บทที่ 4

ผลการศึกษา

การศึกษาเรื่องความรู้ของผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถที่มีต่อพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 : ศึกษากรณีโรงพยาบาลตำรวจ โดยจะนำเสนอผลการศึกษาด้วยตารางและการแปลผล ประกอบด้วยข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง ข้อมูลที่แสดงผลคะแนนของการตอบแบบสอบถาม ผลการศึกษาและอภิปรายผลตามลำดับ ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ปัจจัยทางด้านประชากร ประกอบด้วย เพศ อายุ สถานภาพสมรส ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจและด้านสังคมประกอบด้วย ระดับการศึกษา ภูมิลำเนาเดิม อาชีพ รายได้ แหล่งข้อมูลข่าวสาร ประสบการณ์ในการใช้สิทธิตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ลักษณะการเกิดเหตุ จำนวนชั่วโมงที่ใช้ในการเดินทางเฉลี่ยต่อวัน สถานภาพในการครอบครองรถ การใช้สิทธิเบิกค่าเสียหาย

ตอนที่ 2 ความรู้ของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ตอนที่ 3ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคการใช้สิทธิที่มีต่อพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ตอนที่ 4 ข้อเสนอแนะของกลุ่มตัวอย่าง ที่มีต่อพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ตอนที่ 5 การทดสอบสมมติฐาน

ผลการศึกษา มีดังต่อไปนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

ตารางที่ 4.1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน (คน) N = 450	ร้อยละ
ชาย	279	62.0
หญิง	171	38.0

จากตารางที่ 4.1 พบว่า กลุ่มตัวอย่างทั้งเพศชายและเพศหญิงมีสัดส่วนที่แตกต่างกันกล่าวคือ มีเพศชายจำนวน 279 คน คิดเป็นร้อยละ 62.0 และเพศหญิงจำนวน 171 คน คิดเป็นร้อยละ 38.0

ตารางที่ 4.2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามช่วงอายุ

อายุ (ปี)	จำนวน (N = 450)	ร้อยละ
15 -24	105	23.3
25 -34	190	42.2
35 – 44	103	22.9
45 – 54	35	7.8
55 – 60	17	3.8

$\bar{x}$ = 31.93 , Min = 16 , Max = 58

จากตารางที่ 4.2 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จำนวน 190 คน คิดเป็นร้อยละ 42.2 อยู่ในช่วงอายุ 25 - 34 ปี รองลงมาร้อยละ 23.3 มีอายุในช่วง 15 - 24 ปี ซึ่งใกล้เคียงกับอายุในช่วง 35 – 44 ปี คิดเป็นร้อยละ 22.9 ช่วงอายุที่มีจำนวนน้อยที่สุด คือ ช่วงอายุ 55 – 60 ปี มีจำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 3.8

อายุเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่าง คือ 31.93 โดยที่อายุต่ำสุด 16 ปี และอายุสูงสุด 58 ปี

ตารางที่ 4.3 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานภาพสมรส

สถานภาพสมรส	จำนวน (N = 450)	ร้อยละ
โสด	230	51.1
สมรส	200	44.4
หย่า	11	2.4
ม่าย	9	2.0

จากตารางที่ 4.3 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีสถานภาพสมรสโสด คิดเป็นร้อยละ 51.1 รองลงมาคือสถานภาพสมรสคู่ ร้อยละ 44.4 โดยสถานภาพสมรสหย่า และ ม่าย มีอัตราส่วนที่ใกล้เคียงกัน คือ 2.4 และ 2.0 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.4 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน (N = 450)	ร้อยละ
ประถมศึกษา	51	11.3
มัธยมศึกษา	171	38.0
ป.ว.ส. / อนุปริญญา	86	19.1
ปริญญาตรีและสูงกว่า	142	31.6

จากตารางที่ 4.4 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ (ร้อยละ 38.0) สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษา รองลงมาร้อยละ 31.6 สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรีและสูงกว่า ซึ่งผู้สำเร็จการศึกษาระดับประถมศึกษา มีเพียงร้อยละ 11.3

ตารางที่ 4.5 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน (N = 450)	ร้อยละ
รับจ้างทั่วไป	127	28.2
พนักงานบริษัท	126	28.0
ค้าขาย / ธุรกิจส่วนตัว	61	13.6
รับราชการ	49	10.9
นักเรียน / นักศึกษา	46	10.2
เกษตรกรรม	16	3.6
รัฐวิสาหกิจ	12	2.7
ไม่ได้ประกอบอาชีพ(แม่บ้าน / พ่อบ้าน)	13	2.9

จากตารางที่ 4.5 พบว่า กลุ่มตัวอย่างประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 28.2 ซึ่งอาชีพรับจ้างส่วนใหญ่นั้น ประกอบไปด้วยงานหลายประเภท อาทิเช่น ขับรถรับจ้าง รับจ้างส่งของ ช่างก่อสร้าง ฯลฯ ซึ่งมีจำนวนใกล้เคียงกับพนักงานบริษัท คิดเป็นร้อยละ 28.0 ในส่วนของกลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพรัฐวิสาหกิจมีน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 2.7 และกลุ่มตัวอย่างที่ไม่ได้ประกอบอาชีพเป็นแม่บ้าน พ่อบ้าน คิดเป็นร้อยละ 2.9

ตารางที่ 4.6 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับรายได้

ระดับรายได้ (บาท)	จำนวน (N = 450)	ร้อยละ
ไม่มีรายได้	54	12.0
ต่ำกว่า 2,000	2	0.4
2,000 – 5,000	47	10.4
5,001 – 8,000	91	20.2
8,001 – 10,000	60	13.3
10,001 – 12,000	71	15.8
มากกว่า 12,000	125	27.8

จากตารางที่ 4.6 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้มากกว่า 12,000 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 27.8 รองลงมามีรายได้ระหว่าง 5,001 – 8,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 20.2 รายได้น้อยสุดของกลุ่มตัวอย่าง คือ ต่ำกว่า 2,000 บาท มีเพียงร้อยละ 0.4 เท่านั้น

ตารางที่ 4.7 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามภูมิลำเนาเดิมและที่อยู่ปัจจุบัน

ภูมิลำเนาเดิม	จำนวน (N = 450)	ร้อยละ
ภูมิลำเนาเดิม		
กรุงเทพมหานคร	163	36.2
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	120	26.7
ภาคกลาง	65	14.4
ภาคเหนือ	34	17.6
ภาคตะวันออก	29	6.4
ภาคใต้	22	4.9
ภาคตะวันตก	9	2.0
ปริมณฑล	8	1.8
ที่อยู่ปัจจุบัน		
กรุงเทพมหานคร	351	78.0
ภาคกลาง	34	7.6
ภาคตะวันออก	29	6.4
ปริมณฑล	20	4.4
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	7	1.6
ภาคเหนือ	5	1.1
ภาคใต้	4	0.9

จากตารางที่ 4.7 พบว่า ภูมิลำเนาเดิมของกลุ่มตัวอย่าง อาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานครมีมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 36.2 รองลงมาคือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ร้อยละ 26.7 และปริมณฑลมีน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 1.8 ในด้านที่อยู่ปัจจุบันของกลุ่มตัวอย่างมากกว่าครึ่งหนึ่ง (ร้อยละ 78.0) อาศัยอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร รองลงมาคือ ภาคกลาง คิดเป็นร้อยละ 7.6 ภาคตะวันออกคิดเป็นร้อยละ 6.4 และภาคใต้มีจำนวนต่ำที่สุดคิดเป็นร้อยละ 0.9

ตารางที่ 4.8 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการรับทราบข้อมูลและประสบการณ์ในการใช้สิทธิตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

การรับทราบข้อมูลและการใช้สิทธิ	จำนวน (N = 450)	ร้อยละ
การรับทราบข้อมูล		
เคย	295	65.6
ไม่เคย	111	24.7
ไม่แน่ใจ	44	9.8
การใช้สิทธิ		
ไม่เคย	327	72.7
เคย	123	27.3

จากตารางที่ 4.8 พบว่า กลุ่มตัวอย่างมากกว่าครึ่งหนึ่ง (ร้อยละ 65.6) เคยรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับ พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาก่อน ไม่เคยรับทราบข้อมูลคิดเป็นร้อยละ 24.7 และไม่แน่ใจว่าเคยรับทราบข้อมูลคิดเป็นร้อยละ 9.8 ในด้านของการใช้สิทธิเบิกค่าเสียหายจาก พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พบว่ากลุ่มตัวอย่างมากกว่าครึ่งหนึ่ง (ร้อยละ 72.7)ไม่เคยใช้สิทธิมาก่อน และเคยใช้สิทธิมาก่อน คิดเป็นร้อยละ 27.3

ตารางที่ 4.9 จำนวนและร้อยละชนิดของรถที่เกิดเหตุและลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ

รถและลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ	จำนวน (N = 450)	ร้อยละ
รถคันเกิดเหตุ		
รถจักรยานยนต์	210	46.7
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	126	28.0
รถกระบะ	66	14.7
รถทัวร์	18	4.0
รถแท็กซี่	13	2.9
รถบรรทุก	7	1.6
รถตู้รับจ้าง	5	1.1
รถโดยสารประจำทาง	4	0.9
รถแทร็คเตอร์	1	0.2

รถและลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ	จำนวน (N = 450)	ร้อยละ
ลักษณะการเกิดอุบัติเหต		
บุคคลภายนอกถูกชน (N = 73) 16.2 %		
ถูกรถชน(คนเดินเท้า,คนเดินข้ามถนน)	27	6.0
ถูกรถยนต์เฉี่ยว	26	5.8
ถูกรถจักรยานยนต์เฉี่ยว	20	4.4
ไม่มีรถคู่กรณี (N = 118) 26.2 %		
รถจักรยานยนต์คว่ำหรือเสียหลักล้มเอง	54	10.0
รถยนต์ชนสิ่งอื่น(ป้าย,เสาไฟฟ้า)	33	7.3
ตกจากรถจักรยานยนต์	27	6.0
รถยนต์คว่ำ	13	2.9
มีรถคู่กรณีตั้งแต่ 2 คันขึ้นไป (N = 259) 57.6 %		
รถยนต์ชนกับรถยนต์	138	30.7
รถจักรยานยนต์ชนกับรถยนต์	75	16.7
รถจักรยานยนต์ชนกับรถจักรยานยนต์	31	6.9
รถจักรยานยนต์ชนกับรถบรรทุก	9	2.0
รถยนต์ชนกับรถจักรยานยนต์	6	1.3

จากตารางที่ 4.9 พบว่า รถคันเกิดเหตุส่วนใหญ่ร้อยละ 46.7 เป็นรถจักรยานยนต์ รองลงมาร้อยละ 28.0 เป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล และร้อยละ 14.7 เป็นรถกระบะรถคันเกิดเหตุที่มีน้อยที่สุดร้อยละ 0.2 คือ รถแทร็คเตอร์

ในด้านของลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ แบ่งเป็น 3 ลักษณะ คือ บุคคลภายนอกถูกรถชน ไม่มีรถคู่กรณี และมีรถคู่กรณีตั้งแต่ 2 คันขึ้นไป ลักษณะอุบัติเหตุที่เกิดมากที่สุดร้อยละ 30.7 รถยนต์ชนกับรถยนต์ รองลงมาร้อยละ 16.7 รถจักรยานยนต์ชนกับรถยนต์ และร้อยละ 10.0 เกิดจากรถจักรยานยนต์คว่ำหรือเสียหลักล้มเอง อุบัติเหตุที่เกิดน้อยสุด คือ รถยนต์ชนกับรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 1.3

เมื่อพิจารณารายด้านลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ 3 ด้าน พบว่ามากกว่าครึ่งหนึ่ง คือ ร้อยละ 57.6 เกิดเหตุมีรถตั้งแต่สองคันขึ้นไปชนกัน (มีรถคู่กรณี) รองลงมาร้อยละ 26.2 เกิดเหตุคันเดียว (ไม่มีรถคู่กรณี) และร้อยละ 16.2 บุคคลภายนอกถูกชน ตามลำดับ

ตารางที่ 4.10 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามลักษณะของผู้ประสบภัยขณะเกิดเหตุและสถานะการครอบครองรถของผู้ประสบภัย

สถานะของผู้ประสบภัย	จำนวน (N = 450)	ร้อยละ
สถานะของผู้ประสบภัย		
ผู้ขับขี่	257	57.1
ผู้โดยสาร / ซ้อนท้าย	120	26.7
คนเดินเท้า	36	8.0
คนเดินข้ามถนน	36	8.0
คนซ่อมถนน	1	0.2
สถานะการครอบครองรถของผู้ประสบภัย กรณีเป็นผู้ขับขี่ (N = 257)		
เจ้าของรถ	148	32.9
ผู้ยืมใช้รถ	59	13.1
ลูกจ้าง	34	7.6
ผู้เช่า	16	3.6

จากตารางที่ 4.10 พบว่า สถานะของผู้ประสบภัยขณะเกิดเหตุมากกว่าครึ่งหนึ่ง (ร้อยละ 57.1) ของผู้ประสบภัยมีสถานะเป็นผู้ขับขี่ รองลงมาร้อยละ 26.7 เป็นผู้โดยสาร / ซ้อนท้าย และผู้ประสบภัยขณะเกิดเหตุมีสถานะเป็นคนเดินเท้า คนเดินข้ามถนน มีจำนวนเท่ากัน คือ ร้อยละ 8.0 ในด้านสถานะการครอบครองรถพบว่า ผู้ขับขี่ส่วนมากเป็นเจ้าของรถ ร้อยละ 32.9 รองลงมาเป็น ผู้ยืมใช้รถ ร้อยละ 13.9 ผู้ขับขี่ส่วนน้อยมีสถานะเป็นผู้เช่า คิดเป็นร้อยละ 3.6

ตารางที่ 4.11 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างกรณีเป็นผู้ขับขี่จำแนกตามจำนวนชั่วโมงที่ใช้รถเฉลี่ยต่อวัน

จำนวนชั่วโมงที่ใช้รถเฉลี่ยต่อวัน	จำนวน (N = 257)	ร้อยละ
กรณีเป็นผู้ขับขี่ (N = 257)		
1	11	2.4
2	44	17.1
3	8	1.8
4	100	38.9
5	9	2.0
6	38	14.8
7	2	0.4
8	24	5.3
10	21	4.7

$\bar{x}$ = 4.72 , Min = 1 , Max = 10

จากตารางที่ 4.11 พบว่า ผู้ประสบภัยจากรถกรณีที่เป็นผู้ขับขี่ในขณะประสบอุบัติเหตุใช้รถเฉลี่ยวันละ 4 ชั่วโมงต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 38.9 รองลงมาใช้รถเฉลี่ยวันละ 2 ชั่วโมงต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 17.1 และใช้รถ 6 ชั่วโมงต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 14.8 ตามลำดับ

โดยค่าเฉลี่ยของการใช้รถต่อวันอยู่ที่ 4.72 ชั่วโมง เวลาที่ใช้ในการขับขี่น้อยที่สุดเฉลี่ยต่อวัน คือ 1 ชั่วโมง และจำนวนมากสุดที่ใช้รถเฉลี่ยต่อวัน คือ 10 ชั่วโมง

ตารางที่ 4.12 จำนวนและร้อยละชนิดของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการใช้สิทธิเบิกค่าเสียหายและหน่วยงานที่เบิกค่าเสียหาย

หน่วยงานที่เบิกค่าเสียหาย	จำนวน (N = 450)	ร้อยละ
บริษัทประกันภัย	353	78.4
บัตรข้าราชการ	36	8.0
บัตรประกันสุขภาพเอกชน	34	7.6
กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ	22	4.9
บัตรประกันสังคม	5	1.1
หน่วยงานที่เบิกค่าเสียหาย	**จำนวน (N = 450)**	**ร้อยละ**
กรณีเบิกจากบริษัทประกันภัย (N=353)		
บริษัทวิริยะประกันภัย	78	17.3
บริษัทสัมพันธ์ประกันภัย	38	8.4
บริษัทอาคเนย์ประกันภัย	37	8.2
บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ	36	8.0
บริษัทมิตรแท้ประกันภัย	33	7.3
บริษัทกรุงเทพประกันภัย	30	6.7
บริษัทไทยศรีซูริคประกันภัย	18	4.0
บริษัทสินมั่นคงประกันภัย	16	3.6
บริษัทลิเบอร์ตี้ประกันภัย	16	3.6
บริษัทนารายณ์สากลประกันภัย	12	2.7
บริษัทไทยประกันภัย	8	1.8
บริษัทนิวแฮมเชอร์ประกันภัย	7	1.6
บริษัทนำสินประกันภัย	6	1.3
บริษัททิพยประกันภัย	5	1.1
บริษัทอวีว่าประกันภัย	2	0.4
บริษัทพัชรประกันภัย	1	0.2
บริษัทคุ้มเกล้าประกันภัย	1	0.2
บริษัทศรีอยุธยาประกันภัย	1	0.2
ไม่แน่ใจ	8	1.8

จากตารางที่ 4.12 พบว่า การใช้สิทธิเบิกค่าเสียหาย ร้อยละ 78.4 เบิกจากบริษัทประกันภัย รองลงมาเบิกจากบัตรข้าราชการ ร้อยละ 8.0 และบัตรประกันสุขภาพเอกชน ร้อยละ 7.6 มีเพียง ร้อยละ 1.1 เท่านั้น ที่เบิกจากบัตรประกันสังคม และเมื่อศึกษาถึงบริษัทประกันภัยที่รถคันเกิดเหตุทำประกันภัยไว้ พบว่า ร้อยละ 17.3 เป็นบริษัทวิริยะประกันภัย รองลงมาร้อยละ 8.4 เป็นบริษัทสัมพันธ์ประกันภัย และร้อยละ 8.0 เป็นบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

ตารางที่ 4.13 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสื่อที่รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับ พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

การรับทราบข้อมูลจากสื่อ	จำนวน (N = 450)	ร้อยละ
สื่อบุคคล (N = 191) 42.5 %		
เพื่อน / เพื่อนบ้าน / เพื่อนร่วมงาน	96	21.3
บุคคลในครอบครัว / ญาติพี่น้อง	95	21.1
สื่อมวลชน (N = 177) 39.3 %		
โทรทัศน์	122	27.1
วิทยุ	24	5.3
นิตยสาร / วารสาร	17	3.8
หนังสือพิมพ์	14	3.1
สื่อเฉพาะกิจ (N = 82) 18.2 %		
กรมธรรม์ประกันภัย	51	11.3
แผ่นพับ / โปสเตอร์	31	6.9

จากตารางที่ 4.13 พบว่า ในด้านการรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับ พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ โดยผ่านสื่อมีการแบ่งสื่อเป็น 3 ประเภท ได้แก่ สื่อบุคคล สื่อมวลชน สื่อเฉพาะกิจ ผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถได้รับข้อมูลเกี่ยวกับ พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พบว่าส่วนมากทราบจากสื่อโทรทัศน์ คือร้อยละ 27.1 รองลงมาร้อยละ 21.3 ได้รับทราบข้อมูลจากเพื่อน เพื่อนบ้าน เพื่อนร่วมงาน และ ร้อยละ 21.1 ได้รับทราบข้อมูลจากบุคคลในครอบครัว/ญาติพี่น้อง เป็นที่น่าสังเกตว่าการได้รับทราบข้อมูลจากเพื่อน/เพื่อนบ้าน/เพื่อนร่วมงาน และการรับทราบข้อมูลจากบุคคลในครอบครัว/ญาติพี่น้อง มีจำนวนใกล้เคียงกัน ซึ่งเป็นสื่อประเภทเดียวกันประเภทสื่อบุคคล สื่อที่มีการรับทราบข้อมูลต่ำที่สุด คือ สื่อหนังสือพิมพ์ คิดเป็นร้อยละ 3.1

เมื่อพิจารณารายด้านประเภทสื่อการรับทราบข้อมูล พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งแบ่งเป็นสื่อ 3 ประเภท นั้น พบว่าผู้ป่วยมีการรับรู้จากสื่อบุคคลเป็นส่วนใหญ่ร้อยละ 42.5 รองลงมารับรู้จากสื่อมวลชนร้อยละ 39.3 และรับรู้จากสื่อเฉพาะกิจร้อยละ 18.2 ตามลำดับ

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้ป่วยในที่ประสบภัยจากรถรักษาตัวเป็นแผนกผู้ป่วยในโรงพยาบาลตำรวจส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ซึ่งมีสัดส่วนแตกต่างกันในเพศชายและเพศหญิง คือ ร้อยละ 62.0 และร้อยละ 38.0 ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาเรื่องปัญหาจราจรและอุบัติเหตุบนท้องถนนในเขตกรุงเทพมหานคร จากการศึกษาพบว่า เพศชายประสบอุบัติเหตุจากรถยนต์ได้รับบาดเจ็บและตายมากกว่าเพศหญิง เพราะเพศชายมีโอกาสใช้รถยนต์มากกว่าเพศหญิง (ศราวุฒิ พนัสขาว , 2531) โดยกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุระหว่าง 25-34 ปีมากที่สุด รองลงมามีอายุระหว่าง 15-24 ปี อายุเฉลี่ยผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถคือ 32 ปี ซึ่งแสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอายุในวัยทำงาน ทำให้ต้องมีการใช้รถในการเดินทาง ใช้รถในการขนส่งและการประกอบอาชีพ สอดคล้องกับการศึกษาเรื่องการศึกษาปัญหาทางเศรษฐกิจ สังคม อารมณ์จิตใจผู้ป่วยที่ประสบอุบัติเหตุรุนแรงคือ กลุ่มอายุ 20-27 ปี ซึ่งเป็นทรัพยากรสำคัญเป็นวัยแรงงานที่ต้องประกอบอาชีพหาเลี้ยงตนเองและครอบครัว และเมื่ออายุเพิ่มมากขึ้นอัตราการเกิดอุบัติเหตุจะลดลงเนื่องจากความชำนาญในการควบคุมบังคับรถยนต์การตัดสินใจเฉพาะหน้าในเหตุการณ์ได้ดีและมีพฤติกรรมเสี่ยงน้อยลง (สินีนาฏ บุญต่อเติม , 2530) ระดับการศึกษาส่วนใหญ่สำเร็จการศึกษาระดับมธัยมศึกษามากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 38.0 รองลงมาสำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรีและสูงกว่าปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 31.6 กลุ่มตัวอย่างมีระดับการศึกษาปานกลางค่อนข้างสูงทำให้มีโอกาสในการเปิดรับข้อมูลข่าวสารและก้าวทันโลกยุคใหม่ที่มีระบบการสื่อสารที่ก้าวหน้าและมีการเคลื่อนไหวอยู่ตลอดเวลา ทำให้มีการรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับ พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ทำให้เกิดความรู้ในระดับปานกลาง สถานภาพสมรสของกลุ่มตัวอย่างมากกว่าครึ่งหนึ่งมีสถานภาพสมรสโสดคิดเป็นร้อยละ 51.1 ผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถส่วนมากประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป สอดคล้องกับการศึกษาระบาดวิทยาและอุบัติเหตุบนท้องถนนหลวงที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จากการศึกษาพบว่าอาชีพของผู้ใช้รถใช้ถนนนั้นมีหลากหลายอาชีพที่เกิดอุบัติเหตุบนถนนมากที่สุดคืออาชีพรับจ้างเกิดอุบัติเหตุสูงสุด (ศิริพร สักกะบูชา , 2530) ภูมิลำเนาเดิมและที่อยู่ปัจจุบันของผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถอาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานครมากที่สุด สถานะของผู้ประสบภัยมากกว่าครึ่งหนึ่งคิดเป็นร้อยละ 57.1 เป็นผู้ขับขี่ ประเภทของรถคันเกิดเหตุที่ประสบอุบัติเหตุสูงที่สุดคือรถจักรยานยนต์คิดเป็นร้อยละ 46.7 สอดคล้องกับการศึกษาเรื่องการใช้สิทธิรักษาพยาบาลของผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 พบว่ารถจักรยานยนต์เป็น

พาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด (มลฤดี จินดาอนันต์ยศ , 2545) และอัตราการเกิดอุบัติเหตุที่ผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถเป็นผู้ขับขี่เองมีมากถึงร้อยละ 57.1 สอดคล้องกับการศึกษาเรื่องทัศนะของบุคลากรที่เกี่ยวข้องต่อร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 พบว่าอัตราการเกิดอุบัติเหตุที่ผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถเป็นผู้ขับขี่เองมีมากถึงร้อยละ 53.0 (หทัยรัตน์ พุ่มคชา , 2533) นพ.วิจิตร บุณยะโหตระ (2532 , น.36) ได้อธิบายถึงรถที่มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุจราจรได้มากเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ไว้ดังนี้ "รถจักรยานยนต์เป็นที่นิยมของประชาชนมากเนื่องจากมีความคล่องตัวสูง หาซื้อง่าย ราคาไม่แพงนัก บำรุงรักษาสะดวกจึงเป็นยานพาหนะที่มีจำนวนเพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆทั้งในเมืองและชนบทเมื่อมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นจึงเป็นสาเหตุหนึ่งที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุสูงมากขึ้นตามไปด้วยเป็นเงาตามตัว"

ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุมีการแบ่งเป็น 3 ประเภท ได้แก่ บุคคลภายนอกถูกชน ไม่มีคู่กรณี มีรถคู่กรณีตั้งแต่ 2 คันขึ้นไป สาเหตุที่เข้ารับการรักษาพยาบาลที่มีมากที่สุดคือ มีรถคู่กรณีตั้งแต่ 2 คันขึ้นไปคิดเป็นร้อยละ 57.6 และรถยนต์ชนกับรถยนต์มีการเกิดเหตุสูงสุดคิดเป็นร้อยละ 30.7 สอดคล้องกับรายงานอุบัติเหตุบนทางหลวง พ.ศ. 2546 (กองวิศวกรรมจราจร , 2546) กรมทางหลวงรายงานว่าชนิดของอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากรถยนต์ชนกับรถยนต์ถึง 2,066 ครั้งต่อปี ลักษณะการเกิดเหตุไม่มีคู่กรณีซึ่งกรณีผู้ประสบภัยเป็นผู้ขับขี่เองและไม่มีรถคู่กรณีที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมายจะได้รับเพียงค่าเสียหายเบื้องต้นเท่านั้นตามกฎกระทรวงฉบับที่ 11 พ.ศ. 2540 ส่วนค่าเสียหายส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นผู้ประสบภัยจะต้องเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายเอง ผู้ศึกษาเห็นว่าการที่ พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ให้ความคุ้มครองเบื้องต้นแก่ผู้ขับขี่ที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมายหรือไม่มีผู้ใดต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ขับขี่เป็นการให้ผู้ขับขี่เกิดความตระหนักขับขี่ด้วยความระมัดระวังและมีความรับผิดชอบต่อสังคม ทั้งนี้เนื่องจากการขับขี่ที่ทำให้ผู้อื่นบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตายเป็นความผิดตามกฎหมายอาญา การที่ผู้ประสบภัยมากกว่าครึ่งหนึ่งคิดเป็นร้อยละ 57.1 เป็นผู้ขับขี่แสดงว่าลักษณะการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่มาจากความประมาทของผู้ขับขี่ การใช้สิทธิเบิกค่ารักษาพยาบาลตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จึงช่วยแบ่งเบาภาระของผู้ประสบภัยและครอบครัวเมื่อเผชิญกับภาวะวิกฤตเนื่องจากการเจ็บป่วยด้วยอุบัติเหตุจากรถแต่ละครั้งมีค่าใช้จ่ายสูงและต้องใช้ระยะเวลาในการรักษาตัวเป็นเวลานาน ดังนั้นการมี พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจึงเป็นการบรรเทาความเดือดร้อนในปัญหาเฉพาะหน้าไปได้ระดับหนึ่ง ซึ่งสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของ พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่ให้ความคุ้มครองและช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากรถ โดยที่ผู้ประสบภัยจะไม่ต้องเป็นภาระในค่ารักษาพยาบาลเองและเป็นหลักประกันให้โรงพยาบาลว่าจะได้รับเงินค่ารักษาพยาบาลผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถที่มีการใช้สิทธิเบิกค่าเสียหายเมื่อใช้สิทธิตาม พ.ร.บ.ฯ ในส่วนเบื้องต้นหมดแล้วสามารถใช้สิทธิของตนเอง โดยไม่ต้องรับภาระจ่ายค่ารักษาพยาบาลจึงเป็นลักษณะการใช้

สิทธิรักษาพยาบาลมากกว่าหนึ่งสิทธิขึ้นไป เมื่อเจ็บป่วยในเวลาเดียวกันคือใช้สิทธิเบิก พ.ร.บ.ฯ เบื้องต้นและใช้สิทธิที่ผู้ประสบภัยมีในส่วนเกินเบื้องต้น

ตอนที่ 2 ความรู้เรื่อง พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ของกลุ่มตัวอย่าง

การศึกษาความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ผู้ศึกษาได้กำหนดข้อคำถามจำนวน 32 ข้อ ประกอบด้วย 5 ด้าน คือ วัตถุประสงค์ พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จำนวนวงเงินคุ้มครองเมื่อประสบอุบัติเหตุ สิทธิประโยชน์ที่ได้รับความคุ้มครอง หลักฐานและเอกสารในการเรียกร้อง และบทกำหนดโทษ

ข้อคำถามที่กลุ่มตัวอย่างตอบถูกต้องเกินร้อยละ 90 มีจำนวน 1 ข้อ พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถช่วยบรรเทาความเดือดร้อนเรื่องค่ารักษาพยาบาลของผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถ ตอบได้ถูกต้องร้อยละ 98.7

คำถามที่ตอบถูกต้องเกินร้อยละ 80 มีจำนวน 5 ข้อ ได้แก่ กรณีผู้ประสบภัยจากรถเสียชีวิต เอกสารที่ใช้ในการเบิกค่าเสียหาย ได้แก่ สำเนามรณบัตรของผู้ประสบภัยจากรถ และสำเนาบันทึกประจำวันตำรวจที่แสดงว่าถึงแก่ความตายเนื่องจากการประสบภัยจากรถ ตอบถูกร้อยละ 89.1 ผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่ประสบอุบัติเหตุจากรถจะได้รับความคุ้มครองจาก พ.ร.บ. ตอบถูกร้อยละ 86.2 รถสองคันเมื่อชนกันค่ารักษาที่เกิน 15,000 บาท ผู้ประสบภัยจะได้รับเมื่อมีการพิสูจน์ความรับผิดซึ่งประกันภัยฝ่ายที่ต้องรับผิดจะเป็นผู้จ่ายค่าเสียหายส่วนนี้ให้แก่ผู้ประสบภัย ตอบถูกร้อยละ 86.0 ผู้ประสบภัยเบิกค่าสินไหมทดแทนนอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้นต้องมีหลักฐานเพิ่ม คือ หนังสือยอมรับผิดหรือความเห็นของพนักงานสอบสวนว่าเปรียบเทียบปรับฝ่ายใดให้ฝ่ายนั้นเป็นฝ่ายผิด ตอบถูกร้อยละ 84.7 หากผู้ประสบภัยเสียชีวิตจะได้รับการชดใช้ค่าเสียหายตาม พ.ร.บ. จากประกันภัย ตอบถูกร้อยละ 80.7

คำถามที่ตอบถูกต้องเกินร้อยละ 70 มีจำนวน 8 ข้อ ได้แก่ การขอรับค่าเสียหายต่อร่างกายใช้เอกสารใบเสร็จการรักษาและสำเนาบัตรประชาชนตอบถูกร้อยละ 77.1 ประกันภัยจ่ายไม่ครบเบิกค่าเสียหายได้จากกองทุนพร้อมชื่อบริษัทประกันภัย หมายเลขกรมธรรม์ จำนวนเงินและวันที่ไปยื่นขอรับ ตอบถูกร้อยละ 75.1 ประกันภัยจ่ายค่าเสียหายไม่ครบสามารถร้องขอที่กองทุนทดแทนฯได้ ตอบถูกร้อยละ 74.0 ค่าเสียหายที่ผู้ประสบภัยไม่สามารถทำงานได้ในปัจจุบันและอนาคตถือเป็นค่าสินไหมนอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้น ตอบถูกร้อยละ 73.8 เมื่อถูกรถชนแล้วหลบหนี ผู้ประสบภัยเบิกค่าเสียหายเบื้องต้นได้จากกองทุนทดแทนฯ ตอบถูกร้อยละ 73.3 พ.ร.บ.ฯช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายโรงพยาบาลในการสงเคราะห์ผู้ป่วย ตอบถูกร้อยละ 71.1 เจ้าของรถไม่ติดเครื่องหมาย

พ.ร.บ.ระวางโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท ตอบถูกร้อยละ 70.7 ค่าเสียหายเบื้องต้น 15,000 บาท ต่อหนึ่งคนกรณีบาดเจ็บและไม่เกิน 35,000 บาทต่อหนึ่งคนกรณีเสียชีวิต ตอบถูกร้อยละ 70.2

คำถามที่ตอบถูกต้องเกินร้อยละ 60 มี จำนวน 11 ข้อ ได้แก่ ผู้ใดปลอมเครื่องหมาย พ.ร.บ. ระวางโทษจำคุก ตั้งแต่ 6 เดือน – 5 ปี และปรับตั้งแต่ 10,000 – 100,000 บาท ตอบถูกร้อยละ 67.3 ค่าจ้างพยาบาลพิเศษไม่รวมในความคุ้มครองของ พ.ร.บ. ตอบถูกร้อยละ 66.9 ผู้ประสบภัยตาบอดประกันภัยจ่ายค่าเสียหายในจำนวนเงิน 100,000 บาท ตอบถูกร้อยละ 66.4 ผู้ประสบภัยที่เสียชีวิตได้รับความคุ้มครอง 100,000 บาทต่อหนึ่งคน ตอบถูกร้อยละ 66.0 รถสองคันมีการทำ พ.ร.บ. เกิดอุบัติเหตุไม่มีใครยอมรับผิด ประกันภัยจะสำรองจ่ายค่าทดแทนค่าปลงศพ 100,000 บาทต่อหนึ่งคน ตอบถูกร้อยละ 64.0 โรงพยาบาลสามารถยื่นเรื่องขอรับค่าเสียหายแทนผู้ประสบภัย และผู้ประสบภัยแสดงหลักฐานเท็จ เพื่อขอรับค่าเสียหายระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับไม่เกิน 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ มีผู้ที่ตอบได้ถูกต้องเป็นจำนวนเท่ากัน คือตอบถูกร้อยละ 63.8 ประกันภัยต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นภายใน 7 วันนับแต่มีการร้องขอและเอกสารครบ ตอบถูกร้อยละ 63.3 ผู้ใดติดเครื่องหมายปลอม ระวางโทษ ปรับ 10,000 – 100,000 บาท ตอบถูกร้อยละ 62.9 ผู้ประสบภัยต้องร้องขอรับค่าเสียหายภายใน 180 วันนับแต่เกิดเหตุ ตอบถูกร้อยละ 61.8 สิทธิในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนนอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้นกรณีความเสียหายต่อร่างกาย รวมค่าเสียหายเบื้องต้นในวงเงิน 50,000 บาทต่อหนึ่งคน ตอบถูกร้อยละ 61.6

คำถามที่ตอบได้ถูกต้องมีคะแนนเกินร้อยละ 50 มีจำนวน 1 ข้อ ได้แก่ พ.ร.บ.ให้ความคุ้มครองเฉพาะร่างกายไม่รวมทรัพย์สินตอบถูกร้อยละ 58.2

สำหรับคำถามเกี่ยวกับความรู้เรื่อง พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กลุ่มตัวอย่างตอบได้คะแนนต่ำกว่าร้อยละ 50 มี จำนวน 6 ข้อ จากคำถามทั้งหมด 32 ข้อ

คำถามที่ตอบได้ถูกต้องมีคะแนนระหว่างร้อยละ 41– 49 มี 4 ข้อ ได้แก่ เจ้าของรถไม่ทำ พ.ร.บ. ระวางโทษปรับไม่เกิน 10,000 บาท ตอบถูกร้อยละ 48.9 ผู้ขับขี่ที่ประสบภัยเป็นฝ่ายประมาทเองค่าเสียหายเบื้องต้น คือ 15,000 บาท ตอบถูกร้อยละ 48.2 รัฐบาลออก พ.ร.บ.เพื่อส่งเสริมธุรกิจประกันภัย ตอบถูก ร้อยละ 46.7 ประกันภัยไม่จ่ายค่าเสียหาย เมื่อกองทุนทดแทนฯได้จ่ายประกันภัยส่งคืนเงินพร้อมเงินเพิ่มร้อยละยี่สิบของจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นที่กองทุนจ่ายไปตอบถูกร้อยละ 40.9

คำถามที่ตอบได้ถูกต้องและมีคะแนนระหว่างร้อยละ 31 -40 มีจำนวน 2 ข้อ ได้แก่ ขาเทียมถือเป็นค่าสินไหมทดแทนนอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้นตอบถูกร้อยละ 38.4 ประกันภัยไม่ทำ พ.ร.บ. ต้องระวางโทษตั้งแต่ 50,000 – 250,000 บาท ตอบถูกร้อยละ 37.8

ข้อคำถามที่มีจำนวนผู้ตอบถูกต้องมากที่สุด คือ พ.ร.บ. ช่วยบรรเทาความเดือดร้อนเรื่องค่ารักษาพยาบาลของผู้ประสบภัยจากรถ มีผู้ตอบถูกต้องร้อยละ 98.7 ข้อคำถามที่มีจำนวนผู้ตอบถูกต้องน้อยที่สุด คือ หากประกันภัยปฏิเสธไม่รับทำ พ.ร.บ. ต้องระวางโทษตั้งแต่ 50,000-250,000 บาท มีผู้ตอบถูกเพียงร้อยละ 37.8 เท่านั้น

เมื่อพิจารณาความรู้ในแต่ละด้านปรากฏผลการศึกษาดังนี้ ด้านความรู้เกี่ยวกับวัตถุประสงค์ของ พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ข้อคำถามที่กลุ่มตัวอย่างตอบถูกต้องมากที่สุด คือ ข้อที่ว่า พ.ร.บ. ช่วยบรรเทาความเดือดร้อนเรื่องค่ารักษาพยาบาลของผู้ประสบภัยจากรถตอบถูกร้อยละ 98.7 รองลงมาคือข้อที่ว่า พ.ร.บ.ช่วยลดภาระของโรงพยาบาลในการสงเคราะห์ค่ารักษาพยาบาล ตอบถูกร้อยละ 71.1 และตอบผิดมากที่สุด คือ ร้อยละ 53.3 ในข้อที่ว่า รัฐบาลออก พ.ร.บ. เพื่อเป็นการส่งเสริมสนับสนุนธุรกิจประกันภัยให้เติบโตทางเศรษฐกิจ

ด้านความรู้เกี่ยวกับวงเงินคุ้มครองเมื่อประสบอุบัติเหตุ ข้อคำถามที่กลุ่มตัวอย่างตอบถูกมากที่สุด คือข้อที่ว่าค่าเสียหายเบื้องต้นขณะนี้ 15,000 บาทกรณีบาดเจ็บ และไม่เกิน 35,000 บาทกรณีเสียชีวิต ตอบถูกร้อยละ 70.2 รองลงมาคือข้อที่ว่าหากผู้ประสบภัยตาบอดประกันภัยจ่ายค่าเสียหายให้ 100,000 บาทต่อคนตอบถูกร้อยละ 66.4 และข้อที่ว่าผู้ประสบภัยเสียชีวิตจะได้รับความคุ้มครองตาม พ.ร.บ. 100,000 บาทต่อคน ตอบถูกร้อยละ 66.0 ส่วนข้อคำถามที่มีผู้ตอบผิดมาก คือข้อที่ว่าหากผู้ขับขี่เป็นฝ่ายประมาทเอง จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้รับคือ 15,000 บาท ตอบผิดร้อยละ 51.8

ด้านความรู้เกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ที่ได้รับความคุ้มครอง ข้อคำถามที่กลุ่มตัวอย่างตอบถูกมากที่สุด คือ ข้อที่ว่า ผู้ขับขี่และผู้โดยสารเมื่อประสบอุบัติเหตุได้รับความคุ้มครองตาม พ.ร.บ. ตอบถูกร้อยละ 86.2 รองลงมาข้อที่ว่า รถ 2 คันชนกันค่ารักษาที่เกิน 15,000 บาท ผู้ประสบภัยจะได้รับเมื่อมีการพิสูจน์ถูกผิดแล้วโดยประกันภัยฝ่ายที่ต้องรับผิดจะเป็นผู้จ่าย ตอบถูกร้อยละ 86.0 และข้อที่ว่าหากผู้ประสบภัยเสียชีวิตจะได้รับการชดใช้จากประกันภัย ตอบถูกร้อยละ 80.7 ส่วนข้อคำถามที่มีผู้ตอบผิดมาก คือ ข้อที่ว่า พ.ร.บ. ให้ความคุ้มครองเฉพาะค่าเสียหายของร่างกายไม่รวมถึงทรัพย์สิน ตอบผิดร้อยละ 41.8

ด้านความรู้เกี่ยวกับหลักฐานที่ใช้ในการเรียกร้อง ข้อคำถามที่กลุ่มตัวอย่างตอบถูกมากที่สุด คือ ข้อที่ว่าหากผู้ประสบภัยเสียชีวิตเอกสารที่ใช้เบิกค่าเสียหาย คือ สำเนามรณบัตรของผู้ประสบภัย และสำเนาบันทึกประจำวันตำรวจที่แสดงว่าถึงแก่ความตายเนื่องจากประสบภัยจากรถ ตอบถูกร้อยละ 89.1 รองลงมา ข้อที่ว่าหากผู้ประสบภัยเบิกค่าสินไหมทดแทนนอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้น มีหลักฐานเพิ่มเติม คือ หนังสือยอมรับผิด หรือ ความเห็นของพนักงานสอบสวนว่าเปรียบเทียบปรับฝ่ายใดให้ฝ่ายนั้นผิด ตอบถูกร้อยละ 84.7 ข้อที่ว่าการขอรับค่าเสียหายกรณีบาดเจ็บใช้เอกสาร ใบเสร็จเกี่ยวกับการรักษา และสำเนาบัตรประชาชน ตอบถูกร้อยละ 77.1 และข้อที่ว่าหากประกันภัยจ่ายไม่ครบเบิกค่าเสียหายได้จากกองทุนโดยระบุชื่อบริษัทประกันภัย หมายเลขกรมธรรม์ จำนวนเงินค่าเสียหายและวันที่ไปขอยื่น

ด้านความรู้เกี่ยวกับบทกำหนดโทษ ข้อคำถามที่กลุ่มตัวอย่างตอบถูกมากที่สุด คือ ข้อที่ว่าเจ้าของรถไม่ติด พ.ร.บ. ต้องระวางโทษไม่เกิน 1,000 บาท ตอบถูกร้อยละ 70.7 รองลงมาข้อที่ว่าผู้ใดปลอมเครื่องหมาย ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 6 เดือน – 5 ปี และปรับตั้งแต่ 10,000–100,000 บาท ตอบถูกร้อยละ 67.3 ข้อที่ว่าผู้ประสบภัย แสดงหลักฐานเท็จเพื่อขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับไม่เกิน 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ตอบถูกร้อยละ 63.8 ข้อที่ว่าผู้ใดนำเครื่องหมายปลอมไปติดกับรถต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 10,000 – 100,000 บาท ตอบถูกร้อยละ 62.9 ส่วนข้อคำถามที่มีผู้ตอบผิดมากตอบคำถามได้ถูกต้องต่ำกว่าร้อยละ 50 ในข้อที่ว่าเจ้าของรถไม่ทำ พ.ร.บ.กับประกันภัยต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 10,000 บาท ตอบผิดร้อยละ 51.1 ข้อที่ว่าประกันภัยไม่จ่ายค่าเสียหายให้ผู้ประสบภัย เมื่อกองทุนได้จ่ายไปแล้ว ประกันภัยต้องคืนเงินพร้อมเงินเพิ่มอีกร้อยละ 20 ตอบผิดร้อยละ 59.1 และข้อคำถามที่ตอบผิดมากที่สุด คือ ประกันภัยปฏิเสธไม่รับทำ พ.ร.บ.ต้องระวางโทษตั้งแต่ 50,000 – 250,000 บาท ตอบผิดร้อยละ 62.2 (ตารางที่ 4.14)

ตารางที่ 4.14 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามรายข้อการตอบคำถามได้ถูกต้อง ความรู้เรื่อง พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ความรู้เรื่องพ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535	ตอบถูก	ตอบผิด
	ร้อยละ(จำนวน)	ร้อยละ(จำนวน)
วัตถุประสงค์ของ พ.ร.บ.		
- ช่วยบรรเทาความเดือดร้อน เรื่องค่ารักษาพยาบาลของผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถ	98.7 (444)	1.3 (6)
- ช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายของโรงพยาบาลในการสงเคราะห์ผู้ประสบภัยจากรถ	71.1 (320)	28.9 (130)
- รัฐบาลออก พ.ร.บ. เพื่อเป็นการส่งเสริมธุรกิจประกันภัยให้มีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ	46.7 (210)	53.3 (240)
จำนวนวงเงินคุ้มครองเมื่อประสบอุบัติเหตุ		
- ค่าเสียหายเบื้องต้น ขณะนี้ 15,000 บาทต่อหนึ่งคนในกรณีบาดเจ็บ และไม่เกิน 35,000 บาทต่อหนึ่งคนในกรณีเสียชีวิต	70.2 (316)	29.8 (134)
- หากผู้ขับขี่ที่ประสบภัยจากรถประมาทเอง ค่าเสียหายเบื้องต้น คือ 15,000 บาท	48.2 (217)	51.8 (233)
- สิทธิในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนนอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้น กรณีความเสียหายต่อร่างกาย รวมค่าเสียหายเบื้องต้นในวงเงินคุ้มครอง 50,000 บาทต่อหนึ่งคน	61.6 (277)	38.4 (173)
- หากผู้ประสบภัยจากรถตาบอด ประกันภัยจะจ่ายค่าเสียหายให้เป็นเงิน 100,000 บาท	66.4 (299)	33.6 (151)
- กรณีรถ 2 คัน มี พ.ร.บ. การสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล ค่าทดแทน ค่าปลงศพ เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นและไม่มีฝ่ายใดยอมรับผิด ประกันภัยจะสำรองจ่ายเป็นเงิน 100,000 บาทต่อหนึ่งคน	64.0 (288)	36.0 (162)
- ผู้ประสบภัยจากรถที่เสียชีวิต จะได้รับความคุ้มครองในวงเงิน 100,000 บาทต่อหนึ่งคน	66.0 (297)	34.0 (153)

ความรู้เรื่องพ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535	ตอบถูก	ตอบผิด
	ร้อยละ(จำนวน)	ร้อยละ(จำนวน)
<u>สิทธิประโยชน์ที่ได้รับความคุ้มครอง</u>		
- ผู้ขับขี่ ผู้โดยสารที่ประสบภัยจากรถได้รับความคุ้มครองตาม พ.ร.บ. ฉบับนี้	86.2 (388)	13.8 (62)
- หากผู้ประสบภัยเสียชีวิตจะได้รับการชดใช้จากประกันภัย	80.7 (363)	19.3 (87)
- พ.ร.บ.ให้ความคุ้มครอง เฉพาะค่าเสียหายที่เกิดขึ้นกับร่างกาย ไม่รวมถึงค่าเสียหายที่เกิดกับทรัพย์สิน	58.2 (262)	41.8 (188)
- ค่าจ้างพยาบาลพิเศษไม่รวมอยู่ในความคุ้มครองของ พ.ร.บ. ฉบับนี้ด้วย	66.9 (301)	33.1 (149)
- การขอค่าเสียหายเบื้องต้น ผู้ประสบภัยต้องร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น ภายใน 180 วันนับจากวันที่เกิดเหตุ	61.8 (278)	38.2 (172)
- เมื่อถูกรถชนแล้วหลบหนี ผู้ประสบภัยสามารถเบิกค่าเสียหายเบื้องต้นได้ที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ	73.3 (330)	26.7 (120)
- เมื่อรถ 2 คันชนกัน ค่ารักษาที่เกิน 15,000 บาท ผู้ประสบภัยจะได้รับเมื่อมีการพิสูจน์ถูกผิดแล้ว โดยประกันภัยที่ต้องรับผิดชอบจะต้องจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัย	86.0 (387)	14.0 (63)
- ประกันภัยต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ภายใน 7 วัน นับตั้งแต่มีการร้องขอและเอกสารครบ	63.3 (285)	36.7 (165)
- หากประกันภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นไม่ครบ สามารถร้องขอไปที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถได้	74.0 (333)	26.0 (117)
- โรงพยาบาลสามารถยื่นเรื่องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นแทนผู้ประสบภัยได้	63.8 (287)	36.2 (163)
- ขาเทียม ถือเป็นค่าสินไหมทดแทน นอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้น	38.4 (173)	61.6 (277)
- ค่าเสียหายที่ผู้ประสบภัยไม่สามารถประกอบการงานทั้งในปัจจุบันและอนาคต ถือเป็นค่าสินไหมทดแทนนอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้น	73.8 (332)	26.2 (188)

ความรู้เรื่องพ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535	ตอบถูก	ตอบผิด
	ร้อยละ(จำนวน)	ร้อยละ(จำนวน)
<u>หลักฐานและเอกสารที่ใช้ในการเรียกร้องค่าเสียหาย</u>		
- การขอรับค่าเสียหายกรณีบาดเจ็บ ใช้เอกสาร 2 อย่าง คือ ใบเสร็จเกี่ยวกับการรักษา และสำเนาบัตรประชาชน	77.1 (347)	22.9 (103)
- การขอรับค่าเสียหายกรณีเสียชีวิต ใช้เอกสารสำเนาบัตร มรณบัตรของผู้ประสบภัยจากรถ และสำเนาบันทึกประจำวันตำรวจที่แสดงว่าถึงแก่ความตายเนื่องจากประสบภัยจากรถ	89.1 (401)	10.9 (49)
- หากประกันภัยจ่ายไม่ครบ เบิกได้จากกองทุนทดแทน โดยระบุชื่อบริษัทประกันภัย หมายเลขกรมธรรม์ จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นและวันที่ไปยื่นขอรับค่าเสียหาย	75.1 (338)	24.9 (112)
- หากผู้ประสบภัยจะเบิกค่าสินไหมทดแทนนอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้นต้องมีหลักฐานเพิ่มได้แก่ หนังสือยอมรับผิด หรือความเห็นของพนักงานสอบสวนว่าปรับฝ่ายใด	84.7 (381)	15.3 (69)
<u>บทกำหนดโทษ</u>		
- เจ้าของรถไม่ทำ พ.ร.บ. มีโทษปรับไม่เกิน 10,000 บาท	48.9 (220)	51.1 (230)
- เจ้าของรถไม่ติดเครื่องหมาย พ.ร.บ. มีโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท	70.7 (318)	29.3 (132)
- ประกันภัยไม่รับทำ พ.ร.บ. มีโทษปรับตั้งแต่ 50,000 – 250,000 บาท	37.8 (170)	62.2 (280)
- ประกันภัยไม่จ่ายค่าเสียหาย เมื่อผู้ประสบภัยร้องขอเมื่อกองทุนทดแทนได้จ่ายไปแล้ว ประกันภัยต้องส่งคืนเงินค่าเสียหาย พร้อมเงิน เพิ่มร้อยละ 20	40.9 (184)	59.1 (266)
- ผู้ประสบภัยแสดงหลักฐานเท็จ เพื่อขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น มีโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือ ปรับไม่เกิน 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ	63.8 (287)	36.2 (163)
- ผู้ใดปลอมเครื่องหมาย พ.ร.บ. มีโทษปรับจำคุกตั้งแต่ 6 เดือน – 5 ปี และปรับตั้งแต่ 10,000 – 100,000 บาท	67.3 (303)	32.7 (147)
- ผู้ใดนำเครื่องหมายปลอมไปติดกับรถ ต้องวางโทษปรับตั้งแต่ 10,000 – 100,000 บาท	62.9 (283)	37.1 (167)

ตารางที่ 4.15 ร้อยละจำแนกตามระดับความรู้ข้อมูลเกี่ยวกับ พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ข้อมูลเกี่ยวกับ พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535	ผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถตอบข้อคำถามได้ถูกต้อง	
	ร้อยละ	ระดับความรู้
วัตถุประสงค์ของ พ.ร.บ.	72.2	ปานกลาง
จำนวนวงเงินคุ้มครองเมื่อประสบอุบัติเหตุ	62.8	ปานกลาง
สิทธิประโยชน์ที่ได้รับความคุ้มครอง	68.8	ปานกลาง
หลักฐานและเอกสารที่ใช้ในการเรียกร้อง	81.5	สูง
บทกำหนดโทษ	56.2	ต่ำ
ค่าเฉลี่ย	68.3	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.15 พบว่าความรู้ด้านต่างๆเกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ทั้ง 5 ด้าน ได้แก่ ด้านวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติ ด้านจำนวนวงเงินคุ้มครองเมื่อประสบอุบัติเหตุ ด้านสิทธิประโยชน์ที่ได้รับความคุ้มครอง ด้านหลักฐานและเอกสารที่ใช้ในการเรียกร้องค่าเสียหาย และด้านบทกำหนดโทษ เมื่อจำแนกออกเป็นรายด้านพบว่าด้านหลักฐานและเอกสารที่ใช้ในการเรียกร้องค่าเสียหายผู้ป่วยที่ประสบภัยมีความรู้อยู่ในระดับสูงที่สุด ร้อยละ 81.5 รองลงมาด้านวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติผู้ป่วยมีความรู้ในระดับปานกลาง ร้อยละ 72.2 ด้านสิทธิประโยชน์ที่ได้รับความคุ้มครองผู้ป่วยมีความรู้ในระดับปานกลาง ร้อยละ 68.8 ด้านจำนวนวงเงินคุ้มครองเมื่อประสบอุบัติเหตุผู้ป่วยมีความรู้ในระดับปานกลางร้อยละ 62.8 และด้านบทกำหนดโทษ ผู้ป่วยมีความรู้น้อยที่สุดมีความรู้อยู่ในระดับต่ำ ร้อยละ 56.2

โดยมีค่าเฉลี่ยรวมทั้ง 5 ด้าน ร้อยละ 68.3 ซึ่งผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถมีความรู้เรื่อง พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในระดับปานกลาง

ตารางที่ 4.16 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับความรู้เรื่อง พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ระดับความรู้เรื่อง พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535		จำนวน (N = 450)	ร้อยละ
ความรู้ระดับสูง	(สูงกว่า 25 คะแนนขึ้นไป)	104	23.1
ความรู้ระดับปานกลาง	(20 – 25 คะแนน)	203	45.1
ความรู้ระดับต่ำ	(ต่ำกว่า 20 คะแนน)	143	31.8

$\bar{x}$ = 21.38 , Min = 6 , Max = 32

ภาพรวมของระดับความรู้เรื่อง พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 พบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 45.1 มีความรู้ในระดับปานกลาง รองลงมาร้อยละ 31.8 มีความรู้ระดับต่ำ และร้อยละ 23.1 มีความรู้ในระดับสูง

คะแนนต่ำสุดที่ตอบคำถามได้ถูกต้อง 6 คะแนน คะแนนสูงสุดที่ตอบคำถามได้ถูกต้อง 32 คะแนน ระดับคะแนนเฉลี่ยรวมเท่ากับ 21.38 จากคะแนนเต็ม 32 คะแนน ซึ่งแสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีความรู้ในระดับปานกลางค่อนไปทางความรู้ระดับต่ำ (ตารางที่ 4.16)

ระดับความรู้ของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535

ภาพรวมของระดับความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถพ.ศ.2535 พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความรู้อยู่ในระดับปานกลางค่อนข้างต่ำ คะแนนต่ำสุดที่ตอบคำถามได้ถูกต้อง 6 คะแนน คะแนนสูงสุดที่ตอบคำถามได้ถูกต้อง 32 คะแนน ระดับคะแนนเฉลี่ยรวมเท่ากับ 21.38 จากคะแนนเต็ม 32 คะแนน

เกณฑ์การแบ่งระดับความรู้เป็น 3 ระดับ ความรู้ระดับสูงมีคะแนนสูงกว่า 25 คะแนนขึ้นไป ความรู้ระดับปานกลางมีคะแนนระหว่าง 20-25 คะแนน ความรู้ระดับต่ำมีคะแนนต่ำกว่า 20 คะแนน

ถึงแม้ว่าจะมีการประกาศใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถมาตั้งแต่ปี พ.ศ.2535 จนถึงปัจจุบันเป็นเวลา 13 ปีแล้วก็ตามแต่เนื้อหาของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเป็นเรื่องของกฎหมายที่กลุ่มตัวอย่างเห็นเป็นเรื่องไกลตัว และทำความเข้าใจยากจึงไม่ให้ความสนใจที่จะศึกษาถึงสิทธิประโยชน์ที่จะได้รับความคุ้มครองเมื่อประสบอุบัติเหตุจากรถ ประกอบกับยังมีการประชาสัมพันธ์ที่ยังไม่ครอบคลุม ซึ่งปัจจุบันจะเน้นเพียงกลุ่มผู้ที่ใช้รถในการเดินทางเป็นส่วนใหญ่ที่จะเคยรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

เมื่อผู้ประสบภัยมีความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 แล้วย่อมส่งผลต่อการใช้สิทธิได้อย่างถูกต้องตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ ซึ่งจากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความรู้ระดับปานกลางค่อนข้างต่ำ ทั้งนี้มีสาเหตุมาจากตัวผู้ประสบภัยที่ไม่ให้ความสำคัญ ไม่สนใจที่จะศึกษาพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 และภาครัฐบาลที่ไม่สามารถตอบสนองความต้องการในด้านการประชาสัมพันธ์ที่ครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมายโดยเลือกใช้สื่อที่เหมาะสมและสม่ำเสมอ

ข้อคำถามที่กลุ่มตัวอย่างตอบได้ถูกต้องมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 98.7 คือข้อที่ว่า พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ช่วยบรรเทาความเดือดร้อนเรื่องค่ารักษาพยาบาลของผู้ประสบภัยจากรถ ข้อคำถามที่กลุ่มตัวอย่างตอบได้ถูกต้องน้อยที่สุด คิดเป็น ร้อยละ 37.8 คือข้อที่ว่าหากบริษัทประกันภัยปฏิเสธไม่รับทำ พ.ร.บ.ต้องระวางโทษปรับ 50,000-250,000 บาท จากผลการศึกษา พบว่าผู้ประสบภัยจากรถมีความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถพ.ศ.2535 ในด้านหลักของวัตถุประสงค์ของ พ.ร.บ. และหลักฐานที่ต้องใช้ในการเรียกร้องค่ารักษาพยาบาลแต่ยังไม่ทราบรายละเอียดครอบคลุมเกี่ยวกับสาระสำคัญของพระราชบัญญัติโดยเฉพาะด้านบทกำหนดโทษกลุ่มตัวอย่างมีความรู้ในด้านนี้น้อย

การศึกษาระดับความรู้ของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 แบ่งการศึกษาออกเป็น 5 ด้าน ประกอบด้วย วัตถุประสงค์ของ พ.ร.บ. ด้านจำนวนวงเงินคุ้มครองเมื่อประสบอุบัติเหตุ ด้านสิทธิประโยชน์ที่ได้รับการคุ้มครอง ด้านหลักฐานและเอกสารที่ใช้ในการเรียกร้องค่าเสียหาย และด้านบทกำหนดโทษ จากการศึกษาพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ด้านวัตถุประสงค์ของ พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเป็นด้านที่กลุ่มตัวอย่างมีการทราบข้อมูลมีความรู้ระดับปานกลาง ด้านจำนวนวงเงินคุ้มครองเมื่อประสบอุบัติเหตุและด้านสิทธิประโยชน์ที่ได้รับความคุ้มครอง ความรู้ของกลุ่มตัวอย่างอยู่ในระดับปานกลาง ด้านหลักฐานและเอกสารที่ใช้ในการเรียกร้องค่าเสียหายความรู้ของกลุ่มตัวอย่างอยู่ในระดับสูง และด้านบทกำหนดโทษความรู้ของกลุ่มตัวอย่างอยู่ในระดับต่ำ

ผลการศึกษาระดับความรู้ของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 สอดคล้องกับการศึกษาเรื่องการใช้สิทธิรักษาพยาบาลของผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 (มลฤดี จินดาอนันต์ยศ , 2545) ที่พบว่าความรู้ของผู้ใช้สิทธิตามพระราชบัญญัติมีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ในระดับปานกลาง มีการรับรู้เกี่ยวกับกฎหมายฉบับนี้ โดยส่วนมากแต่ยังไม่ทราบรายละเอียดครอบคลุมเกี่ยวกับสาระสำคัญของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ชี้ให้เห็นว่าจากปี 2545 ถึงปี 2548 ไม่มีความเปลี่ยนแปลงหรือรณรงค์ด้านความรู้ให้สูงขึ้นเลย

ตอนที่ 3 ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อพ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

การศึกษาความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อการรวบรวมเอกสาร การรับบริการทางการแพทย์ การได้รับความคุ้มครองตามสิทธิ ปัญหาและอุปสรรคการใช้สิทธิที่มี พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ตารางที่ 4.17 จำนวนและร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความคิดเห็นที่มีต่อ พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อ พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535	ระดับความคิดเห็น					$\bar{x}$	S.D.	แปลผล
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
- เอกสารที่ใช้ในการตั้งเบิกค่ารักษาพยาบาล ตาม พ.ร.บ.กับบริษัทประกันภัยไม่มีความยุ่งยาก	2.9 (13)	10.0 (45)	43.1 (194)	34.2 (154)	9.8 (44)	2.62	0.898	ปานกลาง
- การมี พ.ร.บ. ทำให้ผู้ประสบภัยได้รับการรักษาที่สะดวกรวดเร็วขึ้น	12.9 (58)	35.1 (158)	40.0 (180)	11.3 (51)	0.7 (3)	3.48	0.881	ปานกลาง
- การให้โรงพยาบาลเป็นผู้เบิกค่าเสียหายเบื้องต้น ช่วยลดความวิตกกังวล เรื่องค่ารักษาพยาบาลของผู้ประสบภัย	41.6 (187)	34.9 (157)	21.1 (95)	2.4 (11)	-	4.16	0.838	มาก
- รถ 2 คันชนกัน ถ้าไม่มีฝ่ายใดยอมรับผิดค่ารักษาที่เกิน 15,000 บาท ควรมีการจัดตั้งกองทุนขึ้นมาสำรองจ่ายให้ผู้ประสบภัยไปก่อน	49.1 (221)	39.6 (178)	9.6 (43)	1.3 (6)	0.4 (2)	4.36	0.745	มาก
- ค่ารักษาพยาบาลเบื้องต้นจำนวน 15,000 บาท นั้นเหมาะสมดีแล้ว	2.4 (11)	10.4 (47)	35.8 (161)	33.1 (149)	18.2 (82)	2.46	0.985	น้อย
- วงเงินคุ้มครองสูงสุด 100,000 บาท นั้นเหมาะสมดีแล้ว	4.4 (20)	15.8 (71)	32.4 (146)	35.8 (161)	11.6 (52)	2.66	1.020	ปานกลาง

ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อ พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535	ระดับความคิดเห็น					$\bar{x}$	S.D.	แปลผล
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
- พ.ร.บ. ควรเพิ่มความคุ้มครองเกี่ยวกับค่าชดเชยหยุดงาน ค่าใช้จ่ายขณะรับการรักษาพยาบาล	52.2 (235)	27.8 (125)	18.2 (82)	1.8 (8)	-	4.30	0.827	มาก
- ระยะเวลาในการยื่นเรื่องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นตาม พ.ร.บ. ภายใน 6 เดือนนับแต่วันเกิดเหตุเหมาะสมดีแล้ว	7.1 (32)	29.3 (132)	41.8 (188)	20.2 (91)	1.6 (7)	3.20	0.896	ปานกลาง
- รู้สึกเสียเวลาในการติดต่อหน่วยงานหรือบุคคลอื่นๆที่เกี่ยวข้องในการติดตามเอกสาร	40.7 (183)	34.0 (153)	22.2 (100)	2.4 (11)	0.7 (3)	4.12	0.880	มาก
- การร้องขอค่าเสียหายเบื้องต้นตาม พ.ร.บ. มีความลำบากในการยื่นหลักฐานต่อบริษัทประกันภัย	16.7 (75)	39.3 (177)	40.7 (183)	3.3 (15)	-	3.69	0.784	มาก
- การพิสูจน์ถูกผิดเป็นกระบวนการที่ล่าช้ากว่าจะได้รับการชดใช้ค่าเสียหาย	29.6 (133)	32.2 (145)	33.8 (152)	3.8 (17)	0.6 (3)	3.86	0.910	มาก
- รู้สึกยุ่งยากในการติดต่อขอใบแจ้งความกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ	21.8 (98)	32.0 (144)	37.8 (170)	7.8 (35)	0.6 (3)	3.66	0.925	มาก

จากตารางที่ 4.17 ผู้ศึกษาได้กำหนดทัศนะของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.. 2535 ที่มีต่อการรวบรวมเอกสาร การรับบริการทางการแพทย์ การได้รับความคุ้มครองตามสิทธิ ปัญหาและอุปสรรค การใช้สิทธิที่มี พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ปรากฏผลการศึกษาดังนี้

- เอกสารที่ใช้ในการตั้งเบิกค่ารักษาพยาบาลตาม พ.ร.บ. กับบริษัทประกันภัยไม่มีความยุ่งยาก กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ร้อยละ 43.1 เห็นด้วยปานกลาง รองลงมาร้อยละ 34.2 เห็นด้วยน้อย และร้อยละ 10.0 เห็นด้วยมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.62 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยในระดับปานกลาง เรื่องเอกสารที่ใช้ในการตั้งเบิกค่ารักษาพยาบาลตาม พ.ร.บ. กับบริษัทประกันภัยไม่มีความยุ่งยาก

- การมี พ.ร.บ. ทำให้ผู้ประสบภัยได้รับการรักษาที่สะดวกรวดเร็วขึ้น กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 40.0 เห็นด้วยปานกลาง รองลงมาร้อยละ 35.1 เห็นด้วยมาก และร้อยละ 12.9 เห็นด้วยมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.48 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยในระดับปานกลาง เรื่องการมี พ.ร.บ. ทำให้ผู้ประสบภัยได้รับการรักษาที่สะดวกรวดเร็วขึ้น

- การให้โรงพยาบาลเป็นผู้เบิกค่าเสียหายเบื้องต้น ช่วยลดความวิตกกังวลเรื่องค่ารักษาพยาบาลของผู้ประสบภัย กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 41.6 เห็นด้วยมากที่สุด รองลงมาร้อยละ 34.9 เห็นด้วยมาก และร้อยละ 21.1 เห็นด้วยปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.16 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยในระดับมาก เรื่องการให้โรงพยาบาลเป็นผู้เบิกค่าเสียหายเบื้องต้น ช่วยลดความวิตกกังวลเรื่องค่ารักษาพยาบาลของผู้ประสบภัย

- รถ 2 คันชนกัน ถ้าไม่มีฝ่ายใดยอมรับผิด ค่ารักษาที่เกิน 15,000 บาท ควรมีการจัดตั้งกองทุนขึ้นมาสำรองจ่ายให้ผู้ประสบภัยไปก่อน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 49.1 เห็นด้วยมากที่สุด รองลงมาร้อยละ 39.6 เห็นด้วยมาก และร้อยละ 9.6 เห็นด้วยปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.36 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยในระดับมาก เรื่องรถ 2 คันชนกัน ถ้าไม่มีฝ่ายใดยอมรับผิด ค่ารักษาที่เกิน 15,000 บาท ควรมีการจัดตั้งกองทุนขึ้นมาสำรองจ่าย ให้ผู้ประสบภัยไปก่อน

- ค่ารักษาพยาบาลเบื้องต้น 15,000 บาท นั้นเป็นจำนวนเงินที่เหมาะสมดีแล้ว กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 35.8 เห็นด้วยปานกลาง รองลงมาร้อยละ 33.1 เห็นด้วยน้อย และร้อยละ 18.2 เห็นด้วยน้อยที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.46 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยในระดับน้อย เรื่องจำนวนเงินค่ารักษาพยาบาลเบื้องต้น 15,000 บาท

- วงเงินคุ้มครองสูงสุด 100,000 บาท นั้นเหมาะสมดีแล้ว กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 35.8 เห็นด้วยน้อย รองลงมาร้อยละ 32.4 เห็นด้วยปานกลาง และร้อยละ 15.8 เห็นด้วยมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.66 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยในระดับปานกลาง เรื่องจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุด 100,000 บาท

- พ.ร.บ. ควรเพิ่มความคุ้มครองเกี่ยวกับค่าชดเชย หยุดงาน ค่าใช้จ่ายขณะรับการรักษาพยาบาล กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 52.2 เห็นด้วยมากที่สุด รองลงมาร้อยละ 27.8 เห็นด้วยมาก และร้อยละ 18.2 เห็นด้วยปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.30 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยในระดับมาก เรื่อง พ.ร.บ. ควรเพิ่มความคุ้มครองเกี่ยวกับค่าชดเชยหยุดงานค่าใช้จ่ายขณะรับการรักษาพยาบาล

- ระยะเวลาในการยื่นเรื่องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นตาม พ.ร.บ. ภายใน 6 เดือนนับแต่วันเกิดเหตุเหมาะสมดีแล้ว กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 41.8 เห็นด้วยปานกลาง รองลงมา ร้อยละ 29.3 เห็นด้วยมาก และร้อยละ 20.2 เห็นด้วยน้อย โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.20 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยในระดับปานกลาง เรื่องระยะเวลาในการยื่นเรื่องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นตาม พ.ร.บ. ภายใน 6 เดือนนับแต่วันเกิดเหตุ

- รู้สึกเสียเวลาในการติดต่อหน่วยงานหรือบุคคลอื่นๆที่เกี่ยวข้องในการติดตามเอกสาร กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 40.7 เห็นด้วยมากที่สุด รองลงมาร้อยละ 34.0 เห็นด้วยมาก และร้อยละ 22.2 เห็นด้วยปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.12 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยในระดับมาก เรื่องเสียเวลาในการติดต่อหน่วยงานหรือบุคคลอื่นๆที่เกี่ยวข้องในการติดตามเอกสาร

- การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นตาม พ.ร.บ. มีความลำบากในการยื่นหลักฐานต่อบริษัทประกันภัย กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 40.7 เห็นด้วยปานกลาง รองลงมาร้อยละ 39.3 เห็นด้วยมาก และร้อยละ 16.7 เห็นด้วยมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.69 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยในระดับมาก เรื่องการร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นตาม พ.ร.บ.มีความลำบากในการยื่นหลักฐานต่อบริษัทประกันภัย

- การพิสูจน์ถูกผิดเป็นกระบวนที่ล่าช้ากว่าจะได้รับการชดใช้ค่าเสียหาย กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ร้อยละ 33.8เห็นด้วยปานกลาง รองลงมาร้อยละ 32.2 เห็นด้วยมาก และร้อยละ 29.6 เห็นด้วยมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.86 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยในระดับมาก เรื่องการพิสูจน์ถูกผิดเป็นกระบวนที่ล่าช้ากว่าจะได้รับการชดใช้ค่าเสียหาย

- รู้สึกเสียเวลาในการติดต่อขอใบแจ้งความกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 37.8 เห็นด้วยปานกลาง รองลงมาร้อยละ 32.0 เห็นด้วยมาก และร้อยละ 21.8 เห็นด้วยมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.66 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยในระดับมาก เรื่องรู้สึกเสียเวลาในการติดต่อขอใบแจ้งความกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ

จากตารางที่ 4.17 สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นเกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 แบ่งเป็น 3 ระดับ

กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นในระดับน้อย ในเรื่อง

- ค่ารักษาพยาบาลเบื้องต้นจำนวน 15,000 บาท นั้นเหมาะสมดีแล้ว

กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นในระดับปานกลาง ในเรื่องต่างๆดังนี้

- เอกสารที่ใช้ในการตั้งเบิกค่ารักษาพยาบาลตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กับบริษัทประกันภัยไม่มีความยุ่งยาก
- การมีพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ทำให้ผู้ประสบภัยได้รับการรักษาที่สะดวกรวดเร็วขึ้น
- วงเงินคุ้มครองสูงสุด 100,000 บาท เหมาะสมดีแล้ว
- ระยะเวลาในการยื่นเรื่องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นตาม พ.ร.บ. ภายใน 6 เดือน นับแต่วันเกิดเหตุเหมาะสมดีแล้ว

กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นในระดับมาก ในเรื่องต่างๆดังนี้

- การให้โรงพยาบาลเป็นผู้เบิกค่าเสียหายเบื้องต้น ช่วยลดความวิตกกังวลเรื่องค่ารักษาพยาบาลของผู้ประสบภัย
- รถ 2 คันชนกัน ถ้าไม่มีฝ่ายใดยอมรับผิด ค่ารักษาพยาบาลที่เกิน 15,000 บาท ควรมีการจัดตั้งกองทุนขึ้นมาสำรองจ่ายให้ผู้ประสบภัยไปก่อน
- พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ควรเพิ่มความคุ้มครองเกี่ยวกับค่าชดเชย หยุดงาน ค่าใช้จ่ายขณะรับการรักษาพยาบาล
- รู้สึกเสียเวลาในการติดต่อหน่วยงานหรือบุคคลอื่นๆที่เกี่ยวข้องในการติดตามเอกสาร
- การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีความลำบากในการยื่นหลักฐานต่อบริษัทประกันภัย
- การพิสูจน์ถูกผิดเป็นกระบวนการที่ล่าช้า กว่าจะได้รับการชดใช้ค่าเสียหาย
- รู้สึกยุ่งยากในการติดต่อขอใบแจ้งความกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ

ตอนที่ 4 ข้อเสนอแนะของผู้ประสบภัยที่เป็นตัวอย่างที่มีต่อ พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ผู้ประสบภัยที่เป็นตัวอย่างให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในด้านต่างๆ ซึ่งเป็นประโยชน์กับการพัฒนาหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และความเหมาะสมในการแก้ไข พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยมีความเห็นว่า พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีประโยชน์ต่อตัวผู้ประสบภัย ทำให้คลายกังวลเกี่ยวกับเงินค่ารักษาพยาบาล ควรมีการประกาศใช้ตลอดไป และเห็นด้วยกับการตรา พ.ร.บ. ขึ้นมาเพื่อเป็นการให้ความคุ้มครองความปลอดภัยในชีวิตประชาชน เป็นการสร้างหลักประกันให้กับคนในสังคม

ผู้ประสบภัยที่เป็นตัวอย่างให้ความคิดเห็นทั้งสิ้น 250 คน จัดกลุ่มตามความสำคัญของปัญหาที่ต้องการให้มีการแก้ไข

1. <u>จำนวนวงเงินคุ้มครองยังไม่เหมาะสมกับค่ารักษาพยาบาล</u> (n = 45)

1.1 วงเงินค่าเสียหายเบื้องต้น และวงเงินค่าเสียหายส่วนเกินเบื้องต้นยังไม่เพียงพอกับค่ารักษา (n=32)

ผู้ประสบภัยที่เป็นตัวอย่างมีความเห็นว่าจำนวนวงเงินค่ารักษาพยาบาลเมื่อประสบอุบัติเหตุจากรถยนต์ตามความคุ้มครองจาก พ.ร.บ.น้อยเกินไปไม่เพียงพอกับค่ารักษาพยาบาลในแต่ละครั้ง ในกรณีที่ผู้ประสบภัยใช้สิทธิเบิกค่ารักษาพยาบาลเบื้องต้นจนครบจำนวน 15,000 บาทแล้ว และยังคงต้องมีการรักษาตัวต่อเนื่องในโรงพยาบาล ผู้ประสบภัยที่ยังต้องเป็นผู้ป่วยในโรงพยาบาลมีความกังวลถึงปัญหาการเงินที่ต้องนำมาใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล ดังนั้นจึงมีความเห็นว่าวงเงินคุ้มครองตาม พ.ร.บ. ที่เป็นค่ารักษาพยาบาลเบื้องต้น ควรจะมีการจ่ายตามค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงตามลักษณะอาการบาดเจ็บของผู้ป่วยแต่ละคน เมื่อมารับการรักษา

ในด้านค่าเสียหายส่วนเกินเบื้องต้น วงเงินคุ้มครองเดิมกำหนดไว้ ได้รับความคุ้มครองตาม พ.ร.บ. 80,000 บาทต่อคน ปัจจุบันได้มีการเพิ่มวงเงินเป็น 100,000 บาทต่อคน ผู้ประสบภัยที่เป็นตัวอย่างมีความคิดเห็นว่า ควรมีการเพิ่มตามความเหมาะสมของการรักษาในแต่ละครั้ง ตามลักษณะอาการบาดเจ็บของผู้ประสบภัยแต่ละคน ไม่ควรมีการกำหนดวงเงินที่ตายตัวไว้

1.2 ผู้ประสบภัยที่เป็นกลุ่มเจ้าของรถต้องการให้วงเงินคุ้มครองระหว่างผู้ขับขี่และผู้โดยสารเท่ากัน (n = 8)

ในกลุ่มผู้ประสบภัยที่เป็นเจ้าของรถในขณะประสบอุบัติเหตุมีความต้องการให้วงเงินคุ้มครองระหว่างผู้ขับขี่และผู้โดยสาร ควรที่จะได้รับความคุ้มครองค่ารักษาพยาบาลในวงเงินที่เท่ากัน

1.3 ผู้ประสบภัยที่ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป ต้องการให้มีการชดเชยค่าขาดรายได้ในขณะพักรักษาตัว (n = 5)

ผู้ประสบภัยจากรถที่ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป ได้ให้ข้อเสนอแนะ ในขณะที่พักรักษาตัวในโรงพยาบาล ไม่ได้ทำงาน ทำให้ขาดรายได้หาเลี้ยงตนเอง และครอบครัว ควรจะมีการเพิ่มค่าชดเชย ค่าขาดรายได้ในระหว่างการเจ็บป่วยนอนรักษาตัวอยู่ในโรงพยาบาล โดยกำหนดให้ได้รับชดเชยเป็นค่าแรงขั้นต่ำที่ได้รับในขณะที่พักรักษาตัวอยู่ เพื่อคลายกังวลเรื่องรายได้ที่ต้องนำมาใช้จ่ายในครอบครัว และด้านการรักษาพยาบาล

2. <u>ผู้ประสบภัยจากรถยังไม่มีความรู้ครอบคลุมเกี่ยวกับ พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ต้องการให้มีการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลมากขึ้น</u> (n = 32)

2.1 ผู้ประสบภัยต้องการให้มีการประชาสัมพันธ์มากขึ้น (n = 14)

ผู้ประสบภัยที่เป็นตัวอย่างมีความเห็นต่อการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ความรู้เรื่อง พ.ร.บ. โดยต้องการให้ภาครัฐ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการเผยแพร่ความรู้ผ่านสื่อรูปแบบต่างๆให้มากขึ้นและสม่ำเสมอ โดยเฉพาะสื่อทางโทรทัศน์ เพราะสามารถเห็นภาพประกอบและสามารถทำความเข้าใจได้เร็ว โดยต้องการให้ใช้ภาษาชาวบ้านที่เข้าใจง่ายไม่เป็นภาษาทางการมากเกินไป โดยต้องการให้เน้นการประชาสัมพันธ์ด้านที่ยังขาดความรู้ เช่น ความเข้าใจเกี่ยวกับสิทธิที่ได้รับความคุ้มครองตาม พ.ร.บ. บทบาทหน้าที่ ขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อประสบอุบัติเหตุจากรถ วงเงินค่าเสียหายที่ได้รับความคุ้มครอง

2.2 ผู้ประสบภัยที่มีการศึกษาระดับต่ำ ต้องการให้มีการทำ พ.ร.บ. เป็นละคร (n = 9)

ในกลุ่มผู้ประสบภัยที่มีการศึกษาระดับต่ำ มีความคิดเห็นว่า พ.ร.บ. เป็นเรื่องที่เข้าใจยากเป็นเรื่องเกี่ยวกับกฎหมาย ไม่เข้าใจเนื้อหาเพราะมีความสลับซับซ้อน เป็นภาษาทางการที่ต้องอาศัยการตีความจึงหมดความสนใจที่จะทำการศึกษา ผู้ประสบภัยจากรถได้ให้ข้อเสนอแนะควรมีการนำ พ.ร.บ. มาทำละครเป็นตอนๆ โดยเฉพาะเรื่องที่เป็นสิทธิประโยชน์ที่ผู้ประสบภัยจะได้รับเมื่อประสบอุบัติเหตุ สามารถใช้สิทธิตาม พ.ร.บ. ได้อย่างถูกต้อง เช่น ขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อประสบภัยจากรถ ขั้นตอนการใช้สิทธิตาม พ.ร.บ. การยื่นหลักฐานเอกสารเพื่อขอรับค่าเสียหาย ออกอากาศในช่วงเวลาที่เหมาะสม ช่วงหลังข่าวในระหว่างเวลา 20.00 น. ถึง 21.00 น. โดยใช้เวลาออกอากาศประมาณ 5–10 นาที

2.3 ผู้ประสบภัยที่มีการศึกษาระดับสูงต้องการให้มีเว็บไซต์เกี่ยวกับ พ.ร.บ.มากขึ้น (n = 4)

ในกลุ่มผู้ประสบภัยที่มีการศึกษาระดับสูงต้องการให้มีข้อมูลความรู้เรื่อง พ.ร.บ. ในเว็บไซต์ให้มากขึ้น และมีความคิดเห็นว่าการสืบค้นข้อมูล พ.ร.บ. ทางอินเตอร์เน็ทสามารถทำได้อย่างรวดเร็วและสะดวก

2.4 ผู้ประสบภัยที่เป็นกลุ่มเยาวชนต้องการให้มีการนำบุคคลที่มีชื่อเสียงมาทำการประชาสัมพันธ์ความรู้เรื่อง พ.ร.บ. (n = 5)

ผู้ประสบภัยจากรถที่เป็นเยาวชนเพศหญิง อายุระหว่าง 15-24 ปี ได้ให้ข้อเสนอแนะต่อการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ความรู้ด้าน พ.ร.บ. ต้องการให้มีการนำบุคคลที่มีความสำคัญทางการเมือง และคารา นักร้องที่มีชื่อเสียงเป็นที่รู้จักของบุคคลทั่วไปมาทำการประชาสัมพันธ์เพื่อกระตุ้นให้เกิดความสนใจเรื่อง พ.ร.บ. มากขึ้น

3. <u>การให้บริการของบริษัทประกันภัย</u> (n = 20)

3.1 ผู้ประสบภัยที่เป็นข้าราชการมีทัศนคติที่ไม่ดีกับการทำงานของบริษัทประกันภัย (n = 11)

ผู้ประสบภัยที่เป็นตัวอย่างมีความเห็นว่า การยื่นเรื่องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัยไม่สะดวกและรวดเร็วตามที่กฎหมายกำหนดไว้ ผู้ประสบภัยจากรถที่ประกอบอาชีพรับราชการมีทัศนคติที่ไม่ดีกับการดำเนินงานของบริษัทประกันภัย โดยมีความคิดเห็นว่าบริษัทประกันภัยจ่ายค่าเสียหายไม่จ่ายตรงตามเวลา มีการยืดเวลาออกไปโดยมีข้ออ้างต่างๆ เช่น เอกสารไม่ครบทำให้ไม่สามารถเบิกค่าเสียหายตาม พ.ร.บ.ได้ หรือเอกสารไม่สมบูรณ์ทำให้เบิกค่าเสียหายได้ล่าช้า โดยต้องการให้บริษัทประกันภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นภายใน 7 วันแต่วันที่มีการร้องขอค่าเสียหายเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดไว้

3.2 ผู้ประสบภัยที่เป็นกลุ่มเจ้าของรถต้องการให้บริษัทประกันภัยแจ้งข้อมูลข่าวสาร พ.ร.บ. (n = 4)

ในกลุ่มผู้ประสบภัยที่เป็นเจ้าของรถมีความเห็นต่อการให้บริการของบริษัทประกันภัยควรจะมีการแจ้งความเคลื่อนไหวการปรับเปลี่ยนความคุ้มครองตาม พ.ร.บ. ให้กับลูกค้าอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ เนื่องจากบริษัทประกันภัยมีข้อมูลที่อยู่ของลูกค้าอยู่แล้ว โดยมีการจัดส่งแผ่นพับทำเป็นภาษาที่เข้าใจง่าย มีรูปภาพการ์ตูนประกอบเพื่อให้เข้าใจได้ง่ายยิ่งขึ้น

3.3 ผู้ประสบภัยที่ประกอบอาชีพขับรถรับจ้างต้องการให้บริษัทประกันภัยช่วยเหลือด้านการเงิน (n = 5)

ผู้ประสบภัยจากรถที่มีโอกาสใช้รถบ่อยครั้งทั้งการเดินทาง และการประกอบอาชีพ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ประสบภัยที่ประกอบอาชีพขับรถรับจ้างได้ให้ข้อเสนอแนะบริษัทประกันภัย ควรให้ความช่วยเหลือกรณีเบิกส่วนเกินค่าเสียหายเบื้องต้น โดยให้บริษัทประกันภัยสำรองจ่ายไปก่อน เนื่องจากมีเงินทุนอยู่แล้วและทางบริษัทสามารถทำการเรียกร้องกันเองภายหลังได้ และต้องการให้บริษัทประกันภัยมีการประสานงานร่วมกันด้านผลคดีร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อให้คดีรวดเร็วยิ่งขึ้น

4. <u>การให้บริการของเจ้าหน้าที่ตำรวจ</u> (n = 17)

4.1 เจ้าหน้าที่ตำรวจควรให้บริการด้วยความเสมอภาค (n = 9)

ผู้ประสบภัยที่เป็นตัวอย่างให้ข้อเสนอแนะ เจ้าหน้าที่ตำรวจควรให้บริการประชาชนทั่วไปด้วยความเสมอภาคเท่าเทียมกัน ทุกเพศ ทุกวัย ทุกกลุ่มอาชีพ มีการติดตามคดีอย่างต่อเนื่องและรวดเร็ว ไม่ปล่อยคดีให้ยืดเยื้อยาวนานออกไป

4.2 เจ้าหน้าที่ตำรวจควรมีการพิจารณาคดีอย่างรอบคอบก่อนเปรียบเทียบปรับ (n = 8)

ผู้ประสบภัยจากรถในขณะประสบอุบัติเหตุมีคู่กรณี (มีรถตั้งแต่ 2 คันขึ้นไปเฉี่ยวชนกัน) มีความเห็นว่าในกรณีที่คู่กรณีทั้งสองฝ่ายตกลงกันไม่ได้ว่าฝ่ายใดผิดฝ่ายใดถูก ต้องมีความเห็นเปรียบเทียบปรับจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ ควรมีการพิจารณาให้รอบคอบจากรูปคดีก่อนตัดสินใจปรับฝ่ายใด โดยมีการเขียนบันทึกประจำวันควรเขียนระบุรายละเอียดต่างๆที่เกี่ยวข้องไปให้ชัดเจน เพื่อง่ายต่อการเรียกร้องค่าสินไหมจากบริษัทประกันภัย และการขอดูผลคดี ถ้าตำรวจเจ้าของคดีไม่อยู่ จะไม่อนุญาตให้ดูผลคดีได้ ควรจะมีการฝากเรื่องเอาไว้ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจคนอื่นช่วยประสานงาน เพื่อไม่ทำให้ผู้ไปติดต่อต้องเสียเวลา

5. <u>การติดต่อประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่ได้รับความร่วมมือและไม่สะดวกเท่าที่ควร</u> (n = 15)

ผู้ประสบภัยที่เป็นตัวอย่างมีความคิดเห็นว่า ความเชื่อมโยงประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับ พ.ร.บ. ยังไม่มีประสิทธิภาพ ไม่มีลักษณะการประสานความร่วมมือกัน การให้บริการของเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานต่างๆ มีลักษณะแบบแยกส่วนในการให้บริการ ควรมีลักษณะการประสานงานร่วมกันเพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด ปัญหาการบริการแบบแยกส่วนตามความรับผิดชอบของหน่วยงานทำให้มองไม่เห็นปัญหาที่ชัดเจน ทำให้การดำเนินการใช้สิทธิของผู้ป่วยต้องมีความล่าช้าออกไป

6. <u>การหลีกเลี่ยงไม่ใช้สิทธิตามกฎหมาย พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยหันเหไปใช้สิทธิอื่นแทน</u> (n = 13)

ผู้ประสบภัยที่เป็นตัวอย่างมีความคิดเห็นว่า ขั้นตอนการปฏิบัติในการเรียกร้องค่าเสียหายยุ่งยากต้องใช้เอกสารหลักฐานจำนวนมาก หรือผู้ประสบภัยไม่ต้องการแจ้งความ ทำให้ไม่อยากใช้สิทธิตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จึงมีการหันเหไปใช้สิทธิอื่นแทน เช่น บัตรข้าราชการ บัตรผู้สูงอายุ บัตรประกันสุขภาพเอกชน หรือบัตรประกันสังคมเป็นต้น โดยเสนอแนะว่าควรมีการกำหนดระเบียบ กฎเกณฑ์ ขอบเขตการใช้สิทธิขอรับค่าเสียหายของผู้ประสบภัยจากรถที่มีสิทธิอื่นร่วมด้วยให้ชัดเจน

7. <u>ความไม่สอดคล้องความเป็นจริงในทางปฏิบัติเกี่ยวกับเอกสารประกอบการขอรับค่ารักษาพยาบาล</u> (n = 12)

ผู้ประสบภัยที่เป็นตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าเอกสารหลักฐานประกอบการขอรับค่าเสียหายตามกฎหมาย มีการระบุไว้ ซึ่งได้แก่ สำเนาบัตรประชาชน ใบเสร็จรับเงิน และสำเนาบันทึกประจำวันพนักงานสอบสวน แต่ความเป็นจริงมีการเรียกเอกสารที่ใช้เบิกค่ารักษาพยาบาลมากกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการเบิกค่ารักษาพยาบาลหลักฐานที่ต้องใช้ ประกอบด้วย สำเนาบันทึกประจำวันในคดีของพนักงานสอบสวน สำเนาทะเบียนบ้าน สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน ใบอนุญาตขับขี่ และเอกสารการเซ็นมอบอำนาจในการขอรับค่ารักษาพยาบาล ผู้ประสบภัยให้ข้อเสนอแนะว่าควรมีลดขั้นตอนเอกสารประกอบการขอรับค่าเสียหายของผู้ประสบภัยจากรถให้มีความรัดกุมมากขึ้น และมีความคล่องตัวมากขึ้น โดยมีแนวทางในการปฏิบัติงานเดียวกันในทุกหน่วยงาน

8. <u>การให้บริการของโรงพยาบาล</u> (n = 12)

ผู้ประสบภัยที่เป็นตัวอย่างมีความเห็นต่อการให้บริการของโรงพยาบาล หน่วยงานที่ให้บริการแผนกฉุกเฉิน-อุบัติเหตุ ควรอยู่ในสถานที่ที่สะดวกในการติดต่อและนำตัวผู้ประสบภัยส่งถึงแผนกฉุกเฉินได้อย่างรวดเร็ว ควรมีการอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายเพื่อรีบเข้าทำการรักษา เนื่องจากต้องรีบทำการรักษาด่วน หากผู้ประสบภัยประสบอุบัติเหตุแล้วหมดสติไป ควรมีการติดตามญาติให้โดยดูข้อมูลจากที่มีการแจ้งส่งตัว ภายในโรงพยาบาลควรมีบอร์ดเผยแพร่ความรู้ พ.ร.บ. และมีวีดีโอเผยแพร่ความรู้ขั้นตอนเมื่อประสบอุบัติเหตุต้องทำอย่างไรไว้ที่ แผนกฉุกเฉิน-อุบัติเหตุแพทย์พยาบาลควรแนะนำเรื่องสิทธิ พ.ร.บ. มีการแนะนำเอกสารตั้งแต่ผู้ประสบภัยเข้ารับการรักษาแผนกฉุกเฉิน-อุบัติเหตุ ควรมีเจ้าหน้าที่เคลื่อนย้ายผู้ป่วย แพทย์ พยาบาล ทุกวันตลอดเวลา เนื่องจากเป็นภัยที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ล่วงหน้า ต้องมีการเตรียมพร้อมการรักษาพยาบาลอย่างทันท่วงที

9. <u>การรณรงค์กิจกรรมภาครัฐ</u> (n = 12)

ผู้ประสบภัยที่เป็นตัวอย่างได้เสนอแนะ ควรมีการจัดกิจกรรมการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนมากขึ้น มีการรณรงค์โครงการที่มีประโยชน์กับการใช้รถ ใช้ถนน เช่น โครงการเมาไม่ขับ คาดเข็มขัดนิรภัย การขับขี่อย่างถูกต้องตามกฎหมายให้มากขึ้น เพื่อชี้ให้เห็นถึงผลกระทบที่เกิดตามมาภายหลังการประสบอุบัติเหตุรถยนต์

10. <u>ขีดความสามารถในการให้บริการทางการแพทย์แก่ผู้ประสบภัยยังมีขีดจำกัด</u> (n = 10)

ผู้ประสบภัยที่เป็นตัวอย่างมีความคิดเห็นว่า บุคคลากรทางการรักษาพยาบาลไม่เพียงพอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งแพทย์เฉพาะทาง (ประสาทศัลยแพทย์ , แพทย์ออโธปิดิกส์) พยาบาลและเจ้าหน้าที่ติดตามเรียกเก็บเงินค่ารักษาพยาบาล และการเก็บรวบรวมเอกสารข้อมูล สถานที่ผู้ป่วยพักรักษาตัวยังไม่เพียงพอ เช่น อาคารอุบัติเหตุฉุกเฉิน เป็นต้น โดยให้ข้อเสนอแนะว่า ควรมีการเพิ่มเจ้าหน้าที่แพทย์ พยาบาล ดูแลผู้ป่วยให้ทั่วถึงและมากขึ้น

11. <u>การกำกับดูแลของกรมการประกันภัย</u> (n = 10)

ผู้ประสบภัยที่เป็นตัวอย่างได้ให้ความเห็นว่า กรมการประกันภัยควรมีมาตรการการลงโทษที่จริงจังกับบริษัทประกันภัยที่ไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่กรมการประกันภัยกำหนดไว้ ควรมีมาตรการเข้มงวด ที่จะบังคับให้บริษัทประกันภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นภายใน 7 วัน ตามที่กฎหมายกำหนด และไม่ให้มีการเรียกร้องเอกสารมากเกินจากที่กำหนดไว้

12. <u>การเพิ่มหลักสูตรการจราจรทางบกในการเรียน-การสอน</u> (n = 10)

ผู้ประสบภัยที่เป็นตัวอย่างได้เสนอแนะ ว่ารัฐบาลควรมีนโยบายให้สถานศึกษาบรรจุหลักสูตรเกี่ยวกับกฎหมายที่ต้องใช้ในชีวิตประจำวัน ซึ่งมีการรวมเอา พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ไว้ด้วย โดยปรับหลักสูตรตามความเหมาะสมของระดับการศึกษาเพื่อให้ผู้ประสบภัยและประชาชนทั่วไปมีความรู้เกี่ยวกับ พ.ร.บ. และสามารถเรียกร้องตามสิทธิของตนเองได้

13. <u>ความยุ่งยากในการเรียกเก็บเงินค่ารักษาพยาบาลผู้ประสบภัยจากรถของโรงพยาบาล</u> (N = 10)

ผู้ประสบภัยที่เป็นตัวอย่างมีความเห็นว่าบริษัทประกันภัยบ่ายเบี่ยง หรือ หลีกเลี่ยงการจ่ายค่าเสียหาย โดยเรียกหลักฐานเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้ โรงพยาบาลไม่ยอมรับการเซ็นมอบอำนาจ โดยให้ผู้ประสบภัยจ่ายเงินค่ารักษาพยาบาลไปก่อนแล้วนำใบเสร็จไปเบิกภายหลัง บริษัทประกันภัยปฏิเสธการจ่ายเงินในกรณีเบิกข้ามเขตที่มีความแตกต่างระหว่างพื้นที่ประสบอุบัติเหตุที่ตั้งของบริษัทประกันภัย ผู้ประสบภัยให้ข้อเสนอแนะกรมการประกันภัยควรมีมาตรการในการ

ควบคุมตรวจสอบ ตักเตือน และลงโทษบริษัทประกันภัยที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย อย่างเคร่งครัด และกระตุ้นให้มีการพัฒนาที่ดีขึ้น ควรมีระเบียบการเบิกจ่ายเงินค่ารักษาพยาบาลผู้ประสบภัยจากรถให้มีความคล่องตัวมากขึ้น โดยลดขั้นตอนและเอกสารหลักฐานให้น้อยลง โดยให้บริษัทประกันภัยเป็นผู้มาติดต่อกับผู้ประสบภัยจากรถ และโรงพยาบาล เพื่อจ่ายเงินค่าเสียหายเมื่อได้รับแจ้งเหตุ และให้มีการเบิกจ่ายเงินจากสาขาของบริษัทประกันภัยได้ทุกแห่งทั่วประเทศ

14. <u>การซื้อ พ.ร.บ. กับบริษัทประกันภัย</u> (n = 10)

ผู้ประสบภัยที่เป็นตัวอย่างมีความเห็นว่าบริษัทประกันภัยบางที่ยังมีการปฏิเสธไม่รับทำ พ.ร.บ.รถจักรยานยนต์ เนื่องจากเห็นว่าเบี้ยประกันภัยต่ำ แต่มีความเสี่ยงสูงจึงปฏิเสธการทำประกันภัยควรมีการบังคับ และมีการลงโทษตามบทกำหนดโทษโดยเคร่งครัดตามกฎหมาย โดยให้ข้อเสนอแนะว่า เบี้ยประกันภัยตาม พ.ร.บ. มีราคาไม่สูงมากนัก แต่เมื่อประสบอุบัติเหตุแล้วจะได้รับความคุ้มครองตาม พ.ร.บ. ทำให้ลดความวิตกเรื่องค่ารักษาพยาบาลลงได้ อาจจะมีการเพิ่มอัตราค่าเบี้ยประกันภัยให้สูงขึ้นได้อีกหน่อย แล้วเพิ่มวงเงินคุ้มครองเมื่อประสบอุบัติเหตุให้สูงขึ้น และรถทุกคันควรต้องทำประกันภัย

15. <u>อื่นๆ</u>

ผู้ประสบภัยที่เป็นตัวอย่างแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ในการปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่ไม่สามารถจัดรวมกับกลุ่มอื่นๆได้ และมีจำนวนน้อย เช่น

- ระยะเวลาในการเรียกร้องขอรับค่ารักษาพยาบาล ควรขยายระยะเวลาจาก 6 เดือน เป็นภายใน 1 ปี นับจากวันประสบอุบัติเหตุ เนื่องจากผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถบางรายมีการรักษาตัวนาน และไม่ได้มีภูมิลำเนาอาศัยในกรุงเทพ ต้องมีการติดตามเอกสารเพิ่มเติมที่ต่างจังหวัด หรือเอกสารสูญหายในขณะประสบอุบัติเหตุต้องมีการทำเอกสารใหม่

- ในสถานที่ราชการที่ไปติดต่อ ควรมีการแจกบัตรคิวในการติดต่อ มีเจ้าหน้าที่รับเรื่องเฉพาะด้านที่ต้องการจะติดต่อ เพื่อทำให้เกิดความรวดเร็วและความเข้าใจที่ชัดเจน

- ควรมีการนำอุปกรณ์การแพทย์ที่ทันสมัย สะอาด ปลอดภัย มาใช้ในการผ่าตัด เพื่อป้องกันปัญหาการติดเชื้อตามมาภายหลัง

- ขณะที่พักรักษาตัวในโรงพยาบาลเนื่องจากการประสบภัยจากรถควรมีกิจกรรมให้กับผู้ประสบภัยจากรถ มีการแนะนำการฟื้นฟูสมรรถภาพทางกล้ามเนื้อ เพื่อให้ฟื้นฟูร่างกายได้รวดเร็วขึ้น การทำกายภาพบำบัด ออกกำลังกาย และเมื่อรักษาตัวเสร็จแล้ว ควรมีการแนะนำขั้นตอนการดูแลตนเอง ภายหลังจากการผ่าตัด เพื่อให้รู้วิธีที่ถูกต้องและเหมาะสมในการดูแลและรักษาตัวเองต่อไป

ตอนที่ 5 การทดสอบสมมติฐานและการอภิปรายผล

การทดสอบสมมติฐาน โดยการทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางด้านประชากรและปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจและสังคม กับระดับความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยใช้สถิติ Chi-Square ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

ผลการศึกษา พบดังนี้

ตารางที่ 4.18 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศกับระดับความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

เพศ	ระดับความรู้ฯ								Chi-Square	Sig
	ต่ำ		ปานกลาง		สูง		รวม			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
ชาย	73	26.2	130	46.6	76	27.2	279	100	13.054	.001
หญิง	70	40.9	73	42.7	28	16.4	171	100		
รวม	143	31.8	203	45.1	104	23.1	450	100		

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 39.52.

Cramer's V = 0.170

จากตารางที่ 4.18 พบว่า กลุ่มตัวอย่างทั้งเพศหญิงและเพศชายมีความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ส่วนมากมีความรู้ในระดับปานกลาง แต่เพศชายมีความรู้เรื่อง พ.ร.บ. สูงกว่าเพศหญิง กล่าวคือ ในกลุ่มผู้ที่มีความรู้ระดับต่ำ เพศชายมีความรู้ระดับต่ำร้อยละ 26.2 ในขณะที่เพศหญิงมีความรู้ระดับต่ำร้อยละ 40.9 ในกลุ่มผู้ที่มีความรู้ระดับสูง เพศชายมีความรู้ระดับสูงร้อยละ 27.2 เพศหญิงมีความรู้ระดับสูงเพียงร้อยละ 16.4

จากการทดสอบความสัมพันธ์พบว่า เพศมีความสัมพันธ์กับระดับความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยมีค่า Cramer's V เท่ากับ 0.170 แสดงว่า เพศ กับ ระดับความรู้เรื่อง พ.ร.บ. มีความสัมพันธ์กันบ้าง

กลุ่มตัวอย่างทั้งเพศหญิง และเพศชายมีความรู้เรื่อง พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในระดับปานกลาง โดยเพศชายมีความรู้เรื่อง พ.ร.บ. สูงกว่าเพศหญิง เนื่องจากเนื้อหาส่วนใหญ่ที่บัญญัติใน พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีรากฐานเกี่ยวกับยานยนต์ซึ่งเป็น

เรื่องใกล้ตัวเพศชายมากกว่า ทำให้เพศชายมีความสนใจที่จะศึกษาข้อมูล พ.ร.บ. ประกอบกับเพศชายมีโอกาสในการใช้รถมากกว่าเพศหญิง ทั้งการเดินทาง และการประกอบอาชีพ จึงก่อให้เกิดความสนใจที่จะศึกษาเรื่องใกล้ตัวและเป็นประโยชน์แก่ตนเอง จึงทำให้เพศชายมีระดับความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 สูงกว่าเพศหญิง

ผลการศึกษาเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ (ตารางที่ 4.18) และสอดคล้องกับงานวิจัย เสรีภาพ สมทรัพย์ , 2541 น.75 ที่พบว่า เพศมีความสัมพันธ์กับระดับความรู้เรื่องบัตรประกันสุขภาพของประชาชน โดยในกลุ่มผู้ที่มีความรู้ระดับสูงเป็นเพศชายร้อยละ 64.5 ในขณะที่เพศหญิงมีความรู้ระดับสูงเพียงร้อยละ 35.5

ตารางที่ 4.19 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอายุกับระดับความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

อายุ (ปี)	ระดับความรู้ฯ								Chi-Square	Sig
	ต่ำ		ปานกลาง		สูง		รวม			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
15-24	44	41.5	47	44.3	15	14.2	105	100	10.603	.101
25-34	54	28.6	85	44.9	50	26.5	190	100		
35-44	26	25.2	48	46.6	29	28.2	103	100		
45-60	19	36.5	23	44.2	10	19.3	52	100		
รวม	143	31.8	203	45.1	104	23.1	450	100		

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 12.02.

จากตารางที่ 4.19 พบว่า กลุ่มตัวอย่างทุกกลุ่มอายุมีความรู้เรื่อง พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในระดับความรู้ปานกลาง กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุในช่วงระหว่าง 15-24 ปี มีความรู้ระดับต่ำที่สุดร้อยละ 41.5 กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุในช่วงระหว่าง 25-34 ปี และอายุระหว่าง 35-44 ปี มีความรู้ระดับต่ำที่ใกล้เคียงกัน กล่าวคือ ร้อยละ 28.6 และร้อยละ 25.2 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุในช่วงระหว่าง 45-60 ปี มีความรู้ระดับต่ำร้อยละ 36.5

จากการทดสอบความสัมพันธ์พบว่า อายุไม่มีความสัมพันธ์กับระดับความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

กลุ่มตัวอย่างที่เป็นเยาวชน (อายุระหว่าง 15- 24 ปี) มีระดับความรู้เรื่อง พ.ร.บ. น้อย เนื่องจากไม่สนใจที่จะทำการศึกษาถึงสิทธิตาม พ.ร.บ. และมีโอกาสในการใช้รถ ทั้งการประกอบอาชีพ การเดินทางน้อยกว่ากลุ่มตัวอย่างที่เป็นกลุ่มวัยทำงาน กลุ่มวัยทำงาน (อายุระหว่าง 25- 34 ปี และ 35-44 ปี) มีระดับความรู้เรื่อง พ.ร.บ. ที่สูงขึ้น มีการใช้รถมากขึ้น ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่เป็นกลุ่มวัยกลางคน (อายุระหว่าง 45-60 ปี) จะมีระดับความรู้เรื่อง พ.ร.บ. ในระดับต่ำ เนื่องจากการละเลยไม่สนใจที่จะศึกษาสิทธิประโยชน์ตาม พ.ร.บ. จากการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างมีช่วงอายุในวัยทำงานที่ต้องประกอบอาชีพหาเลี้ยงครอบครัว ในขณะที่การประสบอุบัติเหตุจากรถเป็นภัยที่เกิดขึ้นได้ทุกเวลา โดยไม่สามารถคาดการณ์ได้ล่วงหน้าถึงภัยที่จะเกิดขึ้น

ผลการศึกษาไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ (ตารางที่ 4.19) และสอดคล้องกับงานวิจัย ศิริพร ชูเชิดศักดิ์ , 2540 น.73 ที่พบว่า อายุของคณะกรรมการสภาตำบลจังหวัดแพร่ไม่มีความสัมพันธ์กับระดับความรู้ด้านการวางแผนพัฒนาตำบล คณะกรรมการสภาตำบลที่มีอายุระหว่าง 25-35 ปี และอายุตั้งแต่ 56 ปีขึ้นไป มีระดับความรู้ด้านการวางแผนพัฒนาตำบลสูง ร้อยละ 62.5 และร้อยละ 54.5 ตามลำดับ คณะกรรมการสภาตำบลจังหวัดแพร่ที่มีอายุแตกต่างกันไม่ได้ ทำให้มีระดับความรู้ด้านการวางแผนพัฒนาตำบลที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.20 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานภาพสมรสกับระดับความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

สถานภาพสมรส	ระดับความรู้ฯ								Chi-Square	Sig
	ต่ำ		ปานกลาง		สูง		รวม			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
โสด	79	34.3	103	44.8	48	20.9	230	100	6.264	.180
สมรส	59	29.5	87	43.5	54	27.0	200	100		
หย่า/ม่าย	5	25.0	13	65.0	2	10.0	20	100		
รวม	143	31.8	203	45.1	104	23.1	450	100		

a. 1 cells (11.1%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 4.62.

จากตารางที่ 4.20 พบว่า กลุ่มตัวอย่างทุกกลุ่มสถานภาพสมรสมีระดับความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในระดับปานกลาง กลุ่มตัวอย่างที่มีความรู้ระดับต่ำมีจำนวนที่ใกล้เคียงกัน ในกลุ่มที่มีสถานภาพโสดมีความรู้ระดับต่ำร้อยละ 34.3 กลุ่มที่มีสถานภาพสมรสมีความรู้ระดับต่ำร้อยละ 29.5

จากการทดสอบความสัมพันธ์พบว่า สถานภาพสมรสไม่มีความสัมพันธ์กับระดับความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรส และสถานภาพโสดมีจำนวนที่ใกล้เคียงกัน และกลุ่มตัวอย่างมีการรับทราบข้อมูลจากสื่อประเภทสื่อบุคคลมากที่สุด กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรสมีบุคคลในครอบครัวมาให้กำลังใจมาเยี่ยมในขณะพักรักษาตัว ซึ่งบุคคลในครอบครัวประกอบด้วย ภรรยา บุตร ญาติพี่น้อง และกลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพโสดมีบุคคลในครอบครัว เพื่อน เพื่อนบ้าน เพื่อนร่วมงาน มาเยี่ยมในขณะพักรักษาตัวในโรงพยาบาล ผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถมีการพูดคุย แลกเปลี่ยน สอบถามข้อมูลความคุ้มครองสิทธิประโยชน์ที่สามารถเรียกร้องได้ตาม พ.ร.บ. ซึ่งกลุ่มบุคคลที่ให้ข้อมูลเหล่านี้แก่ผู้ประสบภัยเป็นสื่อประเภทสื่อบุคคล บุคคลต่างๆเหล่านี้ที่ให้ข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่างมีความรู้ไม่ครอบคลุมทุกด้านจึงให้รายละเอียดที่ไม่ชัดเจน

ผลการศึกษาไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ (ตารางที่ 4.20) และสอดคล้องกับงานวิจัย มานพ วีระอาชากุล , 2538 น.46 ที่พบว่า สถานภาพสมรสไม่มีความสัมพันธ์กับระดับความรู้ ความเข้าใจต่อบทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการสภาตำบล คณะกรรมการสภาตำบลที่มีสถานภาพสมรส การสมรสโสด แยกกันอยู่ หย่าร้าง และม่าย มีระดับความรู้ต่ำร้อยละ 38.7 ปานกลางร้อยละ 48.4 และสูงร้อยละ 12.9 ในขณะที่คณะกรรมการสภาตำบลที่แต่งงานแล้วมีระดับความรู้ต่ำร้อยละ 24.1 ปานกลางร้อยละ 57.4 และสูงร้อยละ 18.5

ตารางที่ 4.21 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับการศึกษากับระดับความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ระดับการศึกษา	ระดับความรู้ฯ								Chi-Square	Sig
	ต่ำ		ปานกลาง		สูง		รวม			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
ประถมศึกษา	33	64.7	12	23.6	6	11.7	51	100	61.586	.000
มัธยมศึกษา	63	36.8	77	45.0	31	18.2	171	100		
ป.ว.ส./อนุปริญญา	25	29.0	49	56.9	12	14.1	86	100		
ปริญญาตรีและสูงกว่า	22	15.5	65	45.8	55	38.7	142	100		
รวม	143	31.8	203	45.1	104	23.1	450	100		

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 11.79.

Cramer's V = 0.262

จากตารางที่ 4.21 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่สำเร็จการศึกษาระดับประถมศึกษามีความรู้เรื่อง พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ต่ำที่สุด กลุ่มตัวอย่างที่สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรีและสูงกว่า มีความรู้เรื่อง พ.ร.บ. สูงที่สุด โดยในกลุ่มผู้ที่มีความรู้ระดับต่ำ กลุ่มที่สำเร็จการศึกษาระดับประถมศึกษามีความรู้ระดับต่ำร้อยละ 64.7 ในขณะที่กลุ่มที่สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรีและสูงกว่ามีความรู้ระดับต่ำเพียงร้อยละ 15.5 ในกลุ่มผู้ที่มีความรู้ระดับสูง กลุ่มที่สำเร็จการศึกษาระดับประถมศึกษามีความรู้ระดับสูงเพียงร้อยละ 11.7 และกลุ่มที่สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรีและสูงกว่ามีความรู้ระดับสูงร้อยละ 38.7 กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาที่สูงขึ้นมีความสัมพันธ์ทำให้มีความรู้เรื่อง พ.ร.บ.สูงตามไปด้วย

จากการทดสอบความสัมพันธ์พบว่า ระดับการศึกษามีความสัมพันธ์กับระดับความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยมีค่า Cramer's V เท่ากับ 0.262 แสดงว่า ระดับการศึกษา กับ ระดับความรู้เรื่อง พ.ร.บ. มีความสัมพันธ์ระดับปานกลาง

กลุ่มตัวอย่างมีระดับการศึกษาปานกลางค่อนไปทางสูง กลุ่มตัวอย่างที่ยิ่งมีการศึกษาสูงมีระดับความรู้เรื่อง พ.ร.บ. สูงตามไปด้วย เนื่องจากเนื้อหาในพระราชบัญญัติ เป็นเนื้อหาเกี่ยวกับเรื่อง

กฎหมาย เป็นเรื่องเฉพาะ เนื้อหาเป็นศัพท์ทางด้านกฎหมายต้องมีการอ่านและตีความตามตัวบทกฎหมาย ต้องมีการศึกษาด้วยตนเองและต้องมีการติดตามข่าวสารให้ทันกับสถานการณ์ปัจจุบัน ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่มีการศึกษาระดับต่ำมีข้อจำกัดด้านการอ่านออกเขียนได้ จึงสามารถเลือกเปิดรับสื่อได้บางประเภทเท่านั้น และไม่สามารถทำความเข้าใจกับ พ.ร.บ.ซึ่งต้องอาศัยการตีความได้

ผลการศึกษาเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ (ตารางที่ 4.21) และไม่สอดคล้องกับงานวิจัย กิตติพงศ์ เวชมาลีนนท์ , 2540 น.87 ที่พบว่า ระดับการศึกษาไม่มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นของประชาชนต่อการปกครองท้องถิ่นรูปสุขาภิบาล กลุ่มตัวอย่างที่มีการศึกษาต่ำกว่าชั้นมัธยมศึกษามีความรู้ระดับสูงร้อยละ 33.3 กลุ่มตัวอย่างที่มีการศึกษาชั้นมัธยมศึกษาขึ้นไปมีความรู้ระดับสูงร้อยละ 30.0 ซึ่งมีสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน ระดับการศึกษาที่ต่างกันไม่มีผลต่อความรู้ ความเข้าใจของประชาชนต่อการปกครองท้องถิ่นรูปสุขาภิบาล

ตารางที่ 4.22 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาชีพกับระดับความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

อาชีพ	ระดับความรู้ฯ								Chi-Square	Sig
	ต่ำ		ปานกลาง		สูง		รวม			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
รับจ้างทั่วไป	42	33.1	55	43.3	30	23.6	127	100	74.552	.000
พนักงานบริษัท	24	19.0	64	50.8	38	30.2	126	100		
ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	31	50.8	24	39.3	6	9.9	61	100		
รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ	3	4.9	33	54.1	25	41.0	61	100		
เกษตรกรรม	12	75.0	3	18.7	1	6.3	16	100		
ไม่ได้ประกอบอาชีพ(นักเรียน , แม่บ้าน)	31	52.5	24	40.7	4	6.8	59	100		
รวม	143	31.8	203	45.1	104	23.1	450	100		

a. 1 cells (5.6%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 3.70.

Cramer's V = 0.288

จากตารางที่ 4.22 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพรับราชการ รัฐวิสาหกิจมีระดับความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 สูงที่สุด กลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม และไม่ได้ประกอบอาชีพเป็น นักเรียน แม่บ้าน มีความรู้เรื่อง พ.ร.บ. ในระดับต่ำ กล่าวคือ ในกลุ่มที่มีความรู้ระดับต่ำ กลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพเกษตรกรรมมีความรู้ระดับต่ำร้อยละ 75.0 กลุ่มตัวอย่างที่ไม่ได้ประกอบอาชีพ เป็นนักเรียน แม่บ้านมีความรู้ระดับต่ำร้อยละ 52.5 ในกลุ่มผู้ที่มีความรู้ระดับสูง กลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพรับราชการ รัฐวิสาหกิจมีความรู้ระดับสูงร้อยละ 41.0

จากการทดสอบความสัมพันธ์พบว่า อาชีพมีความสัมพันธ์กับระดับความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยมีค่า Cramer's V เท่ากับ 0.288 แสดงว่า อาชีพ กับ ระดับความรู้เรื่อง พ.ร.บ. มีความสัมพันธ์ระดับปานกลาง

กลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพรับราชการ รัฐวิสาหกิจ พนักงานบริษัท ค้าขาย และรับจ้างทั่วไป มีระดับความรู้สูงกว่ากลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม และไม่ได้ประกอบอาชีพ เนื่องจากในการทำงานมีสังคมการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นซึ่งกันและกัน มีการพูดคุยแลกเปลี่ยนประสบการณ์ในการทำงานและเรื่องทั่วๆไป ทำให้ต้องมีการติดตามความเคลื่อนไหวของเหตุการณ์อยู่ตลอดเวลา ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม และไม่ได้ประกอบอาชีพมีวงจำกัดที่แคบกว่า จากผลการศึกษาพบว่า ผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถที่ตอบคำถามความรู้เรื่อง พ.ร.บ. ได้คะแนนเต็ม 32 คะแนน ประกอบอาชีพรับราชการ ซึ่งอาชีพรับราชการจำเป็นอย่างยิ่งต้องมีการศึกษาถึงสิทธิประโยชน์ที่รัฐพึงจัดให้ประชาชน ประกอบกับในสถานที่ราชการซึ่งเป็นสถานที่ทำงานของกลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพรับราชการ มีการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ความรู้เรื่อง พ.ร.บ. ในสถานที่ราชการ ผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถที่ตอบคำถามความรู้เรื่อง พ.ร.บ. ได้คะแนนน้อยสุด 6 คะแนน เป็นผู้ป่วยที่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม

ผลการศึกษาเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ (ตารางที่ 4.22) และสอดคล้องกับงานวิจัย อรชร อ่อนโอภาส , 2538 น.143 ที่พบว่า อาชีพของผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถมีความสัมพันธ์ต่อความรู้ ความเข้าใจ พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถที่มีอาชีพรับราชการมีความรู้เกี่ยวกับ พ.ร.บ. อยู่ในระดับมากกว่าอาชีพอื่นๆ ทั้งนี้เพราะข้าราชการมีโอกาสรับรู้ข่าวสาร โดยผ่านสื่อต่างๆมากกว่าอาชีพอื่นๆ เช่น อาชีพรับจ้าง ค้าขาย เกษตรกรรม

ตารางที่ 4.23 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้กับระดับความรู้เรื่อง พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

รายได้ (บาท)	ระดับความรู้ฯ								Chi-Square	Sig
	ต่ำ		ปานกลาง		สูง		รวม			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
ต่ำกว่า 5,000	59	57.3	33	32.0	11	10.7	103	100	51.392	.000
5,000 – 10,000	50	33.1	67	44.4	34	22.5	151	100		
สูงกว่า 10,000	34	17.3	103	52.6	59	30.1	196	100		
รวม	143	31.8	203	45.1	104	23.1	450	100		

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 23.80.

Cramer's V = 0.239

จากตารางที่ 4.23 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ ต่ำกว่า 5,000 บาทต่อเดือน มีความรู้เรื่อง พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ต่ำที่สุด ในกลุ่มที่มีความรู้ระดับต่ำ กล่าวคือ กลุ่มที่มีรายได้ ต่ำกว่า 5,000 บาทต่อเดือน มีความรู้ระดับต่ำร้อยละ 57.3 โดยที่กลุ่มที่มีรายได้สูงกว่า 10,000 บาทต่อเดือนมีความรู้ระดับต่ำเพียงร้อยละ 17.3 ในกลุ่มที่มีความรู้ระดับสูง กลุ่มที่มีรายได้ ต่ำกว่า 5,000 บาทต่อเดือน มีความรู้ระดับสูงร้อยละ 10.7 ในขณะที่กลุ่มที่มีรายได้สูงกว่า 10,000 บาทต่อเดือน มีความรู้ระดับสูงร้อยละ 30.1

จากการทดสอบความสัมพันธ์พบว่า รายได้มีความสัมพันธ์กับระดับความรู้เรื่อง พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยมีค่า Cramer's V เท่ากับ 0.239 แสดงว่า รายได้ กับ ระดับความรู้เรื่อง พ.ร.บ. มีความสัมพันธ์กันบ้าง

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนสูงกว่า 10,000 บาทขึ้นไป และจากการศึกษาพบว่า ระดับการศึกษาส่วนใหญ่ของกลุ่มตัวอย่างมีความรู้ ในระดับปานกลางค่อนข้างสูง โดยสำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาและระดับปริญญาตรี ซึ่งในสภาวะการณ์การทำงานในปัจจุบัน สิ่งที่เป็นปัจจัยสำคัญในการพิจารณารายได้ของบุคคลแต่ละคนประกอบด้วย ประสบการณ์การทำงาน ระดับการศึกษาที่สำเร็จเป็นหลัก และอาชีพที่แตกต่างกันของบุคคลแต่ละคนมีความสัมพันธ์กับรายได้ด้วย รายได้จึงมีความเกี่ยวโยงระหว่าง อาชีพ และระดับการศึกษาตามไปด้วย

ผลการศึกษาเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ (ตารางที่ 4.23) และไม่สอดคล้องกับงานวิจัย มานพ วีระอาชากุล , 2538 น.143 ที่พบว่า ระดับรายได้ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ ความเข้าใจต่อบทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการสภาตำบล คณะกรรมการสภาตำบลที่มีรายได้ต่อเดือนต่ำมีระดับความรู้ ความเข้าใจต่ำร้อยละ 27.6 ปานกลางร้อยละ 54.8 และสูงร้อยละ 17.5 ส่วนคณะกรรมการสภาตำบลที่มีรายได้ต่อเดือนปานกลางมีระดับความรู้ ความเข้าใจต่ำร้อยละ 17.8 ปานกลางร้อยละ 66.7 และสูงร้อยละ 15.6 ในขณะที่คณะกรรมการสภาตำบลที่มีรายได้ต่อเดือนสูงมีระดับความรู้ความเข้าใจต่ำร้อยละ 22.2 ปานกลางร้อยละ 50.0 และสูงร้อยละ 27.8 ซึ่งเมื่อคิดเป็นร้อยละทั้ง 3 กลุ่ม รายได้ต่อเดือนในแต่ละช่องของระดับความรู้ ความเข้าใจมีสัดส่วนที่ใกล้เคียงไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.24 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามภูมิลำเนาเดิมกับระดับความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ภูมิลำเนาเดิม	ระดับความรู้ฯ								Chi-Square	Sig
	ต่ำ		ปานกลาง		สูง		รวม			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
กรุงเทพ / ปริมณฑล	36	21.0	83	48.5	52	30.5	171	100	24.492	.002
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	53	44.2	44	36.7	23	19.1	120	100		
ภาคกลาง (ตะวันออกและตะวันตก)	34	33.0	54	52.4	15	14.6	103	100		
ภาคเหนือ	12	35.3	13	38.2	9	26.5	34	100		
ภาคใต้	8	36.4	9	40.9	5	22.7	22	100		
รวม	143	31.8	203	45.1	104	23.1	450	100		

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 5.08.

Cramer's V = 0.165

จากตารางที่ 4.24 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในกรงุเทพฯ และเขตปริมณฑลมีความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 สูงที่สุด ในกลุ่มที่มีความรู้ระดับต่ำกลุ่มตัวอย่างที่มีภูมิลำเนาเดิมอาศัยอยู่ในกรงุเทพฯ และปริมณฑล มีความรู้ระดับต่ำร้อยละ 21.0 โดยที่กลุ่มตัวอย่างที่มีภูมิลำเนาเดิมอาศัยอยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีความรู้ระดับต่ำ

ร้อยละ 44.2 ในกลุ่มที่มีความรู้ระดับสูง โดยกลุ่มตัวอย่างที่มีภูมิลำเนาเดิมอาศัยอยู่ในกรงุเทพฯ และปริมณฑลมีความรู้ระดับสูงร้อยละ 30.5 ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่มีภูมิลำเนาเดิมอาศัยอยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีความรู้ระดับสูงเพียงร้อยะ 19.1

จากการทดสอบความสัมพันธ์พบว่า ภูมิลำเนาเดิมมีความสัมพันธ์กับระดับความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยมีค่า Cramer's V เท่ากับ 0.165 แสดงว่า ภูมิลำเนาเดิม กับ ระดับความรู้เรื่อง พ.ร.บ. มีความสัมพันธ์กันบ้าง

กลุ่มตัวอย่างมากกว่าครึ่งหนึ่งไม่ได้อาศัยอยู่ในกรุงเทพและปริมณฑล แต่มีการย้ายถิ่นฐานเข้ามาอาศัยอยู่ในกรุงเทพ ย้ายมาศึกษาต่อ ย้ายตามครอบครัว ย้ายมาประกอบอาชีพในกรุงเทพ เนื่องจากมีการมองเห็นถึงช่องทางในการประกอบอาชีพหาเลี้ยงตนเองและครอบครัว ที่กรุงเทพมีงานทำมากกว่าต่างจังหวัดทำให้มีรายได้เลี้ยงดูตนเองและครอบครัวได้

กลุ่มตัวอย่างที่มีภูมิลำเนาเดิมอาศัยอยู่ในกรุงเทพและเขตปริมณฑล มีความรู้สูงกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีภูมิลำเนาเดิมอาศัยอยู่ในภาคต่างๆ ภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคเหนือ และภาคใต้ เนื่องจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีการให้ข้อมูลเผยแพร่ประชาสัมพันธ์เริ่มในเขตกรุงเทพ และเขตปริมณฑลเป็นโครงการนำร่องก่อน และจึงค่อยมีการแพร่ขยายการประชาสัมพันธ์ในวงกว้างมากขึ้น ครอบคลุมทุกกลุ่มพื้นที่ ทำให้กลุ่มตัวอย่างที่มีภูมิลำเนาเดิมอาศัยอยู่ในกรุงเทพและเขตปริมณฑลได้รับการกระตุ้น และได้รับข้อมูลข่าวสารเรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ก่อน ซึ่งกลุ่มตัวอย่างที่มีพื้นที่กระจายออกไปและพื้นที่ที่ยังอยู่ห่างไกลจากกรุงเทพมหานครมีความรู้เรื่อง พ.ร.บ. น้อยตามไปด้วย

ผลการศึกษาเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ (ตารางที่ 4.24) และไม่สอดคล้องกับงานวิจัย เสรีภาพ สมทรัพย์ , 2540 น.77 ที่พบว่า ภูมิลำเนาเดิมไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้เรื่องบัตรประกันสุขภาพถ้วนหน้าของประชาชน โดยผู้มีภูมิลำเนาเดิมในเขต กทม.มีระดับความรู้สูงร้อยละ 90.3 ผู้ที่มีภูมิลำเนาเดิมในเขตภาคกลางมีระดับความรู้สูงร้อยละ 9.7 แต่ผู้มีภูมิลำเนาเดิมในเขต กทม.มีระดับความรู้ต่ำร้อยละ 74.5 ผู้มีภูมิลำเนาเดิมในเขตภาคกลางมีระดับความรู้ต่ำร้อยละ 25.5

ตารางที่ 4.25 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามแหล่งข้อมูลข่าวสารกับระดับความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

แหล่งข้อมูลข่าวสาร	ระดับความรู้ฯ								Chi-Square	Sig
	ต่ำ		ปานกลาง		สูง		รวม			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
บุคคลในครอบครัว / ญาติพี่น้อง	51	53.7	34	35.8	10	10.5	95	100	76.453	.000
เพื่อน / เพื่อนบ้าน / เพื่อนร่วมงาน	39	40.6	42	43.7	15	15.7	96	100		
โทรทัศน์	37	30.3	63	51.6	22	18.1	122	100		
วิทยุ	5	20.8	12	50.0	7	29.2	24	100		
นิตยสาร/วารสาร / หนังสือพิมพ์	3	9.8	12	38.7	16	51.5	31	100		
กรมธรรม์ประกันภัย	3	5.9	23	45.1	25	49.1	51	100		
แผ่นพับ/ โปสเตอร์	5	16.1	17	54.8	9	29.1	31	100		
รวม	143	31.8	203	45.1	104	23.1	450	100		

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 5.55.

Cramer's V = 0.291

จากตารางที่ 4.25 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่รับรู้ข้อมูลความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 จากบุคคลในครอบครัว ญาติพี่น้อง และ เพื่อน เพื่อนบ้าน เพื่อนร่วมงาน มีความรู้เรื่อง พ.ร.บ.ในระดับต่ำ โดยในกลุ่มผู้ที่มีความรู้ระดับต่ำ กลุ่มตัวอย่างที่รับทราบข้อมูล พ.ร.บ.จากบุคคลในครอบครัว ญาติพี่น้องมีความรู้ระดับต่ำร้อยละ 53.7 และกลุ่มตัวอย่างที่รับทราบข้อมูลความรู้เรื่อง พ.ร.บ. จากพื่อน เพื่อนบ้าน เพื่อนร่วมงานมีความรู้ระดับต่ำร้อยละ 40.6 ในขณะที่กลุ่มผู้ที่มีความรู้ระดับสูง กลุ่มตัวอย่างที่รับทราบข้อมูลความรู้เรื่อง พ.ร.บ.จาก นิตยสาร วารสาร หนังสือพิมพ์มีความรู้ระดับสูงร้อยละ 51.5 และกลุ่มตัวอย่างที่รับทราบข้อมูลความรู้เรื่อง พ.ร.บ.จากกรมธรรม์ประกันภัยมีความรู้ระดับสูงร้อยละ 49.1

จากการทดสอบความสัมพันธ์พบว่า แหล่งข้อมูลข่าวสารมีความสัมพันธ์กับระดับความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยมีค่า Cramer's V เท่ากับ 0.291 แสดงว่า แหล่งข้อมูลข่าวสาร กับ ระดับความรู้เรื่อง พ.ร.บ. มีความสัมพันธ์ระดับปานกลาง

กลุ่มตัวอย่างที่รับทราบข้อมูลข่าวสาร พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จากสื่อประเภทสื่อบุคคลจากบุคคลในครอบครัว ญาติ พี่น้อง และกลุ่มตัวอย่างที่รับทราบข้อมูล พ.ร.บ. จากเพื่อน เพื่อนบ้าน เพื่อนร่วมงาน มีความรู้ระดับต่ำที่สุด ในกลุ่มบุคคลต่างๆที่ให้ข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่างมีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับ พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่ไม่ครอบคลุมในทุกๆด้านจึงไม่สามารถทำให้กลุ่มตัวอย่างมีความเข้าใจเกี่ยวกับ พ.ร.บ. ที่ชัดเจนได้

แหล่งรับทราบข้อมูลข่าวสาร พ.ร.บ. จากหนังสือพิมพ์ นิตยสาร วารสาร ซึ่งเป็นสื่อมวลชนสามารถเข้าถึงกลุ่มผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถจำนวนมากๆได้ในเวลาอันรวดเร็ว และสามารถให้ความรู้และข่าวสารได้ดี กรมธรรม์ประกันภัย เป็นสื่อเฉพาะกิจที่มีเนื้อหาเฉพาะของ พ.ร.บ. และจุดมุ่งหมายหลักอยู่ที่ผู้รับสารเฉพาะกลุ่ม กลุ่มตัวอย่างที่มีการรับทราบข้อมูล พ.ร.บ. จากกรมธรรม์ประกันภัยส่วนใหญ่เป็นเจ้าของรถมีการทำ พ.ร.บ. ไว้กับบริษัทประกันภัย เมื่อทำ พ.ร.บ. จะได้รับกรมธรรม์ประกันภัยทำให้กลุ่มตัวอย่างที่รับทราบข้อมูลข่าวสารเรื่อง พ.ร.บ. จากสื่อมวลชน และสื่อเฉพาะกิจมีระดับความรู้สูง

กลุ่มตัวอย่างที่รับทราบข้อมูล พ.ร.บ. จากโทรทัศน์ เป็นแหล่งข้อมูลข่าวสารที่กลุ่มตัวอย่างส่วนมากรับรู้จากโทรทัศน์ ซึ่งเป็นสื่อที่มีทั้งภาพ เสียง และการเคลื่อนไหวของภาพ ซึ่งการเห็นภาพทำให้เกิดความสนใจมากกว่าสื่อชนิดอื่น และเป็นสื่อที่สามารถเข้าถึงประชาชนทั่วไปได้มากที่สุด แต่กลุ่มตัวอย่างที่รับรู้ข้อมูลข่าวสารจากโทรทัศน์ส่วนมากมีความรู้เรื่อง พ.ร.บ. ในระดับปานกลาง เนื่องจากเนื้อหายังไม่มีความกระชับรัดกุม ครอบคลุมทุกด้าน

กลุ่มตัวอย่างที่รับทราบข้อมูลจากสื่อวิทยุ รายการวิทยุเน้นความบันเทิงคลายเครียดทางด้านเสียงเพลง ไม่นิยมมีช่วงรายการที่ถ่ายทอดความรู้เรื่อง พ.ร.บ. ถึงแม้ว่ามีการถ่ายทอดความรู้เรื่อง พ.ร.บ. แต่ก็ไม่เป็นที่สนใจเนื่องจากมีแต่การพูด ไม่มีสิ่งเร้าเห็นภาพประกอบตามไปด้วย ทำให้ไม่เกิดการเห็นภาพตาม มีลักษณะการพูดถึง พ.ร.บ. สั้น ไม่กระชับ และไม่สามารถเข้าใจได้ในทันที และจากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่อยู่ในวัยทำงานต้องใช้เวลาประกอบอาชีพหาเลี้ยงตนเองและครอบครัว จึงไม่มีเวลาจะติดตามรายการต่างๆ เพื่อรับรู้ข่าวสารเรื่อง พ.ร.บ. จากวิทยุได้

ผลการศึกษาเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ (ตารางที่ 4.25) และสอดคล้องกับงานวิจัย อรชร อ่อนโอภาส , 2538 น.122 ที่พบว่า โอกาสในการรับรู้ข่าวสารมีความสัมพันธ์กับความรู้เรื่อง พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ผู้ที่เคยมีโอกาสในการรับรู้ข่าวสารมากมีความรู้เกี่ยวกับ พ.ร.บ. มากกว่า ผู้ที่เคยรับรู้ข่าวสารน้อยหรือไม่เคยรับรู้ข่าวสารเลย และไม่สอดคล้องกับงานวิจัย กิตติพงค์ เวชมาลีนนท์ , 2540 น.85 ที่พบว่า การติดตามข่าวสารทางการเมืองจากสื่อมวลชน หนังสือพิมพ์ วิทยุ และโทรทัศน์ ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ ความเข้าใจของประชาชนต่อการปกครองท้องถิ่นรูปสุขาภิบาล ความแตกต่างระหว่างการติดตามข่าวสารทางการเมืองจากหนังสือพิมพ์ วิทยุ และโทรทัศน์ ไม่มีผลต่อความรู้ ความเข้าใจของประชาชนต่อการปกครองท้องถิ่นรูปสุขาภิบาล

ตารางที่ 4.26 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประสบการณ์การใช้สิทธิกับระดับความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ประสบการณ์การใช้สิทธิ	ระดับความรู้ฯ								Chi-Square	Sig
	ต่ำ		ปานกลาง		สูง		รวม			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
เคยใช้	14	11.4	58	47.1	51	41.5	123	100	46.982	.000
ไม่เคยใช้	129	39.4	145	44.3	53	16.3	327	100		
รวม	143	31.8	203	45.1	104	23.1	450	100		

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 28.43.

Cramer's V = 0.323

จากตารางที่ 4.26 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์การใช้สิทธิเบิกค่ารักษาพยาบาลตาม พ.ร.บ. มีความรู้สูงกว่ากลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยมีประสบการณ์การใช้สิทธิเบิกค่ารักษาพยาบาลตาม พ.ร.บ. กล่าวคือ ในกลุ่มที่มีความรู้ระดับต่ำ กลุ่มที่มีประสบการณ์การใช้สิทธิเบิกตาม พ.ร.บ. มีความรู้ระดับต่ำร้อยละ 11.4 ในขณะที่กลุ่มที่ไม่เคยใช้สิทธิเบิกตาม พ.ร.บ. มีความรู้ระดับต่ำร้อยละ 39.4 ในกลุ่มผู้ที่มีความรู้ระดับสูง กลุ่มที่มีประสบการณ์การใช้สิทธิมีความรู้ระดับสูงร้อยละ 41.5 แต่กลุ่มที่ไม่เคยใช้สิทธิเบิกตาม พ.ร.บ. มีความรู้ระดับสูงเพียงร้อยละ 16.3

จากการทดสอบความสัมพันธ์พบว่า ประสบการณ์การใช้สิทธิตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีความสัมพันธ์กับระดับความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยมีค่า Cramer's V เท่ากับ 0.323 แสดงว่า ประสบการณ์การใช้สิทธิตาม พ.ร.บ. กับ ระดับความรู้เรื่อง พ.ร.บ. มีความสัมพันธ์ระดับปานกลาง

กลุ่มตัวอย่างที่เคยมีประสบการณ์การใช้สิทธิเบิกค่ารักษาพยาบาลตาม พ.ร.บ. มีระดับความรู้เรื่อง พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 สูงกว่ากลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยมีประสบการณ์การใช้สิทธิเบิกค่ารักษาพยาบาลตาม พ.ร.บ. เนื่องจากการมีประสบการณ์ในการใช้สิทธิตาม พ.ร.บ. ทำให้เกิดการเรียนรู้ขั้นตอน และรายละเอียดเกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ผลการศึกษาเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ (ตารางที่ 4.26) และสอดคล้องกับงานวิจัย ศุภมาส สมบัติ , 2545 น.69 ที่พบว่า การมีประสบการณ์เคยสิทธิตามบัตรประกันสุขภาพมีความสัมพันธ์กับความรู้เรื่องบัตรประกันสุขภาพถ้วนหน้า ผู้ที่เคยมีประสบการณ์ใช้สิทธิตามบัตรประกันสุขภาพถ้วนหน้ามีความรู้ในระดับต่ำร้อยละ 8.2 ในขณะที่ผู้ที่ไม่เคยมีประสบการณ์ใช้สิทธิตามบัตรประกันสุขภาพถ้วนหน้ามีความรู้ในระดับต่ำร้อยละ 27.5

ตารางที่ 4.27 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามลักษณะการเกิดอุบัติเหตุกับระดับความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ	ระดับความรู้ฯ								Chi-Square	Sig
	ต่ำ		ปานกลาง		สูง		รวม			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
บุคคลภายนอก	27	36.9	32	43.8	14	19.3	73	100	5.706	.222
มีคู่กรณี	71	27.4	124	47.9	64	24.7	259	100		
ไม่มีคู่กรณี	45	38.1	47	39.8	26	22.1	118	100		
รวม	143	31.8	203	45.1	104	23.1	450	100		

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 16.87.

จากตารางที่ 4.27 พบว่า กลุ่มตัวอย่างทุกกลุ่มลักษณะการเกิดอุบัติเหตุมีความรู้ระดับปานกลาง ในกลุ่มที่มีความรู้ระดับปานกลาง กลุ่มตัวอย่างในขณะประสบอุบัติเหตุเป็นบุคคลภายนอกถูกเฉี่ยวชน มีความรู้ระดับปานกลางร้อยละ 43.8 กลุ่มตัวอย่างในขณะประสบอุบัติเหตุมีคู่กรณี (มีรถตั้งแต่ 2 คันขึ้นไปเฉี่ยวชนกัน) มีความรู้ระดับปานกลางร้อยละ 47.9 และกลุ่มตัวอย่างในขณะประสบอุบัติเหตุไม่มีคู่กรณี (เกิดเหตุคันเดียว) มีความรู้ระดับปานกลางร้อยละ 39.8

จากการทดสอบความสัมพันธ์พบว่า ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุไม่มีความสัมพันธ์กับระดับความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

กลุ่มตัวอย่างในขณะประสบอุบัติเหตุทั้งที่เป็นบุคคลภายนอกถูกเฉี่ยวชน กรณีมีคู่กรณี (มีรถ 2 คันขึ้นไปเฉี่ยวชนกันในขณะประสบอุบัติเหตุ) และกรณีไม่มีคู่กรณี (เกิดเหตุคันเดียว) ไม่มีความสัมพันธ์กับระดับความรู้เรื่อง พ.ร.บ. แสดงให้เห็นว่าการประสบอุบัติเหตุเป็นเรื่องของการที่ไม่ได้คาดหมาย ในเรื่องเหตุการณ์ และถึงแม้มีความรู้ก็เพียงแต่เพื่อการป้องกัน และนำไปใช้เมื่อต้องใช้สิทธิตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ผลการศึกษาไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ (ตารางที่ 4.27)

ตารางที่ 4.28 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานภาพการครอบครองรถกับระดับความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

สถานภาพการครอบครองรถ	ระดับความรู้ฯ								Chi-Square	Sig
	ต่ำ		ปานกลาง		สูง		รวม			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
เจ้าของรถ	23	15.5	72	48.6	53	35.9	148	100	20.547	.002
ผู้ยืมใช้รถ	24	40.7	26	44.1	9	15.2	59	100		
ลูกจ้าง	6	17.6	17	50.0	11	32.4	34	100		
ผู้เช่า	6	37.6	5	31.2	5	31.2	16	100		
รวม	59	22.9	120	46.7	78	30.4	257	100		

a. 2 cells (16.7%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 3.67.

Cramer's V = 0.200

จากตารางที่ 4.28 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพการครอบครองรถที่เป็นเจ้าของรถในขณะประสบอุบัติเหตุมีระดับความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถสูงที่สุด กล่าวคือ ในกลุ่มผู้ที่มีความรู้ระดับต่ำ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นเจ้าของรถมีความรู้ระดับต่ำเพียงร้อยละ 15.5 โดยที่กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ยืมใช้รถมีความรู้ต่ำร้อยละ 40.7 ในกลุ่มผู้ที่มีความรู้ระดับสูง กลุ่มตัวอย่างที่เป็นเจ้าของรถมีความรู้ระดับสูงร้อยละ 35.9 แต่กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ยืมใช้รถมีความรู้ระดับสูงเพียงร้อยละ 15.2

จากการทดสอบความสัมพันธ์พบว่า สถานภาพการครอบครองรถมีความสัมพันธ์กับระดับความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยมีค่า Cramer's V เท่ากับ 0.200 แสดงว่า สถานภาพการครอบครองรถ กับ ระดับความรู้เรื่อง พ.ร.บ. มีความสัมพันธ์กันบ้าง

กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพการครอบครองรถที่เป็นเจ้าของรถมีระดับความรู้สูงกว่ากลุ่มตัวอย่างที่ไม่ใช่เจ้าของรถ ตามกฎหมายมีการบังคับให้เจ้าของรถ หรือผู้มีสิทธิครอบครองรถต้องทำ พ.ร.บ. ไว้กับบริษัทประกันภัย หากไม่ทำ พ.ร.บ. จะมีโทษตามกฎหมาย เมื่อทำ พ.ร.บ. แล้วจะได้กรมธรรม์ประกันภัยจากบริษัทประกันภัย เจ้าของรถจะสนใจอ่านความคุ้มครองตามกรมธรรม์เพื่อให้รับรู้ความคุ้มครองสิทธิประโยชน์ที่พึงได้รับตาม พ.ร.บ. เมื่อประสบอุบัติเหตุ ทำให้เกิดการเรียนรู้และ

สามารถจดจำรายละเอียดใน พ.ร.บ. ได้ ทำให้มีระดับความรู้สูงกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ไม่ใช่เจ้าของรถ ซึ่งบุคคลเหล่านี้เป็น ลูกจ้าง ผู้เช่า ผู้ยืมใช้รถ ซึ่งใช้รถโดยไม่สนใจที่จะศึกษาความคุ้มครองตาม พ.ร.บ.

ผลการศึกษาเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ (ตารางที่ 4.28)

ตารางที่ 4.29 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการใช้สิทธิเบิกค่ารักษาพยาบาลกับระดับความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

การใช้สิทธิเบิกจาก	ระดับความรู้ฯ								Chi-Square	Sig
	ต่ำ		ปานกลาง		สูง		รวม			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
ประกันภัย	116	32.9	158	44.7	79	22.4	353	100	25.222	.000
บัตรข้าราชการ	2	5.5	19	52.8	15	41.7	36	100		
กองทุนทดแทน	4	58.8	12	54.5	6	27.3	22	100		
บัตรประกันสุขภาพเอกชน / บัตรประกันสังคม	21	53.8	14	35.9	4	10.3	39	100		
รวม	143	31.8	203	45.1	104	23.1	450	100		

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 5.08.

Cramer's V = 0.167

จากตารางที่ 4.29 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เบิกค่ารักษาพยาบาลจากบัตรข้าราชการมีความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 สูงที่สุด ในกลุ่มผู้ที่มีความรู้ระดับต่ำ กลุ่มตัวอย่างที่เบิกค่ารักษาจากบัตรข้าราชการ มีความรู้ระดับต่ำเพียงร้อยละ 5.5 โดยที่กลุ่มตัวอย่างที่เบิกค่ารักษาจากบัตรประกันสุขภาพเอกชน บัตรประกันสังคมมีความรู้ระดับต่ำร้อยละ 53.8 กลุ่มที่มีความรู้ระดับสูง กลุ่มตัวอย่างที่เบิกค่ารักษาจากบัตรข้าราชการมีความรู้ระดับสูงร้อยละ41.7 ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่เบิกค่ารักษาจากบัตรประกันสุขภาพเอกชน บัตรประกันสังคมมีความรู้ระดับสูงเพียงร้อยละ 10.3

จากการทดสอบความสัมพันธ์พบว่า การใช้สิทธิเบิกค่ารักษาพยาบาลมีความสัมพันธ์กับระดับความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยมีค่า Cramer's V เท่ากับ 0.167 แสดงว่า การใช้สิทธิเบิกค่ารักษาพยาบาล กับ ระดับความรู้เรื่อง พ.ร.บ. มีความสัมพันธ์กันบ้าง

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้สิทธิเบิกค่ารักษาพยาบาลตาม พ.ร.บ. จากบริษัทประกันภัย การที่ผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถเบิกค่ารักษาพยาบาลจากบริษัทประกันภัย จะทราบวัตถุประสงค์หลักของ พ.ร.บ. ที่เป็นกฎหมายออกมาเพื่อช่วยบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยเรื่องค่ารักษาพยาบาล และเป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นมาเฉพาะ จากการศึกษาพบว่า ผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถบางคนสามารถใช้สิทธิเบิกค่ารักษาพยาบาลได้มากกว่า 1 สิทธิ ข้าราชการใช้สิทธิเบิกจากบัตรข้าราชการ กลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพข้าราชการส่วนใหญ่เป็นตำรวจ ซึ่งในสถานที่ราชการจะมีข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์ สิทธิประโยชน์ที่รัฐพึงจัดให้แก่ประชาชน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ภาครัฐได้มีการรณรงค์ให้มีการประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ในหน่วยราชการที่มีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับ พ.ร.บ. เนื่องจากการเบิกค่ารักษาพยาบาลตาม พ.ร.บ. มีหลายหน่วยงานเข้ามาเกี่ยวข้อง โรงพยาบาล บริษัทประกันภัย และสถานีตำรวจ เพื่อให้ทราบถึงขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อประสบภัยจากรถ และสิทธิประโยชน์ที่พึงได้รับตาม พ.ร.บ. เมื่อประสบอุบัติเหตุ ทำให้กลุ่มตัวอย่างที่ใช้สิทธิเบิกจากบัตรข้าราชการมีความรู้เรื่อง พ.ร.บ.สูง กลุ่มตัวอย่างที่เบิกค่ารักษาพยาบาลจากแหล่งอื่น กลุ่มตัวอย่างที่ใช้สิทธิเบิกค่ารักษาพยาบาลจากบัตรประกันสุขภาพเอกชน กลุ่มตัวอย่างเหล่านี้มีการซื้อประกันสุขภาพไว้ ซื้อประกันภัย AIA , ไทยประกันชีวิต เมื่อประสบอุบัติเหตุจากรถ เลือกใช้สิทธิเบิกค่ารักษาพยาบาลจากบัตรประกันสุขภาพ เนื่องจากไม่ต้องการความยุ่งยากในการติดตามเอกสาร การพิสูจน์ฝ่ายถูก-ฝ่ายผิด จึงหันเหไปใช้สิทธิอย่างอื่นแทน ชี้ให้เห็นว่าใช้สิทธิไม่ถูกต้องตามวัตถุประสงค์หลักของ พ.ร.บ. และไม่ใช้สิทธิที่บัญญัติขึ้นมาโดยเฉพาะ ก่อนขาดความรู้ ความเข้าใจที่ชัดเจนเรื่อง พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กลุ่มตัวอย่างกลุ่มนี้มีระดับความรู้เรื่อง พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 น้อย

ผลการศึกษาเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ (ตารางที่ 4.29) และสอดคล้องกับงานวิจัย มลฤดี จินดาอนันต์ยศ , 2545 น. 100 ที่พบว่า หน่วยงานที่เบิกค่าเสียหายมีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเรื่อง พ.ร.บ.ของผู้ป่วยที่ประสบภัยจากรถ โดยผู้ที่เบิกค่าเสียหายจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถมีความรู้สูงกว่าผู้ที่เบิกจากประกันภัย ทั้งนี้เพราะผู้ที่เบิกค่าเสียหายจากกองทุนทดแทนจะทราบถึงความคุ้มครองในกรณีที่เป็นบุคคลภายนอกถูกเฉี่ยวชนหลังหลบหนีสามารถเรียกร้องค่าเสียหายได้