

การรับรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติ
คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535
ของเยาวชนที่ใช้รถจักรยานยนต์
ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

อารมย์ โกงเหลง¹ และ สมนึก เอื้อจิระพงษ์พันธ์^{2,*}

**The Perception towards Protection for Motor
Vehicle Victims Act B.E. 2535 of Youths Using
Motorcycles in Suratthani Province**

Arom Kongleng¹ and Somnuk Aujirapongpan^{2,*}

¹บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร
10310

²สำนักวิชาการจัดการ มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์ อำเภอท่าศาลา จังหวัด
นครศรีธรรมราช 80161

อีเมล: asomnuk@wu.ac.th

¹Road Accident Victims Protection Company Limited, Huaykwang,
Bangkok 10310, Thailand

²School of Management, Walailak University, Nakhon Si Thammarat
80161, Thailand

E-mail: asomnuk@wu.ac.th

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยองค์ประกอบของการรับรู้ของเยาวชนและความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยองค์ประกอบการรับรู้กับระดับการรับรู้ของเยาวชนที่ใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี รวมถึงระดับการรับรู้ของเยาวชนที่ใช้รถจักรยานยนต์เกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 โดยการเปรียบเทียบระดับการรับรู้ การศึกษาจะเก็บข้อมูลจากเยาวชนที่ใช้รถจักรยานยนต์ที่มีภูมิลำเนาและที่มาอาศัยอยู่ในอำเภอเมืองสุราษฎร์ธานี จำนวน 400 คน ใช้วิธีการวิเคราะห์เชิงพรรณนา และทดสอบสมมติฐานทางสถิติด้วยค่า t-test และ F-test ค่าความแปรปรวนทางเดียว และค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน

ผลการศึกษาพบว่า ระดับความคิดเห็นของเยาวชนที่ใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสุราษฎร์ธานีเกี่ยวกับปัจจัยองค์ประกอบของการรับรู้ ซึ่งประกอบด้วยทัศนคติ (Attitudes) สิ่งจูงใจ (Motives) ความสนใจ (Interests) ประสบการณ์ (Experience) และความคาดหวัง (Expectations) ของเยาวชนที่มีต่อพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 โดยรวมมีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก และการรับรู้ของเยาวชนที่

ใช้รถจักรยานยนต์เกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ได้แก่ ด้านขอบเขตความคุ้มครองของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ด้านวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ด้านการชดเชยค่าเสียหายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ด้านบทกำหนดโทษตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และการบังคับใช้ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ โดยรวมมีระดับการรับรู้อยู่ในระดับมาก

ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยองค์ประกอบของการรับรู้ ได้แก่ ด้านสิ่งจูงใจ ด้านความคาดหวัง ด้านความสนใจ ด้านทัศนคติ และด้านประสบการณ์ กับระดับการรับรู้โดยรวมอยู่ในระดับสูงเชิงบวก อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

คำสำคัญ: การรับรู้, เยาวชน, พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

Abstract

The purpose of this research was to explore the levels of awareness and factors affecting the youth's knowledge about the B.E.2535 Protection for Motor Vehicle Victims Act. The study also intended to identify relationship between those factors and the levels of awareness. The population was 400 youths who lived and used motorcycles in Muang district of Surat Thani province. Analysis was conducted with descriptive and test hypothesis with t-test, F-test, one-way variance and Pearson product moment correlation coefficient.

The result showed an overall high level of the youth's awareness of Protection for Motor Vehicle Victims Act B.E.2535 in these factors, namely, attitude, Motives, interests, experiences, and expectations. The youth's perception about the Act was at

high level on objective, enforcement, coverage, indemnity and penalty

The study of the relationship between overall perception and factors of the youth's knowledge about the B.E.2535 Protection for Motor Vehicle Victims Act, especially in motivation, expectations, interests and experiences was identified as highly positive correlation with statistically significant at the 0.01 level.

Keywords: Perception, Youths, The Protection of Victims Injured by Vehicles Act

บทนำ

จากการประมาณการการเสียชีวิตอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยโดยองค์การอนามัยโลกได้ประมาณจำนวนผู้เสียชีวิตในปี พ.ศ.2555 และ พ.ศ.2556 อยู่ที่ 24,237 คน และ 26,312 คน ตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบค่าประมาณการพบว่ามีจำนวนผู้เสียชีวิตลดลงทั้งสิ้น 2,075 คน โดยหากประเมินเป็นมูลค่าความสูญเสียที่ลดลงตามที่ธนาคารโลกได้มีการศึกษาไว้ว่าในการเสียชีวิตหนึ่งคนมีมูลค่าการสูญเสียโดยประมาณอยู่ที่ 6.2 ล้านบาท ดังนั้นประเทศไทยสามารถลดความสูญเสียได้ 12,865 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม เมื่อเปรียบเทียบอัตราการเสียชีวิตต่อประชากรแสนคน ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตสูงเป็นอันดับที่ 2 ของโลก โดยมีอัตราการเสียชีวิตอยู่ที่ 36.2 โดยประเทศลิเบียมีอัตราการเสียชีวิตสูงที่สุดในโลกอยู่ที่ 73.4 ในขณะที่ประเทศอันดับ 3-5 คือประเทศ มาลาวี โลบิเรีย และคองโก ซึ่งอยู่ในทวีปอาฟริกา ทั้งหมดโดยมีอัตราการเสียชีวิตอยู่ที่ 35.0, 33.7 และ 33.2 ตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มในประเทศอาเซียน เวียดนาม 24.5 มาเลเซีย 24.0 เมียนมาร์ 20.3 กัมพูชา 17.4 ติมอร์ 16.6 อินโดนีเซีย 15.3 ลาว 14.3 ฟิลิปปินส์ 10.5 สิงคโปร์ 3.6 และบรูไน ไม่มีข้อมูล นอกจากนี้ประเทศไทยถูกจัดให้เป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงเป็นอันดับที่สองของโลกแล้วประเทศไทยยัง

ถูกจัดให้เป็นประเทศที่มีอันตรายสูงที่สุดในโลกสำหรับรถจักรยานยนต์ โดยมีอัตราการเสียชีวิตต่อประชากรแสนคนอยู่ที่ 26.3 คน โดยประเทศสาธารณรัฐโดมินิกัน เป็นอันดับที่ 2 ที่ 18.5 ในขณะที่อันดับที่ 2, 3 และ 4 ในกลุ่มอาเซียน ได้แก่ประเทศมาเลเซีย 14.9 กัมพูชา 12.3 และ ลาว 9.6 ตามลำดับ จากข้อมูลชี้ให้เห็นว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยมีความเสี่ยงมากกว่าประเทศเพื่อนบ้านไม่น้อยกว่าสองเท่า (Taekratok, 2015) อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสาธารณสุขที่สำคัญของประเทศ ทำให้มีผู้เสียชีวิตและมีผู้บาดเจ็บทุพพลภาพ ทั้งยังก่อให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินอย่างมากเช่นกัน ความสูญเสียเหล่านี้ยังก่อให้เกิดความเสียหายต่อประเทศชาติเป็นมูลค่ามหาศาล ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม สาธารณสุข และกฎหมาย

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้สังเกตเห็นว่าอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 80 มีสาเหตุจากพฤติกรรมคน และอุบัติเหตุมากกว่าครึ่งหนึ่งเกิดขึ้นกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยกว่าร้อยละ 25 เป็นผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยกว่า 20 ปี (Royal Thai Police, 2015) ซึ่งผู้ขับขี่ส่วนใหญ่มีฐานะที่ไม่สูงมากนักแต่มีความจำเป็นที่ต้องใช้พาหนะในการเดินทาง หากได้รับความเป็นอันตรายอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุจากรถก็จะได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 จึงทำให้ผู้วิจัยมีความสนใจที่จะศึกษาเยาวชนที่ใช้รถจักรยานยนต์ต่อการรับรู้การประกันภัยรถจักรยานยนต์ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 โดยผลการวิจัยพบว่าจะเป็นประโยชน์ต่อเยาวชนผู้ใช้รถจักรยานยนต์และเป็นแนวทางในการวางกลยุทธ์กำหนดนโยบายการบริหารงานด้านการประกันภัยรถจักรยานยนต์ให้เหมาะสม และจากวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติฯ เพื่อเป็นการส่งเสริมและสนับสนุนให้ธุรกิจประกันภัยเข้ามามีส่วนร่วมในการแบ่งเบาภาระค่าเสียหาย ทั้งนี้เพื่อช่วยบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยและครอบครัว และจากทฤษฎีเรื่องการเรียนรู้ก็ได้ชี้ให้เห็นว่า การรับรู้มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมของบุคคล งานวิจัยครั้งนี้จึงสนใจที่จะศึกษาถึงองค์ประกอบของการรับรู้ในเรื่องประเด็นกฎหมายพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 และศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการเรียนรู้กับองค์ประกอบของการรับรู้ เพื่อที่

จะทำให้ทราบว่าองค์ประกอบของการรับรู้มีผลต่อการรับรู้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ของเยาวชนที่ใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสุราษฎร์ธานีหรือไม่ ซึ่งผลจากการศึกษาในครั้งนี้จะนำไปสู่แนวทางในการแก้ไขปรับปรุง การดำเนินงานของธุรกิจประกันภัยและเพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับความสะดวกในการใช้สิทธิในการขอรับค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมาย โดยมีสมมติฐานดังนี้

1. ปัจจัยส่วนบุคคล ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับและชั้นปีที่กำลังศึกษา อาชีพผู้ปกครอง ภูมิลำเนาผู้ปกครอง และประสบการณ์การใช้รถต่างกัน มีผลต่อการรับรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ของเยาวชนที่ใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสุราษฎร์ธานีที่แตกต่างกัน

2. ปัจจัยองค์ประกอบของการรับรู้ ได้แก่ ทัศนคติ (Attitudes) สิ่งจูงใจ (Motives) ความสนใจ (Interests) ประสบการณ์ (Experiences) และความคาดหวัง (Expectations) มีความสัมพันธ์กับระดับการรับรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ของเยาวชนที่ใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ซึ่งในการวิจัยนี้ศึกษาเยาวชนที่มีภูมิลำเนาในอำเภอเมืองสุราษฎร์ธานี และเยาวชนผู้ที่มาอาศัยอยู่ในอำเภอเมืองสุราษฎร์ธานีที่ใช้รถจักรยานยนต์ โดยมีอายุตั้งแต่ 14 - 18 ปี ซึ่งไม่ทราบจำนวนประชากรที่แน่นอน โดยกำหนดกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 ตัวอย่าง วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) การวิจัยครั้งนี้ใช้เวลาในการเก็บข้อมูลระหว่างวันที่ 1 มิถุนายน - 31 สิงหาคม พ.ศ.2560

ดังนั้นการวิจัยนี้จึงนำแนวคิดการรับรู้มาวิเคราะห์โดยมองว่าการรับรู้หมายถึง กระบวนการ ซึ่งบุคคลจัดรูปแบบและตีความส่งมาที่ประสาทสัมผัส (Robbin, 2003, pp. 101-124) และ Berkman (2007, pp. 15-21) ได้ให้ความเห็นว่า การรับรู้ หมายถึง หนทางซึ่งบุคคลรวบรวมดำเนินการ และตีความข้อมูลจากสภาพแวดล้อม Phawaganan (2012) ให้ความหมายการรู้สึกและการรับรู้ คือ การที่อวัยวะรับความรู้สึกมีหน้าที่รับรู้ข้อมูลที่อยู่รอบๆ ตัวเราส่งผ่านเส้นประสาทขึ้นสู่สมองข้อมูลจะอยู่ในรูปของพลังงานต่าง ๆ เช่น ความ

ร้อน แสง เสียง ฯลฯ อวัยวะรับความรู้สึกแต่ละชนิดจะรับพลังงานได้เฉพาะเช่น ตารับแสง หูรับเสียง ผิวหนังรับอุณหภูมิ สัมผัส ฯลฯ ข้อมูลเร้าอวัยวะรับความรู้สึกให้แปรพลังงานเหล่านี้ เป็นกระแสประสาทเดินทางสู่สมองจะเกิดความรู้สึก เช่น มองเห็น ได้ยิน นั่นคือการรับรู้จึงเป็นขบวนการรับรู้ บุคคลแต่ละคน จะมีขอบเขตการรับรู้และการตอบสนองต่อสิ่งเร้าที่ต่างกันไปตามประสบการณ์ของแต่ละคน ตามความสามารถและคุณภาพของอวัยวะรับสัมผัสในการรับรู้ได้ รวมถึงความแรงของสิ่งกระตุ้น ที่มากระทบประสาทสัมผัสนั้น ซึ่งเป็นผลมาจากการมีพันธุกรรม การฝึกฝนและสภาพแวดล้อมที่ต่างกันทำให้แต่ละคนสะสมการรับรู้ที่แตกต่างกันกระบวนการรับรู้เป็นกระบวนการสร้าง ประสบการณ์ และการเรียนรู้ที่ทำให้บุคคลมีความแตกต่างกันและมีอิทธิพลนำไปสู่การกระทำหรือพฤติกรรมของบุคคล

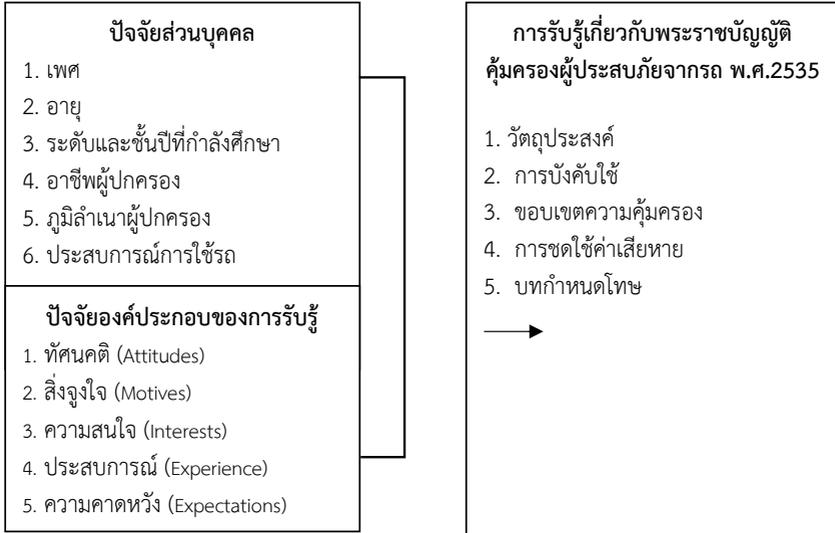
Sanguanwongwan (2007, p. 161) กล่าวว่า iva การที่คน 2 คน เห็นสิ่งเดียวกันแต่เกิดการรับรู้ ต่างกันอาจเกิดจากปัจจัย 3 อย่างคือ 1) ผู้รับรู้ (Perceiver) แต่ละคนเห็นสิ่งเดียวกันแต่รับรู้ต่างกันอาจเป็นเพราะแต่ละคนมีความแตกต่างกันในด้านต่าง ๆ เช่น ทักษะคติ (Attitudes) บุคลิกภาพ (Personality) แรงจูงใจ (Motives) ความสนใจ (Interests) ประสบการณ์ (Experiences) และความคาดหวัง (Expectations) 2) เป้าหมาย (Target) หรือสิ่งที่เห็นอาจทำให้การรับรู้ต่างกัน คนเสียงดัง คนสวย คนที่มีจุดเด่นต่าง ๆ จะถูกเห็นหรือสังเกตเห็นมากกว่าคนอื่น ๆ ในกลุ่มเดียวกัน นอกจากนั้นเป้าหมายต่าง ๆ มักมีได้ ถูกเห็นอย่างโดดเดี่ยวแต่จะมีสิ่งอื่น ๆ หรือ Background อยู่ด้วย ซึ่งจะมีอิทธิพลต่อการรับรู้ได้มากนอกจากนั้นเมื่อเรามองดูสิ่งใดในทิศทางที่ต่างกัน หรือเมื่อเขาเอียง หรือก้ม หรือเงยหน้าดูสิ่งนั้นในระดับที่ต่างกันสิ่งที่เราเห็นจะต่างกันไปได้มาก และ 3) สถานการณ์ (Situation) หรือสิ่งแวดล้อม ในขณะที่เราเห็นเป้าหมายหากแตกต่างกันก็อาจทำให้การรับรู้แตกต่างกันด้วย เช่น เวลาที่เห็น เข้า สาย บ่าย เย็น กลางคืน (สถานที่ หรือ ท่าเลที่ตั้งที่เห็น ระดับแสงไฟขณะเห็น ความร้อน สี และสิ่งแวดล้อม ประกอบอื่น ๆ สอดคล้องกับ Saereerat et al. (2007, pp. 309-318) อธิบายว่า การรับรู้ที่แตกต่างของบุคคลเกิดจากผู้รับรู้ (Perceiver) เมื่อบุคคลมองดูเป้าหมายและพยายามที่

จะตีความหมายถึงสิ่งที่เขามองว่าเป็นอะไร การตีความหมายได้รับอิทธิพลจากลักษณะส่วนตัวของผู้รับรู้สิ่งที่เกี่ยวข้องอย่างมากรับรู้ ได้แก่ ทศนคติ สิ่งจูงใจ ความสนใจ ประสบการณ์ในอดีต เป้าหมาย และ สถานการณ์ที่มองเห็นหรือสถานการณ์รอบ ๆ เช่นเดียวกับ Parncharoen (2007) กล่าวว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการรับรู้ ได้แก่ ผู้รับรู้ (Perceiver) เกิดการรับรู้ (Perception) โดยมีปัจจัยต่าง ๆ เช่น ค่านิยม ทศนคติบุคลิกภาพ สิ่งจูงใจ ความสนใจ ประสบการณ์ในอดีต และความคาดหวัง

อาจกล่าวได้ว่าปัจจัยที่มีผลต่อการรับรู้เป็นพื้นฐานการเรียนรู้ที่สำคัญของบุคคล เพราะการตอบสนองพฤติกรรมใด ๆ จะขึ้นอยู่กับ การรับรู้จากสภาพแวดล้อมของตน และความสามารถในการแปลความหมายของสภาพนั้น ๆ ซึ่งผู้วิจัยสามารถสังเคราะห์ตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ได้ 2 ตัวแปร ได้แก่ 1) ปัจจัยส่วนบุคคล (ได้แก่ เพศ อายุ ระดับและชั้นปีที่กำลังศึกษา อาชีพ ผู้ปกครอง ภูมิลำเนาผู้ปกครอง และประสบการณ์การใช้รถ) และ 2) ปัจจัยองค์ประกอบของการรับรู้ (ได้แก่ ทศนคติ สิ่งจูงใจ ความสนใจ ประสบการณ์ และความคาดหวัง) ซึ่งปัจจัยดังกล่าวผู้วิจัยได้นำมาเป็นส่วนหนึ่งในการวัดระดับการรับรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ของเยาวชนที่ใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

กรอบแนวคิดในการวิจัย

จากทฤษฎีแนวคิดและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องจึงเกิดเป็นกรอบแนวคิดในการศึกษาเกี่ยวกับการรับรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ดังภาพประกอบ 1



ภาพประกอบ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

ความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535

Office of Insurance Commission (2015) ได้ให้ความหมาย การประกันภัย การประกันภัยภาคบังคับ คือ การกระทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2536 และแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2540 เริ่มมีผลใช้บังคับครั้งแรกเมื่อวันที่ 5 เมษายน พ.ศ.2536 สาระสำคัญกำหนดให้รถทุกประเภทต้องจัดให้มีการประกันภัย โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับวัตถุประสงค์ การบังคับใช้ ขอบเขตความคุ้มครอง การชดใช้ค่าเสียหาย และบทกำหนดโทษดังนี้

1. วัตถุประสงค์ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ให้ความคุ้มครองและให้ความช่วยเหลือแก่ประชาชนทุกคน ซึ่งได้รับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยเพราะเหตุประสบภัยจากรถให้ได้รับการแก้ไขเยียวยา โดยให้ได้รับค่าเสียหายเพื่อนำไปเป็นค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล หรือให้ได้รับเงินช่วยเหลือเป็นค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพในกรณีเสียชีวิตโดยเร็วที่สุด

2) เป็นหลักประกันให้กับโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลทุกแห่งจะได้รับค่ารักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลอย่างแน่นนอนและรวดเร็ว เมื่อได้รับผู้ประสบภัยจากรถเข้ารักษาตัว 3) เป็นการส่งเสริมและสนับสนุนให้ธุรกิจประกันภัยเข้ามามีส่วนร่วมในการแบ่งเบาภาระค่าเสียหาย ทั้งนี้เพื่อช่วยบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยและครอบครัว 4) ให้การประกันภัยเข้ามามีส่วนร่วมในการแบ่งเบาภาระของรัฐบาล ในด้านการให้สวัสดิการสงเคราะห์แก่ผู้ประสบภัยจากรถ

2. การบังคับใช้ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 5 เมษายน พ.ศ.2536 เป็นต้นไป โดยกำหนดบทเฉพาะกาลให้เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ ต้องดำเนินการจัดให้มีประกันภัยเพื่อวัน นับแต่วันที่พระราชบัญญัติใช้บังคับ (สิ้นสุดวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2536) มิฉะนั้นจะมีความผิดและได้รับโทษตามที่กฎหมายระบุ

3. ขอบเขตความคุ้มครอง พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถให้ความคุ้มครองแก่ประชาชน ทุกคนที่ประสบภัยจากรถ ไม่ว่าผู้นั้นจะอยู่ในฐานะเป็นเจ้าของรถ ผู้ขับขี่รถ ผู้โดยสาร คนเดินถนน และไม่ว่าผู้นั้นจะอยู่ในรถหรือนอกรถ หรือแม้แต่คนที่กำลังนอนอยู่ที่บ้าน หากปรากฏว่าบุคคลดังกล่าว นั้นได้รับความเสียหายแก่ร่างกายหรืออนามัยหรือได้รับอันตรายถึงแก่ชีวิต อันเนื่องมาจากอุบัติเหตุที่เกิดจากรถที่ใช้หรือเนื่องจากสิ่งที่ยักรถหรือติดตั้งในรถนั้น โดยไม่คำนึงว่าผู้ประสบภัยนั้นจะเป็นฝ่ายผิดหรือไม่ จะได้รับความคุ้มครองในทันทีที่ประสบภัยจากรถ

4. การชดเชยค่าเสียหาย บริษัทประกันภัยต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ ผู้ประสบภัยหรือทายาทภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ผู้ประสบภัยหรือทายาทร้องขอต่อบริษัทโดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความถูกต้องของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ในกรณีที่บริษัทประกันภัยไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือจ่ายให้ไม่ครบ ให้ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยแล้วแต่กรณียื่นคำร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นตามแบบฟอร์มของทางราชการ ต่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

5. บทกำหนดโทษ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้กำหนดโทษของการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายไว้หลายกรณี อาทิ เจ้าของผู้ถือกรรมสิทธิ์ในรถ หรือผู้ครอบครองในฐานะผู้เช่าซื้อรถ ผู้ใดไม่จัดให้มีการประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 10,000 บาท (มาตรา 37) ผู้ใดนำรถที่ไม่ได้จัดให้มีการประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้ออกใช้ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 10,000 บาท (มาตรา 39) เจ้าของผู้ถือกรรมสิทธิ์ในรถ หรือผู้ครอบครองในฐานะผู้เช่าซื้อรถ ผู้ใดไม่ติดเครื่องหมายแสดงว่ามีการประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท (มาตรา 40) ผู้ประสบภัยผู้ใดยื่นคำขอรับชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นโดยทุจริตหรือแสดงหลักฐานอันเป็นเท็จ เพื่อขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นตามกฎหมายนี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับไม่เกิน 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (มาตรา 45) ผู้ใดปลอมเครื่องหมายที่ระบุว่าได้มีการประกันภัยแล้ว หรือนำเครื่องหมายปลอมมาติด ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 6 เดือน ถึง 5 ปี และปรับตั้งแต่ 10,000 บาท ถึง 100,000 บาท (มาตรา 41) บริษัทประกันวินาศภัยใด ซึ่งได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการรับประกันภัยรถ ฝ่าฝืนไม่ยอมรับประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 50,000 บาท ถึง 250,000 บาท (มาตรา 38) บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ที่มีโทษปรับสถานเดียว ให้นายทะเบียน (อธิบดีกรมการประกันภัยหรือผู้ที่อธิบดีกรมการประกันภัยมอบหมาย) มีอำนาจเปรียบเทียบปรับได้ และเมื่อได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่เปรียบเทียบภายใน 30 วัน ให้ถือว่าคดีเลิกกัน

การศึกษาถึงการรับรู้ของเยาวชนที่ใช้จักรยานยนต์เกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งประกอบด้วย 5 ด้าน ได้แก่ ด้านขอบเขตความคุ้มครองของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ด้านวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ด้านการชดเชยค่าเสียหายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ด้านบทกำหนดโทษตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และการบังคับใช้ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จะเป็นประโยชน์

ต่อเยาวชนผู้ใช้รถจักรยานยนต์และเป็นแนวทางในการวางกลยุทธ์กำหนดนโยบายการบริหารงานด้านการประกันภัยรถจักรยานยนต์ให้เหมาะสม

เยาวชนกับการรับรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535

ระดับความคิดเห็นของเยาวชนที่ใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสุราษฎร์ธานีเกี่ยวกับปัจจัยองค์ประกอบของการรับรู้

จากการศึกษาเยาวชนที่ใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสุราษฎร์ธานีส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 216 คน คิดเป็นร้อยละ 54.00 มีอายุ 17 ปี จำนวน 164 คน คิดเป็นร้อยละ 41.00 ศึกษาในระดับมัธยมศึกษาปีที่ 5 จำนวน 85 คน คิดเป็นร้อยละ 21.25 อาชีพของผู้ปกครองส่วนใหญ่เป็นเจ้าของกิจการ/ธุรกิจส่วนตัวและรับจ้างทั่วไป/ผู้ใช้แรงงาน ในสัดส่วนที่เท่ากัน จำนวน 160 คน คิดเป็นร้อยละ 40.00 ภูมิลำเนาของผู้ปกครองส่วนใหญ่ไม่อยู่ในอำเภอเมืองสุราษฎร์ธานี จำนวน 240 คน คิดเป็นร้อยละ 60.00 และมีประสบการณ์การใช้รถระหว่าง 3 - 4 ปี จำนวน 189 คน คิดเป็นร้อยละ 47.25 ตามลำดับ

พบว่า ระดับความคิดเห็นของปัจจัยองค์ประกอบของการรับรู้ประกอบด้วย ทศนคติ (Attitudes) สิ่งจูงใจ (Motives) ความสนใจ (Interests) ประสบการณ์ (Experiences) และความคาดหวัง (Expectations) ของเยาวชนที่มีต่อพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 โดยรวมพบว่า มีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับมากเมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน มีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับมากทุกด้าน ได้แก่ ความคาดหวัง ความสนใจ สิ่งจูงใจ ประสบการณ์ ทศนคติ ตามลำดับ เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า

1. ด้านทัศนคติ (Attitudes) พบว่า โดยรวมมีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายหัวข้อ มีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับมากทุกหัวข้อ ได้แก่ ความพึงพอใจต่อการบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ความตระหนักเสมอว่าการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จะได้รับค่าเสียหายเพื่อนำไปเป็นค่าใช้จ่ายในการ

รักษาพยาบาล และการดำเนินการตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จะได้รับความคุ้มครองและการช่วยเหลือต่อชีวิตและร่างกายตามลำดับ

2. ด้านสิ่งจูงใจ (Motives) พบว่า โดยรวมมีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายหัวข้อมีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับมากทุกหัวข้อ ได้แก่ การได้รับค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลอย่างแน่นอนและรวดเร็ว จากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ การได้รับการชดใช้ค่าเสียหายจากบริษัทประกันภัยที่ต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และการได้รับการเยียวยาจากความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามลำดับ

3. ด้านความสนใจ (Interests) พบว่า โดยรวมมีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายหัวข้อมีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับมากทุกหัวข้อ ได้แก่ การติดตามข้อมูลข่าวสารทางความคุ้มครองผู้ใช้รถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ทราบเกี่ยวกับการชดใช้ค่าเสียหายของผู้ขับขี่ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และทราบเกี่ยวกับบทกำหนดโทษของผู้ขับขี่ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ตามลำดับ

4. ด้านประสบการณ์ (Experiences) พบว่า โดยรวมมีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายหัวข้อมีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับมากทุกหัวข้อ ได้แก่ การทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ การเข้าร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถและการแนะนำคนรอบข้างให้ทำประกันภัยจากตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามลำดับ

5. ด้านความคาดหวัง (Expectations) พบว่า โดยรวมมีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายหัวข้อมีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับมากทุกหัวข้อ ได้แก่ ความคาดหวังในการได้รับการชดใช้ค่าเสียหายจากการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ คาดหวังว่า

จะได้รับความสะดวกจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และความคาดหวังในความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ตามลำดับ

การรับรู้ของเยาวชนที่ใช้รถจักรยานยนต์เกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535

ผลการศึกษาการรับรู้ของเยาวชนที่ใช้รถจักรยานยนต์เกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ได้แก่ วัตถุประสงค์ การบังคับใช้ ขอบเขตความคุ้มครอง การชดใช้ค่าเสียหาย และบทกำหนดโทษตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ โดยรวม พบว่ามีระดับการรับรู้อยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านมีระดับการรับรู้อยู่ในระดับมากทุกด้าน ได้แก่ ด้านขอบเขตความคุ้มครองของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ รองลงมาด้านวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ด้านการชดใช้ค่าเสียหายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ด้านบทกำหนดโทษตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และการบังคับใช้ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ตามลำดับ เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า

1. ด้านวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พบว่า โดยรวมมีระดับการรับรู้อยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อมีระดับการรับรู้ อยู่ในระดับมากทุกข้อ ได้แก่ เพื่อเป็นหลักประกันว่าผู้ประสบภัยจากรถจะได้รับการชดใช้ค่าเสียหายอย่างแน่นอนและทันท่วงที รองลงมาเพื่อคุ้มครองและให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งได้รับอันตรายความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย ให้ได้รับการชดใช้อย่างทันท่วงทีและแน่นอน เพื่อเป็นการส่งเสริมและสนับสนุนธุรกิจประกันภัย ให้มีส่วนร่วมในการแบ่งเบาค่าเสียหายของผู้ประกันภัยอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุจากรถ และนอกจากเป็นการช่วยบรรเทาภาระความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยและครอบครัวแล้ว ยังเป็นการช่วยแบ่งเบาภาระของรัฐบาลในด้านสวัสดิการสงเคราะห์อีกด้วย ตามลำดับ

2. ด้านการบังคับใช้ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พบว่า โดยรวมมีระดับการรับรู้อยู่ในระดับมากเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อมีระดับการรับรู้ อยู่ในระดับมากทุกข้อ ได้แก่ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 5 เมษายน พ.ศ.2536 เป็นต้นไป รองลงมาในปัจจุบันรถทุกคันทุกชนิดและทุกประเภทจะต้องจัดให้มีการทำประกันภาคบังคับตามพระราชบัญญัตินี้ มิฉะนั้นจะมีความผิดได้รับโทษตามที่กฎหมายกำหนด และกำหนดให้เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ ต้องดำเนินการจัดให้มีประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายที่อาจเกิดแก่ผู้ประสบภัยจากรถ มิฉะนั้นจะมีความผิดและได้รับโทษตามที่กฎหมายระบุ ตามลำดับ

3. ด้านขอบเขตความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พบว่า โดยรวมมีระดับการรับรู้อยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อมีระดับการรับรู้อยู่ในระดับมากทุกข้อ ได้แก่ ให้ความคุ้มครองผู้ขับขี่ที่ไม่ใช่ผู้เอาประกันภัยที่ได้รับความยินยอมจากผู้เอาประกันภัย รองลงมาการให้ความคุ้มครองรวมไปถึงความรับผิดของผู้โดยสารในรถคันที่เอาประกันภัยด้วย และให้ความคุ้มครองแก่ทุกคนที่ประสบภัยจากรถไม่ว่าผู้นั้นจะอยู่ในฐานะเป็นเจ้าของรถผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารคนเดินถนนตามลำดับ

4. ด้านการชดเชยค่าเสียหายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พบว่า โดยรวมมีระดับการรับรู้อยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อมีระดับการรับรู้อยู่ในระดับมากทุกข้อ ได้แก่ ผู้ประสบภัยที่เป็นผู้ขับขี่และเป็นฝ่ายผิดหรือไม่มีผู้ใดรับผิดชอบตามกฎหมายจะได้รับการชดเชยเฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้นเท่านั้น และสามารถเรียกร้อง ค่าสินไหมทดแทนในส่วนที่เกินกว่าความคุ้มครองตามกฎหมายนี้ได้จากผู้กระทำละเมิดและผู้กระทำ ความผิดต้องได้รับโทษทางอาญาด้วยรองลงมาบริษัทประกันภัยต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยหรือทายาทภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ผู้ประสบภัยหรือทายาทร้องขอต่อบริษัท และในกรณีที่รถตั้งแต่สองคันขึ้นไปรวมก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถ ให้บริษัทที่รับประกันภัยรถแต่ละคันนั้น ร่วมกันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยทุก

คน โดยเฉลี่ยจ่ายในอัตราส่วนที่เท่ากัน ตามลำดับ

5. ด้านบทกำหนดโทษตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พบว่า โดยรวมมีระดับการรับรู้อยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อมีระดับการรับรู้อยู่ในระดับมากทุกข้อ ได้แก่ เจ้าของผู้ถือกรรมสิทธิ์ในรถหรือผู้ครอบครองในฐานะผู้เช่าซื้อรถผู้ใดไม่จัดให้มีการประกันภัยตาพระราชบัญญัตินี้ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 10,000 บาท รองลงมาผู้ประสบภัยผู้ใดยื่นคำขอรับชดใช้ค่าเสียหายโดยทุจริตหรือแสดงหลักฐานอันเป็นเท็จ เพื่อขอรับค่าเสียหายตามกฎหมายต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือปรับไม่เกิน 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และเจ้าของผู้ถือกรรมสิทธิ์ในรถหรือผู้ครอบครองในฐานะผู้เช่าซื้อรถ ผู้ใดไม่ติดเครื่องหมายแสดงว่ามี การประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 100,000 บาท ตามลำดับ

เยาวชนเพศหญิงมีระดับการรับรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 มากกว่าเยาวชนเพศชาย เนื่องจากเพศหญิงจะมีพฤติกรรมการขับขี่ในการดำเนินถึงปลอดภัย คำนึงถึงบทกำหนดโทษตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถมากกว่าเพศชาย ทั้งนี้จากผลการวิจัยพบว่าผู้หญิงในสถาบันการศึกษามีมากกว่าผู้ชายและจากการสำรวจก็พบว่าผู้หญิงมีการรับรู้มากกว่าผู้ชาย ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ Amornjanyaphan (2010) ศึกษาการรับรู้เกี่ยวกับมหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์ ของนักเรียนมัธยมศึกษาปีที่ 6 จังหวัดนครศรีธรรมราช ผลการศึกษาความแตกต่าง พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีเพศแตกต่างกัน มีการรับรู้เกี่ยวกับมหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์ที่แตกต่างกัน

เยาวชนที่กำลังศึกษาในระดับสายอาชีพมีระดับการรับรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 มากกว่าสายสามัญ เนื่องจากผลจากการศึกษามีเยาวชนในสายอาชีพมากกว่าสายสามัญ ทำให้มีการรับรู้ด้านการบังคับใช้ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่แตกต่างกัน ซึ่งอาจจะเป็นเพราะผู้รับรู้แต่ละคนเห็นสิ่งเดียวกันแต่รับรู้ต่างกัน อาจเป็นเพราะแต่ละคนมี ความแตกต่างกันในด้านต่าง ๆ เช่น ทักษะสติ บุคลิกภาพ แรงจูงใจ ความสนใจ ประสบการณ์ และความคาดหวังที่แตกต่าง

บุคลิกภาพ แรงจูงใจ ความสนใจ ประสบการณ์ และความคาดหวังที่แตกต่าง กัน เป้าหมายหรือสิ่งที่เห็นอาจทำให้การรับรู้ต่างกัน สถานการณ์หรือ สิ่งแวดล้อมในขณะที่เราเห็นเป้าหมายหากแตกต่างกันก็อาจทำให้การรับรู้ แตกต่างกันได้ด้วย ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ Thongsamrit (2010) ศึกษา การรับรู้แนวคิดการจัดการความรู้ของบุคลากรสังกัดเทศบาลตำบลในเขต จังหวัดสุราษฎร์ธานี ผลการศึกษา พบว่าการศึกษาต่างกัันมีผลต่อการรับรู้ แนวคิดการจัดการความรู้แตกต่างกัน และสอดคล้องกับ งานวิจัยของ Sanguanphong (2014) ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการรับรู้ของผู้ใช้ไฟฟ้าประเภท บ้านอยู่อาศัยของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค เขต 1 ภาคกลาง ที่มีต่อมาตรการ ประหยัดพลังงานไฟฟ้า ผลจากการศึกษา พบว่า ระดับการศึกษา แตกต่างกััน มีการรับรู้สถานการณ์เกี่ยวกับการประหยัดพลังงานไฟฟ้าแตกต่างกัน

ผู้ปกครองของเยาวชนที่มีอาชีพเกษตรและรับจ้างทั่วไป มีระดับการ รับรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 มากกว่า ผู้ปกครองของเยาวชนที่เป็นเจ้าของกิจการและรับราชการ เนื่องจากผล การศึกษาพบว่า มีระดับการรับรู้ด้านวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติคุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถ ด้านการบังคับใช้ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัย จากรถ ด้านบทกำหนดโทษตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ แตกต่างกััน ทั้งนี้เนื่องจากอาชีพที่แตกต่างกััน การวิเคราะห์ข้อมูลต่าง ๆ อย่าง มีเหตุผล มีความเข้าใจสิ่งแวดล้้อมและปฏิกิริยาของบุคคลอื่นได้อย่างถูกต้อง และเหมาะสมแตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ Amornjanyaphan (2010) ศึกษาการรับรู้เกี่ยวกับมหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์ของนักเรียน มัธยมศึกษาปีที่ 6 จังหวัดนครศรีธรรมราช ผลการวิจัยพบว่า ผลการศึกษาการ รับรู้เกี่ยวกับปัจจัยการตลาดของมหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์ พบว่า อาชีพของ ผู้ปกครองแตกต่างกัน มีการรับรู้เกี่ยวกับมหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์ที่แตกต่างกััน และสอดคล้องกับงานวิจัยของ Sanguanphong (2014) ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อ การรับรู้ของผู้ใช้ไฟฟ้าประเภทบ้านอยู่อาศัยของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค เขต 1 ภาคกลาง ที่มีต่อมาตรการประหยัดพลังงานไฟฟ้า พบว่า ผู้ใช้ไฟฟ้าที่มีอาชีพ แตกต่างกัันมีการรับรู้สถานการณ์เกี่ยวกับประหยัดพลังงานไฟฟ้าแตกต่างกัน

ผู้ปกครองของเยาวชนที่มีภูมิลำเนาอยู่ในอำเภอเมืองมีระดับการรับรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 มากกว่าผู้ปกครองของเยาวชนที่มีภูมิลำเนาอยู่ในอำเภออื่น ๆ ทั้งนี้จากผลการศึกษาพบว่า มีระดับการรับรู้ด้านบทกำหนดโทษตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่แตกต่างกัน เป็นเพราะความแตกต่างระหว่างสังคมชนบทกับสังคมเมือง เพราะความเจริญก้าวหน้าทางด้านการสื่อสาร การคมนาคม การเคลื่อนย้ายของชาวชนบทเข้าไปสู่อำเภอเมือง เนื่องจากการขยายตัวของโรงงานอุตสาหกรรม และความเจริญทางด้านการศึกษา ประชากรในชุมชนนั้นจะเปลี่ยนสภาพชีวิตความเป็นอยู่เป็นชีวิตแบบเมืองได้รวดเร็วกว่า ทั้งนี้การถ่ายทอดและการแพร่ทางวัฒนธรรม ตำแหน่งทางสังคมและบทบาท ทำให้คนเรารับรู้สิ่งต่าง ๆ ไม่เหมือนกัน และวัฒนธรรมเป็นตัวการสำคัญที่ทำให้คนเรารับรู้อะไร แตกต่างกัน

ประสบการณ์การใช้รถของเยาวชนในจังหวัดสุราษฎร์ธานีต่างกัน มีระดับการรับรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ด้านบทกำหนดโทษแตกต่างกัน เนื่องจากประสบการณ์ ได้แก่ การคิด ความรู้ และการกระทำที่เคยกระทำมาแล้วในอดีต ประสบการณ์เหล่านี้จะต้องมีปริมาณมาก และเป็นความรู้ที่ถูกต้อง ชัดเจนแน่นอน ซึ่งจะช่วยตีความหมายจากการสัมผัส ประสบการณ์ต่าง ๆ ในอดีต จะส่งผลถึงความแตกต่างในการแสดงออกของพฤติกรรมที่เกิดจากการรับรู้ การมองปัญหา การตัดสินใจ การใช้เหตุผล และการตัดสินใจในการแสดงออกของแต่ละบุคคล ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ Thongsamrit (2010) ศึกษาการรับรู้แนวคิดการจัดการความรู้ของบุคลากรสังกัดเทศบาลตำบลในเขตจังหวัดสุราษฎร์ธานี ผลการศึกษาการเปรียบเทียบความเห็นของปัจจัยด้านบุคคลกับการรับรู้แนวคิดการจัดการความรู้ของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ประสบการณ์ในอดีตและแรงจูงใจต่างกันมีการรับรู้แนวคิดการจัดการความรู้แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ปัจจัยที่มีผลต่อการรับรู้ของเยาวชนที่มีต่อพระราชบัญญัติ คุ้มครองผู้ประสภภัยจากรถ พ.ศ.2535

ระดับความคิดเห็นของปัจจัยองค์ประกอบของการรับรู้ ประกอบด้วย ทศนคติ (Attitudes) สิ่งจูงใจ (Motives) ความสนใจ (Interests) ประสบการณ์ (Experiences) และความคาดหวัง (Expectations) ของเยาวชนที่มีต่อพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสภภัยจากรถ พ.ศ.2535 โดยรวม พบว่ามีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านมีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับมากทุกด้าน ได้แก่ ความคาดหวัง ความสนใจ สิ่งจูงใจ ประสบการณ์ ทศนคติ และระดับความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยองค์ประกอบของการรับรู้กับระดับการรับรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสภภัยจากรถ พ.ศ.2535 พบว่า โดยรวมมีความสัมพันธ์อยู่ในระดับปานกลางในทิศทางเดียวกันทางบวก อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 สอดคล้องกับงานวิจัยของ Thongsamrit (2010) ที่มีการศึกษาปัจจัยด้านจิตวิทยากับการรับรู้แนวคิดเกี่ยวกับการจัดการความรู้ของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ความต้องการ ทศนคติ ประสบการณ์ในอดีตและแรงจูงใจต่างกันมีการรับรู้แนวคิดการจัดการความรู้แตกต่างกัน รวมถึงพบว่าผลการวิจัยยังสอดคล้องกับงานวิจัยของ Warebor (2013) ที่ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุจากรถของนิสิตระดับปริญญาตรี มหาวิทยาลัยมหาสารคาม ผลการวิจัยพบว่า ตัวแปรที่มีอิทธิพลทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อการรับรู้ความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุจากรถ คือ บุคลิกภาพ และ แรงจูงใจ

สรุปและข้อเสนอแนะ

การศึกษาการรับรู้ของเยาวชนที่ใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสุราษฎร์เกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสภภัยจากรถ พ.ศ.2535 ซึ่งประกอบด้วย ด้านขอบเขตความคุ้มครองของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสภภัยจากรถ ด้านวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสภภัยจากรถ ด้านการชดใช้ค่าเสียหายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสภภัยจากรถ ด้านบทกำหนดโทษตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสภภัยจากรถ และ

การบังคับใช้ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ โดยรวมแล้ว เยาวชนมีการรับรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติอยู่ในระดับมาก โดยการรับรู้มีมาก ในเยาวชนเพศหญิง เยาวชนที่กำลังศึกษาในระดับสายอาชีพ ผู้ปกครอง เยาวชนที่มีอาชีพเกษตรและรับจ้างทั่วไป และมีภูมิลำเนาอยู่ในอำเภอเมือง ผล การศึกษาที่ได้ทำให้เกิดข้อเสนอแนะ ดังนี้

ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

1. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรส่งเสริมให้ผู้ปกครอง ซึ่งเป็นผู้ที่ใกล้ชิดกับเยาวชนเป็นผู้ให้ความรู้ในพระราชบัญญัติฯ ให้กับเยาวชนที่อยู่ในการปกครองดูแล ซึ่งมีบทบาทสำคัญเนื่องจากทำได้ง่าย เพราะมีการอยู่ใกล้ชิดกับเยาวชนมากที่สุด

2. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรส่งเสริมการมีส่วนร่วมให้กับเยาวชน โดยเปิดโอกาสให้เยาวชนได้มีโอกาสได้แสดงความคิดเห็น ในการเผยแพร่พระราชบัญญัติฯ ต้องมีการเผยแพร่อย่างชัดเจน และมีความต่อเนื่อง เพื่อสร้างการรับรู้และทัศนคติ ซึ่งจะก่อให้เกิดความรู้ ความเข้าใจในเรื่องดังกล่าว ได้มากขึ้น

References

- Amornjanyaphan, T. (2010). *Kān rapru kiāokap mahāwitthaya lāiwalailux khōng nakriānmatthayomsuksāpīthī Hok Čhangwat nakornsīthamrāt*. [Perception of Walailak University of the Grade 6 Students Nakhon Si Thammarat Province] (Master's Thesis). Nakhon Si Thammarat, Thailand: Walailak University.
- Berkman, C. S., & Zinberg, G. (2007). Homophobia and Heterosexism in Social Workers. *Social Work*, 42(4), 319-332.
- Office of Insurance Commission. (2015). *phrarātchabanyat khumkhroṅg phū prasop phai čak rot Phō.Sō. sōṅgphanharōṅsāmsiphā læ thī kækhai phoēmtoēm rūām kot krasūṅ prakāsok ra sūāng*. [The Protection of Victims Injured by Vehicles ACT, BE 2535 and Amendments to the Ministerial Regulations Ministerial Notification]. Retrieved from <http://www1.oic.or.th/upload/printing/uploadfile/129-5776.pdf>
- Parncharoen, C. (2007). *kānraprū læ kān riānrū* [Perception and Learning]. Bangkok, Thailand: Ramkhamhaeng University.
- Phawaganan, U. (2012). *patčhai thāṅg čhittawitthayā khōng khwāmsamret nai kānprakōp kān khōng phū prakōp wisāhakit khanāt klāng læ yōm thurakit kānthōṅgthīeo læ thī phak : khwām rū raya thī sām : saphāpwætlōm thāṅg thurakit konlayout nai kāndamnoēn kān phūm khwām rū khwām chamnān bukkhalik kān pen phūprakōpkān læ*

bæpçhamlōng khwāmsamret nai kånprakōp kån
[Psychological Factors of Entrepreneurial Success in
Tourism and Small & Medium Accommodations Business
Entrepreneurs: Knowledge Phase III:
Business Environment, Business Strategy, Human Capital,
Entrepreneurial
Orientation, and the Model of Entrepreneurial Success].
Journal of HR Intelligence, 7(2), 28-40.

Robbins, S. P. (2003). *Organizational Behavior*. 10thed. New Jersey:
Prentice-Hall.

Royal Thai Police. (2015). *sathiti khōmūn khwāmsīahāi khōng
‘ubattihēt thāng thanon* [Damage information of road
accident statistics]. Retrieved from
[http://service.nso.go.th/nso/web/
statseries/statseries21.html](http://service.nso.go.th/nso/web/statseries/statseries21.html)

Saereerat, S. et al. (2007). *Kānçhatkån læ phruttkam ‘ongkån*
[Management and Organizational Behavior]. Bangkok,
Thailand: Theera Film & Scitex.

Sanguanphong, T. (2014). *Patchai thīmīphontō
kånraprūkhōngphūchāifāfā praphētbañyūāsai
khōngkånfaifāsūanphūmphāk Khēt Nung Phākklāng
thīmītōmātrākānprayatphalangngānfāfā* [Factors
affecting the perception of residential home users of
Provincial Electricity Authority, Region 1, Central to the
energy saving measures] (Master’s Thesis). Bangkok,
Thailand: Kasetsart University.

- Sanguanwongwan, V. (2007). *Kānčhatkān læ phruttkam ‘ongkōn* [Management and Organizational Behavior]. Bangkok, Thailand: Pearson Education Indochina.
- Taekratok, T. (2015). *Global Status Report on Road Safety 2015*. Retrieved from <http://www.roadsafetythai.org>
- Thongsamrit, U. (2010). *kānraprū nāeokhit kānčhatkān khwāmṛū khōṅ bukkhalākōṅ sangkat thētsabān tambon nai khēt čhangwat surāthhānī* [Perception of Knowledge Management Concepts of People in Tambon Municipality Sub-District, Surat Thani Province] (Master’s Thesis). Nakhon Si Thammarat, Thailand: Walailak University.
- Wareebor, J. (2013). *patčhai thī mī ‘itthiphon tō kānraprū khwāmsiang dān ‘ubattihēt čharāčhōṅ khōṅ nisit radap parinyā trī mahāwitthayālai mahā sān khām* [Factors that influence the traffic accident of risk perceived undergraduate students Mahasarakham University]. *Journal of Educational Measurement Mahasarakham University*, 19(2), 40-51.
- Taro, Y. (1967). *Statistica and Introductory Analysis*. New York: Harper International Edition.