

## ถามหาความเป็นธรรม

### บททวน 17 ปี พ.ร.บ.ผู้ประสบภัยจากรถฯ

ในปี 2535 ระบบสวัสดิการสังคมของประเทศไทยก้าวไปอีกขั้นหนึ่ง เมื่อมีการออก พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เพื่อจัดภาพผู้ประสบอุบัติเหตุถูกทอดทิ้งไม่มีใครเหลียวแล เพราะไม่แน่ใจว่าจะมีใครรับผิดชอบค่ารักษาพยาบาลที่จะเกิดขึ้นหรือไม่

กฎหมายฉบับนี้ บังคับให้รถทุกประเภทต้องทำกรมธรรม์ประกันภัย เพื่อประกันความเสียหายให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน โดยมีการกำหนดความผิดแก่เจ้าของรถที่ไม่ปฏิบัติตาม และได้ตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถขึ้น เพื่อทำหน้าที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย ในกรณีที่ผู้ประสบภัยไม่ได้รับการชดเชยจากรัฐประกันภัย หรือเจ้าของรถที่ไม่จัดให้มีประกันภัย หรือไม่สามารถเรียกร้องจากที่ใดได้ เช่น ขับรถชนแล้วหนี เป็นต้น

หลักการและข้อกำหนดของกฎหมายฉบับนี้ ได้สร้างความอุ่นใจให้แก่ประชาชนมายาวนานกว่า 17 ปีแล้ว อย่างไรก็ตาม ข้อมูลการติดตามผลจากมาตรการดังกล่าวกลับพบปัญหาอันน่าขบคิด และทำให้หลายฝ่ายเคลื่อนไหวเรียกร้องให้มีการปรับปรุงมาตรการตามกฎหมายนี้โดยด่วน

#### ธุรกิจประกันกำไร 3.3 พันล้านใน 4 ปี

งานวิจัย เรื่อง “พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในบริบทของการประกันสุขภาพถ้วนหน้า” โดย นพ.วิโรจน์ ตั้งเจริญเสถียร และคณะ ระบุว่า ในช่วงที่ผ่านมา นับแต่มีการบังคับใช้กฎหมายฉบับนี้ ผลกำไรของบริษัทประกันวินาศภัยที่ “ขาย” ประกัน ซึ่งเจ้าของรถยนต์ทุกคันต้องซื้อตาม พ.ร.บ. นี้มีมูลค่ามหาศาล เฉพาะช่วงปี 2544-2548 สูงถึง 3,300 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่คาดว่ามาจากยอดรวมค่าใช้จ่ายจากอุบัติเหตุต่อยอดเงินกองทุนรวมตั้งแต่ปี 2545-2549 มีสัดส่วนลดลงตลอดเวลา ทำให้บริษัทเหล่านี้มีกำไรมากขึ้น

ตารางเทียบรายได้จากเบี้ยประกันภัยตาม พ.ร.บ.ผู้ประสบภัยจากรถกับค่าเสียหายที่มาจากกรณีจริง

พ.ศ. 2545-2549

| พ.ศ. | ยอดกองทุนผู้ประสบภัยจากรถ<br>จากประกันภัย พ.ร.บ. (ล้านบาท) | ค่าเสียหายที่จ่ายจริง |                    |
|------|--|-----------------------|--------------------|
|      |  | จำนวนเงิน (ล้านบาท)   | ร้อยละจากยอดกองทุน |
| 2545 | 7,161  | 3,503                 | 48.9               |
| 2546 | 8,611  | 3,956                 | 45.9               |
| 2547 | 9,152  | 4,367                 | 47.7               |
| 2548 | 9,722  | 3,636                 | 37.4               |
| 2549 | 10,290   | 3,226                 | 31.4               |

ที่มา : รายงานสุขภาพคนไทย พ.ศ. 2553, ปรับจากข้อมูลของบริษัทไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด (มหาชน)  
อ้างอิงใน เว็บไซต์สยามธุรกิจ [[http://siamturakij.com/home/news/display\\_news.php?news\\_id=1759](http://siamturakij.com/home/news/display_news.php?news_id=1759)]

## สาวเหตุกำไร...คนใช้สิทธิไม่ถึงครึ่ง

คณะผู้ศึกษาได้วิเคราะห์ว่า การที่สัดส่วนยอดเงินที่จ่ายเป็นค่าเสียหายลดลง ส่วนหนึ่งเป็นผลสำเร็จจากมาตรการรณรงค์เพื่อลดอุบัติเหตุบนถนน ที่ภาครัฐและประชาสังคมประสานงานกันทำอย่างเข้มข้นตลอด 8 ปีที่ผ่านมา

อีกส่วนหนึ่ง ซึ่งมีข้อมูลวิชาการรองรับจากหลายส่วน คือสาเหตุจากการที่ผู้ประสบภัยไม่ได้ใช้สิทธิจาก พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

ดังผลสำรวจของ สำนักงานสถิติแห่งชาติ เมื่อ พ.ศ. 2548 ที่พบว่า ผู้ประสบภัยจากรถที่เป็นผู้ป่วยนอก ร้อยละ 58 และผู้ป่วยใน ร้อยละ 56 ใช้สิทธิรักษาพยาบาลอื่นๆ ที่ไม่ใช่สิทธิจาก พ.ร.บ.นี้ ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายของกองทุนประกันสุขภาพพระบอบอื่นเพิ่มสูงขึ้น

ข้อมูลดังกล่าวสอดคล้องกับการสำรวจของ **มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค** ที่ทำในประชาชนผู้ประสบภัยรถยนต์ใน 48 จังหวัด จำนวน 666 คน พบว่า ผู้ประสบภัยรถยนต์มากกว่า ร้อยละ 55 ไม่ใช่สิทธิตามกฎหมายฉบับนี้มีเพียง ร้อยละ 42 ที่ใช้สิทธิตาม พ.ร.บ. แต่เมื่อใช้ก็เกิดปัญหาถึง ร้อยละ 99.6 และต้องใช้สิทธิบัตรทองและประกันสังคมควบคู่กันไปสูงถึง ร้อยละ 43 และ ร้อยละ 16 ตามลำดับ

ประเด็นที่ไม่อาจมองข้ามคือ ค่าใช้จ่ายจากการใช้สิทธิจากระบบประกันสุขภาพอื่นๆ นอกเหนือจากสิทธิตาม พ.ร.บ.นี้ เท่ากับเป็นการผลักภาระไปให้แก่ประชาชนทั่วประเทศ เพราะเงินในกองทุนหลักประกันสุขภาพแห่งชาติเป็นเงินภาษีของประชาชน ขณะที่กองทุนประกันสังคมมาจากเงินประกันตนของลูกจ้างและผู้ประกอบการ

ข้อมูลที่ปรากฏดังกล่าวทำให้นักวิชาการชี้ว่า พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถฯ ต้องได้รับการทบทวนและปรับปรุงอย่างเร่งด่วน

เพราะไม่เกิดผลในทางปฏิบัติในการเป็นคำตอบของ “สวัสดิภาพและสวัสดิการชีวิตแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน” สมดังเจตนารมณ์ ซ้ำยังกลายเป็นขุมทรัพย์อันมหาศาลให้นักธุรกิจตักตวงอย่างน่าอดสู

ที่มา รายงานสุขภาพคนไทย พ.ศ.2553

สืบค้นได้จาก [www.hiso.or.th](http://www.hiso.or.th)