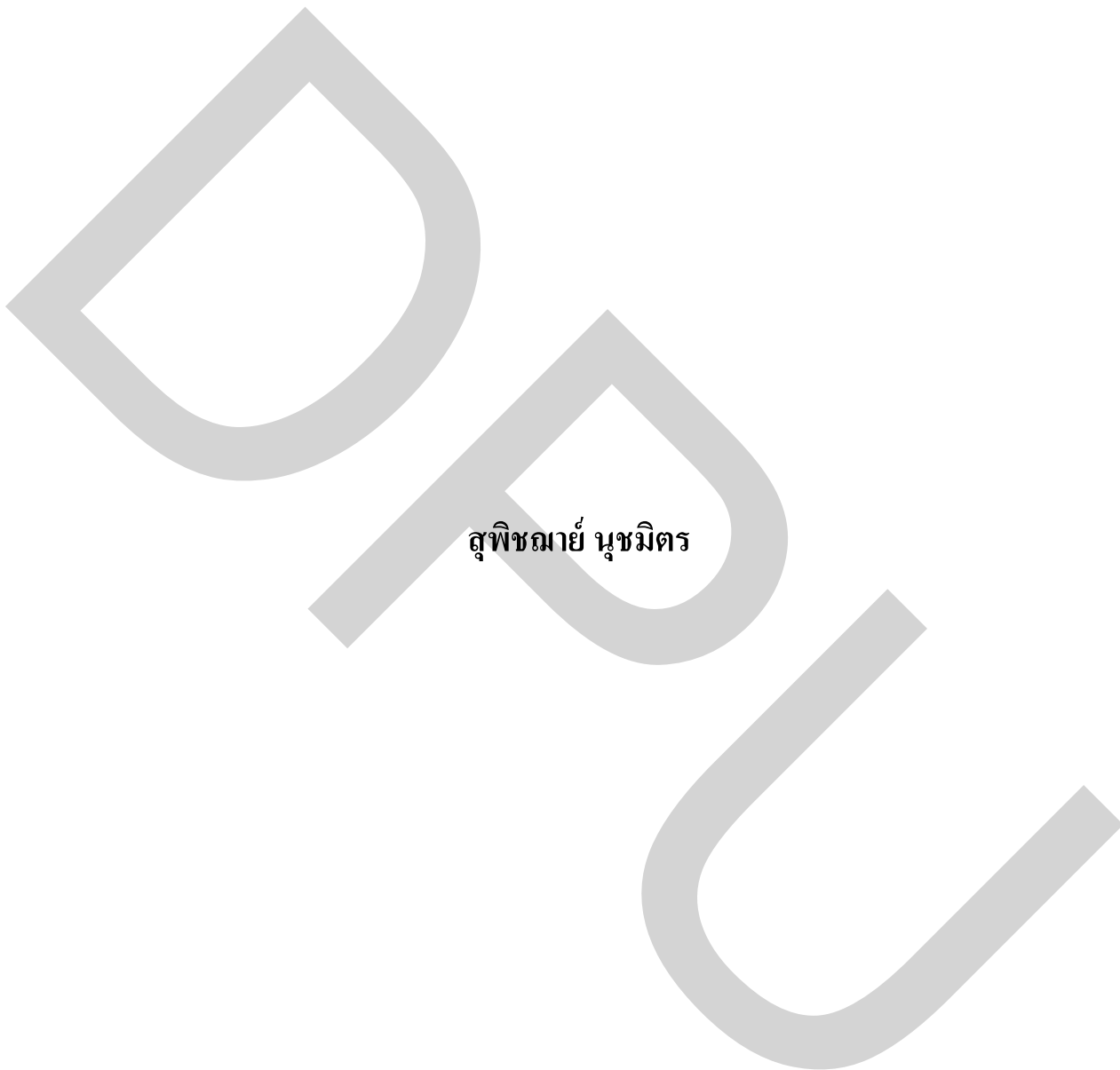


ปัญหาการได้รับการชดใช้ค่าเสียหายของผู้ใช้บริการ  
รถยนต์โดยสารสาธารณะ



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต  
สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ปริธี พนมยงค์  
มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์  
พ.ศ. 2556

**Problems Obtaining Financial Compensation for  
Public Transportation User**



**SUPHITCHA NUTCHAMIT**

**A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements  
for the Degree of Master of Laws  
Pridi Banomyong Faculty of Law, Dhurakij Pundit University  
2013**

## กิตติกรรมประกาศ

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงต่อ รองศาสตราจารย์ พินิจ ทิพย์มณี อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ซึ่งท่านกรุณาให้คำแนะนำและข้อคิดเห็นต่างๆ ในการวิจัยมาด้วยดีตลอด พร้อมทั้งช่วยตรวจสอบและแก้ไขวิทยานิพนธ์ด้วยความเอาใจใส่อย่างดีต่อผู้วิจัย ทำให้วิทยานิพนธ์นี้สำเร็จลุล่วงไปได้ และขอกราบขอบพระคุณคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ทุกท่านที่ได้กรุณาสอบวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จนสำเร็จเรียบร้อยโดยสมบูรณ์

ในการสำรวจเก็บข้อมูลเพื่อทำวิทยานิพนธ์นั้น ผู้วิจัยขอขอบพระคุณต่อมูลนิธิเพื่อผู้บริโภค และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ที่กรุณาให้ความอนุเคราะห์ข้อมูลและคำแนะนำที่เป็นประโยชน์ต่องานวิจัย รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้องที่ได้ให้คำแนะนำจากหน่วยงานต่างๆ ทำให้ผู้วิจัยสามารถเข้าเก็บข้อมูลได้อย่างสะดวกยิ่งขึ้น

อนึ่งผู้วิจัยมีความสำนึก ในพระคุณของมหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตพร้อมทั้งคณาจารย์ทุกท่าน ที่เคยสั่งสอนวิทยาการต่างๆ ให้กับผู้วิจัยและขอกราบขอบพระคุณบิดา มารดา ญาติพี่น้องของผู้ทำวิจัยที่ได้เอาใจใส่ดูแลและให้ความอนุเคราะห์แก่ผู้วิจัยจนสำเร็จการศึกษา

สุพิชฌาย์ นุชมิตร

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย .....	ฉ
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ .....	ง
กิตติกรรมประกาศ .....	จ
สารบัญ .....	ฉ
บทที่	
1. บทนำ .....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา .....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา .....	4
1.3 สมมติฐานของการศึกษา .....	4
1.4 ขอบเขตของการศึกษา .....	4
1.5 วิธีดำเนินการศึกษา .....	5
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ .....	5
2. ประวัติ ความเป็นมาของการขนส่งโดยสารสาธารณะของประเทศไทย แนวคิดและ ทฤษฎีเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ที่มีความเสียหายจากการขนส่งโดยสารสาธารณะ ...	6
2.1 ประวัติ ความเป็นมาของการขนส่งโดยสารสาธารณะ .....	6
2.1.1 ประวัติของการขนส่งโดยสารสาธารณะ .....	6
2.1.2 ความเป็นมาของการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะ .....	9
2.1.3 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกในประเทศไทย .....	11
2.2 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการให้ความคุ้มครองผู้ที่มีความเสียหายจาก การขนส่งโดยสารสาธารณะ.....	14
2.2.1 แนวคิดและทฤษฎีความรับผิดชอบในทางละเมิด .....	14
2.2.2 แนวคิดการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ.....	17
2.2.3 ทฤษฎีการประกันภัยรถยนต์ .....	18
2.2.4 ทฤษฎีที่เกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภค .....	19

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
3. กฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งโดยรถยนต์ โดยसारสาธารณะในประเทศไทยเปรียบเทียบกับต่างประเทศ .....	22
3.1 กฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหายในประเทศไทย .....	22
3.1.1 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 .....	22
3.1.2 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์.....	29
3.1.3 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 .....	39
3.1.4 กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค.....	41
3.1.5 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 .....	47
3.1.6 พระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539.....	51
3.2 บุคคลผู้ต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากการขนส่งรถยนต์โดยสาธารณะ	52
3.2.1 บุคคลผู้ต้องรับผิดชอบ .....	52
3.2.2 ข้อยกเว้นความรับผิด.....	56
3.2.3 ภาระการพิสูจน์.....	58
3.2.4 แนวคำพิพากษาฎีกาเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของผู้ได้รับความ เสียหายจากการขนส่งรถยนต์โดยสาธารณะ.....	60
3.3 กฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหายในต่างประเทศ.....	65
3.3.1 ประเทศอังกฤษ .....	65
3.3.2 ประเทศไต้หวัน.....	69
3.3.3 ประเทศนิวซีแลนด์.....	72
4. วิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคทางกฎหมายเกี่ยวกับการให้ความคุ้มครองผู้ที่ได้รับ ความเสียหายจากการขนส่ง โดยสาธารณะ.....	76
4.1 ปัญหาในการเข้าถึงสิทธิของผู้ได้รับความเสียหายจากการขนส่งโดยสาธารณะ	76
4.2 ปัญหาในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมในทางแพ่งตามประมวลกฎหมาย แพ่งและพาณิชย์.....	79
4.3 ปัญหาในการได้รับความคุ้มครองความเสียหายจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย จากรถ.....	81

## สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
4.4 ปัญหาในการเรียกร้องค่าเสียหายจากการขนส่งโดยสาธารณะตาม พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 .....	84
4.5 บทสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง .....	86
4.6 กรณีศึกษาผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งโดยสาธารณะ .....	87
5. บทสรุปและข้อเสนอแนะ .....	94
5.1 บทสรุป .....	94
5.2 ข้อเสนอแนะ .....	96
บรรณานุกรม .....	99
ภาคผนวก .....	104
ก พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 .....	105
ข กฎกระทรวงกำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงิน ค่าเสียหายเบื้องต้นการร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2552 .....	122
ประวัติผู้เขียน .....	126

หัวข้อวิทยานิพนธ์	ปัญหาการได้รับการชดใช้ค่าเสียหายของผู้ใช้บริการ รถยนต์โดยสารสาธารณะ
ชื่อผู้เขียน	สุพิชฌาย์ นุชมิตร
อาจารย์ที่ปรึกษา	รองศาสตราจารย์ พินิจ ทิพย์มณี
สาขาวิชา	นิติศาสตร์
ปีการศึกษา	2555

### บทคัดย่อ

ปัจจุบันการเดินทางโดยใช้ระบบการขนส่งโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะทั้งหลายเป็นสิ่งที่จำเป็นในการใช้เดินทางในชีวิตประจำวัน จากการศึกษาพบว่า อุบัติเหตุบนท้องถนนนั้นส่วนใหญ่มาจากการใช้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะ โดยจากสถิติแล้วการใช้บริการรถยนต์โดยสารประจำทางและ รถยนต์โดยสารระหว่างจังหวัดนั้น เกิดอุบัติเหตุมาก เป็นอันดับต้นๆ ของไทย โดยเหตุผลหลักที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุเหล่านั้น ส่วนใหญ่มาจากความประมาทของผู้ขับขี่และความไม่ได้มาตรฐานของรถยนต์โดยสาร

ปัจจุบันการคุ้มครองความเสียหายแก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะยังมีปัญหาหลายประการ เช่น ปัญหาในการเข้าถึงสิทธิของผู้ที่ได้รับความเสียหาย ปัญหาในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติม ปัญหาในการได้รับความคุ้มครองความเสียหายจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ และปัญหาในการเรียกร้องค่าเสียหายตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคทางกฎหมายเกี่ยวกับการให้ความคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งโดยสารสาธารณะ

งานวิจัยได้เสนอแนะหาแนวทางและมาตรการทางกฎหมายในการให้ความคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ เมื่อความเสียหายต่างๆ เกิดขึ้นจากการขนส่งโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นความเสียหายแก่ชีวิตหรือร่างกายอนามัย ผลกระทบที่ตามมาย่อมเกิดกับผู้ใช้บริการขนส่งโดยสารสาธารณะ ทั้งในทางตรงและทางอ้อม ซึ่งการชดเชยและการเยียวยาความเสียหายเป็นสิ่งที่สำคัญอย่างยิ่งต่อผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการใช้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะ ผู้ที่ได้รับความเสียหายควรจะต้องได้รับการคุ้มครองความเสียหาย การชดใช้ค่าเสียหาย และการเยียวยา จากผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งหลายอย่างสะดวก รวดเร็ว และเป็นธรรม เพียงพอต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น

Thesis Title	Problems on Obtaining Compensation for Public Transportation User
Author	Suphitcha Nutchamit
Thesis Advisor	Associate Professor Pinit Thipmanee
Department	Law
Academic Year	2012

### **ABSTRACT**

Presently, public transportation system has increasingly become a major role for travelling on a daily basis. The study finds that the main cause of road accidents derives from public bus service. The statistical result of the study also manifests that public and intercity buses yield most of the accidents in Thailand. Most common causes of accidents are negligence of driver and non-standard condition of vehicle.

There exist several fault coverage problems for the injured using public transportation such as the problem on access of rights of the victim, the additional claim of indemnity, the scope of damage protection from compensation fund, and the damage claim in accordance with land traffic bill. This research aims to analyze the legal problems and obstacles regarding protection of those damaged in public transportation.

Research suggests guidelines and measure for legal protection of the victim suffered physically, directly and indirectly, from using the service of public transportation. Compensatory measures and remedies from any parties involved are vitally important to the victim using the service of public transportation.



# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันการเดินทางโดยใช้ระบบการขนส่งโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะทั้งหลายเป็นสิ่งที่จำเป็นในการใช้เดินทางในชีวิตประจำวันสำหรับทุกเพศ ทุกวัย โดยเฉพาะการขนส่งโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะในทางบก เช่น การเดินทางโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ รถแท็กซี่ รถตู้โดยสาร เป็นต้น ดังนั้นการดูแลรักษาสภาพรถให้อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งานตลอดเวลา รวมถึงการควบคุม พนักงานขับรถให้อยู่ในภาวะที่สามารถขับขี่และให้บริการแก่ผู้โดยสารได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนจึงเป็นสิ่งที่จำเป็น เพราะทุกครั้งที่เกิดอุบัติเหตุ สิ่งที่เกิดตามมาคือความเสียหายที่เกิดขึ้นกับชีวิตและทรัพย์สิน และจากการศึกษาพบว่าอุบัติเหตุบนท้องถนนนั้นส่วนใหญ่มาจากการใช้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะ โดยจากสถิติแล้วนั้นการใช้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะประจำทางและรถยนต์โดยสารระหว่างจังหวัดนั้นเกิดอุบัติเหตุมาก เป็นอันดับต้นๆ ของประเทศไทย ซึ่งโดยเฉลี่ยแล้วจะเกิดอุบัติเหตุ 3,000 ถึง 4,000 ครั้งต่อปี โดย 1 ใน 3 เกิดขึ้นกับรถโดยสารที่ใช้เดินทางต่างจังหวัดและที่เหลือจาก 2 ใน 3 นั้น จะเกิดขึ้นกับรถยนต์โดยสารในกรุงเทพฯ โดยเหตุผลหลักที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ<sup>1</sup> ส่วนใหญ่มาจากความประมาทของผู้ขับขี่ ความไม่ได้มาตรฐานของรถโดยสาร ซึ่งมีการใช้งานมาเป็นระยะเวลาาน โดยที่ไม่มีการดูแลบำรุงรักษาประสิทธิภาพรถให้อยู่ในสภาพที่สามารถพร้อมใช้งานอยู่ตลอดเวลา

เมื่อความเสียหายเกิดขึ้นจากการขนส่งโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะต่างๆตามที่ได้กล่าวมาข้างต้นนั้น ไม่ว่าจะเป็นความเสียหายแก่ชีวิตหรือร่างกาย อนามัย ผลกระทบที่ตามมาย่อมเกิดกับผู้ให้บริการขนส่งโดยสารสาธารณะ ทั้งในทางตรงและทางอ้อม โดยการชดเชยและการเยียวยาความเสียหายเป็นสิ่งที่สำคัญอย่างยิ่งต่อผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการใช้บริการรถสาธารณะ เพราะควรจะต้องได้รับการคุ้มครองความเสียหาย การชดเชยค่าเสียหายและการเยียวยาจากผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งหลายอย่างสะดวก รวดเร็วและเป็นธรรม เพียงพอต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น

---

<sup>1</sup> ศูนย์พิทักษ์สิทธิผู้บริโภค มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค. (2551). *คู่มือมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ เมื่อผู้โดยสารถูกละเมิดสิทธิการเยียวยาต้องเป็นธรรม*. หน้า 2.

แต่ในปัจจุบัน การคุ้มครองความเสียหายแก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะยังมีปัญหาหลายประการ ตั้งแต่การพิจารณาการชดเชยความเสียหายให้กับผู้ประสบอุบัติเหตุจากการขนส่งโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ มีการพิจารณาตามฐานานุรูปขาดความเสมอภาคเท่าเทียม และเป็นธรรม บางครั้งก็ช่วยเหลือแบบสงเคราะห์แจกเช่นผู้ประสบภัยธรรมชาติต่างๆไป โดยปัญหาและอุปสรรคในการได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 นั้นยังไม่สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน และบางครั้งยังถือเป็นการเพิ่มภาระให้กับประชาชน เพราะมีขั้นตอนยุ่งยากในการขอรับความเสียหายและต้องมีการรอกการพิสูจน์ความถูกต้องในคดีอาญาก่อน มีการเจรจาต่อรองค่าสินไหมทดแทนที่ไม่เป็นธรรม มีการพิจารณาความเสียหายที่ไม่เพียงพอต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง เพราะในภาวะปัจจุบันความเสียหายทางด้านทรัพย์สินเสียหาย สูญหาย การเดินทางที่ไม่ถึงจุดหมาย การขาดโอกาสหรือสูญเสียโอกาสในการทำงาน การขาดไร้ผู้อุปการะและความเสียหายทางด้านจิตใจ เป็นความเสียหายที่ประกันภัยไม่ให้ความคุ้มครอง ต้องร้องเรียกร้องผ่านการเจรจา ทั้งนี้ในความเป็นจริงเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นแก่ผู้ที่ประสบภัยดังกล่าวแล้ว ไม่ว่าจะเป็นความเสียหายในด้านใดก็ตาม บริษัทประกันภัยจะเป็นฝ่ายยื่นข้อเสนอโดยการให้ผู้ให้บริการที่ได้รับความเสียหายให้ทำสัญญาประนีประนอมยอมความ ตามที่บริษัทประกันภัยเสนอและจะมีข้อจำกัดในข้อสัญญาดังกล่าวที่กำหนดมิให้ผู้ให้บริการที่ได้รับความเสียหายดังกล่าวขึ้นไปเรียกร้องหรือฟ้องเป็นคดีได้อีกต่อไป ทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่ผู้เสียหายเป็นอย่างยิ่ง ทั้งที่ในความเป็นจริงเจตนารมณ์กฎหมายกำหนดให้สิทธิแก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายในการเรียกร้องค่าสินไหมเพิ่มเติมหรือใช้สิทธิทางศาลได้อย่างเต็มที่ ทั้งนี้ตามมาตรา 22 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กำหนดไว้ว่า รวมทั้งปัญหาในการใช้สิทธิขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ ที่ตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จัดตั้งขึ้นเพื่อต้องการที่จะคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น ถ้าเข้าเงื่อนไขกรณีตามมาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าว ซึ่งในทางปฏิบัติแล้วกลับพบว่ามิผู้ได้รับความเสียหายจากรถยนต์โดยสารสาธารณะนั้นใช้สิทธิในการขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนดังกล่าวไม่ถึงร้อยละ 50 อันเนื่องจากการขอรับค่าเสียหายจากกองทุนนั้นมีระเบียบขั้นตอนที่ยุ่งยากและซับซ้อนหรือต้องมีการรอกการพิสูจน์ถูกต้องในส่วนของคุณค่าชดเชยอื่น ทำให้กระบวนการชดเชยค่าเสียหายล่าช้าจนเป็นเหตุให้ผู้ประสบภัยบางรายต้องทอดทิ้งการรักษาพยาบาลไปก่อนหรือไปใช้สิทธิตาม

ระบบหลักประกันสุขภาพ อันส่งผลให้ค่าใช้จ่ายของกองทุนประกันสุขภาพเหล่านี้เพิ่มสูงขึ้นกว่าที่ควรจะเป็น<sup>2</sup>

ปัญหาและอุปสรรคในการให้ความคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการใช้บริการขนส่งโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะที่สำคัญอีกประการหนึ่ง คือ การที่ผู้ได้รับความเสียหายไม่ได้รับการแจ้งสิทธิที่ถูกต้องและครบถ้วนตามสิทธิความคุ้มครองที่ตนควรจะได้รับจากบริษัทประกันภัย และผู้ประกอบการขนส่งรถยนต์โดยสารสาธารณะทั้งหลาย ทำให้ผู้ที่ได้รับความเสียหายเหล่านี้ไม่ทราบถึงสิทธิในการเรียกร้องค่าเสียหายว่ามีกระบวนการและขั้นตอนที่ถูกต้องครบถ้วนอย่างไร เป็นเหตุให้ผู้เสียหายต้องยอมรับตามข้อเสนอที่บริษัทประกันภัยหรือผู้ประกอบการขนส่งรถยนต์โดยสารสาธารณะกำหนดให้ แม้ค่าเสียหายตามข้อเสนอดังกล่าวนั้นจะไม่เพียงพอต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นก็ตาม

นอกจากนี้สิทธิในการฟ้องร้องเรียกค่าใช้จ่ายเบื้องต้นของผู้เสียหายหรือทายาทตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 56-60 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กับเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้น ยังคงไม่เป็นไปตามที่บัญญัติไว้ เพราะในทางปฏิบัติเมื่อรถของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ร่างกายหรือชีวิตของบุคคลใดแล้ว เจ้าของรถดังกล่าวจะผลักภาระความรับผิดชอบทั้งหลายไปให้กับบริษัทประกันภัยเป็นผู้รับผิดชอบเป็นส่วนใหญ่ โดยมีเพียงเงินช่วยเหลือจากเจ้าของรถสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นในรูปแบบเชิงการสงเคราะห์มากกว่าที่จะเป็นการคุ้มครองตามสิทธิที่ผู้เสียหายพึงจะได้รับ ทั้งที่ในความเป็นจริงเจ้าของรถหรือผู้ประกอบการขนส่งจะต้องเป็นฝ่ายที่จะต้องรับผิดชอบโดยตรงต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นอันเกิดจากรถขนส่งโดยสารสาธารณะของตน

ดังนั้น การคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งโดยสารสาธารณะ จึงเป็นสิ่งที่จำเป็นที่จะต้องได้รับการคุ้มครอง ดูแล ควบคุม และหามาตรการความปลอดภัย ไม่เฉพาะจากฝ่ายผู้ประกอบการขนส่ง บริษัทประกันภัยเท่านั้น แต่ยังรวมไปถึงภาครัฐที่จะต้องหามาตรการในการเยียวยาให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากรถโดยสารสาธารณะ เพื่อให้เกิดความเป็นธรรม สะดวก และรวดเร็ว

<sup>2</sup> สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย. กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ. สืบค้นเมื่อวันที่ 20 กันยายน พ.ศ. 2554, จาก [www.Oic.cr.th](http://www.Oic.cr.th).

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาถึงประวัติ ความเป็นมาของการขนส่งโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ แนวคิด และ ทฤษฎีเกี่ยวกับการให้ความคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งโดยรถยนต์โดยสาร สาธารณะ
2. เพื่อศึกษาถึงกฎหมายที่เกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่ง โดย รถยนต์โดยสารสาธารณะในประเทศไทย เปรียบเทียบกับกฎหมายในต่างประเทศ
3. เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคทางกฎหมายเกี่ยวกับการให้ความคุ้มครอง ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ
4. เพื่อเสนอแนะหาแนวทางและมาตรการทางกฎหมายในการให้ความคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ

## 1.3 สมมติฐานของการศึกษา

การให้ความคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งโดยรถยนต์โดยสาร สาธารณะในประเทศไทยในปัจจุบันนั้น พบว่ายังมีปัญหาและอุปสรรคทางกฎหมายอยู่หลายประการ ในการให้ความคุ้มครอง เช่น ปัญหาและอุปสรรคในการเข้าถึงสิทธิของผู้ประสบภัยจากการขนส่ง โดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ ปัญหาและอุปสรรคในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ปัญหาและอุปสรรคในการได้รับความคุ้มครองความเสียหายจาก กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ และ ปัญหาและอุปสรรคในการเรียกร้องค่าเสียหายจากการ ขนส่งโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ดังนั้น จากปัญหาดังกล่าว จึงจำเป็นต้องมีมาตรการทางกฎหมายในการให้ความคุ้มครอง และเยียวยาความเสียหายให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะเพื่อเป็นแนวทาง ในการแก้ไขหรือปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป

## 1.4 ขอบเขตของการศึกษา

ศึกษาวิเคราะห์ถึงบทบัญญัติของกฎหมายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัย จากรถ พ.ศ. 2535 ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ตามกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 รวมทั้งตาม หลักกฎหมายในต่างประเทศที่เกี่ยวข้อง

## 1.5 วิธีดำเนินการศึกษา

ดำเนินการศึกษาวิจัยโดยใช้วิธีการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) กล่าวคือศึกษาค้นคว้าวิเคราะห์ข้อมูลจากตำราบทกฎหมาย หนังสือคำอธิบายกฎหมายคำพิพากษา ของศาลฎีกาหลักกฎหมายของต่างประเทศ วิทยานิพนธ์บทความทางวิชาการจากสิ่งพิมพ์ ข่าว อินเทอร์เน็ตที่เกี่ยวข้อง โดยนำมาศึกษาวเคราะห์และเรียบเรียงอย่างเป็นระบบ เพื่อให้ได้ข้อสรุปและข้อเสนอแนะเป็นแนวทางในการค้นคว้า

## 1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงประวัติ ความเป็นมาของการขนส่งโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะแนวคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับการให้ความคุ้มครองผู้ที่มีความเสียหายจากการขนส่งโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ
2. ทำให้ทราบถึงกฎหมายที่เกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ที่มีความเสียหายจากการขนส่งโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะในประเทศไทย เปรียบเทียบกับกฎหมายในต่างประเทศ
3. ทำให้ทราบถึงปัญหาและอุปสรรคทางกฎหมายเกี่ยวกับการให้ความคุ้มครองผู้ที่มีความเสียหายจากการขนส่งโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ
4. ทำให้ทราบถึงแนวทางและมาตรการทางกฎหมายในการให้ความคุ้มครองผู้ที่มีความเสียหายจากการขนส่งโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ

## บทที่ 2

### ประวัติความเป็นมาของการขนส่งโดยสาธารณะของประเทศไทย แนวคิด และ ทฤษฎีเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ที่มีความเสียหายจากการขนส่งโดยสาธารณะ

ในบทนี้จะได้กล่าวถึงประวัติและความเป็นมาของการขนส่งโดยสาธารณะ รวมถึงแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้ที่มีความเสียหายจากการขนส่งโดยสาธารณะ

#### 2.1 ประวัติความเป็นมาของการขนส่งโดยสาธารณะ

วิวัฒนาการของระบบขนส่งสาธารณะของไทย เจริญเติบโตมาพร้อมๆ กับการพัฒนากรุงเทพฯ ซึ่งแบ่งออกได้เป็น 4 สมัย คือ สมัยต้นกรุงรัตนโกสินทร์ (2325-2394) สมัยรับอารยธรรมตะวันตก (2394-2453) สมัยเริ่มความเป็นประเทศอุตสาหกรรม (2453-2500) และสมัยปัจจุบัน (2501 เป็นต้นมา)<sup>3</sup>

##### 2.1.1 ประวัติของการขนส่งโดยสาธารณะ

##### 2.1.1.1 สมัยตอนต้นกรุงรัตนโกสินทร์

ในสมัยตอนต้นกรุงรัตนโกสินทร์ เริ่มตั้งแต่การก่อตั้งกรุงเทพมหานคร เมื่อปี พ.ศ. 2325 เป็นต้นมาจนตลอดรัชสมัยของพระมหากษัตริย์ 3 พระองค์แรกแห่งกรุงรัตนโกสินทร์คือ พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก (รัชกาลที่ 1) พระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย (รัชกาลที่ 2) และพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 3) โดยการสร้างพระนครหรือกรุงเทพมหานครในสมัยนั้นจะมีลักษณะเลียนแบบสมัยกรุงศรีอยุธยาเพื่อระลึกถึงความยิ่งใหญ่ของอาณาจักรอยุธยาในสมัยอดีต ซึ่งในการสร้างกรุงเทพมหานครจะเริ่มต้นด้วยการย้ายพระบรมมหาราชวัง มาตั้งยังฝั่งทิศตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา

การวางผังเมืองในสมัยต้นกรุงรัตนโกสินทร์นั้น จะมีการจำกัดพื้นที่อยู่ภายในเขตกำแพงเมืองเท่านั้น โดยจะแบ่งออกเป็น 2 ชั้น คือ คลองชั้นใน (คลองคูเมือง) และคลองชั้นนอก (คลองรอบกรุง) โดยที่คลองทั้งสอง นอกจากจะทำหน้าที่เป็นคูเมืองเพื่อป้องกันเมืองพระนครแล้ว

<sup>3</sup> ณะ คมนาคม. (2547). *เทคโนโลยีการขนส่งสาธารณะในเมือง ระบบขนส่งสาธารณะใน กทม.* . หน้า 23

หน้าที่ที่สำคัญประการหนึ่ง คือเป็นเสมือนถนนวงแหวนในปัจจุบัน เพื่อการคมนาคมทางน้ำ โดยที่ แม่น้ำ และลำคลองในขณะนั้นเปรียบเสมือนโครงข่ายคมนาคมการขนส่งของชาติเพียงแห่งเดียว โดยมีแม่น้ำสายหลักคือ แม่น้ำเจ้าพระยา และยังมีคลองหลัก คลองย่อยๆ มากมาย เชื่อมติดต่อกันอย่างเป็นโครงข่าย

จากการที่เมืองหลวงในสมัยนั้น มีคลองต่างๆ มากมาย และมีการเดินทางด้วยเรือแพเพื่อใช้ในการขนส่งคน และสินค้าต่างๆ ดังนั้น จึงได้รับการเรียกขานจากชาวต่างประเทศว่าเป็น เวนิชตะวันออก ซึ่งกรุงเทพมหานครในช่วง 50 ปีเริ่มแรกนี้ จะมีจำนวนประชากรประมาณ 170,000 คน ถึงปลูกสร้างที่ถาวรจะมีเพียงพระราชวัง และวัดวาอารามเท่านั้น โดยประชาชนส่วนใหญ่ในขณะนั้นจะสร้างบ้านเรือนบนแพไม้ หรือลอยเรือไปตามแม่น้ำ และคลองเล็กๆ ทางด้านฝั่งธนบุรี การขนส่งทางบกจะไม่เป็นที่นิยม เนื่องจากสภาพถนนไม่สะดวกและขาดความปลอดภัยในการเดินทาง แต่จะเดินทางโดยใช้ทางเท้า และอาศัยรถลากด้วยสัตว์ และแรงคน เป็นสำคัญ

#### 2.1.1.2 สมัยรับอารยธรรมตะวันตก<sup>4</sup>

สมัยรับอารยธรรมตะวันตกเป็นช่วงเวลาสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 4) และพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) จะเป็นยุคของการพัฒนาประเทศเพื่อให้เกิดความทันสมัยตามมาตรฐานตะวันตก ซึ่งประชากรในขณะนั้น มีจำนวนประมาณ 600,000 คน

ในปี พ.ศ. 2404 มีการตัดถนนสายแรกในกรุงเทพมหานคร และเปิดถนนให้ใช้งานในปี พ.ศ. 2407 ถนนสายนี้จึงมีชื่อว่า new road หรือมีชื่อเป็นทางการว่า ถนนเจริญกรุง โดยถนนสายดังกล่าวสร้างขึ้นทางตอนล่างของกรุงเทพมหานคร โดยมีการตั้งบริษัท และร้านค้าต่างๆ ของชาวต่างประเทศมากมาย ถือได้ว่าเป็นแหล่งธุรกิจที่ได้รับความนิยมเป็นอย่างยิ่ง

ต่อมา มีการสร้างถนนลาดผิว ที่มีความทันสมัยขึ้นหลายสายตัดกันเป็นตาราง รวมทั้งมีการสร้างสะพานข้ามคลองต่างๆ เป็นจำนวนมาก แต่การทำการค้าขายกับกรุงเทพมหานครยังคงทำได้เฉพาะแต่ทางน้ำเท่านั้น และการขนส่งทางน้ำยังคงมีบทบาทสำคัญในสมัยนี้

การขนส่งสาธารณะนั้น เริ่มต้นขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2363 โดยการขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานคร จะเริ่มต้นด้วยการบริการรถม้า ต่อมาจึงมีโครงข่ายถนนที่มีความทันสมัยมากขึ้นเป็นลำดับๆ

เมื่อมีการสร้างถนนถนนเจริญกรุงใน พ.ศ. 2404 ขึ้นมาใช้เป็นถนนสายแรกแล้ว เป็นเหตุให้ตรอก และซอยต่างๆ ถูกขยายเป็นถนนเพื่อ การคมนาคมมากยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องมีพาหนะสำหรับใช้ในการเดินทางขนส่ง เพื่อความสะดวกและรวดเร็ว ทำให้มีรถรับจ้างขึ้น โดยในครั้งแรก

<sup>4</sup> แหล่งเดิม. หน้า 26.

จะเป็นรถลากรับจ้างชนิดที่ใช้ม้าลาก แต่ยังไม่มีความความสะดวกและปลอดภัยเท่าที่ควร ต่อมานายของเชียง แซ่โง้ว จึงสั่งรถลากจากประเทศญี่ปุ่นเข้ามารับจ้างบรรทุกและโดยสารขึ้นเป็นครั้งแรกเมื่อปี พ.ศ. 2417 โดยใช้คนจีนเป็นผู้ลากเรียกว่า รถเจ๊ก แต่ต่อมาเมื่อมีรถเมล์ที่มีความสะดวกและรวดเร็วกว่า ประกอบกับเทศบาลออกบัญญัติ ห้ามใช้รถที่ใช้แรงคนลากรับจ้างในถนนหลวง จึงเป็นเหตุให้รถเจ๊กเป็นอันต้องหมด และล้มเลิกไปเมื่อ พ.ศ. 2478

ในส่วนของรถรางนั้น เกิดขึ้นมาจากการที่ นายจอห์น ลอฟตัส (ชาวเดนมาร์ก) ได้ดำเนินการขออนุญาตจากรัฐบาลเพื่อขอสัมปทานจัดเดินรถรางขึ้นในปี พ.ศ. 2430 โดยใช้ม้าลากซึ่งม้าลากคันแรกนั้น เริ่มมีใช้เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2431 โดยเดินรถจากบางคอแหลม ถนนตก จนถึงบรมมหาราชวัง แต่นายจอห์น ลอฟตัส ดำเนินกิจการเดินรถอยู่เพียงไม่นาน จึงโอนกิจการให้บริษัทของประเทศอังกฤษที่มีชื่อว่า บางกอกแตรมเวสต์ คอมปะนีลิมิเต็ด ดำเนินการต่อไป แต่บริษัทดังกล่าวดำเนินการขาดทุนเรื่อยมา ทำให้ต้องโอนกิจการคืนให้กับบริษัทเดนมาร์กเมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2435

ต่อมาเมื่อปี พ.ศ. 2448 มีผู้ก่อตั้ง บริษัทรถรางไทย ซึ่งได้รับพระราชทานราชานุมัติ ให้เดินรถรางภายในพระนคร ได้อีกบริษัท โดยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) ทรงذنอัตรางอันสุดท้ายเป็นพิธีเพื่อให้ทางรถเสร็จสมบูรณ์ (สายคูสิต) และทรงขึ้นประทับบนรถรางพิเศษ ซึ่งได้จัดไว้เป็นรถพระที่นั่ง กิจการของรถรางไทยเปิดดำเนินการจนกระทั่งถึงวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2451 จึงได้โอนไปให้ บริษัทไฟฟ้าสยามจำกัด ซึ่งต่อมาได้เปลี่ยนชื่อเป็นบริษัทไฟฟ้าไทย คอปอร์เรชั่น จำกัด และในที่สุดได้โอนกิจการให้เป็นของรัฐบาลเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2493 พร้อมกับได้มีการเปลี่ยนรูปร่างตัวรถเป็นแบบใหม่ จนกระทั่งเลิกกิจการเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2511

สำหรับรถรางในต่างจังหวัด มีที่จังหวัดลพบุรี โดยการไฟฟ้ากรุงเทพมหานคร ได้เริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี พ.ศ. 2498 โดยเริ่มจากศาลพระกาฬไปจนถึงวงเวียน ร.พัน 6 ต่อมาภายหลังได้ขยายเส้นทางไปจนถึงหน้าโรงแรมทหารบก และเข้าไปยังเมืองเก่า ที่มีทางตัดผ่านทางรถไฟสายเหนือไปสิ้นสุดที่ท่าโพธิ์ แต่ให้บริการได้เพียง 7 ปี ก็มีเหตุทำให้ต้องเลิกกิจการไปเมื่อปี พ.ศ. 2505

#### 2.1.1.3 สมัยเริ่มความเป็นประเทศอุตสาหกรรม<sup>5</sup>

การพัฒนากรุงเทพมหานคร ตามรูปแบบของตะวันตก ยังคงดำเนินต่อไปในสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 6) ต่อเนื่องจนถึงสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 7) และพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวอานันทมหิดล (รัชกาลที่ 8) ซึ่งการพัฒนาส่วนใหญ่ในสมัยนั้นจะเกี่ยวข้องกับการขยายโครงข่ายถนนออกสู่ชานพระนคร

<sup>5</sup> แหล่งเดิม. หน้า 39.



การสร้างโรงเรียน มหาวิทยาลัย ศาลาว่าการและสถาบันต่างๆ มากมาย และ การคมนาคมขนส่งทางน้ำเริ่มลดบทบาทลง

การพัฒนาที่สำคัญในสมัยนั้นคือ การสร้างแม่น้ำเจ้าพระยา 2 แห่ง คือสะพานพระราม 6 ที่ตำบลบางซ้อ และสะพานพระพุทธรยอดฟ้า ขึ้นมา เพื่อเชื่อมการคมนาคมระหว่างกรุงเทพมหานคร กับธนบุรี

#### 2.1.1.4 สมัยปัจจุบัน (พ.ศ. 2501 เป็นต้นมา)<sup>6</sup>

เมื่อปีพ.ศ. 2501 ก่อนมีแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับแรก 3 ปี กระทรวงมหาดไทยได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลสหรัฐอเมริกา ผ่าน USOM แห่งประเทศไทย โดยมีการให้ผู้เชี่ยวชาญคนหนึ่ง ในนาม ลิทซ์ฟิลด์ ไวท์ทิง บราวน์ แอนด์ แอสโซซิเอท ดำเนินการจัดทำผังเมืองนครหลวงขึ้นเป็นครั้งแรก และเรียกแผนผังนี้ว่า GREAT BANGKOK PLAN 2533 เสนอต่อกระทรวงมหาดไทย เมื่อปี พ.ศ. 2503 เป็นแผนโครงการ 30 ปี (พ.ศ. 2504 – 2533) ผังโครงการฉบับนี้ต่อมา เรียกว่าผัง ลิทซ์ฟิลด์ โดยผังดังกล่าวนี้จะครอบคลุมอาณาบริเวณที่ดินในเขตเทศบาลนครกรุงเทพฯ เทศบาลนครธนบุรี เทศบาลเมืองนนทบุรี เทศบาลเมืองสมุทรปราการ และเทศบาลเมืองพระประแดงทั้งหมด จึงแผ่ขยายออกไปคลุมบริเวณที่ดินบางส่วนในเขตจังหวัดพระนคร จังหวัดธนบุรี จังหวัดนนทบุรี และจังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งอยู่นอกเขตเทศบาลดังกล่าวด้วย

โดยผังลิทซ์ฟิลด์นั้น ทำให้กรุงเทพมหานครเกิดความเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญ และเป็นเหตุให้เกิดแนวความคิดของนครแห่งรถยนต์ขึ้น ซึ่งเป็นที่นิยมในสหรัฐอเมริกาสมัยนั้น จนกระทั่งได้นำมาปรับใช้กับกรุงเทพมหานคร โดยข้อเสนอในผังลิทซ์ฟิลด์ได้แนะนำให้ดำเนินการสร้างทางหลวงมากกว่า 30 สาย เพื่อให้เกิดโครงข่ายถนนวงแหวนและถนนรัศมี ลักษณะรูปดาววางแนวทับโครงข่ายคลองที่มีอยู่ขณะนั้น และถึงแม้ว่าแผนดังกล่าวจะไม่ได้ผ่านเป็นกฎหมายบังคับใช้อย่างเป็นทางการ แต่คำแนะนำส่วนใหญ่ถูกนำไปปฏิบัติ ทั้งนี้เพราะเงินช่วยเหลือได้มาจากการสนับสนุนของสหรัฐอเมริกา

#### 2.1.2 ความเป็นมาของการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะ

##### 2.1.2.1 รถยนต์โดยสารประจำทาง

รถยนต์โดยสารประจำทาง หรือรถเมล์ประจำทางเกิดขึ้นครั้งแรกโดยใช้ม้าเทียมเกวียน ซึ่งพระยาภักตินรเศรษฐ์ (เลิศ เศรษฐบุตร) เป็นผู้ริเริ่มขึ้นเมื่อปีพ.ศ. 2450 ต่อมากิจการมีความก้าวหน้า จึงเปลี่ยนเป็นรถยนต์ฮ็อพฟอร์ดในปี พ.ศ. 2451 และตั้งเป็นบริษัทที่ชื่อว่า “บริษัท นายเลิศ จำกัด” (บริษัทรถเมล์ขาว) จนมีการขยายกิจการเรื่อยมา จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2476 จึงมี

<sup>6</sup> แหล่งเดิม. หน้า 53.

เศรษฐีชาวจีนตั้งบริษัทเดินรถโดยสารประจำทางขึ้นอีกบริษัทหนึ่งโดยใช้ชื่อว่า “บริษัทนครชน” ซึ่งเป็นบริษัทแรกที่วิ่งเชื่อมการขนส่งระหว่าง จังหวัดพระนคร กับจังหวัดธนบุรี ต่อจากนั้น กิจการเดินรถโดยสารประจำทางได้พัฒนาและเจริญก้าวหน้าขึ้นเป็นลำดับๆ มีบริษัทเดินรถโดยสารเกิดขึ้นอีกหลายบริษัท เส้นทางเดินรถก็มีมากขึ้น ทำให้ประชาชนเดินทางได้สะดวกรวดเร็วขึ้น ในปี พ.ศ. 2518 มีบริษัทต่างๆ ดำเนินการอยู่ถึง 24 บริษัท แต่วิธีการดำเนินการไม่อยู่ในมาตรฐานเดียวกัน คุณภาพด้านการให้บริการ ไม่อยู่ในเกณฑ์ที่เรียกว่าเป็นการให้บริการสาธารณสุขปโภคที่คำนึงถึงผลประโยชน์ของผู้ใช้บริการเป็นส่วนสำคัญ รัฐบาลจึงได้ดำเนินการรวมบริษัทเอกชนทั้ง 24 บริษัท เข้าเป็นบริษัทมหาชนขนส่ง จำกัด เมื่อวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2518 แต่ปรากฏว่ามีปัญหาในทางปฏิบัติ และในแง่ของกฎหมาย จึงได้มีการเสนอให้ออกพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งเป็นองค์การโดยใช้ชื่อว่า “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ” เมื่อวันที่ 18 สิงหาคม พ.ศ. 2519 และเริ่มดำเนินกิจการตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2519 จนถึงปัจจุบัน

#### 2.1.2.2 รถแท็กซี่

รถแท็กซี่ มีเป็นครั้งแรกใน พ.ศ. 2467-2468 ในสมัยรัชกาลที่ 7 ผู้ริเริ่มคนแรกในประเทศไทยคือ พระยาเทพหัสดิน ณ อยุธยา โดยที่ท่านให้ลูกหลานของท่านเอารถยนต์นั่ง ออกวิ่งรับจ้าง โดยคิดป้ายรับจ้างไว้ข้างหน้า ข้างหลัง ในสมัยนั้นเรียกว่า “รถไมล์” เพราะคิดราคาเป็นไมล์ ต่อจากนั้นก็เกิดมีรถแท็กซี่ขึ้นมากมายในพระนคร และเป็นที่ยินยอมของประชาชนด้วย ในขณะเดียวกัน รถโดยสารประเภทรถม้า และรถลาก ก็ต้องเลิกไปโดยปริยายเพราะไม่เป็นที่นิยมของคนทั่วไป ปัจจุบันรถแท็กซี่เป็นรถที่มีมาตรแท็กซี่ (มิเตอร์) ติดอยู่ ผู้โดยสารจึงสามารถเรียกใช้บริการรถแท็กซี่ได้ทั่วไป

#### 2.1.2.3 รถสามล้อ

นายเลื่อน พงษ์โสภณ ได้ดัดแปลงรถจักรยานสองล้อให้กลายเป็นรถสามล้อคนขี่ ซึ่งสำเร็จเมื่อ พ.ศ.2476 เพื่อให้มีคุณภาพรับผู้โดยสาร นับว่าเป็นแบบฉบับของรถสามล้อที่ได้วิวัฒนาการเรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน ซึ่งได้พัฒนาจากใช้แรงคนถีบมาใช้เครื่องยนต์ขับเคลื่อนแทน ซึ่งเรียกว่า “รถสามล้อเครื่อง” ช่วงระยะประมาณปีเศษให้หลัง รถสามล้อได้แพร่หลายไปตามหัวเมืองต่างๆ และยังได้มีการแพร่หลายไปเกือบทุกประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และตะวันออกไกล โดยได้วิวัฒนาการจากแบบของเจ้าของเดิมไปตามสภาพการณ์และรสนิยมเฉพาะ ต่างแห่งต่างก็มีรูปลักษณะต่างๆ ด้วยเหตุผลหลายประการ ทางการได้พิจารณายกเลิกการใช้รถสามล้อคนขี่

โดยขึ้นแรกดำเนินการในกรุงเทพฯ ก่อน เมื่อต้นปี พ.ศ.2503 สามล้อคนจี่จึงหายไปจากกรุงเทพฯ นับแต่นั้นมา แต่ยังคงเหลือตามจังหวัดอื่นๆทั่วประเทศ<sup>7</sup>

#### 2.1.2.4 รถตู้โดยสาร

รถตู้โดยสาร ถือเป็นบริการขนส่งสาธารณะที่ได้รับความนิยมสูง โดยกรมการขนส่งทางบกได้กำหนดให้รถตู้โดยสาร เป็นรถประเภทมาตรฐาน คือ รถปรับอากาศมาตรฐาน 2 (ชั้น 2) ขนาดกลาง มีระยะที่นั่งระหว่าง 10-11 ที่นั่ง ตั้งแต่วันที่ 17 ธันวาคม พ.ศ. 2551 สำหรับจำนวนที่นั่งผู้โดยสารมีทั้ง 14 ที่นั่ง และ 15 ที่นั่ง โดยมีการควบคุมจำนวนที่นั่งให้เป็นไปตามสภาพของรถตู้โดยสารที่จดทะเบียน พิจารณาจากรุ่นการผลิตของรถตู้โดยสาร น้ำหนักรวมหลังจากจากติดตั้งเบาะโดยสารและถังเชื้อเพลิงในตัวรถแล้ว สำหรับน้ำหนักรวมสุทธิของรถตู้โดยสารเพื่อให้เกิดความปลอดภัยเมื่อบรรทุกผู้โดยสารคือ ต้องไม่เกิน 3,500 กิโลกรัม นอกจากนี้ระยะของเบาะที่นั่งจะต้องไม่น้อยกว่า 67 เซนติเมตร

โดยในปัจจุบัน พบว่ามีรถตู้ให้บริการจำนวนกว่า 18,000 คัน จากสถิติการจดทะเบียนรถตู้โดยสารสาธารณะของกรมการขนส่งทางบก โดยแบ่งออกเป็นรถตู้โดยสารที่กำกับดูแลโดยบริษัทขนส่ง จำกัด (บขส.) และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ (ขสมก.) รวมทั้งรถตู้โดยสารส่วนบุคคล รถตู้โดยสารรับจ้างไม่ประจำทาง ซึ่งปัจจุบันปริมาณของรถตู้โดยสารมีอัตราการเติบโตสูงขึ้นอย่างไม่สามารถหยุดยั้งได้ และแนวโน้มการใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะของผู้บริโภคกลายเป็นทางเลือกลำดับต้นๆ นอกเหนือไปจากรถโดยสารชนิดอื่นๆ เช่น รถโดยสารปรับอากาศ รถสองแถว รถเมล์ เป็นต้น

#### 2.1.3 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกในประเทศไทย

การขนส่งทางบกในประเทศไทยมีหน่วยงานรับผิดชอบ 7 หน่วยงาน ดังต่อไปนี้

##### 2.1.3.1 กรมการขนส่งทางบก<sup>8</sup>

กรมการขนส่งทางบกมีภารกิจเกี่ยวกับการจัดระบบ การจัดระเบียบการขนส่งทางบก โดยการกำกับ ดูแลตรวจสอบ ควบคุม ตรวจสอบ ให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประสานและวางแผนให้มีการเชื่อมต่อกับระบบ การขนส่งอื่น ๆ เพื่อให้การขนส่งทางบกเกิดความคล่องตัว สะดวก รวดเร็ว ทัวถึง และปลอดภัย โดยให้อำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

1) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

<sup>7</sup> จริญญา บุรพรัตน์. ระบบขนส่งมวลชนในอนาคตสำหรับประเทศไทย . หน้า 7 – 8.

<sup>8</sup> กระทรวงคมนาคม . รายงานประจำปี 2546 . หน้า 64

- 2) ดำเนินการแก้ไข ป้องกัน และส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางบก
- 3) ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางบก
- 4) ดำเนินการจัดระเบียบการขนส่งทางบก
- 5) ร่วมมือและประสานงานกับองค์กรและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศในด้านการขนส่งทางบก และในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญา และความตกลงระหว่างประเทศ
- 6) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่กระทรวงหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

#### 2.1.3.2 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจขึ้นอยู่กับกระทรวงคมนาคม การทางพิเศษแห่งประเทศไทยรับผิดชอบเกี่ยวกับระบบทางด่วน โดยมีการวางแผนจราจรนครหลวงส่งเสริมระบบการขนส่งในเมืองจุดประสงค์สำคัญของการดำเนินงาน คือ พัฒนาทางพิเศษและพื้นที่ในเขตทางพิเศษ ให้มีประสิทธิภาพและปลอดภัยให้บริการที่มีคุณภาพและคุณค่าเพิ่ม (Value Added) โดยตระหนักอยู่เสมอว่า “ผู้ใช้บริการ คือ คนสำคัญ” พัฒนาองค์การให้มีความเป็นองค์กรเชิงธุรกิจ มีสถานะการเงินมั่นคงและมีการกำกับดูแลบริหารจัดการที่ดีจัดการและควบคุมคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณรอบทางพิเศษให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กฎหมายกำหนด<sup>9</sup>

#### 2.1.3.3 การรถไฟแห่งประเทศไทย<sup>10</sup>

กิจการรถไฟเริ่มครั้งแรกในประเทศไทย เมื่อปี พ.ศ. 2433 ในฐานะหน่วยงานรัฐบาลเรียกว่า กรมรถไฟ กรมรถไฟได้เริ่มดำเนินกิจการด้านพาณิชย์ เติบโตตั้งแต่วันที่ 28 มีนาคม พ.ศ. 2439 โดยเดินรถขึ้นล่องรับส่งผู้โดยสารระหว่างกรุงเทพ-อยุธยา หลังจากนั้นก็ได้มีการสร้างทางรถไฟและขยายกิจการเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ

ในปี พ.ศ. 2494 รัฐบาลในสมัยจอมพล ป.พิบูลสงครามเป็นนายกรัฐมนตรีได้พิจารณาเห็นสมควรจัดตั้งกิจการรถไฟเป็นเอกเทศ จึงเสนอร่างพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทยขึ้นต่อรัฐสภาและได้รับอนุมัติให้ตั้งองค์การรถไฟอิสระขึ้นเรียกว่า “การรถไฟแห่งประเทศไทย” และคณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ตั้งคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยขึ้นควบคุมดูแลกิจการขององค์การรถไฟ ประกอบด้วยประธานกรรมการ และคณะกรรมการอีก 6 คน โดยผู้ว่าการรถไฟ เป็นกรรมการ โดยตำแหน่งและรัฐบาลได้มอบเงินจำนวน 30 ล้านบาท ให้เป็นเงินสมทบทุนประเดิมของการ

<sup>9</sup> แหล่งเดิม. หน้า 13.

<sup>10</sup> อภิชาติ เพ็ญสุตา. การขนส่ง พช. 943. หน้า 122 .

รถไฟ ซึ่งมี พลเอกจรรยา รัตนกุลเสรีเริงฤทธิ์ เป็นผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2494

ต่อมากิจการรถไฟได้เจริญก้าวหน้าขึ้นมีโครงการก่อสร้างทางรถไฟอีกหลายสาย ทางด้านการบริการมีการจัดการรถเพิ่มขึ้น จัดสร้างสถานีเพิ่ม ปรับปรุงความเร็วของรถเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ เพื่อบริการการขนส่งสินค้า และผู้โดยสารที่ใช้บริการของรถไฟเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ การรถไฟ ยังให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างไทย-มาเลเซียด้วย โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยและการรถไฟมาเลเซียได้ทำความตกลงที่จะแลกขบวนรถโดยสารและสินค้าระหว่างสถานีชายแดนเข้าผู้พื้นที่ของประเทศตน โดยถือหลักถ้อยที่ถ้อยอาศัยซึ่งกันและกัน

ปัจจุบันกิจการรถไฟในประเทศไทย ดำเนินการในรูปรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคมเป็นกิจการสาธารณูปโภคที่ให้บริการแก่ประชาชนในด้านการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า และโดยทั่วไปถือเป็นบริการขนส่งหลักของประเทศไทย

#### 2.1.3.4 บริษัทขนส่ง จำกัด<sup>11</sup>

บริษัทขนส่ง จำกัด เป็นรัฐวิสาหกิจ ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี 2473 โดยรัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 99.67 และได้รับมอบหมายหน้าที่ประกอบกิจการขนส่งด้วยรถยนต์โดยสารประจำทาง ซึ่งบริษัทได้รับอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบการในเส้นทาง กรุงเทพฯ-ชานเมือง และเส้นทางต่างๆ ในส่วนภูมิภาค โดยดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐบาล ซึ่งกระทรวงคมนาคมเป็นผู้มอบหมายให้และเป็นแกนกลางในการแก้ไขปัญหาหารถโดยสารที่ผิดกฎหมาย ออกวิ่งรับส่งผู้โดยสารกระจัดกระจายไม่มีกำหนดเวลาเดินรถและอัตราค่าโดยสารที่แน่นอน เป็นการสร้างความเข้าใจผิดแก่ประชาชนและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง เพื่อรวบรวมรถโดยสารดังกล่าวให้อยู่ในความควบคุมของทางราชการที่มีกำหนดเวลาการเดินรถและอัตราค่าโดยสารที่แน่นอนให้อยู่ในมาตรฐานอันเดียวกัน เพื่อสนองความต้องการของประชาชน ทั้งในด้านความสะดวกสบาย ความปลอดภัย และประหยัดเป็นที่ไว้วางใจของประชาชนผู้ใช้บริการ

#### 2.1.3.5 กรมทางหลวง<sup>12</sup>

กรมทางหลวงมีหน้าที่และความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานสำรวจออกแบบงานก่อสร้าง ขยายบูรณะและบำรุงรักษาทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงจังหวัดและทางหลวงสัมปทานทั่วราชอาณาจักร เพื่อต่อเชื่อมต่อบุคคลสำคัญทางเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และการทหาร โดยคำนึงถึงผลตอบแทนทางเศรษฐกิจที่คุ้มค่ากับความมั่นคงปลอดภัยของชาติ ตามมาตรฐานที่

<sup>11</sup> แหล่งเดิม. หน้า 122.

<sup>12</sup> แหล่งเดิม. หน้า 122.

เหมาะสมกับปริมาณการจราจรของแต่ละท้องถิ่นในทุกภาคทั่วประเทศตลอดจนอำนวยความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทางหลวงและควบคุมการใช้ทางหลวงให้เป็นไปโดยถูกต้องตามกฎหมายทางหลวง

#### 2.1.3.6 กรมทางหลวงชนบท<sup>13</sup>

กรมทางหลวงชนบทเป็นหน่วยงานจัดตั้งขึ้นใหม่ภายใต้ พ.ร.บ. ปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 โดยเป็นการรวมหน่วยงานด้านถนนและสะพานของกรมโยธาธิการ และกรมการเร่งรัดพัฒนาชนบท กระทรวงมหาดไทย จัดตั้งเป็น กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม เพื่อดำเนินการภารกิจเดิมของกรมโยธาธิการ และกรมการเร่งรัดพัฒนาชนบท เกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง การก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงให้มีโครงข่ายทางหลวงที่สมบูรณ์ ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ ให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง

#### 2.1.3.7 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ<sup>14</sup>

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) มีภารกิจหน้าที่และขอบเขตความรับผิดชอบในการจัดบริการรถโดยสารประจำทางเพื่อวิ่งรับ-ส่งผู้โดยสาร ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียง 5 จังหวัด คือ นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ สมุทรสงคราม และนครปฐม มีผู้ใช้บริการประมาณกว่า 3 ล้านคนต่อวัน นอกจากนี้ ยังมีหน้าที่ในด้านประกอบการอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับการประกอบการขนส่งบุคคล เนื่องจากกิจการเดินรถโดยสารประจำทางจัดเป็นสาธารณูปโภคชนิดหนึ่งของรัฐ ที่ให้บริการแก่ประชาชนผู้มีรายได้น้อยและปานกลางเป็นหลัก การดำเนินการจึงมุ่งสนองตอบนโยบายของรัฐบาลในด้านการให้ความช่วยเหลือแก่ผู้มีรายได้น้อยในการเดินทางที่มุ่งเน้นในด้านความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ประหยัดค่าใช้จ่ายของผู้โดยสารเป็นหลัก

## 2.2 แนวคิดและทฤษฎี เกี่ยวกับการให้ความคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งโดยสารสาธารณะ

### 2.2.1 แนวคิดและทฤษฎีความรับผิดในทางละเมิด

ความรับผิดในเรื่องละเมิดนั้นเป็นการใช้สิทธิของเอกชนที่มีต่อกัน โดยการให้สิทธิแก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายในการบังคับสิทธิแก่ผู้ที่ก่อให้เกิดความเสียหาย หรือการได้รับผลกระทบ

<sup>13</sup> กระทรวงคมนาคม . เล่มเดิม . หน้า 89

<sup>14</sup> แหล่งเดิม. หน้า 146.

กระเทือนถึงสิทธิที่ตนมีอยู่อันเกิดจากการกระทำของบุคคลอื่น หรือกล่าวได้ว่าเป็นการกระทำโดยการล่วงสิทธิผิดหน้าที่ กล่าวคือบุคคลทุกคนนั้นย่อมมีสิทธิเสรีภาพต่างๆ และย่อมที่จะไม่ให้ผู้ใดมากระทำละเมิดต่อตนเอง และหากมีผู้ใดมากระทำละเมิดดังกล่าว ผู้เสียหายย่อมมีสิทธิเรียกร้องให้ผู้กระทำต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากการกระทำละเมิดนั้น โดยในเรื่องของละเมิดนั้น กฎหมายมุ่งที่จะเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยให้ผู้ที่ได้รับความเสียหายกลับคืนสู่ฐานะเดิม หรือใกล้เคียงฐานะเดิมมากที่สุดโดยมุ่งเน้นไปที่กองทรัพย์สินของผู้กระทำ ความผิดมากกว่าตัวผู้กระทำ ความผิดเองอันมีความแตกต่างจากความรับผิดในทางอาญา ซึ่งโดยหลักการในทางอาญามีความตายของผู้กระทำผิดทำให้สิทธิดำเนินคดีอาญากับผู้นั้นระงับไป แต่สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายฐานละเมิดยังไม่ระงับ และยึดหลักว่าเจตนาชั่วร้ายเป็นองค์ประกอบความผิดทางอาญา แต่ไม่เป็นสาระสำคัญในเรื่องละเมิด เพราะกฎหมายเรื่องละเมิดมุ่งบังคับให้ชดใช้ค่าเสียหายแก่ผู้ถูกประทุษร้าย ผิดกับทางอาญาที่มุ่งปราบปรามโดยการลงโทษ<sup>15</sup>

แนวความคิดเกี่ยวกับความรับผิดในทางละเมิดในระบบกฎหมายจารีตประเพณีนั้น มีสองแนวใหญ่ๆ ได้แก่แนวคิดก่อนคริสต์ศตวรรษที่ 19 ที่ถือว่าเมื่อมีความเสียหายต้องมีการชดใช้เยียวยา แนวคิดนี้มีพื้นฐานจากหลักการคุ้มครองสิทธิของบุคคลในอันที่จะไม่ถูกทำให้เสียหาย ดังนั้นทฤษฎีว่าด้วยความรับผิดในแนวคิดนี้ไม่พิจารณาถึงองค์ประกอบภายในด้านจิตใจของผู้กระทำ เช่น จงใจกระทำหรือการขาดความระมัดระวังแต่ประการใด เมื่อมีผู้เสียหายต้องมีผู้ชดใช้ความเสียหายเท่ากับมุ่งคุ้มครองสิทธิของผู้เสียหาย ทั้งนี้เพราะถือว่าความคิดของมนุษย์อันเป็นองค์ประกอบภายในจิตใจไม่อาจถูกพิจารณาได้

ส่วนแนวคิดประการที่สองถือว่า ความเสียหายที่จะมีผู้รับผิดชอบชดใช้ให้ได้นั้นต้องเกิดจากการกระทำของบุคคลซึ่งจงใจกระทำหรือกระทำลงโดยขาดความระมัดระวังเท่านั้น ทั้งนี้เพราะแนวคิดนี้มีพื้นฐานจากหลักการคุ้มครองเสรีภาพของบุคคลผู้กระทำ มากกว่ามุ่งคุ้มครองสิทธิของผู้เสียหาย

ในยุคแรกก่อนคริสต์ศตวรรษที่ 19 กฎหมายละเมิดมุ่งคุ้มครองความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของบุคคล ดังนั้นทฤษฎีความรับผิดทางละเมิดจึงมิได้เน้นที่ความจงใจหรือประมาทเลินเล่อแต่พิเคราะห์ถึงความเสียหายมากกว่า และถือว่าผู้ก่อให้เกิดความเสียหายต้องรับผิด ต่อมาทฤษฎีนี้ได้รับอิทธิพลจากศาสนาอย่างมากขึ้นและถือว่าผู้ละเมิดเป็นผู้ประพฤติผิดศีลธรรมไปในตัว และขยายหลักความรับผิดในทางละเมิดไปสู่ทุกเกณฑ์ที่ต้องพิจารณาการจงใจกระทำ ทำให้ความรับผิดในละเมิดจะเกิดแต่เฉพาะกรณีละเมิดโดยจงใจกระทำหรือประมาทเลินเล่อเท่านั้นเท่ากับเป็นการคุ้มครองประโยชน์ของการใช้เสรีภาพของบุคคลตามแนวคิดประการที่สอง

<sup>15</sup> สมพร พรหมพิทาธร . (2545) . กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด. หน้า 1.

ปลายศตวรรษที่ 19 แนวทฤษฎีเกี่ยวกับความรับผิดในทางละเมิด ชัดเจนมากขึ้นว่า จะต้องมีความผิดจึงจะมีความรับผิดได้ No Liability without fault หรือที่เรียกว่า Fault theory เชื่อกันว่าเป็นแนวคิดซึ่งได้รับอิทธิพลจากระบบการค้าเสรี Laissez – faire และการปฏิวัติอุตสาหกรรมในยุโรป ทฤษฎีความผิดนี้ เชื่อว่าจะช่วยทำให้เกิดความกล้าเสี่ยงต่อการดำเนินกิจการต่างๆ มากขึ้น เพราะทฤษฎีให้รับผิดโดยปราศจากความผิดนั้นขัดขวางต่อความเจริญทางอุตสาหกรรม เนื่องจากในทฤษฎีเดิม (รับผิดโดยไม่ต้องจงใจหรือประมาท) นั้น ถ้าความเสียหายเกิดขึ้นจากการทำอุตสาหกรรม ผู้ประกอบกิจการต้องรับผิดโดยไม่มีข้ออ้าง

ในปัจจุบันประเทศอุตสาหกรรมในยุโรปและอเมริกาต่างมองเห็นปัญหาของการเยียวยาผู้ใช้เมื่อมีความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการดำเนินชีวิตประจำวัน เช่น อุบัติเหตุทางยานยนต์ ความเสียหายจากการบริโภคสินค้าและบริการ กรณีเหล่านี้ผู้เสียหายต้องพิสูจน์ความผิดของผู้ละเมิดแต่เป็นการยากมากที่ผู้เสียหายจะพิสูจน์ได้ว่า ผู้ใดต้องรับผิดเพราะจงใจทำให้เสียหาย หรือ ประมาทเลินเล่อในการผลิตสินค้าหรือบริการ ดังนั้น แนวคิดเกี่ยวกับการชดใช้เยียวยาในทางละเมิดจึงย้อนกลับไปสู่สมัยเริ่มแรก คือ เน้นความเสียหายไม่เน้นที่ความผิดเรียกว่า ทฤษฎีความรับผิดเด็ดขาด (Strict liability) มีการนำเอาความแนวคิดนี้ ไปบัญญัติในกฎหมายเกี่ยวกับความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะ หรือ กฎหมายเกี่ยวกับการบินพาณิชย์ กฎหมายเกี่ยวกับความเสียหายจากการบริโภคผลิตภัณฑ์ กฎหมายค่าทดแทนความเสียหายในการทำงาน เป็นต้น

ข้อโต้แย้งเกี่ยวกับการใช้ทฤษฎีความรับผิดเด็ดขาดยังมีอยู่บ้าง เช่น ฝ่ายผู้ประกอบธุรกิจหรือเจ้าของกิจการที่เป็นอันตราย อ้างว่าการโยนภาระความรับผิดตามทฤษฎีนี้ทำให้อุตสาหกรรมหยุดชะงักและต้นทุนการผลิตสูงเพราะต้องผลิตให้มีคุณภาพระดับที่ปลอดภัยอย่างไม่มีข้อบกพร่องแม้แต่ 1% และในที่สุดย่อมกระทบกระเทือนผู้บริโภค เพราะผู้ผลิตย่อมผลักภาระนี้ไปที่ราคาสินค้า

อย่างไรก็ตามทฤษฎีความรับผิดเด็ดขาดยังเป็นที่ยอมรับว่าเป็นความจำเป็นที่จะต้องให้ผู้เสียหายได้รับการเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นในชีวิตปัจจุบันนี้ เพราะเป็นเรื่องยากแก่การพิสูจน์ถึงความจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ถ้ามีผู้เสียหายจะต้องพิสูจน์ให้ได้ถึงความจงใจหรือประมาทเลินเล่อเกี่ยวกับการผลิตหรือการใช้สินค้าซึ่งมีความสลับซับซ้อนมาก คงไม่มีผู้เสียหายคนใดได้รับการชดใช้

ระบบที่มีบทบาทช่วยทำให้การเยียวยาผู้ใช้ความเสียหายในปัจจุบันยุติธรรมมากขึ้นได้แก่ระบบประกันภัย ซึ่งในประเทศที่มีความเจริญทางอุตสาหกรรมมากจะมีระบบประกันภัยเพื่อความเสียหายของบุคคลที่สาม (Third Party Insurance) ที่มั่นคงและได้รับความนิยมนักกว้างขวางมาก ระบบประกันภัยนี้จะกระจายภาระต้นทุนของผู้ผลิตได้อย่างดี ช่วยทำให้สมาชิกในสังคมแบกภาระการเสี่ยงต่อความเสียหายมากขึ้น โดยนัยนี้ถือว่าเป็นกระบวนการทางสังคมที่ยุติธรรม เพราะ



สมาชิกในสังคมต่างได้ประโยชน์จากการดำรงชีพอยู่ด้วยความสะดวกสบายจากผลิตภัณฑ์หรือกิจการที่เสี่ยงภัย ดังนั้นการแบกรวดด้านราคาสินค้าที่บวกค่าเสี่ยงภัยไว้ในตัวเพื่อเวลาที่เกิดความเสียหายขึ้นแล้วจะมีการชดใช้จากบริษัทประกันภัย จึงเป็นเรื่องที่ชอบด้วยเหตุผล

ดังนั้นจึงอาจสรุปได้ว่า ทฤษฎีความรับผิดชอบในทางละเมิดเริ่มจากความรับผิดชอบเมื่อมีความเสียหาย (ทฤษฎีรับผิด) ไปสู่ความรับผิดเพราะมีความผิด (Fault Theory) และเมื่อสภาพความเป็นอยู่ของมนุษย์เปลี่ยนแปลงไป หลักความรับผิดชอบเมื่อมีความผิดขาดความเหมาะสมทฤษฎีเกี่ยวกับความรับผิดก็กลับไปสู่หลักที่ถือว่าเมื่อมีความเสียหายย่อมต้องมีความรับผิด แต่เรียกชื่อใหม่ว่าเป็นความรับผิดเด็ดขาด หรือ Strict Liability หรือ absolute liability หรือ fault liability หลักความรับผิดเด็ดขาดนี้มีส่วนช่วยผู้เสียหายได้รับการชดใช้เยียวยาโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด ใช้ในละเมิดที่เกิดจากกิจการอันตรายและการบริโภคสินค้าและบริการ อย่างไรก็ตาม มีข้อโต้แย้งเรื่องภาระความรับผิดของผู้ประกอบธุรกิจในการใช้หลักความรับผิดเด็ดขาดนี้อยู่น้อย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเด็นเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยของสินค้าและบริการซึ่งก่อให้เกิดภาระเรื่องต้นทุนที่สูงขึ้นจนทำให้ธุรกิจแบกรวดไว้เกินกว่าที่ควรจะเป็นอย่างไรก็ตาม อย่างไรก็ตามความเห็นฝ่ายข้างมากก็ยังคงเห็นว่า สังคมปัจจุบันต้องการมาตรฐานที่ปลอดภัยดีกว่าการเยียวยาชดใช้ และการเพิ่มภาระการลงทุน สามารถกระจายความเสี่ยงแก่การสังคมได้โดยยุติธรรม<sup>16</sup>

### 2.2.2 แนวคิดการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

แนวคิดการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เป็นการนำแนวคิดปรัชญาสากลของต่างประเทศมาผสมผสานในการบัญญัติกฎหมายในลักษณะกว้างๆ ดังต่อไปนี้<sup>17</sup> คือ

1) หลักการบังคับให้เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือผู้มีรถไว้เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถ<sup>18</sup> เพื่ออุดช่องว่างของการประกันภัยค่าจุนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยกำหนดให้ผู้รับประกันภัยต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิดเสร็จสิ้นก่อน

2) หลักการไม่แสวงหากำไรจากการรับประกันภัยภาคบังคับ กล่าวคือ อัตราเบี้ยประกันภัยที่บริษัทผู้รับประกันภัยเรียกเก็บจะไม่สร้างกำไร แต่ก็จะไม่ทำให้บริษัทขาดทุน เรียกว่า No-Loss No-Profit แต่หลักการนี้ไม่ได้บรรจุไว้ในพระราชบัญญัตินี้จึงเป็นเพียงนโยบายของภาครัฐเท่านั้น

<sup>16</sup> สุขุม ศุภนิธย์. (2543). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด. หน้า 6 – 9.

<sup>17</sup> วัลภา นนทธนากรณ. (2547). ปัญหาการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535. หน้า 15 – 16.

<sup>18</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 7.

3) หลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด (No fault) กล่าวคือ หลัก No fault มีสองลักษณะ คือ Pure No fault และ Modified No fault โดย Pure No fault จะมีลักษณะที่บังคับให้เจ้าของรถทุกคันต้องเอาประกันภัย และยกเลิกหลักกฎหมายละเมิดโดยสิ้นเชิง ส่วน Modified No fault นั้น ใช้หลักการของกฎหมายละเมิดต่อไปได้ ภายหลังจากจ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยไปก่อนแล้ว

กล่าวโดยรวมก็คือ หลัก No fault คือการจ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยโดยไม่คำนึงถึงว่าใครเป็นผู้ผิด ดังนั้น Pure No fault จะนำหลักกฎหมายละเมิดต่อไปฟ้องร้องกันอีกไม่ได้ ส่วน Modified No fault นั้น ยอมให้นำหลักกฎหมายละเมิดไปฟ้องร้องกันต่อไปได้อีก

4) หลักการให้มีมาตรการเสริมการชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ หลักการนี้เกิดขึ้นเนื่องจากในบางกรณีมีช่องว่างของกฎหมายในการเยียวยาผู้ประสบภัย เช่น กรณีขับรถชนแล้วหนี ผู้เสียหายจดจำรถที่ชนไม่ได้ หรือกรณีรถคันที่ก่อภัยไม่ได้เอาประกันภัยไว้ เป็นต้น ประเทศต่างๆจึงได้กำหนดมาตรการเสริมขึ้น เช่นการจัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ หรือการเพิ่มเติมข้อความในกรมธรรม์ประกันภัยให้ความคุ้มครองจากรถในทุกกรณี แม้จะเข้าข้อยกเว้นของกรมธรรม์ประกันภัย หรือข้อยกเว้นของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ก็ตาม บริษัทจะไม่มีสิทธิยกขึ้นอ้างเป็นข้อต่อสู้ผู้ประสบภัยได้

### 2.2.3 ทฤษฎีการประกันภัยรถยนต์

การประกันภัยรถยนต์ คือ การประกันความเสียหายอันเกิดจากการใช้รถยนต์ ซึ่งได้แก่ ความเสียหายที่เกิดแก่รถยนต์และความเสียหายที่รถยนต์ได้ก่อให้เกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของบุคคลภายนอก รวมทั้งบุคคลที่โดยสารอยู่ในรถยนต์นั้น โดยอาศัยกฎและหลักเกณฑ์ต่างๆ ตามทฤษฎีการประกันภัยรถยนต์มาใช้ในการประกันรถยนต์ ดังนี้

1) ทฤษฎีความน่าจะเป็น (Theory of Probability) โดย “ความน่าจะเป็น” คือ โอกาสของเหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้นได้ (The Chance of occurrence of an event) ซึ่งหมายถึง ในจำนวนของความไม่แน่นอนทั้งหลายนั้นความแน่นอนจะมีโอกาสเกิดขึ้นได้มากน้อยเพียงใด<sup>19</sup> โดยวัตถุประสงค์ของการนำทฤษฎีความน่าจะเป็นมาใช้ในทางปฏิบัติก็เพื่อกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยให้เหมาะสมกับการประกันภัยแต่ละประเภท เพราะลักษณะและจำนวนความสูญเสียที่จะเกิดขึ้นจะมีลักษณะแตกต่างกัน ดังนั้น จึงต้องคาดการณ์เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นและที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยนำทฤษฎีความน่าจะเป็นมาประมาณค่าความสูญเสียที่เกิดขึ้นนั้น<sup>20</sup>

<sup>19</sup> ประเสริฐ ประภาสะโนบล. (2529). *คำบรรยาย หลักการประกันภัย*. หน้า 65.

<sup>20</sup> มุกดา โควหากุล. (2536). *การประกันภัย insurance*. หน้า 37.

2) กฎแห่งจำนวนมาก (Law of Large Numbers) การใช้กฎแห่งจำนวนมาก เป็นหลักกึ่งเศรษฐศาสตร์และประสบการณ์ คือ การรับประกันภัยจำนวนมาก ราย ถ้าบริษัทรับประกันภัยไว้น้อยรายแล้วเกิดไฟไหม้ หรือเกิดความเสียหายตามที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย บริษัทรับประกันภัยก็อาจจะต้องขาดทุนหรือล้มละลาย ไม่มีเงินพอที่จะชดใช้ให้แก่ผู้เอาประกันภัยได้ ดังนั้น ถ้าบริษัทรับประกันภัยไว้มากรายเป็นจำนวนพันจำนวนหมื่นหรือแสนๆ ราย บริษัทก็จะสามารถเก็บเอาเงินค่าเบี้ยประกันของรายที่ไม่ได้เกิดความเสียหายไปชดใช้ให้แก่ผู้เอาประกันที่ประสบเคราะห์ร้าย เพราะโอกาสที่จะทำให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินที่รับประกันภัยไว้พร้อมกันหมดย่อมเป็นไปได้ยาก นอกจากนั้น บริษัทรับประกันภัยยังมีการคัดเลือกภัยที่จะคุ้มครองและวัตถุประสงค์เอาประกันอีกด้วย<sup>21</sup>

### 3) กฎของการเฉลี่ย (Law of Average)

การรับประกันภัยเป็นการเฉลี่ยความสูญเสียในกลุ่มผู้เสี่ยงภัยด้วยกัน ฉะนั้นกฎของการเฉลี่ยจึงเป็นหลักที่สำคัญของการรับประกันภัย หากมีภัยเกิดขึ้น ความสูญเสียมีเท่าใดก็ต้องเฉลี่ยกันไป ในระหว่างผู้เสี่ยงภัย ค่าสูญเสียที่เฉลี่ยกันไปนี้แสดงออกในรูปของเบี้ยประกันภัย ถ้าเบี้ยประกันภัยมีอัตราสูงมากอันเนื่องมาจากกลุ่มผู้เสี่ยงภัยมีน้อย การรับประกันภัยก็จะดำเนินไปได้ยาก เพราะจะทำให้มีผู้ทำประกันภัยน้อย แต่ ถ้าเบี้ยประกันภัยมีอัตราต่ำมาก ก็จะมีผู้ทำประกันมากขึ้น การเฉลี่ยค่าสูญเสียก็จะมียาก ทำให้มีผู้ทำประกันภัยมากขึ้น<sup>22</sup> การที่จะทำให้อัตราเบี้ยประกันภัยมีอัตราต่ำได้ก็คือ การรวมกลุ่มผู้เสี่ยงภัยให้เข้ามารวมกันให้ได้จำนวนมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ นอกจากนั้นการลดภาระในค่าเฉลี่ยการสูญเสียยังกระทำได้โดยการคัดเลือกการเสี่ยงภัยขึ้นต้น เช่นการตรวจสภาพรถยนต์ของผู้เอาประกันภัย เพื่อเป็นการลดสภาพที่อาจก่อให้เกิดภัยโดยง่ายออกไปเสียชั้นหนึ่งก่อนภัยที่จะเกิดขึ้นก็จะมีจำนวนน้อยลงการเฉลี่ยความสูญเสียในกลุ่มผู้เสี่ยงภัยด้วยกัน ฉะนั้นกฎของการเฉลี่ยจึงเป็นหลักสำคัญของการรับประกันภัย

#### 2.2.4 ทฤษฎีที่เกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภค

1) ทฤษฎีอรรถประโยชน์ (Utility Theory) ในทศวรรษที่ 19 นักเศรษฐศาสตร์สำนักนีโอคลาสสิก ชาวเยอรมัน Herman Heinrich Gossen, ชาวอังกฤษ Stanley Javon และชาวฝรั่งเศส Leon Walas และนักเศรษฐศาสตร์สำนักออสเตรียน เช่น Kakl Manger, Von Weiser และ Bohn Bawerti ได้อธิบายพฤติกรรมผู้บริโภคโดยมีข้อสมมติพื้นฐานว่า ผู้บริโภคจะได้รับความพอใจหรืออรรถประโยชน์จากการบริโภคสินค้าหรือบริการจำนวนต่างๆ กัน และมีความพึงพอใจที่สามารถวัดเป็นหน่วยได้เรียกว่า Util อุปสงค์ของผู้บริโภคคนใดคนหนึ่งที่มีต่อสินค้าหรือบริการ

<sup>21</sup> สากล ธนสัตยาวิบูล . (2535) . หลักการประกันภัย. หน้า 35 – 36.

<sup>22</sup> มุกดา โควิทกุล . เล่มเดิม. หน้า 40.

ชนิดหนึ่งมาจากความพยายามที่จะทำให้อรรถประโยชน์ของเขาสูงสุดภายใต้ข้อจำกัดทางด้านรายได้ และราคาตลาดที่มีอยู่ ดังนั้น จึงอาจเรียกทฤษฎีอรรถประโยชน์ได้อีกชื่อหนึ่งว่า Cardinal Utility Theory

นักเศรษฐศาสตร์ได้ให้คำจำกัดความของคำว่า “อรรถประโยชน์” ไว้ต่างๆ กัน เช่น “ความพอใจที่บุคคลได้รับจากการบริโภคสินค้า” บ้าง “คุณสมบัติซึ่งทำให้สินค้าเป็นที่ต้องการของผู้ซื้อ” บ้าง และ “วิสัยความสามารถของสินค้าที่จะสนองความต้องการของมนุษย์” บ้าง อย่างไรก็ตาม พิจารณาแล้วจะเห็นว่า อรรถประโยชน์มีคุณสมบัติที่มีอยู่ในสินค้าหรือบริการซึ่งทำให้สินค้าและบริการนั้นสามารถบำบัดความต้องการของผู้บริโภคได้<sup>23</sup>

ดังนั้นอาจสรุปได้ว่า อรรถประโยชน์ (Utility) หมายถึง ความพอใจที่ผู้บริโภคได้รับจากการบริโภคสินค้าหรือบริการชนิดนั้นๆ สินค้าหรือบริการจะให้อรรถประโยชน์มากน้อยเพียงใดขึ้นอยู่กับระดับความต้องการของผู้บริโภคที่มีต่อสินค้าหรือบริการนั้น ถ้ามีความต้องการมาก สินค้าหรือบริการจะให้อรรถประโยชน์จากการบริโภคมาก ตรงกันข้าม ถ้ามีความต้องการน้อย สินค้าหรือบริการจะให้อรรถประโยชน์จากการบริโภคน้อย โดยอรรถประโยชน์ คือ หลักธรรมที่เป็นพื้นฐานของศีลธรรม ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าเป็นหลักที่ว่าด้วยความสุขที่สุดสำหรับคนจำนวนมากที่สุด หลักนี้ถือว่าการกระทำที่ชอบธรรมนั้น คือ การกระทำที่ส่งเสริมให้เกิดความสุขหรือความพึงพอใจไม่มีความทุกข์

เมื่อหลักอรรถประโยชน์มุ่งเสริมสร้างความสุขให้แก่เอกชนโดยการให้หลักประกันแก่เสรีภาพส่วนบุคคล เสรีภาพในการทำนิติกรรมและสัญญา สิทธิในทรัพย์สินส่วนบุคคลและสิทธิเสรีภาพอื่นๆ แล้ว ย่อมกล่าวได้ว่าเป็นทฤษฎีปัจเจกชนนิยมที่มุ่งคุ้มครองผลประโยชน์ของเอกชน โดยถือว่าความสมบูรณ์พูนสุขของสังคมขึ้นอยู่กับความผาสุกของเอกชนเป็นรายบุคคล ดังนั้น โดยหลักทั่วไปแล้วการตรากฎหมายลดหรือควบคุมเสรีภาพของเอกชนเป็นสิ่งที่ไม่ควรกระทำ แต่มีข้อยกเว้นให้มีการควบคุมสิทธิเสรีภาพดังกล่าวได้ เมื่อการใช้เสรีภาพดังกล่าวจะก่อให้เกิดอันตรายหรือความเสียหายต่อเอกชนหรือสังคม ซึ่งผลประโยชน์ของเอกชนต้องก่อให้เกิดความเสียหายที่แน่นอน จึงจะเป็นเหตุผลที่อาจสนับสนุนการตรากฎหมายขึ้นใช้บังคับควบคุมพฤติกรรมดังกล่าว ซึ่งต้องมีการตรากฎหมายควบคุมการใช้สิทธิและเสรีภาพของเอกชนตามสมควรแก่การค้าที่เป็นธรรม เพราะเอกชนได้มีการบิดเบือนการใช้สิทธิและเสรีภาพเป็นอันมาก การใช้สิทธิเสรีภาพจึงจำเป็นต้องมีวินัยมากกว่านี้

<sup>23</sup> ณรงค์ศักดิ์ ธนวิบูลย์ชัย, ส่งศักดิ์ ทิตาราม และสุพันธุ์ โทสุนทร . (2526) . *หลักเศรษฐศาสตร์เบื้องต้น เล่ม 1 หน่วยที่ 1 – 8*. หน้า 92.

2) หลักประโยชน์สาธารณะ “ประโยชน์สาธารณะ” คือ การตอบสนองความต้องการของคนอื่นส่วนใหญ่ที่ไม่ใช่ผู้ดำเนินการนั้นๆ เอง<sup>24</sup> กล่าวคือประโยชน์สาธารณะมีพื้นฐานมาจากการที่รัฐจะกระทำการอย่างใดๆ นั้น รัฐจะต้องคำนึงถึง “ประโยชน์สาธารณะ” โดยในส่วนของกรให้ความคุ้มครองแก่ผู้บริโภคนั้นถือเป็นนโยบายแห่งรัฐ ซึ่งแต่ละรัฐจะต้องจัดให้มีขึ้นเพื่อให้ความคุ้มครองดูแลประชาชนของแต่ละรัฐให้มีความเป็นอยู่อย่างสงบสุขโดยมุ่งถึงประโยชน์สาธารณะเป็นพื้นฐานและตอบสนองความต้องการของคนส่วนใหญ่ในสังคมมิใช่เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ดำเนินการนั้นเอง หรืออาจกล่าวได้ว่า ประโยชน์สาธารณะเป็นความต้องการของบุคคลแต่ละคนที่ตรงกันและมีจำนวนมากจนเป็นคนหมู่มากหรือเป็นส่วนใหญ่ของสังคมจนความต้องการนั้น ถูกยกระดับให้เป็นประโยชน์สาธารณะโดยกิจกรรมของรัฐซึ่งดำเนินไปเพื่อประโยชน์สาธารณะนั้น แยกได้เป็น 2 ลักษณะ คือการใช้อำนาจควบคุมโดยการออกหลักเกณฑ์หรือคำสั่งให้คนในสังคมปฏิบัติตามเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความไม่สงบเรียบร้อยขึ้นในบ้านเมืองและการให้บริการสนองความต้องการด้านต่างๆ ของคนในสังคม ซึ่งหลักประโยชน์สาธารณะนี้ถูกนำมาใช้ในการกำหนดแนวทางนโยบายต่างๆ รวมไปถึงการให้บริการสาธารณะของรัฐ ที่วางไว้เป็นพื้นฐานให้กับประชาชนของแต่ละรัฐในการที่จะได้รับบริการจากรัฐ เช่นการจัดให้มีสาธารณูปโภค รวมไปถึงการให้ความคุ้มครองทางด้านความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชนในรัฐด้วย

<sup>24</sup> บวรศักดิ์ อุวรรณโณ . (2538) . คำอธิบายกฎหมายมหาชน (เล่ม 3) ที่มาและนิติวิธี. หน้า 334.

### บทที่ 3

## กฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหายจาก การขนส่งโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะในประเทศไทย เปรียบเทียบกับต่างประเทศ

ในการให้ความคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการให้การคุ้มครองบุคคลดังกล่าวอยู่หลายฉบับ ซึ่งในการให้ความคุ้มครองกฎหมายหลายฉบับนั้นมีความมุ่งหมายในการให้การคุ้มครองให้เป็นที่ไปตามเจตนารมณ์ตามกฎหมายนั้นๆ ในบทนี้จะกล่าวถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะในประเทศไทยเปรียบเทียบกับต่างประเทศ

#### 3.1 กฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหายในประเทศไทย

##### 3.1.1 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

##### 3.1.1.1 การจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถ

1) รถที่ต้องทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติ<sup>25</sup> ได้แก่ รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร ซึ่งอาจกล่าวได้ว่ารถที่จะต้องจัดให้มีการประกันภัยความรับผิดชอบตามกฎหมายนี้ คือ รถทุกคันที่จดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบกเป็นยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางบก และรวมตลอดถึงรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศแต่ได้นำเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรไทยเป็นการชั่วคราว โดยเจ้าของรถไม่มีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร<sup>26</sup> และให้หมายความรวมถึงรถป้ายแดง รถพ่วงของรถชนิดนั้นด้วย เว้นแต่รถไฟ รถราง และรถที่ได้รับการยกเว้น ไม่ต้องทำประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้เนื่องจากกฎหมายมีความประสงค์ที่จะให้รถทุกคันที่ใช้เป็นยานพาหนะวิ่งไปมาบนถนนมีมาตรการที่คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถนั้นก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย

<sup>25</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 4.

<sup>26</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 9.

2) รถที่รับการยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัย<sup>27</sup>

(1) รถสำหรับเฉพาะองค์พระมหากษัตริย์ พระราชทายาท และผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์

(2) รถของสำนักพระราชวังที่จดทะเบียน และมีเครื่องหมายตามระเบียบที่เลขาธิการพระราชวังกำหนด

(3) รถของกระทรวง ทบวง กรม เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สุขาภิบาล กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา และราชการส่วนท้องถิ่นที่เรียกชื่ออย่างอื่น และรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร

(4) รถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

รถที่ได้รับยกเว้นตามบทบัญญัตินี้ หากไปสร้างความเสียหายแก่ชีวิตหรือร่างกายของผู้ประสบภัย ผู้ประสบภัยอาจเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นได้จากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามมาตรา 23 (6) หลังจากนั้นหน่วยราชการซึ่งเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายต้องส่งเงินจำนวนนั้นคืนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามบทบัญญัติมาตรา 32

3) ผู้มีหน้าที่ต้องทำประกันภัย ผู้ต้องทำประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้ ได้แก่ เจ้าของรถมี 3 ประเภท<sup>28</sup> คือ

(1) ผู้ซึ่งมีกรรมสิทธิ์ในรถ หมายถึง ผู้มีกรรมสิทธิ์เป็นเจ้าของรถจริงๆ จะมีชื่อจดทะเบียนคู่มือจดทะเบียนรถหรือไม่ไม่สำคัญ เพราะเจ้าของรถอาจโอนขายต่อแก่บุคคลอื่นโดยยังไม่จดทะเบียน โอนก็ได้ เพราะตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 458 (คำพิพากษาฎีกาที่ 304 – 305 / 2494) โดยผู้ซึ่งมีกรรมสิทธิ์ในรถไม่จำเป็นต้องครอบครองและใช้รถนั่นเอง ก็ต้องจัดให้มีการประกันภัยตามกฎหมายนี้

(2) ผู้มีสิทธิครอบครองรถตามสัญญาเช่าซื้อ ปกติสัญญาเช่าซื้อรถนั้น กรรมสิทธิ์ในรถยังเป็นของเจ้าของผู้ให้เช่าซื้อ ผู้เช่าซื้อต้องชำระค่าเช่าซื้อเป็นงวดๆ ให้ครบเสียก่อน กรรมสิทธิ์จึงจะตกเป็นของผู้เช่าซื้อ แม้จะยังไม่ได้จดทะเบียนโอนกันก็ตาม เพราะทะเบียนรถมิใช่เอกสารแสดงกรรมสิทธิ์ของรถยนต์ แต่เป็นเพียงหลักฐานที่กำหนดขึ้นเพื่อความสะดวกแก่การควบคุมรถยนต์เท่านั้น (คำพิพากษาฎีกาที่ 1283 / 2530) แต่ถ้าผู้เช่าซื้อผ่อนชำระค่างวดไม่ครบและผู้เช่าซื้อผิดนัด ผู้ให้เช่าซื้ออาจบอกเลิกสัญญา และกลับเข้าครอบครองรถที่เช่าซื้อได้ ผู้ที่ครอบครองรถที่เช่าซื้อแม้จะไม่ใช่ผู้ซึ่งมีกรรมสิทธิ์ แต่กฎหมายนี้ถือว่าผู้นั้นเป็นเจ้าของรถที่จะต้อง

<sup>27</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 8.

<sup>28</sup> ประพันธ์ ทรัพย์แสง . (2539). คำอธิบายพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.

จัดให้มีประกันภัยและต้องรับผิดชอบตามกฎหมายด้วย สำหรับผู้ครอบครองรถในฐานะอย่างอื่น เช่น ในฐานะผู้เช่าหรือยืม รับฝาก หรือตัวแทน ลูกจ้าง แม้จะเช่าหรือยืมใช้ รับฝาก หรือครอบครองเป็นเวลานาน ก็ไม่ถือว่าเป็นเจ้าของรถตามกฎหมายนี้

(3) ผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว กฎหมายระบุให้ผู้นำรถต่างประเทศเข้ามาเป็นเจ้าของรถ แม้อันนั้นจะมีชื่อของตนเองก็ตาม ผู้นำรถเข้ามาจากต่างประเทศจึงต้องจัดให้รถนั้นมีการประกันภัยตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 9

#### 4) ผู้รับประกันภัย<sup>29</sup>

ผู้มีหน้าที่ต้องรับประกันภัยตามกฎหมายนี้ คือ บริษัทประกันภัยและสาขาทั่วประเทศ ตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประกันภัยรถยนต์จากกระทรวงพาณิชย์

#### 5) ผู้ประสบภัย

(1) ผู้ประสบภัยจากรถอันได้แก่ ประชาชนทุกคนที่ประสบภัยจากรถ ไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร คนเดินเท้า หากได้รับความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย อันเนื่องมาจากอุบัติเหตุที่เกิดจากรถ ไม่ว่าจะอยู่ในรถหรือนอกรถ ก็จะได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัตินี้

(2) ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตาย เหตุที่กฎหมายบัญญัติไว้เช่นนี้ก็เพื่อให้สิทธิแก่ทายาทของผู้ตายที่จะดำเนินการร้องขอค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัย หรือจากกองทุนทดแทนผู้ตายนั่นเอง

#### 6) อัตราเบี้ยประกันภัยตามพระราชบัญญัติ

เนื่องจากการประกันภัยภาคบังคับที่กฎหมายกำหนดให้รถทุกคันต้องทำประกันภัย ความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย รัฐจึงกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยภาคบังคับนี้ให้ต่ำที่สุดเพื่อจูงใจให้ ประชาชนเข้าสู่ระบบการประกันภัยตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย แต่ขณะเดียวกันต้องคำนึงถึงภาคธุรกิจ โดยให้สอดคล้องกับสภาพความเสี่ยงภัยของรถเพื่อให้ธุรกิจที่รับประกันภัย ประเภทนี้สามารถดำเนินการรับประกันภัยได้ด้วย จึงเป็นที่มาของหลัก ที่เรียกว่า No Loss No Profit คือ หลักของไม่ขาดทุนแต่ไม่ได้กำไร ซึ่งในการประกาศอัตราเบี้ยประกันภัยรถตาม พระราชบัญญัติกรมการประกันภัยได้มีการพิจารณาทบทวนและปรับปรุงอัตราเบี้ยประกันภัยให้สอดคล้องกับสภาพความเสี่ยงภัยที่แท้จริงในปัจจุบันเป็นระยะๆ เช่น ในการเพิ่มและลดอัตราเบี้ยประกันภัยของรถบางประเภท หรือการเพิ่มค่าเสียหายเบื้องต้น ในกรณีได้รับความเสียหายต่อร่างกาย ต่อมาได้รับอันตรายสาหัสหรือต่อชีวิต และค่าสินไหมทดแทนส่วนเกิน และปัจจุบันกรมการประกันภัยมีสิ่งนายทะเบียนกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย พระราชบัญญัติเป็นอัตราเบี้ยคงที่อัตราเดียว แยกตามประเภทรถ และลักษณะ

<sup>29</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 10.



การใช้รถ บริษัทไม่สามารถที่จะคิดเบี้ยประกันภัยต่างจากที่นายทะเบียนกำหนดได้ วิธีการจัดทำประกันภัย 1. ถ่ายเอกสารคู่มือการจดทะเบียนรถ และบัตรประจำตัวประชาชน 2. นำเอกสารไปติดต่อบริษัทประกันภัยที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจประกันภัยรถ รวมถึงสาขาของบริษัททั่วประเทศ แจ้งความประสงค์การขอทำประกันภัยรถตามกฎหมาย 3. รับกรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งจะเป็นใบเสร็จรับเงินด้วย 4. รับเครื่องหมายแสดงว่ามีการประกันภัย พร้อมตรวจสอบข้อมูลบนเครื่องหมายให้ถูกต้อง เช่น ชื่อบริษัทประกันภัย หมายเลขทะเบียนรถ หมายเลขตัวถัง ระยะเวลาสิ้นสุด และนำไปติดไว้ที่กระจกรถด้านใน หรือหากเป็นรถประเภทอื่นที่ไม่ใช่รถยนต์ต้องติดไว้ในที่ๆ สามารถเห็นไปได้ชัดเจน

### 3.1.1.2 หลักเกณฑ์ในการให้ความคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้น

#### 1) ความเสียหายที่จะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นและจำนวนเงิน

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้กำหนดให้ “ค่าเสียหายเบื้องต้น” ในกรณีความเสียหายต่อร่างกาย หมายความว่า ค่ารักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาล ค่าปลงศพ และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพรวมทั้งค่าเสียหายและค่าใช้จ่ายที่จำเป็นอย่างอื่นเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยในเบื้องต้น ทั้งนี้ ตามรายการและจำนวนเงินที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 20 วรรคสอง

ค่าเสียหายเบื้องต้นนี้กฎกระทรวงกำหนดรายการ และจำนวนไว้ ไม่ใช่จ่ายตามความเสียหายที่แท้จริง แต่จ่ายในเบื้องต้นเมื่อเกิดภัย เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้มีเงินรักษาพยาบาล หรือจัดการศพก่อน อันเป็นการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถมิให้ได้รับความเดือดร้อนเฉพาะหน้า อันเป็นการบรรเทาความเดือดร้อน ค่าเสียหายเบื้องต้นจึงต่างกับค่าสินไหมทดแทน เพราะค่าสินไหมทดแทนเป็นเงินที่ใช้แทนความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมดที่ผู้ทำละเมิดต้องรับผิดชอบ หรืออาจจะกล่าวได้ว่าค่าเสียหายเบื้องต้นก็คือเงินส่วนแรกที่ต้องจ่ายโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดก็ได้<sup>30</sup>

สำหรับความเสียหายนั้น พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้ระบุความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยว่า “ความเสียหาย” หมายความว่า ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยอันเกิดจากรถ<sup>31</sup> ตามกฎกระทรวงยังได้กำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น และการร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2552 ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ดังนี้

<sup>30</sup> ประพันธ์ ทรัพย์แสง . เล่มเดิม. หน้า 86-87.

<sup>31</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 4.

1. ค่าเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น มีดังต่อไปนี้

- (1) ค่าใช้จ่ายในกรณีความเสียหายต่อร่างกาย ได้แก่
  - (ก) ค่ายาและค่าเวชภัณฑ์ที่ใช้ในการบำบัดรักษา
  - (ข) ค่าอวัยวะเทียมและอุปกรณ์ในการบำบัดรักษา รวมทั้งค่าซ่อมแซม
  - (ค) ค่าบริการทางการแพทย์ ค่าตรวจ และค่าวิเคราะห์โรค ทั้งนี้ ไม่รวมถึงค่าจ้างพยาบาลพิเศษและค่าบริการอื่นทำนองเดียวกัน
  - (ง) ค่าห้องและค่าอาหารตลอดเวลาที่เข้ารับการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาล
  - (จ) ค่าพาหนะนำผู้ประสบภัยไปสถานพยาบาล
- (2) ค่าใช้จ่ายในกรณีความเสียหายต่อชีวิต ได้แก่
  - (ก) ค่าปลงศพ
  - (ข) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการศพ

2. จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น ให้เป็นดังต่อไปนี้

(1) จำนวนเท่าที่จ่ายจริงแต่ไม่เกินหนึ่งหมื่นห้าพันบาท สำหรับความเสียหายต่อร่างกาย ตามข้อ 1 (1)

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกายอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้ ให้มีสิทธิได้รับเงินค่าเสียหายเบื้องต้นจำนวนสามหมื่นห้าพันบาทด้วย

- (ก) ตาบอด
- (ข) หูหนวก
- (ค) เป็นใบ้หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด
- (ง) เสียอวัยวะสืบพันธุ์ หรือความสามารถสืบพันธุ์
- (จ) เสียแขน ขา มือ เท้า หรือนิ้ว
- (ฉ) เสียอวัยวะอื่นใด
- (ช) จิตพิการอย่างติดตัว
- (ซ) ทุพพลภาพอย่างถาวร

(2) จำนวนสามหมื่นห้าพันบาท สำหรับความเสียหายต่อชีวิตตามข้อ 1 (2)

3. ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายดังต่อไปนี้ ให้ได้รับเงินค่าเสียหายเบื้องต้นรวมกันแล้วต้องไม่เกินห้าหมื่นบาท

- (1) ได้รับความเสียหายตามข้อ 1 (1) ต่อมาได้รับความเสียหายตามข้อ 1 (2)
- (2) ได้รับความเสียหายต่อร่างกายอย่างหนึ่งอย่างใดตามข้อ 2 (1) วรรคสอง ต่อมาได้รับความเสียหายตามข้อ 1 (2)

(3) ได้รับความเสียหายตามข้อ 1 (1) ต่อมาได้รับความเสียหายต่อร่างกายอย่างหนึ่ง  
 อย่างไม่ใดตามข้อ 2 (1) วรรคสอง และข้อ 1 (2)

4. การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นต่อบริษัทที่รับประกันภัย ให้ยื่นคำร้องขอตามแบบ  
 ที่นายทะเบียนกำหนด และต้องมีหลักฐานดังต่อไปนี้

(1) ความเสียหายต่อร่างกาย

(ก) ใบเสร็จรับเงินหรือหลักฐานการแจ้งหนี้เกี่ยวกับการรักษาพยาบาลในกรณีที่มี  
 การรักษาพยาบาลในสถานพยาบาลตามข้อ 1 (1)

(ข) สำเนาบัตรประจำตัวหรือหลักฐานอื่นใดที่ทางราชการเป็นผู้ออกให้ สำเนา  
 ใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าวหรือสำเนาหนังสือเดินทาง หรือหลักฐานอื่นใดที่นายทะเบียนประกาศ  
 กำหนดซึ่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ที่มีชื่อในหลักฐานนั้นเป็นผู้ประสบภัยแล้วแต่กรณี

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกายอย่างหนึ่งอย่างไม่ใดตามข้อ 2 (1)  
 วรรคสองนอกจากต้องยื่นหลักฐานตาม (ก) และ (ข) แล้ว ให้ยื่นใบรับรองแพทย์หรือความเห็น  
 แพทย์หรือหลักฐานอื่นใดที่ระบุว่าเป็นผู้ประสบภัยซึ่งได้รับความเสียหายต่อร่างกายดังกล่าว พร้อม  
 ทั้งสำเนารับที่กประจำวันของพนักงานสอบสวนหรือหลักฐานอื่นใด ที่แสดงว่าผู้นั้นได้รับความ  
 เสียหายจากการประสบภัยจากรถด้วย

(2) ความเสียหายต่อชีวิต

(ก) สำเนามรณบัตร หรือหลักฐานอื่นใดที่นายทะเบียนประกาศกำหนดซึ่ง  
 สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ที่มีชื่อในหลักฐานนั้นเป็นผู้ประสบภัย

(ข) สำเนารับที่กประจำวันของพนักงานสอบสวน หรือหลักฐานอื่นใดที่แสดง  
 ว่าผู้นั้นถึงแก่ความตายจากการประสบภัยจากรถ

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยถึงแก่ความตายภายหลังจากการเข้ารับการรักษาพยาบาลใน  
 สถานพยาบาล นอกจากต้องยื่นหลักฐานตาม (2) แล้ว ให้ยื่นหลักฐานตาม (1) ด้วย

5. บุคคลผู้มีสิทธิร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น มีดังต่อไปนี้

(1) กรณีความเสียหายต่อร่างกายตามข้อ 1 (1) ให้ผู้ประสบภัยเป็นผู้ร้องขอหาก  
 ผู้ประสบภัยไม่สามารถร้องขอได้ ให้สถานพยาบาลที่รักษาผู้ประสบภัยและได้รับโอนสิทธิ  
 เรียกร้องจากผู้ประสบภัย บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ที่รับโอนสิทธิเรียกร้องจาก  
 สถานพยาบาลที่รักษาผู้ประสบภัย ทายาทหรือญาติ หรือผู้มีส่วนได้เสียของผู้ประสบภัย แล้วแต่  
 กรณีร้องขอแทน

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกายอย่างหนึ่งอย่างใดตามข้อ 2 (1) วรรคสอง ให้ผู้ประสบภัยเป็นผู้ร้องขอ หากผู้ประสบภัยไม่สามารถร้องขอได้ให้ทายาทหรือญาติ หรือผู้มีส่วนได้เสียของผู้ประสบภัย แล้วแต่กรณี ร้องขอแทน

(2) กรณีความเสียหายต่อชีวิตตามข้อ 1 (2) ให้ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยเป็นผู้ร้องขอ

6. การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทที่รับประกันภัยต้องกระทำภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่ความเสียหายเกิดขึ้น

7. การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ให้จ่ายแก่ผู้ร้องขอตามข้อ 6 แล้วแต่กรณี เป็นเงินสดหรือเป็นเช็คที่มีได้ลงวันที่ล่วงหน้า ภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่รับคำร้องขอ โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิดชอบ

2) ค่าเสียหายส่วนเกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น

เป็นค่าเสียหายที่บริษัทจะชดใช้ให้ภายหลังจากที่มีการพิสูจน์ความรับผิดชอบตามกฎหมายแล้ว โดยบริษัทที่รับประกันภัยรถที่เป็นฝ่ายผิดต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายแก่ ผู้ประสบภัย/ทายาทผู้ประสบภัย เมื่อรวมกับค่าเสียหายเบื้องต้นที่ผู้ประสบภัย/ทายาทได้รับแล้ว เป็นดังนี้

(1) กรณีบาดเจ็บ เป็นค่ารักษาพยาบาล และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลรวมกับค่าสินไหมทดแทน ไม่เกิน 50,000 บาท

(2) กรณีเสียชีวิต หรือสูญเสียอวัยวะ หรือทุพพลภาพ จำนวน 100,000 บาท เฉพาะกรมธรรม์คุ้มครองตั้งแต่ 1 เมษายน พ.ศ. 2546 เป็นต้นมา ไม่ว่าจะมีการรักษาพยาบาลหรือไม่ และสำหรับกรมธรรม์ที่เริ่มคุ้มครองตั้งแต่ 1 มกราคม พ.ศ. 2553 เป็นต้นมานั้น คุ้มครองค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นจำนวนเงิน 200,000 บาท ไม่ว่าจะมีการรักษาพยาบาลหรือไม่ ถ้ามีค่ารักษาพยาบาลก่อนเสียชีวิตให้นำมารวมด้วย และรวมแล้วเท่ากับ 200,000 บาท และให้บริษัทจ่ายค่าชดเชยรายวัน วันละ 200 บาท เป็นระยะเวลาไม่เกิน 20 วัน ในกรณีที่พักรักษาตัวอยู่ในโรงพยาบาล

3) หลักสำรองจ่าย

ค่าสินไหมทดแทนกรณีรถตั้งแต่ 2 คันขึ้นไป ก่อให้เกิดความเสียหาย กรณี รถตั้งแต่ 2 คันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหายต่างฝ่ายต่างมีประกันตามพระราชบัญญัติ และไม่มีผู้ใดยอมรับผิด ในเหตุที่เกิด ผู้ประสบภัยจะได้รับความคุ้มครองตามหลักการสำรองจ่าย ดังนี้

กรณีบาดเจ็บ บริษัทที่รับประกันภัยรถคันที่ผู้ประสบภัยมาขณะเกิดเหตุจะสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาลตามใบเสร็จ จำนวนเงินไม่เกิน 50,000 บาทต่อคน แก่

กรณีเสียชีวิต สูญเสียอวัยวะ หรือทุพพลภาพอย่างถาวร บริษัทจะสำรองจ่ายทดแทน ค่าปลงศพ จำนวน 200,000 บาทต่อคน แก่ทายาทผู้ประสบภัย

#### 4) ความคุ้มครองกรณีอุบัติเหตุที่ไม่มีคู่กรณี

กรณีผู้ประสบภัยที่เป็นผู้ขับขี่และเป็นฝ่ายผิดเอง หรือไม่มีผู้ใดรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ขับขี่ที่ประสบภัยครั้งนี้ผู้ประสบภัยที่เป็นผู้ขับขี่จะได้รับความคุ้มครองไม่เกินค่าเสียหายเบื้องต้น กล่าวคือ หากบาดเจ็บจะได้รับค่ารักษาพยาบาลไม่เกิน 15,000 บาท หรือเสียชีวิตจะได้รับค่าปลงศพ จำนวน 35,000 บาท หรือเสียชีวิตภายหลังรักษาพยาบาลจะรับค่าเสียหายเบื้องต้นไม่เกิน 50,000 บาท

กรณีผู้ประสบภัยหรือบุคคลภายนอกกรณ และผลคดียุติว่า ผู้ขับขี่รถคันที่โดยสารเป็นผู้กระทำละเมิด (ประมาทเอง) กรณีบาดเจ็บ จะได้รับการชดเชยค่าเสียหายไม่เกิน 50,000 บาท และกรณีเสียชีวิตหรือสูญเสียอวัยวะ หรือทุพพลภาพอย่างถาวร จะได้รับการชดเชยจำนวน 200,000 บาท

#### 3.1.1.3 กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีหน้าที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย หากผู้ประสบภัยไม่ได้รับการชดเชยจากบริษัทประกันภัย หรือเจ้าของรถที่ไม่จัดให้มีประกันภัย หรือไม่สามารถเรียกร้องจากที่ใดได้ เช่น รถชนแล้วหนี หรือเจ้าของรถที่ไม่จัดให้มีประกันภัยไม่จ่ายค่าเสียหาย ฯลฯ โดยค่าเสียหายเบื้องต้นที่สามารถจ่ายได้ คือ ค่ารักษาพยาบาลกรณีได้รับบาดเจ็บตามที่รักษาจริงไม่เกิน 15,000 บาท และค่าปลงศพกรณีเสียชีวิต จำนวน 35,000 บาท แต่หากผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บและต่อมาเสียชีวิตในภายหลัง ผู้ประสบภัยที่เสียชีวิตจะได้รับค่ารักษาพยาบาลตามที่รักษาจริงไม่เกิน 15,000 บาท และค่าปลงศพ จำนวน 35,000 บาท ซึ่งรวมแล้วไม่เกินจำนวน 50,000 บาท การยื่นขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนฯ ผู้ประสบภัยหรือทายาทต้องยื่นภายใน 180 วัน นับแต่วันที่ที่มีความเสียหายเกิดขึ้น

#### 3.1.2 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

##### 3.1.2.1 กฎหมายละเมิด

เสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิด จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น<sup>32</sup> ดังนั้นสาระสำคัญของละเมิด หมายความว่า การกระทำผิดกฎหมายโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ เป็นเหตุให้บุคคล

<sup>32</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 420

อื่นได้รับความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สิน หรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใด ผู้กระทำจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน

ละเมิดจะต้องเป็นการกระทำผิดกฎหมาย และเกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น ถ้ามีการกระทำผิดกฎหมาย แต่ไม่เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น หรือเกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น แต่การกระทำนั้นไม่ผิดกฎหมาย ย่อมไม่เป็นละเมิด<sup>33</sup> โดยการกระทำใดจะเป็นละเมิดต้องประกอบด้วยหลัก 3 ประการที่สำคัญดังนี้

(1) กระทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมาย

“การกระทำ” ในความหมายของมาตรา 420 หมายความว่า การกระทำของบุคคลซึ่งรวมทั้งการงดเว้นกระทำแล้วเกิดความเสียหายด้วย ซึ่งการงดเว้นกระทำก็คือการงดเว้นไม่เคลื่อนไหวร่างกายภายใต้บังคับของจิตใจเช่นกัน

การกระทำหมายความว่าความรวมถึงการงดเว้นกระทำในกรณีที่จะต้องป้องกันผล การป้องกันผลเสียหายมิให้เกิดขึ้นต้องมีหน้าที่ที่จะต้องป้องกัน หน้าที่นั้นอาจเกิดจากบทบัญญัติของกฎหมาย

กระทำต่อบุคคลอื่น โดยผิดกฎหมาย ในมาตรา 420 ทำให้เข้าใจว่าถ้าไม่มีกฎหมายบัญญัติไว้แล้วย่อมไม่เป็นละเมิด แท้จริงแล้วคำว่า “โดยผิดกฎหมาย” หมายความว่ากระทำโดยไม่มีอำนาจหรือไม่มีสิทธิหรือทำโดยมิชอบด้วยกฎหมาย แม้ไม่มีกฎหมายบัญญัติไว้ว่าการกระทำเช่นนั้นเป็นความผิด ถ้าผู้กระทำได้ทำต่อบุคคลอื่นจนเขาเสียหายโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ การกระทำนั้นก็จะเป็นละเมิดได้ แต่ถ้าหากเป็นกรณีกฎหมายบัญญัติไว้ว่าเป็นความผิดอย่างชัดแจ้ง ตามประมวลกฎหมายอาญา การกระทำผิดกฎหมายนั้นย่อมเป็นการกระทำโดยมิชอบด้วยกฎหมายอยู่ในตัว

ถ้าผู้กระทำมีอำนาจทำได้โดยอาศัยสิทธิตามกฎหมาย เป็นเจ้าพนักงานผู้ปฏิบัติตามกฎหมายหรืออาศัยสิทธิในฐานะเจ้าหน้าที่ตามคำพิพากษาของศาล หรืออาศัยสิทธิในฐานะเป็นคู่สัญญา แม้มีความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำโดยใช้อำนาจโดยชอบดังกล่าวข้างต้นก็ไม่เป็นการกระทำโดยผิดกฎหมาย<sup>34</sup>

(2) กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ

กระทำโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่อ “โดยจงใจ” มีความหมายคล้ายกับโดยเจตนา ในทางอาญา แตกต่างกันเพียงแต่เพียงว่า การกระทำโดยจงใจ หมายความว่า กระทำโดยรู้สำนึกถึงผลเสียหายที่จะเกิดจากการกระทำของตน ถ้ารู้ว่าการกระทำนั้นจะเกิดผลเสียหายแก่เขาแล้วก็คือเป็นการกระทำโดย

<sup>33</sup> ศักดิ์ สนองชาติ . (2532) . คำอธิบายโดยย่อประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด. หน้า 1.

<sup>34</sup> สุขุม สุกนิตย์ . (2543) . คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด. หน้า 22.

จงใจส่วนผลเสียหายจะเกิดขึ้นมาน้อยเพียงใดไม่สำคัญ<sup>35</sup> หรืออาจสรุปสั้นๆ ว่ากระทำโดยรู้ว่าจะเกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น กระทำโดยจงใจมีความหมายกว้างกว่ากระทำโดยเจตนาตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59 เพราะกระทำโดยเจตนา ผู้กระทำได้ประสงค์ต่อผล หรือยอมถึงเห็นผลของการกระทำนั้น

กระทำโดยประมาทเลินเล่อ<sup>36</sup> มีความหมายทำนองเดียวกับกระทำโดยประมาทในทางอาญา ซึ่งประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 59 วรรคสี่ บัญญัติว่า กระทำโดยประมาท ได้แก่กระทำความผิดมิใช่โดยเจตนา แต่กระทำโดยปราศจากความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะการเช่นนั้นจำเป็นต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์และผู้กระทำได้ใช้ความระมัดระวังเช่นว่านั้นได้แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่ ซึ่งอาจสรุปความหมายได้ว่าเป็นการกระทำโดยไม่จงใจ แต่กระทำโดยปราศจากความระมัดระวัง ซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจำเป็นต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์และผู้กระทำได้ใช้ความระมัดระวังเช่นว่านั้นได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่

ความระมัดระวังของบุคคลต้องพิจารณาตามวิสัยและพฤติการณ์ วิสัยหมายความถึงสภาพเกี่ยวกับตัวผู้กระทำ เช่น เป็นเด็กหรือผู้ใหญ่ เป็นหญิงหรือชาย พฤติการณ์หมายความว่าเหตุภายนอกตัวผู้กระทำ เช่น ขณะเกิดเหตุเป็นเวลากลางวันหรือกลางคืน เหตุเกิดในเมืองหรือในป่า เหตุเกิดในยามสงบหรือในขณะที่มีคนร้ายเข้าปล้นจี้ เพราะพฤติการณ์อันเป็นเหตุภายนอกตัวผู้กระทำ อาจทำให้การใช้ความระมัดระวังแตกต่างกันไปได้

สภาพเกี่ยวกับตัวผู้กระทำนั้น ต้องสมมติบุคคลขึ้นเปรียบเทียบ โดยบุคคลที่สมมตินั้นสภาพทางร่างกายถืออย่างเดียวกับผู้กระทำ แต่สภาพทางจิตใจถือระดับทั่วไปของบุคคลในสภาพร่างกายอย่างเดียวกันนั้น ทั้งบุคคลที่สมมติจะต้องสมมติว่าอยู่ในพฤติการณ์ภายนอกเช่นเดียวกับผู้กระทำด้วย เมื่อเปรียบเทียบกัน ถ้าบุคคลที่สมมติจะไม่กระทำโดยขาดความระมัดระวังเหมือนที่ผู้กระทำได้กระทำไปแล้ว ย่อมถือว่าผู้กระทำกระทำโดยประมาทเลินเล่อถ้าบุคคลที่สมมติจะกระทำเช่นเดียวกับที่ผู้กระทำได้กระทำไปแล้ว ย่อมถือไม่ได้ว่าผู้กระทำกระทำโดยประมาทเลินเล่อ

การพิจารณาการกระทำโดยประมาทในทางละเมิดนั้น ต้องพิจารณาระดับขนาดของความระมัดระวังของผู้กระทำ โดยเทียบกับบุคคลในวิสัยและพฤติการณ์อย่างเดียวกันกับผู้กระทำว่าปกติบุคคลเช่นว่านั้นจะใช้ความระมัดระวังได้มากน้อยเพียงใด ถ้าหากปรากฏว่าบุคคลธรรมดาที่เป็นมาตรฐานเทียบเคียงนั้นอยู่ในพฤติการณ์ภายนอกเช่นเดียวกันกับผู้กระทำจะใช้ความระมัดระวังมากกว่าผู้กระทำและความเสียหายย่อมไม่เกิดขึ้น ก็ต้องถือว่าผู้กระทำประมาท<sup>37</sup>

<sup>35</sup> จิตติ ดิงศภัทย์ . (2503) . *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2* . หน้า 470.

<sup>36</sup> ศักดิ์ สนองชาติ . เล่มเดิม . หน้า 13.

<sup>37</sup> สุขุม สุกนิตย์ . เล่มเดิม . หน้า 15-18.

(3) ทำให้ผู้อื่นเสียหายแก่สิทธิต่างๆ ที่ระบุไว้ กล่าวคือ ชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สิน หรือสิทธิ

ละเมิดจะต้องเป็นการกระทำโดยผิดกฎหมาย และเป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับความเสียหาย แม้จะมีการกระทำผิดกฎหมาย แต่บุคคลอื่น ไม่ได้ได้รับความเสียหายหรือความเสียหายยังไม่เกิด ย่อมยังไม่เป็นละเมิด<sup>38</sup> ในส่วนของลักษณะของความเสียหายจะต้องมีลักษณะ ดังนี้

ก. ต้องเป็นความเสียหายที่แน่นอน ความเสียหายที่แน่นอน อาจเป็นความเสียหายที่เป็นตัวเงินหรือความเสียหายอันมิใช่ตัวเงิน หรือความเสียหายอันเกิดขึ้นแล้วในเวลาปัจจุบันหรือความเสียหายในอนาคตอันจะต้องเกิดขึ้นแน่นอน

ข. ต้องเป็นความเสียหายตามกฎหมาย กล่าวคือ เป็นความเสียหายที่กฎหมายยอมรับรอง ถ้าเป็นความเสียหายโดยพฤตินัย เช่น ผู้เสียหายยินยอมให้กระทำ แม้จะเกิดความเสียหายก็ไม่ใช่ความเสียหายตามกฎหมายอันจะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้

ค. ต้องเป็นความเสียหายต่อสิทธิของบุคคลอื่น กล่าวคือ เสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สิน หรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดซึ่งกฎหมายรับรองคุ้มครอง หากไม่มีกฎหมาย รับรองก็เรียกค่าสินไหมทดแทนไม่ได้

มาตรา 437 บัญญัติว่า บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอย่างใดๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเอง<sup>39</sup>

จากหลักกฎหมายดังกล่าวจะเห็นได้ว่า คนขับรถยนต์หรือยานพาหนะอื่นที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล หากไปก่อความเสียหายเกิดขึ้นแก่คนเดินถนน จักรยาน รถเข็น หรือรถสามล้อถีบ ฯลฯ แล้ว กฎหมายให้ถือว่าผู้ขับขี่เป็นฝ่ายผิดเสมอ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ตามเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนดถึงจะไม่ต้องรับผิดชอบ

กรณีลูกจ้างขับรถยนต์โดยสารประจำทางไปในทางการที่จ้าง ถือว่าครอบครองควบคุมดูแลยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกล ดังตามคำพิพากษาฎีกาที่ 765 / 2533 ป. ลูกจ้างของจำเลยขับรถยนต์โดยสารประจำทางของจำเลยชนผู้ตายซึ่งกำลังเดินข้ามถนน อันเป็นการกระทำในทางการที่จ้างของจำเลยและได้ครอบครองควบคุมดูแลยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกล จึงเป็นกรณีอยู่ในบังคับแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 ดังนั้น จึงฟังได้ในเบื้องต้นว่าจำเลยจะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้นร่วมกับ ป. เว้นแต่จะพิสูจน์ได้

<sup>38</sup> ศักดิ์ สนองชาติ. เล่มเดิม. หน้า 41.

<sup>39</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 437



ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเอง แม้การที่ผู้ตายไม่ข้ามถนนในทางข้ามซึ่งอยู่ไม่ห่างจากที่เกิดเหตุ อันถือได้ว่าผู้ตายมีส่วนประมาทด้วยก็ตาม แต่ ป. มีส่วนประมาทมากกว่า เพราะ ป. ขับรถโดยไม่ชะลอความเร็วในขณะที่ใกล้ถึงทางแยก การที่ผู้ตายมีส่วนประมาทก่อให้เกิดความเสียหาย ศาลย่อมมีอำนาจกำหนดค่าสินไหมทดแทนให้โจทก์มากน้อยเพียงใดก็ได้ โดยอาศัยพฤติการณ์เป็นประมาท<sup>40</sup>

ค่าเสียหายที่คนขับรถฝ่ายที่ผิดจะต้องรับผิดชอบใช้ให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายนั้นมีอยู่มากมายหลายอย่าง คือ

1. ค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่ทำให้เขาถึงตาย<sup>41</sup>

(1) ค่าปลงศพ และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นอย่างอื่น ๆ เช่น ค่ารถบรรทุกศพ ค่าโลงศพ ค่าธรรมเนียมที่ต้องใช้จ่ายให้วัด ค่าดอกไม้ ค่าใช้จ่ายในการบำเพ็ญกุศล

(2) ค่าขาดไร้อุปการะ ต้องเป็นกรณีที่ขาดไร้อุปการะตามกฎหมาย เช่น บิดามารดามีหน้าที่อุปการะเลี้ยงดูบุตรผู้เยาว์ บุตรมีหน้าที่อุปการะเลี้ยงดูบิดามารดา เป็นต้น

(3) ค่าขาดแรงงาน ถ้าผู้ตายมีความผูกพันตามกฎหมายจะต้องทำการงานให้เป็นคุณแก่บุคคลภายนอกในครัวเรือน หรืออุตสาหกรรมของบุคคลภายนอก ผู้ทำละเมิดจะต้องชดเชยค่าขาดแรงงานให้แก่บุคคลภายนอกด้วย

(4) ถ้ายังไม่ตายทันที เรียกว่ารักษาพยาบาล และค่าขาดประโยชน์ทำมาหาได้ เพราะไม่สามารถประกอบการทำงานได้ด้วย

2. ค่าสินไหมทดแทนในกรณีทำให้เขาเสียหายแก่ร่างกายหรืออนามัย<sup>42</sup>

(1) ค่าใช้จ่ายอันตนต้องเสียไป เช่น ค่ารักษาพยาบาล และค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวกับการรักษา

(2) ค่าขาดประโยชน์ทำมาหาได้ในระหว่างเจ็บป่วย

(3) ค่าเสียหายเพื่อการที่เสียความสามารถประกอบการทำงาน ทั้งในเวลาปัจจุบันและอนาคต โดยไม่ต้องคำนึงถึงว่าผู้ถูกทำละเมิดจะมีงานทำมาก่อนหรือไม่

(4) ค่าเสียหายที่ขาดแรงงานในครัวเรือนหรืออุตสาหกรรมของบุคคลภายนอก คือทำให้เขาถึงตาย ทำให้บุคคลภายนอกขาดแรงงานจากผู้ถูกทำละเมิดทั้งในครัวเรือนและในอุตสาหกรรม

<sup>40</sup> สมศักดิ์ เอี่ยมพลับใหญ่. (2551). *คดีขับรถประมาท*. หน้า 107.

<sup>41</sup> *ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 443 และ มาตรา 445.*

<sup>42</sup> *ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 444 – 446.*

(5) ค่าเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงิน คือ ทนทุกข์ทรมาน เจ็บป่วย ร่างกายพิการ หน้าเสียโฉม ทูพพลภาพตลอดชีวิต เป็นต้น

### 3.1.2.2 กฎหมายประกันภัย

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 20 มีบทบัญญัติที่แบ่งการประกันวินาศภัยออกเป็นประกันวินาศภัยและการประกันชีวิต โดยการประกันวินาศภัยที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยรถยนต์ ซึ่งได้แก่ การประกันภัยค้ำจุน อันมีหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ในมาตรา 887 และมาตรา 888

โดยคำว่า “การประกันวินาศภัย” หมายถึงการประกันภัยเพื่อความเสียหายอันพึงประมาณเป็นเงินได้ ผู้เอาประกันภัยจะได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่เกิดวินาศภัยขึ้นตามสัญญา แต่ต้องไม่เกินความเสียหายที่แท้จริงภายในจำนวนเงินที่ได้เอาประกันภัย (Indemnity Contract)

การประกันวินาศภัย เป็นสัญญาต่างตอบแทนที่มีวัตถุประสงค์เป็นการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน<sup>43</sup> กฎหมายจึงมุ่งแต่ความเสียหายที่ประมาณเป็นเงินได้เท่านั้น<sup>44</sup> ความเสียหายใดที่ไม่สามารถตีราคาเพื่อชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่แท้จริงแก่กันได้ ไม่ถือว่าเป็นวินาศภัย และไม่สามารถเอาประกันวินาศภัยได้ เช่น การประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล ในส่วนที่ถึงแก่ความตาย หรือพิการ เสียแขนขา หรืออวัยวะสำคัญ ไม่ถือว่าเป็นการประกันวินาศภัย เพราะชีวิต ร่างกาย อวัยวะของบุคคลนั้นไม่สามารถประมาณเป็นเงินได้ จึงไม่สามารถชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในส่วนนี้ตามสัญญาประกันวินาศภัยได้<sup>45</sup> แต่การประกันภัยอุบัติเหตุเกี่ยวกับรถยนต์ เมื่อรถยนต์คันที่เอาประกันภัยไว้ถูกชนเสียหาย ความเสียหายดังกล่าวคงตีราคาเป็นค่าซ่อมแซมให้กลับคืนสภาพเดิมได้ ถือว่าความเสียหายนั้นสามารถประมาณเป็นเงินได้ เช่นนี้เห็นได้ชัดว่าเป็นการประกันวินาศภัย<sup>46</sup>

(1) มาตรา 861 เป็นลักษณะทั่วไปของประกันวินาศภัย ซึ่งการประกันภัยรถยนต์ต้องอยู่ภายใต้บทบัญญัติมาตรา 861 ซึ่งบัญญัติว่า “อันว่าสัญญาประกันภัยนั้น คือสัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่งตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือใช้เงินจำนวนหนึ่งให้ในกรณีวินาศภัย หากมีขึ้น หรือใน

<sup>43</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 861.

<sup>44</sup> จิตติ ดิงศกัทธิ์. (2524). กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย. หน้า 6.

<sup>45</sup> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 64/2516.

<sup>46</sup> ไชยศ เหมะรัชต์. (2551). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย. หน้า 178.

เหตุอย่างอื่นในอนาคตคงได้ระบุไว้ในสัญญาและในการนี้บุคคลอีกคนหนึ่งตกลงจะส่งเงินซึ่งเรียกว่าเบี้ยประกันภัย”

มาตรา 861 มีข้อพิจารณาอยู่ 3 ประการ<sup>47</sup>

1. เป็นสัญญาที่ฝ่ายหนึ่งตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือใช้เงินจำนวนหนึ่ง ในการที่ฝ่ายหนึ่งตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทน เข้าลักษณะประกันวินาศภัย คือ ถ้ามีภัยเกิดขึ้นตามที่กำหนดไว้ ผู้รับประกันภัยจะชดเชยค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจริง แต่ไม่เกินจำนวนที่ได้ตกลงกันไว้

ส่วนการที่ฝ่ายหนึ่งตกลงจะใช้เงินจำนวนหนึ่ง เข้าลักษณะประกันภัยประเภทกำหนดจำนวนเงินแน่นอน หรือสัญญาประกันชีวิต ซึ่งผู้รับประกันภัยจะต้องใช้เงินเป็นจำนวนแน่นอนโดยไม่ต้องคำนึงถึงความเสียหายว่ามีเพียงใด หากมีเหตุอย่างอื่นในอนาคตคงได้ระบุไว้ในสัญญา

2. มีเงื่อนไขแห่งการใช้เงิน คือ มีเหตุการณ์เกิดขึ้นในอนาคตอันเป็นวินาศภัยหรือเหตุอย่างอื่นในอนาคตคงได้ระบุไว้ในสัญญา แสดงให้เห็นความไม่แน่นอนของหนี้ฝ่ายผู้รับประกันภัย ซึ่งแล้วแต่เงื่อนไขดังกล่าวว่าจะเกิดขึ้นหรือไม่ ส่วนนี้ของผู้เอาประกันภัยที่ต้องส่งเบี้ยประกันภัยนั้นแน่นอนเสมอ ที่กฎหมายแยกวินาศภัยกับเหตุการณ์อย่างอื่น เนื่องจากลักษณะที่แตกต่างของสัญญาประกันวินาศภัย ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะได้รับค่าสินไหมทดแทนเท่าที่เสียหายจริงๆ จะเรียกเงินเป็นกำไรมิได้เป็นอันขาด (คำพิพากษาฎีกา 64/2516) ส่วนที่กล่าวว่าเหตุการณ์อย่างอื่นในอนาคตนั้นได้แก่ประกันชีวิตคือ ความตาย

วินาศภัยที่ประกันภัยต้องมีลักษณะไม่แน่นอน ซึ่งอยู่ในความหมายที่กฎหมายบัญญัติไว้ใน มาตรา 861 กล่าวคือ หากมีขึ้น (contingent loss) เหตุการณ์อย่างอื่นที่ระบุในสัญญาก็ต้องเป็นเหตุการณ์ในอนาคต เหตุการณ์หรือวินาศภัยที่เกิดขึ้นแล้วจะเอามาเป็นเหตุประกันภัยไม่ได้

คำพิพากษาฎีกาที่ 2513/2518 กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์สิ้นอายุเมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม ต่อมาวันที่ 24 กรกฎาคม เกิดอุบัติเหตุ ผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยออกกรมธรรม์เมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม โดยให้มีผลย้อนหลังไปถึงวันที่ 22 กรกฎาคม กรณีเช่นนี้ ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบในสัญญาประกันภัยในส่วนที่มีวัตถุประสงค์เพื่อรับประกันวินาศภัยที่เกิดขึ้นแล้ว โดยศาลฎีกาวินิจฉัยคำว่า วินาศภัยหากมีขึ้นตามมาตรา 861 ว่า หมายถึง วินาศภัยที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตหลังจากวันทำสัญญา วินาศภัยที่เกิดขึ้นแล้วจะเอามาประกันภัยไม่ได้ แม้กรมธรรม์ประกันภัยจะระบุอายุการประกันภัยย้อนหลังเป็นวันที่ 22 กรกฎาคม ก่อนเกิดวินาศภัยก็หาทำให้ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยใช้ค่าเสียหายตามกรมธรรม์นั้นได้ไม่

<sup>47</sup> สุธาสิณี ธิติสุทธิ. (2552) . เอกสารสรุปคำบรรยาย 177426 วิชากฎหมายประกันภัย. หน้า 3 – 4.

3. บุคคลอีกคนหนึ่งตกลงจะส่งเงินซึ่งเรียกว่าเบี้ยประกันภัย ผู้มีหน้าที่ส่งเบี้ยประกัน เรียกว่า ผู้เอาประกันภัย เบี้ยประกันนี้เป็นเงินอาจส่งเป็นงวดหรือส่งเป็นก้อนก็ได้

มาตรา 887 เป็นบทบัญญัติเกี่ยวกับการประกันภัยค่าจุน หรือเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า “ประกันภัยความรับผิด” คือการที่ผู้ประกันภัยตกลงว่าจะใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกผู้ต้องเสียหายจากการกระทำของผู้เอาประกันภัยหรือผู้ที่ถูกเอาประกันภัยจะต้องรับผิด

ประกันภัยค่าจุนนี้จัดว่าเป็นประกันวินาศภัยอย่างหนึ่ง แตกต่างกับวินาศภัยธรรมดาตรงที่ วินาศภัยธรรมดามุ่งถึงความเสียหายอันเกิดแก่วัตถุที่เอาประกันภัย แต่ประกันภัยค่าจุนมุ่งถึงความเสียหายอันเกิดกับบุคคลภายนอกเนื่องมาจากความผิดของผู้เอาประกัน

มาตรา 887 บัญญัติว่า “อันว่าประกันภัยค่าจุนนั้น” คือสัญญาประกันภัยซึ่งผู้รับประกันภัยตกลงว่าจะใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัย เพื่อความวินาศภัยอันเกิดขึ้นแก่บุคคลอีกคนหนึ่ง และซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบ

บุคคลผู้ต้องเสียหายชอบที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนตามที่ตนควรจะได้ นั้นจากผู้รับประกันภัยโดยตรง แต่ค่าสินไหมทดแทนเช่นนี้หาอาจจะคิดเกินไปกว่าจำนวนอันผู้รับประกันภัยจะพึงต้องใช้ตามสัญญานั้นได้ไม่ ในคดีระหว่างบุคคลผู้ต้องเสียหายกับผู้รับประกันภัยนั้น ท่านให้ผู้ต้องเสียหายเรียกตัวผู้เอาประกันภัยเข้ามาในคดีด้วย

อนึ่ง ผู้รับประกันภัยนั้นแม้จะได้ส่งค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยแล้วก็ยังหาหลุดพ้นจากความรับผิดต่อบุคคลผู้ต้องเสียหายนั้นไม่ เว้นแต่ตนจะพิสูจน์ได้ว่าค่าสินไหมทดแทนนั้นผู้เอาประกันภัยได้ใช้ให้แก่ผู้ต้องเสียหายแล้ว”

ข้อสังเกตเกี่ยวกับประกันภัยค่าจุน<sup>48</sup>

1. การพิจารณาปัญหาเรื่องประกันภัยค่าจุน ชั้นแรกควรพิจารณาจากตัวผู้เอาประกันภัยเสียก่อนว่าผู้เอาประกันภัยมีความรับผิดตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอกหรือไม่ ถ้าผู้เอาประกันภัยไม่ต้องรับผิด ผู้รับประกันภัยก็ไม่ต้องรับผิดไปด้วย

2. ค่าสินไหมทดแทนที่บุคคลภายนอกจะเรียกร้องได้นั้น ได้แก่ค่าสินไหมทดแทนที่สามารถคำนวณเป็นตัวเงินได้ แต่จะเรียกได้ไม่เกินจำนวนเงินที่เอาประกันภัยไว้

3. ความรับผิดของผู้รับประกันภัยค่าจุนอยู่ในบังคับของ มาตรา 879 ด้วย ฉะนั้นถ้าผู้เอาประกันภัยได้ก่อวินาศภัยขึ้นด้วยความทุจริตหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงแล้ว ผู้รับประกันภัยก็ไม่ต้องรับผิด

<sup>48</sup> สรพล สุขทรตพันธ์. (2533). คำอธิบายกฎหมายลักษณะประกันภัย ศึกษาแบบเรียงมาตรา. หน้า 108 – 113.

4. ในคดีระหว่างผู้เสียหายกับผู้รับประกันภัยค่าจูน ผู้เสียหายต้องเรียกผู้เอาประกันภัยเข้ามาในคดีด้วย มิฉะนั้น ไม่อาจเรียกส่วนที่ขาดจากผู้เอาประกันภัยได้

5. ผู้รับประกันภัยค่าจูนต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกผู้เสียหายถึงแม้ว่าผู้เอาประกันซึ่งเป็นคู่สัญญาปฏิบัติผิดเงื่อนไขในกรมธรรม์ประกันภัย ผู้รับประกันภัยก็จะยกเหตุนี้ขึ้นอ้างเพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกหาได้ไม่

6. เกี่ยวกับการรับช่วงสิทธิ ผู้รับประกันภัยค่าจูนจะอาศัยอำนาจตามตรา 880 มาบังคับใช้เพื่อใช้สิทธิไล่เบียดเอาจากผู้เอาประกันภัยไม่ได้ เพราะมาตรา 880 เป็นเรื่องความผิดเกิดขึ้นโดยบุคคลภายนอกแต่ประกันภัยค่าจูนเป็นเรื่องผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นบุคคลในสัญญา มิใช่บุคคลภายนอกกระทำความผิด ฉะนั้นโดยหลักเบื้องต้นแล้ว รับช่วงสิทธิไม่ได้

แต่ผู้รับประกันภัยค่าจูนอาจรับสิทธิได้ในบางกรณี เช่น ลูกจ้างของผู้เอาประกันภัยไปก่อละเมิดต่อบุคคลภายนอกเป็นเหตุให้ผู้เอาประกันในฐานะนายจ้างต้องร่วมรับผิดชอบ ดังนี้เมื่อผู้รับประกันภัยใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับบุคคลภายนอกแล้วก็อาจรับช่วงสิทธิตามตรา 880 ไปไล่เบียดเอาจากลูกจ้างได้ ทั้งนี้เพราะเป็นความผิดที่เกิดโดยลูกจ้างของผู้เอาประกันภัย ซึ่งถือว่าเป็นบุคคลภายนอกสัญญา

### 3.1.2.3 รับขนคนโดยสาร

ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้โดยสารในความเสียหายที่เกิดแก่ตัวผู้โดยสารตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 634 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสารในความเสียหายแก่ตัวเขา หรือในความเสื่อมเสียอย่างใดๆ อันเป็นผลโดยตรงแก่การที่ต้องชักเข้าไปในการขนส่ง เว้นแต่การเสียหายหรือสิทธินั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดแต่ความผิดของคนโดยสารนั่นเอง

ความรับผิดของผู้ขนส่งคนโดยสารตามบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นี้ ในเบื้องต้นบุคคลดังกล่าวจะต้องเป็นผู้ขนส่งตามความของมาตรา 608 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เสียก่อน กล่าวคือต้องเป็นบุคคลผู้รับขนส่งคนโดยสารเพื่อทำหน้าที่เป็นทางค้าปกติของตน เพราะถ้าไม่เป็นผู้ขนส่งคนโดยสารก็ไม่ต้องรับผิดตามหลักเกณฑ์ในเรื่องการรับขนคนโดยสารตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่ถ้าเป็นก็ต้องรับผิด เช่น จำเลยเป็นบริษัททำกิจการรับขนส่งคนโดยสารตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 608 ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายอันเกิดแก่โจทก์ซึ่งเป็นคนโดยสาร เว้นแต่การเสียหายหรือสิทธินั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดแต่ความผิดของโจทก์ตามมาตรา 634 ฉะนั้น รถคันเกิดเหตุจะไม่ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของจำเลย และคนขับไม่ใช้ลูกจ้างจำเลยก็ตาม แต่ถ้าวรคันนั้นอยู่ในความควบคุมของจำเลย และรับส่ง

คนโดยสารในปกติธุรกิจของจำเลยโดยตรง เมื่อคนขับรถประจำรถได้ขับรถโดยประมาททำให้โจทก์เสียหายแล้ว จำเลยก็ต้องรับผิดชอบ ดังตามคำพิพากษาฎีกาที่ 431/2509

ความรับผิดชอบตามหลักละเมิดนั้นต่างจากความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องรับขน เพราะถ้าเป็นเรื่องละเมิด ผู้เสียหายต้องพิสูจน์ถึงการจงใจหรือประมาทเลินเล่อตามมาตรา 420 เว้นแต่จะเข้ามาตรา 437 และพิสูจน์ถึงความเสียหายตนได้รับ แต่ถ้าเป็นผู้โดยสารและเป็นการรับขนคนโดยสารนั้น โดยหลักแล้วผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบทันทีเมื่อผู้โดยสารได้รับความเสียหาย โดยผู้โดยสารไม่ต้องพิสูจน์ถึงการจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง ส่วนผู้ขนส่งหากต้องการหลุดพ้นจากความรับผิดชอบจะต้องพิสูจน์ให้เห็นว่าความเสียหายนั้นเกิดจากเหตุยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งประการใดประการหนึ่งในสองประการคือเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดแต่ความผิดของคนโดยสารนั่นเอง

สำหรับความเสียหายที่ผู้ขนส่งคนโดยสารจะต้องรับผิดชอบต่อผู้โดยสาร คือ

(1) ความเสียหายอันเกิดแก่ตัวผู้โดยสาร คือผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บ ผู้ขนส่งคนโดยสารจะต้องจ่ายค่ารักษาพยาบาล กรณีผู้โดยสารถึงแก่ความตาย ต้องจ่ายค่าทำศพและค่าขาดผู้อุปการะเลี้ยงดูแก่บุคคลที่อยู่ในการอุปการะของผู้โดยสารที่ถึงแก่ความตาย สำหรับทรัพย์สินของผู้โดยสารที่ติดตัวไปกับผู้โดยสารได้สูญหายในภายหลังจากเกิดเหตุ ผู้ขนส่งและนายจ้างก็ต้องรับผิดชอบ

(2) ทำให้เกิดความเสื่อมเสียอย่างใดๆ อันเป็นผลโดยตรงแก่การที่ต้องชักช้าในการขนส่ง แต่ผู้ขนส่งมีสิทธิอ้างเหตุยกเว้นความผิดได้สองประการ เพื่อปฏิเสธไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายหรือความชักช้าที่เกิดขึ้นแก่คนโดยสารคือ ความเสียหายความชักช้าอันเกิดจากเหตุสุดวิสัย เช่น น้ำท่วมแผ่นดินไหว หรือเกิดจากความผิดของคนโดยสารเอง

ในส่วนของความรับผิดชอบของคนโดยสารที่ผู้ขนส่งสามารถนำมาอ้างเพื่อจะปฏิเสธความรับผิดชอบได้นั้น อาจเกิดจากการจงใจหรือการประมาทเลินเล่อของผู้โดยสารเองได้

อย่างไรก็ตามในบางกรณีทั้งผู้โดยสารและผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างของผู้ขนส่งเองก็มีส่วนผิดด้วยกันทั้งสองฝ่าย ทำให้ผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บ หรือถึงแก่ความตาย ตัวอย่างเช่น คนโดยสารชอบหย่อนหนอนอยู่ที่ประตูรถยนต์โดยสาร ใดๆ ที่ในตัวรถยนต์โดยสารยังคงพอมิติที่วางให้ยื่นได้ คนขับรถโดยสารก็ทราบว่าคนโดยสารหย่อนหนอนอยู่ แต่ยังขับรถด้วยความเร็วสูงไม่ระมัดระวัง เป็นเหตุให้ผู้โดยสารไปพาดกับรถยนต์ที่จอดอยู่ข้างทางถึงแก่ความตาย เช่นนี้ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบหรือไม่ โดยอ้างว่าเป็นความผิดของผู้โดยสารเอง หรือจะต้องมีการแบ่งความรับผิดชอบ ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้โดยสารคนละครั้ง กล่าวคือให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบใช้เพียงครั้งเดียว เมื่อเปรียบเทียบกับกรณีที่ผู้โดยสารไม่มีส่วนผิดที่จะได้รับชดเชยเพิ่มจำนวน ในเรื่องนี้ได้เคยมีคำพิพากษาฎีกาที่ 935/2516

วินิจฉัยไว้ โดยมีข้อเท็จจริงที่ต่างไป เนื่องจากการห้อยโหนของผู้โดยสารนั้น เกิดจากรถโดยสารแน่น โดยศาลฎีกาได้วินิจฉัยว่า ผู้ตายห้อยโหนที่บันไดท้ายรถเพราะคนโดยสารแน่น คนขับทราบว่ามีผู้โดยสารเกาะห้อยโหนอยู่แต่ได้ขับแซงคันที่จอดอยู่ข้างหน้าจนท้ายรถเบียดชิด เป็นเหตุให้ผู้ตายพาดกับรถที่จอดอยู่ และตกลงมาจากรถจนถึงแก่ความตาย ดังนี้ เป็นผลโดยตรงอันเกิดจากความประมาทของคนขับ แม้ผู้ตายจะมีส่วนผิดอยู่ด้วยในการที่ไปเกาะห้อยโหนอยู่ที่บันไดรถ ก็ทำให้คนขับพ้นจากความรับผิดชอบจากความประมาทเล็กน้อยดังกล่าวได้

ในกรณีที่ผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตายเพราะความผิดหรือความประมาทเล็กน้อยของบุคคลอื่น ผู้ขนส่งก็จะต้องรับผิดชอบ หากมิได้เป็นไปตามเหตุยกเว้นตามที่ มาตรา 437 กำหนดไว้ เมื่อผู้ขนส่งได้ชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้โดยสารไปแล้ว ผู้ขนส่งมีสิทธิรับช่วงสิทธิของผู้โดยสารเพื่อไปเรียกร้องเอาากับบุคคลภายนอกที่จะต้องรับผิดชอบ ตามบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 227 ที่บัญญัติไว้ว่า เมื่อเจ้าหนี้ได้รับค่าสินไหมทดแทนความเสียหายเต็มตามราคาทรัพย์สินหรือสิทธิซึ่งเป็นวัตถุแห่งหนี้แล้ว ท่านว่าลูกหนี้ย่อมเข้าสู่ฐานะเป็นผู้รับช่วงสิทธิของเจ้าหนี้อันเกี่ยวกับทรัพย์สินหรือสิทธินั้นๆ ด้วยอำนาจกฎหมาย<sup>49</sup>

### 3.1.3 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มีเจตนารมณ์ที่จะให้ทราบถึง กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการประกอบการขนส่งทางบก การใช้รถเพื่อการขนส่ง ความเสียหายอันเกิดจากการขนส่งทางบก เพื่อคุ้มครองสวัสดิภาพของประชาชนที่ใช้บริการหรือได้รับความเสียหายที่เกิดจากกิจการขนส่งทางบก ว่าเป็นพิเศษ เนื่องจากกิจการขนส่งทางบกเป็นกิจการที่กระทบกระเทือนต่อสาธารณชนมากกว่าการใช้รถ หรือการจราจรตามปกติ โดยได้บัญญัติคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งโดยสารสาธารณะ ไว้ในมาตรา 52 โดยกำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ผู้ได้รับใบอนุญาตขนส่งไม่ประจำทาง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก และผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ต้องวางหลักทรัพย์เป็นเงินสดหรือพันธบัตรรัฐบาลไทยอย่างใดอย่างหนึ่งหรือทั้งสองอย่างรวมกันหรือเป็นสัญญาประกันภัย และกรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งทำกับบริษัทประกันภัยที่นายทะเบียนกลางให้ความเห็นชอบต่อนายทะเบียนกลาง และในกรณีที่เป็นการประกันภัยและให้บุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายเนื่องจากการขนส่งของตนเป็นผู้รับประโยชน์สำหรับการชดเชยค่าเสียหายที่เป็นค่าใช้จ่ายเบื้องต้นเพื่อประกันความเสียหายอันเกิดแก่ชีวิต หรือร่างกายของบุคคลภายนอก และซึ่งได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจะต้องรับเนื่องจากการขนส่งของตน

<sup>49</sup> ไพทิจิต เอกจริยกร . (2546) . คำอธิบายกฎหมายข้างแรงงาน อ้างทำของ รับชน . หน้า 283 – 287

สำหรับหลักเกณฑ์การชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง นั้น มาตรา 56 กำหนดว่า หากเกิดความเสียหายจากรถที่ใช้ในการขนส่ง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งเป็นเจ้าของรถนั้นจะต้องชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นแก่ผู้เสียหายทางร่างกาย หรือทายาทในกรณีที่ผู้เสียหายถึงแก่ความตาย ความมุ่งหมายของกฎหมายนี้ก็เพื่อคุ้มครองเบื้องต้นแก่ผู้เสียหายจากรถที่ใช้ขนส่งของผู้ประกอบการขนส่ง ค่าใช้จ่ายเบื้องต้น ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต้องจ่าย ได้แก่ ค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้ในการรักษาพยาบาล รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นๆ ระหว่างการรักษาพยาบาลและ/หรือค่าปลงศพ ส่วนจำนวนจะมากน้อยเท่าใด พิจารณาตามความร้ายแรงของความเสียหาย ทั้งนี้ตามอัตราที่กระทรวงคมนาคมกำหนดในกฎกระทรวง

หลักทรัพย์ที่วางจะเป็นประกันการจ่ายค่าใช้จ่ายเบื้องต้นในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ซึ่งเป็นเจ้าของรถที่ก่อความเสียหายไม่ยอมชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้น นายทะเบียนกลางมีอำนาจนำหลักทรัพย์ที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งนั้นวางไว้มาชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นแทนได้

ส่วนหลักเกณฑ์และวิธีการที่ผู้เสียหายจะได้รับชดใช้เป็นไปตามที่กฎหมายนี้กำหนดไว้ เฉพาะ ซึ่งสะดวกและรวดเร็วกว่าการฟ้องคดีละเมิดเรียกค่าสินไหมทดแทนแต่อย่างไรก็ตาม มิใช่ว่าผู้เสียหายจากรถของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งทุกคนจะมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามกฎหมายนี้ กฎหมายกำหนดผู้เสียหายที่มีสิทธิไว้ 3 ประเภท คือ

- (1) ผู้เสียหายซึ่งมีได้อยู่ในรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหาย แต่ได้รับความเสียหายจากรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น เช่น คนเดินเท้า
  - (2) ผู้เสียหายซึ่งอยู่ในรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายแต่ไม่รวมถึงผู้ขับรถคนงานหรือลูกจ้างประจำรถ ซึ่งอยู่ในระหว่างปฏิบัติหน้าที่
  - (3) ผู้เสียหายซึ่งอยู่ในรถที่ไม่ได้ก่อให้เกิดความเสียหาย เช่น ผู้ขับ ผู้โดยสาร
- การที่ผู้เสียหายมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามกฎหมายการขนส่งทางบก จะไม่ตัดสิทธิผู้เสียหายในอันที่เรียกร้องค่าสินไหมทดแทน เพื่อความเสียหายอันเกิดจากการละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่อย่างใด<sup>50</sup>

<sup>50</sup> ศรีบุญญา งามวงษ์วาน . (2539). กฎหมายที่เหมาะสมสำหรับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ. หน้า 31.



### 3.1.4 กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค

#### 3.1.4.1 พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค

ลักษณะของพระราชบัญญัตินี้ เป็นกฎหมายเกี่ยวกับคดีแพ่ง ที่ผู้บริโภคหรือผู้รับบริการ มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายของตนต่อผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการธุรกิจให้ชดใช้ค่าเสียหายหรือเยียวยาแก่ตนได้โดยรวดเร็ว ง่าย และไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีเช่นที่เคยปฏิบัติมาก่อนมีพระราชบัญญัตินี้

#### 1) ความหมายของคดีผู้บริโภค

มาตรา 3 ในพระราชบัญญัตินี้ “คดีผู้บริโภค” หมายความว่า

(1) คดีแพ่งระหว่างผู้บริโภคหรือผู้มีอำนาจฟ้องคดีแทนผู้บริโภคตามมาตรา 19 หรือตามกฎหมายอื่น กับผู้ประกอบการธุรกิจซึ่งพิพาทกันเกี่ยวกับสิทธิหรือหน้าที่ตามกฎหมายอันเนื่องมาจากการบริโภคสินค้าหรือบริการ

(2) คดีแพ่งตามกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย

(3) คดีแพ่งที่เกี่ยวข้องกันกับคดีตาม (1) หรือ (2)

(4) คดีแพ่งที่มีกฎหมายบัญญัติให้ใช้วิธีพิจารณาตามพระราชบัญญัตินี้ ตามบทนิยามความหมายของคำว่า “คดีผู้บริโภค” ดังกล่าวกฎหมายได้จัดจำแนกคดีผู้บริโภคออกเป็น 4 กลุ่ม ซึ่งสามารถวิเคราะห์หลักเกณฑ์ของคดีผู้บริโภคได้ ดังนี้<sup>51</sup>

กลุ่มที่ 1 คดีผู้บริโภคตามมาตรา 3 (1)

(1) ต้องเป็นคดีแพ่ง

กรณีที่จะเข้าหลักเกณฑ์เป็นคดีผู้บริโภคได้ ต้องเป็นคดีแพ่งเท่านั้น หากเป็นคดีอาญา ย่อมไม่อาจเข้าหลักเกณฑ์เป็นคดีผู้บริโภคตามบทนิยามความหมายของคำว่า “คดีผู้บริโภค” ตามมาตรา 3

(2) ต้องเป็นคดีระหว่างผู้บริโภคหรือผู้มีอำนาจฟ้องคดีแทนผู้บริโภคตามมาตรา 19 หรือตามกฎหมายอื่นกับผู้ประกอบการธุรกิจ

(3) ต้องเป็นคดีที่พิพาทกันเกี่ยวกับสิทธิหรือหน้าที่ตามกฎหมายอันเนื่องมาจากการบริโภคสินค้าหรือบริการ

แม้จะเป็นคดีแพ่งระหว่างผู้บริโภคกับผู้ประกอบการธุรกิจก็ตาม แต่หากคดีที่พิพาทกันนั้นเป็นเรื่องอื่นมิใช่ข้อพิพาทเกี่ยวกับสิทธิหรือหน้าที่ตามกฎหมายอันเนื่องมาจากการบริโภคสินค้าหรือบริการ ย่อมไม่เข้าหลักเกณฑ์ตามมาตรา 3 (1) ครอบคลุมที่จะเป็น “คดีผู้บริโภค”

<sup>51</sup> ธานีศ เกศวพิทักษ์ . (2551) . คำอธิบายกฎหมายวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค. หน้า 12 – 27.

### กลุ่มที่ 2 คดีผู้บริโภครวมมาตรา 3 (2)

มาตรา 3 (2) บัญญัติให้ “คดีแพ่งตามกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย” เป็นคดีผู้บริโภคในกลุ่มที่ 2 ด้วย

สำหรับความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยนั้น บทบัญญัติความผิดหลักอยู่ในมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ซึ่งบัญญัติว่า “ผู้ประกอบการทุกคนต้องร่วมกันรับผิดชอบต่อผู้เสียหายในความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย และสินค้านั้นได้มีการขายให้แก่ผู้บริโภคแล้ว ไม่ว่าจะความเสียหายนั้นจะเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ประกอบการหรือไม่ก็ตาม” โดยมีบทยกเว้นให้ผู้ประกอบการไม่ต้องรับผิดชอบตามมาตรา 7 ซึ่งบัญญัติว่า “ผู้ประกอบการไม่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายอันเกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยหากพิสูจน์ได้ว่า

- (1) สินค้านั้นมิได้เป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย
- (2) ผู้เสียหายได้รู้อยู่แล้วว่าสินค้านั้นเป็นสินค้าที่ไม่ปลอดภัย
- (3) ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการใช้หรือการเก็บรักษาสินค้าไม่ถูกต้อง ตามวิธีใช้

วิธีเก็บรักษา คำเตือน หรือข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าที่ผู้ประกอบการได้กำหนดไว้อย่างถูกต้องและชัดเจนตามสมควรแล้ว”

เมื่อกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยได้กำหนดความสัมพันธ์เกี่ยวกับสิทธิหรือหน้าที่ของ “ผู้เสียหาย” และ “ผู้ประกอบการ” ตามกฎหมายกล่าวไว้ในมาตรา 5 และมาตรา 7 เช่นนี้ หากมีคดีแพ่งที่พิพาทกันเกี่ยวกับสิทธิหรือหน้าที่ตามกฎหมายดังที่ได้กล่าวมาแล้วนั้น ย่อมเข้าเกณฑ์เป็น “คดีผู้บริโภค” ตามมาตรา 3 (2)

### กลุ่มที่ 3 คดีผู้บริโภครวมมาตรา 3 (3)

มาตรา 3 (3) บัญญัติให้ “คดีแพ่งที่เกี่ยวข้องพัวพันกับคดีตามมาตรา (1) หรือ (2) เข้าลักษณะเป็น “คดีผู้บริโภค” ด้วย ทั้งนี้เพราะนิติสัมพันธ์ระหว่าง “ผู้บริโภค” กับ “ผู้ประกอบการธุรกิจ” นั้น อาจจะมีปัญหาเรื่องประกันแห่งหนึ่ง ซึ่งเป็นสัญญาอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับสัญญาหลักซึ่งเป็นคดีผู้บริโภคตามมาตรา 3 (1) หรือ (2) ด้วยก็ได้ เช่น สัญญาระหว่างผู้บริโภคกับผู้ประกอบการธุรกิจอาจมีการค้าประกัน จำนอง หรือจำนำ เป็นต้น

### กลุ่มที่ 4 คดีผู้บริโภครวมมาตรา 3 (4)

คดีผู้บริโภคกลุ่มสุดท้ายนี้เป็นเรื่องที่มาตรา 3 (4) บัญญัติเอาไว้ในอนาคตกว่าหากมี “คดีแพ่งที่มีกฎหมายบัญญัติให้ใช้วิธีพิจารณาตามพระราชบัญญัตินี้” ก็ถือว่าคดีเช่นว่านั้นเป็น “คดีผู้บริโภค” ด้วย

## 2) ผู้มีอำนาจฟ้องคดีผู้บริโภคร

แม้พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 จะมีได้มีบทมาตราโดยบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะว่าบุคคลใดบ้างที่จะมีอำนาจฟ้องคดีผู้บริโภคก็ตาม แต่เมื่อได้พิจารณาบทนิยามความหมายของคำว่า “คดีผู้บริโภค” และ “ผู้บริโภค” กับ “ผู้ประกอบการธุรกิจ” และบทบัญญัติเกี่ยวกับผู้ที่มีอำนาจฟ้องและดำเนินคดีแทนผู้บริโภคในมาตรา 19 วรรค 1 แล้ว พอสรุปได้ว่า บุคคลที่จะมีอำนาจฟ้องคดีผู้บริโภคนั้น ได้แก่ตัว “ผู้บริโภค” เองกรณีหนึ่ง และ “ผู้มีอำนาจฟ้องคดีแทนผู้บริโภค” อีกกรณีหนึ่ง ซึ่งวิเคราะห์ได้ดังนี้

พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 ได้ให้ความหมายหรือคำนิยามของคำว่า “ผู้บริโภค” ไว้ในมาตรา 3 ซึ่งมีใจความสำคัญ ดังนี้

“ผู้บริโภค” หมายความว่า ผู้บริโภคตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้บริโภค และให้หมายความรวมถึงผู้เสียหายตามกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยด้วย”

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าผู้บริโภค ตามพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 นั้น อาจแบ่งได้เป็น 2 กลุ่มใหญ่ๆ คือ

กลุ่มที่ 1 ได้แก่ผู้บริโภคตามที่นิยามไว้ใน มาตรา 3 ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ซึ่งได้นิยามความหมายของผู้บริโภคไว้ดังนี้ ผู้บริโภค หมายความว่า ผู้ซื้อหรือผู้รับบริการจากผู้ประกอบธุรกิจหรือผู้ซึ่งได้รับการเสนอหรือการชักชวนจากผู้ประกอบธุรกิจเพื่อให้ซื้อสินค้าหรือรับบริการและหมายความรวมถึงผู้ใช้สินค้าหรือผู้รับบริการจากผู้ประกอบธุรกิจโดยชอบ แม้มิได้เป็นผู้ตอบแทนก็ตาม ดังนี้

- (1) ผู้ซื้อหรือผู้รับบริการจากผู้ประกอบธุรกิจ
- (2) ผู้ซึ่งได้รับการเสนอหรือการชักชวนจากผู้ประกอบธุรกิจเพื่อให้ซื้อสินค้าหรือรับบริการ
- (3) ผู้ใช้สินค้าหรือผู้รับบริการจากผู้ประกอบธุรกิจโดยชอบ แม้มิได้เป็นผู้เสียค่าตอบแทนก็ตาม

กลุ่มที่ 2 ได้แก่ผู้เสียหายตามพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 สรุปได้ว่า ผู้บริโภค ตามพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภคนั้นก็คือบุคคลๆ เดียวกับ ผู้บริโภคตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้บริโภค นั้นเอง อีกทั้งยังหมายรวมถึงผู้เสียหายตามพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ด้วย

ผู้มีอำนาจฟ้องคดีแทนผู้บริ โภค

(ก) ผู้มีอำนาจฟ้องคดีแทนผู้บริ โภคตามมาตรา 19

มาตรา 19 ให้คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริ โภคหรือสมาคมที่คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริ โภค รับรองตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้บริ โภค มีอำนาจฟ้องและดำเนินคดีผู้บริ โภคแทนผู้บริ โภค ได้โดยให้นำบทบัญญัติเกี่ยวกับการฟ้องและการดำเนินคดีแทนตามกฎหมายดังกล่าวมาใช้บังคับ โดยอนุ โลม”

ผู้มีอำนาจฟ้องฟ้องคดีแทนผู้บริ โภคตามมาตรา 19 หมายถึงหน่วยงาน 2 องค์กร คือ

1. คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริ โภค ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริ โภค พ.ศ. 2522 ซึ่งมีอำนาจฟ้องคดีแทนผู้บริ โภคได้ 2 กรณี คือ

(1) กรณีเป็นคดีที่เกี่ยวกับการละเมิดสิทธิของผู้บริ โภคที่คณะกรรมการเห็นสมควร

(2) กรณีเป็นคดีผู้บริ โภคที่ถูกละเมิดสิทธิร้องขอซึ่งกรรมการเห็นว่าการดำเนินคดีนั้น จะเป็นประโยชน์แก่ผู้บริ โภคเป็นส่วนรวม

2. สมาคมที่คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริ โภครับรอง ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริ โภค พ.ศ. 2522 มาตรา 40 และมาตรา 41 ซึ่งมีอำนาจฟ้องคดีแทนผู้บริ โภคที่เป็นสมาชิกของสมาคมเท่านั้น

(ข) ผู้มีอำนาจฟ้องคดีแทนผู้บริ โภคตามกฎหมายอื่น

กฎหมายอื่นที่กำหนดตัวบุคคลผู้มีอำนาจฟ้องและดำเนินคดีแทนผู้บริ โภคได้ เช่น

(1) พระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551

(2) พระราชบัญญัติการจัดสรรที่ดิน พ.ศ. 2543

3. ผู้ประกอบธุรกิจ

มาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริ โภค พ.ศ. 2551 ได้กำหนดนิยาม ความหมายของคำว่า “ผู้ประกอบธุรกิจ” หมายความว่า ผู้ประกอบธุรกิจตามกฎหมายว่าด้วยการ คุ้มครองผู้บริ โภคและให้หมายความรวมถึงผู้ประกอบการตามกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อความ เสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยด้วย

จากบทนิยามดังกล่าวย่อมสรุปได้ว่า “ผู้ประกอบธุรกิจ” ซึ่งจะเป็นคู่ความอีกฝ่ายหนึ่ง ของคดีผู้บริ โภค นั้น มีความหมายถึงบุคคล ดังต่อไปนี้

(1) ผู้ประกอบธุรกิจตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้บริ โภค คือบุคคลประเภท ต่างๆ ดังนี้

1. ผู้ขาย

2. ผู้ผลิตเพื่อขาย

3. ผู้ตั้งหรือนำเข้า
4. ผู้ซื้อเพื่อขายต่อซึ่งสินค้า
5. ผู้ให้บริการ
6. ผู้ประกอบกิจการโฆษณา

(2) ผู้ประกอบการตามกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยด้วย

#### 3.1.4.2 สิทธิของผู้บริโภค

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 ได้บัญญัติถึงสิทธิของผู้บริโภคไว้ ดังนี้<sup>52</sup> “สิทธิของบุคคลซึ่งเป็นผู้บริโภคย่อมได้รับความคุ้มครองในการได้รับข้อมูลที่เป็นความจริง และมีสิทธิร้องเรียนเพื่อให้ได้รับการแก้ไขเยียวยาความเสียหาย รวมทั้งมีสิทธิรวมตัวกันเพื่อพิทักษ์สิทธิของผู้บริโภค

ให้มีองค์การเพื่อการคุ้มครองผู้บริโภคที่เป็นอิสระจากหน่วยงานของรัฐ ซึ่งประกอบด้วยตัวแทนผู้บริโภค ทำหน้าที่ให้ความเห็น เพื่อประกอบการพิจารณาของหน่วยงานของรัฐในการตราและการบังคับใช้กฎหมายและกฎ และให้ความเห็นในการกำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อคุ้มครองผู้บริโภค รวมทั้งตรวจสอบและรายงานการกระทำหรือละเลยการกระทำอันเป็นการคุ้มครองผู้บริโภค ทั้งนี้ ให้รัฐสนับสนุนงบประมาณในการดำเนินการขององค์การอิสระดังกล่าวด้วย”

ทั้งนี้ เหตุผลที่รัฐธรรมนูญได้บัญญัติถึงสิทธิของผู้บริโภคไว้ ก็เนื่องจาก ประชาชนส่วนใหญ่ นั้น ฐานะผู้บริโภคไม่สามารถหลีกเลี่ยงผลกระทบอันเกิดจากการบริโภคได้เนื่องจากมีฐานะไม่เท่าเทียมผู้ผลิต ทำให้ผู้บริโภคตกอยู่ในฐานะที่เสียเปรียบ ดังนั้นเพื่อให้ประชาชนในฐานะผู้บริโภคมีสิทธิได้รับการคุ้มครองสิทธิของตน รัฐธรรมนูญจึงจัดให้มีองค์การอิสระที่ประกอบด้วยตัวแทนผู้บริโภค ที่จะมาทำหน้าที่ให้ความเห็นในการตรากฎ ข้อบังคับและกำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อคุ้มครองผู้บริโภคและมีส่วนร่วมในการกำหนดทิศทางและแนวทางเพื่อคุ้มครองสิทธิของตนเอง เพื่อคุ้มครองสิทธิของตนให้พ้นจากการเอาเปรียบของเอกชน ผู้ประกอบการผลิตหรือจำหน่ายสินค้าหรือบริการที่ไม่เป็นธรรม ซึ่งเป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในระบบการเมืองมากขึ้น

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดย (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2541 ได้บัญญัติสิทธิของผู้บริโภคที่จะได้รับความคุ้มครองตามกฎหมาย 5 ประการ ดังนี้

<sup>52</sup> รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550, มาตรา 61.

1. สิทธิที่จะได้รับข่าวสารรวมทั้งคำพรรณนาคุณภาพที่ถูกต้องและเพียงพอเกี่ยวกับสินค้าหรือบริการ ได้แก่ สิทธิที่จะได้รับการโฆษณาหรือการแสดงฉลากตามความเป็นจริงและปราศจากพิษภัยแก่ผู้บริโภค รวมตลอดถึงสิทธิที่จะได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าหรือบริการอย่างถูกต้องและเพียงพอที่จะไม่หลงผิด ในการซื้อสินค้าหรือรับบริการโดยไม่เป็นกรรม

2. สิทธิที่จะมีอิสระในการเลือกหาสินค้าหรือบริการ ได้แก่ สิทธิที่จะเลือกซื้อสินค้าหรือรับบริการด้วยความ สมัคใจของผู้บริโภค และปราศจากการชักจูงใจอันไม่เป็นกรรม

3. สิทธิที่จะได้รับความปลอดภัยจากการใช้สินค้าหรือบริการ ได้แก่ สิทธิที่จะได้รับสินค้าหรือบริการที่ปลอดภัย มีสภาพและคุณภาพได้มาตรฐานเหมาะสมแก่การใช้ ไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิต ร่างกายหรือทรัพย์สิน ในกรณีใช้ตามคำแนะนำหรือระมัดระวังตามสภาพของสินค้าหรือบริการนั้นแล้ว

4. สิทธิที่จะได้รับความเป็นธรรมในการทำสัญญา ได้แก่ สิทธิที่จะได้รับข้อสัญญาโดยไม่ถูกเอารัดเอาเปรียบจากผู้ประกอบธุรกิจ

5. สิทธิที่จะได้รับการพิจารณาและชดเชยความเสียหาย ได้แก่ สิทธิที่จะได้รับการคุ้มครองและชดใช้ค่าเสียหาย เมื่อมีการละเมิดสิทธิของผู้บริโภคตามข้อ 1, 2, 3 และ 4 ดังกล่าว นอกจากสิทธิผู้บริโภคที่จะได้รับความคุ้มครองตามกฎหมาย ทั้ง 5 ประการ ดังกล่าวแล้ว ยังมีสิทธิของผู้ที่นั่งรถโดยสารสาธารณะ อันถือเป็นสิทธิของผู้บริโภคส่วนหนึ่ง ของ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2541 ด้วย ซึ่งได้บัญญัติสิทธิของผู้บริโภคที่จะได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายไว้ทั้งก่อนใช้บริการ เมื่อใช้บริการ และหลังใช้บริการ ซึ่งสิทธิทั้ง 3 ด้านนี้นับว่ามีความสำคัญมากสำหรับผู้โดยสารสาธารณะที่จะต้องตระหนักและเรียนรู้ที่จะใช้ประโยชน์ โดยประชาชนที่ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะส่วนมากขาดความรู้เรื่องสิทธิผู้บริโภค แม้หลายครั้งพนักงานขับรถซึ่งถือเป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุจะขับรถด้วยความประมาทขาดการระมัดระวัง ผู้โดยสารก็ยังละเลยที่จะพิทักษ์สิทธิของตนเอง จนกระทั่งต้องประสบกับอุบัติเหตุรถชนหรือไม่ก็พลัดคว่ำจนบาดเจ็บสาหัสหรือรุนแรงถึงขั้นเสียชีวิต

ดังนั้น เพื่อพิทักษ์สิทธิของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะที่อาจจะเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารขึ้น มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ (สคอ.) ร่วมกับศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) ภายใต้การสนับสนุนของกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) จึงได้มีการประกาศสิทธิของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ 10 ข้อเพื่อเป็นแนวทางให้ประชาชนนำไปปฏิบัติ ดังนี้

สิทธิผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ คือ

1. สิทธิที่จะได้รับข้อมูลข่าวสาร รวมทั้งคำพรรณนาคุณภาพเกี่ยวกับบริการรถโดยสาร รวมทั้งความคุ้มครองตามกฎหมายประกันภัยที่ถูกต้องเป็นจริง ครบถ้วน
2. สิทธิที่จะได้รับความเป็นธรรมในด้านสัญญา และราคาค่าบริการ
3. สิทธิในการเลือกใช้บริการรถโดยสารด้วยความสมัครใจ และปราศจากการชักจูงอันไม่เป็นธรรม
4. สิทธิที่จะได้รับความปลอดภัยในทุกๆด้านจากการใช้บริการรถโดยสาร
5. สิทธิที่จะได้รับการบริการจากรถโดยสารและผู้ให้บริการที่มีคุณภาพ
6. สิทธิในการร้องเรียน หรือฟ้องร้องเพื่อให้ผู้ให้บริการหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไขปัญหา เยียวยา หรือชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้น
7. สิทธิที่จะได้รับการชดเชยความเสียหายทั้งทางร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สิน หรือสิทธิอื่นๆ ที่ถูกละเมิด
8. สิทธิที่จะได้รับการชดเชยความเสียหายจากการประกันภัยโดยไม่มี การประวิงเวลา หรือบังคับให้ประนีประนอมยอมความ
9. สิทธิที่จะได้รับการชดเชยความเสียหายด้วยหลักแห่งพฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด
10. สิทธิที่จะรวมตัวกันเพื่อพิทักษ์สิทธิของตนและผู้อื่น

### 3.1.5 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

การกระทำความผิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรเป็นการกระทำผิดที่มีโทษทางอาญา ประเภท Mala Prohibita ซึ่งหมายถึงการกระทำผิดที่กฎหมายได้บัญญัติไว้ว่าเป็นความผิด กล่าวคือ การกระทำนั้นๆ ไม่ได้เป็นความชั่วหรืออาชญากรรมด้วยตัวของมันเองแต่อย่างใด

1) เรื่องของ “รถ” กับกฎหมายจราจร ให้ความหมายไว้ ดังนี้<sup>53</sup>

รถ หมายความว่า ยานพาหนะทางบกทุกชนิด เว้นแต่รถไฟและรถราง

รถยนต์ หมายความว่า รถที่มีล้อตั้งแต่สามล้อและเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น ยกเว้นรถที่เดินบนราง

รถจักรยานยนต์ หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น และมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อ

รถจักรยาน หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังของผู้ขับขี่ที่มีไซ้เป็นการลากเข็น

<sup>53</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 4 (15) – (26).

รถฉุกเฉิน หมายความว่า รถดับเพลิงและรถพยาบาลของราชการบริหารส่วนกลาง ราชการบริหารส่วนภูมิภาคและราชการบริหารส่วนท้องถิ่น หรือรถอื่นที่ได้รับอนุญาตจากอธิบดีให้ ใช้ไฟสัญญาณแสงวับวาบหรือให้ใช้เสียงสัญญาณไซเรนหรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นตามที่ จะ กำหนดให้

รถบรรทุก หมายความว่า รถยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้บรรทุกสิ่งของหรือสัตว์

รถบรรทุกคนโดยสาร หมายความว่า รถยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้บรรทุกคนโดยสารเกิน เจ็ดคน

รถโรงเรียน หมายความว่า รถบรรทุกคนโดยสารที่โรงเรียนใช้รับส่งนักเรียน

รถโดยสารประจำทาง หมายความว่า รถบรรทุกคนโดยสารที่เดินตามทางที่กำหนดไว้ และเรียกเก็บค่าโดยสารเป็นรายคนตามอัตราที่วางไว้เป็นระยะทางหรือตลอดทาง

รถแท็กซี่ หมายความว่า รถยนต์ที่รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน

รถลากจูง หมายความว่า รถยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้สำหรับลากจูงรถหรือเครื่องมือ การเกษตรหรือเครื่องมือ การก่อสร้าง โดยตัวรถนั้นเองมิได้ใช้สำหรับบรรทุกคนหรือสิ่งของ

รถพ่วง หมายความว่า รถที่เคลื่อนที่ไปโดยใช้รถอื่นลากจูง

2) ความผิดฐานนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้ เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้หรือคนโดยสารหรือประชาชน ออกมาใช้ในทางเดินรถ

ความผิดฐานไม่จัดให้รถที่ใช้ในทางเดินรถมีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบที่ ครบถ้วนและใช้การได้ดี

มาตรา 6 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจ ทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ

รถที่ใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์และหรือส่วนควบที่ ครบถ้วนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่า ด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้าง และใช้การได้ดี

สภาพของรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยตามวรรคหนึ่งและวิธีการทดสอบ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง<sup>54</sup>

โทษ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 6 วรรค 1 หรือ วรรค 2 ต้องระวางโทษปรับ ไม่เกิน (มาตรา 148)

ตามหลักเกณฑ์ในมาตรา 6 นั้น อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับรถ สาเหตุประการหนึ่งเกิด จาก รถที่ผู้ขับขี่นำมาขับในทางเดินรถมีสภาพที่ไม่มั่นคง ไม่แข็งแรง เครื่องยนต์เสื่อมสภาพ

<sup>54</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 6.



อุปกรณ์ชำรุด แม้ความผิดของผู้ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 6 นี้จะเป็นเพียงความผิดเหตุโทษ อันมีโทษปรับไม่เกิน 500 บาทเท่านั้นก็ตาม แต่ถ้การฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามนี้เป็นเหตุที่ก่อให้เกิด อุบัติเหตุขึ้น ก็จะมีผลโยงไปถึงกฎหมายอาญาและกฎหมายแพ่ง โดยถือว่าผู้ที่นำรถที่ที่สภาพไม่ มั่นคงแข็งแรงมาใช้เป็นฝ่ายกระทำความผิด

ดังนั้นการนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงหรือมีอุปกรณ์ต่างๆ ไม่ครบถ้วนอันอาจทำ เกิดอันตรายแก่ผู้ใช้หรือคนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถหรือบนท้องถนนหลวง นอกจากจะเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในมาตรา 6 ถ้รถคันนั้นเกิด อุบัติเหตุขึ้น และเป็นผลให้มีคนตายหรือบาดเจ็บ ผู้ขับขี่ก็จะมีผลตามประมวลกฎหมายอาญา ตัวอย่างคำพิพากษาฎีกาที่ 766/2507 จำเลยมีอาชีพขับรถยนต์ส่งคนโดยสารประจำทางจำเลยมี หน้าที่ต้องใช้ความระมัดระวัง ตรวจสอบสภาพรถ ให้อยู่ในสภาพที่ปลอดภัย แก่ผู้โดยสารตลอดจน ประชาชนคนเดินถนนและยานพาหนะต่างๆ ก่อนที่จะนำรถออกเดินรับส่งคนโดยสารแต่กลับละเลยไม่ ปฏิบัติ จำเลยขับรถนั้นมาทั้งๆ ที่ห้ามล้อมือใช้การไม่ได้ ทั้งยังฝ่าฝืนรับบรรทุกคนโดยสารเกินอัตรา ที่ได้รับอนุญาต เมื่อรถน้ำหนักมากลงสะพาน จึงทำให้รถแล่นเร็วขึ้น ยิ่งยากแก่การควบคุมขับขี่ ครั้นเมื่อรู้ว่าห้ามล้อเท้าใช้การไม่ได้ จำเลยชอบที่จะบรรเทาผลร้าย โดยใช้ความระมัดระวังคุม พวงมาลัย บังคับรถให้เบียดชิดขอบทางไว้ตลอดเวลาเพื่อให้รถหยุด แต่ก็ได้ปฏิบัติทั้งๆ ที่มีโอกาส ปฏิบัติได้ รถจึงแล่นปะทะไปชนรถยนต์และทับคนตาย ดังนั้นจำเลยต้องมีความผิดฐานกระทำโดย ประมาท เป็นเหตุให้คนตาย<sup>55</sup>

### 3) มาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ<sup>56</sup>

- (1) ในขณะที่อ่อนความสามารถในอันที่จะขับ
- (2) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
- (3) ในลักษณะกีดขวางการจราจร
- (4) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน
- (5) ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจแลเห็นทาง ด้านหน้าหรือ ด้านหลัง ด้านใด ด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย
- (6) คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถ เลี้ยว รถ หรือกลับรถ
- (7) บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร เว้นแต่รถลากเข็นสำหรับทารก คนป่วยหรือ คนพิการ

<sup>55</sup> นัยนา เกิดวิชัย . (2538) . คำอธิบายเรียงมาตราพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. หน้า 13.

<sup>56</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 43.

(8) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่นตามหลักเกณฑ์ในมาตรา 43 นี้เป็นมาตรการเพื่อความปลอดภัยในการขับรถโดยมีสาระสำคัญ เช่น การห้ามขับรถขณะหย่อนความสามารถในอันที่จะขับ หมายถึงการขับรถในขณะที่ร่างกายไม่สมบูรณ์มีอาการอ่อนเพลียหรือพักผ่อนไม่เพียงพอ การฝืนขับรถไปอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ ทั้งนี้เพราะในขณะที่ร่างกายไม่สมบูรณ์หรือมีอาการอ่อนเพลีย จะทำให้การตัดสินใจในการขับรถไม่สามารถที่จะทำได้ดีเท่ากับคนที่ร่างกายสมบูรณ์

การเสพสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่น จะมีผลกระทบต่อจิตประสาทที่ไม่สามารถบังคับรถได้ดังคนปกติ อันตรายและอุบัติเหตุที่เกิดจากคนขับรถโดยเมาสุรามิมากพอกับคนขับรถที่กินยาบ้า จึงต้องมีบทบัญญัติห้ามไว้ตามมาตรา 43 (2)

การขับซัดโดยประมาทหรือหน้าหนาวเสียว ในอันที่จะทำให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน เป็นฐานความผิดที่พนักงานสอบสวนจะใช้บังคับแก่ผู้ขับรถที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น ถ้าความผิดที่เกิดไม่ชัดเจนที่จะเป็นความผิดในข้อหาหรือฐานความผิดอื่นก็จะปรับเข้าเป็นความผิดในฐานนี้ได้<sup>57</sup>

4) ความผิดฐานไม่ขับรถด้วยอัตราความเร็วที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือตามเครื่องหมายจราจร ที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง

มาตรา 67 “ผู้ขับขี่ ต้องขับขี่ด้วยอัตราความเร็ว ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง

เครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ตามวรรค 1 จะกำหนดอัตราความเร็วขั้นสูงหรือขั้นต่ำก็ได้ แต่ต้องไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดในกฎกระทรวง”<sup>58</sup>

โทษ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 67 วรรค 1 ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท (มาตรา 152)

ในหลักเกณฑ์ตามมาตรา 67 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดว่าผู้ขับขี่ต้องขับขี่ด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทางและมีกฎกระทรวงมหาดไทยฉบับที่ 6 พ.ศ. 2522 และฉบับที่ 10 พ.ศ. 2524 กำหนดความเร็วของรถไว้โดยถือในเขตหรือนอกเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาลต่างๆ เป็นหลัก

รายละเอียดเกี่ยวกับการกำหนดความเร็วสำหรับรถเป็นไปตามกฎกระทรวง ดังนี้  
ข้อ 1 ในกรณีปกติให้กำหนดความเร็วสำหรับรถ ดังต่อไปนี้

<sup>57</sup> นัยนา เกิดวิชัย. เล่มเดิม. หน้า 65 – 66.

<sup>58</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 67.

(1) สำหรับรถบรรทุกที่มีน้ำหนักกรด รวมทั้งรถบรรทุกเกิน 1,200 กิโลกรัม หรือรถบรรทุกคนโดยสาร ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ 60 กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ 80 กิโลเมตร

(2) สำหรับรถยนต์อื่นนอกจากที่ระบุไว้ใน (1) ขณะที่ลากจูง รถพ่วง รถยนต์บรรทุกที่มีน้ำหนักกรดรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกเกิน 1,200 กิโลกรัม หรือรถยนต์สามล้อ ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ 45 กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ 60 กิโลเมตร

(3) สำหรับรถยนต์อื่นนอกจากที่ระบุไว้ใน (1) (2) หรือรถจักรยานยนต์ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ 80 กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ 90 กิโลเมตร

ข้อ 2 ในเขตทางที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงว่าเป็นเขตอันตราย หรือเขตให้ขับรถช้าๆ ให้ลดความเร็วลงและเพิ่มความระมัดระวังขึ้นตามสมควร

ข้อ 3 ในกรณีที่มีเครื่องหมายจราจรกำหนดอัตราความเร็วต่ำกว่าที่กำหนดในข้อ 1 ให้ขับไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดไว้<sup>59</sup>

### 3.1.6 พระราชบัญญัติความรับผิดชอบละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539

พระราชบัญญัติความรับผิดชอบละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 ได้แยกหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบละเมิดของเจ้าหน้าที่ต่อเอกชนและต่อหน่วยงานของรัฐออกจากหลักเกณฑ์เรื่องความรับผิดชอบของผู้กระทำละเมิดตามบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ทั้งนี้เพราะการที่เจ้าหน้าที่ดำเนินกิจการต่างๆ ในหน่วยงานของรัฐนั้น หากได้เป็นไปเพื่อประโยชน์อันเป็นการเฉพาะตัวไม่ การปล่อยให้ความรับผิดชอบละเมิดของเจ้าหน้าที่ในกรณีปฏิบัติงานในหน้าที่และเกิดความเสียหายแก่เอกชนหรือหน่วยงานของรัฐเป็นไปตามหลักเกณฑ์ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งเจ้าหน้าที่จะต้องรับผิดชอบในผลแห่งละเมิดนั้นเป็นการเฉพาะตัว จึงไม่เป็นธรรมต่อเจ้าหน้าที่ ทั้งที่บ้างกรณีเกิดขึ้นโดยความไม่ตั้งใจหรือความผิดพลาดเล็กน้อยในการปฏิบัติหน้าที่ จึงจำเป็นต้องมีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดชอบละเมิดของเจ้าหน้าที่ขึ้นมา โดยเฉพาะ ซึ่งมีสาระสำคัญแตกต่างจากบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์หลายประการ คือ<sup>60</sup>

<sup>59</sup> นัยนา เกิดวิชัย . เล่มเดิม. หน้า 105 – 106 .

<sup>60</sup> อ่าพณ เจริญชินินทร์ . (2546) . *ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับความรับผิดชอบละเมิดของเจ้าหน้าที่และหน่วยงานของรัฐ*. หน้า 1-3 .

1) ให้นำหน่วยงานของรัฐเป็นผู้รับผิดชอบต่อผู้เสียหายโดยตรงในผลแห่งละเมิดที่เจ้าหน้าที่ได้กระทำการปฏิบัติหน้าที่ แต่ภายหลังจากที่หน่วยงานของรัฐได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายแล้ว เจ้าหน้าที่จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนคืนให้แก่หน่วยงานของรัฐ ถ้าการกระทำละเมิดของเจ้าหน้าที่ได้กระทำการกระทำปฏิบัติหน้าที่โดยจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง

2) การเรียกให้เจ้าหน้าที่ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนคืนให้แก่หน่วยงานของรัฐไม่จำเป็นต้องให้ชดใช้คืนเต็มจำนวนความเสียหาย โดยต้องคำนึงถึงระดับความร้ายแรงแห่งการกระทำและความเป็นธรรมประกอบด้วยและถ้าการละเมิดเกิดจากความผิดหรือความบกพร่องของหน่วยงานของรัฐหรือระบบการดำเนินงานส่วนรวมต้องหักส่วนแห่งความรับผิดชอบ

3) ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่หน่วยงานของรัฐ เจ้าหน้าที่สามารถผ่อนชำระเงินที่ต้องชดใช้คืนแก่หน่วยงานของรัฐได้

4) ในกรณีที่การละเมิดเกิดจากการกระทำของเจ้าหน้าที่หลายคน มีให้นำหลักเรื่องลูกหนี้ร่วมมาใช้บังคับและเจ้าหน้าที่แต่ละคนต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเฉพาะส่วนของตน

5) ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ได้กระทำละเมิดต่อหน่วยงานของรัฐมิใช่การกระทำการปฏิบัติหน้าที่ การใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่หน่วยงานของรัฐ ให้นำหลักเกณฑ์กรณีเจ้าหน้าที่กระทำละเมิดต่อเอกชนมาอนุโลมใช้บังคับ

6) ในกรณีที่หน่วยงานของรัฐต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหาย นอกจากผู้เสียหายจะใช้สิทธิทางศาลได้แล้ว ผู้เสียหายมีสิทธิยื่นคำขอต่อหน่วยงานของรัฐให้พิจารณาใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ตน ได้มีการกำหนดอายุความสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนและสิทธิไต่เบี่ยของหน่วยงานของรัฐซึ่งแตกต่างไปจากบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

### 3.2 บุคคลผู้ต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากการขนส่งโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ

#### 3.2.1 บุคคลผู้ต้องรับผิดชอบ

ตามที่ผู้เขียนศึกษาพบว่า การพิจารณาความรับผิดชอบของบุคคลที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ใช้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะนั้น ในกฎหมายแต่ละฉบับจะมีขอบเขตการพิจารณาที่แตกต่างกันไป กล่าวคือความรับผิดชอบในทางละเมิดของบุคคลที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ใช้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 ที่กล่าวไว้ว่า ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายเป็นเหตุให้บุคคลอื่นเสียหาย ดังนี้ “ผู้ใด” ในที่นี้จึงหมายถึง ผู้ขับขี่หรือควบคุมรถยนต์โดยสารสาธารณะที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้น ไม่ว่าผู้ขับขี่นั้นจะได้กระทำโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่อก็ตาม เพราะถือเป็นผู้ควบคุมรถยนต์

โดยสาร ย่อมต้องรับผิดชอบผู้เสียหายที่ใช้บริการรถยนต์โดยสารนั้นตามหลักกฎหมายละเมิดทั่วไป บุคคลที่ต้องรับผิดชอบต่อผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการใช้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะร่วมกับผู้ขับขี่ ก็คือนายจ้างของผู้ขับขี่ หรือเจ้าของกิจการเดินรถยนต์โดยสารสาธารณะนั่นเอง ทั้งนี้เป็นไปตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 425 ที่กำหนดให้ นายจ้างต้องร่วมรับผิดชอบลูกจ้างในผลแห่งละเมิด ซึ่งลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้าง ประกอบกับมาตรา 437 กล่าวคือ บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอย่างใด ๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะ ดังนั้น กรณีลูกจ้างขับขี่รถยนต์โดยสารประจำทางไปในทางการที่จ้าง ถือว่าครอบครองควบคุมดูแลยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกล ดังตามคำพิพากษาฎีกาที่ 765 / 2533 ป. ลูกจ้างของจำเลยขับรถยนต์โดยสารประจำทางของจำเลยชนผู้ตายซึ่งกำลังเดินข้ามถนน อันเป็นการกระทำในทางการที่จ้างของจำเลยและได้ครอบครองควบคุมดูแลยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกล จึงเป็นกรณีอยู่ในบังคับแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 จึงพึงได้ในเบื้องต้นว่าจำเลยจะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้นร่วมกับ ป. เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่า การเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเอง แม้การที่ผู้ตายไม่ข้ามถนนในทางข้ามซึ่งอยู่ไม่ห่างจากที่เกิดเหตุ อันถือได้ว่าผู้ตายมีส่วนประมาทด้วยก็ตาม แต่ ป. มีส่วนประมาทมากกว่า เพราะ ป. ขับรถโดยไม่ชะลอความเร็วในขณะที่ใกล้ถึงทางแยก การที่ผู้ตายมีส่วนประมาทก่อให้เกิดความเสียหาย ศาลย่อมมีอำนาจกำหนดค่าสินไหมทดแทนให้โจทก์มากน้อยเพียงใดก็ได้ โดยอาศัยพฤติการณ์เป็นประมาท

กรณีเป็นการเข้าร่วมกิจการกัน กล่าวคือ เจ้าของกรรมสิทธิ์รถได้เข้าร่วมกิจการให้เจ้าของกิจการเดินรถยนต์โดยสารสาธารณะเช่ารถของตน โดยมีคนขับรถของผู้ให้เช่าเป็นผู้ควบคุมรถยนต์นั้น ดังนี้ เมื่อคนขับรถของผู้ให้เช่าขับรถโดยสารสาธารณะประสบเหตุขึ้นกับผู้เสียหายเจ้าของกิจการเดินรถยนต์โดยสารสาธารณะดังกล่าวยังคงต้องรับผิดชอบร่วมกับเจ้าของรถด้วย โดยถือว่าคนขับรถของผู้ให้เช่าเป็นตัวแทนของเจ้าของกิจการเดินรถยนต์โดยสารสาธารณะ ดังคำพิพากษาฎีกาที่ 2258 / 2527 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำเลยที่ 3 ได้เช่ารถยนต์ของจำเลยที่ 2 มาใช้ในการเดินรถโดยสารของตน โดยมีจำเลยที่ 1 ซึ่งเป็นลูกจ้างของจำเลยที่ 2 เป็นคนขับ ดังนี้ ถือได้ว่าจำเลยที่ 1 เป็นตัวแทนของจำเลยที่ 3 เมื่อจำเลยที่ 1 ขับรถโดยสารโดยประมาทเป็นเหตุให้โจทก์ได้รับบาดเจ็บ จำเลยที่ 2 ต้องร่วมรับผิดชอบในผลแห่งการกระทำละเมิดของจำเลยที่ 1 ด้วยแม้ นายจ้างของโจทก์จะได้ออกเงินค่ารักษาพยาบาลให้แก่โจทก์ไปแล้วก็หาทำให้จำเลยที่ 1 ผู้กระทำละเมิดต่อโจทก์พ้นความผิดในการชดเชยค่ารักษาพยาบาลไม่ โจทก์มีสิทธิฟ้องค่ารักษาพยาบาลจากจำเลยทั้งสาม

ที่กล่าวข้างต้นเป็นความรับผิดชอบสำหรับกรณีที่เจ้าของรถเป็นผู้ให้บริการเดินรถโดยสารสาธารณะเป็นเอกชนเช่น รถร่วมบริการเอกชนต่างๆ ถ้ากรณีที่เป็นการให้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะของหน่วยงานของรัฐ เช่น องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ซึ่งจัดตั้งขึ้นโดยพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 2518 ทำหน้าที่ในการขนส่งผู้โดยสารในเขตพื้นที่กรุงเทพ และปริมณฑล หรือบริษัทขนส่ง (บ.ข.ส.) ที่เป็นรัฐวิสาหกิจ มีวัตถุประสงค์ในการทำหน้าที่ในการขนส่งผู้โดยสารจากกรุงเทพสู่ต่างจังหวัด จึงถือได้ว่าผู้ขับขี่หรือควบคุมรถยนต์โดยสารสาธารณะของหน่วยงานดังกล่าวนี้เป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐ ดังนั้น หากผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารสาธารณะได้กระทำให้เกิดความเสียหายอย่างใดอย่างหนึ่งแก่ผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ บุคคลที่จะต้องรับผิดชอบต่อผู้เสียหายในกรณีนี้คือ หน่วยงานของรัฐที่ผู้ขับขี่นั้นสังกัดอยู่ ตามมาตรา 5 วรรค 1 แห่งพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 ที่บัญญัติว่า “หน่วยงานของรัฐต้องรับผิดชอบต่อผู้เสียหายในผลแห่งละเมิดที่เจ้าหน้าที่ของตนได้กระทำในการปฏิบัติหน้าที่ ในกรณีนี้ผู้เสียหายอาจฟ้องหน่วยงานของรัฐดังกล่าวได้โดยตรง แต่จะฟ้องเจ้าหน้าที่ไม่ได้” แต่ถ้าการกระทำละเมิดของเจ้าหน้าที่ มิใช่เป็นการกระทำในการปฏิบัติหน้าที่เจ้าหน้าที่ต้องรับผิดในการนั้นเป็นการเฉพาะตัว ในกรณีนี้ผู้เสียหายอาจฟ้องเจ้าหน้าที่ได้โดยตรง แต่จะฟ้องหน่วยงานของรัฐไม่ได้ตาม มาตรา 6 พระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539

นอกจากกรณีที่ได้รับบาดเจ็บสามารถเรียกร้องค่าเสียหายต่างๆจากผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารสาธารณะ และนายจ้าง หรือผู้ประกอบการขนส่งตามหลักกฎหมายว่าด้วยละเมิดแล้วนั้น หากเป็นกรณีที่นายจ้าง หรือผู้ประกอบการขนส่งได้จัดให้มีการประกันภัยไว้กับบริษัทประกันภัยเพื่อความวินาศภัยอันเกิดแก่บุคคลอีกคนหนึ่ง ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งนั้นจะต้องรับผิดชอบ หรือที่เรียกกันว่าประกันภัยค่าจุน โดยหลักเกณฑ์ของการประกันภัยค่าจุน ตามมาตรา 887 วรรค 1 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้บัญญัติว่า ประกันภัยค่าจุนนั้น คือสัญญาประกันภัยซึ่งผู้รับประกันภัยตกลงว่าจะใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัย เพื่อความวินาศภัยอันเกิดขึ้นแก่บุคคลอีกคนหนึ่ง และซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบ และในการประกันภัยค่าจุนนั้นต้องใช้หมุดไม่ว่าจะเป็นความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน เต็มจำนวนแต่ไม่เกินจำนวนที่บริษัทรับประกันภัยไว้

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าประกันภัยค่าจุน วัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยคือความรับผิด จึงมีผู้เรียกประกันภัยค่าจุนว่าเป็นประกันภัยความรับผิด โดยอาจจะเป็นความรับผิดตามกฎหมาย หรือความรับผิดตามสัญญาก็ได้ และสัญญาประกันภัยค่าจุน ไม่มีตัวผู้รับประกันภัย โชนกว่าจะมีความเสียหายเกิดขึ้น บุคคลภายนอกจึงมีสิทธิเรียกร้องเมื่อเกิดภัยขึ้น โดยไม่ต้องแสดงเจตนาเข้าถือผลประโยชน์

ทั้งนี้ ประกันภัยค้ำจุน บริษัทประกันภัยมีหน้าที่โดยตรงที่จะต้องชำระค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหาย ดังนั้นหากบริษัทผู้รับประกันได้ชำระค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายไปแล้ว ก็ยังหาพินความรับผิดชอบไม่ เว้นแต่บริษัทผู้รับประกันภัยจะพิสูจน์ได้ว่า ผู้เสียหายดังกล่าวนั้นได้รับค่าสินไหมทดแทนจากผู้เอาประกันภัยแล้ว

สำหรับสิทธิเรียกร้องต่อผู้เอาประกันภัยค้ำจุนของผู้เสียหายนั้น เมื่อผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบผู้เสียหาย บุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายจึงมีสิทธิที่จะเลือกว่าจะเรียกร้องเอาจากผู้เอาประกันภัยหรือจะเรียกร้องเอาจากผู้รับประกันภัย หากเลือกเรียกร้องเอาจากผู้เอาประกันภัยจนคุ้มกับที่เสียหายจริงแล้ว ก็ไม่สามารถจะเรียกร้องเอาจากผู้รับประกันภัยได้อีก เว้นแต่จะได้รับค่าใช้จ่ายไม่ครบจำนวน ในทำนองเดียวกัน หากบุคคลภายนอกเลือกที่จะเรียกร้องเอาจากผู้รับประกันภัยและผู้รับประกันภัยชดใช้ให้ยังไม่ครบจำนวน ก็สามารถจะเรียกร้องเอาจากผู้เอาประกันภัยได้อีกในส่วนที่ยังขาด และในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยต้องร่วมรับผิดชอบกับบุคคลอื่น เช่น รับผิดชอบร่วมกับลูกจ้างของผู้เอาประกันภัยในทางการที่จ้าง เป็นต้น กรณีเช่นนี้ผู้รับประกันภัยมีสิทธิที่จะเข้ารับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยไปเรียกร้องเอากับลูกจ้างของผู้เอาประกันภัยได้<sup>61</sup>

สำหรับบุคคลที่ต้องรับผิดชอบต่อผู้เสียหายอันเกิดจากการขนส่งรถยนต์โดยสารสาธารณะ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 20 เห็นได้ว่าบุคคลที่จะต้องรับผิดชอบต่อผู้ให้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะที่ได้รับความเสียหาย คือ บริษัทผู้รับประกันภัย โดยเมื่อบริษัทรับประกันภัยความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถไว้แล้ว เมื่อเกิดภัยขึ้นบริษัทก็ต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายในกรณีที่ผู้เสียหายได้รับบาดเจ็บหรือตายตามจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงและบริษัทประกันภัยจะยกเอาเหตุแห่งความไม่สมบูรณ์ หรือการฝ่าฝืนเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัยระหว่างบริษัทกับเจ้าของรถ หรือการได้บอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยกับเจ้าของรถเพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบต่อผู้เสียหายในการชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นมิได้ เว้นแต่บริษัทได้มีหนังสือแจ้งการบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยให้เจ้าของรถและนายทะเบียนทราบล่วงหน้า ตามความนัยมาตรา 16 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ในส่วนของการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจะไม่รวมถึงความเสียหายอันเกิดกับทรัพย์สินของผู้เสียหาย โดยผู้เสียหายจะต้องไปฟ้องร้องเอาค่าเสียหายแก่ทรัพย์สิน และสิทธิอื่นๆ ในทางละเมิดต่อไป เพราะกฎหมายนี้ให้ความคุ้มครองเฉพาะความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกาย และอนามัยเท่านั้น สำหรับค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น จะได้รับภายหลังจากการพิสูจน์ความถูกผิดเรียบร้อยแล้ว และหากบริษัทประกันภัยปฏิเสธไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นดังกล่าว

<sup>61</sup> อำนวย สุขเวชช์. (2551). คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย. หน้า 119.

ให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหาย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้เสียหายไม่ครบจำนวน กฎหมายกำหนดให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้เสียหายแทน ตามความแห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 23 ทั้งนี้ ผู้ที่ได้รับความเสียหาย หรือทายาทจะต้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัย หรือกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามแต่กรณีภายใน 180 วัน นับแต่วันที่มีความเสียหายเกิดขึ้น

ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดบุคคลที่มีหน้าจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการใช้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะไว้ในมาตรา 56 ซึ่งกำหนดให้รถของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งหากได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ร่างกายหรือชีวิตของบุคคลใด ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายจะต้องชดเชยค่าใช้จ่ายเบื้องต้นให้แก่ผู้เสียหายหรือทายาทในกรณีที่ผู้เสียหายถึงแก่ความตาย โดยค่าใช้จ่ายเบื้องต้นซึ่งจะต้องจ่ายให้แก่ผู้เสียหาย ให้จ่ายตามความร้ายแรงของความเสียหาย ทั้งนี้ ตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง และค่าใช้จ่ายเบื้องต้นหมายถึง ค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้ในการรักษาพยาบาล รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ระหว่างการรักษาพยาบาลและหรือค่าปลงศพ

สำหรับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้น ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการใช้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะ ไม่ถือว่าเป็นผู้เสียหายตามกฎหมายนี้ เนื่องจากกฎหมายจราจรดังกล่าวรัฐเท่านั้นที่เป็นผู้เสียหาย

### 3.2.2 ข้อยกเว้นความรับผิด

ข้อเท็จจริงในทางนำสืบบางกรณีฝ่ายผู้เสียหายมีส่วนในการกระทำความผิดอย่างหนึ่งอย่างใดอันก่อให้เกิดความเสียหายด้วย ในกรณีเช่นนี้คู่ความอีกฝ่ายจะต้องนำสืบให้เห็นถึงพฤติการณ์ที่ผู้เสียหายเป็นฝ่ายก่อมาก่อนน้อยเพียงใด เพื่อเป็นแนวทางกำหนดค่าเสียหายซึ่งมีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องอยู่ 2 มาตรา คือ มาตรา 442 และ มาตรา 223 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา 442 บัญญัติว่า “ถ้าความเสียหายได้เกิดขึ้นเพราะความผิดอย่างหนึ่งอย่างใดของผู้เสียหายประกอบด้วยไซ้ ท่านให้นำบทบัญญัติแห่ง มาตรา 223 มาใช้บังคับโดยอนุโลม”

มาตรา 223 บัญญัติว่า “ถ้าฝ่ายผู้เสียหายได้มีส่วนทำความผิดอย่างใดอย่างหนึ่งก่อให้เกิดความเสียหายด้วยไซ้ ท่านว่าหากนี้อันจะต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหาย มากน้อยเพียงใดนั้น ต้องอาศัยพฤติการณ์เป็นประมาท ข้อสำคัญก็คือว่าความเสียหายนั้นได้เกิดขึ้นเพราะฝ่ายไหน เป็นผู้ก่อยิ่งหย่อนกว่ากันเพียงไร



วิธีเดียวกันนี้ ท่านให้ใช้แม้ทั้งที่ความผิดของฝ่ายผู้เสียหายจะมีแต่เพียงละเลยไม่เตือน ลูกหนี้ให้รู้ถึงอันตราย แห่งการเสียหายอันเป็นอย่างร้ายแรงผิดปกติ ซึ่งลูกหนี้ไม่รู้หรือไม่อาจจะรู้ได้หรือเพียงแต่ละเลยไม่บำบัดป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายนั้นด้วย อนึ่ง บทบัญญัติแห่ง มาตรา 220 นั้น ท่านให้นำมาใช้บังคับด้วยโดยอนุโลม

กรณีอย่างใดที่จะถือว่าผู้เสียหายมีส่วนก่อให้เกิดความเสียหายด้วยเพียงใดนั้นต้องอาศัย ข้อเท็จจริงซึ่งเกิดขึ้นจริง โดยเป็นแนวทางที่ศาลฎีกาได้วินิจฉัยไว้ เมื่อความเสียหายเกิดขึ้นโดยความ ประมาทเลินเล่อของทั้งสองฝ่าย ตามกฎหมายให้ศาลพิจารณาถึงพฤติการณ์ด้วยว่าฝ่ายไหนเป็นผู้ ก่อให้เกิดความเสียหายยิ่งหย่อนกว่ากันเพียงใด และให้ศาลกำหนดค่าสินไหมทดแทนสูงต่ำตาม ส่วนแห่งความยิ่งหย่อนของผู้มีส่วนก่อให้เกิดความเสียหายนั้น ตัวอย่างเช่น ตามคำพิพากษาฎีกา 624 / 2515 จำเลยซึ่งเป็นผู้ขับรถโดยสารทราบว่ โจทก์ยื่นเกาะห้อยโหนบันไดรถที่ตนกำลังขับอยู่ โดยตัวโจทก์ยื่นออกไปนอกรถ แล้วจำเลยยังคงขับรถต่อไป โดยไม่จัดการมิให้มีการเกาะห้อยโหน เช่นนั้นเสียก่อน ถือได้ว่าจำเลยกระทำโดยประมาท การที่โจทก์ยื่นเกาะห้อยโหนบันไดรถยนต์ โดยสาร ถือว่าโจทก์เองมีส่วนประมาทอยู่ด้วย จำเลยที่ 3 ซึ่งเป็นหุ้นส่วนผู้จัดการของจำเลยที่ 2 ซึ่งเป็นนิติบุคคลและเป็นนายจ้างของจำเลยที่ 1 มิใช่ นายจ้างของจำเลยที่ 1 ด้วย ไม่ต้องรับผิดชอบ แห่งการละเมิดของจำเลยที่ 1

เหตุสุดวิสัย ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 8 กล่าวว่าไว้ว่า “คำว่า เหตุ สุดวิสัย หมายความว่า เหตุใดๆ อันจะเกิดขึ้นก็ดี จะให้ผลพิบัติก็ดี เป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้แม้ทั้ง บุคคลผู้ต้องประสบหรือใกล้จะต้องประสบเหตุนั้น จะได้จัดการตามระมัดระวังตามสมควรอันพึง คาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและเช่นนั้น” จากนิยามดังกล่าว สรุปได้ว่าเหตุสุดวิสัยเป็น เหตุการณ์ที่เกิดจากธรรมชาติ เช่น ฟ้าผ่า ลมพายุ หรือเหตุภายนอกที่ตำหนิลูกหนี้ไม่ได้ หรือเหตุที่ เกิดจากบุคคลที่สาม หรือเหตุที่เกิดจากการกระทำของคน และเหตุสุดวิสัยดังกล่าวนี้จะต้องเป็น เหตุการณ์ที่ไม่มีใครอาจป้องกันได้ ทั้งนี้ ศาลฎีกาได้วางแนววินิจฉัยว่า ความบกพร่องเกี่ยวกับ เครื่องยนต์ ยาง อุปกรณ์รถต่างๆ ที่เป็นต้นเหตุก่อความเสียหายนั้น ไม่ใช่เหตุสุดวิสัย เพราะอาจ ป้องกันได้ถ้าดูแลตรวจตราก่อนใช้รถหรือบำรุงรักษาอยู่ตลอดเวลา ดังคำพิพากษาฎีกา 634 / 2501 รถยนต์โดยสารคว่ำทำให้เกิดการบาดเจ็บและตาย เป็นการละเมิดอันต้องรับผิดชอบตามประมวล กฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 437 ข้ออ้างที่ว่ารถคว่ำเพราะน็อตคันส่งพวงมาลัยหลุดนั้น แม้ว่าจะ จริงก็เป็นเรื่องที่เกิดจากเครื่องจักรกลของรถยนต์ซึ่งเป็นหน้าที่ฝ่ายผู้ละเมิดต้องคอยตรวจตราดูแล จะฟังว่าเป็นเหตุสุดวิสัยไม่ได้ เพราะไม่ใช่เกิดจากภายนอกอำนาจซึ่งไม่อาจรู้และป้องกันได้

ส่วนความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการกระทำของผู้เสียหาย กล่าวคือ ผู้เสียหายเป็นต้นเหตุ แห่งความเสียหายนั้นโดยได้กระทำโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่อ ความผิดของผู้ต้องเสียหายที่จะ

เป็นข้อต่อสู้ให้หลุดพ้นความรับผิดได้นี้ จะต้องเป็นความเสียหายที่เกิดจากผู้เสียหายแต่เพียงฝ่ายเดียว โดยจะต้องพิจารณาจากหลักความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล ถ้าผู้เสียหายเพียงแต่มีส่วนผิดอยู่ด้วย ไม่เป็นเหตุให้ผู้ครอบครอง หรือผู้ควบคุมดูแลยานพาหนะพ้นความรับผิด เพียงแต่มีสิทธิได้รับลดหย่อนค่าสินไหมทดแทนตามมาตรา 442 และมาตรา 223 เท่านั้น

สำหรับข้อยกเว้นความรับผิดของการประกันภัยค้ำจุนยังต้องอาศัยหลักเกณฑ์ในเรื่องประกันวินาศภัยมาใช้บังคับ ดังนั้น บริษัทที่รับประกันภัยจึงอาจปฏิเสธความรับผิดในเรื่องความไม่สมบูรณ์ของสัญญา การฝ่าฝืนเงื่อนไขความรับผิด โดยในสัญญาหรือกรมธรรม์ระบุเงื่อนไขไว้โดยชัดเจนให้ผู้รับประกันหลุดพ้นความรับผิด รวมทั้งผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดเพราะความทุจริตของประมาทเลินเล่อของผู้เอาประกันภัย และผู้รับประกันภัย<sup>62</sup> ในส่วนของการทำประกันภัยภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 นั้น บริษัทรับประกันภัยจะยกเหตุแห่งความไม่สมบูรณ์หรือการฝ่าฝืนเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัย หรือการได้บอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยกับเจ้าของรถ เพื่อปฏิเสธความรับผิดต่อผู้เสียหายในการชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นมิได้ เว้นแต่บริษัทต้องมีหนังสือแจ้งการบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยให้เจ้าของรถและนายทะเบียนทราบล่วงหน้า รวมทั้งจะยกเอาความทุจริตหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัยมาเป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยมิได้<sup>63</sup> ดังนี้ เป็นกรณีที่กฎหมายบังคับให้บริษัทประกันภัยจะต้องชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้เสียหายก่อน จะอ้างความทุจริตหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงมาเป็นข้อต่อสู้ก่อนมิได้

### 3.2.3 ภาระการพิสูจน์

โดยหลักกฎหมายทั่วไปแล้วหากคู่ความฝ่ายใดมีภาระการพิสูจน์ข้อเท็จจริงในประเด็นข้อใดแล้ว หากคู่ความฝ่ายนั้นไม่นำพยานหลักฐานมาพิสูจน์ตามหน้าที่ของตน หรือ นำพยานเข้าสืบไม่ได้มาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนดไว้ในประเด็นนั้นๆ คู่ความฝ่ายนั้นก็จะเป็นประเด็นดังกล่าว ทั้งนี้ ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 84/1 ที่กล่าวว่า “คู่ความฝ่ายใดกล่าวอ้างข้อเท็จจริงเพื่อสนับสนุนคำคู่ความของตนให้คู่ความฝ่ายนั้นมีภาระการพิสูจน์ข้อเท็จจริงนั้น แต่ถ้ามีข้อสันนิษฐานไว้ในกฎหมายหรือมีข้อสันนิษฐานที่ควรจะเป็นซึ่งปรากฏจากสภาพปกติธรรมดาของเหตุการณ์เป็นคุณแก่คู่ความฝ่ายใด คู่ความฝ่ายนั้นต้องพิสูจน์เพียงว่าตนได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขแห่งการที่ตนจะได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐานนั้นครบถ้วนแล้ว”

<sup>62</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 879.

<sup>63</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535. มาตรา 16-17.

ดังนั้นในการฟ้องร้องให้ผู้ประกอบกิจการรถโดยสารรับผิดชอบในการกระทำละเมิดของผู้ขับขี่รถโดยสาร ในกรณีต่างๆ ไปตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ 425 นั้น ผู้เสียหายยังต้องมีหน้าที่นำสืบว่าการกระทำของผู้ขับขี่รถโดยสาร นั้นเป็นละเมิด หรือ พิสูจน์ความผิดของผู้ขับขี่รถโดยสาร เพื่อให้ผู้ประกอบกิจการรถโดยสารเข้าร่วมรับผิดชอบ ซึ่งเท่ากับเป็นกรณีที่ผู้ประกอบกิจการรถโดยสารต้องมีได้มีส่วนผิดอยู่ด้วยนั่นเอง เพราะหากเป็นกรณีที่ผู้ประกอบกิจการรถโดยสารมีส่วนผิดอยู่ด้วยแล้ว กรณีจะเป็นไปตามมาตรา 420 หรือ มาตรา 432 และการที่ผู้ประกอบกิจการรถโดยสารจะต้องเข้าร่วมรับผิดชอบกับผู้ขับขี่รถโดยสาร ตาม มาตรา 425 ดังกล่าวต้องปรากฏว่า การกระทำของผู้ขับขี่รถโดยสาร นั้นเป็นการกระทำละเมิดในทางกรที่ว่าจ้าง

ส่วนในความรับผิดของผู้ขับขี่รถโดยสาร อันเกิดจากการขนส่งทางบกโดยรถยนต์นั้น เป็นไปตามบทบัญญัติมาตรา 437 ซึ่งถือเป็นข้อสันนิษฐานเด็ดขาด (strict liability) ที่กฎหมายบัญญัติให้ผู้ที่มีหน้าที่ควบคุมดูแลยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลนั้น จะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งทำให้ภาระการพิสูจน์ซึ่งโดยทั่วไปแล้วตกอยู่กับผู้เสียหายกลายเป็นหน้าที่ของจำเลย หรือผู้ขับขี่รถโดยสาร ที่ทำหน้าที่ควบคุมดูแลยานพาหนะที่จะต้องพิสูจน์ เพื่อให้ตนเองพ้นจากความรับผิด โดยสามารถพิสูจน์ได้เพียงสองประเด็นที่ว่า ผลแห่งการกระทำละเมิดนั้นเกิดขึ้นจากเหตุสุดวิสัย หรือ เป็นเพราะความรับผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเองเท่านั้น ซึ่งหากผู้ขับขี่รถโดยสาร ไม่สามารถพิสูจน์เพื่อปฏิเสธความรับผิดดังกล่าวได้ กฎหมายก็ถือว่าผู้ขับขี่รถโดยสาร เป็นผู้ผิดตามข้อสันนิษฐานของกฎหมายดังกล่าว ซึ่งเมื่อถือได้ว่าการกระทำละเมิดของผู้ขับขี่รถโดยสาร นั้น เป็นความผิด และผู้ขับขี่รถโดยสาร ไม่สามารถพิสูจน์เพื่อให้เข้าข้อสันนิษฐานดังกล่าวได้ ผู้ประกอบกิจการรถโดยสารจึงต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ขับขี่รถโดยสาร ด้วย โดยไม่คำนึงว่าการกระทำละเมิดที่ผู้ขับขี่รถโดยสาร ได้ก่อขึ้นนั้นจะเกิดจากความตั้งใจ หรือจงใจโดยมีเจตนาชั่วร้ายหรือไม่ก็ตาม สำหรับในการฟ้องร้องให้ผู้ประกอบกิจการรถโดยสารต้องเข้ามารับผิดชอบในการกระทำละเมิดของผู้ขับขี่รถโดยสาร ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 425 นั้น ผู้เสียหายยังคงต้องมีหน้าที่นำสืบพิสูจน์การกระทำละเมิดของผู้ขับขี่รถโดยสาร อยู่ด้วยว่า การกระทำละเมิดที่ผู้ขับขี่รถโดยสาร ได้กระทำนั้น เป็นการกระทำละเมิดในขณะที่ทำางานที่ว่าจ้าง ดังนั้นผู้ประกอบกิจการรถโดยสารจึงต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ขับขี่รถโดยสาร ด้วย ซึ่งผู้ประกอบกิจการรถโดยสาร จะสามารถปฏิเสธความรับผิดได้เฉพาะกรณีที่อ้างว่าผู้ขับขี่รถโดยสาร ได้กระทำละเมิด มิได้เป็นการกระทำในทางกรที่ว่าจ้าง แต่เป็นการกระทำละเมิดในฐานะส่วนตัวของลูกจ้างเอง เพราะฉะนั้นผู้ประกอบกิจการรถโดยสารจึงไม่ต้องร่วมรับผิดชอบ

สำหรับในประเด็นที่ว่า ผู้ขับขี่รถโดยสาร กระทำละเมิดหรือไม่นั้น ผู้เสียหายจะได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐานตามกฎหมายที่บัญญัติไว้ในมาตรา 437 วรรค 1 ประมวลกฎหมายแพ่ง

และพาณิชย์ ที่กำหนดให้บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอย่างใด ๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเอง ดังนี้ ถือว่าบทบัญญัติดังกล่าวเป็นข้อสันนิษฐานเด็ดขาดว่าผู้ขับขี่รถโดยสาร มีความผิด ดังนั้นผู้เสียหายจึงได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐานดังกล่าว ตามกฎหมายที่บัญญัติไว้ มาตรา 84/1 แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ถึงกระนั้น แม้ผู้เสียหายจะเป็นผู้ได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐานก็ตาม แต่ผู้เสียหายก็ต้องนำสืบข้อเท็จจริงซึ่งเป็นข้อสันนิษฐาน เพื่อจะได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐานนี้ ข้อที่ผู้เสียหายจะต้องนำสืบคงมีอยู่ 3 ประการ คือ

- 1) ความเสียหายเกิดจากยานพาหนะ และค่าเสียหายของผู้เสียหายมีเพียงใด
- 2) ยานพาหนะนั้นกำลังเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล
- 3) จำเลยเป็นผู้ครอบครอง หรือควบคุมดูแลยานพาหนะนั้น

เมื่อผู้เสียหายนำสืบได้เช่นนี้ แล้วภาระการพิสูจน์จะย้อนกลับไปหาผู้กระทำละเมิดที่จะต้องนำสืบว่าความเสียหายเกิดจากเหตุสุดวิสัย หรือความผิดของผู้ต้องเสียหายแล้ว จะเห็นได้ว่าผู้เสียหายไม่จำเป็นต้องนำสืบถึงความประมาทเลินเล่อของผู้ควบคุมดูแล ในขณะที่เดียวกันการที่ผู้กระทำละเมิดนำสืบว่าตนมิได้ประมาทเลินเล่อ แม้ฟังได้ตามนั้น ก็หาทำให้ผู้กระทำละเมิดหลุดพ้นความรับผิดไปไม่<sup>64</sup>

สำหรับกรณีที่จะฟ้องร้องให้บริษัทประกันภัยรับผิดชอบผู้เสียหายในเรื่องประกันภัยค้ำจุนนั้น ผู้เสียหายจะต้องมีภาระพิสูจน์ความผิดให้ได้ว่า (1) ผู้เอาประกันภัยเป็นฝ่ายผิด (2) รถที่เกิดเหตุเป็นผู้เอาประกันภัย และ (3) พิสูจน์ให้เห็นถึงจำนวนค่าเสียหายที่ผู้เสียหายนั้นจะได้รับ แต่การประกันภัยความเสียหายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 นั้น ไม่ต้องการพิสูจน์ความผิดว่าใครผิดใครถูก รถคันไหนชน กฎหมายก็บังคับให้บริษัทประกันภัยหรือกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้เสียหายแล้วแต่กรณี โดยไม่ต้องพิสูจน์ความรับผิด<sup>65</sup>

3.2.4 แนวคำพิพากษาฎีกาเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของผู้ได้รับความเสียหายจากการชนส่งรถยนต์โดยสารสาธารณะ

- 1) คำพิพากษาฎีกาที่ 935/2516

<sup>64</sup> กัทธศักดิ์ วรรณแสง. (2529). ความรับผิดในความเสียหายซึ่งเกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล. หน้า 86.

<sup>65</sup> ประพันธ์ ทรัพย์แสง. (2535). คำอธิบายพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ. หน้า 65-66.

โจทก์ฟ้องว่า โจทก์ทั้งสองเป็นสามีภริยากัน และเป็นบิดามารดาของพลทหารชวลิต ชลานุเคราะห์ เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม พ.ศ. 2511 เวลา 7.00 น. จำเลยที่ 1 ได้ขับรถเมล์ครีนคร สายที่ 66 ของจำเลยที่ 2 โดยประมาท เป็นเหตุให้พลทหารชวลิตซึ่งยืนอยู่ที่บันไดรถคันที่จำเลยที่ 1 ขับ ถูกเบียดอัดกับรถคันที่จอดอยู่ พลัดตกลงมาและถึงแก่ความตายในเวลาต่อมา จำเลยที่ 2 ต้องรับผิดชอบในฐานะผู้ขนส่งและนายจ้างของจำเลยที่ 1 ขอให้ศาลบังคับให้จำเลยทั้งสองร่วมกันรับผิดชอบใช้ค่าสร้อยทองคำ พระเครื่อง และเงินที่หายไปจากตัวผู้ตายเป็นเงิน 2,300 บาท ค่าทำศพเป็นเงิน 11,500 บาท พร้อมด้วยดอกเบี้ยตั้งแต่วันละเมิดจนถึงวันฟ้อง และให้ร่วมกันชดใช้ค่าขาดไร้อุปการะแก่โจทก์ทั้งสองเป็นเงิน 72,000 บาท

จำเลยที่ 1 ขาดยื่นคำให้การและขาดนัดพิจารณา

จำเลยที่ 2 ให้การปฏิเสธความรับผิดชอบ

ศาลชั้นต้นให้คำสินไหมทดแทนทั้ง 3 รายการ คือ ค่าสายสร้อยพระเครื่องและเงินติดตัวผู้ตาย รวม 2,300 บาท ค่าทำศพ 10,000 บาท ค่าขาดไร้อุปการะ 10 ปี เป็นเงิน 72,000 บาท รวมคำสินไหมทดแทนทั้งสิ้น 84,300 บาท แต่เนื่องจากผู้ตายมีส่วนประมาทอยู่ด้วย จึงลดคำสินไหมทดแทนลงกึ่งหนึ่ง ให้โจทก์ได้รับคำสินไหมทดแทนเพียง 42,150 บาท พร้อมทั้งดอกเบี้ยนับแต่วันละเมิดจนกว่าจะชำระเสร็จ

โจทก์ทั้งสองอุทธรณ์ขอให้จำเลยทั้งสองร่วมกันรับผิดชอบใช้คำสินไหมทดแทนเต็มจำนวนตามฟ้อง

จำเลยที่ 2 อุทธรณ์ขอให้พิพากษากลับคำพิพากษาศาลชั้นต้น

ศาลอุทธรณ์พิพากษาแก้เป็นว่า ให้จำเลยทั้งสองร่วมกันใช้คำสินไหมทดแทนให้โจทก์ทั้งสองร่วมกันเป็นเงิน 42,150 บาท พร้อมด้วยดอกเบี้ยร้อยละครึ่งต่อปี ในเงิน 6,150 บาทนับแต่วันละเมิด จนกว่าจะชำระเสร็จ

จำเลยที่ 2 ฎีกา

ศาลฎีกาเห็นว่า ผู้ตายห้อยโหนที่บันไดท้ายรถเพราะคนโดยสารแน่นมาก จำเลยที่ 1 ทราบดีว่ามีผู้โดยสารขึ้นเกาะห้อยโหนอยู่ที่บันไดท้ายรถ จึงชอบที่จะแก้ไขมิให้ผู้โดยสารเกาะห้อยโหนรถเสียก่อนที่จะออกรถหรือหากจำเลยที่ 1 จะออกรถในลักษณะเช่นนั้น ก็ชอบที่จะขับรถด้วยความระมัดระวังเป็นพิเศษ เพื่อมิให้เกิดอันตรายแก่ผู้โดยสารนั้นการที่จำเลยที่ 1 ขับรถแซงรถคันที่จอดอยู่ข้างหน้าจนท้ายรถเบียดชิดกับรถคันที่จอด จนเป็นเหตุให้ผู้ตายพาดกับรถที่จอดอยู่พลัดตกลงมาถึงแก่ความตาย จึงเป็นผลโดยตรงอันเกิดจากความประมาทเลินเล่อของจำเลยที่ 1 แม้ผู้ตายจะมีส่วนผิดอยู่ด้วยในการที่ไปเกาะห้อยโหนอยู่ที่บันไดรถ ก็ไม่ทำให้จำเลยที่ 1 พ้นความรับผิดชอบจากความประมาทเลินเล่อดังกล่าวได้

ประเด็นเรื่องสายสร้อยคอทองคำ พระเครื่อง และเงินสดที่หายไปนั้น ข้อเท็จจริงฟังได้ว่าผู้ตายมีทรัพย์สินดังกล่าวติดตัวไปและสูญหายเพราะเหตุที่เกิดขึ้น จำเลยจึงต้องรับผิดชอบ

ส่วนค่าปลงศพนั้นเห็นว่า บิดาผู้ตายทำงานในตำแหน่งหัวหน้าตลาดสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ ที่ศาลล่างทั้งสองกำหนดให้ 10,000 บาทนั้น เป็นการเหมาะสมแล้ว

ส่วนค่าอุปการะเลี้ยงดูนั้นเห็นว่า ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 443 วรรค 3 บัญญัติ "ถ้าว่าเหตุที่ตายลงนั้น ทำให้บุคคลคนหนึ่งคนใดต้องขาดไร้อุปการะตามกฎหมายไปด้วย ไซ้ ท่านว่าบุคคลนั้นชอบที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น" ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1535 บัญญัติว่า "บุตรจำต้องอุปการะเลี้ยงดูบิดามารดา" กฎหมายมีดังนี้จึงถือได้ว่าการที่พลทหารชวลิตตายลง ทำให้โจทก์ผู้เป็นบิดามารดาต้องขาดไร้อุปการะจากผู้ตายตามกฎหมาย ทั้งนี้โดยไม่ต้องพิจารณาว่าปัจจุบันผู้ตายจะได้อุปการะโจทก์ผู้เป็นบิดามารดาอยู่หรือไม่ โจทก์ชอบที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนในการที่โจทก์ต้องขาดไร้อุปการะตามกฎหมายนั้นได้ ที่ศาลล่างทั้งสองกำหนดเงินค่าสินไหมทดแทนแก่โจทก์ทั้งสองมานั้นเป็นการสมควรแล้ว

พิพากษายืน

2) คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1447/2523

ศาลชั้นต้นพิพากษาให้จำเลยร่วมกันใช้ค่าเสียหายแก่โจทก์ 40,635 บาทกับดอกเบี้ย ศาลอุทธรณ์พิพากษาแก้ เป็นให้ใช้เงินเพิ่มอีก 30,000 บาท โจทก์จำเลยฎีกา

ศาลฎีกาวินิจฉัยข้อกฎหมายว่า "ข้อเท็จจริงรับฟังได้ว่า จำเลยที่ 2 เป็นบริษัทจำกัดซึ่งได้รับสัมปทานเดินรถขนส่งคนโดยสารในเส้นทางระหว่างสงขลา-หาดใหญ่ ในวันเกิดเหตุ จำเลยที่ 1 ซึ่งเป็นลูกจ้างของจำเลยที่ 2 ได้ขับรถยนต์บรรทุกทุกคนโดยสารของจำเลยที่ 2 จากหาดใหญ่จะไปสงขลาโดยประมาณเจ็ดโมงครึ่งถึงถนน เป็นเหตุให้โจทก์ซึ่งโดยสารไปในรถได้รับอันตรายแก่กายถึงกับต้องถูกตัดข้อมือขวา เป็นการทำให้บาดเจ็บต่อโจทก์ตามฎีกาของโจทก์และจำเลยที่ 2 คงมีประเด็นมาสู่ศาลฎีกา 2 ประการคือ

1. จำเลยที่ 2 จะต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายแก่โจทก์หรือไม่
2. เรื่องค่าเสียหายของโจทก์

ประเด็นข้อ 1 จำเลยที่ 2 ฎีกาว่าเหตุที่เกิดขึ้นเป็นการกระทำของจำเลยที่ 1 นอกเหนือหน้าที่การทำงานในทางที่จ้าง จำเลยที่ 2 จึงไม่ต้องร่วมรับผิดชอบ ศาลฎีกาพิเคราะห์แล้ว เห็นว่าแม้จำเลยที่ 1 จะเป็นสารวัตรเดินรถ มีหน้าที่ควบคุมการเดินรถและตรวจตัว มิได้เป็นพนักงานขับรถประจำรถยนต์โดยสารคันเกิดเหตุตามที่จำเลยที่ 2 นำสืบต่อผู้ติดตาม แต่การที่จำเลยที่ 1 ในฐานะที่เป็นลูกจ้างผู้มีหน้าที่ควบคุมการเดินรถดังกล่าวของจำเลยที่ 2 เห็นมีคนโดยสารเต็มรถและคนขับไม่อยู่ จึงเข้าทำหน้าที่ขับเพื่อพาผู้โดยสารไปส่งในเส้นทางสงขลา-หาดใหญ่อันเป็นเส้นทางใน

สัมปทานเดินรถของจำเลยที่ 2 เสียเองนั้น ย่อมเป็นที่เห็นได้ว่า จำเลยที่ 1 ได้กระทำการจับรถคันเกิดเหตุรับส่งคนโดยสารไปในทางค้าปกติของจำเลยที่ 2 นั้นเอง ข้อเท็จจริงในคดีเรื่องนี้รับฟังได้ว่า จำเลยที่ 2 เป็นบริษัทที่กระทำการรับขนคนโดยสารตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 608 ซึ่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดแก่โจทก์ซึ่งเป็นคนโดยสาร เว้นแต่การเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดแต่ความผิดของโจทก์เองตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 634 เมื่อเหตุที่เกิดขึ้นเป็นเพราะจำเลยที่ 1 จับรถโดยประมาท ทำให้โจทก์เสียหาย จำเลยที่ 2 จึงต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายให้แก่โจทก์" ฯลฯ

"ค่าเสียหายเกี่ยวกับการที่โจทก์ถูกตัดข้อมือขวาประกอบอาชีพไม่ถนัดทำให้รายได้ตกต่ำ ค่าเสียหายรายการนี้ศาลชั้นต้นฟังว่าโจทก์ไม่ขาดประโยชน์จากการขายอาหาร จำเลยไม่ต้องชดใช้ แต่ศาลอุทธรณ์วินิจฉัยว่าโจทก์สืบไม่ได้เป็นกิจจะลักษณะว่าโจทก์มีรายได้จากการขายอาหารและยางพาราเท่าใดแน่ แต่การที่ต้องถูกตัดข้อมือแล้วใช้แขนเทียมทำให้เสียความสามารถประกอบกรงาน จึงให้โจทก์ได้รับค่าเสียหายในกรณีนี้อีก 30,000 บาทนั้น โจทก์ฎีกาว่าโจทก์ควรได้ 480,000 บาทเต็มตามฟ้อง จำเลยที่ 2 ฎีกาว่าโจทก์ไม่ควรได้เลยเพราะโจทก์มิได้ประกอบการค้าอย่างใดเป็นกิจจะลักษณะ ขณะนี้บ่อนชน โค้กเล็กโจทก์ไม่ได้ขายอาหารแล้ว และโจทก์ไม่ได้ค้ายางพารา ศาลฎีกาพิเคราะห์แล้ว เห็นว่าในการที่โจทก์ต้องถูกตัดข้อมือขวาแล้วใช้แขนเทียมแทนย่อมทำให้โจทก์เสียความสามารถประกอบกรงานไปโดยสิ้นเชิงหรือบางส่วน ที่ศาลอุทธรณ์กำหนดให้โจทก์ได้รับชดใช้ค่าเสียหายในส่วนนี้เป็นเงิน 30,000 บาท เป็นการเหมาะสมและชอบด้วยประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 444 แล้ว

ค่าเสียหายที่โจทก์เรียกเป็นค่าตกใจและกระทบกระเทือนจิตใจเพราะสูญเสียข้อมือขวา ซึ่งศาลชั้นต้นวินิจฉัยว่าไม่มีบทกฎหมายสนับสนุนให้เรียกได้แต่เห็นว่าการที่โจทก์ต้องถูกตัดข้อมืออันเป็นความเสียหายแก่ร่างกาย โจทก์ชอบที่จะได้รับชดใช้ค่าเสียหายเพราะพิการไปตลอดชีวิตเป็นเงิน 30,000 บาทและศาลอุทธรณ์เห็นฟ้องด้วยนั้น โจทก์ฎีกาว่า โจทก์ควรจะได้ค่าเสียหายเนื่องจากโจทก์ทุกข์ระกำใจเพราะสูญเสียแขน 60,000 บาทตามฟ้อง จำเลยฎีกาว่าแม้แขนโจทก์จะขาดไปแต่ใช้แขนเทียมได้และควรได้ค่าเสียหายไม่เกิน 10,000 บาท ศาลฎีกาพิเคราะห์แล้ว เห็นว่า ค่าเสียหายทางจิตใจที่โจทก์เกิดความตกใจหรือกระทบกระเทือนจิตใจนี้ ไม่มีบทกฎหมายบัญญัติให้เรียกร้องได้ แต่อย่างไรก็ดีตามคำฟ้องของโจทก์ที่บรรยายว่าผลแห่งการละเมิดทำให้โจทก์ตกใจเป็นอย่างมาก และการที่โจทก์ต้องสูญเสียแขนขวาไปเป็นการกระทบกระเทือนจิตใจโจทก์เป็นอย่างมากยิ่ง โจทก์ขอคิดค่าเสียหายในส่วนนี้ 60,000 บาทนั้น พอแปลความได้ว่าโจทก์ประสงค์เรียกร้องเอาค่าเสียหายเพราะเหตุที่โจทก์ต้องถูกตัดข้อมือขวานั้นเองเป็นการเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงินซึ่งโจทก์มีสิทธิเรียกร้องเอาได้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา 446 และศาลฎีกาเห็นว่าที่ศาลล่างทั้งสองกำหนดค่าเสียหายส่วนนี้ให้โจทก์เป็นเงิน 30,000 บาทนั้นเหมาะสมแล้ว"

พิพากษายืน

3) คำพิพากษาฎีกาที่ 247 / 2538

โจทก์ฟ้องว่าจำเลยที่ 2 เป็นเจ้าของรถโดยสารและนำไปเข้าร่วมกิจการเดินรถ ร่วมกับจำเลยที่ 3 จำเลยที่ 1 เป็นลูกจ้างของจำเลยทั้งสองจำเลยที่ 1 ได้ขับรถยนต์คันดังกล่าว โดยประมาทเป็นเหตุ ให้รถพลิกคว่ำทำให้โจทก์ได้รับบาดเจ็บสาหัสพิการทุพพลภาพตลอดชีวิต ต้อง เสียค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการรักษาพยาบาลต้องบาดเจ็บทุกขเวทนาเสียความสามารถในการประกอบกรงาน และขาดความสามารถตลอดชีวิต ขอให้บังคับจำเลยทั้งสองร่วมกัน และหรือ แทนกันชำระเงิน 3,120,000 บาท พร้อมดอกเบี้ย

จำเลย ที่ 1 ขาดนัด ยื่นคำให้การ

จำเลย ที่ 2 ให้การว่าเป็นเจ้าของรถ และเป็นนายจ้างของจำเลย ที่ 1 จำเลยที่ 1 ขับ รถโดยประมา เป็นเหตุให้โจทก์บาดเจ็บแต่ไม่ถึงทุพพลภาพ เพราะมีโอกาสรักษาให้หายตามปกติ ได้โจทก์เสียค่าพาหนะที่ญาติเดินทางไปรับตัวโจทก์ไปโรงพยาบาล ค่ารักษาพยาบาลค่าพาหนะ ที่ญาติเดินทางไปเฝ้าปรนนิบัติค่าป่วยการญาติ ค่าเวชภัณฑ์ไปตามพ่อ จริง แต่ที่คิดค่า เวชภัณฑ์ นับแต่วันฟ้องไปจำนวน 30 ปี ค่าจ้างคนเฝ้าเพื่อช่วยเหลือโจทก์ ค่าเดินทางไปโรงพยาบาลเป็นฟ็องเคลื่อนคลุม เพราะเป็นการคาดคะเน ค่าผ่าตัดเพื่อเอาเหล็กที่ตามกระดูกสันหลังออก ค่าทุกขเวทนา ค่าสูญเสียความสามารถในการประกอบกรงานเป็นการเรียกตามอำเภอใจ ไม่น่าแน่นอน และสูง เกิน ไปส่วนค่าขาดความสามารถ เป็นการซ้ำซ้อนกับค่าทุกขเวทนา และค่าสูญเสียความสามารถในการประกอบกรงาน จึงไม่มีสิทธิได้รับค่าเสียหาย ส่วนนี้จำเลยที่ 2 เคยเสนอจะชำระค่าเสียหายให้โจทก์ จำนวน 500,000 บาทแล้ว แต่โจทก์ไม่ยินยอมขอให้ศาลพิพากษา จำเลยที่ 2 รับผิดชอบเพียง 500,000 บาท

จำเลยที่ 3 ให้การว่าในการเดินรถร่วมกับจำเลยอื่น จำเลยที่ 3มิได้รับ ผลประโยชน์ จำเลยที่ 1 มิใช่ลูกจ้างจำเลยที่ 3 จำเลยที่ 3 จึงไม่ต้องรับผิดชอบ ความเสียหายมิได้เกิดจากความประมาทของจำเลยที่ 1 ค่าเสียหายที่โจทก์เรียกร้องมาได้ ระบุว่า เสียหายส่วนไหนเป็นเงินเท่าไร เป็นฟ็องที่เคลื่อนคลุม ก่อนฟ็องโจทก์ ไม่เคยทวงถามให้จำเลยที่ 3 ใช้ค่าเสียหายขอให้ยกฟ็อง

ศาลชั้นต้น พิพากษาให้จำเลยทั้งสองร่วมกันชำระเงิน จำนวน 1,741,297 บาท พร้อมดอกเบี้ย

โจทก์ และ จำเลยที่ 2 ที่ 3 อุทธรณ์



ศาลอุทธรณ์ พิพากษาแก้เป็นว่าให้จำเลยทั้งสองร่วมกันชำระเงิน จำนวน 961,297 บาท ให้โจทก์ นอกจากนี้แก้คงให้เป็นไปตามคำพิพากษาของศาลชั้นต้น

โจทก์และจำเลยที่ 2 ที่ 3 ถูกลง

ศาลฎีกาวินิจฉัยว่าจำเลยที่ 2 นำรถยนต์โดยสารเข้าเดินรถรับส่งผู้โดยสารร่วมกับ จำเลยที่ 3 โดยจำเลยที่ 2 ได้ให้ประโยชน์แก่จำเลยที่ 3 เป็นรายเที่ยว และให้ค่าต่อ สัญญาเป็นรายปีด้วย จึงถือได้ว่าจำเลยที่ 3 และ ที่ 2 ร่วมกันเป็นนายจ้างของ จำเลย ที่ 1 และต้องร่วมรับผิดชอบ หาจำต้องมี การแบ่งผลประโยชน์ในการประกอบกิจการกันไม่

สำหรับประเด็นเรื่องค่าเสียหาย จำเลยที่ 2 และ ที่ 3 ถูกลงว่าค่าขาดความสุขสำราญ นั้น เป็นการซ้ำกับค่าทนายทุกขเวทนากับค่าที่ต้องสูญเสียความสามารถในการ ทำงาน โจทก์ไม่มีสิทธิ เรียกได้ เห็นว่าค่าขาดความสุขสำราญ โจทก์เรียก ค่าเสียหาย เพราะร่างกายพิการทำให้สังคมรังเกียจ อับอายขายหน้า ไม่ได้เล่นกีฬา ไม่ได้สมรส ขาดความสุขสำราญ เป็นค่าเสียหาย เกี่ยวกับ ความรู้สึก ทางด้าน จิตใจ เป็นความเสียหายอันมิใช่ตัวเงินตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 446 ส่วนค่าที่ต้องสูญเสียความสามารถในการทำงานเป็นความเสียหาย เพราะเสีย ความสามารถ ประกอบการงานตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 444 เป็นค่าเสียหาย คนละอย่าง แยกต่างกัน จึง ไม่ซ้ำซ้อนและแม้ค่าขาดความสุข สำราญกับค่าทนายทุกขเวทนาต่างเป็นค่าเสียหายอัน มิใช่ตัว เงิน แต่ก็มิใช่ค่าเสียหาย เดียวกัน กล่าวคือ ค่าขาดความสุขสำราญตามที่กล่าวมาแล้วนั้น เป็น เรื่องการขาด หรือสูญเสียความสุขสำราญจากรู้สึกที่ดี ส่วนค่าทนายทุกขเวทนาเป็นเรื่องการ ต้อง ทนยอมรับความเจ็บปวดหรือทรมาน จึงแยกต่างกัน ไม่ซ้ำซ้อนกัน

พิพากษาแก้เป็นว่าให้บังคับคดีไป ตามคำพิพากษาศาลชั้นต้น

### 3.3 กฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหายใน ต่างประเทศ

#### 3.3.1 ประเทศอังกฤษ

จากการศึกษาพบว่า ประเทศอังกฤษได้มีการตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัย จาจรถเพื่อคุ้มครองความเสียหายต่อบุคคลที่สามในกรณีที่ประสบอุบัติเหตุจาจรถและเสียชีวิต บาดเจ็บ ทุพพลภาพ ซึ่งกฎหมายฉบับนี้คือ Road Traffic ACT 1972 ซึ่งจุดเด่นของกฎหมายฉบับนี้ ก็คือการคุ้มครองประโยชน์ของผู้ประสบภัยจาจรถให้ได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่ เหมาะสมกับความเสียหายที่ได้รับ โดยกฎหมายได้กำหนดเงื่อนไขที่จะต้องกำหนดไว้ในกรมธรรม์ ประกันภัยรถยนต์ในลักษณะของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ กล่าวคือ รถยนต์ทุกคันต้องทำ ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ เว้นแต่จะเป็นรถที่เข้าข้อยกเว้นตามกฎหมายและตามกฎหมายฉบับนี้ ถือว่าการใช้หรือยินยอมให้ใช้รถยนต์โดยปราศจากการประกันภัยภาคบังคับหรือมีการวาง

หลักประกันเป็นความผิดทางอาญาและกรรมธรรม์จะต้อง ออกให้โดยบุคคลที่ได้รับมอบอำนาจให้รับประกันภัยได้ และต้องประกันภัยต่อความรับผิดที่เกิดขึ้นอันเกิดจากการใช้ยานยนต์บนท้องถนนจากผู้เอาประกันภัยนั้นหรือบุคคลอื่นที่ระบุไว้ในกรรมธรรม์ ซึ่งทำให้บุคคลภายนอกเสียชีวิตหรือบาดเจ็บ<sup>66</sup>

1) บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการประกันความเสียหาย

ผู้ศึกษาพบว่า การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศอังกฤษจะจำกัดเฉพาะแต่ในความรับผิดในความเสียหายอันเกิดแต่ยานยนต์เท่านั้น

(1) ประเภทของรถยนต์ที่ต้องจัดให้มีการประกันภัยความเสียหาย ผู้ศึกษาพบว่า ในกฎหมาย Road Traffic ACT 1972 มาตรา 143 บัญญัติความหมายของคำว่า “รถยนต์” ไว้ ซึ่งหมายถึง “ยานที่บังคับด้วยเครื่องจักรกล ซึ่งมีรางขึ้นเพื่อใช้บนถนน” แต่ก็มีรถที่ได้รับการยกเว้น<sup>67</sup> ดังต่อไปนี้

- ก. รถที่มีสภาพไม่สมบูรณ์
- ข. รถของสถาบันพระมหากษัตริย์
- ค. รถที่เจ้าของรถได้มีการวางเงินประกันไว้กับ Accountant General of the Supreme Court
- ง. รถยนต์ขององค์การบริหารส่วนท้องถิ่น
- จ. รถขององค์กรตำรวจ
- ฉ. รถยนต์ที่อยู่ในระหว่างการเดินทางไปกู้เรืออับปางตาม Merchant Shipping Act 1894 หรือได้ใช้รถยนต์ตามความมุ่งหมายของ Army or Air Force ACT 1955.
- ช. รถยนต์ของ London Transport Executive ซึ่งอยู่ในความควบคุมดูแลของเจ้าของรถ
- ซ. รถรางเฉพาะที่มีกฎหมายอนุญาตให้ใช้ได้
- ฅ. เครื่องตัดหญ้าที่บังคับด้วยคนเดินเท้า

(2) บุคคลที่กฎหมายกำหนดหรือบังคับให้ต้องทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ผู้ศึกษาพบว่าใน Road Traffic ACT 1972 กฎหมายใช้คำว่า “บุคคลซึ่งใช้ (use) หรือยินยอมให้ผู้อื่นใช้รถยนต์”<sup>68</sup> ซึ่งในกรณีดังกล่าวกฎหมายจะคุ้มครองเฉพาะแต่การเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บทุพพลภาพ แต่จะไม่คุ้มครองความเสียหายอันเกิดแต่ทรัพย์สิน<sup>69</sup> ซึ่งในประเทศอังกฤษเห็นว่าผู้ขับขี่สามารถรับภาระชดใช้ค่าเสียหายของทรัพย์สินเองได้

<sup>66</sup> Micheal Parkington. (1975). *MacGillivray & Parkington on Insurance Law*. p 956 – 961.

<sup>67</sup> Ivamy. ( 1984). *Edward Richard Hardy Fire and Motor Insurance*. p. 306 .

<sup>68</sup> *Ibid* . p. 300 .

<sup>69</sup> *Ivany. op.cit.* p. 316 .

(3) สิทธิของผู้เสียหายที่มีต่อผู้รับประกันภัย Third Parties (Right Against Insurance) Act 1930 ให้สิทธิแก่ผู้ประสบภัย (บุคคลที่สาม) ในการที่ได้รับความเสียหายอันเกิดจากการกระทำของผู้เอาประกันภัยภาคบังคับ สามารถฟ้องผู้รับประกันภัยได้ กรณีถ้าผู้เอาประกันภัยถูกศาลพิพากษาให้เป็นบุคคลล้มละลายก็ให้โอนสิทธิของผู้เอาประกันภัย โอนไปยังผู้ประสบภัย<sup>70</sup> และยังจำกัดสิทธิของผู้รับประกันภัย ห้ามผู้รับประกันภัยยกข้อต่อสู้หรือเงื่อนไขตามกรรมธรรม์ที่ได้ตกลงกันไว้ระหว่างผู้เอาประกันภัยกับผู้รับประกันภัยขึ้นต่อสู้กับผู้ได้รับความเสียหายเพื่อให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นจากความรับผิดที่มีต่อผู้เสียหายไม่ได้ ใน Road Traffic Act 1930 มีบทบัญญัติที่กำหนดว่าเงื่อนไขตามกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์จะไม่มีผลผูกพันหรือกระทบกระเทือนสิทธิของผู้เสียหายในเรื่องของอายุ สภาพร่างกายของคนขับ สภาพของรถยนต์ จำนวนผู้โดยสารในรถ น้ำหนักและสภาพของสิ่งของที่อยู่ในรถ เวลา สถานที่ที่ให้อัด อัตราความเร็ว<sup>71</sup>

## 2) การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

ก่อนมีการออกกฎหมายประกันภัยรถยนต์บุคคลที่สามตามกฎหมายของประเทศอังกฤษในการสืบการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยทั่วไปมีหลักอยู่ว่า คู่ความฝ่ายใดกล่าวอ้างข้อเท็จจริงอันเป็นมูลพิพาทขึ้นมาฝ่ายนั้นมีหน้าที่นำสืบ “he who asserts a matter must prove it or the burden of proof lies upon the party who substantially asserts the affirmative of the issue”<sup>72</sup> มีคดีในลักษณะกฎหมายละเมิดเกี่ยวกับรถยนต์เกิดขึ้นมากมาย โจทก์มีภาระหน้าที่ในการพิสูจน์ในประเด็นข้อใดข้อหนึ่งหรือหลายข้อในการฟ้องเพื่อพิสูจน์ความผิดและความเสียหายที่โจทก์ได้รับ<sup>73</sup> ต่อมาภายหลังเมื่อมีการออกกฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถก็ยกเลิกการที่จะต้องมีการพิสูจน์ความผิดก่อนตามหลักกฎหมายละเมิด และใช้หลักไม่ต้องพิสูจน์ความผิดแทน รวมทั้งการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับกระทำโดยมิได้มุ่งการค้าหรือหากำไรจากการประกันภัยประเภทนี้กฎหมายจะคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหายอุบัติเหตุจากรถดังต่อไปนี้

### (1) แก่ชีวิต

### (2) การได้รับบาดเจ็บ ทุพพลภาพ ไม่รวมถึงความเสียหายต่อทรัพย์สินด้วย

ด้วยผลจากวิวัฒนาการอย่างต่อเนื่องของการประกันภัยรถยนต์ของประเทศอังกฤษ ทำให้อัตราเบี้ยประกันภัยภาคบังคับที่เรียกเก็บกับประชาชนมีความสัมพันธ์กับจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่จ่ายให้กับผู้ประสบภัยจากรถ ไม่ว่าจะเป็นกรณีการเสียชีวิต บาดเจ็บ ทุพพลภาพ กฎหมาย

<sup>70</sup> John Bird, (1982). *Modern Insurance Law*. p. 2057 .

<sup>71</sup> *Ivany. op.cit* . p. 333 .

<sup>72</sup> John Huxley Buzzard . (1970) . *Phipson on Evidence*. p. 36 .

<sup>73</sup> P.A.London . ( 1951 ) . *Pollock's Law of Torts*. p. 340.

สามารถคุ้มครองประโยชน์ของผู้ประสบภัยให้ได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเป็นจำนวนที่เหมาะสมกับความเสียหายที่ได้รับ

### 3) กองทุนประกันภัยรถยนต์

ในประเทศไทยมีกองทุนประกันภัยรถยนต์ Motor Insurers' Bureau. เรียกโดยย่อว่า M.I.B ก่อตั้งในปี ค.ศ. 1994 เพื่อในกรณีผู้เสียหายไม่ได้รับค่าสินไหมทดแทนจากผู้กระทำความผิดทั้งหมดหรือแต่บางส่วน ซึ่งมีสาเหตุมาจาก

- (1) รถยนต์ไม่ได้มีการทำประกันภัยไว้ (Uninsured Drivers Agreement)
- (2) ผู้ขับขี่จับชนผู้เสียหายแล้วหนีไป (Untraced Drivers Agreement)
- (3) ผู้ขับขี่เป็นชาวต่างชาติและลงทะเบียนสิทธิระบบ Green Card ไว้ (Green Card System)

ผู้เอาประกันภัยทุกคนภายใต้สัญญาประกันภัยความรับผิดฯ แห่ง Road Traffic Act 1988 ต้องเป็นสมาชิกของกองทุน Motor Insurers' Bureau และต้องชำระเงินส่วนหนึ่งให้แก่กองทุนด้วย กองทุน Motor Insurers' Bureau มีหน้าที่ชดเชยทั้งความเสียหายแก่ร่างกายและทรัพย์สินของผู้เสียหาย จากอุบัติเหตุรถยนต์ที่ผู้เสียหายไม่สามารถเรียกร้องจากผู้ใดได้ ไม่ว่าอุบัติเหตุจะเกิดบนท้องถนนหรือสถานที่สาธารณะ และกำหนดให้ผู้เสียหายสามารถเรียกร้องค่าชดเชยแก่ทรัพย์สินได้อีกด้วย

ผู้เสียหายอาจยื่นขอรับค่าชดเชยโดยผ่านระบบอินเตอร์เน็ตหรือผ่านเจ้าหน้าที่ในสำนักงานท้องถิ่น ผู้เสียหายต้องเรียกร้องค่าชดเชยกรณีความเสียหายต่อทรัพย์สินต้องขอรับภายใน 6 เดือน นับแต่เกิดเหตุ และต้องถูกหักค่าเสียหายส่วนแรกจำนวน 300 ปอนด์ และกรณีค่ารักษาพยาบาลต้องเรียกร้องภายใน 3 ปี นับแต่วันที่เกิดเหตุ

กองทุน Motor Insurers' Bureau จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยพิจารณาเป็นรายๆ ไป ที่ได้รับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย โดยหักค่าธรรมเนียมในการดำเนินการ การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนใช้หลักไม่ต้องพิสูจน์ความรับผิด (No - Fault) โดยจะคุ้มครองความเสียหายกรณีเสียชีวิต และการได้รับบาดเจ็บ ทุพพลภาพ รวมความเสียหายต่อทรัพย์สิน เมื่อกองทุนจ่ายค่าสินไหมทดแทนไปแล้ว กองทุนรับช่วงสิทธิของผู้เสียหายไปเรียกจากผู้ก่อความเสียหายได้<sup>74</sup>

<sup>74</sup> ธาณี วรภัทร . (2545) . การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (รายงานการวิจัย). หน้า 33.

### 3.3.2 ประเทศไต้หวัน

#### 1) บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการประกันความเสียหาย

กฎหมายที่สำคัญเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของสาธารณรัฐไต้หวันได้แก่ Compulsory Automobile Liability Insurance Act และ Enforcement Rules for the Compulsory Automobile Liability Insurance Act<sup>75</sup> โดยผลของกฎหมายจะคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ แต่ในบางเรื่องหากข้อบังคับในเรื่องใดที่กฎหมายนี้มีได้กำหนดไว้ก็ให้ใช้บังคับกฎหมายตามรัฐบัญญัติว่าด้วยการประกันภัย (Insurance Act)<sup>76</sup>

ผู้ศึกษาพบว่า การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศไต้หวันก็จะจำกัดไว้เฉพาะความเสียหายจากรถยนต์อันเกิดอุบัติเหตุ ทำให้ผู้ประกันภัยหรือประชาชนบนท้องถนนให้ได้รับความปลอดภัยในการใช้ถนน<sup>77</sup>

(1) ประเภทของรถยนต์ที่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย ผู้ศึกษาพบว่าใน Compulsory Automobile Liability Insurance Law 1996 มาตรา 4.8 ได้บัญญัติให้เจ้าของรถทุกชนิดต้องจัดให้มีการประกันภัย ซึ่งรวมทั้งรถที่ใช้โดยหน่วยงานของรัฐด้วย<sup>78</sup> และในมาตรา 3 ได้บัญญัติความหมายของคำว่า “รถ” ไว้ซึ่งหมายถึง “รถยนต์โดยทั่วไป รวมตลอดทั้งเครื่องจักรกลที่ใช้ขับสนบนถนน และยंत्रบังคับตลอดไปถึงรถที่ใช้ในราชการทหารด้วย”

(2) บุคคลที่กฎหมายกำหนดหรือบังคับให้ต้องทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ผู้ศึกษาพบว่า Compulsory Automobile Liability Insurance Law 1996 ได้บัญญัติให้เจ้าของรถทุกคันทุกชนิดต้องทำประกันภัยภาคบังคับ และเบี้ยประกันภัยที่เจ้าของรถชำระจะนำเข้าสู่ระบบการประกันภัยและจะมีการบริหารจัดการคำนวณทางคณิตศาสตร์ประกันภัย ซึ่งเมื่อหลังจากหักค่าใช้จ่ายต่างๆ แล้วหากเหลือเบี้ยประกันภัยที่แท้จริงเป็นจำนวนเท่าใดก็จะนำมาคำนวณเพื่อกำหนดสิทธิประโยชน์ในการชดเชยค่าสินไหมทดแทน เมื่อมีผู้ประสบภัยจากรถ เจ้าของรถจึงมีหน้าที่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายต่อผู้ประสบภัยและต้องทำให้สัญญาประกันภัยมีผลบังคับใช้ตลอดเวลาที่ใช้รถ<sup>79</sup>

<sup>75</sup> แหล่งเดิม

<sup>76</sup> Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article 2.

<sup>77</sup> Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article. 1.

<sup>78</sup> Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article. 4.8.

<sup>79</sup> Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article. 14.

## 2) การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

เมื่อมีผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งอาจได้รับความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย จากรถที่เจ้าของรถใช้รถนั่นเอง หรือในการบริหารงานต่างๆ ความเสียหายที่ผู้ประสบภัยจะได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ได้แก่

- (1) เสียชีวิต
- (2) เสียอวัยวะหรือพิการ

กฎหมายกำหนดให้บริษัทประกันภัยมีหน้าที่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยไม่คำนึงว่าผู้ประสบภัยจากรถจะเป็นผู้ก่อเหตุหรือมีส่วนร่วมในอุบัติเหตุจากรถ หรือเป็นผู้กระทำผิดเพียงแต่บุคคลคนนั้นเป็นผู้ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุรถยนต์ก็เพียงพอแล้ว ซึ่งมีลักษณะเป็นการยกเว้นการนำหลักการชำระชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกฎหมายลักษณะละเมิด โดยให้นำหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแบบไม่ต้องพิสูจน์ความผิด (No-Fault) มาใช้แทน

ตามกฎหมายคำว่า "ผู้ประสบภัยจากรถ" หมายถึง บุคคลที่ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุจากรถ ได้รับความเสียหายแก่ชีวิต ทุพพลภาพ พิการ บาดเจ็บ รวมทั้งบุคคลที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากรถแล้วบุคคลนั้นได้รับอันตรายหรือความเสียหายจากอุบัติเหตุครั้งนั้นด้วย<sup>80</sup>

สิทธิประโยชน์ที่ผู้ประสบภัยจากรถจะพึงได้รับ<sup>81</sup>

- (1) ค่ารักษาพยาบาลอันเนื่องมาจากความเสียหายที่ได้รับ
- (2) ค่าปลงศพ กรณีเสียชีวิตให้แก่ทายาทตามกฎหมาย
- (3) ค่าเสียหายจากการเสียอวัยวะหรือพิการ

ในการกำหนดจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทนกรณีต่างๆ นั้น รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและคณะกรรมการที่ตั้งขึ้นเพื่อพิจารณาเกี่ยวกับการประกันภัยรถภาคบังคับ ซึ่งจะกำหนดมาตรฐานการจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนความเสียหายในลักษณะต่างๆ ตามกฎหมายให้มีจำนวนที่สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมในขณะนั้น

การขอรับเงินค่าสินไหมทดแทน

การขอรับจากบริษัทประกันภัย บริษัทจะจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายเมื่อรถที่ทำประกันภัยกับบริษัทก่อให้เกิดอุบัติเหตุความเสียหาย โดยจ่ายภายใน 5 วันนับจากสามารถสรุปข้อเท็จจริงในเหตุการณ์หรือตกลงกันได้ และจ่ายภายใน 10 วันนับแต่วันที่มีการทำการชี้ขาดในการ

<sup>80</sup> Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article. 9.

<sup>81</sup> Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article. 9.

กำหนดระยะเวลาจ่ายค่าสินไหมทดแทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมสามารถออกประกาศกระทรวงแก้ไขได้

บริษัทประกันภัยจะไม่รับผิดชอบในการจ่ายเงินชดเชยความเสียหายจากการประสบภัยจากรถหากเข้าเงื่อนไขดังต่อไปนี้

(1) มีการสมทบกันระหว่างคู่กรณีหรือผู้ประสบภัยจากรถเพื่อให้ได้ผลประโยชน์ใดๆ ก็ตามจากการทำประกันภัยรถ

(2) ผู้เอาประกันภัยกระทำโดยเจตนากับผู้ประสบภัยจากรถ

(3) ผู้ประสบภัยจากรถทำความผิดอาญากับผู้เอาประกันภัยแล้วประสบภัย

บริษัทประกันภัยอาจรับช่วงสิทธิในการเรียกเงินค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทจ่ายไปคืนจากคู่กรณีที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุความเสียหายในกรณีดังต่อไปนี้

(1) ผู้ก่อให้เกิดความเสียหายขับรถขณะดื่มสุราหรือขับรถในขณะเสพยาเสพติดหรือสิ่งมีนเมา LSD<sup>82</sup>

(2) ผู้ก่อให้เกิดความเสียหายกระทำความผิดกฎหมายอาญาหรือพยายามหลบหนีการจับกุมตามกฎหมาย

(3) กระทำอัตวินิบาตกรรมหรือผู้รับประโยชน์ฆ่าตายโดยเจตนา

(4) ขับรถโดยฝ่าฝืนมาตรา 121 หรือหลบหนีโทษตามกฎหมาย Road Traffic

Management.

(5) ขับรถที่กระทำประกันกับบริษัทที่ไม่ได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจรับประกันภัย

3) กองทุนประกันภัยรถยนต์

กองทุนชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอุบัติเหตุจากรถเรียกว่า กองทุนชดใช้ค่าสินไหมทดแทนกรณีพิเศษ Special Compensation Fund. ตั้งขึ้นเพื่อช่วยคู่กรณีฝ่ายที่ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุจากรถ คู่คุ้มครองการจ่ายค่าสินไหมทดแทนขั้นต่ำตามกฎหมาย กองทุนชดใช้ค่าสินไหมทดแทนนี้จะไม่แสวงหากำไรจากการดำเนินการใดๆ ทั้งสิ้น nonprofit corporate entity และจะถูกกำกับดูแลโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม<sup>83</sup>

ที่มาของเงินกองทุนชดใช้ค่าสินไหมทดแทนกรณีพิเศษ<sup>84</sup>

(1) เงินที่กำหนดตามกฎหมายจากเบี้ยประกันภัยที่บริษัทประกันภัยเรียกเก็บจากผู้เอาประกันภัย

<sup>82</sup> Lysergic acid diethylamide.

<sup>83</sup> Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article. 36.

<sup>84</sup> Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article. 37.

- (2) เงินตามมาตรา 39
- (3) ดอกเบี้ยของเงินกองทุน
- (4) เงินที่สิทธิประโยชน์ที่ได้รับตามมาตรา 10
- (5) เงินอื่นๆ

กรณีผู้ประสบภัยจากรถหรือทายาทจะร้องขอรับเงินชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากกองทุน ต้องร้องขอภายในระยะเวลา 2 ปี นับจากวันรู้ว่ามีสิทธิหรือ 10 ปี นับจากวันที่เกิดอุบัติเหตุ โดยไม่ทราบว่าเป็นผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น กฎหมายกำหนดให้กองทุนจะจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนตามเงื่อนไขต่อไปนี้<sup>85</sup>

- ก. ไม่ทราบว่ารถคันใดก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น
- ข. รถคันที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุไม่ได้ทำประกันภัยไว้
- ค. บริษัทประกันภัยที่ทำประกันภัยรถคันที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุถูกศาลพิพากษาให้ล้มละลาย

### 3.3.3 ประเทศนิวซีแลนด์<sup>86</sup>

- 1) บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการประกันความเสียหาย

ประเทศนิวซีแลนด์ได้มีการออกกฎหมายเกี่ยวกับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ คือ Accident Compensation Act 1972 ตามข้อเสนอของ Royal Commission of Inquiry into Compensation for Personal Injury (1967)

ในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้ประสบภัยจากยานยนต์ของประเทศนิวซีแลนด์นั้นจะยกเลิกระบบกฎหมายเดิมทั้งหมดหมายความว่าพระราชบัญญัติฉบับนี้ยกเลิกระบบกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อบุคคลที่ประสบอุบัติเหตุ เช่น ยกเลิกหลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายลักษณะละเมิด เป็นต้น แล้วเปลี่ยนมาใช้หลักกฎหมายในระบบไม่ต้องพิสูจน์ความผิดตามพระราชบัญญัติฉบับนี้แทน กล่าวคือ ในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนการประกันภัยภาคบังคับให้ชดเชยโดยไม่คำนึงว่าความเสียหายนั้นใครเป็นผู้ก่อเหตุ ผู้เสียหายที่ได้รับอุบัติเหตุจากยานยนต์ในประเทศนิวซีแลนด์ สามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้ได้

<sup>85</sup> Compulsory Automobile Liability Insurance Act, Article. 38.

<sup>86</sup> ธาณี วรภัทร . เล่มเดิม . หน้า 38 – 41 .



## 2) การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

ตามกฎหมายประเทศนิวซีแลนด์ ค่าสินไหมทดแทนอันเกิดจากอุบัติเหตุรถยนต์แบ่งออกเป็น 2 กรณี คือ ค่าสินไหมทดแทนกรณีผู้ประสบภัยจากยานยนต์ทุพพลภาพและค่าสินไหมทดแทนกรณีผู้ประสบภัยจากยานยนต์เสียชีวิต

### (1) ค่าสินไหมทดแทนกรณีผู้ประสบภัยจากยานยนต์ทุพพลภาพ แยกพิจารณาได้ดังนี้

#### 1.1 ค่าเสียหายกรณีขาดรายได้ของผู้ประสบภัยจากรถ

กรณีผู้ประสบภัยทุพพลภาพชั่วคราว ผู้ประสบภัยจากยานยนต์ที่ทุพพลภาพจะได้รับค่าสินไหมทดแทนเนื่องจากไม่สามารถหารายได้ตามปกติ (Loss of earning capacity) โดยพิจารณาจากรายได้ที่ผู้ประสบภัยจากรถสามารถหาได้เงินค่าขาดรายได้ในส่วนใหญ่มักจะจ่ายให้เป็นงวดๆ เป็นระยะเวลาหนึ่ง หรือจ่ายเต็มจำนวนคราวเดียวก็ได้ นอกจากนี้ยังอาจมีการเพิ่มจำนวนเงิน หรือลดจำนวนเงิน ซึ่งจะเป็นไปตามดุลพินิจของคณะกรรมการยานยนต์กำหนด

กรณีผู้ประสบภัยทุพพลภาพถาวร ในกรณีที่ผู้ประสบภัยจากยานยนต์เป็นเหตุให้ผู้ประสบภัยไม่สามารถหารายได้ได้ตลอดไป กองทุนยานยนต์จะจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ได้รับบาดเจ็บประมาณ 40 เปอร์เซ็นต์ ของการสูญเสียความสามารถในการหารายได้ตลอดชีวิต แต่อาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ตามภาวะของค่าครองชีพ ในกรณีนี้คณะกรรมการกองทุนยานยนต์มีอำนาจกำหนดค่าสินไหมทดแทนใหม่ได้อีกถ้าผู้ประสบภัยที่ทุพพลภาพถาวรมีอาการเจ็บป่วยที่มากขึ้น ถ้าต่อมาผู้ประสบภัยที่ทุพพลภาพถาวรสามารถหารายได้ได้บ้าง ก็จะมีการพิจารณาลดค่าสินไหมทดแทนลงแต่อย่างใด โดยกองทุนยานยนต์จะจ่ายค่าสินไหมทดแทนไปจนผู้ประสบภัยที่ทุพพลภาพถาวรมีอายุถึง 65 ปี สาเหตุที่จ่ายเพียงอายุ 65 ปี เพราะหลังจากอายุครบ 65 ปี ในประเทศนิวซีแลนด์ผู้ประสบภัยจะได้รับประโยชน์จากกองทุนประกันสังคมต่อไป

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยเป็นผู้ที่ไม่มีรายได้ ค่าสินไหมทดแทนที่จะจ่ายนั้น จะจ่ายต่างจากผู้ประสบภัยที่มีรายได้กล่าวคือจะมีการจ่ายค่าสินไหมทดแทนเป็นเงินเต็มจำนวนคราวเดียวเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลและอื่นๆที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งเป็นค่าเสียหายที่ไม่สามารถคำนวณเป็นเงินได้

1.2 ค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจอื่นๆ ความเสียหายที่เป็นตัวเงิน หรือความสูญเสียทางเศรษฐกิจ กฎหมายของประเทศนิวซีแลนด์กำหนดให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนในบางกรณีให้ในจำนวนที่บัญญัติไว้ เช่น ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญเสียบริการที่สมาชิกในครอบครัวผู้ประสบภัยเสียไปเนื่องจากการที่ผู้ประสบภัยเคยบริการทำงานบ้าน รวมทั้งค่าของความสนใจหรือความเอาใจใส่ที่ผู้ประสบภัยเคยให้แก่สมาชิกในครอบครัว เป็นต้น

1.3 ค่าเสียหายที่ไม่เป็นตัวเงิน (Non Economic Losses) กฎหมายประกันภัยยานยนต์ภาคบังคับของประเทศนิวซีแลนด์กำหนดให้ผู้ประสบภัยมีสิทธิได้ค่าเสียหายที่มีได้เป็นตัวเงินหรือไม่ใช่ความสูญเสียในทางเศรษฐกิจ ในกรณีของการสูญเสียอวัยวะของร่างกายตลอดชีวิต การจ่ายค่าสินไหมทดแทนกรณีนี้จะจ่ายเป็นจำนวนเงินเต็มจำนวนครั้งเดียว โดยมีการกำหนดรายละเอียดการสูญเสียอวัยวะต่างๆ เอาไว้ในกฎหมายอย่างชัดเจน เช่น กรณีผู้ประสบภัยจากยานยนต์สูญเสียแขนหนึ่งข้างกฎหมายจะกำหนดให้จ่ายค่าสินไหมเป็นจำนวนเงินจำนวนหนึ่ง กรณีสูญเสียนิ้วซึ่งจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้เท่านั้นดอลลาร์ เป็นต้น

1.4 ค่าเสียหายที่ไม่เป็นตัวเงินในกรณีอื่นๆ เช่น ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเจ็บปวดทนทุกข์ทรมานอันเนื่องมาจากการประสบภัยจากยานยนต์ ความสูญเสียความรื่นรมย์หรือความสนุกสนานในชีวิต การเสียโฉม การซื้อค่างานประสาทหรือประสาทพิการ การจ่ายค่าสินไหมทดแทนในกรณี นี้ก็จะจ่ายเต็มจำนวนครั้งเดียว ตามจำนวนที่คณะกรรมการยานยนต์เห็นว่าเหมาะสม โดยที่คณะกรรมการยานยนต์พิจารณาจากความรุนแรงของข้อเท็จจริงตามเหตุการณ์ระยะเวลาและพฤติการณ์อื่นๆ ของความสูญเสีย รวมตลอดทั้งการคำนึงถึงความรู้และการรับรู้ของผู้ประสบภัยจากยานยนต์เกี่ยวกับการได้รับบาดเจ็บและการสูญเสียของตนเองด้วย ซึ่งจะมีการจ่ายค่าสินไหมทดแทนในกรณีนี้ภายหลังจากที่สภาพความบาดเจ็บหรือการสูญเสียของผู้เสียหายสามารถสรุปได้อย่างแน่นอนแล้ว หรือหลังจากนั้น 2 ปี นับตั้งแต่เกิดอุบัติเหตุ

(2) ค่าสินไหมทดแทนกรณีผู้ประสบภัยจากยานยนต์เสียชีวิต การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจะแบ่งผู้มีสิทธิได้รับออกเป็น 2 กลุ่ม คือ คู่สมรสและทายาทชั้นบุตรและบุคคลอื่นๆ ที่อยู่ในความดูแลของผู้เสียชีวิต

2.1 คู่สมรสและทายาทชั้นบุตร ค่าสินไหมทดแทนกรณีขาดรายได้ตามที่ได้กล่าวมาแล้วจะจ่ายให้กับคู่สมรส บุตรและทายาทอื่นๆ ของผู้เสียชีวิต ในกรณีที่คู่สมรสของผู้เสียชีวิตต้องพึ่งพาอาศัยรายได้ของผู้เสียชีวิตแต่เพียงผู้เดียว คู่สมรสนั้นมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนครั้งหนึ่งของรายได้ที่เคยได้รับจากผู้เสียชีวิตหากเขายังมีชีวิตอยู่ในกรณีทายาทชั้นบุตร ถ้าเป็นบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะซึ่งต้องพึ่งพารายได้จากผู้เสียชีวิตแต่เพียงผู้เดียว ทายาทแต่ละคนจะได้รับค่าสินไหม 6 ทดแทนคนละ 1 ใน 6 ส่วนของค่าสินไหมทดแทนเพื่อการขาดรายได้ที่ผู้เสียชีวิตจะให้หากมีชีวิตอยู่

2.2 บุคคลอื่นๆ ที่อยู่ในความดูแลของผู้เสียชีวิต กล่าวคือเป็นบุคคลที่ต้องอาศัยรายได้ทั้งหมดหรือบางส่วนจากผู้ประสบภัยจากยานยนต์ที่เสียชีวิต คณะกรรมการยานยนต์มีอำนาจใช้ดุลพินิจจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้ตามอัตราที่กำหนดไว้ตามกฎหมาย

ในกรณีที่ผู้เสียชีวิตเป็นผู้ที่ไม่มีรายได้ กองทุนยานยนต์จะไม่จ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อการขาดรายได้ของผู้เสียชีวิตให้แก่ทายาทของผู้เสียชีวิตเลย

### 3) กองทุนประกันภัยรถยนต์

กองทุนชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากอุบัติเหตุรถยนต์ ตามกฎหมายประกันภัยรถยนต์ของประเทศนิวซีแลนด์จะกำหนดให้มีการก่อตั้งกองทุนขึ้น เรียกชื่อว่า กองทุนยานยนต์ Motor Vehicle Fund โดยกองทุนจะมีแหล่งที่มาของเงินเข้ากองทุน 2 ทางด้วยกัน คือ

(1) บังคับให้เจ้าของยานยนต์ทุกคนจ่ายเป็นภาษีจำนวนหนึ่งกำหนดให้ชำระเป็นรายปีส่งให้กับกองทุนเมื่อเจ้าของยานยนต์มาดำเนินการจดทะเบียนยานยนต์

(2) บังคับให้ผู้ขับขี่ยานยนต์ทุกคนที่มีใบอนุญาตขับขี่ยานยนต์ต้องจ่ายเงินภาษี จำนวนหนึ่ง เป็นรายปีเข้ากองทุน

ผู้ขับขี่ยานยนต์ที่มีประวัติสถิติของการเกิดอุบัติเหตุมากจะเสียภาษีมากกว่าผู้ที่ไม่เคยมีสถิติอุบัติเหตุ บุคคลที่มีหน้าที่จ่ายเงินภาษีได้แก่

1. บุคคลที่เป็นเจ้าของยานยนต์ที่จดทะเบียนหรือซึ่งควรจดทะเบียน
2. เจ้าของยานยนต์ที่เป็นชาวต่างประเทศซึ่งได้เดินทางเข้ามาอยู่ในประเทศนิวซีแลนด์
3. เจ้าของยานยนต์ที่ใช้ยานยนต์ในธุรกิจทางการค้า
4. เจ้าของยานยนต์ที่ใช้ยานยนต์ในด้านเกษตรกรรม
5. เจ้าของยานยนต์ที่ถูกฟ่วง
6. เจ้าของยานยนต์ชำระคบกพร่อง

กฎหมายของประเทศนิวซีแลนด์ไม่ได้บังคับให้เจ้าของหรือผู้ขับขี่ยานยนต์ต้องเอาประกันภัยความสูญเสียเพื่อจะได้หาเงินมาใช้จ่ายเป็นค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ได้รับความเสียหายอย่างเช่นกฎหมายของประเทศอื่นๆ

เงื่อนไขการจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนของกองทุน ภายใต้กองทุนยานยนต์นี้ บุคคลทุกคนที่ได้รับความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากหรือเกี่ยวข้องกับการใช้ยานยนต์ในประเทศนิวซีแลนด์สามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากกองทุนนี้ได้ ค่าสินไหมทดแทนที่จะจ่ายให้กับผู้ได้รับความเสียหายได้มีกำหนดไว้เป็นรายการสำหรับผู้เสียหายที่ประสบอย่างชัดเจนแล้ว เพื่อตัดปัญหาต่างๆ ที่เคยเกิดขึ้นตามหลักกฎหมายลักษณะละเมิดเดิมเกี่ยวกับจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทนว่าผู้เสียหายบางคนได้มากกว่าคนอื่นได้น้อย เป็นต้น

## บทที่ 4

### วิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคทางกฎหมายเกี่ยวกับการให้ความคุ้มครอง ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งโดยสารสาธารณะ

สิทธิในการที่จะได้รับความคุ้มครองของผู้เสียหายอันเกิดจากรถยนต์โดยสารสาธารณะ ตามกฎหมายมีอยู่หลายประการ โดยวัตถุประสงค์ของบทบัญญัติในแต่ละกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการให้ความคุ้มครองสิทธิ ของผู้ที่ได้รับความเสียหายนั้นมีวัตถุประสงค์ที่คล้ายคลึงกันนั้นคือการ ให้ความคุ้มครองและช่วยเหลือผู้ที่ได้รับความเสียหายดังกล่าวให้ได้รับการเยียวยาแก้ไขตามสิทธิที่ ตนจะได้รับอย่าง สะดวกรวดเร็ว และเป็นธรรม แต่อย่างไรก็ตามการให้ความคุ้มครองความเสียหาย อันเกิดจากรถยนต์โดยสารสาธารณะ พบว่ายังคงมีปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญหลายประการ ซึ่ง ผู้เขียนได้ทำการศึกษาวิเคราะห์ประเด็นปัญหาและอุปสรรคต่างๆ เพื่อให้ผู้ที่ได้รับความเสียหายอัน เกิดจากรถยนต์โดยสารสาธารณะได้รับความคุ้มครองมากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบันและให้เกิด ประโยชน์สูงสุดตามวัตถุประสงค์ของกฎหมาย ดังนี้

#### 4.1 ปัญหาในการเข้าถึงสิทธิของผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งโดยสารสาธารณะ

สิทธิของผู้ใช้บริการที่เป็นผู้ประสบภัยอันเกิดจากรถยนต์โดยสารสาธารณะ มีอยู่ด้วยกันหลายประการ คือ สิทธิในการเรียกร้องค่าเสียหายตามกรมธรรม์ประกันภัยตาม พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และสิทธิตามกรมธรรม์ประกันภัยประเภท สมัครงใจในการเรียกร้องค่าเสียหายจากบริษัทที่รับประกันภัย รวมถึงสิทธิในการเรียกร้องค่า สิ้นไหมทดแทนจากผู้ที่ทำละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เป็นต้น

แต่ตามสภาพความเป็นจริง ปัญหาและอุปสรรคในการเรียกร้องค่าเสียหายตามสิทธิ ดังกล่าวของผู้ประสบภัยอันเกิดจากรถยนต์โดยสารสาธารณะนั้น โดยสาเหตุหลักที่สำคัญประการ หนึ่งที่ทำให้การเรียกร้องค่าเสียหายของผู้ประสบภัยพบกับอุปสรรคในเบื้องต้น คือความไม่รู้หรือ ความไม่ทราบถึงสิทธิความคุ้มครองของตนเองอย่างชัดเจนว่าตนสามารถใช้สิทธิหรือมีสิทธิและ หน้าที่ในฐานะผู้ใช้บริการอย่างไรบ้าง รู้แต่เพียงต้องจ่ายค่าโดยสารตามที่กรมการขนส่งทางบก กำหนด รู้ว่าเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นแล้วจะต้องหาบุคคลใดบุคคลหนึ่งมารับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นเพียงเท่านั้น และโดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีกับผู้ประสบภัยนั้นเป็นผู้ที่ให้บริการรถยนต์ โดยสาธารณะ ผู้ประสบภัยดังกล่าวย่อมมีสิทธิได้รับความคุ้มครองตามสิทธิของผู้บริโภคขึ้น

พื้นฐานที่กำหนดไว้ในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 ที่กล่าวไว้ว่า สิทธิของบุคคลซึ่งเป็นผู้บริโภคย่อมได้รับความคุ้มครองในการได้รับข้อมูลที่เป็นความจริง และมีสิทธิร้องเรียนเพื่อให้ได้รับการแก้ไขเยียวยาความเสียหาย รวมทั้งมีสิทธิรวมตัวกันเพื่อพิทักษ์สิทธิของผู้บริโภค นอกจากนี้ผู้ประกอบยังอันเกิดจากการใช้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะยังมีสิทธิที่จะได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคที่มีอยู่ในปัจจุบัน คือ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ซึ่งได้แก้ไขเพิ่มเติมโดย (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2541 ได้บัญญัติสิทธิของผู้บริโภคที่จะได้รับความคุ้มครองตามกฎหมาย 5 ประการ อันถือเป็นสิทธิที่ผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะควรจะได้รับ คือ

#### สิทธิก่อนการให้บริการ

1. สิทธิที่จะได้รับข่าวสารรวมทั้งคำพรรณนาคุณภาพที่ถูกต้องและเพียงพอเกี่ยวกับสินค้าหรือบริการ ได้แก่ สิทธิที่จะได้รับการโฆษณาหรือการแสดงฉลากตามความเป็นจริงและปราศจากพิษภัยแก่ผู้บริโภค รวมตลอดถึงสิทธิที่จะได้รับทราบ ข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าหรือบริการอย่างถูกต้องและเพียงพอที่จะไม่หลงผิด ในการซื้อสินค้าหรือรับบริการโดยไม่เป็นธรรม เช่น สิทธิที่จะได้รับข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลใดเป็นคนขับ รถที่นำมาให้บริการเป็นรถของบริษัทใด บุคคลใดจะเป็นผู้รับผิดชอบในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้น มีวิธีการติดต่ออย่างไร กรมธรรม์ให้สิทธิคุ้มครองอย่างไรบ้าง การแจ้งรายละเอียดข้อมูลดังกล่าวชัดเจนและเพียงพอต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการหรือไม่ เพียงใด

2. สิทธิที่จะมีอิสระในการเลือกหาสินค้าหรือบริการ ได้แก่ สิทธิที่จะเลือกซื้อสินค้าหรือรับบริการด้วยความ สมักใจของผู้บริโภค และปราศจากการชักจูงใจอันไม่เป็นธรรม เช่น ผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะมีอิสระในการเลือกใช้บริการรถโดยสารของบริษัทต่างๆ ได้โดยไม่มีการผูกขาด บังคับ หรือไม่

3. สิทธิที่จะได้รับความเป็นธรรมในการทำสัญญา ได้แก่ สิทธิที่จะได้รับข้อสัญญาโดยไม่ถูกเอาเปรียบจากผู้ประกอบธุรกิจ เช่น มีข้อสัญญาที่จะผูกมัดความรับผิดชอบของผู้ให้บริการชัดเจนหรือไม่ เพียงใด

#### สิทธิเมื่อใช้บริการ

4. สิทธิที่จะได้รับความปลอดภัยจากการใช้สินค้าหรือบริการ ได้แก่ สิทธิที่จะได้รับสินค้าหรือบริการที่ปลอดภัย มีสภาพและคุณภาพได้มาตรฐานเหมาะสมแก่การใช้ ไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิต ร่างกายหรือทรัพย์สิน ในกรณีใช้ตามคำแนะนำหรือระมัดระวังตามสภาพของสินค้าหรือบริการนั้นแล้ว เช่น สิทธิในการได้รับการตรวจสอบที่เกี่ยวกับการเดินทาง สภาพถนน บุคคลที่เป็นผู้ขับรถโดยสารสาธารณะ และสภาพรถยนต์โดยสาร ได้มาตรฐานเพียงพอหรือไม่

### สิทธิหลังใช้บริการ

5. สิทธิที่จะได้รับการพิจารณาและชดเชยความเสียหาย ได้แก่ สิทธิที่จะได้รับการคุ้มครองและชดเชยค่าเสียหาย เมื่อมีการละเมิดสิทธิของผู้บริโภคตามข้อ 1, 2, 3 และ 4 ดังกล่าว เช่น บุคคลหรือองค์กรใดจะเข้ามาเป็นผู้พิจารณาสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้น ใช้หลักและวิธีพิจารณาเรื่องค่าชดเชยต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างไร

เมื่อผู้ประกอบที่เป็นผู้ใช้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะไม่รู้ถึงสิทธิดังกล่าวข้างต้น โดยอาจเนื่องมาจากการขาดการประชาสัมพันธ์หรือไม่ได้รับแจ้งข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับสิทธิของตนเองจากหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง หรือมีการประชาสัมพันธ์แจ้งสิทธิดังกล่าวแล้วแต่ยังไม่ครอบคลุมทั่วถึงแก่ผู้ใช้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะ รวมทั้งความไม่เข้าใจในสิทธิการคุ้มครองของผู้ใช้บริการเอง อันเนื่องมาจากไม่ได้เป็นผู้ประกอบโดยตรงมาก่อน จึงไม่เคยได้รับทราบถึงสิทธิที่ตนมีอยู่ อย่างชัดเจน และด้วยสาเหตุดังกล่าวเป็นเหตุทำให้ผู้ที่ประกอบเสียเปรียบผู้ประกอบการโดยสาร เพราะนอกจากตนจะได้รับความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกายและจิตใจ ในส่วนของการเรียกร้องค่าชดเชยตามสิทธิที่ผู้ประกอบควรจะได้รับเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นนั้น ก็จะไม่ได้รับการชดเชยที่เพียงพอเหมาะสม และเป็นธรรม

ทั้งนี้ เพื่อเป็นการพิทักษ์สิทธิของผู้ใช้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะที่อาจจะเกิดอุบัติเหตุโดยสารขึ้น มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ (สคอ.) ร่วมกับศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) ภายใต้การสนับสนุนของกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ได้มีการประกาศสิทธิของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ 10 ข้อเพื่อเป็นแนวทางให้ประชาชนนำไปปฏิบัติ โดยนำแนวทางจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 มาประยุกต์ใช้ ดังนี้

สิทธิผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ คือ

1. สิทธิที่จะได้รับข้อมูลข่าวสาร รวมทั้งคำพินิจคุณภาพเกี่ยวกับบริการรถโดยสาร รวมทั้งความคุ้มครอง ตามกรมธรรม์ประกันภัยที่ถูกต้องเป็นจริง ครบถ้วน
2. สิทธิที่จะได้รับความเป็นธรรมในด้านสัญญา และราคาค่าบริการ
3. สิทธิในการเลือกใช้บริการรถโดยสารด้วยความสมัครใจ และปราศจากการชักจูงอันไม่เป็นธรรม
4. สิทธิที่จะได้รับความปลอดภัยในทุกๆด้านจากการใช้บริการรถโดยสาร
5. สิทธิที่จะได้รับการบริการจากรถโดยสารและผู้ให้บริการที่มีคุณภาพมาตรฐาน
6. สิทธิ ในการร้องเรียน หรือฟ้องร้องเพื่อให้ผู้ให้บริการหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไข ปัญหา เยียวยา หรือชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้น

7. สิทธิที่จะได้รับการชดใช้ความเสียหายทั้งทางร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สิน หรือสิทธิอื่นๆที่ถูกละเมิด

8. สิทธิที่จะได้รับการชดใช้ความเสียหายจากการประกันภัยโดยไม่มี การประวิงเวลา หรือบังคับให้ประนีประนอมยอมความ

9. สิทธิที่จะได้รับการชดใช้ความเสียหายด้วยหลักแห่งพหุติการณและ ความร้ายแรงแห่งละเมิด

10. สิทธิที่จะรวมตัวกันเพื่อพิทักษ์สิทธิของตนและผู้อื่น

จากการศึกษาวิเคราะห์เห็นว่าปัญหาและอุปสรรคในการเรียกร้องค่าชดเชยของ ผู้ประสบภัยโดยเฉพาะผู้ประสบภัยที่เป็นผู้ใช้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะคือ การที่ผู้ประสบภัย ที่ได้รับความเสียหายจากการใช้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะไม่รับรู้ถึงสิทธิในการให้ความ ค้ำครองที่จำเป็นที่ผู้ใช้บริการควรจะต้องรับรู้เพื่อเป็นการพิทักษ์สิทธิของผู้ใช้บริการเอง จึงเสนอ ให้มีการเพิ่มช่องทางในการให้ข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับสิทธิของผู้ใช้บริการรถยนต์โดยสาร สาธารณะ ทั้งสิทธิตามรัฐธรรมนูญ สิทธิของผู้บริโภค อีกทั้งยังเห็นควรให้มีมาตรการทางกฎหมาย ในการกำหนดให้มีข้อมูลจำเป็นที่ผู้ใช้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะควรจะต้องรับรู้ เช่น หมายเลขโทรศัพท์ของบริษัทผู้ให้บริการ บริษัท ขนส่ง จำกัด กรมการขนส่งทางบก และควรมีการ แจ้งถึงข้อมูลในการให้ของความคุ้มครองประกันภัย ชื่อบริษัทประกันภัยที่ผู้ประกอบการรถยนต์ โดยสาธารณะจัดให้มีการประกันภัยแก่ผู้ใช้บริการ หมายเลขโทรศัพท์บริษัทประกันภัย ทั้งนี้ โดยกำหนดให้มีข้อมูลดังกล่าวลงในตัวโดยสารหรือคู่มือในการใช้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะ เพื่อให้ผู้ใช้บริการทราบก่อนที่จะมีการให้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะ

ในส่วนของสิทธิของผู้ใช้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะ ในปัจจุบันยังไม่มีการ กำหนดสิทธิในเรื่องนี้อย่างชัดเจน คงมีเพียงแค่สิทธิของผู้บริโภคตามพระราชบัญญัติคุ้มครอง ผู้บริโภค พ.ศ. 2522 เท่านั้น จึงเห็นควรให้มีการกำหนดถึงสิทธิของผู้ใช้บริการรถยนต์โดยสาร สาธารณะและรณรงค์อย่างกว้างขวางเพื่อให้ผู้ใช้บริการมีความรู้ความเข้าใจในสิทธิผู้ใช้บริการ รถยนต์โดยสารสาธารณะมีความตื่นตัวในการปกป้องพิทักษ์สิทธิของตนเอง และมีช่องทางให้ ความช่วยเหลือเพื่อการเยียวยาความเสียหายที่รวดเร็วและเป็นธรรม

#### 4.2 ปัญหาในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมในทางแพ่งตามประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์

เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นจากรถยนต์โดยสารสาธารณะ ผู้ที่ได้รับความเสียหายมีสิทธิที่จะ ได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 คือ ผู้เสียหาย

สามารถเรียกค่าเสียหายดังกล่าวจากบริษัทประกันภัยของรถยนต์โดยสารที่ประสบเหตุตามจำนวนความรับผิดในกรมธรรม์โดยค่าเสียหายนี้จะได้รับเป็น 2 ส่วนด้วยกัน ส่วนแรก คือค่าเสียหายเบื้องต้นที่ผู้ประสบภัยหรือทายาทจะได้รับภายใน 7 วันนับจากวันร้องขอต่อบริษัทประกันภัยโดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความถูกต้อง และในส่วนที่สอง คือส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นที่ผู้ประสบภัยหรือทายาทจะได้รับโดยเร็วหลังจากมีการพิสูจน์ความถูกต้องแล้ว หากบริษัทประกันภัยไม่ยอมจ่ายหรือจ่ายให้ไม่ครบหรือไม่มีผู้ใดจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นเลย ผู้ประสบภัยจากรถก็อาจร้องขอจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยให้จ่ายให้ได้

ตามที่กล่าวมาแล้วว่าค่าเสียหายเบื้องต้นนั้นเป็นเงินจำนวนหนึ่ง เป็นค่าเสียหายส่วนแรก ซึ่งบริษัทประกันภัยจะต้องจ่ายเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถยนต์โดยไม่ต้องพิสูจน์ว่าใครผิดใครถูก และเมื่อผู้ประสบภัยจากรถได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นแล้ว ยังมีสิทธิฟ้องคดีเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้ที่ต้องรับผิดในทางแพ่งได้ โดยถือว่าค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นส่วนหนึ่งของค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ทั้งนี้ตามมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กล่าวว่า “การได้รับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ไม่ตัดสิทธิผู้ประสบภัยที่จะเรียกค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์” ดังนั้นจะเห็นว่าบทบัญญัติของกฎหมายตามมาตรา 22 มีเจตนารมณ์ของกฎหมายที่จะให้สิทธิแก่ผู้ประสบภัยในการฟ้องร้องเรียกค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมได้นอกเหนือจากที่จะได้รับความคุ้มครองจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ทั้งนี้ค่าเสียหายเบื้องต้นจ่ายให้เฉพาะค่าเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยเท่านั้น ไม่คุ้มครองรวมถึงค่ารักษาพยาบาลที่เกินวงเงินประกัน ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สินที่ติดตัวของผู้อยู่โดยสารทั้งที่เสียชีวิตและบาดเจ็บ ค่าเสียโอกาสในการเดินทางไปถึงจุดหมาย ค่าเสียหายในกรณีไม่สามารถประกอบกิจการได้ทั้งในปัจจุบันและอนาคต ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงิน ค่าขาดไร้อุปการะในกรณีผู้ประสบภัยถึงแก่ความตายมีหน้าที่ต้องอุปการะเลี้ยงดูผู้อื่น และค่าเสียหายอื่นๆ เหล่านี้จะไม่ได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 แต่ตามบทบัญญัติในมาตรา 22 กำหนดให้สิทธิผู้ที่ประสบภัยจากรถยนต์โดยสารสาธารณะในการเรียกค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมจากผู้ที่ทำละเมิดได้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

แต่ปัญหาที่เกิดขึ้นในทางปฏิบัติ การเรียกค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของผู้ประสบภัยจากรถยนต์โดยสารสาธารณะ มีปัญหาและอุปสรรคในการเรียกร้อง คือ เมื่อเกิดมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถยนต์โดยสารสาธารณะขึ้น ผู้ประกอบการบริษัทรถจะเร่งรัดในการจ่ายค่าสินไหมทดแทน เพื่อยุติการเรียกร้องค่าเสียหายทาง



แพ่งและอาญา และจะมีการทำสัญญาประนีประนอมยอมความเพื่อรับค่าสินไหมทดแทนในขั้นตอนการเจรจากับบริษัทประกันภัยอันเป็นการตัดสิทธิทำให้ผู้เสียหายดังกล่าวนั้นไม่สามารถไปฟ้องดำเนินคดีเรียกค่าเสียหายเพิ่มเติมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้อีก อันเป็นการขัดกับเจตนารมณ์ของบทบัญญัติตามมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่ต้องการจะให้สิทธิแก่ผู้ประสบภัยจากรถเป็นฝ่ายที่ใช้สิทธิฟ้องร้องเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้ที่ต้องรับผิดชอบทางแพ่งได้ มิใช่ให้สิทธิแก่ผู้ที่ต้องรับผิดชอบนั้นเป็นฝ่ายกำหนดว่าจะให้ฟ้องร้องเรียกค่าสินไหมทดแทนได้หรือไม่ อย่างไร อันทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมและเป็นการซ้ำเติมความเสียหายแก่ฝ่ายผู้ที่ต้องได้รับความเสียหายมากยิ่งขึ้น

สำหรับกรณีการจ่ายค่าสินไหมทดแทนของประเทศนิวซีแลนด์นั้น ผู้ประสบภัยจากรถจะได้รับค่าสินไหมทดแทนที่ได้รับการกำหนดไว้เป็นรายการที่ชัดเจนแน่นอนโดยแบ่งค่าสินไหมทดแทนออกเป็นสองส่วนใหญ่ๆ คือ กรณีทุพพลภาพ และกรณีเสียชีวิต โดยจ่ายไปเต็มจำนวนที่จ่ายจริง แต่ไม่เกินอัตราที่กำหนดไว้ในแต่ละรายการ นอกจากนี้ยังจ่ายค่าสินไหมทดแทนในกรณีต่างๆ เนื่องจากทุพพลภาพอีกเช่น กรณีการขาดรายได้ซึ่งเคยได้รับโดยจะจ่ายจนอายุ 65 ปี และหลังจากนั้น ผู้ทุพพลภาพจะได้รับประโยชน์จากประกันสังคมต่อไป หรือค่าสินไหมทดแทนในกรณีเจ็บปวดและทนทุกข์ทรมานหรือ การสูญเสียความรื่นรมย์หรือความสนุกสนานในชีวิต หรือความสูญเสียการบริการสมาชิกในครอบครัว หรือความสูญเสียการเอาใจใส่ที่ผู้บาดเจ็บเคยเอาใจใส่แก่สมาชิกในครอบครัว เป็นต้น

#### 4.3 ปัญหาในการได้รับความคุ้มครองความเสียหายจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ

กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ ตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีหน้าที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย ดังนั้น ผู้ที่ประสบภัยจากรถยนต์โดยสาธารณชน ย่อมมีสิทธิที่จะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถดังกล่าวหากเป็นกรณีตามมาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในกรณีดังต่อไปนี้ ให้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุน

(1) รถนั้นมีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 และเจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

(2) รถนั้นมีได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถในขณะที่เกิดเหตุเพราะถูกขกออกน้อ โกงกรรโชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และได้มีการร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน

(3) รถนั้น ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถและมีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตาม มาตรา 7 หรือ มาตรา 9

(4) รถนั้นมีผู้ขับหลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่าความเสียหายเกิดจากรถคันใด

(5) บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่าย ค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน หรือ

(6) รถตามมาตรา 8 ที่มีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7

และตามบทบัญญัติมาตรา 33 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้กำหนดให้แหล่งที่มาของเงินทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ที่ประสบภัยจากรถ เมื่อมีกรณีตามมาตรา 23 ดังนี้

(1) เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้

(2) เงินที่บริษัทจ่ายสมทบตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดตามมาตรา 36 และเงินเพิ่มที่ได้รับ ตามมาตรา 36 ทวิ

(3) เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี

(4) เงินหรือทรัพย์สินที่ได้มาตามมาตรา 28 มาตรา 30 มาตรา 31 หรือมาตรา 32

(5) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้

(6) ดอกผลของเงินกองทุน

(7) เงินที่ได้จากการขายทรัพย์สินที่ได้มาตาม (4) และ (5)

(8) เงินรายได้อื่นๆ

เงินและทรัพย์สินดังกล่าวให้เป็นของกรมการประกันภัยเพื่อใช้ประโยชน์ตาม วัตถุประสงค์ของกองทุน โดยไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลังเป็นรายได้แผ่นดิน

แต่จากการศึกษาวิจัยพบว่าการเบิกจ่ายค่าเสียหายจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 อันเป็นกฎหมายที่เกิดขึ้นก่อนที่จะมี ระบบหลักประกันสุขภาพถ้วนหน้านั้น มีปัญหาในการเบิกจ่ายค่าเสียหายจากกองทุนดังกล่าวไม่ถึง ร้อยละ 50 และมีสัดส่วนในการจ่ายค่าชดเชยแค่เพียงร้อยละ 40 ของเบี้ยประกันเท่านั้น เนื่องจากการขอรับค่าเสียหายจากกองทุนมีระเบียบขั้นตอนที่ยุ่งยากและซับซ้อน หรือต้องมีการรอการพิสูจน์ ความถูกต้องในส่วนของการจ่ายค่าชดเชยอันทำให้กระบวนการชดเชยค่าเสียหายล่าช้าจนเป็นเหตุให้ ผู้ประสบภัยบางรายต้องทอดทิ้งการรักษาพยาบาลไปก่อนหรือไปใช้สิทธิตามระบบหลักประกัน สุขภาพที่เป็นเงินภาษีและเงินประกันตนของประชาชน เช่น สิทธิข้าราชการและถูกจ้าง ประกันสังคม หรือสิทธิหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ อันส่งผลให้ค่าใช้จ่ายของกองทุนประกัน สุขภาพเหล่านี้เพิ่มสูงขึ้นกว่าที่ควรจะเป็น

สำหรับในประเทศไทยมีกองทุนประกันภัยรถยนต์ Motor Insurers' Bureau ซึ่งก่อตั้งในปี ค.ศ. 1994 โดยกองทุนดังกล่าวจะคุ้มครองความเสียหายกรณีผู้ที่ได้รับความเสียหายได้เสียชีวิต หรือได้รับบาดเจ็บ ทุพพลภาพ และที่สำคัญจะคุ้มครองรวมถึงความเสียหายต่อทรัพย์สินด้วย ซึ่งกรณีผู้เสียหายเรียกร้องค่าชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สินนั้น ผู้เสียหายต้องยื่นเรื่องขอรับค่าชดเชยกับกองทุนภายใน 6 เดือน นับแต่เกิดเหตุ ซึ่งกรณีดังกล่าวนี้จะแตกต่างกับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถของประเทศไทยที่จะคุ้มครองความเสียหายเฉพาะกรณีเสียชีวิต หรือได้รับบาดเจ็บแก่ร่างกาย ทุพพลภาพ เท่านั้น จะไม่คุ้มครองรวมถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สินเหมือนกับในสหราชอาณาจักร

ในส่วนของกองทุนชดเชยค่าสินไหมทดแทนอุบัติเหตุจากรถในประเทศไทยได้หวั่นเรียกว่ากองทุนชดเชยค่าสินไหมทดแทนกรณีพิเศษ Special Compensation Fund โดยตั้งขึ้นเพื่อช่วยผู้กรณีฝ่ายที่ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุจากรถ คุ้มครองการจ่ายค่าสินไหมทดแทนขั้นต่ำตามกฎหมาย กองทุนชดเชยค่าสินไหมทดแทนนี้จะไม่แสวงหากำไรจากการดำเนินการใดๆ ซึ่งนอกจากกองทุนจะจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่ไม่ทราบว่ารถคันใดก่อให้เกิดอุบัติเหตุ และในกรณีรถคันที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุไม่ได้ทำประกันภัยไว้ ยังรวมถึงกรณีที่บริษัทประกันภัยที่ทำประกันภัยรถคันที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ นั้นถูกศาลพิพากษาให้ล้มละลาย กองทุนของประเทศไทยก็จะต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายด้วย โดยจะแตกต่างกับมาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่มีได้มีการกำหนดให้กองทุนจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยในกรณีที่บริษัทประกันภัยที่ทำประกันภัยรถคันที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ นั้นถูกศาลพิพากษาให้ล้มละลายด้วย อันอาจจะก่อให้เกิดข้อพิพาทขึ้นได้

ดังนั้น เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงของสังคม และเพื่อเป็นการบรรเทาความเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถยนต์โดยสาธารณะให้ได้รับการเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นได้อย่างรวดเร็ว และเป็นธรรม ควรให้มีการปรับปรุงขั้นตอนในการให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ประสบภัย โดยมีการคัดแยกประเภทความเสียหายของผู้ประสบภัยจากรถยนต์โดยสาธารณะ เช่น ประเภทที่ ๑ ผู้ประสบภัยจากรถยนต์โดยสารประจำทาง ประเภทที่ ๒ ผู้ประสบภัยจากรถแท็กซี่ และประเภทที่ ๓ รถตู้โดยสารสาธารณะ ควรมีการพัฒนาขั้นตอนการเบิกจ่ายกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถยนต์โดยสาธารณะให้มีขั้นตอนที่ไม่ยุ่งยากในการเบิกจ่าย และมีเจ้าหน้าที่ให้ความช่วยเหลือ แนะนำ ต่อผู้ประสบภัยในขั้นตอนต่างๆ อย่างใกล้ชิด เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกองทุนคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์โดยสาธารณะให้ได้รับความสะดวก รวดเร็ว เป็นธรรม และคุ้มครองในเรื่องการจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนตามความจริงในเบื้องต้นก่อน โดยใช้หลักประกันภัยที่ไม่ต้องพิสูจน์ความถูกผิด (no-fault insurance) และให้กองทุน

คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถโดยสาธารณชนคุ้มครองความเสียหายรวมถึงทรัพย์สินของผู้ที่ได้รับ ความเสียหายด้วยเพื่อบรรเทาความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยบางส่วน สำหรับแหล่งที่มาของเงินกองทุน นั้น นอกจากเงินสนับสนุนจากหน่วยงานภาครัฐ ยังเสนอให้มีการกำหนดแหล่งที่มาของเงินทุน คือ จากค่าธรรมเนียมหรือค่าปรับจากผู้ที่ทำความผิดของบริษัทขนส่ง รวมถึงค่าภาษีรถยนต์ส่วนบุคคล นอกจากนี้ยังถือเป็นการลดภาระให้กับกองทุนการรักษาพยาบาลอื่นๆ ลดภาระและลด ขั้นตอนการเข้าถึงสิทธิในการรักษาพยาบาลเมื่อประสบภัย เพื่อให้ประชาชนได้รับการคุ้มครองจาก กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยอย่างทั่วถึง และสามารถใช้สิทธิได้อย่างแท้จริง

#### 4.4 ปัญหาในการเรียกร้องค่าเสียหายจากการขนส่งรถยนต์โดยสาธารณชนตาม พระราชบัญญัติ การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหาย จากการขนส่งโดยสาธารณชนไว้ในมาตรา 52 โดยกำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการ ขนส่งประจำทาง ผู้ได้รับใบอนุญาตขนส่งไม่ประจำทาง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดย รถขนาดเล็ก และผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ต้องวางหลักทรัพย์เป็นเงินสด หรือพันธบัตรรัฐบาลไทยอย่างใดอย่างหนึ่งหรือทั้งสองอย่างรวมกันหรือเป็นสัญญาประกันภัย และ กรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งทำกับบริษัทประกันภัยที่นายทะเบียนกลางให้ความเห็นชอบต่อนาย ทะเบียนกลาง และในกรณีที่เป็นสัญญาประกันภัยและให้บุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหาย เนื่องจากการขนส่งของตนเป็นผู้รับประโยชน์สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายที่เป็นค่าใช้จ่ายเบื้องต้น เพื่อประกันความเสียหายอันเกิดแก่ชีวิต หรือร่างกายของบุคคลภายนอก และซึ่งได้รับใบอนุญาต ประกอบการขนส่งจะต้องรับเนื่องจากการขนส่งของตน

สำหรับหลักเกณฑ์การชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่งนั้น มาตรา 56 กำหนดว่า หากเกิดความเสียหายจากรถที่ใช้ในการขนส่ง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งเป็นเจ้าของ รถนั้นจะต้องชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้เสียหายทางร่างกายหรือทายาทในกรณีที่ผู้เสียหาย ถึงแก่ความตาย ความมุ่งหมายของกฎหมายนี้ก็เพื่อคุ้มครองเบื้องต้นแก่ผู้เสียหายจากรถที่ใช้ขนส่ง ของผู้ประกอบการขนส่ง ค่าใช้จ่ายเบื้องต้น ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต้องจ่าย ได้แก่ ค่าใช้จ่ายที่ต้อง ใช้ในการรักษาพยาบาล รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นๆ ระหว่างการรักษาพยาบาลและ/หรือค่าปลงศพ ส่วน จำนวนจะมากน้อยเท่าใด พิจารณาตามความร้ายแรงของความเสียหาย ทั้งนี้ตามอัตราที่กระทรวง คมนาคมกำหนดในกฎกระทรวง

หลักทรัพย์ที่วางจะเป็นประกันการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาต ประกอบการขนส่ง ซึ่งเป็นเจ้าของรถที่ก่อความเสียหายไม่ยอมชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้น นายทะเบียน

กลางมีอำนาจนำหลักทรัพย์ที่ผู้ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่งนั้นวางไว้มาชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นแทนได้

ส่วนหลักเกณฑ์และวิธีการที่ผู้เสียหายจะได้รับชดใช้เป็นไปตามที่กฎหมายนี้กำหนดไว้ เฉพาะ ซึ่งสะดวกและรวดเร็วกว่าการฟ้องคดีละเมิดเรียกค่าสินไหมทดแทนแต่อย่างไรก็ตาม มิใช่ว่าผู้เสียหายจากรถของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งทุกคนจะมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามกฎหมายนี้ กฎหมายกำหนดผู้เสียหายที่มีสิทธิไว้ 3 ประเภทคือ

- (1) ผู้เสียหายซึ่งมีได้อยู่ในรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหาย แต่ได้รับความเสียหายจากรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น เช่น คนเดินเท้า
  - (2) ผู้เสียหายซึ่งอยู่ในรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายแต่ไม่รวมถึงผู้ขับรถคนงานหรือลูกจ้างประจำรถ ซึ่งอยู่ในระหว่างปฏิบัติหน้าที่
  - (3) ผู้เสียหายซึ่งอยู่ในรถที่ไม่ได้ก่อให้เกิดความเสียหาย เช่น ผู้ขับ ผู้โดยสาร
- การที่ผู้เสียหายมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามกฎหมายการขนส่งทางบก จะไม่ตัดสิทธิผู้เสียหายในอันที่เรียกร้องค่าสินไหมทดแทน เพื่อความเสียหายอันเกิดจากการละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แต่อย่างใด

นับตั้งแต่ประกาศบังคับใช้กฎหมายพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 การบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวยังไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกฎหมาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของการชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง โดยในปัจจุบันเมื่อประชาชนได้รับความเสียหายจากการขนส่ง ผู้ที่ได้รับความเสียหายเหล่านี้จะไปใช้สิทธิเรียกค่าเสียหายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 หรือไปใช้สิทธิฟ้องร้องเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้ที่ทำให้ละเมิดแก่ตนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มากกว่าที่จะใช้สิทธิเรียกร้องตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฉบับนี้ เนื่องด้วยสาเหตุของหลักเกณฑ์การชดใช้ค่าเสียหายตามพระราชบัญญัตินี้ไม่มีความสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน และยังมีความซ้ำซ้อนกับบทบัญญัติในเรื่องของการชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ด้วย ทำให้การใช้สิทธิฟ้องร้องเรียกค่าใช้จ่ายเบื้องต้นของผู้เสียหายหรือทายาทตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 56-60 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กับเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายไม่ไปตามที่บัญญัติไว้ เพราะในทางปฏิบัติเมื่อรถของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ร่างกายหรือชีวิตของบุคคลใดแล้ว เจ้าของรถดังกล่าวจะผลัดภาระความรับผิดชอบทั้งหลายไปให้กับบริษัทประกันภัยเป็นผู้รับผิดชอบเป็นส่วนใหญ่ โดยมีเพียงเงินช่วยเหลือจากเจ้าของรถสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นในรูปแบบเชิงการสงเคราะห์มากกว่าที่จะเป็นการคุ้มครองตามสิทธิที่ผู้เสียหายพึงจะได้รับ ทั้งที่ในความเป็นจริงเจ้าของรถหรือผู้ประกอบการ

ขนส่งจะต้องเป็นฝ่ายที่จะต้องรับผิดชอบโดยตรงต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นอันเกิดจากรถยนต์โดยสารขนส่งสาธารณะของตน

ทั้งนี้ เพื่อเป็นการคุ้มครองตามสิทธิที่ผู้เสียหายให้ได้รับความเป็นธรรมในการเรียกร้องค่าเสียหายต่างๆกับเจ้าของรถหรือผู้ประกอบการธุรกิจรถยนต์โดยสารสาธารณะ ควรมีมาตรการทางกฎหมายที่เป็นการบังคับให้เจ้าของรถหรือผู้ประกอบการธุรกิจรถยนต์โดยสารสาธารณะดังกล่าวจะต้องรับผิดชอบในกรณีที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นมีสาเหตุมาจากสภาพของรถยนต์โดยสารสาธารณะที่มาให้บริการดังกล่าวไม่อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งานขาดการซ่อมแซม บำรุงรักษาสภาพรถยนต์โดยสารสาธารณะตามสมควรที่กฎหมายกำหนดไว้ และให้เจ้าของรถหรือผู้ประกอบการธุรกิจรถยนต์โดยสารสาธารณะต้องรับผิดชอบในกรณีดังกล่าว นอกเหนือจากที่บริษัทประกันภัยรับผิดชอบไปแล้ว ซึ่งอาจจะไม่เพียงพอต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น ผู้ประกอบการจะต้องชดเชยค่าเสียหายส่วนที่เกินจากความรับผิดชอบของบริษัทประกันภัย หรือหักจากเงินหลักทรัพย์ค่าประกันการขออนุญาตประกอบการกิจการขนส่งนั้น เพราะปัจจุบันพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ไม่ได้นำมาบังคับใช้ ทำให้ผู้เสียหายไม่ได้รับประโยชน์อย่างเต็มที่ จึงเห็นควรปรับแก้ให้มีความสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริง ก็จะทำให้เจ้าของรถหรือผู้ประกอบการธุรกิจรถยนต์โดยสารสาธารณะเหล่านี้หันกลับมาให้ความใส่ใจต่อการดูแลรักษาสภาพรถยนต์โดยสารของตนเพื่อให้พร้อมที่จะให้บริการแก่ประชาชน เพราะไม่ต้องการที่จะให้เกิดความเสียหายเกิดขึ้นจากรถยนต์โดยสารที่ตนเป็นเจ้าของธุรกิจและรับภาระในการชดเชยค่าเสียหายทั้งหลายตามที่มาตรการทางกฎหมายบังคับไว้ อันถือเป็นประโยชน์ต่อประชาชนในการที่จะได้รับความปลอดภัยจากรถยนต์โดยสารสาธารณะอีกด้วย

รวมถึงควรมีกาหนดให้นำหลักเกณฑ์ในเรื่องของการดำเนินคดีแบบกลุ่ม (Class action) มาประยุกต์ใช้กับความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งโดยสารสาธารณะ เพราะความเสียหายที่เกิดจากรถยนต์โดยสารสาธารณะส่วนใหญ่จะมีผู้เสียหายจำนวนมาก ซึ่งจะทำให้ผู้เสียหายดังกล่าว นั้นได้รับการดำเนินคดีที่ สะดวก รวดเร็ว ประหยัด และเป็นธรรมมากยิ่งขึ้น

#### 4.5 บทสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาวิจัยนี้ ผู้ศึกษาวิจัยได้ทำการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องกับปัญหาการได้รับการชดเชยค่าเสียหายของผู้ใช้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะ เพื่อนำมาวิเคราะห์ถึงปัญหาและอุปสรรคต่างๆที่เกิดขึ้น โดยได้ทำการสัมภาษณ์บุคคลในหลากหลายอาชีพ ดังนี้

1. บุคคลผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการใช้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะ โดยจากการสัมภาษณ์บุคคลผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการใช้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะรายหนึ่งเพศ

ชาย อายุ 28 ปี อาชีพพนักงานบริษัทเอกชนแห่งหนึ่ง เคยประสบอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากการใช้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะ บริเวณถนนวิภาวดีรังสิต ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับบาดเจ็บศีรษะแตก และแขนขวาหัก ต้องรักษาพยาบาลอยู่ในโรงพยาบาลเป็นระยะเวลา 30 วัน โดยจากการสัมภาษณ์พบว่าบุคคลผู้ที่ได้รับความเสียหายนี้ไม่ทราบถึงสิทธิในการเรียกร้องค่าเสียหายตามกฎหมายอย่างใดๆทั้งสิ้น ทราบแต่เพียงว่ารถยนต์โดยสารสาธารณะจะต้องทำประกันภัยอย่างใดอย่างหนึ่งไว้บ้าง แต่รายละเอียดต่างๆในเรื่องของค่าเสียหายเบื้องต้น กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถไม่สามารถทราบได้ว่ามีหลักเกณฑ์เป็นอย่างไร และในระหว่างรักษาพยาบาลอยู่ในโรงพยาบาลได้มีบริษัทประกันภัยเข้ามาติดต่อเรื่องค่าเสียหายที่เกิดขึ้น โดยขอจ่ายค่าเสียหายให้จำนวนหนึ่ง ซึ่งเป็นจำนวนเงินที่น้อยมาก ซึ่งไม่เพียงพอต่อการรักษาพยาบาลที่เกิดขึ้นจริง

2. ผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารสาธารณะ โดยทางผู้ศึกษาวิจัยได้สัมภาษณ์บุคคลผู้ขับขี่รถแท็กซี่ เพศชาย อายุ 45 ปี โดยจากการสัมภาษณ์นั้น ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มีความรู้ในเรื่องสิทธิของผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการใช้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะว่ามีหลักเกณฑ์อย่างไรบ้าง แต่พอจะทราบถึงกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถว่าเป็นกองทุนที่ให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ที่ได้รับความเสียหาย และทราบว่ากรเบิกจ่ายค่าเสียหายต่างๆจากกองทุนนั้นมีความล่าช้า ต้องใช้เอกสารมากมาย และมีหลายขั้นตอนจนเกิดความจำเป็น โดยผู้ให้สัมภาษณ์เห็นด้วยว่าควรจะต้องมีการจัดตั้งกองทุนคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการใช้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะขึ้นเฉพาะเพื่อให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว ปราศจากขั้นตอนที่ยุ่งยาก รวมทั้งควรให้มีการประชาสัมพันธ์เรื่องสิทธิต่างๆที่ผู้เสียหายควรจะได้รับให้มากกว่านี้

3. ผู้ใช้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะ โดยจากการสัมภาษณ์บุคคลผู้ที่ใช้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะต่างๆไปนั้น สรุปได้ว่าประชาชนทั่วไปส่วนใหญ่ที่ใช้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะในการเดินทาง จะไม่ทราบถึงสิทธิของกฎหมายในการได้รับความคุ้มครองความเสียหายต่างๆ เนื่องจากหลายสาเหตุ เช่น ไม่มีความรู้ความเข้าใจ ไม่ให้ความสำคัญเกี่ยวกับเรื่องสิทธิ แต่บางรายทราบ แต่ข้อมูลที่รับทราบมานั้นไม่ครบถ้วน ถูกต้อง โดยทราบว่าเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นแล้วจะต้องได้รับความคุ้มครองจากผู้ประกอบการ หรือบริษัทประกันภัยในความเสียหายที่เกิดขึ้นในกรณีบาดเจ็บ เสียชีวิต เท่านั้น แต่ค่าเสียหายอื่นๆจะไม่ทราบ

#### 4.6 กรณีศึกษาผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งโดยสารสาธารณะ

##### 1) กรณีศึกษาที่ 1

เมื่อเวลาประมาณ 18.00 น. ของวันที่ 27 มีนาคม พ.ศ. 2552 เกิดอุบัติเหตุรถทัวร์ปรับอากาศประจำทาง นครราชสีมา – กรุงเทพฯ ทะเบียน 10-5593 นครราชสีมา ของบริษัทราชสีมาทัวร์

จำกัด เสียหลักพุ่งชนรถยนต์กระบะ ทะเบียน ณช-7503 กทม. เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ รวมทั้งสิ้น 19 ราย และเสียชีวิตเพิ่มภายหลังอีก 2 ราย บาดเจ็บจำนวนมาก นางสาวสุกัญญา ภาคพิทักษ์เป็นผู้โดยสารในรถยนต์โดยสารปรับอากาศนครราชสีมา ซึ่งนางสาวสุกัญญา ภาคพิทักษ์ได้รับบาดเจ็บสาหัส เนื่องจากได้กระเด็นออกจากรถและตกอยู่กลางถนน เป็นเหตุให้กระดูกข้อเท้า ขวาทัก กล้ามเนื้อ และเอ็นบริเวณข้อเท้าขวาฉีกขาด รวมทั้งฟกช้ำตามลำตัวทั่วไป ต้องพักรักษาเกินกว่า 20 วัน และต้องผ่าตัด 3 รอบ เนื่องด้วยมีอาการอักเสบเป็นหนอง

เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม พ.ศ. 2552 นางสาวสุกัญญา ภาคพิทักษ์ดำเนินการมอบอำนาจให้ นายความอาสาของมูลนิธิเพื่อผู้บริโภค ยื่นฟ้องบริษัท ราชสีมาทัวร์จำกัด เป็นจำเลยที่ 1 บริษัท ขนส่งจำกัด เป็นจำเลยที่ 2 เป็นคดีผู้บริโภค เรียกค่าเสียหาย 769,072 บาท ซึ่งต่อมาทางนายความ ทราบข้อมูลเพิ่มเติมว่า บริษัท ราชสีมาทัวร์ จำกัด เป็นบริษัทร้างเนื่องจากบริษัทราชสีมาทัวร์จำกัด นั้น ได้ถูกนายทะเบียนจำหน่ายชื่อออกจากทะเบียนของกรมทะเบียนธุรกิจการค้า เพราะดำเนินการ ส่งบดุลทางบัญชี 3 ปี ทำให้ทางนายความได้ยื่นคำร้องให้ศาลสั่งให้กลับจดทะเบียนเข้าสู่ว ทะเบียนอีกครั้งซึ่งเป็นระยะเวลากว่า 3 เดือน และต้องยื่นฟ้องใหม่เป็นครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 25 มีนาคม พ.ศ. 2553 โดยฟ้องบริษัทเชิดชัยมอเตอร์เซลส์ จำกัด ในฐานะเจ้าของผู้ครอบครองรถของบริษัท ราชสีมาทัวร์ จำกัด และมีผลประโยชน์เกี่ยวข้องกัน เป็นจำเลยที่ 1 บริษัทนครราชสีมาทัวร์ จำกัด เป็นจำเลยที่ 2 บริษัทขนส่ง จำกัด เป็นจำเลยที่ 3 โดยเรียกค่าเสียหายเป็นเงินทั้งสิ้น 2,863,785 บาท โดยเมื่อวันที่ 17 ธันวาคม พ.ศ. 2553 ศาลได้พิพากษาให้บริษัท เชิดชัยทัวร์ จำกัด บริษัทราชสีมา ทัวร์ จำกัด และบริษัทขนส่ง จำกัด ร่วมกันชดเชยค่าเสียหายให้สุกัญญา เป็นจำนวนเงิน 1,142,803 บาท ประกอบด้วย

1. ค่ารักษาพยาบาล 134,523 บาท
2. ค่ารักษาพยาบาลในอนาคต 80,000 บาท
3. ค่าพาหนะในการเดินทางไปรักษาพยาบาล 7,000 บาท
4. ค่าขาดประโยชน์จากการปฏิบัติงานนอกเวลาเดือนละ 4,200 บาท เป็นเวลา 10 ปี

รวมเป็นจำนวนเงิน 504,000 บาท

5. ค่าทนทุกข์ทรมานทางร่างกายและจิตใจเป็นจำนวนเงิน 200,000 บาท
6. ค่าสูญเสียโอกาสในการเลื่อนขั้นเงินเดือน ศาลพิจารณาให้เป็นเงินเดือนละ 360 บาท เป็นเวลา 4 ปี เป็นเงิน 17,280

7. ค่าขาดประโยชน์โอกาสก้าวหน้าในชีวิตราชการเป็นเงิน 200,000 บาท

รวมระยะเวลาทั้งหมดนับตั้งแต่วันฟ้องจนถึงวันพิพากษาใช้เวลาทั้งสิ้น 1 ปี 6 เดือน 10 วัน ในการพิจารณาคดีของศาล ซึ่งถือว่าเป็นระยะเวลาที่นานมากโดยเฉพาะเมื่อเป็นคดีผู้บริโภค



## 2) กรณีศึกษาที่ 2

เมื่อเวลาประมาณ 18.00 น. ของวันที่ 27 มีนาคม พ.ศ. 2552 ได้เกิดอุบัติเหตุรถโดยสารปรับอากาศประจำทาง นครราชสีมา – กรุงเทพฯ ทะเบียน 10- 5593 นครราชสีมาของบริษัท ราชศรีมาทัวร์ จำกัด เสียหลักวิ่งออกนอกเส้นทางเป็นเหตุให้ชนกับเหล็กวางกั้นเกาะกลางถนน รถพุ่งข้ามไปยังถนนฝั่งตรงกันข้าม ชนกับรถยนต์กระบะทะเบียน ณช – 7503 กรุงเทพมหานคร และยังไปชนกับรถโดยสารประจำทางอีกคันหนึ่ง ทะเบียน 10 - 4427 นครราชสีมา ซึ่งเป็นของ บริษัท ราชศรีมาทัวร์ จำกัดเช่นกัน เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต รวมทั้งสิ้น 21ราย และมีผู้ที่ได้รับบาดเจ็บเป็นจำนวนมาก สถานที่เกิดเหตุ คือ ทางหลวงมิตรภาพ หลักกิโลเมตรที่ 36 – 37 บ้านถนนโค้ง ตำบลพญาเย็น อำเภอ ปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา ทั้งนี้รถโดยสารของบริษัท ราชศรีมาทัวร์ จำกัด ทั้งสองคันไม่มีการทำประกันวินาศภัย ภาคสมัครใจเพิ่มเติมจากประกันภัยภาคบังคับแต่อย่างใด

นายธีรเมธ บัวเข้ม ซึ่งได้โดยสารในรถโดยสารปรับอากาศประจำทาง นครราชสีมา – กรุงเทพฯ ทะเบียน 10 - 5593 พร้อมกับภรรยา โดยนายธีรเมธ บัวเข้ม ได้รับบาดเจ็บสาหัส ใบหูถูกขาด ไม่สามารถต่อได้ กระดูกซี่โครง และไหปลาร้าหัก ส่วนภรรยานายธีรเมธ บัวเข้ม นั้น ได้รับบาดเจ็บสาหัส และเสียชีวิตในเวลาต่อมา ซึ่งนายธีรเมธ บัวเข้ม ได้เข้ารักษาพยาบาลที่โรงพยาบาลสระบุรีเป็นระยะเวลา 14 วัน คิดเป็นค่ารักษาพยาบาลทั้งสิ้น จำนวน 40,000 กว่าบาท ทั้งนี้ในระหว่างที่นายธีรเมธ บัวเข้ม รักษาตัวอยู่ในโรงพยาบาลนั้น นายธีรเมธ บัวเข้มไม่ทราบถึงสิทธิของตนในการที่จะได้รับในการรักษาพยาบาลตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จนกระทั่งพยาบาลได้แจ้งถึงสิทธิดังกล่าวให้ทราบว่า กรณีบาดเจ็บจะได้รับค่ารักษาพยาบาลเป็นจำนวนเงิน 50,000 บาทถ้าเป็นกรณีเสียชีวิตจะได้รับค่าเสียหาย 100,000 บาท ตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว รวมทั้งได้รับแจ้งถึงสิทธิต่างๆ จากเจ้าหน้าที่ของมูลนิธิเพื่อผู้บริโภคด้วย

ในระหว่างที่นายธีรเมธ บัวเข้ม เข้ารักษาตัวอยู่ในโรงพยาบาลนั้น ได้มีตัวแทนจากบริษัท ขนส่งโดยสาร ได้ไปเยี่ยม พร้อมด้วย บริษัท ราชศรีมาทัวร์ จำกัด และมีการเจรจาในเรื่องของค่าเสียหายของนายธีรเมธ บัวเข้มที่ได้รับบาดเจ็บ และการสูญเสียภรรยา ซึ่งทางบริษัทฯ ได้ตกลงที่จะชดใช้ค่าเสียหายเป็นจำนวนเงิน 300,000 บาท โดยนายธีรเมธ บัวเข้ม ไม่ยินยอมตามข้อตกลงดังกล่าว และตัดสินใจว่าจะยื่นฟ้องเรียกค่าเสียหายต่อบริษัท ราชศรีมาทัวร์ จำกัด ตามกฎหมายผู้บริโภคหลังจากที่ารู้ถึงสิทธิของตน ซึ่งเห็นว่าจะเกิดประโยชน์และเป็นธรรมแก่ตนมากกว่า

ต่อมาทางทนายความของศูนย์ทนายความอาสามูลนิธิเพื่อผู้บริโภค ได้รับมอบอำนาจจากนายธีรเมธ บัวเข้ม ให้ฟ้องเป็นคดีผู้บริโภคต่อศาลจังหวัดนครราชสีมา โดยมี บริษัทราชศรีมาทัวร์ จำกัด เป็นจำเลยที่ 1 บริษัทขนส่ง จำกัด เป็นจำเลยที่ 2 เรียกค่าเสียหายเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น

13,307,672 บาท (ไม่มีบริษัทประกันภัยเป็นจำเลย เนื่องจากบริษัทราชสีมาทัวร์ ไม่มีการทำประกันภัยเพิ่มเติมให้กับผู้โดยสาร)

เมื่อวันที่ 25 มีนาคม พ.ศ. 2553 ทางทนายความไต้ยิ่นฟ็อง เป็นจำนวนเงิน 14,238,654 บาท ประกอบด้วย 1) ค่าปลงศพภรรยา 73,000 บาท 2) ค่าขาดไร้อุปการะจากภรรยา ซึ่งชายช้ำวแกง มีรายได้เดือนละ 30,000 บาท หากยังมีชีวิตอยู่ น่าจะมีชีวิตมากกว่า 60 ปี ขณะเสียชีวิตมีอายุ 35 ปี จึงคิดค่าขาดไร้อุปการะเดือนละ 30,000 บาท เป็นเวลา 25 ปี เป็นเงิน 9,000,000 บาท พร้อมคิดค่าขาดไร้อุปการะให้ลูกสาวซึ่งปัจจุบันอายุ 8 ขวบ เดือนละ 10,000 บาท จนกว่าจะบรรลุนิติภาวะเป็นเวลา 12 ปี เป็นเงิน 1,440,000 บาท และคิดค่าขาดไร้อุปการะพ่อกับแม่ภรรยาของธีรเมธที่ต้องดูแลเดือนละ 10,000 บาท เป็นเวลา 10 ปี เป็นเงิน 1,200,000 บาท 3) ค่าขาดไร้แรงงานในครัวเรือน เดือนละ 3,000 บาท เป็นเวลา 25 ปี เป็นเงิน 900,000 บาท 4) ค่ารักษาพยาบาล 140,000 บาท 5) ค่าเยียวยาการเสียชีวิตช้ำวแกง ทำให้เกิดความอับอายในการเข้าสังคม ทูพลภาพอย่างถาวร คิดค่าเสียหาย 300,000 บาท 6) ค่าสูญเสียรายได้ 82 วัน เป็นเงิน 82,000 บาท 7) ค่าเยียวยาจิตใจต่อเหตุการณ์เสียชีวิต และความทุกข์ทรมานทางร่างกายรวมถึงการสูญเสียภรรยา เป็นเงิน 100,000 บาท รวมเป็นเงินทั้งหมด 13,235,000 บาท พร้อมคิดดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 นับตั้งแต่วันที่ละเมิดถึงวันฟ้องเป็นเวลา 364 วัน คิดเป็นดอกเบี้ย 1,003,654 บาท รวมทั้งหมด 14,238,654 บาท

นายธีรเมธ บัวเข้ม ได้เข้าร่วมกระบวนการไกล่เกลี่ยของศาลจำนวน 5 ครั้ง เพื่อเจรจา ค่าชดเชยกับฝ่ายจำเลย สุดท้ายก็ยอมตกลงกันที่ 990,000 บาท เมื่อวันที่ 18 มกราคม พ.ศ. 2554 ใช้เวลาอยู่ 8 เดือน รวมเวลาทั้งหมดนับแต่วันฟ้องจนถึงวันพิพากษาใช้เวลาทั้งสิ้น 1 ปี 7 เดือน 20 วัน

นายธีรเมธ บัวเข้ม ได้กล่าวถึงผลคืออย่างเสรีอาร้อย หลังตกลงทำสัญญา ประนีประนอมกับบริษัทด้วยจำนวนเงิน 990,000 บาท เพราะต้องจ่ายอ้อมด้วยไม่มีหลักฐานที่จะนำสืบเรียกร้องไม่ว่าจะเป็นใบเสร็จค่าปลงศพ หลักฐานรายได้จากการขายอาหารเดือนละ 30,000 บาท ที่เมื่อครั้งภรรยาเขายังมีชีวิตอยู่ แม้กระทั่งราคาประเมินการศัลยกรรมใบหูช้ำวแกงที่ขาดก็ไม่มีโรงพยาบาลไหนประเมินราคาให้ ที่สำคัญที่สุด เขาไม่มี “ใบเสร็จเสียหายทางด้านจิตใจ” ที่จะนำมาเป็นหลักฐานทางด้านจิตใจ

### 3) กรณีศึกษาที่ 3

เมื่อเวลาประมาณ 21.30 น. ของวันที่ 17 เมษายน พ.ศ. 2552 เกิดเหตุรถทัวร์ปรับอากาศ สายแพร่ – กรุงเทพฯ ทะเบียน 13 – 9029 ของบริษัทวิริยะแพร่ทัวร์ จำกัด ชนท้ายรถพ่วง 18 ล้อ บรรทุกปูนซีเมนต์ ทะเบียน 70 – 5006 ชัยนาท ส่งผลให้ผู้โดยสารบาดเจ็บ 30 คน พนักงานต้อนรับประจำรถเสียชีวิต 1 คน

นาย พิษณุ สันป่าแก้ว หนึ่งในผู้โดยสารรถทัวร์ปรับอากาศสายแพร์ – กรุงเทพฯ ทะเบียน 13 – 9029 ของบริษัทวิริยะแพร์ทัวร์ จำกัด ได้รับบาดเจ็บสาหัส ร่างกายถูกกระแทกกับของแข็ง ขาซ้ายท่อนบนหักต้องผ่าตัดดามเหล็กไว้ เอ็นหัวเข่าทั้งสองฉีกขาด ต้องเข้ารับการผ่าตัดหน้าแข้งซ้ายมีแผลฉีกขาดเย็บ 14 เข็ม และบาดแผลฉีกขาด ฟกช้ำตามร่างกาย แพทย์ลงความเห็นเบื้องต้นต้องพักรักษาตัวอย่างน้อย 3 เดือน

ในส่วนของค่ารักษาพยาบาลนั้น ทางบริษัทประกันรับผิดชอบค่ารักษาพยาบาลให้ทั้งหมดเป็นจำนวนเงิน 48,025 บาท แต่ยังมีส่วนเกินที่นายพิษณุ สันป่าแก้ว ต้องสำรองจ่ายไปก่อนจำนวนหนึ่ง โดยทางบริษัทประกันภัยได้แจ้งแก่นาย พิษณุ สันป่าแก้ว ว่าเมื่อเข้าไปรักษาที่โรงพยาบาลแห่งไหนก็จะได้รับค่ารักษาในวงเงินไม่เกิน 500,000 บาท เพราะบริษัทรถได้ทำประกันชั้น 1 ไว้กับบริษัทสินมั่นคงประกันภัยจำกัด (มหาชน) ทำให้นาย พิษณุ สันป่าแก้ว ต้องรอให้ทางบริษัทจ่ายส่วนที่ตนได้สำรองจ่ายคืนมา

นาย พิษณุ สันป่าแก้ว กล่าวว่า ตั้งแต่เกิดเหตุมาทางบริษัทรถและบริษัทประกันได้ไปเยี่ยมที่โรงพยาบาลที่พิษณุโลก หลังจากนั้นก็ไม่ได้ติดต่อมาหาตนอีก กลับกลายเป็นว่าเขาต้องเป็นฝ่ายโทรศัพท์ไปติดตามเรื่องเอง ซึ่งเมื่อติดต่อไปยังบริษัทรถ กลับถูกบ่ายเบี่ยงให้ติดต่อไปที่ บริษัทประกันภัยแทน และในเรื่องของกระบวนการชดเชยค่าเสียหายต่างๆ ก็ช้ามาก โดยนาย พิษณุ สันป่าแก้ว ได้ให้ความเห็นว่าควรจะมีหลักเกณฑ์ออกมาให้มีการจ่ายค่าชดเชยทันทีหลังเกิดอุบัติเหตุ ไม่ต้องรอให้เป็นคำสั่งศาลแล้วถึงจะจ่าย และควรจะจ่ายที่เพดานสูงสุดไม่ต้องรอให้สำรองจ่ายไปก่อนแล้วค่อยมาเบิกจ่ายกันในภายหลังอีก รวมทั้งทางบริษัทรถต้องมีการควบคุมพนักงานขับรถด้วยว่าอยู่ในสภาพที่พร้อมจะให้บริการหรือไม่ ไม่ขับรถเร็วเกินไป

นาย พิษณุ สันป่าแก้ว ยังได้กล่าวถึงเรื่องสิทธิต่างๆ สำหรับตนเองเป็นผู้โดยสารนั้นว่า ตนไม่รู้เรื่องสิทธิต่างๆ ว่ามีสิทธิเรียกร้องอะไร อย่างไรหรือไม่ เพราะถ้าไม่เกิดอุบัติเหตุก็คงไม่รู้ว่ามีบริษัทประกันอะไร เพราะในตัวโดยสารมิได้มีการเขียนให้ได้รับทราบไว้ ไม่มีใครแจ้งหรือแนะนำแต่อย่างใด

ต่อมาเมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม พ.ศ. 2552 ทางทนายความอาสาจากศูนย์ทนายความอาสาเพื่อผู้บริโภคมูลนิธิเพื่อผู้บริโภคได้รับมอบอำนาจฟ้องเป็นคดีผู้บริโภคต่อ ศาลแพ่ง โดยมี นายเจริญ ชาวसान พนักงานขับรถทัวร์ เป็นจำเลยที่ 1 บริษัทวิริยะแพร์ทัวร์ จำกัด เป็นจำเลยที่ 2 บริษัทขนส่ง จำกัด เป็นจำเลยที่ 3 และบริษัทสินมั่นคงประกันภัย จำกัด เป็นจำเลยที่ 4 เรียกค่าเสียหายเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 5,664,046.50 บาท นายพิษณุ สันป่าแก้ว ได้เข้าร่วมกระบวนการไกล่เกลี่ยของศาลจำนวน 5 ครั้ง เป็นระยะเวลา 5 เดือน 11 วัน เพื่อเจรจาค่าชดเชยกับฝ่ายจำเลยแต่ตกลงกันไม่ได้ จึงได้เข้าสู่กระบวนการไต่สวนคดี ใช้เวลาอยู่ 5 เดือน และเมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม พ.ศ. 2553 ศาลได้มี

คำพิพากษาให้นาย พิษณุ สันป่าแก้ว เป็นฝ่ายชนะคดีและได้รับเงินค่าชดเชยทั้งสิ้น 226,337 บาท รวมเวลาทั้งหมดนับแต่วันฟ้องจนถึงที่ตกลงกันได้ในวันขึ้นไต่ถามคดีในศาลใช้เวลาทั้งสิ้น 11 เดือน 12 วัน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. ค่ารักษาพยาบาล เป็นจำนวนเงิน 17,329 บาท เพราะศาลเห็นว่าเป็นความเสียหายไม่เกินวงเงินประกันตาม พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 และมีการเบิกจ่ายเงินไปแล้ว เป็นจำนวนเงิน 32,671 บาท

2. ค่าเสียหายทางร่างกาย เป็นจำนวนเงิน 37,737 บาท โดยศาลพิจารณาจากหลักฐานที่สามารถนำสืบได้คือ ใบเสร็จรับเงินจากโรงพยาบาล

3. ค่าไม้เท้าค้ำยันเดิน 2,000 บาท และค่ารถเข็นอีก 7,500 บาท รวมเป็นเงิน 9,500 บาท

4. ค่าเยียวยาด้านจิตใจ ศาลพิพากษาให้จำเลยจ่ายชดใช้เป็นเงิน 70,000 บาท ใน 2 กรณี คือ การเกิดอุบัติเหตุทำให้ไม่กล้าที่จะขึ้นรถโดยสารประจำทางเกิดความทุกข์ทรมานด้านร่างกาย รวมถึงถูกดูหมิ่นในวันเข้าพิธีแต่งงาน

5. กรณีค่าใช้จ่ายการผ่าตัดเพื่อนำเหล็กตามกระดูกออกอีก 3 ปี ข้างหน้านั้น เป็นค่าเสียหายในอนาคตซึ่งหากมีจริง ศาลได้มีคำสั่งสงวนสิทธิที่จะแก้ไขคำพิพากษภายใน 5 ปี ศาลจึงไม่กำหนดค่าเสียหายในส่วนนี้

6. ค่าทรัพย์สินเสียหายศาลพิพากษาให้เป็นจำนวนเงิน 9,100 บาท

7. นอกจากนี้ศาลยังพิพากษาลงโทษให้ นายเจริญ ชาวसान พนักงานขับรถทัวร์ และ บริษัทวิริยะแพร่ทัวร์ จำกัด ร่วมกันจ่ายค่าเสียหายให้แก่ นาย พิษณุ สันป่าแก้ว เป็นจำนวนเงิน 100,000 บาท โทษฐานขับรถโดยประมาท

ดังนั้น จากกรณีศึกษาทั้ง 3 กรณีดังกล่าวข้างต้นนั้น ผู้ศึกษาวิจัยขอสรุปปัญหาและอุปสรรคทางกฎหมายที่เกิดขึ้นจากกรณีศึกษาได้ดังต่อไปนี้

(1) ค่าเสียหายที่ได้รับจากกรมธรรม์ประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งเป็นการคุ้มครองเฉพาะด้านการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่มีลักษณะของการจำกัดวงเงินจึงอาจไม่เพียงพอต่อค่ารักษาพยาบาลของผู้ที่ได้รับความเสียหาย บางรายที่มีอาการหนักและต้องรักษาตัวต่อเนื่อง ทำให้มีการผลัดภาระไปใช้สิทธิรักษาพยาบาลด้านอื่นแทน เช่น สิทธิของข้าราชการ สิทธิประกันสังคมหรือสิทธิหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ

(2) การให้ผู้ที่ได้รับความเสียหาย ต้องรอผลพิสูจน์ถูกผิดตามกระบวนการของกฎหมายอาญาเพื่อหาฝ่ายรับผิดชอบทำให้ผู้ที่ได้รับความเสียหาย ไม่ได้ได้รับความคุ้มครองที่แท้จริงตามเจตนารมณ์ของการทำประกันภัยภาคบังคับ

(3) ไม่มีการเยียวยาค่าเสียหายด้านอื่น เช่น ทรัพย์สินที่เสียหายหรือสูญหาย ไม่คุ้มครองการเสียโอกาสในการเดินทาง ไม่คุ้มครองการเสียโอกาสการทำงานหารายได้ต่อไปในอนาคต ค่าขาดผู้อุปการะ ไม่คุ้มครองถึงค่าเสียหายทางจิตใจ เป็นต้น ทำให้ผู้ที่ได้รับความเสียหาย ต้องเสียเวลาในการฟ้องร้องเป็นคดีผู้บริ โภคตาม พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริ โภค พ.ศ.2551

(4) ผู้ที่ได้รับความเสียหาย ไม่ทราบถึงสิทธิของตนในการได้รับความคุ้มครองตามกฎหมาย รวมทั้งไม่ทราบว่าขอค่าปรึกษาจากที่ใด หลายรายต้องยอมรับเงินค่าสินไหมห้ทั้ง ๆ ที่เห็นว่าไม่เป็นธรรม ในขณะที่การพิทักษ์สิทธิของตนเองถือเป็นเรื่องที่ยุ่งยากและมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมด้วย เช่น ไม่มีที่ปรึกษาด้านกฎหมาย ไม่มีทนายความช่วยว่าความในกระบวนการศาล ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการติดต่อประสานงานหากการเจรจาหลายครั้งทำให้ผู้เสียหายส่วนใหญ่ยอมทำสัญญาประนีประนอมยอมความตามข้อเสนอของบริษัทประกันภัยตั้งแต่เบื้องต้นเพราะต้องการยุติปัญหาโดยเร็ว

(5) การทำสัญญาประนีประนอมยอมความเพื่อรับค่าสินไหมในขั้นตอนการเจรจากับบริษัทประกันภัย มีโอกาสตัดสิทธิ์ทำให้ผู้เสียหายไม่สามารถไปฟ้องเรียกค่าเสียหายเพิ่มเติมในคดีทางแพ่งได้อีก

## บทที่ 5

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

#### 5.1 บทสรุป

จากที่ได้กล่าวมาแล้วว่า ในภาวะปัจจุบันอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการใช้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะเพิ่มสูงขึ้นในทุกๆปี โดยสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุนั้นมีอยู่ด้วยกันหลายประการ เช่น ความประมาทของผู้ขับขี่ ความไม่ได้มาตรฐานของรถยนต์โดยสาร หรือจะด้วยเพราะเหตุสุดวิสัยก็ตาม ผลกระทบที่เกิดขึ้นมาจากอุบัติเหตุคือความเสียหายต่างๆที่เกิดขึ้นกับผู้ให้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะ ไม่ว่าจะเป็นความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย และทรัพย์สิน เพราะฉะนั้นการชดเชยและการเยียวยาความเสียหายจึงเป็นสิ่งที่สำคัญอย่างยิ่งต่อผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการใช้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะ โดยผู้ที่ได้รับความเสียหายเหล่านี้ควรจะต้องได้รับการคุ้มครองความเสียหาย การชดเชยค่าเสียหายและการเยียวยาจากผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งหลายอย่างสะดวก รวดเร็วและเป็นธรรม เพียงพอต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น

แต่จากการศึกษาวิจัยพบว่า การให้คุ้มครองความเสียหายแก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการใช้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะยังมีปัญหาอยู่หลายประการ ดังนี้

1) ปัญหาในการเข้าถึงสิทธิของผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งโดยสารสาธารณะ กล่าวคือ ผู้ใช้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะโดยทั่วไปนั้น จะไม่ทราบถึงข้อมูลเกี่ยวกับการใช้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะมากเท่าที่ควร รวมทั้งจะไม่ทราบถึงสิทธิ หน้าที่และขั้นตอนต่างๆ ที่ตนจะต้องปฏิบัติ ในการที่จะได้รับความคุ้มครองเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ เป็นเหตุให้ผู้เสียหายต้องยอมรับตามข้อเสนอที่บริษัทประกันภัยหรือผู้ประกอบการขนส่งรถยนต์โดยสารสาธารณะกำหนดให้ แม้ค่าเสียหายตามข้อเสนอดังกล่าวนั้นจะไม่เพียงพอต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงๆก็ตาม

2) ปัญหาในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติม กล่าวคือ เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นจากการใช้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะ ผู้ที่ได้รับความเสียหายมีสิทธิที่จะได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กำหนด โดยส่วนแรกจะเป็นค่าเสียหายเบื้องต้นที่ไม่ต้องรอการพิสูจน์ความถูกต้อง และในส่วนที่สอง จะเป็นส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นที่ผู้ประสบภัยหรือทายาทจะได้รับ โดยเร็วหลังจากมีการพิสูจน์ความถูกต้องแล้ว นอกจากนี้ผู้ที่ได้รับความเสียหายยังมีสิทธิฟ้องคดีเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้ที่ต้องรับผิดชอบในทางแพ่ง

เพิ่มเติมได้สำหรับความเสียหายที่ไม่ได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัย  
จากรถ พ.ศ. 2535

แต่จากการศึกษาวิจัยพบว่า การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมตามประมวล  
กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการใช้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะ  
มีปัญหาและอุปสรรค คือ เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถโดยสารสาธารณะขึ้น  
ผู้ประกอบการบริษัทจะเร่งรัดในการจ่ายค่าสินไหมทดแทน เพื่อยุติการเรียกร้องค่าเสียหายทาง  
แพ่งและอาญา และจะมีการทำสัญญาประนีประนอมยอมความเพื่อรับค่าสินไหมทดแทนจำนวน  
หนึ่งในขั้นตอนการเจรจากับบริษัทประกันภัยอันเป็นการตัดสิทธิทำให้ผู้เสียหายดังกล่าวนั้นไม่  
สามารถไปฟ้องดำเนินคดีเรียกค่าเสียหายเพิ่มเติมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้อีก  
อันทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมและซ้ำเติมความเสียหายให้แก่ผู้ที่ต้องได้รับความเสียหายมากยิ่งขึ้น

3) ปัญหาในการได้รับความคุ้มครองความเสียหายจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย  
จากรถ โดยกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถนั้นตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัย  
จากรถ พ.ศ. 2535 เพื่อมีหน้าที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถซึ่งรวมถึงผู้ที่ได้รับ  
ความเสียหายจากการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะด้วย แต่จากการศึกษาวิจัยพบว่า การขอรับ  
ค่าเสียหายจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถมีระเบียบขั้นตอนที่ยุ่งยากและซับซ้อน หรือต้องมี  
การรอกการพิสูจน์ความถูกผิดในส่วนของค่าชดเชย อันทำให้กระบวนการชดเชยค่าเสียหายล่าช้าจน  
เป็นเหตุให้ผู้ประสบภัยบางรายต้องทอดทิ้งการรักษาพยาบาลส่วนของตนเองก่อนหรือไปใช้สิทธิ  
ตามระบบหลักประกันสุขภาพที่เป็นเงินภาษีและเงินประกันตนของประชาชน เช่น สิทธิข้าราชการ  
และลูกจ้าง ประกันสังคม หรือสิทธิหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ อันส่งผลให้ค่าใช้จ่ายของกองทุน  
ประกันสุขภาพเหล่านี้เพิ่มสูงขึ้นกว่าที่ควรจะเป็น และกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถใน  
ประเทศไทยนั้น จะคุ้มครองความเสียหายเฉพาะกรณีเสียชีวิต หรือได้รับบาดเจ็บแก่ร่างกาย ทุพพล  
ภาพ เท่านั้น โดยจะไม่คุ้มครองรวมถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สินของผู้เสียหายด้วย ซึ่งต่าง  
จากกองทุนประกันภัยรถยนต์ในประเทศอังกฤษที่ให้ความคุ้มครองความเสียหายทั้งกรณีผู้เสียหาย  
เสียชีวิต ได้รับบาดเจ็บ ทุพพลภาพ และที่สำคัญจะคุ้มครองรวมถึงความเสียหายต่อทรัพย์สินของ  
ผู้เสียหายด้วย

ในส่วนของกองทุนชดเชยค่าสินไหมทดแทนอุบัติเหตุจากรถในประเทศไทยได้วันนั้น  
นอกจากกองทุนจะจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่ไม่ทราบว่ารอดคันใดก่อให้เกิดอุบัติเหตุ และ  
ในกรณีรอดคันที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุไม่ได้ทำประกันภัยไว้ ยังรวมถึงกรณีของบริษัทประกันภัยที่ทำ  
ประกันภัยรอดคันที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นนั้นถูกศาลพิพากษาให้ล้มละลาย กองทุนของประเทศไทยได้วัน  
ก็คงต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายด้วย โดยจะแตกต่างกับมาตรา 23 แห่ง

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2535 ที่มีได้มีการกำหนดให้กองทุนจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้บริโภคในกรณีที่บริษัทประกันภัยที่ทำประกันภัยรถยนต์ก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น ถูกศาลพิพากษาให้ล้มละลายด้วย อันอาจจะก่อให้เกิดข้อพิพาทขึ้นได้

4) ปัญหาในการเรียกร้องค่าเสียหายตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยกฎหมายดังกล่าว ได้บัญญัติคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งโดยสารสาธารณะไว้ในมาตรา 56 โดยกำหนดว่า หากเกิดความเสียหายจากรถที่ใช้ในการขนส่ง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งเป็นเจ้าของรถนั้นจะต้องชดเชยค่าเสียหายแก่ผู้เสียหายทางร่างกายหรือทายาทในกรณีที่ผู้เสียหายถึงแก่ความตาย ความมุ่งหมายของกฎหมายนี้ก็เพื่อคุ้มครองเบื้องต้นแก่ผู้เสียหายจากรถที่ใช้ขนส่งของผู้ประกอบการขนส่ง ค่าใช้จ่ายเบื้องต้น ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต้องจ่าย ได้แก่ ค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้ในการรักษาพยาบาล รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นๆ ระหว่างการรักษาพยาบาล และ/หรือค่าปลงศพ ส่วนจำนวนจะมากน้อยเท่าใด พิจารณาตามความร้ายแรงของความเสียหาย ทั้งนี้ตามอัตราที่กระทรวงคมนาคมกำหนดในกฎกระทรวง

แต่เนื่องจากการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวยังไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกฎหมาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของการชดเชยค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง เพราะในทางปฏิบัติเมื่อรถของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ร่างกายหรือชีวิตของบุคคลใดแล้ว ผู้ที่ได้รับความเสียหายเหล่านี้จะไปใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2535 หรือไปใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้ทำละเมิดแก่ตน ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มากกว่าที่จะใช้สิทธิเรียกร้องตามพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งปัจจุบันมีความซ้ำซ้อนกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2535 ไม่ได้นำมาใช้ให้เกิดประโยชน์

## 5.2 ข้อเสนอแนะ

5.2.1 กำหนดให้มีสิทธิของผู้ใช้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะเพิ่มเติมขึ้นในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 รวมทั้งให้มีมาตรการทางกฎหมายบังคับให้ผู้ประกอบการธุรกิจรถยนต์โดยสารสาธารณะทั้งหลายต้องจัดให้มีข้อมูลที่จำเป็นให้แก่ผู้ใช้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะ เช่น หมายเลขโทรศัพท์ของบริษัทผู้ให้บริการ บริษัท ขนส่ง จำกัด กรมการขนส่งทางบก ชื่อบริษัทประกันภัยที่ผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะจัดให้มีการประกันภัยแก่ผู้ใช้บริการ หมายเลขโทรศัพท์บริษัทประกันภัย และประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้บริการทราบข้อมูลดังกล่าวอย่างชัดเจน เช่นกำหนดข้อมูลที่จำเป็นต่างๆลงในตัวโดยสาร หรือในคู่มือการให้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะ เป็นต้น รวมถึงประชาสัมพันธ์ หรือประกาศให้ทราบถึงข้อมูลทางด้านกฎหมายเกี่ยวกับ



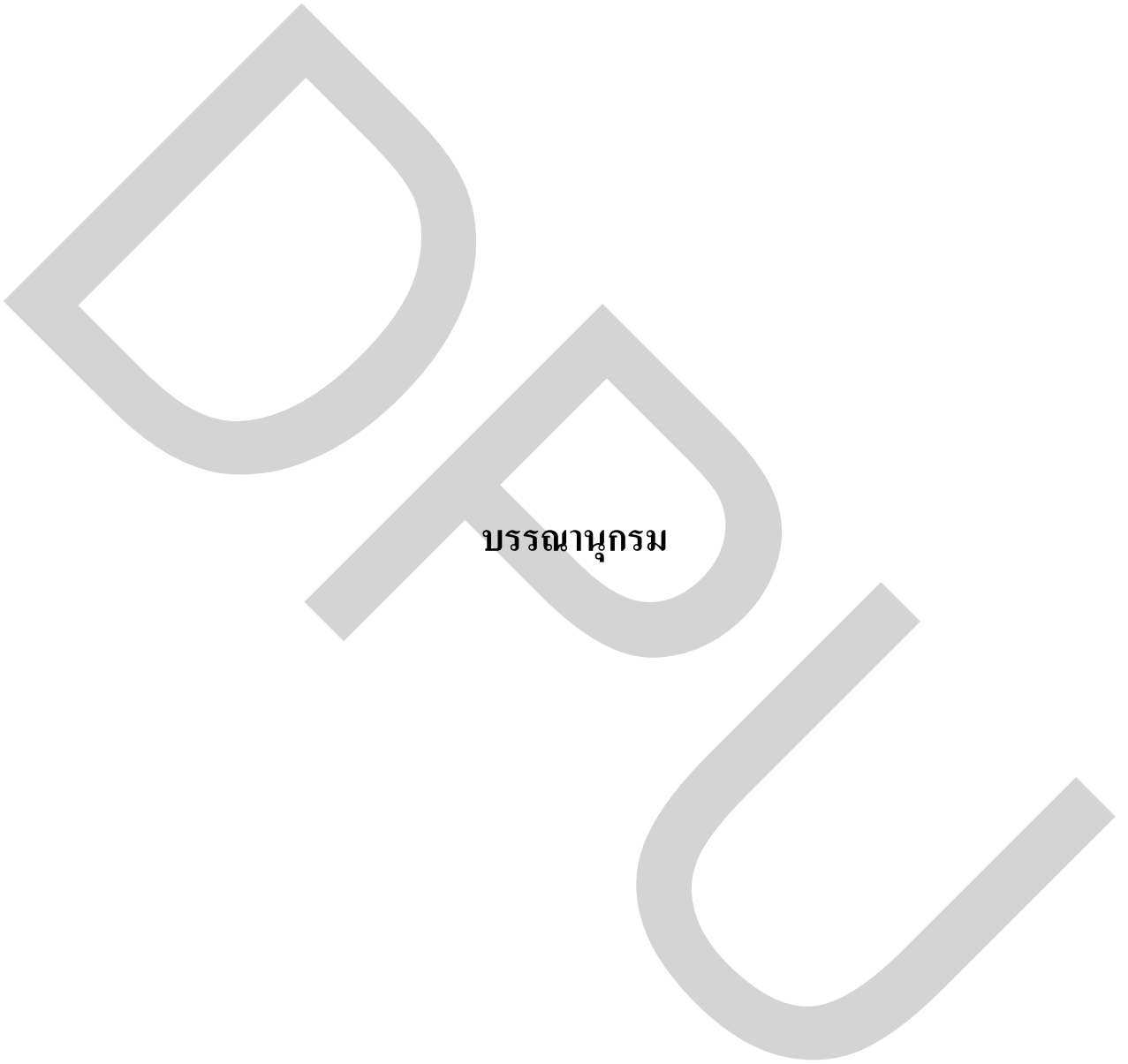
ขั้นตอนการเรียกร้องค่าเสียหายเมื่อผู้ใช้บริการได้รับความเสียหายจากการใช้บริการรถยนต์โดยสารสาธารณะ เช่นในเรื่องของขั้นตอนการเรียกร้องค่าเสียหาย ระยะเวลาในการเรียกร้องค่าเสียหาย ประเภทของค่าเสียหายเบื้องต้นที่จะต้องได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และค่าเสียหายที่ผู้ใช้บริการสามารถเรียกร้องเพิ่มเติมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้นอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 รวมทั้งหน่วยงานภาครัฐ ภาคประชาชนที่สามารถให้คำปรึกษาเกี่ยวกับขั้นตอนและวิธีการดำเนินคดีต่างๆ ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ใช้บริการมีความรู้ความเข้าใจในสิทธิผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ มีความตื่นตัวในการปกป้องพิทักษ์สิทธิของตนเอง และเพื่อให้ได้รับค่าเสียหายที่เป็นธรรมเหมาะสมเพียงพอกับความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นๆตามเจตนารมณ์ที่กฎหมายบัญญัติไว้ รวมทั้งเป็นการป้องกันมิให้ถูกเอาเปรียบจากผู้ประกอบธุรกิจรถยนต์โดยสารสาธารณะ

5.2.2 กำหนดขั้นตอนในการให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ประสบภัย โดยมีการคัดแยกประเภทความเสียหายของผู้ประสบภัยจากรถยนต์โดยสารสาธารณะ เช่น ประเภทที่ ๑ ผู้ประสบภัยจากรถยนต์โดยสารประจำทาง ประเภทที่ ๒ ผู้ประสบภัยจากรถแท็กซี่ และประเภทที่ ๓ รถตู้โดยสารสาธารณะ ควรมีการพัฒนาขั้นตอนการเบิกจ่ายกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถยนต์โดยสารสาธารณะให้มีขั้นตอนที่ไม่ยุ่งยากในการเบิกจ่าย และมีเจ้าหน้าที่ให้ความช่วยเหลือ แนะนำ ต่อผู้ประสบภัยในขั้นตอนต่างๆ อย่างใกล้ชิด เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกองทุนคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์โดยสารสาธารณะให้ได้รับความสะดวก รวดเร็ว เป็นธรรม และคุ้มครองในเรื่องการจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนตามความจริงในเบื้องต้นก่อน โดยใช้หลักประกันภัยที่ไม่ต้องพิสูจน์ความถูกผิด (no-fault insurance) และให้กองทุนคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถโดยสารสาธารณะคุ้มครองความเสียหายรวมถึงทรัพย์สินของผู้ที่ได้รับความเสียหายด้วยเพื่อบรรเทาความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยบางส่วน

5.2.3 กำหนดให้มีบทบัญญัติที่เป็นการบังคับให้เจ้าของรถหรือผู้ประกอบธุรกิจรถยนต์โดยสารสาธารณะดังกล่าวจะต้องรับผิดชอบในส่วนที่เกินจากบริษัทประกันภัยรับผิดชอบที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นมีสาเหตุมาจากสภาพของรถยนต์โดยสารสาธารณะที่มาให้บริการดังกล่าว ไม่อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งานขาดการซ่อมแซม บำรุงรักษาสภาพรถยนต์โดยสารสาธารณะตามสมควรที่กฎหมายกำหนดไว้ เพราะเมื่อมีมาตรการทางกฎหมายบังคับให้เจ้าของรถหรือผู้ประกอบธุรกิจรถยนต์โดยสารสาธารณะต้องรับผิดชอบในกรณีดังกล่าวโดยที่ผู้ประกอบธุรกิจไม่ยอมรับผิดในวงเงินที่เกินจากบริษัทประกันภัยรับผิดชอบ ผู้ประกอบธุรกิจจะต้องยินยอมให้หักจากเงินหลักทรัพย์ค่าประกันในการออกใบขออนุญาตประกอบธุรกิจการขนส่ง ซึ่งจะทำให้เจ้าของรถหรือ

ผู้ประกอบการธุรกิจรถยนต์โดยสารสาธารณะเหล่านี้หันกลับมาให้ความสนใจต่อการดูแลรักษาสภาพรถยนต์โดยสารของตนเพื่อให้พร้อมที่จะให้บริการแก่ประชาชน เพราะไม่ต้องการที่จะให้เกิดความเสียหายเกิดขึ้นจากรถยนต์โดยสารที่ตนเป็นเจ้าของธุรกิจและรับภาระในการชดใช้ค่าเสียหายทั้งหลายตามที่มีมาตรการทางกฎหมายบังคับไว้ อันถือเป็นประโยชน์ต่อประชาชนในการที่จะได้รับความปลอดภัยจากรถยนต์โดยสารสาธารณะ

กรณีการวิจัยดังกล่าวผู้วิจัยเห็นควรให้ความสำคัญในการคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ เพราะเป็นสิ่งที่จำเป็นอย่างยิ่งที่ผู้เสียหายจะต้องได้รับการคุ้มครอง ดูแล ควบคุม และประชาสัมพันธ์เพื่อให้เข้าถึงรายละเอียดขั้นตอนวิธีการปฏิบัติต่างๆ และการหามาตรการทางกฎหมายมาบังคับใช้ เพื่อให้ประชาชนได้รับความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว และเป็นธรรม



**บรรณานุกรม**

## บรรณานุกรม

### ภาษาไทย

#### หนังสือ

- จิตติ ดิงศภัทย์. (2503). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2* (พิมพ์ครั้งที่ 1).  
พระนคร: เนติบัณฑิตยสภา.
- จิตติ ดิงศภัทย์. (2524). *กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย* (พิมพ์ครั้งที่ 9). กรุงเทพฯ:  
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ไชยยศ เหมะรัชตะ. (2551). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย*  
(พิมพ์ครั้งที่ 8). กรุงเทพฯ: นิติธรรม.
- ณรงค์ศักดิ์ ธนวิบูลย์ชัย, ส่งศักดิ์ ทิตาราม และสุพันธุ์ โตสุนทร. (2526). *หลักเศรษฐศาสตร์เบื้องต้น*  
*เล่ม 1 หน่วยที่ 1 – 8* (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- ธานีศ เกศพิทักษ์. (2551). *คำอธิบายกฎหมายวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ:  
Pholsiam Printing and Publishing (Thailand).
- นระ คมนามูล. (2547). *เทคโนโลยีการขนส่งสาธารณะในเมือง ระบบขนส่งสาธารณะใน กทม.*  
(พิมพ์ครั้งที่ 1). กรุงเทพฯ: สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย.
- นัยนา เกิดวิชัย . (2538). *คำอธิบายเรียงมาตราพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522* (พิมพ์ครั้งที่ 1).  
กรุงเทพฯ: พัทธอักษร.
- บวรศักดิ์ อุวรรณโณ .(2538). *คำอธิบายกฎหมายมหาชน (เล่ม 3) ที่มาและนิติวิธี* (พิมพ์ครั้งที่ 1).  
กรุงเทพฯ: นิติธรรม.
- ประพันธ์ ทรัพย์แสง. (2539). *คำอธิบายพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2535*  
(พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: วิญญูชน.
- ประเสริฐ ประภาสะ โนบล. (2529). *คำบรรยาย หลักการประกันภัย* (พิมพ์ครั้งที่ 5). กรุงเทพฯ:  
มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- ไพฑิต เอกจริยกร. (2546). *คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน* (พิมพ์ครั้งที่ 5).  
กรุงเทพฯ: วิญญูชน.
- มุกดา โควทกุล. (2537). *การประกันภัย insurance* (พิมพ์ครั้งที่ 1). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรังสิต.

ศูนย์พิทักษ์สิทธิผู้บริโภค มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค. (2552). *10 ชีวิตที่ไม่อยากให้อะไรต้องเป็น*  
(พิมพ์ครั้งที่ 1). กรุงเทพฯ: พิมพ์ดี.

ศักดิ์ สนองชาติ. (2532). *คำอธิบายโดยย่อประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด*  
(พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: นิติบรรณาการ.

สมพร พรหมพิลาธร. (2545). *กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด* (พิมพ์ครั้งที่ 1). กรุงเทพฯ:  
นิติธรรม.

สมศักดิ์ เอี่ยมพลับใหญ่. (2551). *คดีขับรถประมาท* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: นิติธรรม.

สรพล สุขทรศนีย์. (2533). *คำอธิบายกฎหมายลักษณะประกันภัย ศึกษาแบบเรียงมาตรา*  
(พิมพ์ครั้งที่ 1). กรุงเทพฯ: คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

สากล ธนสัตยาวิบูล. (2535). *หลักการประกันภัย* (พิมพ์ครั้งที่ 1). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัย  
ธุรกิจบัณฑิต.

สุขุม ศุภนิษฐ์. (2543). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด* (พิมพ์ครั้งที่ 3).  
กรุงเทพฯ: นิติบรรณาการ.

อภิชาติ เพ็ญสุดา. (2526). *การขนส่ง พ.ศ. 943*. กรุงเทพฯ: คำรงเกียรติ.

อำนาจ สุขเวชช์. (2551). *คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย* (พิมพ์ครั้งที่ 1).  
กรุงเทพฯ: บรรณกิจ

อำพน เจริญชีวินทร์. (2546). *ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่และ*  
*หน่วยงานของรัฐ* (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: นิติธรรม.

### วิทยานิพนธ์

นนทพัทธ์ ตรีณรงค์. (2551). *ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตาม*  
*พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535* (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต ).  
กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.

ภัทรศักดิ์ วรรณแสง. (2529). *ความรับผิดในความเสียหายซึ่งเกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลัง*  
*เครื่องจักรกล* (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต). กรุงเทพมหานคร:  
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

รัฐการ ศรีศกุน. (2549). ปัญหาทางกฎหมายกรณีรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 8 (3) และ (4) ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.

วิไลภานนท์ธนาภรณ์. (2547). ปัญหาการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.

ศรีบุญญา งามวงศ์วาน. (2539). กฎหมายที่เหมาะสมสำหรับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

### เอกสารอื่นๆ

สุชาติ นิธิสุทธี. (2552). เอกสารสรุปคำบรรยาย 177426 วิชากฎหมายประกันภัย. เชียงใหม่: คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

ธานี วรภัทร. (2545). เรื่อง การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (รายงานการวิจัย). กรุงเทพฯ: คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.

ศูนย์พิทักษ์สิทธิผู้บริโภค มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค. (2551). คู่มือมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ เมื่อผู้โดยสารถูกละเมิดสิทธิการเยียวยาต้องเป็นธรรม. กรุงเทพฯ: มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค.

### สารสนเทศจากสื่ออิเล็กทรอนิกส์

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย. กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ. สืบค้นเมื่อวันที่ 20 กันยายน พ.ศ. 2554, จาก [www.oic.cr.th](http://www.oic.cr.th)

### กฎหมาย

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์.

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522.

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522.

พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551.

พระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539.

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550.

## ภาษาต่างประเทศ

### BOOKS

Ivamy, Edward Richard. (1984). *Hardy Fire and Motor Insurance* (4 th ed.). London: Butterworths.

John Bird . (1982). *Modern Insurance Law*. London: Sweet&Maxwell .

John Huxley Buzzard. (1970) . *Phipson on Evidence* ( 11 th ed.). London: Sweet & Maxwell.

Micheal Parkington, (1975) . *MacGillivray & Parkington on Insurance Law 2 Vols* (6 th ed.).

London: Sweet & Maxwell.

P.A.London . (1951) . *Pollock's Law of Torts*. London: Stevens and Sons.

### LAW

Compulsory Automobile Liability Insurance Act.



**ภาคผนวก**







ภาคผนวก ก  
พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

พระราชบัญญัติ  
คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

พ.ศ. ๒๕๓๕

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ ๒ เมษายน พ.ศ. ๒๕๓๕

เป็นปีที่ ๔๗ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ทำหน้าที่รัฐสภา ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดสามร้อยหกสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ บรรดาบทกฎหมาย กฎ และข้อบังคับอื่นที่มีบัญญัติไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้แทน

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

“รถ” หมายความว่า รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก รถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร และหมายความรวมถึงรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง”

“เจ้าของรถ” หมายความว่า ผู้ซึ่งมีกรรมสิทธิ์ในรถหรือผู้มีสิทธิครอบครองรถตามสัญญาเช่าซื้อ และหมายความรวมถึงผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวด้วย

“ผู้ประสบภัย” หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยเนื่องจากอุบัติเหตุหรืออยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งของที่บรรทุกหรือติดตั้งในรถนั้น และหมายความรวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตายด้วย

“ความเสียหาย” หมายความว่า ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยอันเกิดจากรถ “ผู้ซึ่งอยู่ในรถ” หมายความว่า ผู้ซึ่งอยู่ในหรือบนหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถ และหมายความรวมถึงผู้

ซึ่งกำลังขึ้นหรือกำลังลงจากรถนั้นด้วย

“บริษัท” หมายความว่า บริษัทตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประเภทประกันภัยรถ

“ค่าเสียหายเบื้องต้น” หมายความว่า ค่ารักษาพยาบาล ค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลค่าปลงศพ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการศพ รวมทั้งค่าเสียหายและค่าใช้จ่ายที่จำเป็นอย่างอื่นเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยในเบื้องต้น ทั้งนี้ ตามรายการและจำนวนเงินที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๒๐ วรรคสอง”

“เครื่องหมาย” (ยกเลิก)

“คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

“นายทะเบียน” หมายความว่า เลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยหรือผู้ซึ่งเลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยมอบหมายโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

“กองทุน” หมายความว่า กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๕ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงและประกาศเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวงและประกาศนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

มาตรา ๖ ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่ง เรียกว่า “คณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ” ประกอบด้วยปลัดกระทรวงการคลังเป็นประธาน ผู้แทนกระทรวงกลาโหม ผู้แทนกระทรวงพาณิชย์ ผู้แทนกระทรวงคมนาคม ผู้แทนกระทรวงสาธารณสุข ผู้แทนทบวงมหาวิทยาลัย ผู้แทนกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย\* ผู้แทนกรมตำรวจ ผู้ซึ่งคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้บริโภคมอบหมายหนึ่งคน ผู้แทนสมาคมนายหน้าประกันภัย ผู้แทนสมาคมประกันวินาศภัย ผู้แทนสมาคมโรงพยาบาลเอกชน ผู้แทนแพทยสภาและผู้ทรงคุณวุฒิอื่นไม่เกินสี่คนซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้ง เป็นกรรมการ เลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยเป็นกรรมการและเลขานุการ และผู้อำนวยการสำนักนายทะเบียนคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

การแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามวรรคหนึ่ง ให้พิจารณาจากบุคคลซึ่งมีความรู้ความเชี่ยวชาญทางด้าน การประกันภัย เศรษฐศาสตร์ การแพทย์ หรือกฎหมาย

มาตรา ๖ ทวิ ให้คณะกรรมการมีอำนาจและหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ให้คำแนะนำแก่รัฐมนตรีในการออกกฎกระทรวงตามมาตรา ๗ และมาตรา ๒๐ และประกาศตามมาตรา ๑๐

(๒) กำหนดมาตรฐานกลางของรายการและจำนวนเงินค่ารักษาพยาบาล และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลที่บริษัทหรือกองทุนต้องจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัย

(๓) พิจารณาปัญหาเกี่ยวกับการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นและหรือเงินอื่นตามพระราชบัญญัตินี้หรือเกี่ยวกับรายการและจำนวนเงินค่ารักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลตามที่นายทะเบียนขอความเห็นหรือตามที่ผู้ประสบภัยร้องขอ

(๔) ปฏิบัติการอื่นตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือตามที่รัฐมนตรีมอบหมาย

มาตรา ๖ ตรี กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิมีวาระอยู่ในตำแหน่งคราวละสองปี กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้

นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่ง เมื่อ

(๑) ตาย

(๒) ลาออก

(๓) คณะรัฐมนตรีให้ออก

(๔) เป็นบุคคลล้มละลาย

(๕) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ

(๖) ได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ

มาตรา ๖ จัตวา ในกรณีที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่งก่อนครบวาระ ให้คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งบุคคลในประเภทเดียวกันตามมาตรา ๖ เป็นกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิแทนและให้ผู้ซึ่งได้รับแต่งตั้งอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งตนแทน

ในกรณีที่มีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิเพิ่มขึ้นในระหว่างที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งแต่งตั้งไว้แล้วยังมีวาระอยู่ในตำแหน่ง ให้ผู้ซึ่งได้รับแต่งตั้งเพิ่มขึ้นนั้นอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งแต่งตั้งไว้แล้วนั้น

มาตรา ๖ เบญจ ในกรณีที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิดำรงตำแหน่งครบวาระแล้วแต่ยังมิได้มีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิขึ้นใหม่ ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระปฏิบัติหน้าที่ไปพลางก่อนจนกว่ากรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งได้รับแต่งตั้งใหม่จะเข้ารับหน้าที่

มาตรา ๖ ฉ การประชุมคณะกรรมการต้องมีกรรมการมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด จึงเป็นองค์ประชุม

ในการประชุมคราวใด ถ้าประธานกรรมการไม่มาประชุมหรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้กรรมการซึ่งมาประชุมเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานในที่ประชุม

มติในที่ประชุมให้ถือเสียงข้างมาก กรรมการคนหนึ่งมีเสียงหนึ่งในการลงคะแนน ถ้าคะแนนเสียงเท่ากัน ให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด

มาตรา ๖ สัตต ให้คณะกรรมการมีอำนาจแต่งตั้งคณะอนุกรรมการคณะหนึ่งหรือหลายคณะ เพื่อพิจารณาหรือปฏิบัติการตามที่คณะกรรมการมอบหมาย

การประชุมของคณะอนุกรรมการให้นำความในมาตรา ๖ ฉ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๖ อัญฐ ในการดำเนินงานตามพระราชบัญญัตินี้ ให้คณะกรรมการและคณะอนุกรรมการมีอำนาจเรียกให้บริษัท สถานพยาบาล หรือบุคคลใดที่เกี่ยวข้องมาให้ถ้อยคำ หรือส่งเอกสารหลักฐานเพื่อประกอบการพิจารณาได้

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการให้ใช้จ่ายจากกองทุน

#### หมวด ๑

#### การประกันความเสียหาย

มาตรา ๗ ภายใต้บังคับมาตรา ๘ เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยกับบริษัท

จำนวนเงินเอาประกันภัย ให้กำหนดตามชนิด ประเภท และขนาดของรถ แต่ต้องไม่น้อยกว่าจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง

มาตรา ๘ รถดังต่อไปนี้ไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา ๗

(๑) รถสำหรับเฉพาะองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท และรถสำหรับผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์

(๒) รถของสำนักพระราชวังที่จดทะเบียนและมีเครื่องหมายตามระเบียบที่เลขาธิการพระราชวังกำหนด

(๓) รถของกระทรวง ทบวง กรม เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สุขาภิบาล กรุงเทพมหานครเมืองพัทยา และราชการส่วนท้องถิ่นที่เรียกชื่ออย่างอื่น และรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร

(๔) รถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๙ รถที่จดทะเบียนในต่างประเทศและนำเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวโดยเจ้าของรถไม่มีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร เจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย ทั้งนี้ ตามจำนวนเงิน หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๐ บริษัทต้องรับประกันความเสียหายตามมาตรา ๗ หรือมาตรา ๘ แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการ ประกาศดังกล่าวจะ กำหนดให้ข้อความในกรมธรรม์ประกันภัยหรืออัตราเบี้ยประกันภัยแตกต่างกันตามชนิด ประเภทหรือขนาด ของรถ หรือลักษณะของผู้เอาประกันภัยก็ได้

ให้บริษัทรายงานการรับประกันความเสียหายตามวรรคหนึ่งต่อนายทะเบียนตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่นายทะเบียนประกาศกำหนด

มาตรา ๑๐ ทวิ ให้จัดตั้ง “บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด” ขึ้น มีวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

(๑) ให้บริการเกี่ยวกับการรับคำร้องขอและการจ่ายค่าสินไหมทดแทน หรือเงินต่างๆ ตาม พระราชบัญญัตินี้ และดำเนินกิจการตามที่บริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะได้มอบหมาย

(๒) ประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยเฉพาะการประกันภัยรถตามพระราชบัญญัตินี้ตามที่ได้รับ อนุมัติจากคณะรัฐมนตรี

(๓) ดำเนินกิจการอื่นตามที่กำหนดในหนังสือบริคณห์สนธิ

บริษัททุกบริษัทต้องเข้าชื่อชื้อหุ้นในการจัดตั้ง การเพิ่มทุน และดำเนินการใดๆ ตามหลักเกณฑ์ ที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

ในการจัดตั้งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ให้รัฐมนตรีกำหนดระยะเวลาให้ บริษัทเข้าชื่อชื้อหุ้น และเมื่อครบกำหนดระยะเวลาดังกล่าวแล้ว ให้เลขาธิการคณะกรรมการกำกับและ ส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยรวบรวมหุ้นที่มีผู้เข้าชื่อชื้อหุ้นไว้แล้วเพื่อกำหนดจำนวนหุ้นจัดทำ หนังสือบริคณห์สนธิและข้อบังคับ และกำหนดรายชื่อผู้เป็นคณะกรรมการและพนักงานสอบบัญชีชุดแรก ของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ตลอดจนข้อความและขั้นตอนอื่นที่จำเป็นต้องมีในการจด ทะเบียนบริษัทส่งไปจดทะเบียนบริษัท และให้ผู้มีอำนาจดำเนินการเกี่ยวกับการจดทะเบียนบริษัทตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ดำเนินการต่อไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และให้ถือว่าบริษัทกลาง คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด เป็นบริษัทจำกัดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และเป็นบริษัท ประกันวินาศภัยตามกฎหมายว่าด้วยประกันวินาศภัยนับแต่ได้จดทะเบียนดังกล่าว

ในระหว่างที่บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ยังมิได้มีการรับประกันวินาศภัย มิ ให้นำบทบัญญัติเกี่ยวกับการต้องมีหลักทรัพย์ และเงินสำรองวางไว้แก่นายทะเบียน และการต้องดำรงไว้ซึ่ง เงินกองทุนตามกฎหมายว่าด้วยประกันวินาศภัยมาใช้บังคับ

การแก้ไขเปลี่ยนแปลงหนังสือบริคณห์สนธิและข้อบังคับของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัย จากรถจำกัด จะต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีก่อน

การแต่งตั้งกรรมการผู้จัดการของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จะต้องได้รับ ความเห็นชอบจากคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยก่อน และในกรณีที่ปรากฏ หลักฐานต่อคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยว่ากรรมการผู้จัดการมีพฤติการณ์ ที่ไม่สุจริตในการปฏิบัติหน้าที่ ให้คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยโดยความ

เห็นชอบของรัฐมนตรีมีอำนาจถอดถอนกรรมการผู้จัดการออกจากตำแหน่งได้ และให้คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยมีอำนาจแต่งตั้งกรรมการผู้จัดการชั่วคราวจนกว่าบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จะแต่งตั้งกรรมการผู้จัดการคนใหม่

ในรอบสามเดือนบริษัทต้องออกเงินสมทบเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ตามสัดส่วนของเบี้ยประกันภัยที่บริษัทได้รับจากการรับประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้ ในแต่ละสามเดือนที่ผ่านมา ในอัตราและวิธีการที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

เงินสมทบที่บริษัทจ่ายนั้นให้นำไปหักเป็นค่าใช้จ่ายในการคำนวณภาษีเงินได้ตามประมวลรัษฎากรได้

บริษัทต้องมอบหมายการรับคำร้องขอและการจ่ายค่าสินไหมทดแทนหรือเงินต่างๆ ตามพระราชบัญญัตินี้ให้แก่บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ดำเนินการแทนบริษัทด้วย และให้บริษัททุกบริษัทปฏิบัติเกี่ยวกับการมอบอำนาจและการจัดสรรเงินเพื่อสำรองจ่ายค่าสินไหมทดแทนแทนบริษัทตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด กำหนด

มาตรา ๑๐ ตรี บริษัทใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๐ มาตรา ๑๐ ทวิ ให้รัฐมนตรีมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยในส่วนที่เกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ของบริษัทนั้นได้

ให้บริษัทที่เพิกถอนใบอนุญาตตามวรรคหนึ่งต้องผูกพันตามกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ที่บริษัทได้ออกให้แก่ผู้เอาประกันภัยต่อไปจนกว่ากรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ดังกล่าวจะหมดอายุ

มาตรา ๑๑ ภายใต้บังคับมาตรา ๘ ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถที่ไม่ได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา ๗ หรือมาตรา ๘

มาตรา ๑๒ เจ้าของรถหรือผู้ใช้รถต้องเก็บรักษาหลักฐานแสดงการมีประกันความเสียหายตามมาตรา ๗ หรือมาตรา ๘ ไว้ให้พร้อมที่จะแสดงต่อเจ้าพนักงานได้ทุกเวลาที่ใช้รถ เว้นแต่กรณีรถคันดังกล่าวได้จดทะเบียนหรือชำระภาษีประจำปีสำหรับรถตามมาตรา ๑๕ แล้ว

มาตรา ๑๓ ในกรณีที่บริษัทหรือเจ้าของรถบอกเลิกกรรมธรรม์ประกันภัยก่อนครบกำหนดการคุ้มครองไม่ว่าด้วยเหตุใด บริษัทต้องแจ้งการบอกเลิกนั้นให้นายทะเบียนทราบ

การแจ้งการบอกเลิก ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่นายทะเบียนประกาศกำหนด

มาตรา ๑๔ การประกันตามมาตรา ๗ และมาตรา ๘ ต้องมีข้อกำหนดให้มีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย

เมื่อมีการกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยตามมาตรา ๗ วรรคสองแล้ว หลักเกณฑ์ วิธีจ่ายและ

ระยะเวลาการจ่ายค่าสินไหมทดแทนนอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้น ให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยประกาศกำหนด

มาตรา ๑๕ กรมธรรม์ประกันภัยหรือเอกสารประกอบหรือแนบท้ายกรมธรรม์ประกันภัยซึ่งมีข้อความระบุถึงความรับผิดชอบของบริษัทแตกต่างไปจากที่กำหนดไว้ในบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ บริษัทจะยกเป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัยในการชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นมิได้

มาตรา ๑๖ บริษัทจะยกเอาเหตุแห่งความไม่สมบูรณ์หรือการฝ่าฝืนเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัยระหว่างบริษัทกับเจ้าของรถ หรือการได้บอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยกับเจ้าของรถ เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัยในการชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นมิได้ เว้นแต่บริษัทได้มีหนังสือแจ้งการบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยให้เจ้าของรถและนายทะเบียนทราบล่วงหน้า

การบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยให้มีผลเมื่อครบกำหนดสามสิบวันนับแต่วันที่บริษัทได้มีหนังสือแจ้งการเลิกกรมธรรม์ประกันภัยไปยังผู้เอาประกันภัยตามภูมิลำเนาที่ทราบครั้งสุดท้าย โดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับ

มาตรา ๑๗ บริษัทจะยกเอาความทุจริตหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัยมาเป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยมิได้

มาตรา ๑๘ ในกรณีที่รถซึ่งเจ้าของรถได้เอาประกันภัยไว้กับบริษัทได้โอนไปยังบุคคลอื่นโดยผลของกฎหมายว่าด้วยมรดกหรือโดยบทบัญญัติแห่งกฎหมายอื่น ให้ผู้ได้มาซึ่งรถดังกล่าวมีฐานะเสมือนเป็นผู้เอาประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยนั้น และบริษัทต้องรับผิดชอบตามกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวต่อไปตลอดอายุของกรมธรรม์ประกันภัยที่ยังเหลืออยู่

มาตรา ๑๙ ในการรับจดทะเบียนรถยนต์หรือการรับชำระภาษีรถยนต์ประจำปีตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ให้นายทะเบียนตามกฎหมายดังกล่าวมีอำนาจหน้าที่ในการตรวจสอบว่ามีการประกันความเสียหายตามมาตรา ๑ แล้ว จึงจะรับจดทะเบียนรถยนต์หรือรับชำระภาษีรถยนต์ประจำปีได้

ในกรณีที่ไม่มีปรากฏว่ามีการประกันความเสียหายตามมาตรา ๑ ให้นายทะเบียนตามกฎหมายดังกล่าวจัดให้มีการทำประกันความเสียหายตามมาตรา ๑ โดยให้นายทะเบียนตามกฎหมายดังกล่าวมีสิทธิเรียกค่าตอบแทนได้ไม่เกินร้อยละห้าแล้วให้เจ้าของรถได้รับส่วนลดร้อยละเจ็ดจากค่าตอบแทนที่นายทะเบียนตามกฎหมายนั้นได้รับจากบริษัทในอัตราร้อยละสิบสองหรือตามอัตราที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยประกาศกำหนด ทั้งนี้ ตามระเบียบที่คณะรัฐมนตรีกำหนด



เงินค่าตอบแทนร้อยละห้าที่นายทะเบียนตามกฎหมายดังกล่าวได้รับ ไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลังเป็นรายได้ของแผ่นดิน และสามารถนำไปใช้จ่ายได้ตามระเบียบที่กระทรวงการคลังได้ให้ความเห็นชอบ

## หมวด ๒

### ค่าสินไหมทดแทน

มาตรา ๒๐ เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่บริษัทได้รับประกันภัยไว้ ให้บริษัทจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยเมื่อได้รับคำร้องขอจากผู้ประสบภัย

ความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นการร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๒๑ ในกรณีที่บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา ๒๐ ให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนที่ต้องจ่ายให้ผู้ประสบภัยแจ้งการไม่ได้รับخذใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นหรือการได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นไม่ครบจำนวนจากบริษัทต่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๒๒ การได้รับخذใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา ๒๐ ไม่ตัดสิทธิผู้ประสบภัยที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา ๒๓ ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยจากรถในกรณีดังต่อไปนี้ให้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุน

(๑) รถนั้นมีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา ๗ หรือมาตรา ๘ และเจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

(๒) รถนั้นมีได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถในขณะที่เกิดเหตุเพราะถูกขังยกออก น้อ โกงกรรโชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และได้มีการร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน

(๓) รถนั้นไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถและมีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา ๗ หรือ มาตรา ๘

(๔) รถนั้นมีผู้ขับหลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่าความเสียหายเกิดจากรถคันใด

(๕) บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา ๒๐ ให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน หรือ

(๖) รถตามมาตรา ๘ ที่มีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา ๗

มาตรา ๒๔ ในกรณีที่รถตั้งแต่สองคันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถ ให้บริษัทที่รับประกันภัยรถแต่ละคันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถคันที่เอาประกันภัยไว้กับบริษัท

ในกรณีตามวรรคหนึ่ง แต่ผู้ประสบภัยมิใช่เป็นผู้ซึ่งอยู่ในรถ ให้บริษัทดังกล่าวร่วมกันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยทุกคนโดยเฉลี่ยจ่ายในอัตราส่วนที่เท่ากัน

สำหรับกรณีตามมาตรา ๒๓ ให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายหรือร่วมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสอง แล้วแต่กรณี

มาตรา ๒๕ ให้บริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา ๒๐ มาตรา ๒๓ หรือมาตรา ๒๔ ให้แก่ผู้ประสบภัยให้เสร็จสิ้นภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับคำร้องขอ ทั้งนี้ โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิดชอบ

ให้ถือว่าค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นส่วนหนึ่งของเงินค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา ๒๖ ในกรณีที่เจ้าของรถหรือบริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนตามมาตรา ๒๓ (๑) หรือ (๕) แล้วแต่กรณีหรือกรณีที่เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยเพราะเหตุตามมาตรา ๒๓ (๓) หรือ (๔) เมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามมาตรา ๒๕ แล้วให้นายทะเบียนเรียกเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายไปคืนจากเจ้าของรถหรือบริษัทแล้วแต่กรณี รวมทั้งเงินเพิ่มในอัตราร้อยละยี่สิบของจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนส่งเข้าสมทบกองทุนอีกต่างหากเว้นแต่กรณีที่ความเสียหายเกิดแก่ผู้ประสบภัยเพราะเหตุตามมาตรา ๒๓ (๔) และเจ้าของรถหรือบริษัทไม่ทราบถึงเหตุนั้นโดยสุจริตหรือเจ้าของรถที่กรมธรรม์หมดอายุแต่ยังไม่เกินสามสิบวัน โดยเจ้าของรถไม่มีเจตนาหลีกเลี่ยงการทำประกันภัยหรือในกรณีอื่นที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยประกาศกำหนด นายทะเบียนอาจงดหรือลดเงินเพิ่มลงได้

หลักเกณฑ์ในการเรียกเงินคืน การงดและลดเงินเพิ่ม ให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยประกาศกำหนด

มาตรา ๒๗ การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัตินี้ ผู้ประสบภัยต้องร้องขอภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่ความเสียหายเกิดขึ้น

มาตรา ๒๘ ในกรณีตามมาตรา ๒๗ (๑) และ (๓) ให้นายทะเบียนยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายไว้ได้หากมิได้มีการยึดรถนั้นไว้ตามกฎหมายอื่นอยู่ก่อนแล้ว จนกว่าเจ้าของรถจะได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจนครบจำนวน หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นคืนกองทุนภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่รับคำสั่งจากนายทะเบียน และหากมีการยึดรถนั้นตามกฎหมายอื่นอยู่ก่อนแล้ว ให้สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยมีสิทธิขอเข้าเฉลี่ยในทรัพย์สินนั้นหากมีการขายทอดตลาด

มาตรา ๒๙ รถที่ยึดไว้ตามมาตรา ๒๘ ให้นายทะเบียนมีอำนาจขายทอดตลาดได้ในกรณีดังต่อไปนี้

(๑) กรณีที่เจ้าของรถตามมาตรา ๒๗ (๑) ไม่จ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนแทนตน คืนให้แก่กองทุนภายในเจ็ดวันนับแต่วันได้รับคำสั่งจากนายทะเบียน

(๒) กรณีที่ไม่ปรากฏตัวเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และนายทะเบียนได้ประกาศหาตัวเจ้าของรถโดยปิดประกาศไว้ ณ ที่ทำการของนายทะเบียนซึ่งได้ยึดรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายไว้ และประกาศในหนังสือพิมพ์รายวันที่จำหน่ายในท้องถิ่นที่เกิดเหตุอย่างน้อยสองวันติดต่อกัน แต่เจ้าของรถไม่ปรากฏตัวต่อนายทะเบียน ซึ่งได้ยึดรถนั้นไว้ภายในสามสิบวันนับแต่วันแรกที่ประกาศในหนังสือพิมพ์

มาตรา ๓๐ วิธีการยึดรถตามมาตรา ๒๘ และการขายทอดตลาดรถตามมาตรา ๒๙ ให้ปฏิบัติตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งโดยอนุโลม

เงินที่ได้จากการขายทอดตลาดรถตามมาตรา ๒๙ ให้หักเป็นค่าใช้จ่ายในการยึดและการขายทอดตลาดและจ่ายเป็นค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายคืนให้แก่กองทุน แล้วแต่กรณี ถ้ามีเงินเหลือเท่าใดให้คืนแก่เจ้าของรถ ในกรณีที่ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ให้สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยเก็บรักษาเงินนั้นไว้ตามระเบียบที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา และถ้าเจ้าของรถไม่เรียกเงินนั้นคืน ภายในห้าปีนับจากวันที่ขายทอดตลาดให้เงินนั้นตกเป็นของกองทุน

มาตรา ๓๑ ในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลภายนอก หรือเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของเจ้าของรถ ผู้ขับขี่รถ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสบภัยเมื่อบริษัทได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือค่าสินไหมทดแทนหรือเมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือเมื่อหน่วยงานตามมาตรา ๘ (๑) (๒) (๓) หรือเจ้าของรถตามมาตรา ๘ (๔) ได้จ่ายเงินคืนกองทุนตามมาตรา ๓๒ ไปแล้วเป็นจำนวนเงินเท่าใดให้บริษัท หรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย หรือหน่วยงานตามมาตรา ๘ (๑) (๒) (๓) หรือเจ้าของรถตามมาตรา ๘ (๔) แล้วแต่กรณี มีสิทธิไล่เบี้ยเอาแก่บุคคลดังกล่าวหรือมีสิทธิเรียกให้ผู้ประสบภัยคืนเงินดังกล่าวได้

วรรคสอง (ยกเลิก)

มาตรา ๓๒ ในกรณีที่นายทะเบียนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดจากรถตามมาตรา ๘ ซึ่งไม่ได้เอาประกันความเสียหายตามมาตรา ๑ ให้หน่วยงานผู้เป็นเจ้าของรถตามมาตรา ๘ (๑) (๒) (๓) หรือเจ้าของรถตามมาตรา ๘ (๔) แล้วแต่กรณี ส่งเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายจากเงินกองทุนคืนให้แก่กองทุน

การจ่ายเงินคืนกองทุนสำหรับรถตามมาตรา ๘ (๑) (๒) หรือ (๓) ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กระทรวงการคลังกำหนด

#### หมวด ๓

#### กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

มาตรา ๓๓ ให้จัดตั้งกองทุนขึ้นเรียกว่า “กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย” มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยเมื่อมีกรณีตามมาตรา ๒๓ และเป็นค่าใช้จ่ายอื่นในการดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้

กองทุนประกอบด้วย

(๑) เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้

(๒) เงินที่บริษัทจ่ายสมทบตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดตามมาตรา ๓๖ และเงินเพิ่มที่ได้รับตามมาตรา ๓๖ ทวิ

(๓) เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี

(๔) เงินหรือทรัพย์สินที่ได้มาตามมาตรา ๒๘ มาตรา ๓๐ มาตรา ๓๑ หรือมาตรา ๓๒

(๕) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้

(๖) ดอกผลของเงินกองทุน

(๗) เงินที่ได้จากการขายทรัพย์สินที่ได้มาตาม (๔) และ (๕)

(๘) เงินรายได้อื่นๆ

เงินและทรัพย์สินดังกล่าวให้เป็นของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยเพื่อใช้ประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ของกองทุน โดยไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลังเป็นรายได้แผ่นดิน

มาตรา ๓๔ ให้มีสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยขึ้นในสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับกองทุน

สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยอาจจัดสรรเงินกองทุนไม่เกินร้อยละสามสิบห้าของดอกผลของเงินกองทุนต่อปี เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการบริหารงานและค่าใช้จ่ายอื่นของสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

การเบิกจ่าย การเก็บรักษา การจัดการกองทุน ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและอัตราเบี้ยประชุมของคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการ และค่าใช้จ่ายอื่นของสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยกำหนด โดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง

มาตรา ๓๕ เมื่อมีกรณีตามมาตรา ๒๓ เกิดขึ้นและผู้ประสบภัยไม่อาจขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากเจ้าของรถที่มีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายหรือบริษัทได้ ให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากกองทุนเมื่อผู้ประสบภัยได้นำหลักฐานสำเนาบันทึกประจำวันของพนักงานสอบสวนมาแสดงพร้อมกับการยื่นคำขอ

การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุน ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๓๖ ให้บริษัทจ่ายเงินสมทบให้แก่กองทุนทุกรอบสามเดือน ในอัตราไม่เกินร้อยละสิบของเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัยในแต่ละสามเดือน เงินสมทบที่บริษัทจ่ายนั้นให้นำไปหักเป็นค่าใช้จ่ายในการคำนวณภาษีเงินได้ตามประมวลรัษฎากรได้

การเรียกเก็บและการจ่ายเงินสมทบจากบริษัท ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๓๖ ทวิ บริษัทใดไม่จ่ายเงินสมทบให้แก่กองทุนให้ถูกต้องและครบถ้วนตามมาตรา ๓๖ ต้องเสียเงินเพิ่มในอัตราร้อยละสองต่อเดือนของเงินสมทบที่ไม่ได้จ่าย

#### หมวด ๔ บทกำหนดโทษ

มาตรา ๓๗ เจ้าของรถผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๓ หรือมาตรา ๕ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

มาตรา ๓๘ บริษัทใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๐ มาตรา ๑๐ ทวิ หรือมาตรา ๓๖ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงสองแสนห้าหมื่นบาท

มาตรา ๓๙ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๑๑ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

มาตรา ๔๐ เจ้าของรถหรือผู้เช่ารถผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒ หรือบริษัทใดไม่ปฏิบัติตาม  
มาตรา ๑๑ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

มาตรา ๔๑ บริษัทใดไม่ปฏิบัติตามหรือฝ่าฝืนประกาศที่ออกตามความในมาตรา ๑๔ วรรคสอง  
ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงห้าหมื่นบาท

มาตรา ๔๒ (ยกเลิก)

มาตรา ๔๓ (ยกเลิก)

มาตรา ๔๔ บริษัทใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๒๐ หรือไม่ปฏิบัติ  
ตามมาตรา ๒๕ หรือเจ้าของรถหรือบริษัทใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๒๖ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่น  
บาทถึงห้าหมื่นบาท

มาตรา ๔๕ ผู้ใดยื่นคำขอรับชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นหรือค่าสินไหมทดแทนตาม  
พระราชบัญญัตินี้โดยทุจริต หรือแสดงหลักฐานอันเป็นเท็จเพื่อขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นหรือค่าสินไหม  
ทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปีหรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาทหรือทั้งจำทั้ง  
ปรับ

มาตรา ๔๖ บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ที่มีโทษปรับสถานเดียวให้นายทะเบียนมี  
อำนาจเปรียบเทียบปรับได้ และเมื่อได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่เปรียบเทียบภายในสามสิบวันแล้ว ให้ถือว่า  
คดีเลิกกันตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

#### บทเฉพาะกาล

มาตรา ๔๗ ให้เจ้าของรถซึ่งเช่ารถหรือมีรถไว้เพื่อใช้อยู่ในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ  
ดำเนินการจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัตินี้ให้เสร็จสิ้นภายในหนึ่ง  
ร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ และก่อนพ้นระยะเวลาดังกล่าวมิให้ถือว่าเจ้าของรถ  
นั้นไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๗ หรือมาตรา ๘

ให้บทบัญญัติมาตรา ๒๓ (๕) มีผลใช้บังคับกับรถที่เจ้าของรถได้จัดให้มีการประกันความ  
เสียหายไว้แล้วตามมาตรา ๗ หรือมาตรา ๘

ภายใต้บังคับวรรคสอง บทบัญญัติมาตรา ๒๓ ยังมีให้ใช้บังคับจนกว่าจะพ้นกำหนดสามร้อย  
หกสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

อานันท์ ปันยารชุน

นายกรัฐมนตรี

หมายเหตุ:- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากปรากฏว่าอุบัติเหตุอันเกิดจากรถได้ทวีจำนวนขึ้นในแต่ละปี เป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก โดยผู้ประสบภัยดังกล่าวไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหายหรือได้รับชดเชยค่าเสียหายไม่คุ้มกับความเสียหายที่ได้รับจริง และหากผู้ประสบภัยจะใช้สิทธิทางแพ่งเรียกร้องค่าเสียหายก็จะต้องใช้เวลาดำเนินคดียาวนาน ดังนั้น เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยค่าเสียหายและได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันที่สมควรกำหนดให้มีกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๓๕

หมายเหตุ:- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ มีบทบัญญัติไม่เหมาะสมบางประการ และยังมีปัญหาในการบังคับใช้และการปฏิบัติตามสมควรขยายระยะเวลาการใช้บังคับออกไปก่อน เพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าว จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๐

มาตรา ๑๕ ให้บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จัดให้มีสถานที่ดำเนินการเพื่อให้บริการครบทุกจังหวัดรวมทั้งกรุงเทพมหานครให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งปี นับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ส่วนการจัดให้มีสถานที่ดำเนินการเพิ่มเติมต่อไปให้สอดคล้องกับปริมาณความต้องการของการให้บริการแก่ผู้ประสบภัยจากรถ ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกรมการประกันภัยกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการ  
มาตรา ๒๐ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

หมายเหตุ:- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่กฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่ใช้อยู่ในปัจจุบันมีบทบัญญัติหลายประการที่ยังไม่เหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจและสังคมในปัจจุบัน ซึ่งมีผลกระทบต่อประชาชนโดยตรง เช่น บทบัญญัติเกี่ยวกับองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ แบบและข้อความในกรมธรรม์ประกันภัยและอัตราเบี้ยประกันภัย สมควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติในเรื่องดังกล่าว รวมทั้งเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับการกำหนดให้บริษัทประกันภัยต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนนอกเหนือจากค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด การจัดให้มีบริษัทคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถกลางขึ้นเพื่อให้บริการเกี่ยวกับการรับประกันภัยและการจ่ายค่าสินไหมทดแทน

บริษัทและสำนักงานงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย การกำหนดค่าใช้จ่ายในการบริหารสำนักงานกองทุน  
ทดแทนผู้ประสบภัยและการกำหนดอัตราเงินสมทบระยะเวลา และหลักเกณฑ์การจ่ายเงินสมทบที่บริษัท

ต้องจ่ายให้แก่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย รวมทั้งปรับปรุงบทกำหนดโทษให้เหมาะสมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้อง  
ตราพระราชบัญญัตินี้

\*พระราชกฤษฎีกาแก้ไขบทบัญญัติให้สอดคล้องกับการโอนอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการให้เป็นไปตาม  
พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕ พ.ศ. ๒๕๔๕

มาตรา ๔๘ ในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ ให้แก้ไขคำว่า “ผู้แทนกรมการ  
ปกครอง” เป็น “ผู้แทนกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย”

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชกฤษฎีกาฉบับนี้ คือ โดยที่พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง  
ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕ ได้บัญญัติให้จัดตั้งส่วนราชการขึ้นใหม่โดยมีภารกิจใหม่ ซึ่งได้มีการตราพระราช  
กฤษฎีกาโอนกิจการบริหารและอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติปรับปรุง  
กระทรวงทบวง กรม นั้นแล้ว และเนื่องจากพระราชบัญญัติดังกล่าวได้บัญญัติให้โอนอำนาจหน้าที่ของส่วน  
ราชการรัฐมนตรีผู้ดำรงตำแหน่งหรือผู้ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ในส่วนราชการเดิมมาเป็นของส่วนราชการใหม่ โดย  
ให้มีการแก้ไขบทบัญญัติต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับอำนาจหน้าที่ที่โอนไปด้วย ฉะนั้น เพื่ออนุวัติให้เป็นไปตาม  
หลักการที่ปรากฏในพระราชบัญญัติและพระราชกฤษฎีกาดังกล่าว จึงสมควรแก้ไขบทบัญญัติของกฎหมาย  
ให้สอดคล้องกับการโอนส่วนราชการ เพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องมีความชัดเจนในการใช้กฎหมายโดยไม่ต้องไป  
ค้นหาในกฎหมายโอนอำนาจหน้าที่ว่าตามกฎหมายใดได้มีการโอนภารกิจของส่วนราชการหรือผู้รับผิดชอบ  
ตามกฎหมายนั้นไปเป็นของหน่วยงานใดหรือผู้ใดแล้ว โดยแก้ไขบทบัญญัติของกฎหมายให้มีการเปลี่ยนชื่อ  
ส่วนราชการ รัฐมนตรีผู้ดำรงตำแหน่งหรือผู้ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ของส่วนราชการให้ตรงกับภารกิจโอนอำนาจ  
หน้าที่ และเพิ่มผู้แทนส่วนราชการในคณะกรรมการให้ตรงตามภารกิจที่มีการตัดโอนจากส่วนราชการเดิม  
มาเป็นของส่วนราชการใหม่รวมทั้งตัดส่วนราชการเดิมที่มีการยุบเลิกแล้ว ซึ่งเป็นการแก้ไขให้ตรงตาม  
พระราชบัญญัติและพระราชกฤษฎีกาดังกล่าวจึงจำเป็นต้องตราพระราชกฤษฎีกา นี้

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๕๐  
มาตรา ๒๐ สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นหรือค่าสินไหมทดแทนที่มีอยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้  
บังคับให้คงมีอยู่ต่อไป ทั้งนี้ ภายใต้หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไขและระยะเวลาที่ใช้บังคับอยู่ในขณะนั้น

มาตรา ๒๑ บรรดากฎกระทรวงที่ออกตามความในมาตรา ๑๓ แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจาก  
รถพ.ศ. ๒๕๓๕ และยังใช้บังคับอยู่ในวันที่พระราชบัญญัตินี้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ให้ยังคงใช้บังคับ  
ได้ต่อไปเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ ซึ่ง



แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ จนกว่าจะได้มีประกาศที่ออกตามมาตรา ๑๓ แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

มาตรา ๒๒ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบันปรากฏว่ามีผู้ประสบภัยจากรถบางประเภทที่ยังไม่ได้รับการคุ้มครองตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ ทำให้ผู้ประสบภัยไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันท่วงที นอกจากนี้ ยังมีบทบัญญัติบางประการที่ไม่เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพการณ์ทางเศรษฐกิจและสังคมในปัจจุบัน เช่น บทบัญญัติเกี่ยวกับหลักฐานการมีประกันความเสียหาย การแจ้งการบอกเลิกกรมธรรม์ การใช้จ่ายเงินกองทุน การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจากเงินกองทุนและการเรียกค่าเสียหายเบื้องต้นคืน สมควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติในเรื่องดังกล่าวรวมทั้งปรับปรุงบทกำหนดโทษให้เหมาะสมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ภาคผนวก ข

กฎกระทรวง

กำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น

จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น

การร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2552

## กฎกระทรวง

กำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น

พ.ศ. ๒๕๕๒

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๐ และมาตรา ๒๐ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ อันเป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๕ ประกอบกับมาตรา ๔๑ และมาตรา ๔๓ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้ยกเลิกกฎกระทรวงกำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น และการร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. ๒๕๔๗

ข้อ ๒ ค่าเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น มีดังต่อไปนี้

(๑) ค่าใช้จ่ายในกรณีความเสียหายต่อร่างกาย ได้แก่

(ก) ค่ายาและค่าเวชภัณฑ์ที่ใช้ในการบำบัดรักษา

(ข) ค่าอวัยวะเทียมและอุปกรณ์ในการบำบัดรักษา รวมทั้งค่าซ่อมแซม

(ค) ค่าบริการทางการแพทย์ ค่าตรวจ และค่าวิเคราะห์โรค ทั้งนี้ ไม่รวมถึงค่าจ้าง

พยาบาลพิเศษและค่าบริการอื่นทำนองเดียวกัน

(ง) ค่าห้องและค่าอาหารตลอดเวลาที่เข้ารับการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาล

(จ) ค่าพาหนะนำผู้ประสบภัยไปสถานพยาบาล

(๒) ค่าใช้จ่ายในกรณีความเสียหายต่อชีวิต ได้แก่

(ก) ค่าปลงศพ

(ข) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการศพ

ข้อ ๓ จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น ให้เป็นไปดังต่อไปนี้

(๑) จำนวนเท่าที่จ่ายจริงแต่ไม่เกินหนึ่งหมื่นห้าพันบาท สำหรับความเสียหายต่อร่างกาย ตามข้อ ๒ (๑) ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกายอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้ ให้มีสิทธิได้รับเงินค่าเสียหายเบื้องต้นจำนวนสามหมื่นห้าพันบาทด้วย

(ก) ตาบอด

(ข) หูหนวก

(ค) เป็นใบ้หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด

(ง) เสียอวัยวะสืบทพันธุ์ หรือความสามารถสืบทพันธุ์

(จ) เสียแขน ขา มือ เท้า หรือนิ้ว

(ฉ) เสียอวัยวะอื่นใด

(ช) จิตพิการอย่างคิดตัว

(ซ) ทุพพลภาพอย่างถาวร

(๒) จำนวนสามหมื่นห้าพันบาท สำหรับความเสียหายต่อชีวิตตามข้อ ๒ (๒)

ข้อ ๔ ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายดังต่อไปนี้ ให้ได้รับเงินค่าเสียหายเบื้องต้นรวมกันแล้วต้องไม่เกินห้าหมื่นบาท

(๑) ได้รับความเสียหายตามข้อ ๒ (๑) ต่อมาได้รับความเสียหายตามข้อ ๒ (๒)

(๒) ได้รับความเสียหายต่อร่างกายอย่างหนึ่งอย่างใดตามข้อ ๓ (๑) วรรคสอง ต่อมาได้รับความเสียหายตามข้อ ๒ (๒) (๓) ได้รับความเสียหายตามข้อ ๒ (๑) ต่อมาได้รับความเสียหายต่อร่างกายอย่างหนึ่งอย่างใดตามข้อ ๓ (๑) วรรคสอง และข้อ ๒ (๒)

ข้อ ๕ การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นต่อบริษัทที่รับประกันภัย ให้ยื่นคำร้องขอตามแบบที่นายทะเบียนกำหนด และต้องมีหลักฐานดังต่อไปนี้

(๑) ความเสียหายต่อร่างกาย

(ก) ใบเสร็จรับเงินหรือหลักฐานการแจ้งหนี้เกี่ยวกับการรักษาพยาบาลในกรณีที่มีการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาลตามข้อ ๒ (๑)

(ข) สำเนาบัตรประจำตัวหรือหลักฐานอื่นใดที่ทางราชการเป็นผู้ออกให้ สำเนา

ใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าวหรือสำเนาหนังสือเดินทาง หรือหลักฐานอื่นใดที่นายทะเบียนประกาศกำหนดซึ่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ที่มีชื่อในหลักฐานนั้นเป็นผู้ประสบภัย แล้วแต่กรณีในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกายอย่างหนึ่งอย่างใดตามข้อ ๓ (๑) วรรคสองนอกจากต้องยื่นหลักฐานตาม (ก) และ (ข) แล้ว ให้ยื่นใบรับรองแพทย์หรือความเห็นแพทย์หรือหลักฐานอื่นใดที่ระบุว่าเป็นผู้ประสบภัยซึ่งได้รับความเสียหายต่อร่างกายดังกล่าว พร้อมทั้งสำเนาบันทกประจำวันของพนักงานสอบสวนหรือหลักฐานอื่นใด ที่แสดงว่าผู้นั้นได้รับความเสียหายจากการประสบภัยจากรถด้วย

(๒) ความเสียหายต่อชีวิต

(ก) สำเนามรณบัตร หรือหลักฐานอื่นใดที่นายทะเบียนประกาศกำหนดซึ่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ที่มีชื่อในหลักฐานนั้นเป็นผู้ประสบภัย

(ข) สำเนาบันทกประจำวันของพนักงานสอบสวน หรือหลักฐานอื่นใดที่แสดงว่าผู้นั้นถึงแก่ความตายจากการประสบภัยจากรถในกรณีที่ผู้ประสบภัยถึงแก่ความตายภายหลังจากการเข้ารับการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาล นอกจากต้องยื่นหลักฐานตาม (๒) แล้ว ให้ยื่นหลักฐานตาม (๑) ด้วย

ข้อ ๖ บุคคลผู้มีสิทธิร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น มีดังต่อไปนี้

(๑) กรณีความเสียหายต่อร่างกายตามข้อ ๒ (๑) ให้ผู้ประสบภัยเป็นผู้ร้องขอ หากผู้ประสบภัยไม่สามารถร้องขอได้ ให้สถานพยาบาลที่รักษาผู้ประสบภัยและได้รับโอนสิทธิ เรียกร้องจากผู้ประสบภัย บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ที่รับโอนสิทธิเรียกร้องจาก สถานพยาบาลที่รักษาผู้ประสบภัย ทายาทหรือญาติ หรือผู้มีส่วนได้เสียของผู้ประสบภัย แล้วแต่กรณี ร้องขอแทน

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกายอย่างหนึ่งอย่างใดตามข้อ ๓ (๑) วรรคสอง ให้ผู้ประสบภัยเป็นผู้ร้องขอ หากผู้ประสบภัยไม่สามารถร้องขอได้ให้ทายาทหรือญาติ หรือผู้มีส่วนได้เสีย ของผู้ประสบภัย แล้วแต่กรณี ร้องขอแทน

(๒) กรณีความเสียหายต่อชีวิตตามข้อ ๒ (๒) ให้ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยเป็นผู้ร้องขอ

ข้อ ๗ การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทที่รับประกันภัยต้องกระทำภายใน หนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่มีความเสียหายเกิดขึ้น

ข้อ ๘ การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ให้จ่ายแก่ผู้ร้องขอตามข้อ ๖ แล้วแต่กรณี เป็นเงินสด หรือเป็นเช็คที่มีได้ลงวันที่ล่วงหน้า ภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับคำร้องขอโดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ ความรับผิดชอบ

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๖ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๒

กรณี จาติกวณิช

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ เนื่องจากความเสียหายที่เกิดขึ้นกับ ผู้ประสบภัยจากรถในบางกรณีมีผลกระทบต่อชีวิตและร่างกายของผู้ประสบภัยและยังมีผลให้ผู้ประสบภัย ต้องรับภาระในค่าเสียหายและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น รวมทั้งได้รับความเดือดร้อนในการดำรงชีวิตตามปกติ สมควรที่จะ ได้มีการปรับปรุงค่าเสียหายและค่าใช้จ่ายที่จำเป็นเป็นอย่างอื่นเพื่อบรรเทาความเดือดร้อน ของผู้ประสบภัยในเบื้องต้น เพื่อให้สอดคล้องกับความเสียหายที่เกิดขึ้นและสถานะเศรษฐกิจของประเทศ ในปัจจุบัน และกำหนดให้บริษัทที่รับประกันภัยสามารถจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่บริษัทกลางคุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ได้ จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้

(ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ ๑๒๖ ตอนที่ ๕๗ ก ลงวันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๕๒)

## ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-นามสกุล นางสาวสุพิชฌาย์ นุชมิตร  
วุฒิการศึกษา ปีการศึกษา 2549 นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีปทุม  
ปีการศึกษา 2551 นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต  
ตำแหน่งและสถานที่ทำงานปัจจุบัน พนักงานบริหารงานทั่วไป ระดับ 4 กองข้อมูลข่าวสาร  
สำนักผู้ว่าราชการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย