกเป็น 2 กรณี ได้แก่ กรณีแรกคุ้มครองผู้โดยสารและบุคคลภายนอกที่ได้รับบาดเจ็บ ทุพพลภาพ สูญเสียอวัยวะ หรือเสียชีวิต และกรณีที่สองคุ้มครองความเสียหายต่อทรัพย์สินของผู้โดยสารและบุคคลภายนอก

ในกรณีแรกของประกันภัยรถเพิ่มเติม กรมการขนส่งทางบกกำหนดให้รถโดยสารประจำทางในเส้นทางหมวด 2 และหมวด 3 (ยกเว้นรถสองแถว) รวมถึงรถโดยสารไม่ประจำทาง จัดซื้อประกันภัยรถภาคสมัครใจมีทุนประกันขั้นต่ำ 300,000 บาทต่อคนต่อครั้ง รถแท็กซี่มีทุนประกันขั้นต่ำ 50,000 บาทต่อคนต่อครั้ง และรถรับจ้างสามล้อมีทุนประกันขั้นต่ำ 25,000 บาทต่อคนต่อครั้ง

ส่วนกรณีคุ้มครองความเสียหายต่อทรัพย์สินของผู้ประสบภัย ซึ่งไม่ได้รับความคุ้มครองภายใต้การประกันภัยรถภาคบังคับ กรมการขนส่งทางบกกำหนดให้รถโดยสารประจำทางในเส้นทางหมวด 2 และหมวด 3 (ยกเว้นรถสองแถว) รวมถึงรถโดยสารไม่ประจำทาง จัดซื้อประกันภัยรถภาคสมัครใจมีทุนประกันขั้นต่ำ 300,000 บาทต่อครั้ง รถแท็กซี่มีทุนประกันขั้นต่ำ 200,000 บาทต่อครั้ง และรถรับจ้างสามล้อมีทุนประกันขั้นต่ำ 100,000 บาทต่อครั้ง

ข้อกำหนดความคุ้มครองของการประกันภัยรถเพิ่มเติมภายใต้ประกาศกรมการขนส่งทางบกฉบับนี้ เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจที่มีจำหน่ายในปัจจุบัน จะเทียบได้กับการประกันภัยรถภาคสมัครใจประเภท 3 ซึ่งคุ้มครองวงเงินส่วนเกินจากประกันภัยรถภาคบังคับ หรือประกันภัยรถภาคบังคับ และให้ความคุ้มครองหลักต่อบุคคลภายนอกที่ไม่ใช่ผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารเท่านั้น ทั้งนี้ ความคุ้มครองหลักแบ่งเป็น 2 ส่วน ได้แก่ ความคุ้มครองบุคคลภายนอกที่ไม่ใช่ผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารกรณีได้รับความเสียหาย ต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย และความคุ้มครองบุคคลภายนอกที่ไม่ใช่ผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารกรณีได้รับความเสียหายต่อ

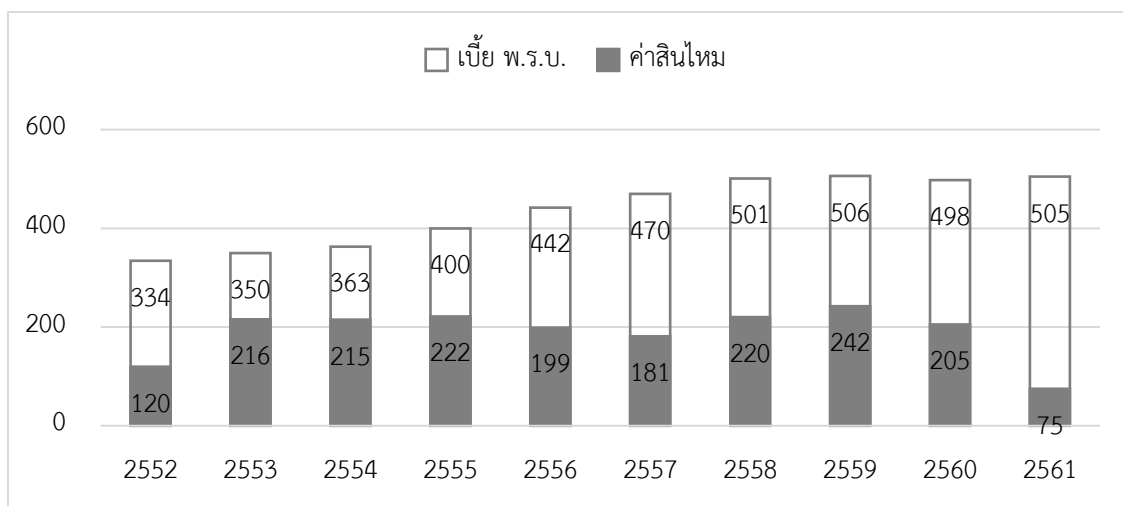
ทรัพย์สิน นอกจากนี้ เจ้าของรถสามารถจัดทำประกันภัยรถเพิ่มเติมภายใต้ความคุ้มครองตามเอกสารแนบท้าย โดยสามารถเลือกเพิ่มความคุ้มครองได้อีก 2 ส่วน ได้แก่ ความคุ้มครองกรณีได้รับอุบัติเหตุส่วนบุคคลต่อผู้ขับขี่และผู้โดยสาร และวงเงินการประกันภัยตัวผู้ขับขี่ในคดีอาญา ดังนั้น เจ้าของรถโดยสภาสาธารณะจะต้องจัดทำประกันภัยประเภท 3 ทั้งส่วนของความคุ้มครองหลักซึ่งคุ้มครองเฉพาะบุคคลภายนอก และความคุ้มครองตามเอกสารแนบท้ายซึ่งให้ความคุ้มครองทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร จึงจะเป็นการจัดทำประกันภัยครบถ้วนตามที่กฎหมายกำหนด

### 3.2 ผลกระทบต่อธุรกิจประกันภัยในไทยจากการชดเชยเยียวยาผู้ประสบภัยจากรถโดยสภาสาธารณะในปัจจุบัน

#### ผลกระทบของประกันภัยรถภาคบังคับที่มีต่อธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย

รูปที่ 3.2 แสดงจำนวนเบี้ยรับและค่าสินไหมทดแทนจากประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของรถโดยสภาสาธารณะตั้งแต่ปี 2552-2561 จะเห็นได้ว่าจำนวนเบี้ยรับมีมากกว่าค่าสินไหมทดแทนมาตลอดทุกปี โดยเฉพาะในช่วง 5 ปีหลัง ที่จำนวนค่าสินไหมทดแทนอยู่ที่ประมาณครึ่งหนึ่งของจำนวนเบี้ยรับรวมเท่านั้น โดยมีค่าเฉลี่ยเบี้ยรับประกันอยู่ที่ประมาณ 436 ล้านบาทต่อปี และค่าค่าสินไหมทดแทนเฉลี่ยอยู่ที่ประมาณ 189 ล้านบาทต่อปี ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการรับประกันภัยรถโดยสภาสาธารณะในภาพรวม ถือเป็นกลุ่มธุรกิจที่ยังสามารถสร้างผลกำไรให้แก่ธุรกิจประกันภัยได้

รูปที่ 3.2: เปรียบเทียบเบี้ยรับและค่าสินไหมทดแทนจากประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตั้งแต่ปี 2552-2561



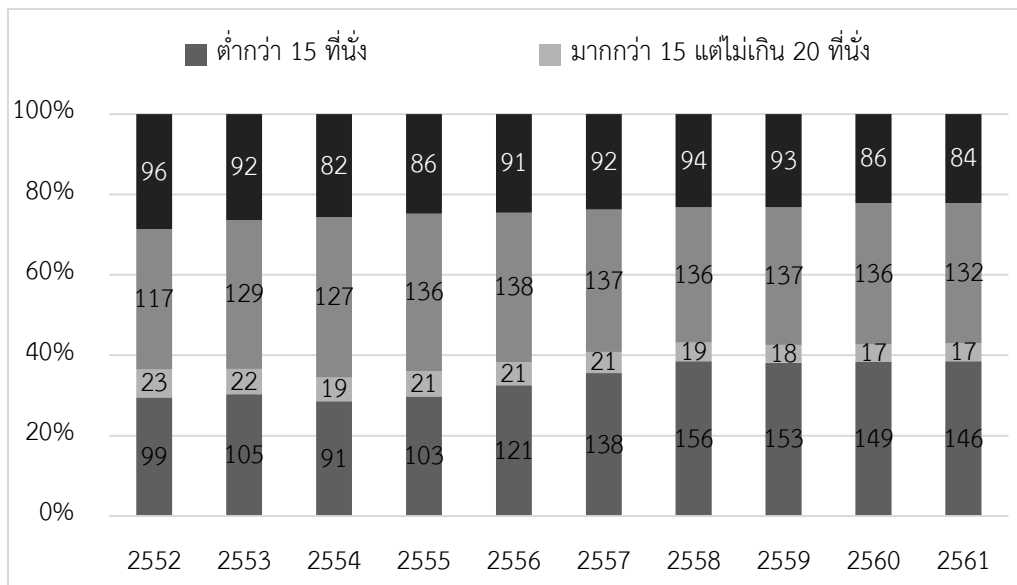
ที่มา: วิเคราะห์จาก คปภ. (2562) โดยคณะผู้วิจัย (2563)

รูปที่ 3.3 และรูปที่ 3.4 แสดงสัดส่วนเบี้ยรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ และอัตราส่วนค่าสินไหมทดแทน ตั้งแต่ปี 2552-2561 ตามลำดับ โดยแบ่งรถออกเป็น 4 ประเภทตามจำนวนที่นั่ง ได้แก่ (1) รถยนต์ต่ำกว่า 15 ที่นั่ง (2) รถยนต์มากกว่า 15 ที่นั่งแต่ไม่เกิน 20 ที่นั่ง (3) รถยนต์มากกว่า 20 ที่นั่งแต่ไม่เกิน 40 ที่นั่ง และ (4) รถยนต์มากกว่า 40 ที่นั่ง

รูปที่ 3.3 แสดงให้เห็นว่ารถโดยสารสาธารณะที่มีเบี้ยรับประกันภัยมากที่สุดในปัจจุบันคือรถโดยสารที่ต่ำกว่า 15 ที่นั่ง หรืออนุমানได้ว่าเป็นรถตู้โดยสารสาธารณะ โดยเบี้ยประกันภัยภาคบังคับของรถตู้โดยสารมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากประมาณ 99 ล้านบาทในปี 2552 เป็นประมาณ 146 ล้านบาทในปี 2561 นอกจากนี้สัดส่วนเบี้ยประกันภัยภาคบังคับของรถตู้โดยสารสาธารณะยังมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอีกด้วย โดยอัตราส่วนเบี้ยประกันภัยของรถตู้โดยสารเพิ่มขึ้นจากประมาณร้อยละ 30 ในปี 2552 เป็นประมาณร้อยละ 40 ในปี 2561 แสดงให้เห็นว่ามีจำนวนรถตู้โดยสารทำประกันภัยภาคบังคับเพิ่มขึ้น ในขณะที่รถประเภทอื่นๆ มีสัดส่วนของเบี้ยประกันภัยภาคบังคับค่อนข้างคงที่ในรอบ 10 ปีที่ผ่านมา

รูปที่ 3.3: อัตราส่วนเบี้ยรับจากประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับแบ่งออกตามประเภทที่นั่ง ตั้งแต่ปี 2552-2561

(หน่วย: ล้านบาท)

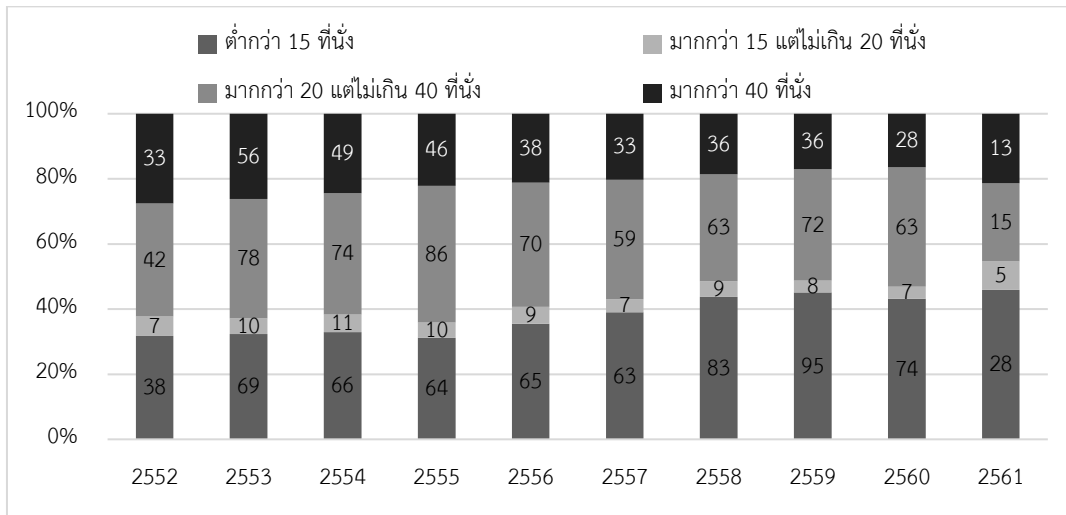


ที่มา: วิเคราะห์จาก คปภ. (2562) โดยคณะผู้วิจัย (2563)

ในขณะที่รูปที่ 3.4 แสดงให้เห็นว่ารถโดยสารสาธารณะที่มีค่าสินไหมทดแทนจากประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับสูงสุดคือรถโดยสารที่ต่ำกว่า 15 ที่นั่งหรือรถตู้โดยสาร โดยมีค่าสินไหมทดแทนเพิ่มขึ้นจากประมาณ 38 ล้านบาทต่อปี ในปี 2552 เป็น 74 ล้านบาทในปี 2560 แต่ลดต่ำลงเป็น 28 ล้านบาท ในปี 2561 เมื่อวิเคราะห์อัตราส่วนค่าสินไหมทดแทนของรถโดยสารต่ำกว่า 15 ที่นั่งเทียบกับค่าสินไหมทดแทนจากรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด พบว่าสัดส่วนค่าสินไหมของรถตู้โดยสารมีปริมาณเพิ่มขึ้นจากประมาณร้อยละ 30 ในปี 2552 เป็นประมาณร้อยละ 45 ในปี 2561 แสดงให้เห็นว่าค่าสินไหมทดแทนจากประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของรถโดยสารสาธารณะส่วนใหญ่มาจากอุบัติเหตุที่มาจากรถตู้โดยสารโดยสารสาธารณะ

รูปที่ 3.4: อัตราส่วนค่าสินไหมทดแทนจากประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับแบ่งออกตามประเภทที่นั่ง ตั้งแต่ปี 2552 - 2561

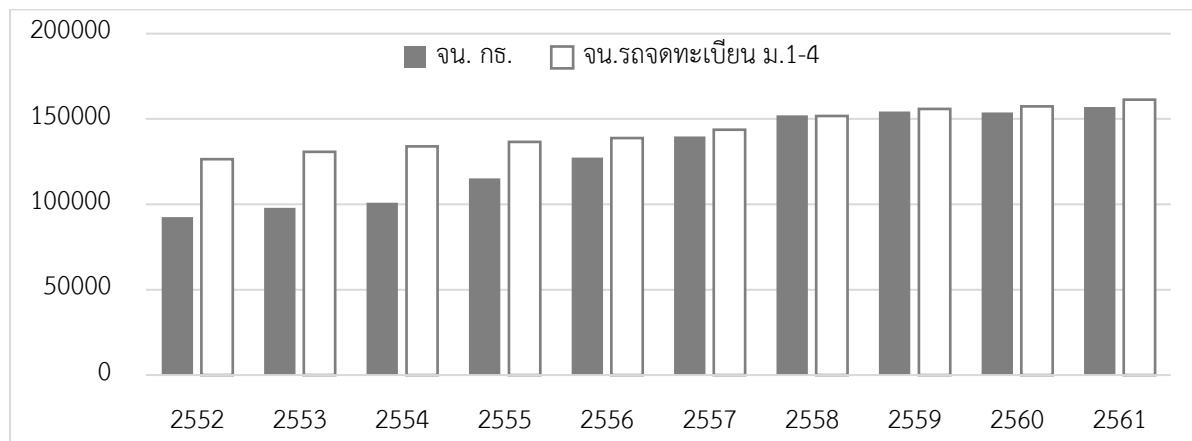
(หน่วย: ล้านบาท)



ที่มา: วิเคราะห์จาก คปภ. (2562) โดยคณะผู้วิจัย (2563)

รูปที่ 3.5 แสดงจำนวนกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของรถโดยสารสาธารณะทั้งหมด และจำนวนรถโดยสารสาธารณะจดทะเบียน มาตรฐาน 1-4 ได้แก่ (1) มาตรฐาน 1 รถปรับอากาศพิเศษ (2) มาตรฐาน 2 รถปรับอากาศ (3) มาตรฐาน 3 รถที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ และ (4) มาตรฐาน 4 รถสองชั้น ทั้งนี้ จากการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า จำนวนรถจดทะเบียนสะสมเพิ่มขึ้น จากประมาณ 126,000 คัน ในปี 2552 เป็นประมาณ 161,000 คัน ในปี 2561 เช่นเดียวกัน จำนวนกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของรถโดยสารสาธารณะที่เพิ่มขึ้น จากต่ำกว่า 100,000 กรมธรรม์ในปี 2552 เป็นประมาณ 157,000 กรมธรรม์ในปี 2561 ซึ่งจะเห็นได้ว่าในช่วง 4 ปีหลัง จำนวนกรมธรรม์มีปริมาณใกล้เคียงกับจำนวนรถจดทะเบียน แสดงว่าระบบการบังคับใช้กฎหมายที่กำหนดให้เจ้าของรถยนต์ทุกคันต้องทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับมีประสิทธิภาพดีขึ้น

รูปที่ 3.5: เปรียบเทียบจำนวนกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของรถโดยสารสาธารณะกับจำนวนรถโดยสารสาธารณะจดทะเบียน หมวด 1-4 ตั้งแต่ปี 2552-2561



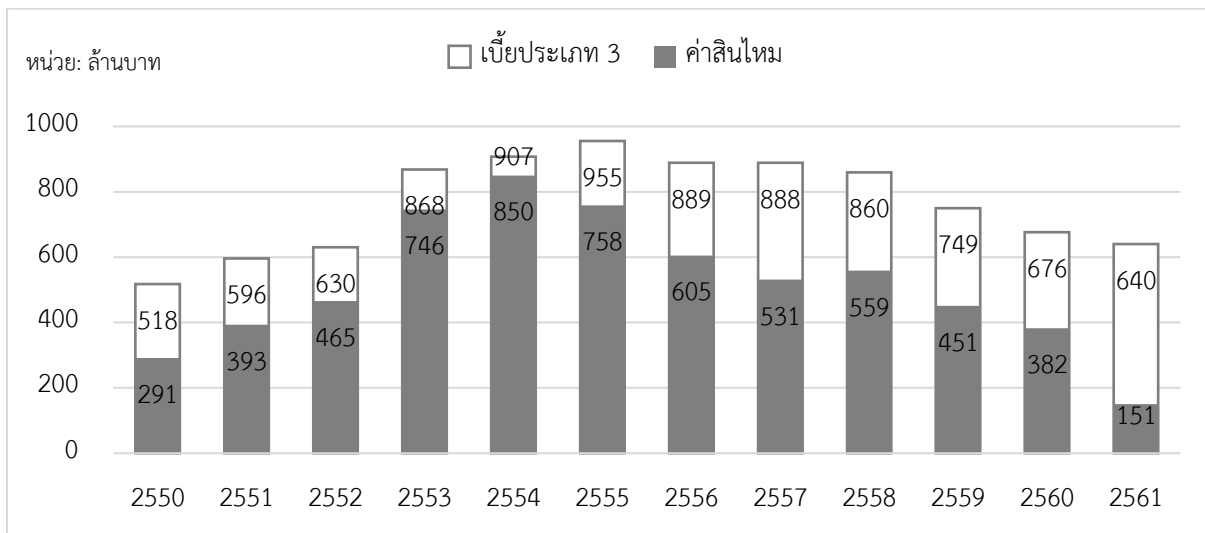
ที่มา: วิเคราะห์จาก คปภ. (2562) และกรมการขนส่งทางบก (2562) โดยคณะผู้วิจัย (2563)

### ผลกระทบของประกันภัยรถเพิ่มเติมที่มีต่อธุรกิจประกันภัยในประเทศไทย

รูปที่ 3.6 แสดงค่าเบี้ยและค่าสินไหมทดแทนของประกันภัยรถเพิ่มเติมของรถโดยสารสาธารณะ ตั้งแต่ปี 2550-2561 พบว่ามีค่าเฉลี่ยเบี้ยอยู่ที่ประมาณ 765 ล้านบาทต่อปี และมีแนวโน้มลดลงตั้งแต่หลังปี 2555 เนื่องจากการที่ค่าเบี้ยประกันภัยต่อคันมีราคาลดลง จะสังเกตได้ว่าค่าเบี้ยสูงสุดในรอบ 10 ปีที่ผ่านมาอยู่ในปี 2555 ซึ่งในปีก่อนหน้านั้นคือในปี 2554 เป็นปีที่เกิดน้ำท่วมใหญ่ในประเทศไทย ทำให้มีค่าสินไหมทดแทนสูงที่สุด อยู่ที่ประมาณ 850 ล้านบาท ซึ่งอาจส่งผลให้บริษัทประกันภัยเรียกเก็บค่าเบี้ยปีต่ออายุสูงขึ้น ทำให้มีค่าเบี้ยเพิ่มสูงขึ้นในปี 2555 ทั้งนี้ในปีต่อๆ มาหลังจากนั้นเบี้ยประกันภัยมีแนวโน้มลดลงเรื่อยๆ

นอกจากนี้ ค่าสินไหมทดแทนเฉลี่ยอยู่ที่ประมาณ 515 ล้านบาทต่อปี และมีแนวโน้มลดลงตั้งแต่ปี 2555 เนื่องจากการที่ระบบควบคุมความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะมีความเข้มงวดและมีประสิทธิภาพมากขึ้น จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุลดลง ค่าสินไหมทดแทนจึงลดลงด้วย

**รูปที่ 3.6: เปรียบเทียบเบี้ยและค่าสินไหมทดแทนของประกันภัยรถยนต์ประเภท 3 (ภาคสมัครใจ) ของรถโดยสารสาธารณะ ตั้งแต่ปี 2550-2561**

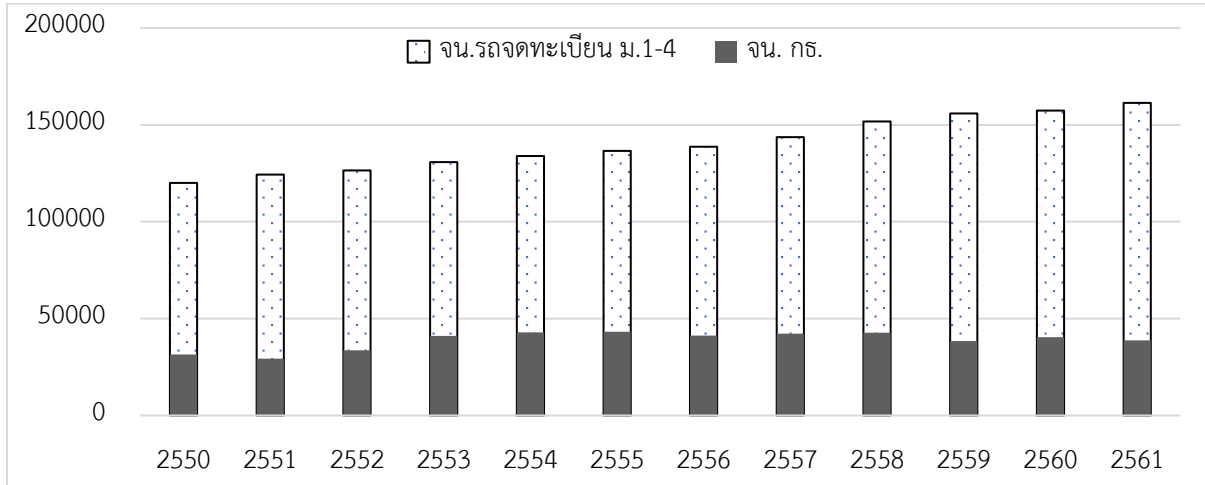


ที่มา: วิเคราะห์จาก คปภ. (2562) โดยคณะผู้วิจัย (2563)

รูปที่ 3.7 แสดงจำนวนกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์เพิ่มเติมของรถโดยสารสาธารณะทั้งหมดเปรียบเทียบกับจำนวนรถโดยสารสาธารณะจดทะเบียนมาตรฐาน 1-4 ตั้งแต่ปี 2550-2561 พบว่า เพียง 1 ใน 4 ของรถโดยสารสาธารณะเท่านั้นที่มีประกันภัยประเภทนี้ใน ซึ่งส่งผลให้เมื่อเกิดอุบัติเหตุ จะทำให้ผู้ประสบภัยมีโอกาสสูงมากที่จะไม่ได้รับความคุ้มครองจากประกันภัยรถเพิ่มเติมจากสิทธิตามประกันภัยภาคบังคับ

ถึงแม้ว่าประกาศกรมการขนส่งทางบกที่กำหนดให้รถโดยสารสาธารณะบางประเภทต้องทำประกันภัยรถเพิ่มเติมมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 31 มีนาคม 2560 แต่จำนวนรถโดยสารสาธารณะที่ทำประกันภัยประเภทนี้ยังไม่ได้เพิ่มขึ้นมากนักในปี 2561 จึงอาจต้องรอดูผลการบังคับใช้กฎหมายต่อไปว่าจะทำให้จำนวนรถโดยสารสาธารณะที่ทำประกันภัยรถเพิ่มเติมมีมากขึ้นได้ในรายงานข้อมูลปีถัดไปหรือไม่

รูปที่ 3.7: เปรียบเทียบจำนวนกรรมธรรม์ประกันภัยรถเพิ่มเติมของรถโดยสารสาธารณะกับจำนวนรถโดยสารสาธารณะจดทะเบียน หมวด 1-4 ตั้งแต่ปี 2550-2561



ที่มา: วิเคราะห์จาก คปภ. (2562) และกรมการขนส่งทางบก (2562) โดยคณะผู้วิจัย (2563)

### วิเคราะห์อัตราส่วนความเสียหาย (Loss Ratio)

อัตราส่วนความเสียหายหรือ Loss Ratio เป็นการพิจารณาค่าสินไหมทดแทนทั้งหมดเทียบกับค่าเบี้ยประกันภัยรับรวม เพื่อนำมาเปรียบเทียบกับประสิทธิภาพการรับประกันภัยของธุรกิจประกันภัย และนำมาใช้ประมาณการณ้อัตราร้อยละกำไรจากการรับประกันภัย โดย Loss Ratio ประมาณร้อยละ 40-60 ถือว่าเป็นอัตราส่วนที่ค่อนข้างเหมาะสม (เพราะหลังจากชดเชยค่าสินไหม ส่วนต่างจะจัดเป็นค่าใช้จ่ายในการบริหารธุรกิจประกันภัยและเป็นผลกำไรให้แก่บริษัท)

ตารางที่ 3.4 แสดง Loss Ratio ของประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของรถโดยสารสาธารณะ ตั้งแต่ปี 2552-2561 โดยเปรียบเทียบอัตราส่วนความเสียหาย (Loss Ratio) จากเบี้ยและค่าสินไหมทดแทนจากรถ 6 ประเภท ได้แก่ (1) รถโดยสารสาธารณะทั้งหมด (2) รถโดยสารสาธารณะต่ำกว่า 15 ที่นั่ง (3) รถโดยสารสาธารณะมากกว่า 15 แต่ไม่เกิน 20 ที่นั่ง (4) รถโดยสารสาธารณะมากกว่า 20 แต่ไม่เกิน 40 ที่นั่ง (5) รถโดยสารสาธารณะมากกว่า 40 ที่นั่ง และ (6) รถยนต์ทุกประเภท

ทั้งนี้ การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของรถโดยสารสาธารณะยังอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดี เพราะอัตราส่วนความเสียหายมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ประมาณร้อยละ 48 ต่อปี และส่วนใหญ่มีค่าต่ำกว่าร้อยละ 60 มีเพียงปี 2553-2554 ที่มีอัตราส่วนความเสียหายสูงถึงประมาณร้อยละ 60 แต่ได้ปรับลดลงในปีถัดไป เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับอัตราส่วนความเสียหายของประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของรถทุกประเภทยังถือว่าม้อัตราร้อยละที่ใกล้เคียงกัน

เมื่อเปรียบเทียบอัตราส่วนความเสียหายของประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของรถโดยสารสาธารณะโดยวิเคราะห์แยกประเภทรถตามจำนวนที่นั่งพบว่า รถโดยสารต่ำกว่า 15 ที่นั่งหรือรถตู้โดยสาร เป็นรถที่มีอัตราส่วนความเสียหายสูงที่สุดในเกือบทุกปี แสดงให้เห็นว่ารถประเภทนี้มีอัตราการเกิดความเสียหายสูงที่สุดส่งผลให้ค่าสินไหมทดแทนที่จ่ายให้แก่ผู้ประสบภัยมีสูงถึงประมาณร้อยละ 60 ของเบี้ยรับประกันภัย

นอกจากนี้ ถึงแม้ว่าเงินคุ้มครองของประกันภัยรถภาคบังคับได้มีการปรับเพิ่มหลายครั้ง แต่การเพิ่มขึ้นนี้ไม่ได้ส่งผลกระทบต่ออัตราส่วนความเสียหายมากนัก จึงชี้ให้เห็นว่าธุรกิจประกันภัยยังสามารถทำกำไรจากตลาดรถโดยสารสาธารณะได้มาอย่างต่อเนื่อง

**ตารางที่ 3.4: อัตราส่วนความเสียหาย (Loss Ratio) ของประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของรถโดยสารสาธารณะ ตั้งแต่ปี 2552-2561**

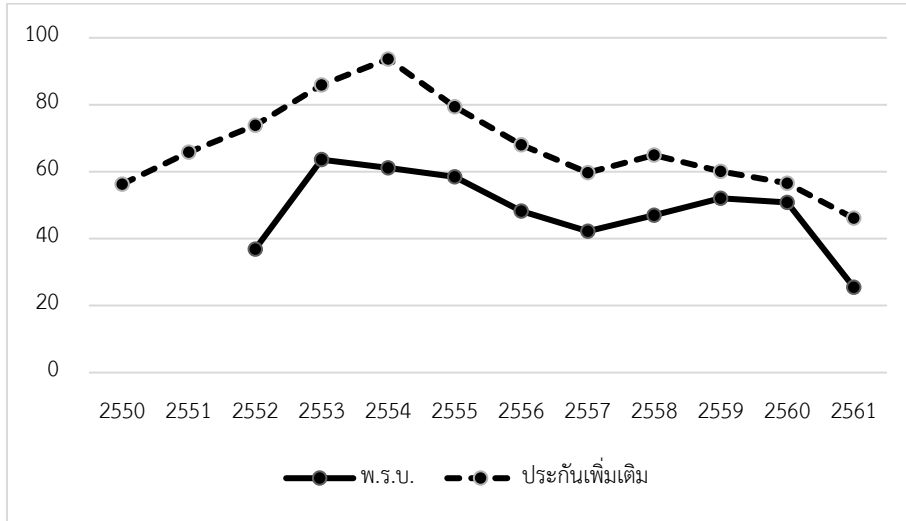
ปี	รถโดยสารสาธารณะทั้งหมด	รถโดยสารต่ำกว่า 15 ที่นั่ง	รถโดยสาร 15-20 ที่นั่ง	รถโดยสาร 20-40 ที่นั่ง	รถโดยสารมากกว่า 40 ที่นั่ง	รถยนต์ทุกประเภท
2552	37	39	31	36	34	-
2553	64	65	47	61	61	-
2554	61	72	58	58	60	-
2555	58	62	44	64	53	52
2556	48	53	44	50	42	52
2557	42	46	32	43	36	41
2558	47	53	49	46	38	44
2559	52	62	43	53	39	57
2560	51	50	40	46	33	61
2561	26	19	31	11	16	-

ที่มา: วิเคราะห์จาก คปภ. (2562) โดยคณะผู้วิจัย (2563)

รูปที่ 3.8 เปรียบเทียบอัตราส่วนความเสียหายของประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับและประกันเพิ่มเติมของรถโดยสารสาธารณะทั้งหมดตั้งแต่ปี 2552-2561 ข้อมูลในกราฟแสดงให้เห็นว่าอัตราส่วนความเสียหายของประกันเพิ่มเติมของรถโดยสารสาธารณะมีแนวโน้มลดลง แต่ยังคงสูงกว่าประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ โดยมีอัตราส่วนความเสียหายสูงที่สุดเกือบร้อยละ 100 ในปี 2554 ซึ่งตรงกับปีที่เกิดน้ำท่วมใหญ่ในประเทศไทย และยังมีค่าเฉลี่ยอัตราส่วนความเสียหายอยู่ที่ประมาณร้อยละ 67 ต่อปี ซึ่งถือว่าสูง หากมาตรการการควบคุมให้รถโดยสารสาธารณะทำประกันภัยประเภทนี้เพิ่มมากขึ้น ผนวกกับมาตรฐานควบคุมความปลอดภัยในการขับขี่ของรถโดยสารสาธารณะ น่าจะส่งผลให้อัตราความเสียหายลดลงได้ในอนาคต



รูปที่ 3.8: เปรียบเทียบอัตราส่วนความเสียหาย (Loss Ratio) ของประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับและภาคสมัครใจของรถโดยสารสาธารณะ ตั้งแต่ปี 2552-2561



ที่มา: วิเคราะห์จาก คปภ. (2562) โดยคณะผู้วิจัย (2563)

### 3.3 ผลกระทบต่อผู้ประสบภัยจากรถโดยสารสาธารณะจากการชดเชยเยียวยาในปัจจุบัน

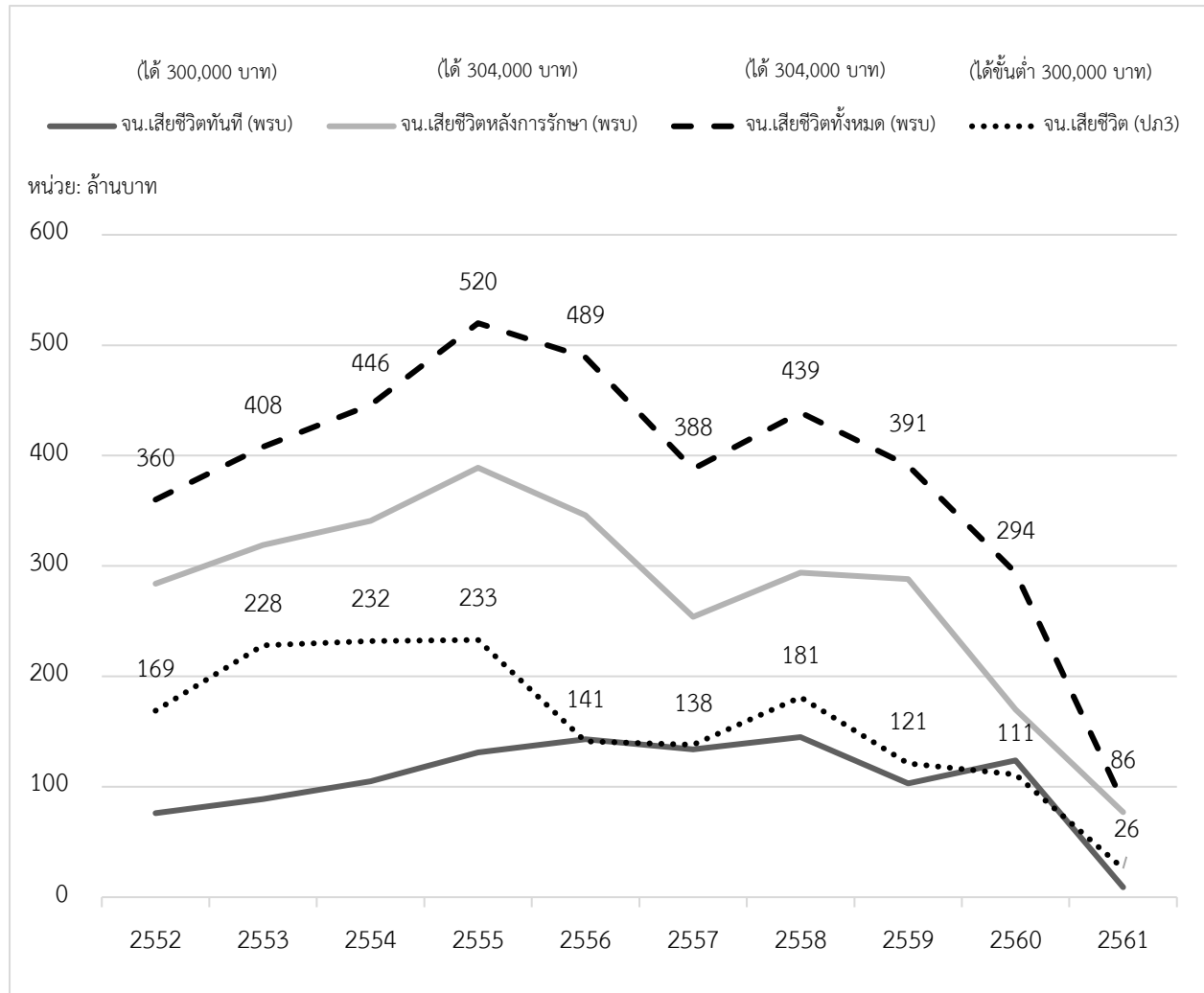
การชดเชยเยียวยาในปัจจุบันส่งผลกระทบต่อผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะโดยตรง จากรูปที่ 3.9 แสดงข้อมูลเปรียบเทียบจำนวนผู้เสียชีวิตที่ได้รับค่าสินไหมทดแทน จากปี 2552-2561 โดยแบ่งการแสดงผลข้อมูลออกเป็น 4 กลุ่ม กลุ่มแรกคือจำนวนผู้เสียชีวิตทันทีหลังจากเกิดอุบัติเหตุและมีสิทธิได้รับเงินชดเชยเยียวยาจากประกันภัยรถภาคบังคับ กลุ่มที่สองคือจำนวนผู้เสียชีวิตหลังจากต้องเข้ารับการรักษาด่วนที่โรงพยาบาลภายหลังจากเกิดอุบัติเหตุขึ้นและต่อมาได้เสียชีวิตลง กลุ่มที่สามคือจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมดรวมกลุ่มที่หนึ่งและสอง และกลุ่มที่สี่คือจำนวนผู้เสียชีวิตที่มีสิทธิได้รับเงินชดเชยเยียวยาจากทั้งประกันภัยรถภาคบังคับและประกันเพิ่มเติม

ผู้เสียชีวิตจากกลุ่มที่หนึ่งมีสิทธิได้รับเงินชดเชยเยียวยา 300,000 บาท ตามสิทธิค่าสินไหมทดแทนกรณีเสียชีวิตจากประกันภัยรถภาคบังคับ ส่วนผู้เสียชีวิตจากกลุ่มที่สองและกลุ่มที่สามจะมีสิทธิได้รับเงินชดเชยเยียวยาสูงสุด 304,000 บาท ซึ่งรวมเงินชดเชยรายวันกรณีนอนรักษาตัวในโรงพยาบาลด้วย

สำหรับผู้เสียชีวิตกลุ่มที่สี่คือผู้เสียชีวิตที่มีสิทธิได้รับเงินชดเชยเยียวยาจากประกันภัยรถเพิ่มเติม โดยผู้เสียชีวิตในกลุ่มนี้มีสิทธิได้รับเงินชดเชยเยียวยาจากทั้งกรมธรรม์ประกันภัยรถภาคบังคับและประกันภัยรถเพิ่มเติม หากเกิดอุบัติเหตุขึ้นและต้องมีการใช้เวลาในการพิสูจน์ความถูกต้องของผู้ขับขี่ ผู้ประสบภัยจะมีสิทธิได้รับเงินชดเชยเยียวยาในเบื้องต้นจากประกันภัยรถภาคบังคับ 35,000 บาท และได้รับเงินชดเชยเยียวยาเพิ่มจากประกันภัยรถภาคสมัครใจขั้นต่ำ 300,000 บาท ซึ่งเมื่อมีการพิสูจน์ถูกต้องแล้ว ผู้ประสบภัยจะได้รับเงินชดเชยเยียวยาจากประกันภัยรถภาคบังคับเพิ่มเติมส่วนต่างจนครบวงเงินคุ้มครอง 300,000 บาท ทำให้ผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะในกลุ่มนี้มีสิทธิที่จะได้รับเงินชดเชยเยียวยามากกว่าผู้ประสบภัยกลุ่มอื่นๆ ถึงเท่าตัว

เมื่อพิจารณารูปที่ 3.9 พบว่ามีผู้ประสบภัยที่เสียชีวิตจำนวนมากที่ได้รับเงินชดเชยเยียวยาจากประกันภัยรถภาคบังคับเพียงส่วนเดียว ดังกรณีปี 2560 จะเห็นว่าผู้ประสบภัยกว่า 2 ใน 3 ที่ได้รับเงินชดเชยเยียวยาจากการประกันภัยรถภาคบังคับเท่านั้น แสดงว่าผู้ประสบภัยในกลุ่มนี้มีสิทธิได้รับเงินชดเชยเยียวยาน้อยกว่าผู้ประสบภัยที่มีสิทธิในประกันภัยรถเพิ่มเติมด้วยถึงหนึ่งเท่าตัว

รูปที่ 3.9: เปรียบเทียบจำนวนผู้เสียชีวิตที่ได้รับค่าสินไหมทดแทน ตั้งแต่ปี 2552-2561



ที่มา: วิเคราะห์จาก คปภ. (2562) โดยคณะผู้วิจัย (2563)

รูปที่ 3.10 แสดงข้อมูลเปรียบเทียบค่าสินไหมทดแทนเฉลี่ยต่อคนกรณีเสียชีวิต ระหว่างผู้ประสบภัยที่ได้รับความคุ้มครองจากประกันภัยรถภาคบังคับและประกันภัยรถเพิ่มเติม ตั้งแต่ปี 2552-2561 โดยมีแถบแนวนอนสีดำแสดงวงเงินคุ้มครองสูงสุดตามประกันภัยรถภาคบังคับที่ผู้ประสบภัยที่เสียชีวิตมีสิทธิจะได้รับเงินชดเชย ในปี 2552 วงเงินคุ้มครองอยู่ที่ 100,000 บาทต่อคน ต่อมาในปี 2553 วงเงินคุ้มครองเพิ่มมาเป็น 200,000 บาทต่อคน และในปี 2559 วงเงินคุ้มครองได้เพิ่มขึ้นเป็น 300,000 บาทต่อคน

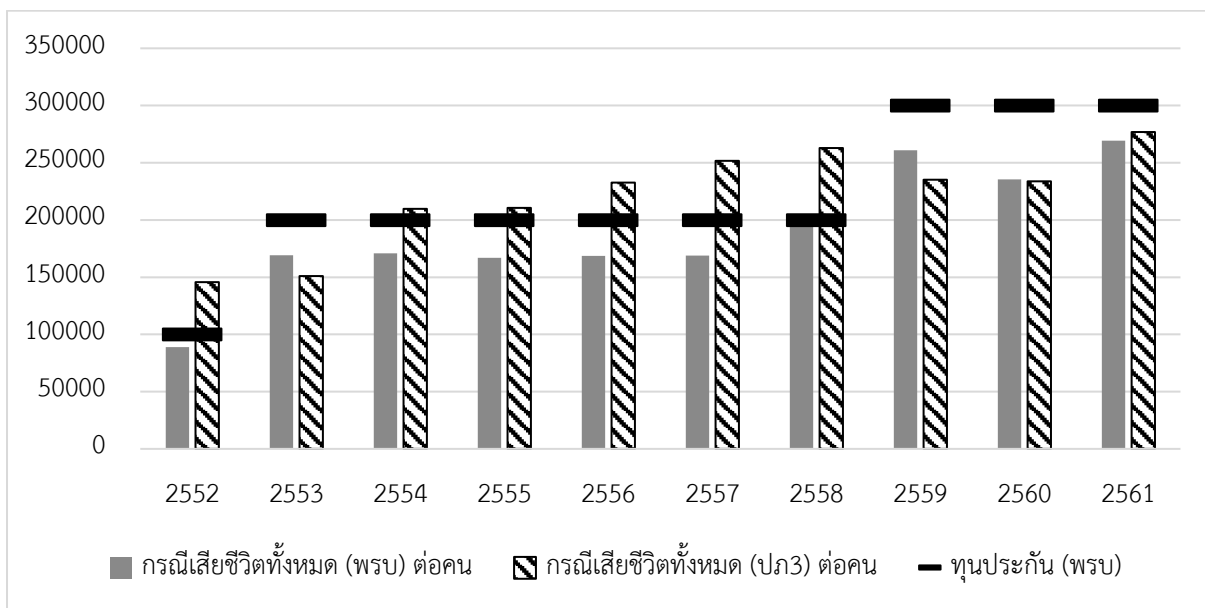
ค่าสินไหมทดแทนเฉลี่ยต่อคนกรณีเสียชีวิตของประกันภัยรถภาคบังคับมักจะต่ำกว่าวงเงินคุ้มครองตามกฎหมาย มีเพียงปี 2558 เท่านั้นที่มีค่าเฉลี่ยค่าสินไหมทดแทนต่อคนเท่ากับวงเงินคุ้มครองตามประกัน

พ.ร.บ. สาเหตุมาจากการที่มีผู้ประสบภัยที่เสียชีวิตจำนวนหนึ่งไม่ได้รับเงินชดเชยตามวงเงินคุ้มครอง ทำให้ค่าเฉลี่ยจากข้อมูลที่มีแสดงตัวเลขต่ำกว่าวงเงินคุ้มครองตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งสาเหตุหลักที่ทำให้ผู้ประสบภัยอาจจะไม่ได้รับเงินชดเชยตามวงเงินคุ้มครองของประกันภัยรถภาคบังคับคาดว่าเกิดมาจากความล่าช้าในการพิสูจน์ความถูกต้องของผู้ขับขี่ระหว่างบริษัทประกันภัย ทำให้เกิดความล่าช้าในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัย และส่งผลให้ค่าเฉลี่ยของค่าสินไหมทดแทนต่อคนต่ำกว่าวงเงินคุ้มครอง

ในส่วนของค่าเฉลี่ยค่าสินไหมทดแทนต่อคนกรณีเสียชีวิตของประกันภัยรถเพิ่มเติม พบว่าในปี 2561 มีค่าเฉลี่ยค่อนข้างใกล้เคียงกับวงเงินคุ้มครองที่กำหนดในประกาศกรมการขนส่งทางบก คือประมาณเกือบ 300,000 บาทต่อคน ทั้งนี้ หากผู้ประสบภัยที่เสียชีวิตได้รับความคุ้มครองจากประกันภัยทั้งสองประเภท จะมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนรวมเกิน 500,000 บาทต่อคน ซึ่งมากกว่าผู้ที่ได้รับความคุ้มครองจากประกันภัยรถภาคบังคับเพียงอย่างเดียว

เมื่อสำรวจจำนวนผู้ประสบภัยกรณีเสียชีวิตที่ได้รับเงินชดเชยเยียวยาในปี 2559-2561 พบว่ามีเพียงประมาณร้อยละ 30 ของผู้เสียชีวิตเท่านั้นที่ได้รับเงินประกันภัยจากประกันภัยทั้งสองส่วน และอีกเกือบร้อยละ 70 ที่ได้รับเงินชดเชยเยียวยาจากประกันภัยรถภาคบังคับเท่านั้น ซึ่งอาจไม่เพียงพอต่อการชดเชยเยียวยาให้แก่ครอบครัวของผู้ประสบภัย ทั้งนี้ เมื่อการประกันภัยรถเพิ่มเติมมีการบังคับใช้อย่างมีประสิทธิภาพในอนาคต จึงมีโอกาสช่วยให้ผู้ประสบภัยกรณีเสียชีวิตได้รับเงินชดเชยเยียวยาเพิ่มมากขึ้นได้

รูปที่ 3.10: เปรียบเทียบค่าสินไหมทดแทนกรณีเสียชีวิตต่อคนระหว่างประกันภัยรถภาคบังคับและประกันภัยรถเพิ่มเติม ตั้งแต่ปี 2552-2561



ที่มา: วิเคราะห์จาก คปภ. (2562) โดยคณะผู้วิจัย (2563)

## 4 ความเหมาะสมของการชดเชยเยียวยาผู้ประสบอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ

### 4.1 การวิเคราะห์ความเหมาะสมของวงเงินคุ้มครองของการประกันภัยรถภาคบังคับ

การชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากระบบการประกันภัยรถภาคบังคับของไทยในปัจจุบัน ผู้ประสบภัยจากรถสามารถขอรับสิทธิการชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นทางร่างกายและอนามัย ตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถระบุไว้ โดยสามารถรับการชดเชยได้จากบริษัทประกันภัยที่เจ้าของรถได้ทำประกันภัยรถภาคบังคับไว้ หรือจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ทั้งนี้ กรณีที่ความเสียหายที่เกิดขึ้นมีมูลค่าสูงเกินกว่าวงเงินความคุ้มครองของการทำประกันภัยรถภาคบังคับ ผู้ประสบภัยจากรถสามารถใช้สิทธิความคุ้มครองจากการใช้สิทธิประเภทอื่นเพิ่มเติมได้ เช่น สิทธิจากระบบประกันสุขภาพของแต่ละคน สิทธิจากการทำประกันภัยอื่นๆ เพิ่มเติม

เมื่อเปรียบเทียบความคุ้มครองและวงเงินคุ้มครองสูงสุดของประกันภัยรถภาคบังคับของไทยและประเทศในภูมิภาคเอเชีย ดังตารางที่ 4.1 เห็นได้ว่าไทยมีวงเงินคุ้มครองสูงสุดที่สูงกว่าประเทศในภูมิภาคอาเซียน ยกเว้นเพียงสิงคโปร์และมาเลเซีย แต่น้อยกว่าร้อยละ 20 ของวงเงินสูงสุดในเกาหลีใต้ ฮองกง และไต้หวัน ในขณะที่วงเงินคุ้มครองสูงสุดสำหรับอาการบาดเจ็บของไทยนั้นใกล้เคียงกับเวียดนาม อีกทั้งสูงกว่าอินโดนีเซียและลาว ทั้งนี้ ระบบประกันภัยรถภาคบังคับของไทยยังไม่มี ความคุ้มครองต่อความเสียหายด้านทรัพย์สินเช่นเดียวกับไต้หวัน อินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์

ตารางที่ 4.1: การเปรียบเทียบความคุ้มครองของระบบประกันภัยรถภาคบังคับของไทยและต่างประเทศ

ประเทศ	วงเงินคุ้มครองสูงสุดของความเสียหายต่อร่างกาย (บาท)		ความคุ้มครองความเสียหายต่อทรัพย์สิน (บาท)
	บาดเจ็บ	ทุพพลภาพ/เสียชีวิต	
เกาหลีใต้	600,000	3,000,000	300,000
ฮองกง	422,000,000	422,000,000	8,436,610
ไต้หวัน	209,400	1,750,000	ไม่มีความคุ้มครองต่อทรัพย์สิน
สิงคโปร์	ไม่จำกัด	ไม่จำกัด	125,000,000
มาเลเซีย	ไม่จำกัด	ไม่จำกัด	30,000,000
อินโดนีเซีย	28,408	7,118	ไม่มีความคุ้มครองต่อทรัพย์สิน
ฟิลิปปินส์	73,000-109,363*	10,936	ไม่มีความคุ้มครองต่อทรัพย์สิน
กัมพูชา**	150,261	150,261	300,000
ลาว	7,215	48,080	20,800
เวียดนาม	75,130	75,130	75,000
ไทย	80,000	500,000	ไม่มีความคุ้มครองต่อทรัพย์สิน

หมายเหตุ: \* ค่าชดเชยกรณีเสียชีวิตจากประกันภัยบุคคลที่ 3 และประกันภัยผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะอยู่ที่ 73,000 และ 109,363 บาท

ตามลำดับ

\*\*การประกันภัยรถภาคบังคับในกัมพูชาในปัจจุบันเป็นการบังคับใช้กับรถเพื่อการพาณิชย์เท่านั้น

ที่มา: มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2556)

หากพิจารณาความเหมาะสมระหว่างวงเงินคุ้มครองสูงสุดของการชดเชยเยียวยาแต่ละประเภทและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงของผู้ประสบอุบัติเหตุ คณะผู้วิจัยได้พิจารณาผลการสำรวจข้อมูลผู้ประสบภัยจากรถโดยสาธารณสุขที่คีตความสิ้นสุดแล้วผ่านทางมูลนิธิเพื่อผู้บริโภค (มพบ.) จากการศึกษาของมูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2555) โดยพบว่า ผู้ประสบอุบัติเหตุดังกล่าวมีค่ารักษาพยาบาลที่เกิดขึ้นเฉลี่ยอยู่ที่ 62,303 บาทต่อราย ได้รับชดเชยเฉพาะค่ารักษาพยาบาลเฉลี่ยประมาณ 36,897 บาทต่อราย และได้รับเงินชดเชยทั้งหมดเมื่อรวมกับค่ารักษาพยาบาลแล้วโดยเฉลี่ยประมาณ 145,697 บาทต่อราย โดยจะเห็นว่าในอดีต วงเงินชดเชยค่ารักษาพยาบาลจากประกันภัยรถภาคบังคับ ซึ่งอยู่ที่ 50,000 บาท ยังไม่เพียงพอต่อค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลของผู้ประสบอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ ดังนั้น การปรับวงเงินความคุ้มครองดังกล่าวไปเป็น 80,000 บาท ดังเช่นปัจจุบัน (ปี 2563) จึงทำให้ผู้ประสบภัยมีโอกาสได้รับการชดเชยเยียวยาเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ ผลการสำรวจของการศึกษาดังกล่าวชี้ให้เห็นว่ารายที่มีค่ารักษาพยาบาลสูงที่สุดอยู่ที่ 265,797 บาท ได้รับชดเชย 198,949 บาท และได้รับเงินชดเชยทั้งหมดเมื่อรวมกับค่ารักษาพยาบาลแล้วเท่ากับ 1,142,809 บาท ซึ่งจะเห็นว่าวงเงินความคุ้มครองในปัจจุบันยังไม่เพียงพอต่อมูลค่าความสูญเสียที่เกิดขึ้นกับผู้ประสบภัยบางราย โดยเฉพาะหากผลของอุบัติเหตุดังกล่าวทำให้ถึงแก่ชีวิต

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาข้อมูลการชดเชยค่าสินไหมต่อผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะของ คปภ. ที่เสียชีวิต ในช่วงปี 2552-2561 (ซึ่งเป็นช่วงเวลาก่อนการปรับวงเงินคุ้มครองสูงสุดกรณีเสียชีวิตหรือทุพพลภาพเป็น 500,000 บาท) ดังตารางที่ 4.2 พบว่า ผู้ประสบอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะที่เสียชีวิตและได้รับค่าสินไหมทดแทนเฉลี่ยอยู่ที่ 187,587 และ 194,984 บาทต่อราย สำหรับกรณีเสียชีวิตและเสียชีวิตหลังการรักษาพยาบาลตามลำดับ โดยเกินกว่าร้อยละ 70 เป็นการชดเชยค่าสินไหมให้กับอุบัติเหตุรถโดยสารน้อยกว่า 15 ที่นั่ง ซึ่งมีค่าเฉลี่ยของการได้รับค่าสินไหมทดแทนอยู่ที่ 197,968 และ 192,147 บาทต่อราย สำหรับกรณีเสียชีวิตและเสียชีวิตหลังการรักษาพยาบาล ตามลำดับ

ยิ่งกว่านั้น ในกรณีเสียชีวิต พบว่ามีผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถโดยสาร 15-20 ที่นั่ง ได้รับเงินสูงสุดที่ 300,000 บาท ซึ่งเป็นวงเงินคุ้มครองสูงสุดตั้งแต่ปี 2559 ในขณะที่มีกรณีผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถโดยสาร 20-40 ที่นั่ง ได้รับเงินชดเชยเพียง 35,350 บาท ซึ่งสูงกว่าวงเงินตามค่าเสียหายเบื้องต้นเพียงเล็กน้อย ส่วนกรณีการเสียชีวิตภายหลังจากการรักษาพยาบาล มีกรณีที่ผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถโดยสารเกือบทุกประเภท ยกเว้นรถโดยสารน้อยกว่า 15 ที่นั่ง ได้รับชดเชยสูงสุดที่ 300,000 บาท และพบกรณีที่ผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถโดยสาร 20-40 ที่นั่ง ได้รับเงินชดเชยเพียง 35,000 บาท เท่ากับค่าเสียหายเบื้องต้น จะเห็นได้ว่า ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุรุนแรงจนมีความเสียหายถึงแก่ชีวิตขึ้นกับรถโดยสารสาธารณะ วงเงินคุ้มครองสูงสุดจึงไม่ควรต่ำกว่า 300,000 บาทต่อราย ดังนั้น การปรับวงเงินขึ้นเป็น 500,000 บาท จึงเป็นประโยชน์ต่อผู้ประสบอุบัติเหตุ

ตารางที่ 4.2: การชดเชยค่าสินไหมทดแทนผู้ประสบอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะของ คปภ. ปี 2552-2561

รายละเอียด	รถโดยสาร <15 ที่นั่ง	รถโดยสาร 15-20 ที่นั่ง	รถโดยสาร 20-40 ที่นั่ง	รถโดยสาร >40 ที่นั่ง	รวมรถทุกประเภท
<b>กรณีเสียชีวิต</b>					
จำนวนผู้เสียชีวิต (ราย)	86 (70%)	10 (8%)	22 (18%)	4 (3%)	122
ค่าสินไหมเฉลี่ยที่ได้รับ (บาท/ราย)					
ค่าเฉลี่ย	197,968	221,372	181,432	71,443	187,587
ค่าสูงสุด	274,667	300,000	233,407	100,717	300,000
ค่าต่ำสุด	129,781	180,366	35,350	42,169	35,350
<b>กรณีเสียชีวิตหลังการรักษาพยาบาล</b>					
จำนวนผู้เสียชีวิต (ราย)	109 (89%)	14 (11%)	58 (48%)	18 (15%)	199
ค่าสินไหมเฉลี่ยที่ได้รับ (บาท/ราย)					
ค่าเฉลี่ย	192,147	180,972	213,123	190,318	194,984
ค่าสูงสุด	286,000	300,000	300,000	300,000	300,000
ค่าต่ำสุด	100,000	35,000	123,500	50,000	35,000

ที่มา: วิเคราะห์จาก คปภ. (2562) โดยคณะผู้วิจัย (2563)

ยิ่งไปกว่านั้น มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2556) ได้วิเคราะห์ความเหมาะสมของกระบวนการชดเชยค่าสินไหมทดแทนของระบบการประกันภัยรถภาคบังคับในปัจจุบัน โดยพบว่า มาตรฐานของระบบการชำระเงิน เอกสารที่ใช้ในการเบิก และระยะเวลาในการได้รับชดเชยของบริษัทประกันภัยที่เข้าร่วมและไม่เข้าร่วม E-Claim รวมถึงกองทุนทดแทนสำหรับผู้ประสบภัย ยังคงแตกต่างกัน ทำให้ผู้ใช้บริการระบบทั้งผู้ประสบภัยจากรถและสถานพยาบาลมีอุปสรรคในการเบิกจ่าย อีกทั้งยังไม่ส่งเสริมให้ผู้ประสบภัยจากรถเห็นความสำคัญของการทำประกันภัยรถภาคบังคับ โดยเฉพาะปัญหาของระบบการชำระเงินในด้านการเบิกจ่ายส่วนเกินวงเงินเบื้องต้น เช่น การเกิดความล่าช้าเพราะการเบิกส่วนเกินต้องได้รับการพิสูจน์ว่าเป็นฝ่ายถูกและอนุมัติจากบริษัทประกันภัย การที่โรงพยาบาลรัฐซึ่งมีศักยภาพสูงและมีสัดส่วนการใช้สิทธิ สปสช. สูง แต่ไม่สามารถเบิกส่วนเกินจาก สปสช. ได้ เพราะการเบิกคืนภายใต้ระบบ DRG ทำให้ค่ารักษาที่คิดได้ต่ำกว่าวงเงินเบื้องต้นจากการประกันภัยรถภาคบังคับ ตลอดจนการใช้สิทธิประกันภัยรถภาคสมัครใจจะทำได้เมื่อเกินวงเงินค่ารักษาพยาบาลเบื้องต้นของการประกันภัยรถภาคบังคับเท่านั้น ทำให้รถที่มีแต่การประกันภัยรถภาคสมัครใจไม่ได้รับชดเชยวงเงินเบื้องต้น

## 4.2 รูปแบบความคุ้มครองผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนนในต่างประเทศ

การศึกษาในส่วนนี้เน้นทบทวนงานศึกษาที่ผ่านมา เพื่อศึกษาแนวคิดของการคุ้มครองผู้ประสบภัยภายใต้ระบบประกันภัยรถภาคบังคับ และความแตกต่างของการชดเชยเยียวยาจากการประกันภัยรถภาคบังคับในแต่ละประเทศ

### รูปแบบและแนวคิดของการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

การจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้ประสบภัยด้วยระบบประกันภัยรถภาคบังคับในแต่ละประเทศนั้นแตกต่างกัน ทั้งด้านความคุ้มครองต่อความเสียหายทางร่างกาย อนามัย และทรัพย์สิน รวมถึงความรับผิดชอบต่อการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับระบบการพิสูจน์อุบัติเหตุ (Fault-Based System) ซึ่งเชื่อมโยงกับกระบวนการจ่ายค่าสินไหมทดแทน ทั้งนี้ ความแตกต่างดังกล่าวมาจากแนวคิดต่อการชดเชยและแนวทางในการคุ้มครองของแต่ละระบบ ซึ่งทำให้เกิดความหลากหลายของรูปแบบการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ได้แก่ การใช้แนวคิดที่ผู้ก่อเหตุต้องรับผิดชอบร่วมกับการใช้ระบบประกันภัยหรือกองทุนอุบัติเหตุทางถนน (รูปแบบที่ 1) การใช้แนวคิดสวัสดิการสังคมควบคู่กับการประกันภัยหรือกองทุนอุบัติเหตุทางถนน (รูปแบบที่ 2) และ การใช้แนวคิดผสมผสานระหว่างแนวคิดผู้ก่อเหตุร่วมกับสวัสดิการสังคมควบคู่กับการประกันภัย (รูปแบบที่ 3) ในการนี้กรณีของไทยจัดอยู่ในรูปแบบที่ 3 ซึ่งมีระบบพิสูจน์อุบัติเหตุ ภายใต้ระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษรที่สามารถฟ้องร้องเพิ่มเติมได้ และใช้ระบบประกันภัยในการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ แต่ยังคงให้สวัสดิการสังคมโดยการให้ความคุ้มครองแก่ผู้กระทำความผิด ดังตารางที่ 4.3

ตารางที่ 4.3: รูปแบบของการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

ประเภทของรูปแบบ	รูปแบบที่ 1	รูปแบบที่ 2	รูปแบบที่ 3
แนวคิดด้านการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ	ผู้ก่อเหตุต้องรับผิดชอบ	สวัสดิการสังคม	แบบผสม (ผู้ก่อเหตุต้องรับผิดชอบและสวัสดิการสังคม)
ระบบพิสูจน์อุบัติเหตุ	ใช้	ไม่ใช่	ใช้/ไม่ใช่
การเรียกร้องในการชดเชยค่าเสียหาย	ตามกฎหมายในแต่ละประเทศ สามารถฟ้องร้องเพิ่มเติมได้	ตามกฎหมายในแต่ละประเทศ ไม่สามารถฟ้องร้องเพิ่มเติมได้	ตามกฎหมายในแต่ละประเทศ สามารถฟ้องร้องเพิ่มเติมได้
แนวทางการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ	ระบบประกันภัย	ระบบประกันภัย/ กองทุนอุบัติเหตุทางถนน	ระบบประกันภัย/ กองทุนอุบัติเหตุทางถนน
ตัวอย่างประเทศ	เม็กซิโก อิสราเอล เคนยา บราซิล แคมเบีย รัสเซีย อังกฤษ	ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ ภูฏาน	สหรัฐอเมริกา ไทย

ที่มา: รวบรวมจากบริษัทกลางฯ โดยมูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2556)

### **ความแตกต่างของการชดเชยเยียวยาจากการประกันภัยรถภาคบังคับในแต่ละประเทศ**

มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2556) วิเคราะห์รายละเอียดด้านการประกันภัยรถภาคบังคับดังตารางที่ 4.4 เพื่อพิจารณารูปแบบของการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในแต่ละประเทศ โดยพบว่าประกันภัยรถภาคบังคับของประเทศในทวีปยุโรปส่วนใหญ่ครอบคลุมความเสียหายทั้งต่อร่างกายและทรัพย์สิน มีอัตราการไม่ทำประกันภัยรถภาคบังคับที่ค่อนข้างต่ำคือไม่เกินร้อยละ 5 และมีการกำหนดเบี้ยประกันภัยที่คำนึงถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นระบบ ส่วนประเทศในทวีปเอเชียนั้น กลุ่มประเทศที่มีรายได้สูง (High Income Countries: HICs) เช่น ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ฮองกง สิงคโปร์ ฯลฯ จะมีความคุ้มครองที่ครอบคลุมความเสียหายต่อร่างกายแบบไม่จำกัดวงเงินและต่อทรัพย์สิน รวมถึงมีการกำหนดเบี้ยประกันภัยอย่างเป็นระบบ ในขณะที่กลุ่มประเทศที่มีรายได้ต่ำ (Low Income Countries: LICs) นั้นครอบคลุมเฉพาะความเสียหายต่อร่างกายแบบจำกัดวงเงิน และการกำหนดเบี้ยประกันยังไม่มีระบบอย่างชัดเจน อย่างไรก็ตาม กระบวนการกำหนดความรับผิดชอบประกันภัยรถภาคบังคับในแต่ละประเทศนั้นแตกต่างกันตามระบบกฎหมายและแนวคิดด้านการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของแต่ละประเทศ



ตารางที่ 4.4: การเปรียบเทียบรูปแบบของการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในแต่ละประเทศ

ประเทศ	รูปแบบการบังคับใช้	รูปแบบความคุ้มครอง	%ไม่ทำประกันภัย	ระบบพิสูจน์ถูกผิด	หน่วยงานกำกับดูแล	การกำหนดเบี้ยประกันภัย
<b>ทวีปยุโรป</b>						
เดนมาร์ก	รถทุกประเภท	- ร่างกายและทรัพย์สิน	<5	ไม่ใช่	ธนาคารกลางหรือ ตัวแทน	- กำหนดโดยบริษัทประกันภัย - คำนึงถึงภูมิประเทศ
ฝรั่งเศส	รถทุกประเภท	- ร่างกาย (ไม่จำกัด) - ทรัพย์สิน	<5	ไม่ใช่ โดยผู้ขับขี่เป็นผู้ถูกกล่าวหาในเบื้องต้น <sup>3</sup>	รัฐบาล	- กำหนดโดยบริษัทประกันภัย - คำนึงถึงเพศ อายุ การใช้งาน ภูมิประเทศ ประเภทรถ - มีระบบ Bonus-Malus
เยอรมัน	รถทุกประเภท	- ร่างกายและทรัพย์สิน	0.1	ไม่ใช่	องค์กรอิสระ	- กำหนดโดยบริษัทประกันภัย - คำนึงถึงเพศ อายุ การใช้งาน ภูมิประเทศ - มีระบบ Bonus-Malus
เนเธอร์แลนด์	รถทุกประเภท	- ร่างกายและทรัพย์สิน	3	- ใช่ - ไม่ใช่ เฉพาะผู้ประกันภัยที่เป็นบุคคลที่ 3 และเฉพาะความเสียหายต่อร่างกายกรณี ผู้ประสบภัยจากรถเป็นผู้ไร้สมรรถภาพ**	องค์กรอิสระ	- กำหนดโดยบริษัทประกันภัย - คำนึงถึงเพศ ภูมิประเทศ - มีระบบ Bonus-Malus
สวีเดน	รถทุกประเภท	- ร่างกายและทรัพย์สิน	1	ไม่ใช่ (เฉพาะความเสียหายต่อร่างกาย)	องค์กรอิสระ	- กำหนดโดยบริษัทประกันภัย - คำนึงถึงภูมิประเทศ - มีระบบ Bonus-Malus
สหราชอาณาจักร	รถทุกประเภท	ร่างกายและทรัพย์สิน	5	ใช่	รัฐบาล	- กำหนดโดยบริษัทประกันภัย - คำนึงถึงเพศ อายุ การใช้งาน ภูมิประเทศ - มีระบบ Bonus-Malus
รัสเซีย	รถทุกประเภท	- ร่างกายและทรัพย์สิน	40	ใช่		- กำหนดโดยบริษัทประกันภัย - คำนึงถึงเพศ อายุ การใช้งาน ภูมิประเทศ

<sup>3</sup> รูปแบบการกำหนดความรับผิดชอบไม่ต้องพิสูจน์ถูกผิด โดยผู้ขับขี่เป็นผู้ถูกกล่าวหาในเบื้องต้น (Principle of Alleged Fault) เป็นระบบที่ผู้ขับขี่จะต้องเป็นฝ่ายรับผิดชอบต่อความเสียหายจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น จนกว่าจะสามารถพิสูจน์ได้ในภายหลังว่าผู้ขับขี่ได้ระมัดระวังอย่างที่สุดเพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ หรือผู้ประสบภัยจากรถเป็นผู้กระทำผิดเอง หรือเป็นอุบัติเหตุที่มีอาจหลีกเลี่ยงได้

ประเทศ	รูปแบบการบังคับใช้	รูปแบบความคุ้มครอง	%ไม่ทำประกันภัย	ระบบพิสูจน์ถูกผิด	หน่วยงานกำกับดูแล	การกำหนดเบี้ยประกันภัย
						- มีระบบ Bonus-Malus
<b>ทวีปเอเชีย</b>						
ญี่ปุ่น		- ร่างกายและทรัพย์สิน (ไม่จำกัด)		ไม่ใช่ แต่ให้ผู้ขับขี่เป็นผู้ถูกกล่าวหาในเบื้องต้น (เฉพาะความเสียหายต่อร่างกาย)	รัฐบาล	- กำหนดโดยบริษัทประกันภัย - คำนึงถึงปัจจัยเรื่องเพศ ภูมิภาค
จีน	รถทุกประเภท	- ร่างกาย (ไม่จำกัด)				- กำหนดโดยรัฐ - มีระบบ Bonus-Malus
อิสราเอล	รถทุกประเภท	- ร่างกาย (ไม่จำกัด)		ไม่ใช่	รัฐบาล	- กำหนดโดยรัฐ - คำนึงถึงปัจจัยเรื่องอายุ ทักษะการขับขี่ จำนวนผู้ขับขี่ที่ระบุไว้ในกรมธรรม์
ภูฏาน	รถทุกประเภท	- ร่างกาย (ไม่จำกัด) - ทรัพย์สิน				- กำหนดโดยรัฐ
เกาหลีใต้	รถทุกประเภท	- ร่างกาย (ไม่จำกัด) - ทรัพย์สิน	<5		รัฐบาล	- กำหนดโดยรัฐ - คำนึงถึงปัจจัยเรื่องผู้ขับขี่ ประวัติอุบัติเหตุ สภาพยานพาหนะ โดยมีสูตรการคำนวณ
ฮ่องกง	รถทุกประเภท	- ร่างกาย (ไม่จำกัด) - ทรัพย์สิน		ไม่ใช่ (เฉพาะความเสียหายต่อร่างกาย)	องค์กรอิสระ	- กำหนดโดยบริษัทประกันภัย - คำนึงถึงปัจจัยเรื่องอายุ การใช้งาน
ไต้หวัน	รถทุกประเภท	- ร่างกาย	31-50	ไม่ใช่	รัฐบาล	- กำหนดโดยบริษัทประกันภัย - คำนึงถึงอายุ เพศ ประวัติอุบัติเหตุ และประเภทยานพาหนะ - มีระบบ Bonus-Malus
สิงคโปร์	รถทุกประเภท	- ร่างกาย (ไม่จำกัด) - ทรัพย์สิน	<5	ไม่ใช่ (เฉพาะความเสียหายต่อร่างกาย)	ธนาคารกลางหรือตัวแทน	- กำหนดโดยบริษัทประกันภัย - คำนึงถึงเพศ อายุ การใช้งาน ภูมิภาค - มีระบบ Bonus-Malus
มาเลเซีย	รถทุกประเภท	- ร่างกาย (ไม่จำกัด) - ทรัพย์สิน		ไม่ใช่ (เฉพาะความเสียหายต่อร่างกาย)	ธนาคารกลางหรือตัวแทน	- กำหนดโดยบริษัทประกันภัย - คำนึงถึงเพศ อายุ การใช้งาน ภูมิภาค - มีระบบ Bonus-Malus

ประเทศ	รูปแบบการบังคับใช้	รูปแบบความคุ้มครอง	%ไม่ทำประกันภัย	ระบบพิสูจน์ถูกผิด	หน่วยงานกำกับดูแล	การกำหนดเบี้ยประกันภัย
ไทย	รถทุกประเภท	- ร่างกาย	>50	ไม่ใช่ (เฉพาะกรณีวงเงินค่าสินไหมทดแทนเบื้องต้น)	รัฐบาล	- กำหนดโดยรัฐ
อินโดนีเซีย	รถทุกประเภท	- ร่างกาย	78		รัฐบาล	- กำหนดโดยบริษัทประกันภัย
ฟิลิปปินส์	รถทุกประเภท	- ความเสียหายต่อร่างกาย	75		องค์กรอิสระ	- กำหนดโดยรัฐ
พม่า	รถทุกประเภท					
ลาว	รถทุกประเภท	- ร่างกายและทรัพย์สิน				
กัมพูชา	รถเพื่อการพาณิชย์	- ร่างกายและทรัพย์สิน			รัฐบาล	- กำหนดโดยบริษัทประกันภัย
เวียดนาม	รถทุกประเภท	- ร่างกายและทรัพย์สิน			รัฐบาล	- กำหนดโดยรัฐ
บรูไน	รถทุกประเภท	- ร่างกาย (ไม่จำกัด)			รัฐบาล	- กำหนดโดยบริษัทประกันภัย
<b>ทวีปอเมริกา</b>						
สหรัฐอเมริกา	รถทุกประเภท	- ร่างกายและทรัพย์สิน	14	- ใช้ (38 รัฐ) - ไม่ใช่ (13 รัฐ)		
แคนาดา	รถทุกประเภท	- ร่างกายและทรัพย์สิน	<5	ไม่ใช่ ในรัฐควิเบก ออนตาริโอ และมานิโตบา (เฉพาะความเสียหายต่อร่างกาย)	รัฐบาล	- กำหนดโดยบริษัทประกันภัย - คำนึงถึงเพศ อายุ การใช้งาน ภูมิภาค (เฉพาะรัฐออนตาริโอ)
อาร์เจนตินา	รถทุกประเภท	- ร่างกาย (ไม่จำกัด) - ทรัพย์สิน (ไม่จำกัด)	<5	ไม่ใช่	องค์กรอิสระ	- กำหนดโดยบริษัทประกันภัย - คำนึงถึงปัจจัยเรื่องเพศ อายุ การใช้งาน ภูมิภาค
บราซิล	รถทุกประเภท	- ร่างกาย	70	- ใช้ - ไม่ใช่ เฉพาะความเสียหายต่อผู้ประสบภัยจากรถสาธารณะ	รัฐบาล	- กำหนดโดยบริษัทประกันภัย - คำนึงถึงเพศ อายุ การใช้งาน ภูมิภาค - มีระบบ Bonus-Malus
เม็กซิโก	รถโดยสารสาธารณะในบางเมือง	- ร่างกาย	80	ใช้	องค์กรอิสระ	- กำหนดโดยบริษัทประกันภัย

ทวีปโอเชียเนีย						
ออสเตรเลีย	รถทุกประเภท	- ร่างกาย (ไม่จำกัด)	2-5	- ไม่ใช่ แต่ให้ผู้ขับขี่เป็นผู้ถูกกล่าวหาในเบื้องต้น (เฉพาะรัฐนิวเซาท์เวลส์และแทสมเนีย) - ไม่ใช่ (ในรัฐนิวเซาท์เวลส์กรณีบาดเจ็บสาหัส รัฐวิกตอเรีย และเฉพาะประชาชนของรัฐนอร์เทิร์นเทอริทอรี)	องค์กรอิสระ	- กำหนดโดยบริษัทประกันภัย - กำหนดโดยรัฐ (รัฐควีนส์แลนด์และวิกตอเรีย) - คำนึงถึงอายุ การใช้งาน ภูมิภาค (เฉพาะรัฐนิวเซาท์เวลส์) - มีระบบ Bonus-Malus (เฉพาะรัฐนิวเซาท์เวลส์)
นิวซีแลนด์	รถทุกประเภท	- ร่างกาย (ไม่จำกัด)	<5	ไม่ใช่	องค์กรอิสระ	
ทวีปแอฟริกา						
เคนยา	รถทุกประเภท	- ร่างกาย (ไม่จำกัด)			องค์กรอิสระ	- กำหนดโดยบริษัทประกันภัย
แซมเบีย	รถทุกประเภท	- ร่างกาย		ใช่		- กำหนดโดยบริษัทประกันภัย - คำนึงถึงเพศ อายุ การใช้งาน ภูมิภาค

หมายเหตุ: \* รูปแบบการประกันภัยเพื่อการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ดังอธิบายในตารางที่ 4.4 และ 4.5

\*\* ผู้ไร้สมรรถภาพในที่นี้ หมายถึง ผู้สูงอายุ ผู้ทุพพลภาพ หรือเด็กอายุต่ำกว่า 14 ปี

ที่มา: Zimolo (2010) และมูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2556)

ความแตกต่างของระบบการชดเชยในแต่ละประเทศออกเป็น 2 ด้าน คือ (1) การกำหนดเงื่อนไขและจำนวนเงินในการชดเชยค่าสินไหมทดแทน และ (2) การกำหนดความรับผิดชอบต่อการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับระบบการพิสูจน์ถูกผิด ทั้งนี้ การกำหนดจำนวนเงินชดเชยค่าสินไหมทดแทนมีความเหมาะสมในประเทศ HICs เพราะมีการปรับปรุงผลประโยชน์ชดเชยที่อ้างอิงกับสภาพเศรษฐกิจในทุกปี ในขณะที่ประเทศ LICs มีจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทนที่ค่อนข้างต่ำและขาดการปรับปรุงการให้ผลประโยชน์ชดเชยอย่างสม่ำเสมอ ยิ่งไปกว่านั้น บางประเทศมีการจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่รวมถึงความเสียหายทางด้านจิตใจเอาไว้ด้วย และสามารถปรับลดค่าสินไหมทดแทนลงได้ในกรณีที่ผู้เสียหายมีส่วนต่อการรับผิดชอบต่อเหตุการณ์ความเสียหายที่เกิดขึ้น หรือกรณีที่สภาพของยานพาหนะนั้นไม่พร้อมต่อการขับขี่ให้เกิดความปลอดภัย นอกจากนี้ การกำหนดความครอบคลุมในการคุ้มครองของประกันภัยรถภาคบังคับในแต่ละประเทศยังแตกต่างกัน เช่น การประกันภัยรถภาคบังคับในคิวบา กัวเตมาลา เม็กซิโก และปารากวัย จะครอบคลุมผู้โดยสารเฉพาะที่เดินทางด้วยยานพาหนะสาธารณะเท่านั้น หรือการประกันภัยรถภาคบังคับในอิตาลี อิตาลี ลิกเตนสไตน์ ลิทัวเนีย โปตุเกส สวิตเซอร์แลนด์ และตุรกี จะให้การชดเชยแก่ญาติผู้ประสบภัยจากรถในด้านความบาดเจ็บทางร่างกายเท่านั้น

การกำหนดความรับผิดชอบต่ออุบัติเหตุในประเทศ HICs จะไม่ใช้ระบบการพิสูจน์ถูกผิด (No-Fault System) ยกเว้นสหราชอาณาจักร และบางประเทศมีการใช้ระบบ Tort Add-On (Tort Add-On system) ในการจ่ายค่าสินไหมทดแทน อย่างไรก็ตาม แม้ระบบที่ไม่มีการพิสูจน์ถูกผิดจะมีข้อดีในเรื่องของการประหยัดเวลาในการฟ้องร้อง เพื่อให้ผู้เสียหายได้รับค่าสินไหมทดแทนที่รวดเร็ว และไม่สนับสนุนรถยนต์ที่ไม่มีประกันภัย แต่ระบบดังกล่าวยังมีข้อเสีย เช่น การขาดค่าสินไหมทดแทนสำหรับอาการบาดเจ็บและความทนทุกข์ทรมาน การขาดแรงจูงใจให้เป็นผู้ขับขี่รถยนต์ที่ดี การทำให้ค่าเบี้ยประกันภัยมีราคาสูงขึ้นมากกว่าร้อยละ 25 และข้อจำกัดในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนในด้านค่าเสียหายทางเศรษฐศาสตร์ อย่างไรก็ตาม ประเทศที่ไม่ใช้ระบบพิสูจน์ถูกผิดอนุญาตให้ผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนสามารถยื่นเรื่องต่อศาลได้ สำหรับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้ประสบภัยจากรถที่ผู้ขับขี่หลบหนี (Hit and Run Victims) หรือยานพาหนะนั้นไม่มีประกันภัย ระบบประกันภัยในหลายประเทศจะมีการจัดสรรเงินเข้าสู่ส่วนกลางเพื่อเป็นกองทุนสำรองไว้สำหรับชดเชยเยียวยา แต่ปัญหาที่พบสำหรับกรณีผู้กระทำผิดหลบหนีคือค่าสินไหมทดแทนที่ผู้ประสบภัยจากรถได้รับนั้นน้อยกว่าที่ได้รับจากกรณีผู้เอาประกันภัย โดยเฉพาะประเทศ LICs

อย่างไรก็ตาม ระบบการชดเชยค่าสินไหมทดแทนของทุกประเทศยังประสบปัญหาเรื่องความล่าช้าในการเจรจาไกล่เกลี่ย โดยประเทศ LICs ใช้เวลาไกล่เกลี่ยเฉลี่ยอยู่ที่ 2.8 - 3.8 ปี นอกจากนี้ ระยะเวลาในการฟื้นฟูเยียวยาผู้เสียหายและความไม่เหมาะสมระหว่างเบี้ยประกันภัยที่เก็บได้และค่าสินไหมทดแทนที่จ่ายออกไปล้วนเป็นปัญหาในระบบการชดเชยเยียวยาของประเทศ LICs และ HICs ตามลำดับ

## 5 ปัญหาที่พบและข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

จากการศึกษาข้างต้นพบว่า ปัญหาที่พบในแนวทางการชดเชยเยียวยาผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะในปัจจุบันแบ่งออกเป็น ส่วนที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยรถภาคบังคับและประกันภัยรถเพิ่มเติม

ในส่วนแรกที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยรถภาคบังคับ ปัญหาหลักที่พบคือ มีผู้ประสบภัยกรณีเสียชีวิตอีกจำนวนหนึ่งที่ไม่ได้รับเงินชดเชยเยียวยาแบบเต็มวงเงินคุ้มครอง ซึ่งคาดว่าเป็นผลมาจากความล่าช้าในการพิสูจน์ความผิดของผู้ขับขี่ ทั้งนี้หากพิจารณาในเรื่องสิทธิของผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ ไม่ว่าจะผลการพิสูจน์ถูกผิดจะออกมาเป็นอย่างไร ผู้ประสบภัยซึ่งเป็นผู้โดยสารหรือคนเดินเท้าจะมีสิทธิได้รับเงินชดเชยเยียวยาตามวงเงินคุ้มครองค่าสินไหมทดแทนที่กำหนดแบบเต็มจำนวนอยู่แล้ว มีเพียงผู้ขับขี่ฝ่ายผิดเท่านั้นที่ไม่มีสิทธิได้รับเงินชดเชยในส่วนค่าสินไหมทดแทน แต่จะได้รับชดเชยเฉพาะส่วนของค่าเสียหายเบื้องต้นเท่านั้น ทั้งนี้ทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรจะจัดมาตรการหรือระบบที่จะสามารถจัดการจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะได้โดยทันที โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ถูกผิด ซึ่งอาจมีการกำหนดให้บริษัทประกันภัยของเจ้าของรถจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยไปก่อน และไปเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนคืนจากบริษัทประกันภัยฝ่ายผิดในภายหลัง ทั้งนี้จะสามารถช่วยลดผลกระทบทางการเงินที่เกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะลงได้

ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับประกันภัยรถเพิ่มเติม หรือประกันภัยรถภาคสมัครใจ ปัญหาหลักที่พบคือ มีจำนวนผู้เอาประกันภัยต่ำกว่าที่คาดการณ์ไว้ หลังจากที่กรมการขนส่งทางบกประกาศให้รถโดยสารสาธารณะบางประเภทจัดทำประกันภัยรถภาคสมัครใจเพิ่มเติมซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 31 มีนาคม 2560 ทำให้คาดว่าข้อมูลการทำประกันภัยของรถโดยสารสาธารณะควรมีเพิ่มสูงขึ้นกว่านี้ ทั้งนี้อาจต้องรอดูผลการทำประกันภัยในปี 2563-2564 เพื่อจะได้วางมาตรการในการบังคับใช้กฎหมายเพิ่มเติมต่อไป

## เอกสารอ้างอิง

กรมการขนส่งทางบก, 2560. ประกาศกรมการขนส่งทางบก.

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2554. “แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554 - 2563”

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย, 2559. “พระราชบัญญัติ คຸ້ມครอง ผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ และที่แก้ไขเพิ่มเติม รวมกฎกระทรวง ประกาศกระทรวง.”

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย, 2563. “การประกันภัยรถยนต์”. เข้าถึงได้จาก <http://www.oic.or.th/th/node/89366>

สมาคมประกันวินาศภัยไทย. 2559. “กรมธรรม์ประกันภัย”. เข้าถึงได้จาก [https://www.tgia.org/gia\\_insurance-TH\\_0](https://www.tgia.org/gia_insurance-TH_0)

มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2559. “การประเมินคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยของระบบรถโดยสารสาธารณะ”

มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2556. “อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ: ผลกระทบ การประกันภัย และการชดเชยเยียวยา”

Carruthers, R., Dick, M., & Saurkar, A., 2005. “Affordability of public transport in developing countries”

Insurance Europe, 2019. “European Motor Insurance Markets February 2019”

Vias institute& European Federation of Road Traffic Victims, 2017. “My Life After the Crash - MyLAC An international study on medical, psycho-social and economic consequences of road injuries”

Wanda Ronka-Chmielowiec, Anna Jedrzychiwska and Ewa Poprawska, 2015. “The sufficiency of the minimum amounts in compulsory liability insurance to cover personal injury claims – based on motor third party liability insurance and medical liability insurance”