

บทที่ 2

ประวัติความเป็นมา แนวคิด ทฤษฎีในการคุ้มครองสิทธิ ของผู้โดยสารรถรับจ้าง

การที่รัฐออกกฎหมายเพื่อควบคุมและคุ้มครองการใช้ยานพาหนะในการโดยสารสาธารณะ ไม่ว่าจะเป็นการกำหนดคุณสมบัติของยานพาหนะ ประเภทยานพาหนะที่ขออนุญาตทะเบียนเป็นรถโดยสารสาธารณะได้นั้น รัฐมีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินแก่ผู้โดยสารยานพาหนะดังกล่าว สารนิพนธ์ในบทนี้จึงเป็นเรื่องของแนวคิดและทฤษฎีในการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารเป็นสำคัญ รวมทั้งการใช้อำนาจรัฐในการออกกฎหมายหรือกฎระเบียบต่าง ๆ เพื่อให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย

2.1 ประวัติความเป็นมา แนวคิด ประเภทของรถรับจ้าง

การขนส่งโดยสารรับจ้างมีมาตั้งแต่ทศวรรษที่ 1970 เป็นการขนส่งที่มีลักษณะร่วมกันระหว่างการให้บริการที่เป็นระบบขนส่งสาธารณะและรถยนต์ส่วนบุคคล กล่าวคือ เป็นระบบการขนส่งที่ให้บริการเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารแต่ละบุคคล โดยไม่ถูกกำหนดว่าต้องให้บริการประจำในเส้นทางใดเส้นทางหนึ่งหรือตามตารางเวลาที่แน่นอน เหมือนกับระบบการขนส่งสาธารณะทั่วไป การขนส่งด้วยรถรับจ้างมีหลายรูปแบบดังต่อไปนี้ คือ

การขนส่งแบบ Dial-a-Ride เป็นการขนส่งสาธารณะที่มีลักษณะการให้บริการส่งผู้โดยสารไปยังเป้าหมายปลายทางในลักษณะส่งถึงที่ ผู้ใช้บริการกำหนดเวลาการเดินทางได้เอง การขนส่งจากการให้บริการในลักษณะนี้ เป็นการรับส่งผู้โดยสารเฉพาะในเขตพื้นที่ให้บริการที่ถูกกำหนดไว้แล้วเท่านั้น จะไม่มีการให้บริการข้ามเขตพื้นที่ที่กำหนดไว้

ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งแบบ Dial-a-Ride นิยมให้พาหนะที่มีขนาดเล็ก เพื่อให้เหมาะสมสำหรับพื้นที่ซึ่งมีการบริการการขนส่งสาธารณะปกติน้อยมาก พื้นที่เหล่านั้นอาจจะเป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของประชากรต่ำ เช่น บริเวณชานเมือง เมืองขนาดเล็ก หรือในเขตชนบท ที่ไม่มีบริการรถโดยสารประจำทาง ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งแบบนี้มี 4 รูปแบบ คือ

1) การขนส่งโดยรถตู้มาตรฐาน (Standard Van) เป็นรถที่มีความจุ 5-15 ที่นั่ง มีอายุการใช้งานประมาณ 3-5 ปี

2) รถตู้ที่ได้รับการต่อเติม (Modified Van) เป็นรถตู้ที่มีระดับหลังคาสูงและมีระดับพื้นภายในตัวรถที่ต่ำ มีลำตัวรถที่กว้างกว่าแบบรถตู้มาตรฐาน เป็นรถที่มีความจุ 9-16 ที่นั่ง มีความทนทานสูงกว่ารถตู้แบบมาตรฐาน อายุการใช้งานประมาณ 5-7 ปี

3) รถโดยสารขนาดเล็ก (Small bus) เป็นยานพาหนะที่ใช้ระบบขับเคลื่อนที่มีลักษณะคล้ายรถโดยสาร มักใช้เครื่องยนต์ดีเซลที่มีความจุ 18-35 ที่นั่ง มีอายุการใช้งานโดยเฉลี่ยประมาณ 10-15 ปี และมีพื้นที่ภายในกว้างกว่ายานพาหนะแบบอื่น ๆ

4) รถแท็กซี่ (Taxi) เป็นการขนส่งสาธารณะที่มีผู้นิยมใช้กันอย่างกว้างขวาง เป็นการขนส่งที่ให้บริการอยู่ในเขตเมืองเป็นส่วนใหญ่¹

2.1.1 ประวัติความเป็นมาของรถรับจ้างในประเทศไทย

การขนส่งสาธารณะในประเทศไทย เริ่มต้นเมื่อปี พ.ศ. 2363 โดยเป็นการให้บริการแบบรถม้า ในปี พ.ศ. 2404 กรุงเทพมหานครมีการตัดถนนสายแรกและเปิดใช้งานปี พ.ศ. 2407 ถนนสายนี้มีชื่อว่า ถนนเจริญกรุง (New Road) สร้างขึ้นทางตอนล่างของกรุงเทพมหานคร เมื่อการคมนาคมมีความสะดวก จึงจำเป็นต้องมีการนำพาหนะมาใช้ในการขนส่ง เพื่อความสะดวก รวดเร็ว ทำให้มีรถรับจ้างชนิดที่ใช้ม้าลาก แต่รถดังกล่าวยังไม่มีความสะดวกและปลอดภัยเท่าที่ควรปี พ.ศ. 2417 นายฮองเซียง แซ่โง้ว ได้ส่งรถลากจากประเทศญี่ปุ่นเข้ามารับจ้างบรรทุกและโดยสาร โดยใช้คนจีนเป็นผู้ลากเรียกว่า “รถเจ๊ก” แต่ต่อมาเมื่อมีการนำรถเมล์มาใช้ในการสัญจรประกอบกับเทศบาลออกบัญญัติ ห้ามใช้แรงคนลากรถรับจ้างในถนนหลวง จึงเป็นเหตุให้รถรับจ้างชนิดใช้คนลากเป็นอันยกเลิกไปเมื่อปี พ.ศ. 2478²

การขนส่งสาธารณะในส่วนของรถราง เกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2430 จากการที่นายจอห์น ลอฟตัส ได้ดำเนินการขออนุญาตจากรัฐบาลเพื่อขอสัมปทานจัดเดินรถราง โดยใช้ม้าลาก เดินรถจากถนนบางคอแหลม ถนนตก จนถึงพระบรมมหาราชวัง แต่นายจอห์น ลอฟตัส ดำเนินกิจการเดินรถได้ไม่นานก็ยกเลิกไป เนื่องจากการดำเนินกิจการขาดทุน ต่อมาในปี พ.ศ. 2448 มีผู้ก่อตั้งบริษัทรถรางไทย ซึ่งได้รับพระราชทานราชานุมัติ ให้เดินรถรางในพระนคร ซึ่งกิจการรถรางไทยเปิดดำเนินการจนกระทั่งถึงวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2451 จึงได้โอนไปให้บริษัทไฟฟ้าสยามจำกัด ต่อมา

¹ สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์. (2558). *เอกสารประกอบการสอนวิชา ระบบขนส่งสาธารณะ*. คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 207-209.

² นระ คมนามูล. (2547). *เทคโนโลยีการขนส่งสาธารณะในเมือง ระบบขนส่งสาธารณะในกทม.* กรุงเทพฯ: สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย. หน้า 26-27.

เปลี่ยนชื่อเป็นบริษัทไฟฟ้าไทย คอปอร์เรชั่น จำกัด และต่อมาโอนกิจการมาเป็นของรัฐบาลเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2493³

การพัฒนาระบบขนส่งในประเทศไทย มีการพัฒนามาอย่างต่อเนื่องจนถึงสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวอานันทมหิดล (รัชกาลที่ 8) มีการพัฒนาโครงข่ายถนนออกสู่ชานพระนครซึ่งมีชาวจีนตั้งบริษัทเดินรถโดยสารประจำทางขึ้นอีกบริษัทชื่อว่า “บริษัทนครชน” เป็นบริษัทแรกที่วิ่งเชื่อมการขนส่งระหว่าง จังหวัดพระนคร กับจังหวัดธนบุรี ทำให้ประชาชน ต่อมากิจการเดินรถโดยสารประจำทางได้พัฒนาและเจริญก้าวหน้าขึ้นเป็นลำดับ ๆ ทำให้ประชาชนเดินทางได้สะดวกรวดเร็วขึ้น ในปี พ.ศ. 2518 มีบริษัทที่ดำเนินการเกี่ยวกับรถโดยสารประจำทางอยู่ 24 บริษัท แต่วิธีดำเนินการไม่อยู่ในมาตรฐานเดียวกัน คุณภาพด้านการให้บริการไม่อยู่ในเกณฑ์ที่เรียกว่าเป็นการให้บริการสาธารณูปโภคที่คำนึงถึงผลประโยชน์ของผู้ใช้บริการเป็นสำคัญ รัฐบาลจึงได้ดำเนินการรวมบริษัทเอกชนดังกล่าวทั้งหมด เข้าเป็นบริษัทมหานครขนส่ง จำกัด เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2518 แต่ปรากฏว่า มีปัญหาในทางปฏิบัติ และในแง่ของกฎหมาย จึงได้มีการเสนอให้ออกพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งเป็น “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ” เมื่อวันที่ 18 สิงหาคม 2519 และดำเนินการจนถึงปัจจุบัน⁴

2.1.2 ความหมายและประเภทของรถรับจ้าง

การขนส่งโดยรถรับจ้าง เป็นการขนส่งที่ผู้โดยสารและผู้ให้บริการจะทำการตกลงราคาค่าบริการล่วงหน้าก่อนใช้บริการ โดยไม่มีการระบุเส้นทางและตารางการให้บริการที่แน่นอน เช่น แท็กซี่ รถสามล้อรถจักรยานยนต์รับจ้าง เส้นทางการให้บริการและตารางการเดินทางสามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามความต้องการของผู้ใช้บริการแต่ละคน ดังนั้นจึงถือว่าเป็นรูปแบบการเดินทางที่ตอบสนองต่อความต้องการของผู้โดยสาร (Demand-responsive mode)⁵

ความหมายของรถรับจ้างตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522⁶

“รถ” หมายความว่า รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

“รถยนต์” หมายความว่า รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการ และรถยนต์ส่วนบุคคล

“รถสาธารณะ” หมายความว่า

³ เรื่องเดียวกัน, หน้า 39.

⁴ นระ คมนามูล. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 2. หน้า 40-41

⁵ สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 1. หน้า 189.

⁶ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522. มาตรา 4.

1) รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน ที่ใช้รับจ้างระหว่างจังหวัด โดยรับส่งคนโดยสารได้เฉพาะที่นายทะเบียนกำหนด

2) รถยนต์รับจ้าง ได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน หรือรถยนต์สาธารณะอื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทาง

“รถจักรยานยนต์” หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์หรือกำลังไฟฟ้าและมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อ และให้หมายความรวมถึงรถจักรยานที่ติดเครื่องยนต์ด้วย

“รถจักรยานยนต์รับจ้าง” หมายความว่า รถจักรยานยนต์ที่ใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร แต่ไม่หมายความรวมถึง รถจักรยานยนต์ที่มีพ่วงข้างและรถจักรยานยนต์ที่ติดเครื่องยนต์

รถรับจ้างในประเทศไทยมีดังนี้ คือ

1) “แท็กซี่” เป็นคำย่อมาจาก แท็กซี่แท็กซี่ คิดค้น โดยแฮร์รี่ เอ็น อัลเลน นักธุรกิจชาวนิวยอร์กที่นำเขารถแท็กซี่มาจากฝรั่งเศส โดยย่อมาจากคำว่า แท็กซี่มิเตอร์ แท็กซี่แท็กซี่ ส่วนคำว่า “Cab” มาจากคำว่า Cabriolet คือรถม้าลากจูง และคำว่า “Taxi” เป็นรากศัพท์ภาษาละตินซึ่งมาจากคำว่า “Taxa” ที่มีความหมายว่า ภาษีหรือการคิดเงิน และคำว่า Meter มาจากภาษากรีก คำว่า “metron” แปลว่าวัฏระยะทาง

รถแท็กซี่ในประเทศไทย เริ่มมีให้บริการครั้งแรกใน พ.ศ. 2466 โดยพระยาเทพหัสดิน ณ อยุธยา ในสมัยนั้นเรียกว่า “รถไมล์” เนื่องจากคิดราคาเป็นไมล์ โดยติดป้ายรับจ้างไว้ที่ข้างหน้า และข้างหลังของตัวรถ ปัจจุบันมีการออกกฎหมายให้รถแท็กซี่ที่จดทะเบียนใหม่ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 เป็นต้นไป ต้องติดมิเตอร์ และจำกัดอายุของรถแท็กซี่ไว้ไม่เกิน 12 ปี หากเกิน⁷

2) รถตู้โดยสาร

“รถตู้โดยสาร” เป็นการขนส่งสาธารณะที่ได้รับความนิยมสูงในปัจจุบัน โดยการขนส่งทางบก ออกประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องการจัดวางที่นั่งรถตู้โดยสารสาธารณะ ตามมาตรการเพิ่มความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ พ.ศ. 2560 ในข้อ 4 (1) ที่นั่งผู้โดยสารรถตู้ห้ามเกิน 13 ที่นั่ง และ (2) กรณีที่นั่งหลังสุดให้นั่งได้ไม่เกิน 3 ที่นั่ง หรือที่นั่งเกิน 3 ที่นั่งให้ปรับปรุง การจัดวางที่นั่งแถวหลังสุด ให้มีช่องทางเดิน ขนาดความกว้างไม่น้อยกว่า 20 เซนติเมตร เพื่อให้ผู้โดยสารใช้เป็นทางออกฉุกเฉินด้านท้าย และกำหนดให้⁸

⁷ วิถีพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2560). *แท็กซี่*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://th.wikipedia.org/wiki/แท็กซี่>. [2560, 21 พฤศจิกายน].

⁸ มติชน ออนไลน์. (2560). *ประกาศแล้ว! ขนส่งกำหนดรูปแบบการจัดที่นั่งรถตู้สาธารณะ ห้ามเกิน 13 ที่นั่ง*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: https://www.matichon.co.th/politics/news_520803. [2560, 21 พฤศจิกายน].

3) รถสามล้อ

“รถสามล้อ” ถือกำเนิดในประเทศไทยในปี พ.ศ. 2476 ที่จังหวัดนครราชสีมา โดย นาวาเอกเลื่อน พงษ์โสภณ ซึ่งได้พัฒนารถสามล้อจากการใช้แรงงานคนถีบมาเป็นการใช้เครื่องยนต์ ขับเคลื่อนแทน ซึ่งเรียกว่า “รถสามล้อเครื่อง” ซึ่งใช้กันแพร่หลายในหัวเมืองต่าง ๆ และแพร่หลายไปเกือบทุกประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

4) รถสองแถว

“รถสองแถว” หมายถึง รถโดยสารสาธารณะที่มีที่นั่งไปตามทางยาวของรถ โดยลักษณะที่นั่งเป็นสองแถว และเว้นที่ว่างตรงกลาง ในอดีต รถสองแถวส่วนใหญ่จะถูกนำมาใช้เป็นรถโดยสารให้บริการระหว่างชนบทกับในเมือง ลักษณะรถสองแถวจะเป็นแบบต่อกระเบสูงขึ้นด้วยโครงเหล็ก ใช้ผ้าใบคลุมหลังคาเพื่อกันแดดกันฝน และในบางคันหลังการโดยสารสามารถบรรทุกสิ่งของและนั่งโดยสารได้¹⁰

5) รถจักรยานยนต์รับจ้าง

“รถจักรยานยนต์รับจ้าง” ริเริ่มโดย กลุ่มทหารเรือที่อาศัยอยู่ในแฟลตทหารเรือในซอยงามดูพลี ถนนพระรามที่ 4 ซึ่งได้จัดตั้งจุดจอดรถรับส่งผู้โดยสาร (คิวรถ) รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในรูปแบบการรวมกลุ่มที่ให้บริการแก่ผู้อาศัยอยู่ในชุมชน โดยให้บริการเฉพาะตอนเช้าและตอนเย็นที่ประชาชนออกไปทำงานและกลับจากทำงาน¹¹

ปัจจุบัน กรมการขนส่งทางบก มีการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร โดยได้กำหนดให้รถจักรยานยนต์รับจ้าง ที่ยังไม่ได้จดทะเบียนให้ถูกต้องตามกฎหมาย (จดทะเบียนป้ายเหลือง) ยื่นความประสงค์ขอจัดตั้งจุดจอดรถให้บริการรับส่งผู้โดยสาร (ที่ตั้งวิน) หรือขอหนังสือรับรองการใช้รถจักรยานยนต์สาธารณะเพื่อจดทะเบียนเพิ่มในจุดจอดรถรับส่ง

⁹ ปฐม วิชโย. (2556). *ประวัติรถสามล้อของไทย*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://oknation.nationtv.tv/blog/konrukbarn/2013/04/07/entry-2>. [2560, 21 พฤศจิกายน].

¹⁰ จันทรา เขาวรัตน์. (2558). *การสร้างสรรค์กิจกรรมสองแถวไม้คลาสสิก*. ศิลปนิพนธ์ศึกษาศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาศิลปศึกษา, คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์. หน้า 4.

¹¹ อัจฉริย์ วิจิตรานนท์. (2551). *ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายจราจร ศึกษาเฉพาะกรณีรถจักรยานยนต์*. รายงานส่วนบุคคลหลักสูตร “ผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บ.ย.ส)” รุ่นที่ 11. วิทยาลัยการยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม. หน้า 5.

ผู้โดยสารเดิม (วินเดิม) ซึ่งมีผู้มาขอจดทะเบียนรถจักรยานยนต์สาธารณะในกรุงเทพมหานคร เป็นจำนวนทั้งสิ้น 101,391 คัน¹²

2.1.3 ความสัมพันธ์ทางกฎหมายระหว่างผู้ให้บริการรับจ้างและผู้โดยสารในฐานะ ผู้บริโภค

ความสัมพันธ์ทางกฎหมายระหว่างผู้ให้บริการรับจ้างและผู้โดยสารในฐานะผู้บริโภค แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

1) ความสัมพันธ์ในส่วนกฎหมายเอกชน ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 ว่าด้วยการรับขน¹³ ให้คำนิยามว่า “ผู้ขนส่ง” หมายถึง บุคคลผู้รับขนของหรือผู้โดยสารเพื่อำเนียงเป็นทางค้าปกติของตน และหมวด 2 กำหนดถึง ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อผู้โดยสารในความเสียหายที่เกี่ยวข้อง หรือในความเสื่อมเสียอย่างใดอันเป็นผลโดยตรงแต่การที่ต้องซ้กซ้าในการขนส่งเว้นแต่ความเสียหายหรือซ้กซ้านั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดแต่ความผิดของคนโดยสารนั่นเอง เมื่อสัญญารับขนเป็นสัญญาประเภทหนึ่งทีก่อให้เกิดหนี้ได้ ตามบรรพ 2 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ได้บัญญัติบทบังคับให้คู่สัญญาต้องปฏิบัติตามสัญญาหรือต้องรับผิดชอบผลแห่งความเสียหายที่เกิดจากการที่เขาผิดสัญญา กล่าวคือ มาตรา 215 ซึ่งบัญญัติว่า “เมื่อลูกหนี้ไม่ชำระหนี้ให้ต้องตามความประสงค์อันแท้จริงแห่งมูลหนี้ไซ้ เจ้าหนี้จะเรียกเอาค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอันเกิดแต่การนั้นก็ได้”¹⁴

2) ความสัมพันธ์ในส่วนกฎหมายมหาชน กล่าวคือ รัฐถือว่าผู้โดยสารเป็นผู้บริโภคที่อยู่ภายใต้บทบัญญัติของ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 โดยในมาตรา 3 ได้ให้คำนิยามที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ “บริการ” หมายถึง การจัดทำารงาน การให้สิทธิใด ๆ หรือการให้ใช้หรือให้ประโยชน์ในทรัพย์สินหรือกิจกรรมใด ๆ โดยเรียกค่าตอบแทนเป็นเงินหรือผลประโยชน์อื่นแต่ไม่รวมถึงการจ้างแรงงานตามกฎหมายแรงงาน¹⁵

¹² ผู้จัดการ ออนไลน์. (2560). *คมนาคม-ขนส่ง*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://mgronline.com/business/detail/9600000121750>. [2560, 22 พฤศจิกายน]

¹³ ไพทิต เอกกริชกร. (2556). *คำอธิบาย ำรงงาน ำรงทำของ รับขน*. กรุงเทพฯ: วิญญูชน. หน้า 230-231.

¹⁴ ไพโรจน์ วายุภาพ. (2554). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย หนี้*. กรุงเทพฯ: สำนักอบรมกฎหมายแห่งเนติบัณฑิตสภา ศูนย์หนังสือเนติบัณฑิตยสภา. หน้า 137.

¹⁵ สุขุม สุภนิธย์. (2551). *คำอธิบายกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 143-144.

“ผู้บริโภค” หมายถึง ผู้ซื้อหรือผู้ได้รับบริการจากผู้ประกอบธุรกิจ หรือผู้ซึ่งได้รับการเสนอ หรือการชักชวนจากผู้ประกอบธุรกิจเพื่อให้ซื้อสินค้าหรือบริการ และหมายความรวมถึง ผู้ใช้สินค้า หรือผู้ได้รับบริการจากผู้ประกอบธุรกิจโดยชอบ แม้มิได้เป็นผู้เสียค่าตอบแทนก็ตาม

“ผู้ประกอบธุรกิจ” หมายถึง ผู้ขาย ผู้ผลิตเพื่อขาย ผู้ส่งหรือนำเข้ามาในราชอาณาจักร เพื่อขาย หรือผู้ซื้อเพื่อขายต่อซึ่งสินค้า หรือผู้ให้บริการ และหมายความรวมถึงผู้ประกอบกิจการ โฆษณาด้วย

ผู้บริโภคมีสิทธิได้รับความคุ้มครองตามกฎหมาย 5 ประการ ดังนี้คือ

(1) สิทธิที่จะได้รับข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้องและเพียงพอต่อการตัดสินใจเลือกซื้อ สินค้าหรือบริการ ได้แก่ สิทธิที่จะได้รับการโฆษณาหรือแสดงฉลากตามความเป็นจริง รวมตลอดถึง มีสิทธิที่จะทราบข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าหรือบริการอย่างถูกต้องและเพียงพอ ในการซื้อสินค้าหรือ รับบริการ

(2) สิทธิที่จะมีอิสระในการเลือกหาสินค้าหรือบริการ กล่าวคือ ผู้บริโภคมีสิทธิ เลือกซื้อสินค้าหรือรับบริการ โดยความสมัครใจของผู้บริโภค และปราศจากการชักจูงใจ อันไม่เป็นธรรม

(3) สิทธิที่จะได้รับความปลอดภัยจากการใช้สินค้าหรือบริการ กล่าวคือ ผู้บริโภค มีสิทธิที่จะได้รับสินค้าหรือบริการที่ปลอดภัย มีสภาพและคุณภาพได้มาตรฐานเหมาะแก่การใช้ ไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน

(4) สิทธิที่จะได้รับความเป็นธรรมในการทำสัญญา กล่าวคือ มีสิทธิที่จะได้รับ ข้อสัญญาโดยไม่ถูกเอาเปรียบจากการผู้ประกอบธุรกิจ

(5) สิทธิที่จะได้รับการพิจารณาและชดเชยความเสียหาย กล่าวคือ มีสิทธิที่จะ ได้รับการคุ้มครองและชดเชยค่าเสียหาย เมื่อมีการละเมิดสิทธิของผู้บริโภค

สิทธิของผู้บริโภคได้รับการรับรองและคุ้มครองจากหน่วยงานที่ให้บริการรถโดยสาร สาธารณะ ซึ่งศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน ประกาศสิทธิของผู้ใช้บริการรถสาธารณะ 10 ข้อ ที่ผู้โดยสารรถสาธารณะต้องรู้เพื่อเป็นการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารรถสาธารณะ¹⁶ กล่าวคือ

(1) ผู้โดยสารมีสิทธิร้องเรียนหรือฟ้องร้องเพื่อให้ผู้ให้บริการหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการแก้ไขปัญหา เยียวยา หรือชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้น

(2) ผู้โดยสารมีสิทธิที่จะได้รับการชดเชยความเสียหายจากการประกันภัยโดยไม่มี การประวิงเวลา หรือบังคับให้ทำสัญญาประกันประนีประนอมยอมความ

¹⁶ สวณีย์ นำนลธิชว. (2560). *คู่มืออาสาสมัครพิทักษ์สิทธิผู้บริโภคโดยสารสาธารณะ*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.gotoknow.org/posts/256120>. [2560, 24 พฤศจิกายน].

(3) ผู้โดยสารมีสิทธิที่จะได้รับการชดใช้ความเสียหายทั้งทางร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สิน และสิทธิอื่น ๆ ที่ถูกละเมิด

(4) ผู้โดยสารมีสิทธิที่จะได้รับการชดใช้ความเสียหายด้วยหลักแห่งพหุติการณและ ความร้ายแรงแห่งละเมิด

(5) ผู้โดยสารมีสิทธิที่จะรวมตัวกันเพื่อพิทักษ์สิทธิของตนและของผู้อื่น

(6) ผู้โดยสารมีสิทธิที่จะได้รับความปลอดภัยจากการใช้บริการรถโดยสาร

(7) ผู้โดยสารมีสิทธิที่จะได้รับการบริการจากการโดยสารและผู้ให้บริการที่มีคุณภาพ มาตรฐาน

(8) ผู้โดยสารมีสิทธิที่จะได้รับข้อมูลข่าวสารรวมทั้งคำพรรณนาคุณภาพเกี่ยวกับการบริการรถโดยสาร รวมทั้งความคุ้มครองตามกฎหมายประกันภัย ที่ถูกต้องเป็นจริง ครบถ้วน เพียงพอต่อการตัดสินใจใช้บริการ

(9) ผู้โดยสารมีสิทธิที่จะได้รับความเป็นธรรมในด้านสัญญา และราคาค่าบริการ

(10) ผู้โดยสารมีอิสระในการเลือกใช้บริการรถโดยสารด้วยความสมัครใจ และ ปราศจากการชักจูงใจอันไม่เป็นธรรม

2.1.4 หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวกับการให้บริการรถรับจ้าง

1) กรมขนส่งทางบก¹⁷

กรมขนส่งทางบก มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจัดระเบียบการขนส่งทางบก โดยการกำกับ ดูแล ตรวจสอบ ตรวจสอบตราให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประสานและ วางแผนให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่น ๆ เพื่อให้ระบบการขนส่งทางบกเกิดความคล่องตัว สะดวก รวดเร็ว ทัวถึงและปลอดภัย โดยมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(1) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมาย ว่าด้วยล้อเลื่อน และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(2) ดำเนินการแก้ไข ป้องกัน และส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

(3) ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางบก

(4) ดำเนินการจัดระเบียบการขนส่งทางบก

(5) ร่วมมือและประสานงานกับองค์กรและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศ และต่างประเทศ ในด้านการขนส่งทางบก และในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่าง ประเทศ

¹⁷ กรมการขนส่งทางบก. (2560). *หน้าที่รับผิดชอบ*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.dlt.go.th/th/dlt-role/>. [2560, 25 พฤศจิกายน].

(6) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่กระทรวงหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

2) คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค¹⁸

คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ตามมาตรา 20 ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 มีอำนาจและหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(1) รับเรื่องราวร้องทุกข์จากผู้บริโภคที่ได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายอันเนื่องมาจากการกระทำของผู้ประกอบธุรกิจ เพื่อเสนอต่อคณะกรรมการ

(2) ติดตามและสอดส่องพฤติการณ์ของผู้ประกอบธุรกิจ ซึ่งกระทำการใด ๆ อันมีลักษณะเป็นการละเมิดสิทธิของผู้บริโภค และจัดให้มีการทดสอบหรือพิสูจน์สินค้าหรือบริการใด ๆ ตามที่เห็นสมควรและจำเป็นเพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภค

(3) สนับสนุนหรือทำการศึกษาระยะยาวเกี่ยวกับปัญหาเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภค ร่วมกับสถาบันการศึกษาและหน่วยงานอื่น

(4) ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการศึกษาแก่ผู้บริโภคในทุกระดับการศึกษาเกี่ยวกับความปลอดภัยและอันตรายที่อาจได้รับจากสินค้าหรือบริการ

(5) ดำเนินการเผยแพร่วิชาการ และให้ความรู้และการศึกษาแก่ผู้บริโภค เพื่อสร้างนิสัยในการบริโภคที่เป็นการส่งเสริมพละทานามัย ประหยัด และใช้ทรัพยากรของชาติให้เป็นประโยชน์มากที่สุด

(6) ประสานงานกับส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการควบคุม ส่งเสริม หรือกำหนดมาตรฐานของสินค้าหรือบริการ

(7) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการหรือคณะกรรมการเฉพาะเรื่องมอบหมาย

2.2 แนวคิด ทฤษฎี ในการคุ้มครองผู้บริโภค

กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคเริ่มมีขึ้นใน คริสต์ศตวรรษที่ 15 และ 16 โดยอาศัยพื้นฐานทางจิตวิทยา ในการขูให้เกรงกลัวเพื่อมิให้กระทำผิด เช่น กฎหมายของสาธารณรัฐออสเตรีย บังคับให้ผู้ขายนมสดที่มีการเจือปน ปลอมแปลง ต้องดื่มผลิตภัณฑ์ของตนจนหมด หรือ ในสาธารณรัฐฝรั่งเศส ยอมให้ผู้บริโภคที่ซื้อไข่เน่าไปสามารถวางไข่เน่าใส่ผู้ที่นำมาขาย ส่วนการติดต่อการค้าขายที่เป็นการค้าขายระหว่างประเทศ ตามประวัติศาสตร์ยุคกลาง ส่วนมากผูกมัดทางจริยธรรมของ

¹⁸ คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค. (2560). *ภารกิจและอำนาจหน้าที่*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: http://www.ocpb.go.th/ewt_news.php?nid=132. [2560, 25 พฤศจิกายน].

คริสต์ศาสนานิกายโรมันคาทอลิกและกฎข้อบังคับที่สมาคมช่างฝีมือสาขาต่าง ๆ ได้พยายามสนับสนุนให้มีการขายติดต่อกัน และกำหนดให้ด้วยทกกฎหมายต่าง ๆ หันไปเข้าข้างผู้แทนขาย หากผู้ซื้อกล่าวหาว่าผู้ขายกระทำผิด ผู้ซื้อจะต้องแสดงให้เห็นว่า ผู้ขายตั้งใจกล่าวอ้างบิดเบือนสรรพคุณสินค้าของตนโดยเจตนาจริง ๆ ดังนั้น จึงเป็นการยากที่จะพิสูจน์สำหรับผู้ซื้อ กฎทั่วไปที่ยึดถือในการติดต่อกับขายจึงกลายเป็นกฎที่เรียกว่า กฎแคเวียตเอ็มพเตอร์ (Caveat Emptor) ซึ่งมีความหมายว่าให้ผู้ซื้อระมัดระวังเอง เพราะเมื่อซื้อสินค้าออกไปแล้ว ผู้ขายจะไม่รับคืน

แนวคิดในการคุ้มครองสิทธิผู้บริโภค ได้รับการพัฒนาในลักษณะที่ตรงกันข้ามกับแนวคิดเศรษฐกิจแบบเสรีนิยม เมื่อระบบเศรษฐกิจแบบเสรีนิยมไม่อาจให้ความเป็นธรรมแก่คู่สัญญาฝ่ายที่มีอำนาจต่อรองน้อยกว่า¹⁹

2.2.1 แนวคิดในการคุ้มครองผู้บริโภค

ในอดีตการค้าและเศรษฐกิจอยู่ในลักษณะจำกัดเฉพาะในวงแคบ ๆ ในท้องถิ่น ในเมือง สินค้าและบริการยังไม่มีความสะดวกสบายขึ้น เนื่องจากกระบวนการผลิตยังเป็นแบบง่าย ๆ และการซื้อขายสินค้ามีลักษณะเป็นการแลกเปลี่ยนสินค้าซึ่งกันและกัน (Barter) รัฐจึงไม่เข้าแทรกแซงเสรีภาพในการตกลงซื้อขายของเอกชน เมื่อสังคมเจริญมากขึ้น ทั้งทางด้านวิทยาศาสตร์และอุตสาหกรรม ทำให้การค้าขายเปลี่ยนแปลงไป มีการนำเอาเทคโนโลยีมาใช้ในกระบวนการผลิต ทำให้เกิดความสะดวกสบายเพิ่มมากขึ้น ผู้ผลิตต่างก็หาวิธีทางที่จะลดค่าใช้จ่ายในการผลิตและเพิ่มผลกำไรให้มากที่สุด ทำให้สินค้าบางอย่างที่ผ่านกระบวนการผลิตขาดความละเอียดรอบคอบ และสินค้าไม่ได้คุณภาพ ประกอบกับการขยายตัวทางการค้าจากระดับหมู่บ้าน เมือง ไปจนถึงระดับระหว่างประเทศ ทำให้สินค้ากระจายไปสู่ตลาดภายนอกเพิ่มมากขึ้น และมีการเพิ่มกระบวนการผลิตและประเภทหรือชนิดมากกว่าแต่ก่อน ผู้ซื้อหรือผู้บริโภคไม่สามารถปรับตัวให้ทันกับความเจริญทางเทคโนโลยีต่าง ๆ ได้ การใช้ความระมัดระวังของผู้ซื้อหรือผู้บริโภคในระดับธรรมดาไม่สามารถช่วยให้ผู้ซื้อหรือผู้บริโภคได้รับผลตอบแทนคุ้มค่ากับเงินที่เสียไป และการบริโภคสินค้าหรือบริการบางประเภทอาจเกิดอันตรายต่อผู้ซื้อหรือผู้บริโภคได้ ประเทศต่าง ๆ จึงหันมาพิจารณาถึงสิทธิของผู้บริโภคในอันจะได้รับความคุ้มครองและปกป้องรักษาผลประโยชน์เป็นการเฉพาะนอกเหนือจากสิทธิที่ได้รับตามสัญญา หรือสิทธิฟ้องเรียกค่าเสียหายในคดีละเมิด²⁰

¹⁹ จักรสุมน พงศ์ภิญโญ. (2551). *การคุ้มครองผู้บริโภคด้านสุขภาพ: นโยบาย หลักกฎหมาย และการบังคับใช้*. กรุงเทพฯ: เจริญดีมั่นคงการพิมพ์. หน้า 2.

²⁰ สุขุม สุกนิตย์. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 15. หน้า 1-3.

1) แนวคิดในการคุ้มครองผู้บริโภคของต่างประเทศ

แนวคิดในการคุ้มครองผู้บริโภคเป็นผลสืบเนื่องมาจากการพัฒนาระบบเศรษฐกิจแบบเสรีนิยม ที่รัฐไม่เข้าไปแทรกแซงการทำนิติกรรมของเอกชนทำให้เกิดปัญหาการเอาเปรียบผู้บริโภคซึ่งมีอำนาจต่อรองทางเศรษฐกิจน้อยกว่าผู้ประกอบการ

(1) แนวคิดในการคุ้มครองผู้บริโภคของสหราชอาณาจักร

กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคของสหราชอาณาจักร เริ่มตั้งแต่ คริสต์ศตวรรษที่ 17 โดยศาลเริ่มมีแนวคิดในการคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภค โดยมีการนำเอาหลักกฎหมายเอกชนมาใช้ กล่าวคือ มีการนำเอาหลักกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้ในการตีความสัญญาระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย เพื่อช่วยเยียวยาความเสียหายให้แก่ผู้ซื้อแต่การตีความโดยใช้หลักกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ใช่การแก้ปัญหาที่ถูกต้องเนื่องจากการใช้หลักกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ตีความข้อสัญญาต้องอยู่บนพื้นฐานของหลักเรื่องเสรีภาพในการทำสัญญาและหลักความศักดิ์สิทธิ์ของการแสดงเจตนา โดยเคร่งครัดหากมีข้อเท็จจริงอื่นที่สลับซับซ้อนหรือยุ่งยาก การนำเอาหลักกฎหมายดังกล่าวมาใช้ก็ไม่ครอบคลุมถึงข้อเท็จจริงทั้งหมด และการฟ้องร้องคดีตามกฎหมายเอกชนก็ใช้เวลานานและเสียค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี ทั้ง ๆ ที่ผู้ก่อให้เกิดความเสียหายก็คือ พ่อค้าหรือผู้ประกอบการธุรกิจ²¹

ปี ค.ศ. 1829 ศาลของสหราชอาณาจักรมีการนำแนวความคิดในการคุ้มครองผู้บริโภคมาใช้ในการตัดสินคดีมากขึ้น ซึ่งจะเห็นได้จากการตัดสินคดีระหว่าง Jones V. Bright²² โดยศาลได้วินิจฉัยคดีดังกล่าวไว้ว่า ผู้ขายสินค้าได้ขายสินค้าโดยอ้างถึงคุณสมบัติเฉพาะของตัวสินค้า และผู้ซื้อได้ซื้อสินค้านั้นตามคุณสมบัติเฉพาะของสินค้า ผู้ขายต้องรับผิดชอบในสินค้านั้น หากสินค้านั้นเสื่อมคุณภาพลง หรือไม่มีคุณสมบัติเฉพาะตามที่ผู้ขายได้อ้างไว้ โดยศาลให้เหตุผลว่าเป็นหน้าที่ของศาลที่จะวางมาตรการนี้ออกจากผู้ขายในกรณีที่ผู้ซื้อไม่สามารถที่จะทราบถึงคุณสมบัติที่แท้จริงของสินค้านั้นได้

ต่อมาในปี ค.ศ. 1893 สหราชอาณาจักรมีการปรับปรุงกฎหมายหลายฉบับ รวมถึงมีการบัญญัติกฎหมายชื่อว่า Sale of Good Act, ค.ศ. 1893 กฎหมายฉบับนี้ได้กำหนดหลักในการคุ้มครองผู้บริโภคว่า การขายสินค้าซึ่งผู้ขายได้โฆษณาขายสินค้าหรือบริการของตนไว้เรียบร้อยแล้ว ผู้ขายจะต้องมีความผูกพันและต้องรับผิดชอบในคุณสมบัติของสินค้าหรือบริการของตนตามคำพรรณนา

²¹ วิษซ์ จีระแพทย. (2523). *กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคด้านการโฆษณา*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 16.

²² อธิพิพร แก้วทิพย์. (2522). *ปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 28.

นั่นหลักการดังกล่าวทำให้หลักเรื่องผู้ซื้อต้องระวัง (Caveat Emptor) ต้องเปลี่ยนแปลงไปกลายเป็นผู้ขายต้องเป็นฝ่ายใช้ความระมัดระวัง (Caveat Venditor)²³

นอกจากนั้น กฎหมายอังกฤษได้พัฒนาหลักความรับผิดชอบในผลิตภัณฑ์ในศตวรรษที่ 19 โดยหลักสัญญาที่มีผลผูกพันเฉพาะคู่สัญญา (Privity of Contract) เป็นหลักที่คุ้มครองผู้ขายจากการถูกฟ้องร้องให้รับผิดชอบในความประมาทที่เกิดขึ้นเนื่องจากสินค้าที่ขายนั้นมีความบกพร่อง เมื่อสินค้านั้นก่อให้เกิดความเสียหายกับบุคคลอื่นซึ่งไม่ใช่ผู้ซื้อแล้ว บุคคลอื่นนั้นฟ้องผู้ขายให้รับผิดชอบเพราะสินค้านั้นบกพร่อง เช่นนี้ผู้ขายย่อมยกหลักสัญญาที่มีผลผูกพันเฉพาะคู่สัญญาขึ้นมาปฏิเสธความรับผิดชอบได้ เพราะผู้ขายผูกพันกับผู้ซื้อเท่านั้น แต่ไม่มีนิติสัมพันธ์ใด ๆ กับผู้เสียหาย อย่างไรก็ตาม ในคดี Winterbottom v. Wright จำเลยคือ Wright เป็นเจ้าของโรงงานและผู้รับซ่อมรถม้าโดยสาร จัดหารถม้าโดยสารให้แก่ผู้อำนวยการไปรษณีย์ (Postmaster General) ภายใต้อัตถุบัตรที่จะดูแลม้าให้อยู่ในสภาพดีเหมาะแก่การใช้งาน ปรากฏว่ารถม้าโดยสารเกิดชำรุดบกพร่องและคว่ำทำให้คนขับรถซึ่งไม่ใช่เจ้าของรถ คือ Winterbottom ได้รับความบาดเจ็บและได้ยื่นฟ้องเรียกค่าเสียหาย ศาลตัดสินโดยวางหลักไว้ว่า ผู้ได้รับความเสียหายจากผลิตภัณฑ์โดยอุบัติเหตุ ไม่อาจกล่าวอ้างเรื่องประมาทเลินเล่อเพื่อเรียกค่าเสียหายจากผู้ขายโดยปราศจากความผูกพันทางสัญญา (Privity of Contract) จากประวัติความเป็นมาดังกล่าวมาแล้วนั้น แนวคิดในการคุ้มครองผู้บริโภคของ สหราชอาณาจักร ให้ความสำคัญคุ้มครองผู้บริโภคโดยไม่คำนึงว่าผู้บริโภคจะมีนิติสัมพันธ์โดยตรงกับผู้ประกอบธุรกิจอุตสาหกรรม ผู้ผลิต หรือผู้จำหน่ายหรือไม่นั้น มาจากหลักความรับผิดชอบในสิ่งของที่เป็นอันตราย (Liability for Dangerous Chattels)²⁴

(2) แนวคิดในการคุ้มครองผู้บริโภคของสหรัฐอเมริกา

กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคในสหรัฐอเมริกามีบัญญัติไว้ในรัฐธรรมนูญ ที่ให้อำนาจรัฐสภากำหนดมาตรฐานการชั่งตวงวัด ส่วนในมลรัฐก็มีการออกกฎหมายให้อนุญาตตรวจสอบสุรกายสูบ ไม้กะดาน ดินปืน หนังสือพิมพ์ รวมทั้งอาหารในหลาย ๆ ประเภทด้วย แนวคิดเกี่ยวกับสิทธิของผู้บริโภค มีการพัฒนามาจากเรื่องสิทธิมนุษยชน (Human Right) ปรากฏใน “ปฏิญญาสากลว่าด้วยสิทธิมนุษยชนแห่งสหประชาชาติ” (Universal Declaration of Human Rights of the United Nations) ในปี ค.ศ. 1948²⁵

²³ วิษย์ จิระแพทย. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 21. หน้า 19.

²⁴ มานิตย์ จุมปา. (2554). *คำอธิบายกฎหมายความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 248.

²⁵ ฉัตรสมุน พฤทธิปัญญา. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 19. หน้า 6.

การคุ้มครองผู้บริโภคในสหรัฐอเมริกา ในปี ค.ศ. 1960 โดยรัฐประกาศให้การรับรองสิทธิของผู้บริโภคที่สำคัญ 4 ประการ คือ²⁶

- (2.1) สิทธิที่จะได้รับข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าหรือบริการอย่างเพียงพอก่อนที่จะซื้อ (Right to be Informed)
- (2.2) สิทธิที่จะตัดสินใจซื้อสินค้าหรือบริการโดยอิสระ (Right to Choose)
- (2.3) สิทธิที่จะได้รับความปลอดภัยจากสินค้า (Right to Safety) และ
- (2.4) สิทธิที่จะเรียกร้องค่าทดแทนจากผู้ผลิตหรือผู้จำหน่ายสินค้าที่ชำรุดบกพร่องหรือไม่มีความปลอดภัย (Right to Compensation/redress)

ต่อมาเมื่อวันที่ 15 มีนาคม ค.ศ.1962 ประธานาธิบดี จอห์น เอฟ. เคนเนดี ได้มีวิสัยทัศน์เกี่ยวกับเรื่องสิทธิของผู้บริโภคต่อรัฐสภา และให้คำนิยามของผู้บริโภคว่าหมายถึง “เราทุก ๆ คน” และได้บัญญัติรับรองถึงสิทธิของผู้บริโภคไว้ 8 ประการ ดังนี้²⁷

- (1) สิทธิที่จะได้รับความจำเป็นพื้นฐาน ผู้บริโภคต้องมีการเข้าถึงสินค้าและบริการที่จำเป็นขั้นพื้นฐาน เช่น การดูแลสุขภาพ การศึกษา สาธารณูปโภค อาหาร เสื้อผ้า
- (2) สิทธิที่จะได้รับความปลอดภัยจากการบริโภคสินค้าหรือบริการ ผู้บริโภคมีสิทธิที่จะได้รับความปลอดภัยจากการบริโภคสินค้าหรือบริการ ที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพหรือชีวิตเพื่อคุ้มครองผู้บริโภคระยะยาว
- (3) สิทธิในการได้รับข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ ผู้บริโภคมีสิทธิที่จะได้รับทราบข้อมูลที่ถูกต้องในการตัดสินใจเลือกซื้อสินค้าหรือบริการ และมีสิทธิที่จะได้ข้อเท็จจริงที่จำเป็นเพื่อเป็นข้อมูลในการตัดสินใจ
- (4) สิทธิในการเลือกบริโภคสินค้าและบริการที่มีการแข่งขันราคาและรับรองคุณภาพที่น่าพอใจ
- (5) สิทธิในการรับรู้ข้อมูลของสินค้าและบริการเพื่อช่วยในการตัดสินใจเลือกซื้อสินค้าหรือบริการ
- (6) สิทธิในการได้รับความเป็นธรรมจากการใช้สินค้าและบริการ รวมทั้งสิทธิในการได้รับการเยียวยาและชดเชยจากสินค้าและบริการที่ไม่ได้คุณภาพ

²⁶ ภัทธนาตย์ ศรีถาวร. (2560). *กฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วย “การคุ้มครองผู้บริโภค”*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.j3nr.org/posts/535502>. [2560, 30 พฤศจิกายน].

²⁷ คณิงนิจ บุญบานเย็น. (2549). *ปัญหาการดำเนินคดีแพ่งตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 มาตรา 39 กับการดำเนินคดีแบบกลุ่ม*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 13.

(7) สิทธิที่ผู้บริโภครจะได้รับ การพิทักษ์สิทธิของตนจากการบริโภคสินค้าและบริการ สิทธิในการศึกษาที่ผู้บริโภครจะได้รับความรู้และทักษะที่จำเป็นในการเลือกสินค้าและบริการ อีกทั้งผู้บริโภครจะได้ตระหนักและทราบถึงสิทธิของผู้บริโภครขั้นพื้นฐานและความรับผิดชอบของผู้บริโภครเพื่อประโยชน์ของตนเอง

(8) สิทธิที่ผู้บริโภครจะได้อาศัยและทำงานอยู่ในสิ่งแวดล้อมที่ดีและใช้ชีวิตในสภาพแวดล้อมที่จะไม่ถูกคุกคามต่อสภาพความเป็นอยู่ในปัจจุบันและอนาคต

2) แนวคิดในการคุ้มครองผู้บริโภครของประเทศไทย

กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภครของไทยได้ตราขึ้นเป็นครั้งแรก เมื่อ พ.ศ. 2470 คือ พระราชบัญญัติหางน้ำนม พ.ศ. 2470 ซึ่งในขณะนั้นประเทศไทยปกครองในระบอบสมบูรณาญาสิทธิราชย์สมัยของพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 7 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ เนื้อหาของกฎหมายฉบับนั้นเป็นการป้องกันความเสียหายอันเกิดจากการบริโภคหางน้ำนม

ต่อมาได้มีการเปลี่ยนแปลงการปกครองมาเป็นระบอบประชาธิปไตยได้มีการตราพระราชบัญญัติสาธารณสุข พ.ศ. 2484 พระราชบัญญัติควบคุมอาหาร พ.ศ. 2484 พระราชบัญญัติควบคุมการขายยา พ.ศ. 2493 พระราชบัญญัติควบคุมคุณภาพอาหาร พ.ศ. 2507 พระราชบัญญัติเครื่องสำอาง พ.ศ. 2517 มาเป็นลำดับ จะเห็นได้ว่าประเทศไทยได้ให้ความสำคัญกับการคุ้มครองผู้บริโภครหรือความปลอดภัยของประชาชนผู้บริโภครมากกว่า 80 ปี โดยรัฐได้คำนึงถึงสิทธิของประชาชน จึงได้มีการตรากฎหมายมาใช้บังคับกับผู้ประกอบธุรกิจ เพื่อให้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ แต่กฎหมายในขณะนั้นยังไม่มีบทบัญญัติในการเยียวยาความเสียหายของผู้บริโภคร โดยกำหนดเพียงบทลงโทษผู้ประกอบธุรกิจที่ฝ่าฝืนข้อห้ามต่าง ๆ เท่านั้น

ในระยะต่อมาก็ได้มีความพยายามในการให้ความคุ้มครองผู้บริโภครอีกหลายครั้ง เช่น ในสมัยรัฐบาล หม่อมราชวงศ์ คีฤทธิ์ ปราโมช และในสมัยรัฐบาล ศาสตราจารย์ ชานินทร์ กรัยวิเชียร เป็นนายกรัฐมนตรี ได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการผู้บริโภครขึ้น แต่เมื่อบุคคลดังกล่าวพ้นจากตำแหน่งไปก็ไม่มีการสานต่อ แต่ต่อมาได้มีการร่างกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภครและมีผลเป็นกฎหมายเมื่อ พ.ศ. 2522 คือ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภคร พ.ศ. 2522 ต่อมาได้มีการแก้ไข กฎหมายดังกล่าวให้มีความคุ้มครองมากขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2541 ทั้งหมดนั้นเป็นการให้ความคุ้มครองโดยกฎหมายสารบัญญัติ ซึ่งเป็นการรับรองสิทธิต่าง ๆ ของผู้บริโภครและมีการประกาศใช้พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาผู้บริโภคร พ.ศ. 2551 ซึ่งเป็นกฎหมายวิธีสบัญญัติฉบับแรกของประเทศไทยที่กำหนดถึงวิธีการดำเนินคดีในชั้นศาลสำหรับผู้บริโภครไว้โดยเฉพาะ โดยมีการกำหนดวิธีการดำเนินคดีเพื่อให้วิธีพิจารณาคดีผู้บริโภครมีระบบที่สอดคล้องกับแนวการดำเนินคดีที่มุ่งเน้นการประหยัดเวลาค่าใช้จ่ายและง่ายต่อการพิสูจน์ข้อเท็จจริงสำหรับผู้บริโภคร วัตถุประสงค์หลักของพระราชบัญญัตินี้เพื่อต้องการให้

ผู้บริโภคมีโอกาสเข้าถึงความยุติธรรมได้สะดวก กำหนดการระงับการค้นหาคำความจริงหรือพิสูจน์ข้อเท็จจริงให้เป็นธรรม กำหนดให้มีระบบวิธีพิจารณาคดีที่รวดเร็ว และเพิ่มสิทธิของผู้บริโภคในการเรียกร้องค่าเสียหาย รวมถึงสร้างมาตรฐานในการผลิตหรือขายสินค้าของผู้ประกอบการธุรกิจให้ดีขึ้นไปพร้อมกับสำนึกที่ดีในการดำเนินธุรกิจ²⁸

2.2.2 ทฤษฎีเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภค

เนื่องจาก วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี ได้รับการพัฒนาและก้าวหน้าอย่างรวดเร็ว ทำให้ลักษณะการค้าขายและบริการเปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก จากกระบวนการผลิตที่มีลักษณะการผลิตในครัวเรือนไม่ซับซ้อน พัฒนาเป็นการผลิตเพื่ออุตสาหกรรมสำหรับจำหน่าย เพื่อหวังผลกำไรทางการค้า จึงเกิดความไม่เท่าเทียมกันทางอำนาจต่อระหว่างผู้ผลิตสินค้าและบริการ กับผู้ใช้สินค้าและบริการ การใช้กฎหมายทั่วไป เช่น กฎหมายลักษณะสัญญา กฎหมายลักษณะละเมิด ที่มีอยู่ไม่อาจสร้างความเป็นธรรมได้ ในกรณีนี้ทำให้รัฐต้องเข้ามามีบทบาทในการคุ้มครองผู้บริโภคมากขึ้น

1) ทฤษฎีอรรถประโยชน์ (Utility Theory)

ในทศวรรษที่ 18-19 เกิดความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคม มีการนำเครื่องจักรมาใช้ในอุตสาหกรรม หรือที่เรียกว่า การปฏิวัติอุตสาหกรรม (Industrial Revolution) เกิดแนวความคิดในระบบธุรกิจสมัยใหม่เรียกว่า ระบบทุนนิยม (Capitalism) ทำให้เกิดการแข่งขันในการผลิตสินค้าและบริการออกมาสู่ตลาดเป็นจำนวนมาก ส่งผลต่อพฤติกรรมของผู้บริโภค ที่ต้องการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัด ก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด เพื่อตอบสนองความพึงพอใจของตน หรือที่เรียกว่า อรรถประโยชน์สูงสุด ส่งผลต่อพฤติกรรมผู้บริโภคของประชาชนในสังคม

นักเศรษฐศาสตร์สำนัก นิโคลาสติก ในยุคนั้นอย่าง Herman Heinrich Gossen, Stanly Javon และ Leon Walas ได้อธิบายพฤติกรรมของผู้บริโภคไว้ว่า ผู้บริโภคจะได้รับความพึงพอใจในการบริโภคสินค้าและบริการแตกต่างกัน ซึ่งความพึงพอใจนี้มีหน่วยวัดที่เรียกว่า อุปสงค์ (Util) โดยอุปสงค์ของผู้บริโภคคนหนึ่งจะมากน้อยเพียงใดขึ้นอยู่กับอรรถประโยชน์ที่เขาได้รับจากการใช้สินค้าหรือบริการนั้น ๆ ภายใต้อำนาจจำกัดของรายได้ และราคาตลาดที่มีอยู่ในขณะนั้น²⁹

²⁸ อรุรัตน์ ฤกษ์วิชานนท์. (2552). *ปัญหาและอุปสรรคในการพิจารณาคดีผู้บริโภค กรณีผู้ประกอบการธุรกิจเป็นโจทก์*. รายงานส่วนบุคคล หลักสูตร “ผู้พิพากษาผู้บริหารในศาลชั้นต้น” รุ่นที่ 7 สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม. หน้า 5-6.

²⁹ ณรงค์ศักดิ์ ธนวิบูลย์, ส่งศักดิ์ ทิตาราม และสุพันธ์ โดสมุทร. (2526). *หลักเศรษฐศาสตร์เบื้องต้น เล่ม 1 หน่วยที่ 1-8*. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช. หน้า 18.

พจนานุกรมศัพท์เศรษฐศาสตร์ ฉบับราชบัณฑิตยสถาน อธิบายคำว่า “อรรถประโยชน์”³⁰ (Utility) หมายถึง ความพึงพอใจที่บุคคลได้รับจากการบริโภคสินค้าหรือบริการชนิดใดชนิดหนึ่ง ณ เวลาใดเวลาหนึ่ง ในทางเศรษฐศาสตร์ถือว่า สินค้าหรือบริการทุกชนิดก่อให้เกิดอรรถประโยชน์ แต่อรรถประโยชน์จะให้มากหรือน้อยขึ้นอยู่กับระดับความต้องการสินค้าหรือบริการนั้น

ดังนั้น จึงสรุปได้ว่า หากอรรถประโยชน์หรือความพึงพอใจในสินค้าหรือบริการมีความต้องการของผู้บริโภคสินค้าหรือบริการเหล่านั้นก็จะมาก ในทางกลับกันหากอรรถประโยชน์มีน้อยความต้องการของสินค้าและบริการเหล่านั้น ก็จะน้อยตามไปด้วย ทฤษฎีอรรถประโยชน์เป็นการอธิบายพฤติกรรมตอบสนองความต้องการของปัจเจกชน ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของลัทธิปัจเจกนิยม (Individualism)³¹ มองว่า บุคคลทุกคนมีความเท่าเทียมกันเสมอภาคกัน มีอิสระในการคิดและตัดสินใจเท่าเทียมกัน การตรากฎหมายเพื่อจำกัดสิทธิหรือลดรอนสิทธิเสรีภาพในการตัดสินใจหรือดำเนินการอย่างใด ๆ ของเอกชนเป็นเรื่องที่ไม่สมควรทำยิ่ง เว้นแต่จะเป็นการใช้สิทธิเสรีภาพที่อาจเกิดผลกระทบต่อความเสียหายของสังคมโดยรวม

2) ทฤษฎีว่าด้วยความรับผิดชอบในทางละเมิดซึ่งใช้บทสันนิษฐานความผิด (Presumption of Fault)

หลักความรับผิดชอบทางละเมิดนั้น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 บัญญัติว่า “ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่น โดยผิดกฎหมาย ให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิด จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น” ดังนั้น แม้ผู้ประกอบการจะไม่มีนิติสัมพันธ์ใด ๆ กับผู้บริโภค แต่เมื่อผู้บริโภคได้รับความเสียหายจากการใช้สินค้าและบริการที่ผู้ประกอบการผลิตขึ้น จึงเป็นกรณีที่ผู้บริโภคกล่าวอ้างว่า ผู้ประกอบการจงใจหรือประมาทเลินเล่อในการผลิตสินค้าหรือบริการจนก่อให้เกิดความเสียหาย ผู้บริโภคจึงสามารถเรียกร้องให้ผู้ประกอบการรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นได้³²

อย่างไรก็ตาม ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 84/1 บัญญัติว่า “คู่ความฝ่ายใดกล่าวอ้างข้อเท็จจริง เพื่อสนับสนุนคำคู่ความของตนให้คู่ความฝ่ายนั้นมีภาระการพิสูจน์

³⁰ เกลินิวส์. (2557). *อรรถประโยชน์*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.dailynews.co.th/article/282196>. [2560, 3 ธันวาคม].

³¹ สุชน หิณ. (2556). *หลักการสำหรับลัทธิปัจเจกนิยมแบบร่วมมือกัน*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://oknation.nationtv.tv/blog/utopiathai/2013/07/27/entry-1>. [2560, 3 ธันวาคม].

³² วารี นามสกุล. (2557). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยละเมิด จัดการงานนอกสั่ง และลามิควรรได้*. กรุงเทพฯ: กรุงเทพฯ พับลิชชิ่ง. หน้า 22-23.

ข้อเท็จจริงนั้น แต่ถ้ามีข้อสันนิษฐานไว้ในกฎหมาย หรือข้อสันนิษฐานที่ควรจะเป็นซึ่งปรากฏจากสภาพปกติธรรมดาของเหตุการณ์เป็นคุณแก่คู่ความฝ่ายใด คู่ความฝ่ายนั้นต้องพิสูจน์เพียงว่าตนได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขแห่งการที่ตนจะได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐานนั้นครบถ้วนแล้ว” ดังนั้นเมื่อผู้บริโภคร่วมดำเนินการฟ้องร้องผู้ประกอบการ ผู้บริโภคก็มีภาระการพิสูจน์ตามกฎหมายว่าผู้ประกอบการผลิตสินค้าโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ จนก่อให้เกิดความเสียหาย ซึ่งในความเป็นจริงแล้วผู้บริโภคไม่มีโอกาสที่จะทราบได้ว่าขั้นตอนการผลิตสินค้าหรือบริการของผู้ประกอบการเป็นอย่างไร แต่เป็นข้อมูลที่อยู่ในความรับรู้ของผู้ประกอบการเท่านั้น จึงก่อให้เกิดทฤษฎีความรับผิดชอบเด็ดขาด (Strict Liability) ซึ่งเป็นบทสันนิษฐานความรับผิดโดยไม่ต้องพิจารณาว่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นเกิดจากการกระทำโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่อหรือไม่ แต่ให้ความสำคัญกับความชำรุดบกพร่องของสินค้า แต่ผู้ประกอบการสามารถนำสืบเพื่อหักล้างข้อสันนิษฐานดังกล่าวได้ว่า ผู้บริโภครู้อยู่แล้วว่าสินค้านั้นมีความชำรุดบกพร่อง และสมัครใจที่จะใช้สินค้านั้น (Voluntarily and Unreasonable Proceed to Use) หรือผู้บริโภคใช้สินค้าผิดวิธี (Product Misuse) กล่าวคือผิดไปจากข้อบ่งใช้สินค้าที่ผู้ประกอบการระบุไว้บนฉลาก³³

2.3 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการให้บริการขนส่งสาธารณะ

ในทวีปยุโรป ตั้งแต่ศตวรรษที่ 16 ถึง ศตวรรษที่ 17 มีการใช้รถสาธารณะในการขนส่งประเภท รถโค้ช (Coaches) โดยจัดให้มีการให้บริการตามตารางเวลาระหว่างเมืองสำคัญ ๆ และมีการใช้ยานพาหนะที่เรียกว่า Stagecoaches เพื่อให้บริการขนส่งระหว่างเมือง การขนส่งโดยพาหนะที่เรียกว่า แฮกนีย์ (Hackney) เป็นการขนส่งแบบการให้บริการรถแท็กซี่ (Taxi) การขนส่งดังกล่าวเกิดขึ้นในเมืองปารีส และลอนดอน มีลักษณะเป็นรถพ่วงขนาดเล็ก ขับเคลื่อนโดยใช้กำลังลากจูงของม้า ที่มีขนาดปานกลาง ในเมืองลอนดอนมีรถแฮกนีย์ (Hackney) ให้บริการอยู่ประมาณ 600 คัน เมื่อเริ่มเข้าสู่ศตวรรษที่ 19 เมืองมีความหนาแน่นเพิ่มขึ้น เนื่องจากพื้นที่ของเมืองถูกจำกัด ชาวเมืองที่อาศัยอยู่บริเวณรอบนอกของเมือง เดินทางด้วยรถบรรทุกขนส่งหรือใช้ม้าเป็นพาหนะซึ่งพาหนะที่นำมาใช้คือ รถ Stagecoach และถูกเรียกใหม่เป็น Diligence ขณะที่การขนส่งสาธารณะในสหรัฐอเมริกา เริ่มต้นในปี ค.ศ. 1827 โดยการริเริ่มของ Abraham Brower ให้บริการบนถนน Broadway กรุงนิวยอร์ก โดยใช้พาหนะที่เป็นรถโค้ช ขนาด 12 ที่นั่ง โดยมีประตูเข้าออกอยู่ที่ท้ายตัวรถและมีบันไดเหล็กต่อจากตัวรถลงไปถึงพื้นถนน รถรุ่นนี้ตั้งชื่อว่า Sociable

³³ เรื่องเดียวกัน, หน้า 149-150.

ในปี ค.ศ. 1829 ได้มีการสร้างรถโค้ชที่ได้รับการออกแบบเป็นพิเศษ ให้มีที่นั่งขนาดใหญ่ที่บรรทุกผู้โดยสารได้ 18 ที่นั่ง โดยใช้ม้าในการลากจูง เพื่อให้บริการในเมืองปารีส พาหนะดังกล่าวมีชื่อเรียกว่า Omnibus ต่อมาได้ถูกนำมาใช้ในเมื่องนิวยอร์กในปี ค.ศ. 1831

ปี ค.ศ. 1832 การขนส่งสาธารณะมีการเปลี่ยนแปลงมาใช้รูปแบบการขนส่งแบบรถรางขับเคลื่อนโดยใช้ม้าลากจูง (Horse-Drawn Street Railway) ซึ่งมีทั้งรถลากขนาดสั้น เรียกว่า Bobtail Car ไปจนถึงรถลากขนาดใหญ่ที่สามารถบรรทุกผู้โดยสารตั้งแต่ 22 ที่นั่ง ไปจนถึง 50 ที่นั่ง โดยใช้ม้า 2-4 ตัว ในการลากจูง ต่อมาการลากจูงด้วยม้าประสบปัญหา ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องราคาของม้าที่สูงขึ้น มลภาวะต่าง ๆ อันเนื่องมาจากม้า เช่น โรคที่ติดอยู่กับตัวม้า หรือสิ่งปฏิกูลอันเกิดจากตัวม้า ทำให้มีการพัฒนามาใช้ รถเคเบิล (Cable Car) และมีการพัฒนามาเรื่อย ๆ จนถึงรถรางขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้า (Electric Streetcar) รถรางขับเคลื่อนด้วยไอน้ำ (The Steam Railroad)

ช่วงกลางศตวรรษที่ 20 เป็นการพัฒนาระบบขนส่ง มีการนำรถโดยสารและ Trolley Buses (Motor Buses and Trolley Buses) มาใช้ในการเดินทางบนถนนนอกเหนือจากการขนส่งระบบรางที่ได้ถูกพัฒนามาแล้ว บริการรถโดยสารถูกนำมาใช้ครั้งแรกที่กรุงนิวยอร์กในปี ค.ศ. 1950 เพื่อให้บริการแทนที่ Omnibus ที่ให้บริการอยู่แต่เดิม ปี ค.ศ. 1912 หน่วยงานขนส่งระบบรางประจำเมืองคลีฟแลนด์ เริ่มนำรถโดยสารมาใช้บริการแก่ผู้เดินทางในลักษณะที่ใช้เป็นตัวป้อน (Feeders) ผู้โดยสารให้กับสายการเดินรถ Streetcars ปี ค.ศ. 1925 มีการพัฒนารถโดยสารให้มีความสะดวกในการขึ้นลงของผู้โดยสารด้วยการติดตั้งเครื่องยนต์ไว้ที่ส่วนหน้าของตัวรถ ติดตั้งบันไดขึ้น-ลงในระดับที่ต่ำและมีประตูเปิด-ปิด ที่ควบคุมได้โดยพนักงานขับรถ และได้มีการปรับปรุงในเรื่องของการออกแบบและคุณภาพของตัวรถ ในปี ค.ศ. 1939 รถโดยสารได้ถูกพัฒนาให้มีระบบขับเคลื่อนผ่านล้อและเพลาแบบอัตโนมัติ รถโดยสารที่ผลิตในช่วงเวลานี้สามารถบรรทุกผู้โดยสารได้ 50 ที่นั่ง มีการผลิตรถโดยสารที่ขับเคลื่อนด้วยรถเบนซินและโพเพนบ่างในช่วงเวลาดังกล่าวและต่อเนื่องมาถึงปี ค.ศ. 1950

ในยุคเริ่มต้นรถโดยสารถูกออกแบบให้ขับเคลื่อนด้วยเครื่องเบนซิน แต่เนื่องจากในกลุ่มประเทศยุโรปในขณะนั้น เชื้อเพลิงดังกล่าวมีราคาที่สูง จึงได้มีการทดสอบเครื่องยนต์ที่ประดิษฐ์โดยบริษัท German Rudolf Diesel ในปี ค.ศ. 1890 จากนั้นในปี ค.ศ. 1929 หน่วยงานราชการประจำรัฐนิวเจอร์ซีย์ได้นำเข้ารถโดยสารที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ดีเซลของ Mercedes Benz เป็นจำนวนสองคัน รถโดยสารดังกล่าวมีสมรรถนะอยู่ในเกณฑ์ดี แต่การสั่งอะไหล่เข้ามาจากนอกประเทศมีปัญหาบางอย่างเกิดขึ้น ในที่สุดบริษัทผลิตรถยนต์ที่มีชื่อว่า Yellow Coach Company of Pontiac ซึ่งตั้งอยู่ในรัฐมิชิแกน ได้ทำการออกแบบรถโดยสารที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ดีเซลขึ้นใช้เอง

โดยเป็นรถโดยสารขนาด 27 ที่นั่ง เริ่มให้บริการครั้งแรกที่เมืองนิวยอร์กในปี 1937 ทุกวันนี้รถโดยสารส่วนใหญ่ได้ถูกออกแบบให้มีระบบขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ดีเซล³⁴

2.3.1 ทฤษฎีการบริการสาธารณะ (Public Service)

การบริการสาธารณะ คือ การที่รัฐหรือหน่วยงานของรัฐจัดทำบริการเพื่อประโยชน์แก่ประชาชนส่วนรวมเพื่อตอบสนองความต้องการของสังคมที่จะได้รับได้รับบริการสาธารณะ ซึ่งเป็นหน้าที่ของรัฐที่ต้องจัดให้มีบริการเพื่อประโยชน์ของประชาชนส่วนรวมทุกคน รวมถึงการดูแลด้านความมั่นคง ปลอดภัยให้กับประชาชนในสังคมการจัดทำบริการสาธารณะต้องตอบสนองความต้องการส่วนรวมของประชาชน ดังนั้น จึงต้องสามารถเปลี่ยนแปลงให้สอดคล้องกับความต้องการและต่อความจำเป็น เมื่อรัฐมอบภารกิจในการจัดทำบริการสาธารณะให้ภาคเอกชนไปดำเนินการในฐานะผู้ประกอบการขนส่ง รัฐยังคงมีหน้าที่ควบคุมประสิทธิภาพและมาตรฐานการให้บริการเพื่อคุ้มครองสิทธิในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนให้มีความมั่นคงและปลอดภัยในการใช้บริการสาธารณะดังกล่าวด้วย³⁵

ปฏิญญาสากลว่าด้วยสิทธิมนุษยชน ค.ศ. 1948 ถือเป็นมาตรฐานของการส่งเสริมและคุ้มครองสิทธิมนุษยชนของประชาชนทั่วโลก โดยข้อ 3 กำหนดว่า “ทุกคนมีสิทธิในการมีชีวิตเสรีภาพ และความมั่นคงแห่งบุคคล” ปัจจุบันการละเมิดสิทธิยังไม่มีการกำหนดหรือระบุชัดไปว่าการกระทำอย่างไร เป็นการละเมิดสิทธิมนุษยชนอย่างร้ายแรง แต่ให้พิจารณาจากองค์ประกอบอย่างน้อย 2 ประการ คือ สิทธิที่ถูกละเมิดนั้น เป็นสิทธิที่เป็นสาระสำคัญ (Essence of Right) ของความเป็นมนุษย์ และความร้ายแรงหรือผลของการกระทำ (Gravity of Violation)³⁶

2.3.2 แนวคิดเกี่ยวกับการจัดบริการสาธารณะของผู้ประกอบการ

การบริการสาธารณะประยูร กาญจนกุล กล่าวว่า “รัฐมีหน้าที่ในการจัดทำบริการสาธารณะเพื่อสนองความต้องการส่วนรวมของประชาชน แต่มีการบริการสาธารณะบางประเภทที่รัฐมอบหมายให้ภาคเอกชนไปบริหารจัดการโดยอยู่ภายใต้การควบคุมและกำกับของหน่วยงานของรัฐ”³⁷

แนวคิดและหลักกฎหมายการบริการสาธารณะของสาธารณรัฐฝรั่งเศส ซึ่ง นันทวัฒน์ บรมานันท์ กล่าวไว้ว่า “รัฐเป็นผู้ดำเนินการจัดทำบริการสาธารณะ และรวมถึงการที่รัฐ

³⁴ สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์. อังแล้วเชิงอรรถที่ 1. หน้า 179-188.

³⁵ สุภัชชา พันเลิศพาณิชย์. (2554). *บริการสาธารณะ ตอนที่ 1*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.gotoknow.org/posts/422463>. [2560, 4 ธันวาคม].

³⁶ คณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ. (2557). *ประมวลศัพท์และความรู้สิทธิมนุษยชน*. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ. หน้า 95.

³⁷ ประยูร กาญจนกุล. (2528). *คำบรรยายกฎหมายปกครอง*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 79.

ได้มอบกิจกรรมของรัฐบางประเภทให้แก่เอกชนเป็นผู้ดำเนินการแทนรัฐ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประโยชน์สาธารณะและตอบสนองความต้องการของประชาชนด้วย³⁸

หลักการบริการสาธารณะตามที่ ประยูร กาญจนกุล และนันทวัฒน์ บรมานันท์ ได้กล่าวไว้ มีลักษณะที่สอดคล้องกัน คือ การจัดทำบริการสาธารณะเป็นไปเพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชน และรัฐสามารถให้ภาคเอกชนเข้ามาดำเนินการแทนหรือร่วมกับรัฐได้ เช่น การที่รัฐให้ภาคเอกชนเข้าดำเนินการในฐานะผู้ได้รับอนุญาตเป็นผู้ประกอบการรับขนส่งคนโดยสาร ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งคนโดยสาร ทางอากาศ ทางราง ทางน้ำ และทางบก เป็นต้น ซึ่งการให้บริการสาธารณะเหล่านี้ต้องดำเนินการภายใต้การควบคุมและกำกับของรัฐ โดยมุ่งหมายถึงการบริการที่มีประสิทธิภาพได้มาตรฐาน สร้างความมั่นคงและปลอดภัยในชีวิตของผู้ใช้บริการเป็นสำคัญ

2.3.3 แนวคิดเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสาร

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ตามมาตรา 4 ซึ่งกล่าวได้ว่า การให้บริการขนส่งคนโดยสาร ถือเป็นบริการสาธารณะอีกรูปแบบหนึ่ง แม้รัฐจะมอบหมายให้ภาคเอกชนไปดำเนินการแล้วก็ตาม รัฐยังมีหน้าที่ควบคุมดูแลความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชนเพื่อคุ้มครองสิทธิของประชาชนผู้ใช้บริการขนส่งคนโดยสาร

คำว่า “การขนส่ง” หมายความว่า การขนคน สัตว์ หรือสิ่งของ ทางบกด้วยรถ คำว่า “การรับจัดการขนส่ง” หมายความว่า การรับจ้างรวบรวมคน สัตว์หรือสิ่งของ และจัดให้บุคคลอื่น ซึ่งเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งทำการขนส่งจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งในความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่ง เช่น กรณีการให้บริการของรถตู้โดยสารสาธารณะ การให้บริการรถแท็กซี่ การให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง เป็นต้น³⁹

2.3.4 ทฤษฎีเกี่ยวกับคุณภาพการบริการ (Service Quality)

คุณภาพของบริการ (Service Quality)⁴⁰คือ “ความสอดคล้องกันระหว่างความต้องการของลูกค้าระดับของความสามารถของการบริการในการบำบัดความต้องการของลูกค้า ระดับความพึงพอใจของลูกค้าหลังจากได้รับบริการไปแล้ว”

ปัจจัยที่มีผลต่อคุณภาพบริการ ประกอบด้วย คือ Characteristics of Service Quality หมายถึง ลักษณะจำเพาะทางคุณภาพบริการ มุ่งเน้นที่บุคลิกภาพ หรือลักษณะพิเศษเฉพาะตัวของผู้ให้บริการ หรือตัวบริการนั้น ๆ และ Attributes of Service Quality หมายถึง คุณลักษณะทางคุณภาพ

³⁸ นันทวัฒน์ บรมานันท์. (2541). *กฎหมายปกครอง*. กรุงเทพฯ: วิญญูชน. หน้า 12.

³⁹ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 4.

⁴⁰ วีรพงษ์ เกลิมจิระรัตน์. (2539). *คุณภาพในงานบริการ*. กรุงเทพฯ: ประชาชน. หน้า 14.

ของบริการ ซึ่งเน้นถึง มาตรฐานวัด หรือ หน่วยวัด ที่ใช้เปรียบเทียบระดับคุณภาพบริการของหน่วยงานบริการ 2 แห่ง เช่น ความรวดเร็ว ความแม่นยำ ความสะอาด เป็นต้น

คุณภาพบริการ (Service Quality) เป็นสิ่งที่ควบคุมและวัดผลทำได้ยาก เนื่องจากงานบริการมีความไม่แน่นอนในการผลิตงานออกมาให้ได้มาตรฐาน ทั้งนี้ เพราะงานบริการเป็นสิ่งที่ไม่สามารถจับต้องได้ ไม่สามารถคาดการณ์สิ่งที่จะเกิดขึ้นได้ล่วงหน้า งานบริการจึงเป็นการผลิตที่ผสมระหว่างเครื่องมือทางเทคนิคบวกกับทักษะของพนักงานบริการประกอบกัน

คุณภาพของการบริการที่ถูกค้ำองหาได้ สรุปไว้โดย Parasuraman, Zenithal & Berry ว่ามีอยู่ด้วยกัน 5 ประการ คือ⁴¹

1) สิ่งที่สามารถจับต้องได้ (Tangibles) หมายถึง องค์ประกอบทางกายภาพที่ประกอบขึ้นเป็นบรรยากาศโดยรอบของบริการนั้น ๆ เช่น ต้องมีสถานที่ให้ผู้ใช้บริการนั่งรอรับบริการมีเครื่องกวดบัตรคิวสำหรับอำนวยความสะดวก มีหนังสือ วารสารไว้บริการ เป็นต้น

2) ความน่าเชื่อถือ (Reliability) เป็นสิ่งที่สามารถพิจารณาได้จากความตรงต่อเวลาในการส่งมอบบริการของพนักงาน และความถูกต้องเป็นไปตามที่ได้ตกลงกันไว้ เช่น การส่งพัสดุทางไปรษณีย์สามารถส่งได้ถูกต้องและตรงเวลาตามที่ระบุไว้

3) การตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า (Responsiveness) เป็นความพร้อมที่จะให้บริการแก่ลูกค้าได้ทันทีที่ต้องการ เช่น มีพนักงานคอยให้บริการตอบปัญหาลูกค้าตลอดเวลาที่ลูกค้าติดต่อมา

4) การให้ความมั่นใจ (Assurance) หมายถึง ความรู้ในงานและความพร้อมของพนักงานบริการที่จะให้คำอธิบายขั้นตอนการให้บริการ เพื่อสร้างความมั่นใจแก่ลูกค้าในการให้บริการ

5) การให้ความใส่ใจ (Empathy) เป็นความเอาใจใส่ที่พนักงานบริการมีให้กับลูกค้า พนักงานบริการต้องสามารถสื่อสารให้ลูกค้าเข้าใจได้ง่าย และจัดให้มีช่องทางที่สามารถเข้าถึงของงานบริการนั้น ๆ ได้ตลอดเวลา

ความคาดหวังของลูกค้าที่เข้ามาใช้บริการ มีความแตกต่างกันไปตามประเภทของบริการแต่ละประเภท หรือแม้แต่ความคาดหวังของคุณภาพที่คาดว่าจะได้รับจากบริการในอุตสาหกรรมประเภทเดียวกัน ลูกค้าที่มาใช้บริการ จะมีวิธีในการประเมินคุณภาพการบริการที่คล้ายกัน แต่มีมาตรฐานที่แตกต่างกัน ผู้ใช้บริการมักจะเปรียบเทียบคุณภาพบริการจากมาตรฐานที่เกิดจากความรู้เก่า หรือประสบการณ์เก่าที่ได้สะสมมา แล้วนำมาเปรียบเทียบกับบริการที่ได้รับ⁴²

⁴¹ สมวงศ์ พงศ์สถาพร. (2547). *Hitech marketing*. กรุงเทพฯ: เลิฟ แอนด์ลิฟ. หน้า 54.

⁴² เรื่องเดียวกัน, หน้า 58.

2.3.5 ทฤษฎีวิศวกรรมสังคม (Social Engineering Theory)

นิทศาสตร์เชิงสังคมวิทยา หมายถึง การนำเอาสังคมวิทยาไปใช้ในทางนิทศาสตร์ (นิทปรัชญา) เพื่อสร้างทฤษฎีกฎหมายและทฤษฎีที่ได้จะนำไปสร้างกฎหมายอีกชั้นหนึ่ง นั่นเอง เป็นทฤษฎีทางกฎหมายที่ก่อตัวขึ้นในช่วงปลายคริสต์ศตวรรษที่ 19 ของตะวันตก ซึ่งเป็นช่วงที่สังคมตะวันตกอยู่ในภาวะของการเปลี่ยนแปลงจากสังคมประเพณีที่ไม่ซับซ้อนสู่สังคมอุตสาหกรรมที่เต็มไปด้วยการแข่งขันเอารัดเอาเปรียบ ทำให้เกิดชนชั้นกรรมกรผู้ใช้แรงงานซึ่งเข้ามามีบทบาททางการเมืองด้วย⁴³

ทฤษฎีนิทศาสตร์เชิงสังคมวิทยานี้เป็นแนวความคิดหรือทฤษฎีทางนิทศาสตร์ที่เน้นบทบาทของกฎหมายต่อสังคมการพิจารณากฎหมายโดยยึดถือคุณค่าทางสังคมวิทยาอันเป็นการพิจารณาถึงบทบาทหน้าที่หรือการทำงานของกฎหมายมากกว่าเนื้อหาสาระ โดยเน้นเรื่องบทบาทของนักกฎหมายในการจัดระเบียบผลประโยชน์ของสังคม และตรากฎหมายขึ้นมาเพื่อใช้แก้ปัญหาต่าง ๆ โดยเฉพาะการสร้างกฎหมายขึ้นมาเพื่อปกป้องผลประโยชน์ของสังคมส่วนรวมหรืออรรถประโยชน์ของสังคม

รอส โค พาวนด์ เป็นผู้นำทฤษฎีนิทศาสตร์เชิงสังคมวิทยา พัฒนาไปสู่ให้มีรายละเอียดในทางปฏิบัติ โดยกฎหมายเป็นเครื่องมือสำคัญสำหรับถ่วงดุลประโยชน์ต่าง ๆ ในสังคมเพื่อให้เกิดความสมดุลเปรียบเสมือนการก่อสร้างทางวิศวกรรมสังคมที่ต้องการความสมดุลจึงเรียกว่าทฤษฎีวิศวกรรมสังคม (Social Engineering Theory)

โดย รอส โค พาวนด์ ได้อธิบายถึง “ผลประโยชน์”⁴⁴ หมายถึง ข้อเรียกร้อง ความต้องการ หรือความปรารถนาที่มนุษย์ต่างยืนยันเพื่อให้ได้มาอย่างแท้จริง และเป็นภารกิจที่กฎหมายต้องกระทำการอันใดอันหนึ่งเพื่อสิ่งเหล่านั้นหากต้องการชำระไว้ซึ่งสังคมอันเป็นระเบียบเรียบร้อยซึ่งกฎหมายมีหน้าที่ต้องตอบสนองผลประโยชน์ดังกล่าวโดย แบ่งผลประโยชน์ออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ ผลประโยชน์ของปัจเจกชน ผลประโยชน์ของมหาชน ผลประโยชน์ของสังคม และนำผลประโยชน์ทั้ง 3 มาคาน หรือถ่วงดุลผลประโยชน์กัน โดยให้เกิดความขัดแย้งน้อยที่สุด

สาระสำคัญ 6 ประการ ของนักนิทศาสตร์เชิงสังคมวิทยา ดังนี้

- 1) ต้องศึกษาถึงผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจริงของสถาบันทางกฎหมายและทฤษฎีกฎหมาย
- 2) ต้องศึกษาเชิงสังคมวิทยาในเรื่องการเตรียมการนิติบัญญัติโดยเฉพาะในเรื่องของผลการนิติบัญญัติเชิงเปรียบเทียบ

⁴³ จรัญ โฆษณานันท์. (2547). *นิทปรัชญา*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งมหาวิทยาลัยรามคำแหง. หน้า 229-230.

⁴⁴ เรื่องเดียวกัน, หน้า 241-243.

3) ต้องศึกษาถึงเครื่องมือหรือกลไกที่จะทำให้กฎเกณฑ์ทางกฎหมายมีประสิทธิภาพ ใช้ได้ผลจริง โดยถือว่า “ความมีชีวิตของกฎหมายปรากฏอยู่ที่การบังคับใช้กฎหมาย”

4) ต้องศึกษาประวัติศาสตร์กฎหมายเชิงสังคมวิทยา ด้วยการตรวจพิจารณาว่า ทฤษฎีกฎหมายต่าง ๆ ได้ส่งผลกระทบต่ออะไรบ้างในอดีต

5) ต้องสนับสนุนให้มีการตัดสินใจบุคคลอย่างมีเหตุผลและยุติธรรม ซึ่งมักอ้างเรื่องความแน่นอนขึ้นแทนที่มากเกินไป

6) ต้องพยายามทำให้การบรรลุจุดหมายของกฎหมายมีผลมากขึ้น

2.3.6 ทฤษฎีว่าด้วยประโยชน์สาธารณะ (Public Interest Theory)

คำว่า “ประโยชน์สาธารณะ”⁴⁵ คือ ประโยชน์ที่มีพื้นฐานมาจากการที่รัฐจะกระทำการอย่างใด ๆ นั้น รัฐจะต้องคำนึงถึงประโยชน์สาธารณะ โดยในส่วนของ การให้ความคุ้มครองแก่ผู้บริโภคนั้นถือเป็นนโยบายแห่งรัฐ ซึ่งรัฐจะต้องจัดให้มีขึ้นเพื่อให้ความคุ้มครองดูแลประชาชนให้มีความเป็นอยู่อย่างสงบสุขโดยมุ่งถึงประโยชน์สาธารณะเป็นพื้นฐานและตอบสนองความต้องการของคนส่วนใหญ่ในสังคมหรืออาจกล่าวได้ว่า ประโยชน์สาธารณะเป็นความต้องการของบุคคลแต่ละคนที่ตรงกันและมีจำนวนมากจนเป็นกลุ่มมากหรือเป็นส่วนใหญ่ของสังคมจนความต้องการนั้นถูกยกระดับให้เป็นประโยชน์สาธารณะ โดยกิจกรรมของรัฐซึ่งดำเนินไปเพื่อประโยชน์สาธารณะนั้นแยกได้เป็น 2 ลักษณะ คือ การใช้อำนาจควบคุมโดยการออกหลักเกณฑ์หรือคำสั่งให้คนในสังคมปฏิบัติตามเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความไม่สงบเรียบร้อยขึ้นในบ้านเมืองและการให้บริการเพื่อสนองความต้องการด้านต่าง ๆ ของคนในสังคม ซึ่งหลักประโยชน์สาธารณะนี้ถูกนำมาใช้ในการกำหนดแนวทางนโยบายต่าง ๆ รวมไปถึงการให้บริการสาธารณะของรัฐ เช่นการจัดให้มีสาธารณูปโภค รวมไปถึงการให้ความคุ้มครองทางด้านความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชนในรัฐด้วย

2.3.7 ทฤษฎีชดเชยค่าเสียหายโดยไม่มีควมผิด (Theory of No Fault Compensation)⁴⁶

ผู้ประสบภัยมีสิทธิได้รับการชดเชยค่าเสียหาย แม้ผู้ที่ก่อให้เกิดความเสียหายไม่มีควมผิดตามกฎหมาย หรือแม้ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นเพราะเหตุสุดวิสัย ตัวอย่างเช่น คดี Faith Ann Glynn รัฐมิชิแกน เป็นคดีที่เด็กอายุ 13 ปี ชีรดจักรยานแล้วถูกรถยนต์ที่วิ่งตามหลังชน ทำให้เด็กได้รับบาดเจ็บทางสมอง บริษัทรับประกันภัยต้องจ่ายเงินค่ารักษาพยาบาล แม้ว่าเธอจะไม่ได้ขับรถยนต์ เพราะถือว่าครอบคลุมถึงผู้ขับชีรดจักรยานที่ประสบภัยจากรถยนต์ด้วย

⁴⁵ บวรศักดิ์ อุวรรณโณ. (2538). *คำอธิบายกฎหมายมหาชน (เล่ม 3) ที่มาและนิติวิธี*. กรุงเทพฯ: นิติธรรม. หน้า 334.

⁴⁶ สิทธิโชค ศรีเจริญ. (2528). *ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์*. กรุงเทพฯ: ประชุมทองการพิมพ์. หน้า 66.

หลักสำคัญของทฤษฎี

- 1) ต้องมีการชดใช้ค่าเสียหายทันทีที่ความเสียหายเกิดขึ้น
- 2) ไม่ต้องรอการพิสูจน์ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นว่าเป็นเพราะของฝ่ายใด
- 3) ความเสียหายที่เกิดขึ้นแม้ไม่มีฝ่ายใดเป็นฝ่ายผิด หรือเป็นเพราะเหตุสุดวิสัย ผู้ที่ได้รับ ความเสียหายก็ยังคงมีสิทธิได้รับการเยียวยาความเสียหาย
- 4) ไม่ตัดสิทธิผู้เสียหายที่จะพิสูจน์ความผิดตามกฎหมายละเมิด ประเทศต่าง ๆ ได้นำ ทฤษฎีนี้มาใช้ตั้งแต่ ค.ศ. 1970 เป็นต้นมา ทฤษฎีนี้แบ่งออกเป็น 2 ระบบ คือ

(1) การจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดแบบแท้จริง (Pure No Fault) หลักการนี้บังคับให้เจ้าของรถทำประกันภัยประเภท “การประกันภัยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน” (Compensation Insurance) โดยกำหนดว่ารถยนต์ที่จะนำมาจดทะเบียนจะต้องมีการประกันภัย ประเภทนี้ มิฉะนั้นเจ้าของรถจะต้องถูกลงโทษทางอาญาอย่างหนัก และกำหนดว่าผู้ประสบภัยที่ได้รับ ความเสียหายจากรถมีสิทธิที่จะได้รับชดใช้ความเสียหาย โดยไม่คำนึงว่าเป็นความผิดของฝ่ายใด

(2) การจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดแบบประยุกต์ (Modified No Fault)⁴⁷ เป็นการชดใช้ค่าเสียหายโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด (No Fault) เช่นเดียวกับการจ่าย ค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดแบบแท้ (Pure No Fault) แต่ไม่เป็นการยกเลิก หลักการตามกฎหมายละเมิด ที่ให้ผู้ประสบภัยหรือผู้มีสิทธิตามกฎหมายสามารถเรียกร้องค่าเสียหาย จากผู้ต้องรับผิดชอบตามกฎหมายละเมิดได้อีก เช่น เมื่อผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ ผู้ประสบภัยไปแล้วถ้าไม่สามารถรับช่วงสิทธิผู้ประสบภัยไปเรียกร้องจากผู้ต้องรับผิดชอบ ก็จะทำให้เกิด ความไม่เป็นธรรมที่ผู้ต้องรับผิดชอบตามกฎหมายไม่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมายใด ๆ เลย

เนื่องจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับรถยนต์นั้น มักจะเป็นการกระทำละเมิด ซึ่งเป็นเรื่องที่ยุ้งยาก ในการพิสูจน์ความผิดและพิสูจน์ค่าเสียหาย เนื่องจากมีความซับซ้อนและต้องใช้เวลาค่อนข้างมาก ด้วยเหตุนี้ จึงได้มีการประกันภัยแบบใหม่ที่เรียกว่า “การประกันภัยความเสียหายระบบไม่มีความผิด” (No-Fault Insurance) ซึ่งเป็นการประกันภัยประเภทที่บริษัทผู้รับประกันภัยต้องชดใช้ค่าสินไหม ทดแทน ซึ่งได้แก่ ค่ารักษาพยาบาล และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ คำนวณเป็นราคาราคาเงินได้ให้แก่ผู้เสียหาย หรือ ผู้ประสบภัยจากรถไม่ว่าผู้เอาประกันภัยจะเป็นฝ่ายผิดหรือไม่ก็ตาม ซึ่งการนำหลักการชดใช้ ค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องรอพิสูจน์ความผิดทำให้ผู้ประสบภัยจากรถหรือผู้ได้รับความเสียหาย ได้รับชดใช้ค่าเสียหายรวดเร็ว และไม่ต้องเสียเวลานานาคิดขึ้นสู่ศาลเพื่อพิสูจน์ความรับผิดชอบหลัก กฎหมายแพ่งในลักษณะละเมิดก่อนแต่อย่างไร

⁴⁷ เกรียงไกร ทองพันธ์. (2539). *การเมืองเรื่องพระราชบัญญัติผู้ประสบภัยจากรถ*. วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตร มหาบัณฑิต สาขารัฐศาสตรบัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยรามคำแหง. หน้า 53.

2.4 แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับความรับผิดทางละเมิด

ละเมิดเป็นมูลเหตุที่ก่อให้เกิดสิทธิของผู้ถูกระทำละเมิดหรือผู้ที่ต้องเสียหายและเป็นหน้าที่ของผู้กระทำละเมิดที่กฎหมายกำหนดให้บุคคลต้องรับผิดตามกฎหมาย สาธารณรัฐฝรั่งเศสเป็นประเทศแรกที่มีการร่างกฎหมายแพ่งขึ้นในปี ค.ศ. 1804 โดยได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดทางละเมิดไว้ใน มาตรา 1382 ซึ่งเป็นแม่บทของกฎหมายละเมิด “การกระทำใด ๆ ของมนุษย์อันเป็นเหตุทำความเสียหายแก่ผู้อื่น ไซ้ร้ ย่อมบังคับบุคคลซึ่งกระทำความเสียหายโดยความผิดของเขานั้นให้ทดแทนความเสียหาย”⁴⁸ มีหลักเกณฑ์ว่าการกระทำอย่างใดเป็นละเมิด ซึ่งแตกต่างจากกฎหมายว่าด้วยละเมิดของประเทศอังกฤษ ที่มีการจำกัดชนิดของความรับผิดว่าอย่างใดเป็นความรับผิดทางละเมิดและการกระทำที่นอกเหนือจากที่กฎหมายละเมิดบัญญัติไว้ อาจเป็นความผิดฐานละเมิดได้เช่นกัน

สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีร่างกฎหมายแพ่งขึ้นในปี ค.ศ. 1896 โดยนำหลักเกณฑ์ทางละเมิดของสาธารณรัฐฝรั่งเศส และประเทศอังกฤษมาใช้ในการพิจารณาว่าด้วยละเมิด ซึ่งประเทศไทยได้นำเอาแนวความคิดว่าด้วยละเมิดของสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีมาใช้ในการร่างประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด ในปี พ.ศ. 2468⁴⁹

2.4.1 แนวคิดเกี่ยวกับความรับผิดทางละเมิด

แนวคิดเกี่ยวกับความรับผิดทางละเมิดแบ่งออกเป็น ความรับผิดทางละเมิดโดยการกระทำของบุคคลตนเองและความรับผิดทางละเมิดโดยการกระทำของบุคคลอื่น

1) แนวคิดเกี่ยวกับความรับผิดทางละเมิดโดยการกระทำของตนเอง

ก่อนคริสต์ศตวรรษที่ 19 แนวความคิดความรับผิดทางละเมิด มีสองแนวความคิด กล่าวคือ แนวคิดแรก มีลักษณะ เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นต้องมีการชดเชยเสียหาย โดยไม่พิจารณาถึงองค์ประกอบภายในจิตใจของผู้กระทำว่า กระทำโดยเจตนาหรือกระทำโดยประมาท แนวคิดนี้พิจารณาเพียงว่า เมื่อมีผู้เสียหายต้องมีผู้ชดใช้ค่าเสียหาย เป็นแนวคิดที่มุ่งคุ้มครองสิทธิของผู้เสียหาย แนวคิดที่สอง มีลักษณะ ผู้เสียหายจะได้รับการชดใช้เสียหายความเสียหายก็ต่อเมื่อผู้ก่อให้เกิดความเสียหายกระทำโดยจงใจหรือกระทำโดยขาดความระมัดระวัง แนวคิดนี้มุ่งคุ้มครองเสรีภาพของบุคคลผู้กระทำ

ในยุคแรกของคริสต์ศตวรรษที่ 19 กฎหมายละเมิดมุ่งคุ้มครองความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของบุคคล โดยถือว่าผู้ก่อให้เกิดความเสียหายต้องรับผิด ถ้าได้กระทำละเมิดโดยจงใจ

⁴⁸ ประทีป ทับอัตรานนท์. (2560). *หลักกฎหมายเอกชน*. กรุงเทพฯ: กรุงเทพฯ: พับลิชชิ่ง. หน้า 70.

⁴⁹ วารี นามสกุล. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 3.

หรือประมาทเลินเล่อ ปลายศตวรรษที่ 19 ความรับผิดชอบทางละเมิด มีลักษณะต้องมีความผิดจึงจะมีความรับผิด (No Liability Without Fault) หรือเรียกว่า (Fault Theory) แนวคิดนี้ได้รับอิทธิพลมาจากระบบการค้ำเสรี (Laissez-Faire) และการปฏิวัติอุตสาหกรรมในยุโรป ทฤษฎีนี้เชื่อว่าจะทำให้เกิดความกล้าเสี่ยงต่อการดำเนินกิจการต่าง ๆ

ในปัจจุบันประเทศอุตสาหกรรมในยุโรปและอเมริกา ใช้หลักทฤษฎีความรับผิดเด็ดขาด (Strict Liability) เนื่องจากเห็นว่าสิ่งที่ต้องให้ผู้เสียหายพิสูจน์ความผิดของผู้ทำละเมิดว่ากระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อในการผลิตสินค้าหรือบริการจะเป็นการยากมากที่จะพิสูจน์ได้ แนวคิดเกี่ยวกับการชดเชยเยียวยาในทางละเมิดจึงหันกลับมาใช้แนวคิดที่เน้นความเสียหายไม่เน้นความรับผิด แต่ฝ่ายผู้ประกอบการหรือเจ้าของกิจการที่เป็นอันตรายไม่เห็นด้วยกับแนวคิดทฤษฎีนี้ โดยมองว่าแนวคิดนี้ทำให้อุตสาหกรรมหยุดชะงักและต้นทุนการผลิตสูง เนื่องจากต้องผลิตให้มีคุณภาพอยู่ในระดับที่ปลอดภัยอย่างไม่มีข้อบกพร่อง แนวคิดนี้มีการนำไปบัญญัติในกฎหมายเกี่ยวกับความเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะ กฎหมายเกี่ยวกับการบินพาณิชย์ กฎหมายเกี่ยวกับการบริโภคผลิตภัณฑ์ กฎหมายค่าทดแทนความเสียหายจากการทำงาน เป็นต้น และในประเทศที่มีความเจริญทางอุตสาหกรรมจะมีการนำระบบประกันภัยเพื่อความเสียหายของบุคคลที่สาม (Third Party Insurance) มาใช้เพื่อกระจายภาระต้นทุนของผู้ผลิต ทำให้สมาชิกในสังคมแบกรับความเสี่ยงต่อความเสียหายมากขึ้น เนื่องจากสมาชิกในสังคมต่างได้รับประโยชน์และความสะดวกสบายจากผลิตภัณฑ์หรือกิจการที่เสี่ยงภัย ดังนั้นการแบกรับภาระด้านราคาสินค้าที่บวกค่าเสี่ยงภัยไว้ เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นแล้วจะมีการชดเชยความเสียหายจากบริษัทประกันภัย⁵⁰

2) แนวคิดเกี่ยวกับความรับผิดทางละเมิด โดยการกระทำของบุคคลอื่น

ความรับผิดตามกฎหมายละเมิด คือ การมุ่งเยียวยาผู้เสียหายให้อยู่ในสถานะเสมือนความเสียหายมิได้เกิดขึ้น ผู้กระทำละเมิดแม้มีความผิดและต้องรับผิดชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหาย แต่ผู้กระทำละเมิดอาจไม่สามารถชดเชยค่าสินไหมทดแทนต่อผู้เสียหายได้ด้วยเหตุผลบางประการ การที่ผู้เสียหายไม่ได้รับชดเชยค่าเสียหายเป็นการไม่เป็นธรรมแก่ผู้เสียหาย เช่น ผู้เสียหายเป็นคนยากจนถูกรถชนจนบาดเจ็บสาหัส ผู้เสียหายไม่สามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้ทำละเมิดได้ เพราะผู้ทำละเมิดไม่อยู่ในฐานะที่จะให้ได้ ทำให้ผู้เสียหายไม่มีค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลและในที่สุดก็ไม่สามารถไปเรียกร้องจากใครได้และถึงแก่ความตาย จากตัวอย่างดังกล่าวจะเห็นได้ว่า การใช้หลักความรับผิดในการกระทำของตนเองไม่สามารถเยียวยาความเสียหายของผู้เสียหายได้ ดังนั้น จึงได้มีการพัฒนาหลักกฎหมายเรื่องความรับผิดในการกระทำของบุคคลอื่น

⁵⁰ สุขุม สุขนิติกย์. (2550). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด* (พิมพ์ครั้งที่ 6). กรุงเทพฯ: นิติบรรณการ. หน้า 6-8.

(Vicarious Liability) หรือหลักความรับผิดโดยไม่มี ความผิด (Objective Responsibility) โดยบุคคล ที่กระทำละเมิดกับบุคคลที่ต้องรับผิดเป็นคนละคนกัน⁵¹ และเป็นที่ยอมรับกันว่าความรับผิดในการ กระทำของบุคคลอื่นเป็นแบบแห่งความรับผิดเด็ดขาด (Strict Liability)⁵²

ตามหลักกฎหมายของเอง โกลแซกซอน ถือว่าความรับผิดในการกระทำของบุคคลอื่น เป็นความรับผิดแทนกัน ซึ่งเป็นความรับผิดของบุคคลผู้หนึ่ง โดยบุคคลนั้นมิได้มีการกระทำโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่อที่จะก่อให้เกิดความเสียหาย แต่กฎหมายบัญญัติให้รับผิดร่วมด้วยไม่ใช่กรณี รับผิดแทนกัน โดยผู้กระทำไม่ต้องรับผิด ผู้กระทำต้องรับผิดด้วยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 เพียงแต่เพิ่มผู้รับผิดอีกคนหนึ่ง⁵³

แนวความคิดที่จะให้บุคคลรับผิดในการกระทำของบุคคลอื่นนั้นมีมาตั้งแต่ในอดีต ที่ครอบครัวซึ่งเป็นชุมชนขนาดเล็ก กฎหมายบัญญัติให้บิดามารดารับผิดในการกระทำละเมิดของ ผู้เยาว์ เนื่องจากเหตุที่ว่ากฎหมายให้อำนาจปกครองแก่บิดามารดา บิดามารดาจึงต้องใช้ความระมัดระวัง ดูแลบุตรผู้เยาว์ไม่ให้ไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นซึ่งเป็นหน้าที่ตามกฎหมาย⁵⁴ ต่อมาได้มี การขยายความนำไปใช้กับกรณีนายจ้างต้องรับผิดในการกระทำละเมิดของลูกจ้างในทางการที่จ้าง โดยมีแหล่งที่มาทางประวัติศาสตร์ซึ่งแต่เดิมเป็นเรื่องความรับผิดของนายต่อทาส และหลักกฎหมาย อังกฤษมีข้อสันนิษฐานว่ากิจการที่ลูกจ้างได้ทำไปในธุรกิจของนายจ้างเป็นกิจการที่นายจ้างได้มอบ อำนาจให้อย่างชัดเจน หรือได้ยอมรับกิจการนั้น นายจ้างย่อมต้องร่วมรับผิดด้วย⁵⁵

ความรับผิดในการกระทำของผู้อื่นตามกฎหมายไทย ได้แก่ มาตรา 425 นายจ้างต้อง รับผิดในการกระทำละเมิดของลูกจ้างในทางการที่จ้าง มาตรา 427 ตัวการต้องรับผิดในการกระทำละเมิด ของตัวแทน มาตรา 428 บิดามารดาที่ชอบด้วยกฎหมายต้องรับผิดในการกระทำละเมิดของบุตร ผู้เยาว์ มาตรา 430 ครูบาอาจารย์ต้องรับผิดในการกระทำละเมิดของนักเรียนที่อยู่ในความดูแลของตน มาตรา 430 ผู้ดูแลบุคคลผู้ไร้ความสามารถต้องรับผิดในการกระทำละเมิดของผู้ไร้ความสามารถ

⁵¹ สนั่นทกรณ โสคติพันธุ์. (2552). *คำอธิบายกฎหมายละเมิด จัดการงานนอกสั่งลามิควรรได้ พร้อมด้วย คำอธิบายในส่วนของพระราชบัญญัติว่าด้วยความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 พระราชบัญญัติว่า ด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง*. กรุงเทพฯ: วิญญูชน. หน้า 153.

⁵² วารี นามสกุล. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 180.

⁵³ ไพจิตร ปุญญพันธ์. (2548). *ข้อสันนิษฐานความรับผิดทางกฎหมาย* พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ: แสงทองการ พิมพ์. หน้า 50.

⁵⁴ จี๊ด เศรษฐบุตร. (2550). *หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด* (พิมพ์ครั้งที่ 6). กรุงเทพฯ: โครงการตำราและ เอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 170.

⁵⁵ วารี นามสกุล. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 32. หน้า 196.

ที่อยู่ภายใต้การดูแลของตนและพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539
หน่วยงานของรัฐต้องรับผิดในการกระทำละเมิดของเจ้าหน้าที่รัฐที่เกิดในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่

2.4.2 ทฤษฎีเกี่ยวกับความรับผิดทางละเมิด

ละเมิดเกิดจากการกระทำของบุคคล ไม่ว่าจะเป็นการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ
แนวความคิดที่ทำให้ผู้นั้นต้องรับผิดในค่าสินไหมทดแทนมี ดังนี้คือ

1) ทฤษฎีรับภัย หรือทฤษฎี ภัยที่สร้างขึ้น (Theorie durisue หรือ Theorie du risueree)⁵⁶

นักกฎหมายชาวฝรั่งเศส ถือว่า เมื่อมนุษย์ได้กระทำการใดแล้วย่อมเป็นการเสี่ยงภัย
ที่อาจมีผลดีหรือผลเสียเกิดขึ้น โดยไม่คำนึงถึงหลักความผิดตามกฎหมายจะละเมิดมาพิจารณา ทฤษฎีนี้
มุ่งคุ้มครองผู้เสียหายที่มีฐานะทางเศรษฐกิจต่ำกว่าผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย โดยเห็นว่า ผลแห่งการ
บังคับให้ผู้กระทำให้ชดใช้ค่าเสียหายไม่เป็นการลงโทษเช่นเดียวกับกฎหมายอาญา และหากการ
เสียหายที่เกิดขึ้นนั้นไม่อาจหาผู้กระทำได้ เพียงแต่พิเคราะห์ว่าภัยดังกล่าวนี้เป็นผลมาจากสาเหตุใด
และผู้ใดเป็นผู้ก่อให้เกิดขึ้น ผู้นั้นก็ต้องเป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายนั้น ซึ่งในปัจจุบัน ความก้าวหน้า
ของอุตสาหกรรมและเทคโนโลยีมีมากขึ้นย่อมมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ทฤษฎีนี้จึงเหมาะสม
แก่การเยียวยาในความรับผิดทางแพ่งที่เกิดขึ้นกับสุขภาพและสิ่งแวดล้อมของสังคม

2) ทฤษฎีความรับผิด หรือทฤษฎีความรับผิดในทางละเมิดของระบบ Common Law
(Fault Theory)⁵⁷

มีพื้นฐานความคิดมาจากหลักความคุ้มครองสิทธิของบุคคลที่จะไม่ถูกทำให้เสียหาย
เมื่อมีความเสียหายต้องมีการชดใช้เยียวยา แนวคิดนี้ไม่สนใจองค์ประกอบภายในจิตใจของผู้กระทำ
(ไม่คำนึงถึงการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ) พิจารณาเพียงแต่มีการกระทำหรือไม่ หากมี
ผลเสียหายเกิดขึ้น ผู้กระทำต้องชดใช้ค่าเสียหาย ต่อมามีการเพิ่มเติมอีกว่า หากผู้นั้นผิดต่อศีลธรรม
ผู้นั้นต้องชดใช้ด้วย จึงเป็นแนวคิดในการคุ้มครองประโยชน์ในการใช้เสรีภาพของบุคคล และ
มาจากหลักพื้นฐานในการคุ้มครองเสรีภาพของผู้ที่ได้รับความเสียหายที่เกิดจากการกระทำที่จงใจ
หรือขาดความระมัดระวังของผู้กระทำ ซึ่งแนวคิดนี้ไปคำนึงถึงการจงใจหรือประมาทเลินเล่อของ
ผู้กระทำมากกว่าการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายเท่านั้น แนวคิดนี้จึงมีจุดยืนที่ต้องมีการกระทำ
ความผิด ผู้นั้นจึงจะต้องรับผิด (No Liability Without Fault) โดยในปัจจุบัน มีการผลิตเพื่อการอุปโภค
และบริโภคมากขึ้น เมื่อความเสียหายเกิดจากการอุปโภคและบริโภคมากขึ้น ผู้ที่ได้รับความเสียหาย
ต้องพิสูจน์ถึงความเกี่ยวข้องกับความเสียหายนั้นเป็นการยาก จึงเกิดทฤษฎีความรับผิดโดยเด็ดขาด
(Strict Liability Theory)

⁵⁶ ประทีป ทับอรรถานนท์. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 48. หน้า 72.

⁵⁷ ประทีป ทับอรรถานนท์. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 48. หน้า 73.

3) ทฤษฎีความรับผิดเด็ดขาด (Strict Liability Theory)⁵⁸

ทฤษฎีความรับผิดโดยเด็ดขาด (Strict Liability Theory) เป็นความรับผิดที่ผู้กระทำต้องรับผิดทั้งที่ตนไม่มีความผิด โดยไม่สนใจว่าการกระทำดังกล่าวเป็นการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่ รวมทั้งผู้กระทำนั้นจะรู้หรือไม่รู้ถึงเหตุการณ์แห่งกระทำนั้น แนวคิดของทฤษฎีนี้มาจากการที่ผู้กระทำก่อให้เกิดความเสียหายอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ต่อบุคคลในสังคม

แนวความคิดที่เกิดจากความรับผิดทางละเมิดที่เกิดจากการประมาทเลินเล่อ (Negligence) ของกลุ่มประเทศ Common Law คือ

Duty of Care เป็นหลักในการใช้ความระมัดระวังของบุคคล โดยมีหลักคิดว่าทุกคนในสังคมต้องมีหน้าที่ ที่ต้องระมัดระวังมิให้การกระทำของตนก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น ซึ่งหลักดังกล่าวอาจมีการพัฒนามาจากหลักพื้นฐานทางสังคม วัฒนธรรมโดยใช้มาตรฐานของวิญญูชนเข้ามาเพื่อพิจารณาระดับของ Duty of Care

Standard of Care เป็นมาตรฐานของวิญญูชนในสังคมที่ต้องการให้สมาชิกของสังคมมีความระมัดระวังในการใช้สิทธิของตนว่าควรอยู่ระดับใด โดยขึ้นอยู่กับมุมมองของสังคมที่มองผู้กระทำ โดยใช้มาตรฐานต่าง ๆ มาพิจารณา เช่น อายุ เพศ สถานการณ์นั้น ๆ อาชีพ วิชาชีพที่เกิดจากการประกอบอาชีพบางประเภท เป็นต้น

4) ทฤษฎีความรับผิดเพื่อละเมิดอันเกิดจากการกระทำของบุคคลอื่น (Vicarious Liability)

เป็นหลักที่ถูกนำมาใช้เพื่อทำให้การเยียวยาต่อผู้เสียหายในทางแพ่งเป็นไปได้ง่ายยิ่งขึ้น เนื่องจากในหลายกรณี ผู้กระทำละเมิดไม่มีศักยภาพในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหาย ที่ได้รับความเสียหายจากการกระทำละเมิดของตน เพราะสถานภาพทางเศรษฐกิจ กฎหมายจึงกำหนดให้บุคคลที่มีความสัมพันธ์กันตามสัญญา เช่น นายจ้าง ลูกจ้าง ตามสัญญาจ้างแรงงาน หรือบุคคลที่มีความสัมพันธ์กันตามกฎหมาย เช่น บิดา มารดา และบุตรผู้เยาว์ เป็นบุคคลที่ต้องร่วมรับผิดกับผู้กระทำละเมิด ตามหลักทฤษฎี ความรับผิดเพื่อละเมิดอันเกิดจากการกระทำของบุคคลอื่น (Vicarious Liability) นั้น เป็นข้อยกเว้นของหลักทั่วไป โดยศาลสามารถพิพากษาให้บุคคลดังกล่าวต้องร่วมรับผิดกับผู้กระทำละเมิดได้ จึงเป็นข้อยกเว้นของกฎหมายที่จำเป็นต้องอาศัยการตีความที่เคร่งครัดและจำกัด⁵⁹

โดยแนวคิดนี้มีพื้นฐานมาจากการชดเชยค่าสินไหมทดแทนของผู้ทำละเมิด แต่เนื่องจากการกระทำการทำงานที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้เสียหาย ยังมีบุคคลบางสถานะที่ได้รับผลประโยชน์

⁵⁸ ประทีป ทับอิตตานนท์. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 48. หน้า 73-74.

⁵⁹ ไพจิตร บุญญพันธ์. (2541). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์: ลักษณะละเมิด* (พิมพ์ครั้งที่ 8). กรุงเทพฯ: นิติบรรณการ. หน้า 43.

จากกิจการที่สั่งให้ทำ เช่น ลูกจ้างได้ทำงานตามที่นายจ้างสั่ง นายจ้างจะได้รับผลประโยชน์จากกิจการที่ลูกจ้างกระทำ แต่เมื่อกิจการดังกล่าว ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น นายจ้างผู้ได้รับผลประโยชน์จากกิจการนั้น ต้องร่วมรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายเช่นกัน กรณีที่บิดา มารดา ผู้ดูแลบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ย่อมต้องเข้ารับผิดต่อบุคคลผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการที่บุตรได้กระทำละเมิดต่อบุคคลนั้น แม้อบิดามารดาจะไม่ได้รับผลประโยชน์จากการที่บุตรนั้นกระทำก็ตาม แต่ความผูกพันและความรับผิดชอบของบิดามารดาที่มีต่อบุตรนั้นก็ยังคงอยู่และก่อให้เกิดความผูกพันในการรับผิดชอบทางละเมิดนั่นเอง ส่วนกรณี ครู นายจ้างหรือผู้ดูแลบุคคลที่ไร้ความสามารถไม่ว่าจะเป็นการชั่วคราวหรือประจำก็ตาม ก็ต้องรับผิดชอบในผลแห่งละเมิดที่บุคคลนั้นได้ก่อขึ้น ด้วยเหตุว่าการรับดูแลนั้น มิใช่หมายถึงการดูแลความผาสุกของบุคคลนั้นเท่านั้น แต่ต้องดูแลผลแห่งการกระทำของบุคคลนั้นด้วย กรณีเช่นนี้ ตัวการก็ต้องรับผิดชอบในผลแห่งละเมิดของตัวแทนในกิจการที่ตัวแทนกระทำการแทนตัวการเช่นกัน ซึ่งความรับผิดชอบในกรณีนี้เป็นความรับผิดชอบเด็ดขาดที่บุคคลผู้นั้นต้องร่วมรับผิดชอบ หรือต้องรับผิดชอบผู้ที่ต้องเสียหายจากการละเมิดเกิดขึ้นเมื่อใด ผู้นั้นก็ต้องเข้ารับผิดร่วมหรือรับผิดชอบในทันที แต่กฎหมายยังยอมให้ผู้ที่ต้องร่วมรับผิดชอบ หรือต้องรับผิดชอบนั้นพิสูจน์ในการใช้ความระมัดระวังเพื่อมิให้เกิดผลละเมิดเช่นนั้น

ดังนั้น จึงสรุปได้ว่า ความรับผิดชอบทางละเมิดเริ่มจากความรับผิดชอบเมื่อมีความเสียหาย (ทฤษฎีรับผิดชอบ) ไปสู่ความรับผิดชอบเพราะมีความผิด (Fault Theory) และเมื่อสภาพสังคมเปลี่ยนแปลงไป มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม ทำให้หลักความรับผิดชอบเมื่อมีความผิดขาดความเหมาะสม ทฤษฎีเกี่ยวกับความรับผิดชอบก็กลับไปสู่หลักที่ถือว่าเมื่อมีความเสียหายย่อมต้องมีความรับผิดชอบ เรียกว่า หลักความรับผิดชอบเด็ดขาด (Strict Liability) หรือ (Absolute Liability หรือ Fault Liability) หลักความรับผิดชอบเด็ดขาดนี้มีส่วนช่วยผู้เสียหายให้ได้รับการชดเชยค่าเสียหายโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด ซึ่งใช้ในความรับผิดชอบทางละเมิดที่เกิดจากการบริโภคสินค้าหรือบริการจากการประกอบกิจการอันตราย ใดๆก็ตาม มีข้อโต้แย้งเรื่องความรับผิดชอบของผู้ประกอบกิจการในการใช้หลักความรับผิดชอบเด็ดขาดนี้อยู่ไม่น้อย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเด็นที่เกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยของสินค้าและบริการ ซึ่งก่อให้เกิดภาวะเรื่องต้นทุนที่สูงขึ้นจนทำให้ผู้ประกอบการแบกรับภาระไว้เกินกว่าที่ควรจะเป็น ใดๆก็ตาม ความเห็นฝ่ายข้างมากก็ยังคงเห็นว่า สังคมปัจจุบันต้องการมาตรฐานที่ปลอดภัยดีกว่า การเยียวยาผู้ใช้และการเพิ่มภาระการลงทุน สามารถกระจายความเสี่ยงภัยแก่การสังคมได้ โดยยุติธรรม⁶⁰

⁶⁰ สุขุม สุกนิตย์. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 50. หน้า 9.