

บทที่ 1

บทนำ



1. ที่มาและความสำคัญของปัญหา

ในช่วงระยะเวลากว่า 40 ปี นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2504 ซึ่งเป็นปีที่ประเทศไทยได้เริ่มใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับแรก มาจนถึงปัจจุบัน พ.ศ. 2548 รวมแล้ว 9 ฉบับ ทำให้ประเทศไทยพัฒนาไปทุกๆด้าน โดยเฉพาะในด้านการคมนาคมขนส่ง รถประเภทต่างๆได้กลายเป็นสิ่งสำคัญที่จำเป็นต่อการดำเนินชีวิต ทั้งในสังคมเมืองและชนบทแล้ว โดยถือเป็นปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดกิจกรรมในการเคลื่อนไหวของระบบเศรษฐกิจ ในลักษณะการใช้เป็นยานพาหนะประการหนึ่ง ใช้เป็นเครื่องมือในการขนส่งสินค้าและบริการประการหนึ่ง กระทั่งได้กลายเป็นเครื่องชีวิตสถานภาพในทางสังคมของบุคคลและธุรกิจ ตามความพึงพอใจแห่งค่านิยมของชนทุกชั้นในสังคมไทยภายใต้การครอบงำด้วยสื่อชั้นนำแห่งสังคมบริโภคอีกประการหนึ่ง

อุบัติเหตุจากรถเป็นภัยที่มีความรุนแรงโดยเกิดขึ้นได้กับคนทุกเพศทุกวัย โดยไม่สามารถคาดการณ์ได้ ส่งผลก่อให้เกิดผลเสียหายต่อประเทศทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคมโดยรวม เป็นปัญหาที่ติดอันดับหนึ่งในสามของปัญหาสาธารณสุขมาโดยตลอด ผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถต้องรับการรักษาดำเนินอยู่ในโรงพยาบาลนานกว่าผู้ป่วยด้วยโรคอื่นๆทั่วไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเทศกาลที่มีวันหยุดติดต่อกันหลายวัน เช่น เทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ ประชาชนมีการเดินทางใช้รถใช้ถนนเพิ่มมากขึ้น เพื่อท่องเที่ยว หรือ กลับภูมิลำเนาทำให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้สูงขึ้น โดยในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2547 ที่ผ่านมา ระหว่างวันที่ 29 ธันวาคม 2546 – วันที่ 4 มกราคม 2547 มีผู้เสียชีวิตจำนวน 612 คน บาดเจ็บ 25,580 คน มูลค่าความเสียหาย 3,418.6 ล้านบาท และพบว่าสาเหตุมาจากเมาแล้วขับ ร้อยละ 68.0 รถจักรยานยนต์ประสบอุบัติเหตุสูงสุดถึง ร้อยละ 77.0 และมีพฤติกรรมเสี่ยงไม่สวมหมวกนิรภัยสูงถึง ร้อยละ 66.0 (คณะทำงานด้านอุบัติเหตุบนถนน , 2547) รัฐบาลตระหนักถึงปัญหาดังกล่าว โดยในปี พ.ศ. 2547 องค์การอนามัยโลกได้ประกาศให้เป็นปีแห่งการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุจากรถเป็นปีแรก มีคำขวัญว่า “สำนึกดี ขับขี่ปลอดภัย ร่วมใจลดอุบัติเหตุ” (World Health Organization(WHO) , 2004)

ในปัจจุบันพบว่า ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บต้องเข้ารับการรักษาตัวในโรงพยาบาลตำรวจ เนื่องจากการประสบภัยจากรถหรือถึงขั้นเสียชีวิตจากการประสบภัยนั้น สาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย ตั้งแต่การไม่เคารพกฎจราจร การไม่สวมหมวกนิรภัย การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และการขับขี่รถในขณะมึนเมาสุราสารเสพติด โดยอุบัติเหตุจากรถแบ่งเป็น 4 ประเภท (ประไพร์ คมนามูล , 2522) คือ

1. อุบัติเหตุถึงตาย (A fatal accident) คืออุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดมีผู้เสียชีวิตทันทีในอุบัติเหตุ
 2. อุบัติเหตุร้ายแรง (A serious accident) คืออุบัติเหตุที่มีผู้บาดเจ็บสาหัสแต่ไม่มีผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บสาหัสต้องเข้ารับการรักษาคือเป็นผู้ป่วยใน (In-patient) ของโรงพยาบาล ลักษณะการบาดเจ็บ คือ มีการตรวจพบบาดแผลรุนแรงชัดเจนต้องรับไว้รักษาในโรงพยาบาล ได้แก่ มีการบาดเจ็บภายในร่างกาย ส่วนของร่างกายเกิดการแตกหัก สมองถูกกระทบกระเทือนและอื่นๆ
 3. อุบัติเหตุเล็กน้อย (A light accident) คือ อุบัติเหตุที่ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยเท่านั้น การบาดเจ็บเล็กน้อยเป็นพวกที่ฟกช้ำ หรือ ถลอกปอกเป็ด หรือ บาดแผลเล็กน้อย
 4. อุบัติเหตุที่ทำให้ทรัพย์สินเสียหายอย่างเดียว (Property damage only accident) คือ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นแล้ว ไม่มีผู้ใดบาดเจ็บมีแต่เพียงทรัพย์สิน ยานพาหนะเสียหายเท่านั้น
- เมื่อประสบอุบัติเหตุจากรถแล้ว นอกจากก่อให้เกิดความเสียหายต่อร่างกายและทรัพย์สินเสียหายแล้ว ยังส่งผลให้เกิดผลกระทบที่ตามมาจากอุบัติเหตุจากรถ (สินีนาฏ บุญต่อเติม , 2531) โดยสามารถแบ่งผลกระทบได้เป็น 2 ประเภท คือ

1. ผลกระทบโดยตรง

ทางด้านร่างกายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัย ได้แก่ การบาดเจ็บของร่างกาย ตั้งแต่เล็กน้อยจนถึงสาหัส พิการ หรือเสียชีวิตในที่สุด การสูญเสียทรัพย์สินเรื่องค่ารักษาพยาบาล ค่าใช้จ่ายประจำวัน ยานพาหนะเสียหาย เงินค่าซ่อมแซมรถ และเงินค่าทำศพในกรณีเสียชีวิต ครอบครัวต้องหางานมาเป็นค่าใช้จ่ายเหล่านี้

2. ผลกระทบโดยอ้อม

ผู้ประสบภัยส่วนใหญ่อยู่ในวัยแรงงานอันเป็นทรัพยากรที่สำคัญในการพัฒนาประเทศ ต้องมาเจ็บป่วย พิการ หรือ เสียชีวิต ผู้ประสบภัยต้องสูญเสียโอกาสในการหารายได้ ไร้สมรรถภาพในการประกอบอาชีพ หากผู้ประสบภัยเป็นหัวหน้าครอบครัวหรือเป็นผู้หาเลี้ยงครอบครัว ย่อมทำให้หมดสภาพต่อการรับผิดชอบครอบครัว รวมทั้งครอบครัวต้องมีการดูแลสุขภาพเจ็บป่วย พิการ หรือ เสียชีวิตซึ่งต้องเผชิญกับความยากลำบากในการดำรงชีวิตต่อไป อันเป็นผลกระทบที่ประเมินค่ามิได้ นอกจากนี้ผลกระทบด้านจิตใจของผู้ป่วยและครอบครัวเป็นสิ่งที่ไม่สามารถมองเห็นได้ การต้องเผชิญกับภาวะวิกฤตไม่ได้เตรียมตัวเตรียมใจไว้ก่อนความรู้สึกหวาดกลัว เสียขวัญ เศร้าโศก เป็นทุกข์ต่างๆ รวมทั้งเวลาที่ต้องสูญเสียไปกับการรักษาพยาบาล การซ่อมแซม ยานพาหนะ การฟ้องร้องดำเนินคดีตามกฎหมายในกรณีตกลงกันไม่ได้ เพื่อเรียกร้องสิทธิอันพึงมีพึงได้ ซึ่งเป็นกระบวนการที่ต้องใช้ค่าใช้จ่ายสูง และมีขั้นตอนมากใช้เวลานาน

การออกพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจึงช่วยลดภาระของรัฐบาล ในเรื่อง ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลและช่วยผู้ประสบภัยจากรถให้ได้รับการดูแลเรื่องสิทธิอย่างถูกต้อง มากยิ่งขึ้น ได้รับความเป็นธรรมไม่ถูกทอดทิ้งให้ต้องประสบชะตากรรมเพียงลำพัง กฎหมายฉบับนี้ ก่อให้เกิดประโยชน์ร่วมกันทั้ง 3 ฝ่าย คือ ประชาชนทุกคนจะได้รับความคุ้มครองเมื่อประสบ อุบัติเหตุจากรถ สถานพยาบาลจะได้รับเงินค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล แต่ละครั้ง ไม่ต้องรับภาระ ในการสงเคราะห์ผู้ป่วยที่มารับการรักษาและบริษัทประกันภัยอันเป็นภาคเอกชนที่มีส่วนร่วม รับผิดชอบเพื่อสร้างความเป็นธรรม ในสังคมธุรกิจประกันภัยได้รับการยอมรับมากขึ้น ส่งผล ก่อให้เกิดความเจริญเติบโตทางธุรกิจในระยะยาว จึงนับได้ว่ากฎหมายฉบับนี้รองรับสภาพสังคม สมัยใหม่ที่มีการพัฒนาในด้านต่างๆ ประชาชนที่ประสบภัยจากรถเมื่อบาดเจ็บ หรือเสียชีวิตจะได้รับความ คุ้มครองอย่างเสมอภาคถ้วนหน้าอันเป็นหลักประกันสุขภาพของประชาชนประเภทหนึ่งที่เกิด จากการพัฒนาสังคม ออกเป็นกฎหมายให้เจ้าของรถ หรือผู้มีสิทธิครอบครองตามสัญญาเช่าซื้อต้อง จัดให้มีการประกันภัยความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถไว้กับบริษัทประกันภัย นับเป็นการ ประสานงานร่วมงานระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชน ในรูปแบบของการระดมเงินออม เพื่อรองรับความเสี่ยงจากอุบัติเหตุรถยนต์ สร้างความมั่นใจให้ประชาชนว่าจะได้รับสิทธิคุ้มครอง ด้านการรักษาพยาบาลเมื่อประสบภัยจากรถ ภาครัฐได้คุ้มครองชีวิตและร่างกายของประชาชนที่ ประสบภัยโดยไม่ต้องจัดงบประมาณไปช่วยเหลือ (มลฤดี จินดาอนันต์ยศ, 2545)

ในช่วงเวลาที่ผ่านมาจึงอาจสรุปรูปแบบของหลักประกันสุขภาพที่มีอยู่ในประเทศไทยได้ เป็น 4 กลุ่ม ดังนี้ (อนุวัฒน์ สุภษฎิกุล , 2537)

- 1.สวัสดิการรักษายาบาลที่รัฐจัดให้ข้าราชการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ
 - 1.1 ข้าราชการ
 - 1.2 พนักงานรัฐวิสาหกิจ
- 2.สวัสดิการรักษายาบาลที่รัฐให้ประชาชน (Health Welfare)
 - 2.1 โครงการสวัสดิการประชาชนด้านการรักษาพยาบาล สำหรับผู้ที่ยากได้น้อย และ ผู้ที่สังคมควรช่วยเหลือเกื้อกูล
 - 2.2 โครงการสุขภาพนักเรียน
3. การประกันสุขภาพเชิงบังคับ (Compulsory Health Insurance)
 - 3.1 กองทุนทดแทนแรงงาน
 - 3.2 กองทุนประกันสังคม
 - 3.3 การคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ
4. การประกันสุขภาพโดยสมัครใจ (Voluntary Health Insurance)
 - 4.1 การประกันสุขภาพเอกชน
 - 4.2 บัตรประกันสุขภาพของกระทรวงสาธารณสุข

โรงพยาบาลตำรวจเดิมนั้นมีจุดประสงค์หลักเพื่ออำนวยความสะดวกรวดเร็วต่อการให้บริการทางการแพทย์แก่ข้าราชการตำรวจและครอบครัว เพื่อเป็นการบำรุงขวัญและกำลังใจแก่ข้าราชการตำรวจและครอบครัว และยังสามารถใช้เป็นที่สัมพันธ์ระหว่างตำรวจกับประชาชน ในการสนับสนุนภารกิจหลักของกรมตำรวจให้บรรลุผลได้อย่างมีประสิทธิภาพ ปัจจุบันไม่เพียงแต่ข้าราชการตำรวจและครอบครัวจะมาใช้บริการเท่านั้น แม้แต่ประชาชนทั่วไปทั้งในส่วนกลางและจากทุกภาคของประเทศ ก็ได้ให้ความไว้วางใจมาใช้บริการที่โรงพยาบาลตำรวจอย่างมากจนโรงพยาบาลต้องขยายเตียงจากเดิม 50 เตียง เป็น 1,100 เตียงในปัจจุบัน (ฝ่ายวิชาการ, โรงพยาบาลตำรวจ, 2547) โรงพยาบาลตำรวจตั้งอยู่บริเวณศูนย์กลางกรุงเทพมหานคร มีถนนสายสำคัญบริเวณใกล้เคียงหลายถนน อาทิเช่น ถนนอังรีดูนังค์ ถนนสุขุมวิท ถนนพระรามสี่ ถนนราชดำริ เป็นจุดที่ประชาชนใช้เส้นทางในการเดินทางมาก จึงเป็นจุดที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้ง ดังนั้น โรงพยาบาลตำรวจจึงเป็นจุดรับผู้ป่วยอุบัติเหตุในเส้นทางคมนาคมดังกล่าว เนื่องจากผู้ขับขี่ด้วยความเร็วและประมาท ประกอบกับบริเวณดังกล่าวมีสถานประกอบการ ที่ทำงาน ศูนย์การค้า สถานศึกษา เป็นจำนวนมาก ในแต่ละวันมีปริมาณของรถยนต์ที่สัญจรในถนน 4 สายหลักๆบริเวณ โดยรอบ โรงพยาบาลตำรวจจึงมีจำนวนมากมีการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรมาก

การที่รัฐบาลได้มีการตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ขึ้นนั้นเป็นการสร้างหลักประกันสุขภาพอย่างหนึ่งให้กับประชาชนอย่างเสมอภาคและได้รับความคุ้มครองอย่างแน่นอนและทันทั่วถึง แต่จากประสบการณ์ของผู้ศึกษาซึ่งปฏิบัติงานในหน้าที่ของนักกฎหมายบริษัทประกันภัย พบว่าผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถที่มากับค่าเสียหายจากบริษัทประกันภัยมีความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่ไม่ชัดเจนและมีเป็นจำนวนมากที่ยังใช้สิทธิตาม พ.ร.บ. ยังไม่ถูกต้อง เช่น ยังไม่ทราบถึงจำนวนวงเงินคุ้มครอง เมื่อประสบอุบัติเหตุทำให้ได้รับสิทธิอาจไม่ครบตามจำนวนตามที่กฎหมายระบุไว้ หลักฐานที่ต้องนำมาเบิกกับบริษัทประกันภัยไม่ครบถ้วนทำให้มีการได้รับค่าเสียหายที่ล่าช้าออกไป ถึงแม้ว่าพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจะมีการเริ่มประกาศใช้เป็นฉบับแรก เมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2535 มีผลบังคับใช้มาแล้วเป็นระยะเวลา 12 ปี แต่ พ.ร.บ. ฉบับนี้มีการแก้ไขปรับเปลี่ยนเพื่อสร้างความเป็นธรรมเป็นหลักประกันแก่ประชาชน ถึงแม้ว่ารัฐบาลจะได้มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเป็นบทบัญญัติทางกฎหมายที่ประชาชนไม่ได้ให้ความสนใจที่จะศึกษาประกอบกับภาครัฐยังมีการประชาสัมพันธ์ที่ยังไม่ครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมาย ซึ่งเดิมจะเน้นที่ผู้ขับขี่รถยนต์ ยังไม่ได้มีการกระจายไปถึงประชาชนทั่วไปมากนัก ผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถที่มีความรู้ใน พ.ร.บ. ฉบับนี้ จะเป็นประโยชน์แก่ผู้ประสบภัยเอง ซึ่งจะสามารถใช้สิทธิได้อย่างถูกต้องตามเจตนารมณ์ของ พ.ร.บ. เป็นการสร้างหลักประกันให้ประชาชนอย่างเสมอภาคและได้รับความคุ้มครองอย่างแน่นอนและทันทั่วถึง เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการพัฒนาประเทศ ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 คือ เร่งพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และคุณภาพ

ชีวิตควบคู่กันไปในขณะที่เดียวกันเป็นการมองปัญหาแบบองค์รวม (Holistic) เพื่อปรับปรุงปัญหาให้
ถูกต้อง รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น

2. วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาระดับความรู้ของผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถที่พักรักษาตัวเป็นผู้ป่วยในของ
โรงพยาบาลตำรวจที่มีต่อพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535

2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อระดับความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครอง
ผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ผู้ป่วยในของโรงพยาบาลตำรวจ

3. เพื่อศึกษาความคิดเห็นของผู้ประสบภัยจากรถที่พักรักษาตัวเป็นผู้ป่วยในของโรงพยาบาล
ตำรวจที่มีต่อพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535

3. ขอบเขตงานวิจัย

ขอบเขตทางด้านประชากร

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ คือ ผู้ป่วยในของโรงพยาบาลตำรวจที่เข้ารับการรักษาคือ
เนื่องจากการประสบภัยจากรถ ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน - 31 กันยายน 2547 โดยมีขนาดของ
กลุ่มตัวอย่างเป็นจำนวน 450 คน

ขอบเขตทางด้านเนื้อหา

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถ

ตอนที่ 2 ศึกษาความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535
ของผู้ป่วยในของโรงพยาบาลตำรวจ

ตอนที่ 3 ความคิดเห็นของผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถที่มีต่อ พ.ร.บ.คุ้มครอง
ผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535

ตอนที่ 4 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้ป่วยในของโรงพยาบาลตำรวจ

ตอนที่ 5 การทดสอบสมมติฐาน

4. ตัวแปรที่ศึกษา

ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ ได้แก่

ปัจจัยทางด้านประชากร

1. เพศ
2. อายุ
3. สถานภาพสมรส

ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจและสังคม

4. ระดับการศึกษา
5. อาชีพ
6. รายได้
7. ภูมิฐานะเดิม
8. แหล่งข้อมูลข่าวสาร
9. ประสบการณ์การใช้สิทธิ
10. ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ
11. สถานภาพในการครอบครองรถ
12. การใช้สิทธิเบี่ยงจาก

5. สมมติฐานการวิจัย

1. เพศของผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถมีความสัมพันธ์กับระดับความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535
2. อายุของผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถมีความสัมพันธ์กับระดับความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535
3. สถานภาพการสมรสของผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถมีความสัมพันธ์กับระดับความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535
4. ระดับการศึกษาของผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถมีความสัมพันธ์กับระดับความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535
5. อาชีพของผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถมีความสัมพันธ์กับระดับความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535
6. รายได้ของผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถมีความสัมพันธ์กับระดับความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

7. ภูมิปัญญาเดิมของผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถมีความสัมพันธ์กับระดับความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

8. แหล่งข้อมูลข่าวสารที่ผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถทราบมีความสัมพันธ์กับระดับความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

9. ประสิทธิภาพในการใช้สิทธิตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ของผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถมีความสัมพันธ์กับระดับความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

10. ลักษณะการเกิดเหตุของผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถมีความสัมพันธ์กับระดับความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

11. สถานภาพการครอบครองรถของผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถมีความสัมพันธ์กับระดับความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

12. การใช้สิทธิเบิกค่ารักษาพยาบาลของผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถมีความสัมพันธ์กับระดับความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

6. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการวิจัย

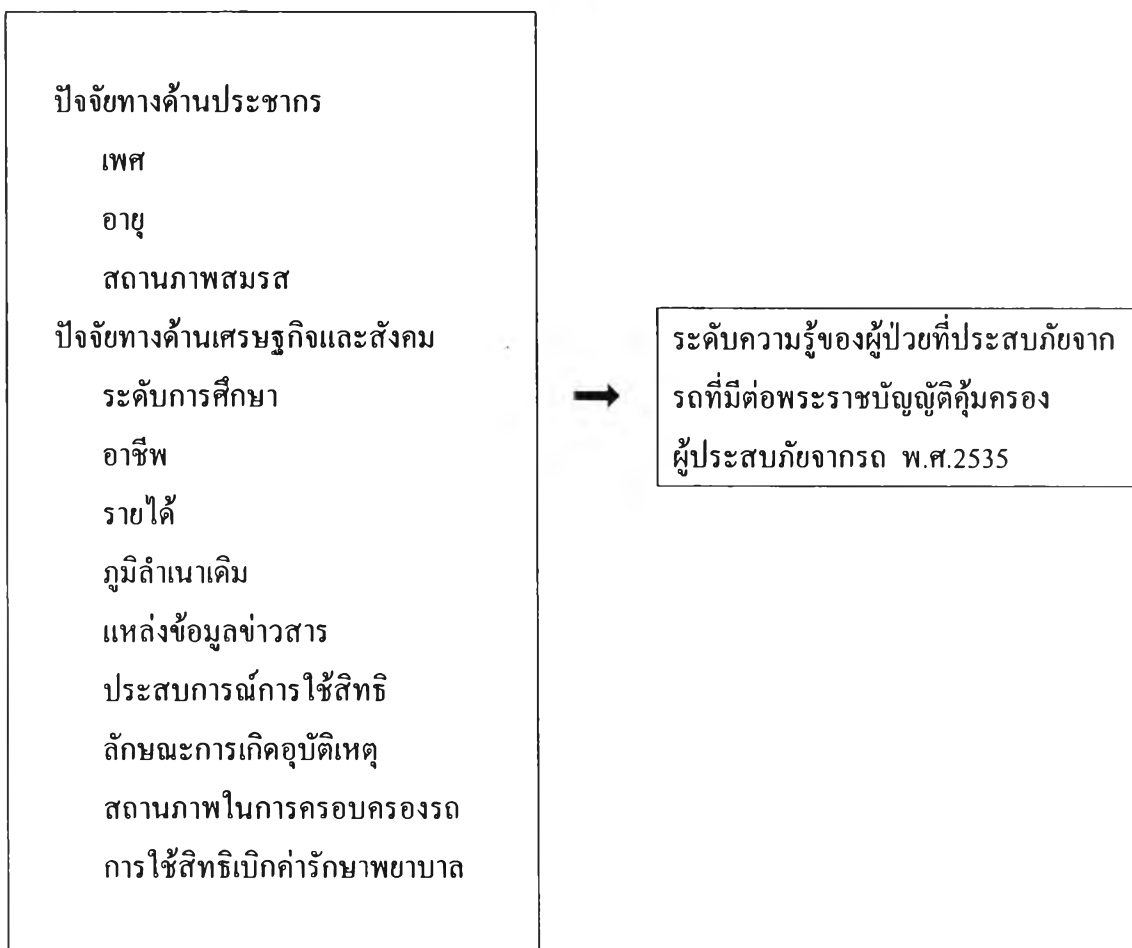
1. ทำให้ทราบถึงระดับความรู้ของผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถต่อพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535

2. ทำให้ทราบถึงปัจจัยทางด้านประชากร ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจและสังคมที่มีผลต่อระดับความรู้ของผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถต่อพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535

3. ผลที่ได้จากการศึกษาก่อให้เกิดประโยชน์แก่งานที่เกี่ยวข้อง ภาครัฐ กรมการประกันภัยในการพัฒนาป้องกันปัญหาการขาดความรู้ มีการเลือกใช้วิธีที่เหมาะสมในการให้ความรู้เกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ที่พึงได้รับจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ของผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถ เพื่อให้ใช้สิทธิได้อย่างเต็มที่ ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะมีการนำมาพิจารณาทบทวนพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เพื่อให้มีความเหมาะสมและเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้ประสบภัยจากรถต่อไป

7. กรอบความคิดการวิจัย

จากการสำรวจแนวคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องมาใช้ในการกำหนดตัวแปรในการวิจัยครั้งนี้



8. คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย

1. อุบัติเหตุจากรถ หมายถึง อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนถนน โดยมียานพาหนะหรือล้อเลื่อนเคลื่อนที่อย่างน้อย 1 คันและก่อให้เกิดการบาดเจ็บ หรือทรัพย์สินเสียหาย

2. ผู้ประสบภัยจากรถ หมายถึง ผู้ป่วยหรือบาดเจ็บจากการประสบอุบัติเหตุจากรถได้รับอุบัติเหตุร้ายแรง (A serous accident) ผู้ประสบภัยจากรถต้องเข้ารับการรักษาคือเป็นผู้ป่วยใน (In-patient) ของโรงพยาบาลตำรวจ ทั้งเพศหญิงและเพศชายอายุตั้งแต่ 15-60 ปี ในช่วงเดือน มิถุนายน-กันยายน 2547

3. ผู้ป่วยใน หมายถึง ผู้ป่วยที่แพทย์รับตัวไว้รักษาในโรงพยาบาลเนื่องจากการประสบอุบัติเหตุจากรถยนต์โดยแพทย์มีการตรวจพบบาดแผลรุนแรงชัดเจน ต้องรับไว้รักษาในโรงพยาบาล พบว่ามีการบาดเจ็บภายในร่างกาย ส่วนของร่างกายเกิดการแตกหัก มีสติสัมปชัญญะ มีการรับรู้และมีความสามารถในการตอบแบบสอบถามได้

4. สิทธิ พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ หมายถึง สิทธิที่จะต้องได้รับความคุ้มครอง ในด้านการรักษาพยาบาลเมื่อมีผู้ได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยเนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งที่ยกหรือติดตั้งในรถนั้น การมีสิทธิเบิกเงินค่ารักษาพยาบาลในการรับการรักษาพยาบาล ตามความคุ้มครองในวงเงินที่กฎหมายกำหนด ได้แก่

4.1 ค่าเสียหายเบื้องต้น ได้รับตามความเป็นจริงที่จ่ายไปแต่ไม่เกิน 15,000 บาทต่อหนึ่งคน

4.2 ค่าเสียหายส่วนเกินเบื้องต้น กำหนดจำนวนวงเงินเมื่อรวมกับค่าเสียหายแล้วไม่เกิน 100,000 บาทต่อหนึ่งคน

5. ความรู้ หมายถึง ความสามารถของผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถ โดยการแสดงออกมาในเรื่องความจำ การระลึกเกี่ยวกับข้อเท็จจริงในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 อันได้แก่

5.1 วัตถุประสงค์ของ พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

5.2 จำนวนวงเงินคุ้มครองเมื่อประสบอุบัติเหตุ

5.3 สิทธิประโยชน์ที่ได้รับความคุ้มครอง

5.4 หลักฐานและเอกสารที่ใช้ในการเรียกร้อง

5.5 บทกำหนดลงโทษ

6. ระดับความรู้ หมายถึง ระดับความสามารถของผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถ โดยการแสดงออกมาในเรื่องความจำ การระลึกเกี่ยวกับข้อเท็จจริงในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 โดยแบ่งระดับความรู้ออกเป็น 3 ระดับ

6.1 ผู้ป่วยมีความรู้ในระดับต่ำ หมายถึง ผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถตอบคำถามเรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ได้คะแนนต่ำกว่า 20 คะแนน

6.2 ผู้ป่วยมีความรู้ในระดับปานกลาง หมายถึง ผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถตอบคำถามเรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ได้คะแนนระหว่าง 20-25 คะแนน

6.3 ผู้ป่วยมีความรู้ในระดับสูง หมายถึง ผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถตอบคำถามเรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ได้คะแนนสูงกว่า 25 คะแนนขึ้นไป

7.รถ หมายถึง รถยนต์ตามความหมายในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้แก่

1. รถยนต์เก๋งส่วนบุคคล
2. รถโดยสารส่วนบุคคลและรับจ้าง
3. รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลและรับจ้าง
4. รถแทรกเตอร์ รถยนต์ที่ใช้ในการเกษตร รถบดถนน
5. รถจูงลาก รถพ่วง
6. รถจักรยานยนต์
7. รถสามล้อเครื่อง และรถที่ดัดแปลงจากรถจักรยานยนต์
8. รถยนต์ที่จดทะเบียนในต่างประเทศและนำเข้ามาใช้ในประเทศไทย
9. รถอื่นๆที่จดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบก