

บทที่ 3

กฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารรับจ้าง ในประเทศไทยและต่างประเทศ

การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยโดยเฉพาะอุบัติเหตุจากการโดยสารรับจ้าง มีแนวโน้มสูงขึ้นและก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย และทรัพย์สินของประชาชน มากขึ้น การที่รัฐจัดให้มีบริการขนส่งสาธารณะไม่ว่ากิจกรรมการขนส่งสาธารณะนั้นรัฐจะเป็น ผู้จัดทำเองหรือให้ออกชนเป็นผู้จัดทำโดยให้อยู่ในความดูแลของรัฐ เพื่ออำนวยความสะดวก แก่ประชาชน รัฐจึงต้องมีการตรากฎหมายออกมารองรับเพื่อควบคุมกิจการดังกล่าวรวมทั้ง ผู้ประกอบการให้อยู่ในเงื่อนไของกฎหมาย เพื่อให้เป็นไปตามที่รัฐกำหนดไว้ ทั้งนี้เพื่อให้เกิด ความปลอดภัยแก่ประชาชนผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะ

3.1 กฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบละเมิดของผู้ขับรถรับจ้างตามระบบกฎหมายไทย

3.1.1 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการขนส่งคนโดยสาร

ความหมายของสัญญารับขนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

การให้บริการรถรับจ้างเป็นสัญญารับขน กล่าวคือ เป็นสัญญาซึ่งผู้ให้บริการรถรับจ้าง ตกลงว่าจะทำการขนส่งผู้โดยสารจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งโดยเรียกสินจ้างจากผู้โดยสาร ทั้งนี้ ต้องเป็นทางการค้าปกติของผู้ให้บริการรถรับจ้าง ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 608¹

สัญญารับขน คือ สัญญาที่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเรียกว่า ผู้ขนส่งตกลงว่าจะทำการขนส่งของ หรือคนโดยสารจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง โดยเรียกสินจ้างซึ่งเป็นค่าระวางพาหนะหรือค่าโดยสาร แล้วแต่กรณี จากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเรียกว่าผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง ทั้งนี้ต้องเป็นการค้าปกติของผู้ขนส่ง²

¹ จี๊ด เศรษฐบุตร. (2493). *ความรู้เบื้องต้นแห่งกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย เจ้าทรัพย์ เจ้าซื้อ เจ้าจ้างแรงงาน จ้าง ทำของ และรับขน*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์และการเมือง. หน้า 173.

² กมล สนธิเกษตริน. (2528). *ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยจ้างแรงงาน จ้างทำของและรับขน*. กรุงเทพฯ: สุทธิสารการพิมพ์. หน้า 41.

สัญญารับขน คือ สัญญาซึ่งบุคคลหนึ่งเรียกว่า “ผู้ขนส่ง” ตกลงกับผู้ส่งหรือผู้โดยสารที่จะขนส่งหรือโดยสารจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งโดยได้รับค่าระวางพาหนะหรือค่าโดยสาร³

จากคำนิยามดังกล่าวพอสรุปได้ดังนี้ คือ

สัญญารับขนต้องมีคู่สัญญา 2 ฝ่าย คือ ผู้ขนส่ง เป็นบุคคลที่รับขนของหรือคนโดยสาร เพื่อบำเหน็จทางการค้าปกติ ส่วนอีกฝ่ายหนึ่ง คือ ผู้ส่ง เป็นบุคคลผู้ส่งของหรือคนโดยสาร

ดังนั้น บุคคลที่จะเป็นผู้ขนส่งนั้นจะต้องเป็นผู้ประกอบอาชีพรับขนโดยเฉพาะไม่ว่าจะเป็นการรับขนของหรือขนคนโดยสาร ถ้ากระทำเพียงครั้งคราวไม่ถือว่าเป็นผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 608

ผู้ขนส่งไม่ว่าจะขนส่งของหรือขนคนโดยสารนั้น จะต้องกระทำเพื่อบำเหน็จในการขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 608 ได้กำหนดว่าการขนส่งนั้นจะต้องเป็นการขนส่งที่มีบำเหน็จ ซึ่งคำว่าบำเหน็จนี้ อาจารย์ไพบุชิต ให้ความหมายว่า “สินจ้างที่ให้เป็นการตอบแทนการรับขนของหรือคนโดยสาร ถ้าเป็นผลประโยชน์ที่เกิดจากการอย่างอื่น เช่น ผลประโยชน์ที่จะได้มาในรูปของกำไรจากสินค้าที่พ่อค้าขายให้แก่ลูกค้า โดยพ่อค้ามีหน้าที่ขนสินค้านั้นไปถึงที่อยู่ของลูกค้า แต่มิได้เก็บค่าขนส่งเพิ่มเติมจากราคาสินค้า ไม่ถือว่าเป็นการรับขนเพื่อบำเหน็จเป็นทางการค้าปกติ”⁴ ซึ่งจากความเห็นดังกล่าว บำเหน็จทางการค้าปกตินั้นจะต้องเป็นการเรียกเอาค่าขนส่งโดยเฉพาะไม่ใช่ผลประโยชน์จากสินค้าที่ขนส่ง

สัญญารับขนนั้นมีลักษณะเป็นการรับขนคนโดยสารหรือสิ่งของจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง และสัญญารับขนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 608 นั้น มิได้ระบุชัดเจนว่า ผู้ขนส่งจะต้องมียานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งเป็นของตนเอง ซึ่งในเรื่องนี้อาจารย์ไพบุชิต เห็นว่า ผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องมียานพาหนะเป็นของตนเอง อีกทั้งยังมีแนวคำพิพากษาศาลฎีกาที่วางหลักในเรื่องนี้ว่า ผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องมีพาหนะเป็นของตนเอง เช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1331/2538 โจทก์มอบให้จำเลยที่ 1 ซึ่งมีจำเลยที่ 2 เป็นหุ้นส่วนผู้จัดการติดต่อดำเนินการเกี่ยวกับพิธีศุลกากรและการลากจูงตู้บรรจุสินค้าที่โรงงานของโจทก์ซึ่งอยู่ต่างจังหวัดและลากจูงตู้บรรจุสินค้าที่โรงงานของโจทก์ ซึ่งอยู่ต่างจังหวัดและลากจูงตู้บรรจุสินค้าดังกล่าวไปส่งมอบให้ บริษัท น. ที่ทำเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย แม้จำเลยที่ 1 จะไม่มีใบอนุญาตให้ประกอบการขนส่งและไม่มีรถบรรทุกเป็นของตนเองแต่การขนส่งและรับขนสินค้าเป็นวัตถุประสงค์ข้อหนึ่งของจำเลยที่ 1 ที่ได้จดทะเบียนไว้ ก็ถือว่าจำเลยที่ 1 ประกอบการเป็นผู้รับขนของเพื่อบำเหน็จเป็นทางการค้าปกติตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 608 การที่จำเลยที่ 1

³ ไพบุชิต เอกจริยกร. (2556). *คำอธิบายกฎหมาย อ่างแรงงาน อ่างทำของ รับขน*. กรุงเทพฯ: วิญญูชน. หน้า 230.

⁴ เรื่องเดียวกัน, หน้า 231.

ว่าจ้างให้จำเลยที่ 3 นำรถไปลากจูงตู้บรรจุสินค้าดังกล่าว ย่อมเป็นการมอบหมายของนั้น ไปอีกทอดหนึ่ง เมื่อของที่รับขนสูญหายไป เพราะความผิดของจำเลยที่ 3 จำเลยที่ 1 และจำเลยที่ 2 จึงต้องร่วมกับจำเลยที่ 3 รับผิดชอบโจทก์ด้วยตามมาตรา 617

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 149/2523 จำเลยเป็นผู้ประกอบกิจการรับขนส่งคนโดยสาร จำเลยต้องรับผิดชอบคนโดยสารในความเสียหายที่เกิดขึ้น จะปฏิเสธความรับผิดโดยอ้างว่ารถโดยสารคันนั้นเข้ามาและคนขับไม่ใช่ลูกจ้างของตนหาได้ไม่ จำเลยต้องชดใช้ค่าเสียหายที่ภรรยาและบุตรของโจทก์ตาย⁵

หน้าที่และความรับผิดของผู้ขนส่ง

หน้าที่และความรับผิดของผู้ขนส่งคนโดยสารต่อผู้โดยสาร มีดังนี้คือ

1) หน้าที่ในการส่งมอบเครื่องเดินทาง

ผู้ขนส่งมีหน้าที่ในการส่งมอบเครื่องเดินทาง หากผู้โดยสารได้มอบเครื่องเดินทางให้แก่ผู้ขนส่งก่อนเวลาที่ออกเดินทาง เมื่อมาถึงสถานที่ปลายทาง ผู้ขนส่งจะต้องส่งคืนเครื่องเดินทางที่ตนได้รับมอบไว้แก่ผู้โดยสาร แต่ในกรณีที่ผู้โดยสารไม่ได้นำสัมภาระไปพร้อมกับผู้โดยสาร แต่ได้นำมาให้ผู้ขนส่งจัดการขนส่งให้ ไม่ว่าผู้ขนส่งจะคิดค่าธรรมเนียมในการขนส่งสัมภาระเพิ่มหรือไม่ก็ตาม ผู้ขนส่งยังมีหน้าที่ที่จะต้องส่งเครื่องเดินทางหรือสัมภาระเหล่านั้นให้กับผู้โดยสารทันทีเมื่อผู้โดยสารถึงจุดหมายปลายทาง⁶

ในเรื่องนี้ศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริศ เอกจริยกร เห็นว่า “หน้าที่ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 635 นี้ไม่ใช้กับกรณีถ้าของผู้โดยสารนำมาให้ผู้ขนส่งขนส่งนั้นไม่ใช้สัมภาระ เช่น ของที่ผู้โดยสารจะขนเอาไปขาย ซึ่งหากผู้ขนส่งคิดค่าขนส่งเพิ่มขึ้น น่าจะต้องบังคับตามกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับการขนของเช่นเดียวกัน”⁷

2) หน้าที่ในการชดใช้ค่าเสียหายแก่ผู้โดยสาร

ผู้ขนส่งคนโดยสารจะต้องขนส่งคนโดยสารไปให้ถึงจุดหมายปลายทางโดยสวัสดิภาพ ดังนั้น หากระหว่างการขนส่งคนโดยสารนั้น ปรากฏว่ามีความเสียหาย⁸ เกิดขึ้นกับผู้โดยสาร ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้โดยสารซึ่งพอจำแนก ได้ดังนี้⁹

⁵ ไพฑูริศ เอกจริยกร. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 3. หน้า 232-233.

⁶ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์. มาตรา 635 บัญญัติว่า เครื่องเดินทางหากได้มอบหมายแก่ผู้ขนส่งทันเวลา ท่านว่าต้องส่งมอบให้ขณะคนโดยสาร

⁷ ไพฑูริศ เอกจริยกร. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 3. หน้า 233.

⁸ ท่านอาจารย์ไพโรจน์ วายูภาพ ได้ให้ความหมายว่า “ความเสียหายมีความหมายกว้างกว่าคำว่า ค่าเสียหาย อาจจะเป็นความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สิน หรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ได้ คำว่า ค่าเสียหาย

(1) ความเสียหายอันเกิดแก่ตัวผู้โดยสาร ในส่วนความเสียหายที่เกิดกับผู้โดยสารนั้น แบ่งได้ดังนี้ คือ

(1.1) ความเสียหายกรณีที่ผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บ ในกรณีที่ผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บจากการขนส่ง ผู้โดยสารมีสิทธิเรียกค่ารักษาพยาบาลที่เสียไปแล้วจากผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายพยาบาล

(1.2) ความเสียหายกรณีที่ผู้โดยสารเสียชีวิต ในกรณีที่ผู้โดยสารเสียชีวิต อันเป็นผลมาจากการขนส่งนั้น ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายการเลี้ยงดู ถ้าผู้โดยสารไม่ได้เสียชีวิตทันที แต่ได้ทำการรักษาพยาบาลมาก่อนด้วย ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายพยาบาลด้วย เช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 935/2516 “ผู้ตายห้อยโหนที่บันไดท้ายรถเพราะ คนโดยสารแน่น คนขับทราบว่ามีผู้โดยสารเกาะห้อยโหนอยู่ แต่ได้ขับแซงรถคันที่จอดอยู่ข้างหน้า จนท้ายรถเบียดชิด เป็นเหตุให้ผู้ตายพาดกับรถที่จอดอยู่พลัดตกลงมาถึงแก่ความตาย ดังนี้เป็นผล โดยตรงอันเกิดจากความประมาทของคนขับ แม้ผู้ตายจะมีส่วนผิดอยู่ด้วย ในการที่ไปเกาะห้อยโหน อยู่ที่บ้านไครด ก็ไม่ทำให้คนขับพ้นความรับผิดชอบจากความประมาทเลินเล่อดังกล่าวได้ ผู้ตายมีสร้อยคอทองคำ พระเครื่องและเงินสดติดตัว ได้สูญหายไปเพราะเหตุที่เกิดขึ้น เช่นนี้ จำเลยในฐานะผู้ขนส่ง และนายจ้างจึงต้องรับผิดชอบ การที่บุตรตายลงไป ย่อมทำให้บิดามารดาต้องขาดไร้อุปการะตามกฎหมาย ทั้งนี้ โดยไม่ต้องพิจารณาว่าในปัจจุบันผู้ตายจะได้อุปการะบิดามารดาอยู่หรือไม่ บิดามารดาชอบที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนในการที่ต้องขาดไร้อุปการะนั้น”¹⁰

(1.3) ความเสียหายกรณีที่ทรัพย์สินของผู้โดยสารได้สูญหายไปจากการรับขน คนโดยสาร เช่น ผู้โดยสารมีสร้อยคอทองคำ พระเครื่อง และเงินสดติดตัว ได้สูญหายไปเพราะเหตุที่เกิดขึ้น ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ

หมายความว่า การชดเชยเป็นเงินแก่ผู้เสียหายเพื่อทดแทนความเสียหายที่เกิดขึ้นเท่านั้น”. อ้างถึงใน ไพโรจน์ วายุภาพ. (2554). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยหนี้* (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: จีระการพิมพ์. หน้า 223.

⁹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์. มาตรา 634 ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสารในความเสียหายแก่ตัวเขา หรือในความเสี่ยงอย่างใด ๆ อันเป็นผลโดยตรงแก่การที่ต้องซักไซ้ในการขนส่ง เว้นแต่การเสียหายหรือสิทธิ นั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดแต่ความผิดของคนโดยสารเอง.

¹⁰ ไพทิต เอกจริยกร. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 3. หน้า 328-329.

(1.4) ความเสียหายอย่างใด ๆ อันเป็นผลโดยตรงแก่การที่ต้องชักช้าในการขนส่ง เช่น ทำให้ผู้โดยสารผิดสัญญา ทำให้ผู้โดยสารต้องเสียค่าใช้จ่ายในการค้างคืน เสียค่าอาหารเพิ่มขึ้น¹¹

(1.5) ความเสียหายอันเกิดแก่สัมภาระ ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการรับผิดชอบเรื่องสัมภาระนั้น จะต้องเป็นสัมภาระที่ต้องได้รับมอบหมายให้ผู้ขนส่งขนส่งด้วย ถ้ากระเป๋าเดินทางหรือสัมภาระใดที่ผู้โดยสารไม่ได้มอบหมายให้ผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ แต่อย่างไรก็ตามแม้สัมภาระนั้นผู้โดยสารไม่ได้มอบหมายแต่ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสัมภาระนั้น เกิดจากความผิดของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือเสียหายด้วย¹² แต่อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งมีสิทธิอ้างเหตุหลุดพ้นความรับผิดชอบได้ 2 กรณี¹³ คือ

- หากความเสียหายหรือความชักช้า เกิดจากเหตุสุดวิสัย คือความเสียหายที่เกิดจากเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้¹⁴ เช่น น้ำท่วม หรือแผ่นดินไหว¹⁵ จนทำให้ผู้ขนส่งขบรถชน

- ความเสียหายเกิดจากความผิดของผู้โดยสารเอง กล่าวคือ ผู้โดยสารเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายเอง

อายุความในเรื่องการฟ้องร้องตามสัญญารับขน มีดังนี้

(1) อายุความของผู้ขนส่งคน โดยสารเรียกเก็บค่าระวาง คือ อายุความในการฟ้องร้องของ ผู้ขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ฟ้องร้องเรียกเอาค่าโดยสาร ค่าระวาง มีกำหนดอายุความ 2 ปี¹⁶ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/34¹⁷

¹¹ ไพทิต เอกจริยกร. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 3. หน้า 262.

¹² ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์. มาตรา 638 “ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในเครื่องเดินทางซึ่งตนมิได้รับมอบหมาย เว้นแต่เมื่อเครื่องเดินทางนั้น สูญหาย หรือบุบสลาย ไปเพราะความผิดของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง”.

¹³ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์. มาตรา 634 “ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสารในความเสียหายอันเกิดแก่ตัวเขา หรือในความเสียหายอย่างใด ๆ อันเป็นผลโดยตรงแก่การที่ต้องชักช้าในการขนส่ง เว้นแต่การเสียหายหรือชักช้าอันเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดแต่ความผิดของคนโดยสารนั่นเอง”.

¹⁴ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์. มาตรา 8 คำว่า “เหตุสุดวิสัย” หมายความว่า เหตุใดๆอันจะเกิดขึ้นก็ดี จะให้ผลพิบัติก็ดี เป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้แม้ทั้งผู้ต้องประสบหรือใกล้จะต้องประสบเหตุนั้น จะได้จัดการระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและภาวะเช่นนั้น.

¹⁵ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 825/2508 “โจทก์บรรยายฟ้องว่าจำเลยเป็นเจ้าของรถและจัดรถนั้นรับคนโดยสารนำเที่ยวเก็บค่าโดยสารคนละ 55 บาทและ โจทก์เป็นผู้โดยสารแสดงให้เห็นถึงสภาพแห่งข้อหาว่าจำเลยมีหน้าที่เป็นผู้รับขนคนโดยสารแล้ว เมื่อรถที่ลูกจ้างขับไปชนรถอื่นเพราะเหตุสุดวิสัย นายจ้างไม่ต้องรับผิดชอบทั้งในฐานะนายจ้างและในฐานะผู้รับขนคนโดยสาร”.

(2) อายุความในการฟ้องเรียกค่าเสียหายจากการชนสัง คือ ผู้โดยสารที่ได้รับ ความเสียหายจากการชนสัง จะเรียกร้องเอาค่าเสียหายจากผู้ชนสังนั้น ต้องฟ้องร้องต่อศาลภายใน อายุความเท่าใดนั้น ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มิได้กำหนดในเรื่องดังกล่าวไว้โดยเฉพาะ จึงต้องนำเอาหลักเกณฑ์ในเรื่องของอายุความทั่วไปมาใช้ กล่าวคือ 10 ปีตามประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์ มาตรา 193/30¹⁸

3.1.2 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการละเมิด

ความหมายของคำว่าละเมิดนั้น ได้มีนักนิติศาสตร์หลายท่านได้ให้คำนิยามไว้ ดังนี้คือ ศาสตราจารย์ หม่อมราชวงศ์ เสนีย์ ปราโมช อธิบายว่า “ละเมิดคือการกระทำหรือละเว้น อันเป็นผิดต่อหน้าที่ตามกฎหมาย ซึ่งมีได้เกิดจากสัญญาหรือจากความรับผิดชอบตามหลัก Equity โดยเฉพาะและการกระทำหรือละเว้นนั้นล่วงละเมิด สิทธิของผู้ใดผู้หนึ่ง โดยปราศจากข้อยกเว้น เป็นเหตุให้เขาได้รับความเสียหายซึ่งกฎหมายยอมให้ฟ้องร้องกันได้ในทางแพ่ง”

ศาสตราจารย์ศักดิ์ สนองชาติ อธิบายว่า “ละเมิด หมายถึง การกระทำผิดกฎหมายโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่อ เป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย เสรีภาพ ทรัพย์สิน หรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใด ซึ่งผู้กระทำจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน”

Sir Percy Winfield นักนิติศาสตร์ชาวอังกฤษ ให้ความหมายว่า ความรับผิดชอบทางแพ่ง เกิดจากการไม่ปฏิบัติหน้าที่ที่กฎหมายกำหนดไว้เบื้องต้น หน้าที่นั้นเป็นหน้าที่ของบุคคลทั่วไปและการไม่ปฏิบัติหน้าที่นั้น ก่อให้เกิดความเสียหายที่ผู้ชนสังจะต้องรับผิดชอบ¹⁹

จากคำนิยามดังกล่าว อาจสรุปได้ว่า ละเมิดเป็นการกระทำผิดกฎหมายและก่อให้เกิด ความเสียหายแก่บุคคลอื่น ถ้ามีการกระทำผิดกฎหมาย แต่ไม่เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นหรือเกิด ความเสียหายแก่บุคคลอื่นแต่การกระทำนั้นไม่ผิดกฎหมาย ย่อมไม่เป็นละเมิด²⁰

¹⁶ คำชัย จงจักรพันธ์. (2545). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วย ระยะเวลาและอายุความ* (พิมพ์ครั้งที่ 5). กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์เดือนตุลา. หน้า 98-100.

¹⁷ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์. มาตรา 193/34 “สิทธิเรียกร้องดังต่อไปนี้ ให้มีกำหนดอายุความสองปี...

(3) ผู้ชนสังคน โดยสารหรือสิ่งของหรือผู้รับส่งข่าวสาร เรียกเอาค่าโดยสาร ค่าระวาง ค่าเช่า ค่าธรรมเนียม รวมทั้งเงินที่ได้ออกตรองไป”.

¹⁸ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์. มาตรา 193/34 “อายุความนั้น ถ้าประมวลกฎหมายนี้หรือกฎหมายอื่นมิได้บัญญัติไว้โดยเฉพาะ ให้มีกำหนดสิบปี”.

¹⁹ วารี นาสกุล. (2557). *คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง และลาภมิควรได้* (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: กรุงเทพมหานคร. หน้า 5.

²⁰ ศักดิ์ สนองชาติ. (2551). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด* (พิมพ์ครั้งที่ 8). กรุงเทพฯ: นิติบรรณการ. หน้า 1.

เมื่อผู้ขับรถรับจ้างก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้โดยสารไม่ว่าจะเป็นการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ผู้ขับรถรับจ้างย่อมต้องรับผิดชอบผู้โดยสารตามหลักความรับผิดเพื่อละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติความรับผิดทางละเมิดไว้ในมาตรา 420 ถึง มาตรา 452 กล่าวคือ ความรับผิดเพื่อละเมิดที่เกิดจากการกระทำของตนเองกับความรับผิดเพื่อละเมิดในการกระทำของบุคคลอื่น ซึ่งความรับผิดเพื่อละเมิดในการกระทำของตนเองนั้น จะต้องมิลักษณะตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 บัญญัติว่า “ผู้ใด จงใจ หรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิด จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น” ความรับผิดทางละเมิดโดยการกระทำของตนเอง มีองค์ประกอบดังต่อไปนี้

1) การกระทำ หมายถึง การแสดงความรู้สึกรู้สึกนึกคิดในใจของตน โดยการเคลื่อนไหวร่างกายไม่ว่าทางใด จะโดยทางกริยาอาการ วาจา หรือลายลักษณ์อักษร และผู้แสดงนั้น ได้รู้สำนึกในการเคลื่อนไหว รวมทั้งการกระทำโดยดเว้น ในกรณีที่จะต้องป้องกันผล การป้องกันผลนั้นต้องมีหน้าที่ที่จะต้องป้องกัน หน้าที่นั้นอาจเกิดจากบทบัญญัติของกฎหมายหรือหน้าที่ที่เกิดจากสัญญาแล้วเกิดความเสียหาย²¹

โดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ คำว่า “โดยจงใจ” นั้น มีความหมายคล้ายกับ “โดยเจตนา” ในทางอาญาแตกต่างกันแต่เพียงว่า การกระทำโดยจงใจนั้น หมายถึง การกระทำโดยรู้สำนึกถึงการกระทำว่าจะเป็นผลความเสียหายต่อบุคคลอื่น แต่มิได้หมายถึงว่า ต้องเป็นการกระทำที่เจาะจงให้เกิดผลเสียหายอย่างใดอย่างหนึ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างเช่น การกระทำโดยเจตนา ฉะนั้น การกระทำโดยเจตนาในทางอาญา จึงเป็นการกระทำโดยจงใจในความหมายของมาตรา 420 เสมอ นอกจากการกระทำโดยจงใจแล้ว ผู้กระทำอาจต้องรับผิดชอบละเมิดแม้มิได้กระทำโดยจงใจแต่กระทำโดยความประมาทเลินเล่อ²²

ประมาทเลินเล่อในทางแพ่งมีความหมายเช่นเดียวกับคำว่าประมาทในประมวลกฎหมายอาญา หมายถึง การกระทำโดยมิได้จงใจ แต่กระทำโดยปราศจากความระมัดระวังซึ่งบุคคลที่อยู่ในภาวะเช่นนั้น จำต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวัง เช่นว่านั้นได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่²³ ตัวอย่างเช่น การขับรถในขณะที่ฝนตกมองไม่เห็นทาง ผู้ใดขับรถเร็วในภาวะเช่นนั้น ย่อมแสดงว่ากระทำการโดยประมาท หรือการขับรถในเวลากลางคืน

²¹ วาริ นาสกุล, อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 19, หน้า 24-26.

²² สุขุม สุกนิตย์, (2550). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด* (พิมพ์ครั้งที่ 6). กรุงเทพฯ: นิติบรรณการ. หน้า 15.

²³ วาริ นาสกุล, อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 19, หน้า 38-39.

ต้องเปิดไฟส่องทางผู้ใดขับรถโดยไม่เปิดไฟส่องทางในเวลากลางคืนย่อมแสดงว่าเป็นฝ่ายกระทำประมาท ดังนั้น การพิจารณาการกระทำโดยประมาทในทางละเมิดนั้น ต้องพิจารณาจากความระมัดระวังของผู้กระทำ โดยเทียบกับบุคคลในวิสัยและพฤติการณ์อย่างเดียวกันกับผู้กระทำว่าปกติบุคคลเช่นว่านั้นจะใช้ความระมัดระวังได้มากน้อยเพียงใด ถ้าหากปรากฏว่า บุคคลธรรมดาที่เป็นมาตรฐานเทียบเคียงนั้นอยู่ในพฤติการณ์ภายนอกเช่นเดียวกันกับผู้กระทำจะใช้ความระมัดระวังมากกว่าผู้กระทำและความเสียหายย่อมไม่เกิดขึ้นก็ต้องถือว่าผู้กระทำประมาท²⁴

การกระทำโดยประมาทอาจเกิดจากการควั่นได้ เช่น วันเกิดเหตุฝนตกไม่มากและลมพัดไม่แรง การที่ต้นจามจุรีริมทางหลวงล้มทับผู้ตายขณะขับรถจักรยานยนต์ไปตามทางหลวงจนเป็นเหตุให้ผู้ตายถึงแก่ความตายมิใช่เกิดจากเหตุสุดวิสัย แต่เป็นเพราะความบกพร่องของกรมทางหลวงจำเลยที่ไม่โค่นหรือปล่อยปละละเลยไม่สั่งเจ้าหน้าที่ของจำเลยไปโค่นต้นจามจุรีที่มีสภาพผุ กว้าง เพื่อป้องกันมิให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น อันเป็นการกระทำละเมิดของจำเลย จำเลยจึงต้องรับผิดชอบต่อโจทก์ ส่วนกรณีที่ศาลฎีกาเคยพิพากษาว่าไม่เป็นประมาทเลินเล่อ เช่น ผู้ตายวิ่งตัดหน้ารถยนต์ที่จำเลยขับในระยะกระชั้นชิดเป็นความประมาทของผู้ตาย จำเลยไม่อาจห้ามล้อหยุดได้ทันสุดวิสัยที่จะป้องกันได้ มิใช่เกิดจากจำเลยประมาท²⁵

2) โดยผิดกฎหมาย (Unlawful) โดยหลักแล้วความผิดฐานละเมิดจะเกิดจากการกระทำ “ผิดหน้าที่” (Breach of Duty) หน้าที่ดังกล่าว อาจเกิดจากสัญญาหรือหน้าที่ที่เกิดจากความสัมพันธ์ในทางข้อเท็จจริง มีความหมายเช่นเดียวกับคำว่า “มิชอบด้วยกฎหมาย” ซึ่งหมายถึง การกระทำที่กฎหมายมิได้ให้สิทธิไว้ว่าสามารถทำได้ ถือเป็น การกระทำผิดกฎหมายทั้งสิ้น รวมถึงการผิดหน้าที่ที่ต้องเคารพต่อสิทธินั้นด้วย โดยไม่ต้องมีกฎหมายบัญญัติว่าการกระทำเช่นนั้นเป็นการกระทำ ความผิดกฎหมายอีกชั้นหนึ่ง²⁶

นอกจากนั้นคำว่า “ผิดกฎหมาย” มิได้หมายความว่า การที่มิได้ทำตามที่ถูกกฎหมายกำหนดไว้หรือฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมายเท่านั้น แต่ยังหมายถึง การกระทำที่เป็นการล่วงละเมิดสิทธิของผู้อื่นจนก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น โดยผู้กระทำไม่มีสิทธิหรือข้ออ้างตามกฎหมายที่จะกระทำได้ ทั้งได้กระทำโดยปราศจากความยินยอมของผู้เสียหาย²⁷

²⁴ สุขุม สุกนิตย์. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 22. หน้า 17-18.

²⁵ วารี นาสกุล. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 19. หน้า 51.

²⁶ วิไลภานนท์ธนาภรณ์. (2539). *ปัญหาการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ปริทัศน์ มหาวชิราวุฒยาลัย กรุงเทพมหานคร. หน้า 65-66.

²⁷ วารี นาสกุล. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 19. หน้า 61.

3) ทำให้ผู้อื่นเสียหาย สาธารณะสำคัญ คือ ต้องมีความเสียหายเกิดขึ้นไม่ว่าจะเป็น ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สิน หรือสิทธิของผู้อื่น แต่ประเด็นที่ว่า ต้องชดใช้กันเป็นจำนวนเท่าใด อย่างไรนั้น วิเคราะห์ตามหลักเกณฑ์ของการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ซึ่งความเสียหายดังกล่าวนี้ ต้องมีความหมายแน่นอนพอที่จะเป็นมูลให้เกิดการชดใช้ทดแทนได้ กล่าวคือ เป็นค่าเสียหายที่เกิดขึ้นแล้วจริง ๆ มิใช่เกิดจากการคาดหมายว่าจะเกิดหรือน่าจะเกิด เท่านั้น²⁸

ความรับผิดชอบในการกระทำของบุคคลอื่น (Vicarious Liability)

โดยหลักการแล้วบุคคลที่จะต้องรับผิดชอบเพื่อละเมิดนั้น จะต้องเป็นผู้กระทำละเมิดและการกระทำนั้นเป็นความผิด กล่าวคือ บุคคลที่กระทำละเมิดและบุคคลที่ต้องรับผิดชอบเป็นบุคคลคนเดียวกัน เพราะบุคคลหนึ่งกระทำละเมิดแต่จะ ไปให้บุคคลอื่นรับผิดชอบแทนไม่ได้ ต่อมากฎหมายได้มีการพัฒนา เพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้เสียหายจากการถูกระกระทำละเมิด ให้ผู้เสียหายได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากบุคคลอื่นนอกจากผู้กระทำละเมิด เพราะเหตุที่ว่าผู้กระทำละเมิดอาจไม่อยู่ในฐานะที่จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายได้ จึงเกิดเป็นหลักความรับผิดชอบ โดยไม่ต้องมีความผิด (Objective Responsibility)²⁹

บุคคลผู้ต้องรับผิดชอบในการกระทำของบุคคลอื่น คือ นายจ้าง ตัวการ บิดามารดา ผู้อนุบาล และครูบาอาจารย์ แต่ไม่รวมถึงความรับผิดชอบของคู่จ้างทำของ บุคคลที่ต้องรับผิดชอบ เมื่อใช้ค่าสินไหมทดแทนไปแล้ว มีสิทธิเรียกร้องชดใช้เอาจากผู้ก่อการละเมิดตามที่กฎหมายบัญญัติไว้

ความรับผิดชอบเพื่อละเมิดในการกระทำของบุคคลอื่น สามารถแบ่งออกเป็น 3 กรณี คือ

กรณีที่หนึ่ง ความรับผิดชอบของนายจ้างในเหตุละเมิดที่ลูกจ้างกระทำในทางการที่จ้าง ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 425 ได้บัญญัติว่า นายจ้างต้องร่วมรับผิดชอบกับลูกจ้างในผลแห่งละเมิดที่ลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้างซึ่งมีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาดังต่อไปนี้³⁰

(1) การเป็นนายจ้าง ลูกจ้าง หมายถึง เฉพาะการจ้างแรงงานตามสัญญาจ้างแรงงาน ไม่รวมถึงการจ้างทำของตามสัญญาจ้างทำของ ความสัมพันธ์ระหว่างนายจ้างกับลูกจ้างตามสัญญาจ้างแรงงาน คือ อำนาจบังคับบัญชาของนายจ้างและการปฏิบัติงานในขอบเขตการจ้างแรงงาน

²⁸ สุขุม สุกนิตย์. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 22. หน้า 32.

²⁹ ศนันท์กรณีย์ โสคติพันธุ์. (2552). คำอธิบายกฎหมายละเมิด จัดการงานนอกสั่งตามกฎหมายได้ พร้อมด้วยคำอธิบายในส่วนของพระราชบัญญัติว่าด้วยความรับผิดชอบทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 พระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง. กรุงเทพฯ: วิญญูชน. หน้า 154.

³⁰ สุขุม สุกนิตย์. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 22. หน้า 102-103.

ส่วนจะมีการตกลงกันในเรื่องสินจ้าง หรือค่าตอบแทนการทำงานหรือไม่ นั่นไม่ใช่ข้อสาระสำคัญ แม้ไม่ตกลงกันได้แต่ตามพฤติการณ์อาจคาดหมายได้ว่าการจ้างงานนั้น ไม่ได้เป็นการทำให้เปล่า ก็ยังถือว่ามีกรให้คำมั่นว่าจะให้สินจ้างโดยปริยาย

(2) ลูกจ้างได้กระทำการละเมิดไปในทางการที่จ้าง ซึ่งคำว่า “ในทางการที่จ้าง” หมายถึง การที่ลูกจ้างกระทำไปนั้นต้องเป็นการปฏิบัติให้งานที่จ้างลุล่วงไปและเหตุที่เกิดขึ้นเป็นผลจากการปฏิบัติงานนั้น มิใช่แต่เพียงเป็นเหตุที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ลูกจ้างกำลังปฏิบัติงานที่จ้างอยู่เท่านั้น

กรณีที่สอง ความรับผิดชอบของตัวการในผลแห่งละเมิดที่ตัวแทนกระทำในกิจการที่กระทำการแทนตัวการ ซึ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ให้นำบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดชอบของกฎหมายให้ถือว่า เป็นตัวการตัวแทนกันทั้งที่มีได้มีการตกลงจะทำการแทนแต่อย่างใด ซึ่งได้แก่กรณีตัวแทนเชิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 821 หรือตัวแทน โดยการให้สัตยาบันตามมาตรา 823 การที่กฎหมายบัญญัติให้ตัวการต้องร่วมรับผิดชอบในผลแห่งละเมิดซึ่งตัวแทนได้กระทำไปในทางที่ทำการแทนนั้น ก็เพราะต้องการให้ผู้เสียหายได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการกระทำของตัวแทน ตัวการย่อมอยู่ในฐานะที่จะรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก ถ้าหากปรากฏว่าเป็นความเสียหายที่ตัวแทนก่อขึ้นในขณะที่ทำการแทนตัวการเพื่อประโยชน์ของตัวการ ดังนั้น ไม่ว่าจะเป็นตัวแทนชนิดใด หากได้กระทำการแทนตัวการ หรือแม้ขณะกระทำการแทนจะกระทำนอกขอบอำนาจแต่ภายหลังมีการให้สัตยาบัน ตัวการก็ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่ตัวแทนก่อให้เกิดขึ้น³¹

ตัวแทนเชิดตามมาตรา 821 กฎหมายมุ่งคุ้มครองบุคคลภายนอกโดยปิดปากมิให้ตัวการที่ได้รับประโยชน์จากการที่ตัวแทนเชิดนั้นทำการกับบุคคลภายนอกปฏิเสธความรับผิดชอบ ตัวอย่างเช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7673/2550 รถแท็กซี่คันที่ชน โจทก์เป็นของห้างหุ้นส่วนจำกัด จำเลยที่ 2 มีชื่อและตราของจำเลยที่ 2 ติดอยู่ที่ประตูรถทั้งสองด้าน ทำให้คนทั่วไปเข้าใจว่าเป็นรถของจำเลยที่ 2 ที่นำออกวิ่งบริการรับส่งผู้โดยสาร จำเลยที่ 1 เซารถแท็กซี่ของจำเลยที่ 2 ขับชนโจทก์โดยประมาท จำเลยที่ 1 มิใช่ลูกจ้างหรือตัวแทนของจำเลยที่ 2 โดยตรง แต่การที่จำเลยที่ 2 ยอมให้จำเลยที่ 1 นำรถแท็กซี่คันเกิดเหตุออกวิ่งรับส่งคนโดยสารในนามของจำเลยที่ 2 โดยเปิดเผยโดยจำเลยที่ 2 ได้รับผลประโยชน์ด้วยเท่ากับจำเลยที่ 2 เชิดจำเลยที่ 1 เป็นตัวแทนในการรับส่งคนโดยสาร จำเลยที่ 2 จึงต้องร่วมรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกผู้สุจริต เสมือนว่าจำเลยที่ 1 เป็นตัวแทนของตนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 821 และต้องร่วมรับผิดชอบในการทำละเมิดของ

³¹ ศนันท์กรณ์ โสทธิพันธ์, อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 29, หน้า 166-172.

จำเลยที่ 1 ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 427 ประกอบมาตรา 425 จำเลยที่ 3 และจำเลยที่ 4 เป็นหุ้นส่วนไม่จำกัดความรับผิดชอบของจำเลยที่ 2 จึงต้องรับผิดชอบในหนี้ของจำเลยที่ 2 ด้วยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1080 ประกอบมาตรา 1070³²

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 402/2555 จำเลยที่ 1 นำรถบรรทุกหมายเลขทะเบียน 70-0868 เพชรบุรี ไปใช้ในการร่วมให้บริการขนส่งในนามของจำเลยที่ 3 ซึ่งเป็นผู้ประกอบการขนส่งประเภทรถยนต์บรรทุกไม่ประจำทางและขณะเกิดเหตุยังอยู่ในช่วงเวลาที่จำเลยที่ 3 ได้รับใบอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบการขนส่งทั้งบริเวณข้างรถปรากฏตราและชื่อของจำเลยที่ 3 อย่างชัดเจน คนทั่วไปที่ได้พบเห็นจะต้องเข้าใจว่าเป็นรถของจำเลยที่ 3 โดยเปิดเผย ทั้งจำเลยที่ 3 ได้รับผลประโยชน์จากการจัดเก็บค่าธรรมเนียม พฤติการณ์เท่ากับจำเลยที่ 3 เชิดให้จำเลยที่ 1 เป็นตัวแทนของจำเลยที่ 3 ในการรับบรรทุกขนส่ง จำเลยที่ 3 จึงต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกผู้สุจริตเสมือนว่าจำเลยที่ 1 เป็นตัวแทนของตนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 821 และต้องร่วมรับผิดชอบในการกระทำละเมิดของจำเลยที่ 1 ต่อโจทก์ตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 427 ประกอบมาตรา 425³³

กรณีที่สาม ความรับผิดชอบของบิดา มารดา ครู อาจารย์ ในเหตุละเมิดที่ผู้เยาว์หรือผู้อยู่ในความดูแลของตนกระทำละเมิดต่อบุคคลอื่น ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 429 ซึ่งโดยหลักแล้วผู้เยาว์หรือผู้วิกลจริต แม้ไร้ความสามารถเพราะเหตุเป็นผู้เยาว์หรือผู้วิกลจริต ก็ยังต้องรับผิดชอบในผลแห่งละเมิดที่ตนได้กระทำ มิได้รับยกเว้นว่า ไม่ต้องรับผิดชอบเพราะเหตุเป็นผู้ไร้ความสามารถ ผู้ที่ดูแลปกครอง ผู้ไร้ความสามารถ มีหน้าที่ตามกฎหมายที่จะต้องดูแลมิให้ผู้ไร้ความสามารถไปก่อความเสียหายแก่บุคคลภายนอก ดังนั้น ถ้าผู้เยาว์หรือผู้วิกลจริตไปก่อความเสียหายอันเป็นละเมิดกฎหมาย จึงกำหนดให้บิดามารดาหรือผู้อนุบาลร่วมกันรับผิดชอบกับผู้กระทำละเมิดด้วย แม้บิดามารดา หรือผู้อนุบาลจะมีได้มีส่วนผิดในการทำละเมิดนั้นเลย เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าตนได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแก่หน้าที่ดูแลซึ่งทำอยู่นั้น³⁴

บิดามารดา ตามมาตรา 429 หมายถึง บิดา มารดา โดยชอบด้วยกฎหมายซึ่งมีหน้าที่ดูแลผู้เยาว์ในขณะที่เกิดการกระทำละเมิดขึ้น ตัวอย่างเช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 480/2548 บิดายอมให้นุตรผู้เยาว์อายุ 16 ปีและยังไม่มีใบอนุญาตขับรถยนต์ ขับรถยนต์ซึ่งเป็นยานพาหนะออกไปตามถนนสาธารณะ เป็นการเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุได้

³² วารี นาสกุล. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 19. หน้า 216.

³³ วารี นาสกุล. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 19. หน้า 233.

³⁴ สุขุม สุกนิตย์. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 22. หน้า 132-133.

ถือว่าบิดามีได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแก่หน้าที่ดูแลบุตรผู้เยาว์ จึงต้องร่วมรับผิดชอบในละเมิดที่บุตรผู้เยาว์ ทำด้วย³⁵

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 9774/2544 จำเลยที่ 2 และที่ 3 ซึ่งเป็นบิดามารดาของจำเลยที่ 1 ผู้เยาว์ นำสืบข้อเท็จจริงได้เพียงว่าจำเลยที่ 2 และจำเลยที่ 3 ไม่เคยอนุญาตให้จำเลยที่ 1 ขับรถจักรยานยนต์ที่บ้านไปโรงเรียน รถจักรยานยนต์คันที่จำเลยที่ 1 ขับเป็นของเพื่อนจำเลยที่ 1 และขณะเกิดเหตุอยู่ในช่วงเวลาไปเรียนหนังสือที่โรงเรียนของจำเลยที่ 1 เท่านั้น มิได้พิสูจน์ว่าตนได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแก่หน้าที่ดูแลซึ่งทำอยู่นั้นตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 429 เพราะการใช้อำนาจปกครองของบิดามารดา รวมถึงการที่จะต้องคอยบงคับสั่งสอนดูแลตลอดจนควบคุมบุตรผู้เยาว์มิให้ออกไปประพฤติดนเสียหายนแก่บุคคลหรือทรัพย์สินแก่บุคคลอื่น ด้วยการที่บุตรผู้เยาว์ทำละเมิดในระหว่างที่ไปเรียนหนังสือ ย่อมมิใช่ข้อที่บิดามารดาจะยกขึ้นปฏิเสธความรับผิดชอบได้³⁶

ความรับผิดชอบของผู้ครอบครองหรือควบคุมยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล มีพื้นฐานความรับผิดชอบอยู่บนทฤษฎีรับภัย หมายความว่า ความรับผิดชอบทางละเมิดนั้นไม่จำเป็นที่ผู้กระทำละเมิดจะต้องกระทำความผิดด้วยเสมอไป กล่าวคือ เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นและรู้ว่าบุคคลใดเป็นผู้กระทำให้เกิดความเสียหาย ก็ควรถือว่าผู้นั้นเป็นผู้กระทำละเมิด โดยไม่ต้องคำนึงถึงว่าการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นจะผิดหรือถูกเพราะถือว่ามนุษย์ทุกคนเมื่อได้กระทำการใดแล้วย่อมเป็นการเสี่ยงภัยอย่างหนึ่ง อาจเกิดผลดีหรือผลร้ายก็ได้ ผู้กระทำต้องรับผลแห่งบาปเคราะห์นั้นเอง หรือถือว่าเป็นการเสี่ยงภัยอย่างหนึ่งและต้องเสี่ยงภัยที่เกิดขึ้นด้วยตนเอง

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 มีหลักเกณฑ์ ดังนี้

บุคคลที่ต้องรับผิดชอบตามมาตรานี้ คือ ผู้ที่ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอย่างใด ๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล

“ผู้ครอบครอง” หมายถึง ผู้ครอบครองตัวทรัพย์สินในลักษณะของการยึดถือ และได้ยึดถืออยู่จริงในขณะที่ยานพาหนะหรือทรัพย์สินอันตรายนั้นก่อความเสียหาย หากเจ้าของ หรือผู้เช่าหรือผู้ยืมมิได้ยึดถือทรัพย์สินอยู่ในขณะก่อความเสียหายก็ไม่ต้องรับผิดชอบ³⁷

“ผู้ควบคุมดูแล” หมายถึง ผู้มีหน้าที่ดูแลหรือบังคับการขับเคลื่อนของทรัพย์สินนั้น ในกรณีนี้ ผู้ได้รับความเสียหายจะฟ้องผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแลใครคนใดคนหนึ่งก็ได้

³⁵ ศนันทกรณ โสทธิพันธุ์. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 29. หน้า 177.

³⁶ ศนันทกรณ โสทธิพันธุ์. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 29. หน้า 233.

³⁷ ศนันทกรณ โสทธิพันธุ์. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 29. หน้า 262.

แต่จะต้องฟ้องเพียงคนเดียวและต้องระบุให้ชัดเจนว่าผู้ถูกฟ้องมีหน้าที่อย่างไร กล่าวคือ มีหน้าที่ครอบครองหรือมีหน้าที่ควบคุมดูแล³⁸

ดังนั้น บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะใดอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นต้องรับผิดชอบเพื่อความปลอดภัยอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น ผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะจึงหมายถึง ผู้ใช้ยานพาหนะในฐานะเป็นผู้ยึดถือในขณะที่เกิดความเสียหายหรือเป็นผู้ครอบครองยานพาหนะนั้นอยู่ในขณะเกิดเหตุ ฉะนั้น หากไม่ใช่เป็นผู้ขับหรือโดยสารไปในรถยนต์ด้วย แม้จะมีชื่อในทะเบียนเป็นเจ้าของรถยนต์คันเกิดเหตุก็ตาม ก็ถือไม่ได้ว่าเป็นผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลรถยนต์คันเกิดเหตุตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 วรรคแรกนี้³⁹

“ยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล” หมายความว่า ยานพาหนะที่เคลื่อนที่ไปด้วยกำลังเครื่องจักรกล ไม่ใช่เคลื่อนที่ด้วยกำลังคน อาจเดินด้วยกำลังไฟฟ้า กำลังเครื่องจักรหรือกำลังไอน้ำ ตัวอย่างเช่น รถยนต์ เรือยนต์ เรือกลไฟ รถไฟ รถไฟฟ้าที่เดินด้วยแบตเตอรี่ไฟฟ้า เป็นต้น ส่วนจักรยานที่ใส่แรงคนปั่น เกวียน รถม้า ไม่ถือว่าเป็นยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล และความปลอดภัยที่เกิดจากยานพาหนะนั้นต้องเป็นความปลอดภัยที่เกิดขึ้นขณะที่ยานพาหนะกำลังเคลื่อนที่อยู่ ดังนั้น ในกรณีที่รถยนต์ติดเครื่องทิ้งไว้ แต่ มิได้ใส่เบรกมือแล้ว ไหลลงมาจากเนินชนรถคนอื่น ถือว่าเป็นความปลอดภัยที่เกิดจากยานพาหนะตามความหมายของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา มาตรา 437 วรรคแรก แต่มิได้เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ผู้ได้รับความเสียหายต้องไปฟ้องเรียกค่าเสียหายทางละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 มิใช่มาตรา 437 หรือเป็นกรณีที่มีหม้อน้ำรักระเบิดในขณะที่รถจอดอยู่ก็ไม่ใช่กรณีตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา มาตรา 437 วรรคแรก ผู้ได้รับความเสียหายจะได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐานตามกฎหมายตามมาตรานี้ เฉพาะต่อเมื่อคู่กรณีฝ่ายหนึ่งเป็นยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลส่วนอีกฝ่ายหนึ่งต้องมีใช้ยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 นี้⁴⁰

3.1.3 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย

การประกันวินาศภัยที่เกี่ยวกับการคุ้มครองผู้โดยสารรถรับจ้างในกรณีที่เกิดความเสียหายจากการโดยสาร ได้แก่ การประกันภัยค่าจูน อันมีหลักเกณฑ์ ดังนี้

³⁸ วารีนาสกุล. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 19. หน้า 171.

³⁹ ศนันท์กรณ โสทธิพันธุ์. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 29. หน้า 262-263.

⁴⁰ วารีนาสกุล. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 19. หน้า 172-173.

“การประกันวินาศภัย” หมายถึง การประกันภัยเพื่อความเสียหายอย่างใด ๆ อันพึงประมาณเป็นเงินได้ โดยผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยจะได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่เกิดวินาศภัยขึ้นตามสัญญา แต่ต้องไม่เกินความเสียหายที่แท้จริงภายในจำนวนเงินที่ได้เอาประกันภัย⁴¹

ประกันวินาศภัยเป็นสัญญาต่างตอบแทนที่มีวัตถุประสงค์ เป็นการชดเชยค่าสินไหมทดแทน การประกันวินาศภัยมุ่งถึงความเสียหายที่ประมาณเป็นเงินได้ ความเสียหายใดที่ไม่สามารถตราค่าเพื่อชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่แท้จริงได้ ไม่ถือเป็นวินาศภัยและไม่สามารถเอาประกันภัยได้ เช่น การประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคล ในส่วนที่เกี่ยวกับความตาย หรือสูญเสียอวัยวะสำคัญ ไม่ถือว่าเป็นการประกันวินาศภัยเพราะชีวิต ร่างกาย อวัยวะของบุคคลนั้น เป็นสิ่งที่มีค่ามากไม่สามารถตราค่าเป็นเงินได้อย่างถูกต้อง จึงไม่สามารถชดเชยค่าสินไหมทดแทนในส่วนนี้ตามสัญญาประกันวินาศภัยได้ แต่การประกันอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับรถยนต์ เมื่อรถยนต์ที่เอาประกันภัยไว้ถูกชนเสียหายนั้นสามารถประมาณเป็นเงินได้ เช่นนี้เห็นได้ชัดว่าเป็นการประกันวินาศภัย⁴²

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 861 เป็นลักษณะทั่วไปของการประกันวินาศภัย ซึ่งบัญญัติว่า “อันสัญญาประกันภัยนั้น คือ สัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่ง ตกลงจะชดเชยค่าสินไหมทดแทนหรือใช้เงินจำนวนหนึ่งให้ในกรณีวินาศภัย หากมีขึ้น หรือในเหตุอย่างอื่นในอนาคตคงได้ระบุไว้ในสัญญาและในการนี้บุคคลอีกคนหนึ่งตกลงจะส่งเงินซึ่งเรียกว่าเบี้ยประกันภัย”⁴³

ประกันภัยค้ำจุน ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 887 บัญญัติว่า “อันว่าประกันภัยค้ำจุนนั้น คือ สัญญาประกันภัยซึ่งผู้รับประกันภัยตกลงว่าจะใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัย เพื่อความวินาศภัยอันเกิดขึ้นแก่บุคคลอีกคนหนึ่ง และซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบ” จะเห็นได้ว่าจากบทบัญญัติดังกล่าวการประกันภัยค้ำจุนเป็นการประกันภัยความรับผิด กล่าวคือ การที่ผู้รับประกันภัยตกลงว่าจะใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกผู้ต้องเสียหายจากการกระทำของผู้เอาประกันภัยหรือผู้ที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบ ซึ่งแตกต่างกับการประกันวินาศภัยธรรมดาตรงที่วินาศภัยธรรมดามุ่งถึงความเสียหายอันเกิดแก่วัตถุที่เอาประกันภัย แต่ประกันภัยค้ำจุนมุ่งถึงความเสียหายอันเกิดกับบุคคลภายนอกเนื่องจากความผิดของผู้เอาประกัน

⁴¹ ไพโรจน์ วายุภาพ และ สิทธิโชค ศรีเจริญ. (2541). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย*. กรุงเทพฯ: จีระการพิมพ์. หน้า 85.

⁴² ไชยศ เหมะรัชตะ. (2551). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย*. กรุงเทพฯ: นิติธรรม. หน้า 178.

⁴³ จำรัส เหมะจากรุ. (2559). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย*. กรุงเทพฯ: ชวนพิมพ์ 50. หน้า 13-14.

และบุคคลผู้ต้องเสียหายชอบที่จะได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามที่ตนควรจะได้รับจากผู้รับประกันภัยโดยตรง แต่ค่าสินไหมทดแทนที่ผู้เสียหายจะได้รับไม้อาจจะคิดเกินไปกว่าจำนวนอันผู้รับประกันภัยจะพึงต้องใช้ตามสัญญาอันได้ในคดีระหว่างบุคคลผู้ต้องเสียหายกับผู้รับประกันภัยนั้น ผู้ต้องเสียหายเรียกตัวผู้เอาประกันภัยเข้ามาในคดีด้วย ผู้รับประกันภัยนั้นแม้จะได้ส่งค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยแล้วก็หาหลุดพ้นจากความรับผิดชอบต่อบุคคลผู้ต้องเสียหายนั้นไม่ เว้นแต่ตนจะพิสูจน์ได้ว่าค่าสินไหมทดแทนนั้นผู้เอาประกันภัยได้ใช้ให้แก่ผู้ต้องเสียหายแล้ว⁴⁴

ข้อสังเกตเกี่ยวกับการประกันภัยค้ำจุน⁴⁵

1) การพิจารณาปัญหาเรื่องประกันภัยค้ำจุน ชั้นแรก ต้องพิจารณาจากตัวผู้เอาประกันภัยเสียก่อนว่า ผู้เอาประกันภัยมีความรับผิดชอบตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอกหรือไม่ ถ้าผู้เอาประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบ ผู้รับประกันภัยก็ไม่ต้องรับผิดชอบไปด้วย

2) ค่าสินไหมทดแทนที่บุคคลภายนอกจะเรียกร้องได้นั้น ได้แก่ ค่าสินไหมทดแทนที่สามารถคำนวณเป็นตัวเงินได้ แต่จะเรียกได้ไม่เกินจำนวนเงินที่เอาประกันภัยไว้

3) ความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยค้ำจุนอยู่ในบังคับของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 879 ถ้าผู้เอาประกันภัยได้ก่อวินาศภัยขึ้นด้วยความทุจริตหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงแล้ว ผู้รับประกันภัยก็ไม่ต้องรับผิดชอบ

4) ในคดีระหว่างผู้เสียหายกับผู้รับประกันภัยค้ำจุน ผู้เสียหายต้องเรียกผู้เอาประกันภัยเข้ามาในคดีด้วย มิฉะนั้นไม่อาจเรียกส่วนที่ขาดจากผู้เอาประกันภัยได้

5) ผู้รับประกันภัยค้ำจุนต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกผู้เสียหาย แม้ว่าผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นคู่สัญญาปฏิบัติผิดเงื่อนไขในกรมธรรม์ประกันภัย ผู้รับประกันภัยก็จะยกเหตุนี้ขึ้นอ้างเพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกหาได้ไม่

6) การรับช่วงสิทธิ ผู้รับประกันภัยค้ำจุนจะอาศัยอำนาจตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 880 มาบังคับใช้เพื่อใช้สิทธิไล่เบียดเอากับผู้เอาประกันภัยไม่ได้ เพราะประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 880 เป็นเรื่องความผิดเกิดขึ้นโดยบุคคลภายนอกแต่ประกันภัยค้ำจุนเป็นเรื่องผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นบุคคลในสัญญา มิใช่บุคคลภายนอกกระทำความผิด ฉะนั้นโดยหลักแล้ว ผู้รับประกันภัยไม่อาจรับช่วงสิทธิได้ แต่ผู้รับประกันภัยค้ำจุนอาจรับช่วงสิทธิได้ในบางกรณี เช่น ลูกจ้างของผู้เอาประกันภัยไปก่อละเมิดต่อบุคคลภายนอกเป็นเหตุให้ผู้เอาประกันภัยในฐานะนายจ้างต้องร่วมรับผิดชอบ ดังนี้ เมื่อผู้รับประกันภัยใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับบุคคลภายนอกแล้ว

⁴⁴ ไพโรจน์ วายุภาพ และ สิทธิโชค ศรีเจริญ. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 41. หน้า 168-169.

⁴⁵ สรพล สุขทรพรต. (2551). *คำอธิบายกฎหมายลักษณะประกันภัยศึกษาแบบเรียงมาตรา* (พิมพ์ครั้งที่ 9). กรุงเทพฯ: วิทยุชน. หน้า 105-111.

ก็อาจรับช่วงสิทธิตามมาตรา 880 ไปได้เมื่อเอาลูกจ้างได้ เพราะเป็นความผิดที่เกิดโดยลูกจ้างของ
ผู้เอาประกันภัยซึ่งถือว่าเป็นบุคคลภายนอกสัญญา

3.1.4 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภคร พ.ศ. 2522

กฎหมายวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภคตามกฎหมายไทยได้แบ่งลักษณะของคดีผู้บริโภค
ออกเป็น 4 ประเภท ดังนี้⁴⁶

1) เป็นคดีแพ่งระหว่างผู้บริโภคหรือผู้มีอำนาจฟ้องคดีแทนผู้บริโภค กับผู้ประกอบการธุรกิจ
ซึ่งพิพาทกันเกี่ยวกับสิทธิหรือหน้าที่ตามกฎหมายอันเนื่องมาจากการบริโภคสินค้าหรือบริการ
โดยมีคู่ความ 2 ฝ่าย คือ ฝ่ายผู้บริโภคหรือผู้มีอำนาจฟ้องคดีแทนผู้บริโภค กับฝ่ายผู้ประกอบการ⁴⁷

2) เป็นคดีแพ่งตามกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้า
ที่ไม่ปลอดภัย กล่าวคือ คดีใดที่มีการฟ้องหรือเป็นข้อพิพาทตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อ
ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 แล้ว ให้ถือว่าเป็นคดีผู้บริโภค โดยผู้เป็น
โจทก์ฟ้องจะต้องเป็นผู้ได้รับความเสียหายอันเกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งอาจเป็นผู้บริโภค
หรือบุคคลอื่นที่ได้รับความเสียหายจากการใช้สินค้านั้นก็ได้ ส่วนจำเลยนั้นเป็นผู้ประกอบการ เช่น
ผู้ผลิต ผู้ว่าจ้างให้ผลิต ผู้นำเข้า เป็นต้น

3) เป็นคดีแพ่งที่เกี่ยวข้องพันกันกับคดีตามกลุ่มในข้อ 1 และกลุ่มในข้อ 2 เช่น มีการฟ้อง
ให้รับผิดชอบตามสัญญา ค่าประกัน จำนอง จำน่า โดยสัญญานั้นเกี่ยวข้องพันกันกับคดีตามกลุ่มที่ 1 และ
กลุ่มที่ 2

4) เป็นคดีแพ่งที่มีกฎหมายบัญญัติให้ใช้วิธีพิจารณาตามพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดี
ผู้บริโภค พ.ศ. 2551 กรณีนี้เป็นการเปิดกว้างไว้สำหรับการบัญญัติกฎหมายอื่นเพิ่มเติมในภายหลัง

“ผู้บริโภค” หมายถึง ผู้บริโภคตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้บริโภค และรวมถึง
ผู้เสียหายตามกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยด้วย

สำหรับผู้บริโภคตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 นั้น หมายถึง ผู้ซื้อหรือ
ผู้ได้รับบริการจากผู้ประกอบการหรือผู้ซึ่งได้รับการเสนอหรือการชักชวนจากผู้ประกอบการ
เพื่อให้ซื้อสินค้าหรือรับบริการ และหมายรวมถึงผู้ใช้สินค้าหรือผู้ได้รับบริการจากผู้ประกอบ
ธุรกิจโดยชอบแม้มิได้เป็นผู้เสียค่าตอบแทนก็ตาม⁴⁸

⁴⁶ ชานิศ เกศวพิทักษ์. (2551). *คำอธิบายกฎหมายวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค*. กรุงเทพฯ: สำนักอบรมกฎหมายแห่ง
เนติบัณฑิตสภา ศูนย์หนังสือเนติบัณฑิตยสภา. หน้า 12-27.

⁴⁷ พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551. มาตรา 3.

⁴⁸ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522. มาตรา 3.

ส่วนผู้เสียหายจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยตามพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 นั้น หมายถึง ผู้เสียหายจากสินค้าที่ก่อหรืออาจก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นได้ไม่ว่าจะเป็นเพราะเหตุจากความบกพร่องในการผลิตหรือการออกแบบหรือไม่ได้กำหนดวิธีใช้วิธีเก็บรักษา คำเตือน หรือข้อมูลเกี่ยวกับสินค้า หรือกำหนดไว้แต่ไม่ถูกต้องหรือไม่ชัดเจนตามสมควร ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงสภาพของสินค้า รวมทั้งลักษณะการใช้งานและการเก็บรักษาตามปกติธรรมดาของสินค้าอันพึงคาดหมายได้⁴⁹

สินค้าที่ไม่ปลอดภัย คือ สินค้าที่ก่อหรืออาจก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นได้ไม่ว่าจะเป็นเพราะเหตุจากความบกพร่องในการผลิตหรือการออกแบบ หรือไม่ได้กำหนด วิธีใช้ วิธีเก็บรักษา คำเตือน หรือข้อมูลเกี่ยวกับสินค้า หรือกำหนดไว้แต่ไม่ถูกต้องหรือไม่ชัดเจนตามสมควร ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงสภาพของสินค้ารวมทั้งลักษณะการใช้งานและการเก็บรักษาตามปกติธรรมดาของสินค้าอันพึงคาดหมายได้

ผู้มีอำนาจฟ้องคดีแทนผู้บริโภค

1) ผู้มีอำนาจฟ้องคดีแทนผู้บริโภคตามมาตรา 19

2) คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522

ซึ่งมีอำนาจฟ้องคดีแทนผู้บริโภคได้ 2 กรณี คือ

(1) กรณีเป็นคดีที่เกี่ยวกับการละเมิดสิทธิของผู้บริโภคที่คณะกรรมการเห็นสมควรกรณีหนึ่งและ

(2) กรณีเป็นคดีผู้บริโภคที่ถูกละเมิดสิทธิร้องขอซึ่งคณะกรรมการเห็นว่าการดำเนินคดีนั้นจะเป็นประโยชน์แก่ผู้บริโภคเป็นส่วนรวมอีกกรณีหนึ่ง

3) สมาคมที่คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภครับรอง ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 มาตรา 40 และมาตรา 41 ซึ่งมีอำนาจฟ้องคดีแทนผู้บริโภคที่เป็นสมาชิกของสมาคมเท่านั้น

ผู้มีอำนาจฟ้องแทนผู้บริโภคตามกฎหมายอื่น ได้แก่

1) มูลนิธิที่คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภครับรองตามกฎหมายว่าด้วยคุ้มครองผู้บริโภค

⁴⁹ พระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551. มาตรา 4.

2) มุลนิธิที่คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภครับรองมีอำนาจฟ้องคดีเฉพาะการเรียกค่าเสียหายแทนผู้เสียหายตามพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 มาตรา 10 เท่านั้น⁵⁰

3) หน่วยงานหรือองค์กรอื่น เป็นการบัญญัติไว้เพื่อเปิดทางไว้ในอนาคตหากมีกฎหมายเพิ่มเติมให้หน่วยงานหรือองค์กรใดมีอำนาจฟ้องคดีแทนผู้บริโภค คดีที่หน่วยงานหรือองค์กรนั้นฟ้องร้องอาจถือได้ว่าเป็นคดีผู้บริโภคหากเข้าหลักเกณฑ์ตามพระราชบัญญัตินี้

“ผู้ประกอบการธุรกิจ” หมายถึง ผู้ประกอบการธุรกิจตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้บริโภค และหมายความรวมถึงผู้ประกอบการตามกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยด้วย จากคำนิยามดังกล่าวสรุปได้ว่า ผู้ประกอบการธุรกิจตามกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคนั้น หมายถึง ผู้ขาย ผู้ผลิตเพื่อขาย ผู้ส่งหรือนำ เข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อขายหรือผู้ซื้อเพื่อขายต่อซึ่งสินค้าหรือ ผู้ให้บริการ และหมายความรวมถึงผู้ประกอบการโฆษณาด้วย

คำว่า “ซื้อ” ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 มาตรา 3 หมายความรวมถึงเช่า เช่าซื้อ หรือได้มาไว้ว่าด้วยประการใด ๆ โดยให้ค่าตอบแทนเป็นเงินหรือผลประโยชน์อย่างอื่น

คำว่า “ขาย” ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 มาตรา 3 หมายความรวมถึงให้เช่า ให้เช่าซื้อหรือจัดหาให้ไม่ว่าด้วยประการใด ๆ โดยเรียกค่าตอบแทนเป็นเงินหรือผลประโยชน์อย่างอื่น ตลอดจนการเสนอหรือการชักชวนเพื่อการดังกล่าวด้วย

ดังนั้น ถ้าเป็นการซื้อขายสินค้าก็อาจจะทำให้เกิดข้อพิพาทอันเนื่องมาจากการบริโภคสินค้า ถ้าเป็นการเช่าหรือเช่าซื้อก็อาจทำให้เกิดข้อพิพาทอันเนื่องมาจากการบริโภคหรือบริการ ส่วนการใช้ผลประโยชน์อย่างอื่นที่มีเงินนั้น แม้จะเป็นการแลกเปลี่ยน ก็ถือว่าเป็นการซื้อขายด้วย

คำว่า “สินค้า” ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 มาตรา 3 หมายความว่า สิ่งของที่ผลิตหรือมีไว้เพื่อขาย สิ่งของที่ผลิตหรือมีไว้เพื่อแจกจ่ายโดยให้เปล่าจึงมิใช่สินค้า เช่น องค์กรการกุศล ผลิตน้ำบรรจุขวดแจกจ่ายให้แก่ผู้ประสบอุทกภัย หรือแจกจ่ายเครื่องอุปโภคแก่ผู้ประสบอัคคีภัย น้ำหรือเครื่องอุปโภค ดังกล่าวจึงมิใช่สินค้า

คำว่า “บริการ” ตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว หมายถึง ผู้รับจัดทำกรงาน ผู้ให้สิทธิใด ๆ หรือให้ใช้หรือให้ประโยชน์ในทรัพย์สินหรือกิจการใด ๆ โดยเรียกค่าตอบแทนเป็นเงินหรือผลประโยชน์อื่นแต่ไม่รวมถึงผู้รับจ้างแรงงานตามกฎหมายแรงงาน⁵¹

⁵⁰ ชาญณรงค์ ปราณจิตต์. (2551). *คำอธิบายพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551*. กรุงเทพฯ: สำนักงานศาลยุติธรรม. หน้า 1-2.

⁵¹ ไพโรจน์ วายุภาพ. (2552). *คำอธิบายกฎหมายวิธีพิจารณาผู้บริโภค พ.ศ. 2551*. กรุงเทพฯ: สวัสดิการหนังสือกฎหมายปณรัชช. หน้า 31-32.

3.1.5 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522⁵²

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ในส่วนที่เกี่ยวกับการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารรถรับจ้างในกรณีที่เกิดความเสียหายจากการขนส่ง โดยกรมการขนส่งทางบกกำหนดให้ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก และผู้ที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ต้องวางหลักทรัพย์เป็นเงินสดหรือพันธบัตรรัฐบาลไทย หรือสัญญาประกันภัยและกรมธรรม์ประกันภัยโดยผู้ประกอบการเป็นผู้เอาประกันและผู้โดยสารที่ได้รับความเสียหายเป็นผู้รับประโยชน์ ในจำนวนตามที่กฎกระทรวงกำหนดไว้ กล่าวคือ ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางต้องวางเงินหรือหลักประกันดังกล่าวจำนวน 35,000 บาทต่อคันแรก และคันละ 500 บาทสำหรับคันต่อไป แต่เมื่อรวมแล้วไม่เกิน 300,000 บาท ส่วนรถขนาดเล็ก วางเงินจำนวน 35,000 บาทต่อคันแรก และ คันละ 200 บาทสำหรับคันต่อไป แต่เมื่อรวมกันแล้วเกิน 200,000 บาท และหากมูลค่าทรัพย์สินลดน้อยลง ให้ผู้ประกอบการนำมาเพิ่มจนเท่ากับจำนวนเดิม และหลักทรัพย์ดังกล่าวไม่อยู่ในความรับผิดชอบแห่งการบังคับคดีเว้นแต่เป็นบังคับเพื่อการชำระหนี้ที่ผู้ประกอบการต้องชดใช้อันเนื่องจากการขนส่งของตน

เมื่อรถของผู้ประกอบการได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ร่างกาย ชีวิตของบุคคลใด ผู้นั้นต้องชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้เสียหายหรือทายาท ให้จ่ายตามความร้ายแรงของความเสียหายตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวงตามหมวด 4 เรื่อง การชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่งและรถที่ใช้ในการประกอบการขนส่งต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรง มีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบถูกต้องตามที่กฎกระทรวงกำหนด

3.1.6 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ พ.ศ. 2535⁵³

กรมการขนส่งทางบกกำหนดให้ รถที่ต้องทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติ⁵⁴ ได้แก่ รถทุกชนิดทุกประเภทตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร เป็นรถที่เจ้าของมิได้ใช้ ไม่ว่ารถดังกล่าวจะเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้าหรือพลังงานอื่น เช่น รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถสามล้อเครื่อง รถยนต์โดยสาร รถบรรทุก หักรถลากจูง รถพ่วง รถบดถนน รถอีแต๋น ฯลฯ

⁵² พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522. (2522, 21 มีนาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 96 (ตอนที่ 38) ฉบับพิเศษ, หน้า 1.

⁵³ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.). (2560). *พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ พ.ศ. 2535*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://www.oic.or.th/th/consumer>. [2561, 20 มกราคม].

⁵⁴ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535. มาตรา 4.

บุคคลผู้มีหน้าที่ต้องทำประกันภัย ผู้ที่ได้รับความคุ้มครอง และผู้มีหน้าที่รับประกันภัย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ พ.ศ. 2535

ผู้มีหน้าที่ต้องทำประกันภัยรถ ได้แก่ เจ้าของรถ ผู้ครอบครองรถในฐานะผู้เช่าซื้อรถ และผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในประเทศ การฝ่าฝืนไม่จัดให้มีประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ พ.ศ. 2535 กฎหมายกำหนดอัตราโทษปรับไว้ไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

ผู้ได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัตินี้ คือ ผู้ประสบภัย หมายถึง ประชาชนทุกคนที่ประสบภัยจากรถไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร คนเดินเท้า หากได้รับความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย อันเนื่องมาจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากรถก็จะได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัตินี้

ผู้มีหน้าที่รับประกันภัยตามพระราชบัญญัตินี้⁵⁵ คือ บริษัทประกันวินาศภัยที่รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจประกันภัยรถ ประชาชนสามารถทำประกันภัย ได้ที่บริษัทประกันภัยข้างต้น รวมถึงสาขาของบริษัทนั้น ๆ ทั่วประเทศ นอกจากนี้ ยังมีบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ที่รับประกันภัยเฉพาะรถจักรยานยนต์ มีสาขาให้บริการทุกจังหวัดทั่วประเทศ บริษัทใดฝ่าฝืนไม่รับประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ พ.ศ. 2535 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงสองแสนห้าหมื่นบาท

ความคุ้มครองเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ พ.ศ. 2535

ผู้ประสบภัยจะได้รับความคุ้มครองในความเสียหายที่เกิดขึ้น เป็นค่ารักษาพยาบาลกรณีบาดเจ็บและเป็นค่าปลงศพในกรณีเสียชีวิต โดยไม่ต้องรอพิสูจน์ความผิด บริษัทจะชดใช้ให้แก่ผู้ประสบภัย หรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยภายใน 7 วัน นับแต่บริษัทได้รับคำร้องขอค่าเสียหายดังกล่าวเรียกว่า “ค่าเสียหายเบื้องต้น”⁵⁶ โดยมีจำนวนเงิน ดังนี้

1) กรณีบาดเจ็บ จะได้รับชดใช้เป็นค่ารักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลที่จ่ายจริงแต่ไม่เกิน 30,000 บาท ต่อหนึ่งคน

2) กรณีผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกาย (ทุพพลภาพ) อย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้ บริษัทจะจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจำนวน 35,000 บาท ต่อหนึ่งคน

- (1) ตาบอด
- (2) หูหนวก
- (3) เป็นใบ้หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด

⁵⁵ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535. มาตรา 10.

⁵⁶ ประพันธ์ ทรัพย์แสง. (2539). *คำอธิบายพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535*. กรุงเทพฯ: วิญญูชน. หน้า 86-87.

- (4) สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์
- (5) เสียแขน ขา มือ เท้า นิ้ว
- (6) เสียอวัยวะอื่นใด
- (7) จิตพิการอย่างติดตัว
- (8) ทูพพลภาพอย่างถาวร

3) กรณีบาดเจ็บจะได้รับการชดใช้ค่ารักษาพยาบาลตามข้อ 1 และต่อมาทูพพลภาพตามข้อ 2 รวมกันแล้วไม่เกิน 65,000 บาท ต่อหนึ่งคน

4) กรณีเสียชีวิตจะได้รับการชดใช้เป็นค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพ จำนวน 35,000 บาท ต่อหนึ่งคน

5) กรณีเสียชีวิตภายหลังการรักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลตามที่จ่ายจริงตามข้อ 1 รวมกันไม่เกิน 65,000 บาท ต่อหนึ่งคน

กรณีรถตั้งแต่สองคันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหาย เป็นเหตุให้ผู้ซึ่งอยู่ในรถไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่หรือโดยสารก็ตาม หากได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตให้บริษัทที่รับประกันภัยรถแต่ละคันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย ซึ่งอยู่ในรถคันที่บริษัทรับประกันภัยไว้ แต่ถ้าผู้ประสบภัยเป็นบุคคลภายนอกไม่ได้อยู่ในรถคันใดคันหนึ่ง ให้บริษัทร่วมกันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยโดยเฉลี่ยจ่ายในอัตราส่วนที่เท่ากัน

ค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้น⁵⁷

บริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของผู้ประสบภัยในนามผู้เอาประกันภัย ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย ต่อผู้ประสบภัยเนื่องจากอุบัติเหตุหรืออยู่ในทาง หรือเนื่องจากสิ่งของที่บรรทุกหรือติดตั้งในรถนั้น ในระหว่างระยะเวลาประกันภัย ดังนี้

1) ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บ แต่ไม่ถึงกับสูญเสียอวัยวะหรือทูพพลภาพอย่างถาวร บริษัทจะจ่ายค่ารักษาพยาบาลและค่าเสียหายอย่างอื่นที่ผู้ประสบภัย สามารถเรียกร้องได้ตามมูลละเมิดตามความเสียหายที่แท้จริงแต่ไม่เกิน 80,000 บาท ต่อหนึ่งคน

2) กรณีได้รับความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัยในกรณีใดกรณีหนึ่งหรือหลายกรณีดังต่อไปนี้ บริษัทจะจ่ายเต็มตามจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุด 300,000 บาท ต่อหนึ่งคน

- (1) ตาบอด
- (2) หูหนวก

⁵⁷ บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด. (2560). *ค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้น*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://www.rvp.co.th/coverage.php>. [2561, 20 มกราคม].

- (3) เป็นไปหรือเสียหายในการพูด หรือลิ้นขาด
- (4) สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์
- (5) เสียแขน ขา มือ เท้า นิ้ว
- (6) เสียอวัยวะอื่นใด
- (7) จิตพิการอย่างติดตัว
- (8) ทูพพลภาพอย่างถาวร

3) กรณีเสียชีวิต บริษัทจะจ่ายตามจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุด 300,000 บาท ต่อหนึ่งคน

4) ในกรณีที่เข้ารับการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาลในฐานะคนไข้ใน บริษัทจะจ่ายค่าชดเชยรายวัน วันละ 200 บาท จำนวนรวมกันไม่เกิน 20 วัน เป็นค่าเสียหายที่เพิ่มขึ้น นอกเหนือจาก ความคุ้มครองที่กล่าวมาแล้วนั้น

กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย⁵⁸

กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย กรณีดังต่อไปนี้

1) รถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยมิได้จัดทำประกันภัยตามที่กฎหมายกำหนดไว้ และเจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น (กรณีบาดเจ็บเท่าที่รักษาจริงจะไม่เกิน 30,000 บาท หากเสียชีวิต 35,000 บาท)

2) รถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถในขณะที่เกิดเหตุ เพราะถูกยักยอก น้อ โกง กรรโชก ลักทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และได้มีการร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวนไว้แล้ว

3) รถนั้นไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถและมีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามที่กฎหมายกำหนดไว้

4) รถนั้นมีผู้ขับหลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่าความเสียหายเกิดจากรถคันใด

5) บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

6) รถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายเป็นรถที่ได้รับการยกเว้นตามกฎหมาย

กรณีรถไม่ทำประกันภัยไปก่อให้เกิดความเสียหายกับผู้ประสบภัยกฎหมายกำหนดให้เจ้าของรถมีหน้าที่ต้องทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 เมื่อเจ้าของรถฝ่าฝืนไม่ทำประกันภัยแล้วรถคันดังกล่าวไปก่อให้เกิดความเสียหายกับผู้ประสบภัย

⁵⁸ วุฒิชัย นิลาวงษ์. (2558). *ปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมายมหาชน, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 62-65.

เจ้าของรถจึงมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายนั้น ถ้าผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บเจ้าของรถต้องจ่ายค่ารักษาพยาบาลหรือถ้าเสียชีวิตต้องรับผิดชอบค่าปลงศพ อย่างน้อยต้องไม่ต่ำกว่าจำนวนที่กฎหมายกำหนดไว้ (กรณีบาดเจ็บจ่ายเท่าที่รักษาจริงแต่ไม่เกิน 30,000 บาท หากเสียชีวิต 35,000 บาท) หากน้อยกว่านี้ผู้ประสบภัยหรือทายาท โดยธรรมของผู้ประสบภัยยังคงมาขอรับส่วนที่ยังขาดอยู่ได้จากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เมื่อกองทุนผู้ประสบภัยจ่ายไปแล้ว กฎหมายกำหนดให้นายทะเบียนตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีหน้าที่เรียกเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายไปคืนจากเจ้าของรถ รวมทั้งเงินเพิ่มในอัตราร้อยละยี่สิบของจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเพื่อเข้าสมทบอีกต่างหากภายใน 7 วันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่งจากนายทะเบียนและกฎหมายกำหนดระยะเวลาในการใช้สิทธิขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น ให้ผู้ประสบภัยต้องร้องขอภายใน 180 วันนับแต่วันที่ความเสียหายเกิดขึ้น

3.1.7 ประกาศกรมการขนส่งทางบก⁵⁹

คำสั่งหัวหน้ารักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 15/2560 เรื่อง มาตรการเพิ่มความปลอดภัยในการโดยสารสาธารณะ ข้อ 5 เพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองผู้โดยสารและบุคคลภายนอก ให้รัดตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกหรือกฎหมายว่าด้วยรถรถยนต์จัดให้มีการประกันภัยเพิ่มเติมจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยให้กรมการขนส่งทางบกกำหนดเป็นเงื่อนไขสำหรับการรับจดทะเบียนหรือรับชำระภาษี ประเภทที่ต้องจัดทำประกันภัยเพิ่มเติมและวงเงินคุ้มครองผู้โดยสารและบุคคลภายนอกให้เป็นไปตามที่กรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด และกรมการขนส่งทางบก มีการประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดประเภทรถและวงเงินที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งหรือเจ้าของรถต้องจัดทำประกันภัยเพิ่มเติมจากกฎหมายว่าด้วยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2560 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2)

ประเภทรถดังต่อไปนี้ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งหรือเจ้าของรถต้องจัดทำประกันภัยเพิ่มเติม

สำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร ประเภทขนส่งไม่ประจำทาง ลักษณะ 4 (รถที่บรรทุกผู้โดยสารเกินเจ็ดคน แต่ไม่เกินเก้าคน เพื่อบริการรับจ้างไปยังจุดต่างๆ ในบริเวณเขตเทศบาล เขตเมืองหรือเขตชุมชน ที่ได้รับอนุญาตให้ทำการขนส่ง โดยการเหมาเป็นรายเที่ยว หรือรายบุคคล) หรือรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (รถสามล้อ) ที่จดทะเบียนในจังหวัดอื่นนอกจากกรุงเทพมหานคร จะจัดทำประกันภัยตามข้อ 2 (2) หรือ (4) หรือไม่มีก็ได้

⁵⁹ กรมการขนส่งทางบก. (2560). *คำสั่งหัวหน้ารักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 15/2560*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: https://www.dlt.go.th/site/phichit/m-news/2127/view.php?_did=7468. [2561, 25 มกราคม].

1) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร ประเภทการขนส่งประจำทาง ในหมวด 2 และหมวด 3 ยกเว้นรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 3 ที่มีการจัดวางที่เป็นลักษณะสองแถว

2) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร ประเภทการขนส่งไม่ประจำทาง

3) รถรับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (รถแท็กซี่)

4) รถรับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (รถสามล้อ)

วงเงินความคุ้มครองการจัดทำประกันภัยเพิ่มเติมจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ให้เป็น ดังนี้

1) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร ประเภทการขนส่งประจำทางและไม่ประจำทาง ต้องจัดทำประกันคุ้มครองความเสียหายต่อชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและบุคคลภายนอกในวงเงินไม่ต่ำกว่า 300,000 บาท และความเสียหายต่อทรัพย์สินในวงเงินไม่ต่ำกว่า 300,000 บาท สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายในแต่ละครั้ง

2) รถรับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (รถแท็กซี่) ต้องจัดทำประกันคุ้มครองความเสียหายต่อชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและบุคคลภายนอกในวงเงินไม่ต่ำกว่า 50,000 บาท และความเสียหายต่อทรัพย์สินในวงเงินไม่ต่ำกว่า 200,000 บาท สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายในแต่ละครั้ง

3) รถรับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (รถสามล้อ) ต้องจัดทำประกันคุ้มครองความเสียหายต่อชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและบุคคลภายนอกในวงเงินไม่ต่ำกว่า 25,000 บาท และความเสียหายต่อทรัพย์สินในวงเงินไม่ต่ำกว่า 100,000 บาท สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายในแต่ละครั้ง

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งหรือเจ้าของรถต้องจัดทำประกันภัยเพิ่มเติมจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ให้เป็นไปตามที่กำหนดในข้อ 1 และ 2 ในการเสียภาษีประจำปีครั้งถัดไปหลังจากประกาศนี้มีผลใช้บังคับ ทั้งนี้ สัญญาประกันภัยและกรมธรรม์ประกันภัย ต้องมีระยะเวลาความคุ้มครองอย่างน้อยตลอดอายุภาษีรถ

ในการจดทะเบียนรถ หรือเสียภาษีรถประจำปี ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งหรือเจ้าของรถต้องแสดงหลักฐานการจัดทำให้มีประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 พร้อมหลักฐานการจัดทำให้มีประกันภัยเพิ่มเติมตามประกาศนี้ต่อนายทะเบียน

3.2 กฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารรับจ้างในต่างประเทศ

3.2.1 สหราชอาณาจักร⁶⁰

สหราชอาณาจักรได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติการขนส่ง ค.ศ.2000 (Transport Act 2000) เพื่อบังคับใช้แก่ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งภายในประเทศและมีส่วนเกี่ยวข้องกับการเดินทางของกลุ่มประเทศอียู ซึ่ง The Road Vehicles (Construction and Use) Regulation 1986 ได้ให้คำนิยามคำว่า “Bus” ว่า “ยานพาหนะที่สร้างขึ้นเพื่อบรรทุกผู้โดยสารมากกว่า 8 ที่นั่ง” และให้นิยามคำว่า “Minibus” ว่า “ยานพาหนะที่สร้างขึ้นเพื่อบรรทุกผู้โดยสารมากกว่า 8 ที่นั่ง แต่ไม่เกิน 16 ที่นั่ง”

โดยเฉพาะใน พระราชบัญญัติการขนส่ง ค.ศ. 2000 (Transport Act 2000) ภาค 2 เรื่อง Local Transport ตั้งแต่มาตรา 108 ถึงมาตรา 151 กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะ (bus services) หมายถึง การใช้ยานพาหนะเพื่อการบริการประชาชน (มาตรา 110 (5)) ต้องมีแผนการขนส่งสาธารณะตามวัตถุประสงค์ที่ได้จดทะเบียนไม่น้อยกว่า 5 ปีนับแต่วันที่ได้ทำขึ้น (มาตรา 109 (1) และ (2)) ทั้งต้องส่งสำเนาเอกสารนั้นให้แก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกรณีที่ผู้นั้นประกอบการในอังกฤษหรือสมาชิกแห่งชาติของเวลส์ กรณีที่ผู้นั้นประกอบการในเวลส์ (มาตรา 109 (3) (b)) กำหนดให้การประกอบการขนส่งสาธารณะนี้อยู่ภายใต้ The Local Authority Social Services Act 1970 ตามมาตรา 110 (3) และกำหนดให้ Passenger Transport Authority เป็นผู้มีอำนาจในการกำกับดูแลการประกอบการดังกล่าวตามมาตรา 113 และกำหนดให้ผู้ประกอบการต้องมี PSV (operator’s licence (O’licence)) หรือ a community bus permit ตามมาตรา 130 (5) (a) (b) และกำหนดให้ผู้ประกอบการต้องมีเอกสาร “แผนการเดินทาง” ที่ใช้กับพื้นที่บริการตามมาตรา 110 (1) มาตรา 135 กำหนดให้ผู้ประกอบการต้องให้ตัวโดยสารแก่ผู้โดยสารเพื่อประโยชน์แก่ผู้โดยสารเอง และภาระหน้าที่ของผู้โดยสารได้ ทั้งเป็นหลักฐานว่าผู้โดยสารนั้นได้ใช้บริการขนส่งสาธารณะของผู้ประกอบการนั้น มาตรา 142 กำหนดให้ผู้ประกอบการต้องควบคุมระดับเสียงของเครื่องยนต์และมลพิษที่อาจเกิดจากรถยนต์นั้น

การได้รับอนุญาตให้นำรถออกใช้เป็นรถโดยสารสาธารณะ ผู้ประกอบการต้องผ่านการพิจารณาของหน่วยบริการยานพาหนะเพื่อการบริการสาธารณะ (public service vehicles : PSVs) ซึ่งหากระยะทางในการให้บริการน้อยกว่า 15 ไมล์ ผู้ประกอบการไม่จำเป็นต้องลงทะเบียนต่อ PSVs คุณสมบัติของผู้ประกอบการคือ เส้นทางบริการต้องเหมาะสม ยานพาหนะที่นำมาใช้ต้องถูกประเภทของการใช้งาน กำหนดระยะเวลาในการให้บริการเดินรถต้องมีความเหมาะสม ต้องมี

⁶⁰ จิตภา พรยิ่ง. (2560). *แนวทางพัฒนากฎหมายเพื่อคุ้มครองสิทธิประชาชนในการใช้บริการรถผู้โดยสารสาธารณะของประเทศไทย*. รายงานการวิจัยฉบับสมบูรณ์ คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า 65-68.

พนักงานขับรถพอเหมาะ และต้องมีสำรองสำหรับกรณีที่พนักงานขับรถที่มีหน้าที่ไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ต้องมียานพาหนะสำรองกรณีที่ยานพาหนะที่ใช้ปฏิบัติการไม่อาจใช้ได้ ต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบจราจรที่ประกาศใช้ท้องถิ่นที่ให้บริการ กรณีที่ผู้ขับรถไม่มีหรือยานพาหนะที่ให้บริการเสียไม่สามารถให้บริการได้ ผู้ประกอบการจะต้องรับโทษทางอาญา

3.2.2 สาธารณรัฐอินเดีย

หน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงในการกำกับ ดูแลการขนส่งทางถนน คือ กระทรวงการขนส่งทางถนนและทางหลวง (Ministry of Road Transport and Highways : MORTH) โดยกฎหมายที่เกี่ยวข้องมี 2 ฉบับ คือ

1) รัฐบัญญัติรถยนต์ ค.ศ. 1988 (Motor Vehicles Act 1988) เป็นกฎหมายที่ใช้ในการจัดระเบียบยานพาหนะที่ใช้ในทางถนน ซึ่งประกาศใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 1989 โดยให้ความหมายและนิยามคำว่ารถยนต์ แต่ละประเภท กฎเกณฑ์การออกใบอนุญาตขับขี่ มาตรฐานความปลอดภัย ยานยนต์และการติดตั้งอุปกรณ์ การตรวจสภาพรถยนต์ การจดทะเบียนรถยนต์ การออกใบอนุญาตการใช้รถ การออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า การออกใบอนุญาตเป็นผู้จัดเก็บค่าโดยสาร การออกใบอนุญาตผู้ดำเนินการซ่อมแซมรถยนต์ การออกใบอนุญาตเป็นผู้ดำเนินการให้เช่าหรือจำหน่ายรถยนต์ การจัดระเบียบความปลอดภัยทางถนน บทลงโทษ การจัดตั้งสภาความปลอดภัยทางถนน

กระทรวงการขนส่งและทางหลวงได้ออกระเบียบกลางว่าด้วยยานยนต์ ค.ศ. 1989 (Central Motor Vehicles Rule 1989) เพื่อกำหนดรายละเอียดและขั้นตอนการนำบทบัญญัติของ รัฐบัญญัติยานยนต์ไปบังคับใช้

รัฐบัญญัติรถยนต์ ค.ศ. 1988 (The Motor Vehicles Act 1988) ได้กำหนดคำนิยามในมาตรา 2 (22) ว่า Maxicab หมายถึง รถยนต์ที่สามารถบรรทุกคนโดยสารมากกว่า 6 คน แต่ไม่เกิน 12 คน รวมทั้งคนขับรถ สำหรับการเช่าหรือการจ้าง และมาตรา 2 (21) กำหนด Light Motor Vehicle ว่าเป็นยานพาหนะในการขนส่ง หรือ มินิบัส (Omnibus) ที่น้ำหนักสุทธิไม่เกิน 7,500 กิโลกรัม และในมาตรา 2 (24) กำหนด “Medium Passenger Motor Vehicle หมายถึง ยานพาหนะบริการสาธารณะหรือยานพาหนะบริการเอกชน หรือรถบัสของสถาบันการศึกษาที่ไม่เป็นรถที่ใช้บรรทุกสินค้า Light Motor Vehicle หรือ Heavy Motor Vehicle มาตรา 2 (29) กำหนดว่า Omnibus หมายถึง รถยนต์ที่ใช้ขนส่งบุคคลเกินกว่า 6 คน รวมถึงผู้ขับด้วย และได้กำหนดเงื่อนไขในการออกใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้ขับรถโดยสารสาธารณะทั้งผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะใน Charter 2 และ 3 กำหนดการลงทะเบียนยานพาหนะขนส่งสาธารณะใน Charter 4 ควบคุมผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะให้ปฏิบัติตามเงื่อนไขกฎหมาย กฎกระทรวง ผ่านใบอนุญาตในการประกอบการและมาตรการบังคับทางกฎหมายที่มีโทษ

ทางอาญาตาม Charter 5 กำหนดรูปแบบของการให้บริการ โดยกำหนดนิยาม Road Transport Service ว่าเป็นการให้บริการขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าหรือผู้โดยสารพร้อมสินค้าบนถนนเพื่อสินค้าหรือค่าเช่า ตามมาตรา 97 และใน Charter 7 กำหนดอุปกรณ์ ส่วนควบที่ต้องมีในรถทั่วไป และกฎกระทรวงได้กำหนดเงื่อนไข กฎระเบียบที่ผู้ประกอบการต้องทำการติดตั้งอุปกรณ์ต่างในรถนั้น

2) รัฐบัญญัติการขนส่งทางถนน ค.ศ.2007 (Carriage by Road Act 2007) มีวัตถุประสงค์ในการจัดระเบียบผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะ ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ตัวแทนของผู้ขนส่ง และความรับผิดชอบของเจ้าพนักงานผู้ขนส่งต่อความสูญหาย เสียหายของทรัพย์สินที่ทำการขนส่ง ผู้ที่จะดำเนินการขนส่งสาธารณะในสาธารณรัฐอินเดียได้นั้น ต้องได้รับหนังสือรับรองการจดทะเบียนนิติบุคคล (Certificate of Registration) จากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบด้านการขนส่งประจำรัฐ (State Transport Authority) หรือหน่วยงานที่มีอำนาจรับผิดชอบด้านการขนส่งประจำภูมิภาค (Regional Transport Authority)

กรมรถยนต์ของสาธารณรัฐอินเดีย (Motor Vehicles Department) เป็นส่วนหนึ่งของกระทรวงการขนส่งทางถนนและทางหลวง มีหน้าที่คล้ายกรมขนส่งทางบกของประเทศไทย เช่น การออกใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ และการต่ออายุ การออกใบอนุญาตและบัตรประจำตัวผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะ การออกใบอนุญาตประกอบการขนส่ง การเอาผิดแก่เจ้าของรถที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย การเก็บภาษีจากผู้โดยสารที่ใช้บริการรถโดยสาร กรมรถยนต์หรือสำนักงานขนส่งประจำรัฐ (State Transport Office) หรือสำนักงานขนส่งประจำภูมิภาค (Regional Transport Office) เป็นผู้จดทะเบียนรถโดยสาร และออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้โดยสารทางถนน (Permit for Passenger Vehicles)⁶¹

ประเทศอินเดียกำหนดมาตรฐานลักษณะของรถตามรัฐบัญญัติรถยนต์ ค.ศ. 1988 รวมทั้งกฎกระทรวงกำหนดขนาดรถยนต์ ค.ศ. 1991 (Overall Dimensions of Motor Vehicles Rule 1991)

รัฐบัญญัติรถยนต์ ค.ศ. 1988 ของสาธารณรัฐอินเดีย เป็นกฎหมายแห่งชาติว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนที่ครอบคลุมประเด็นต่าง ๆ เช่น การออกใบอนุญาตขับขี่และพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนน กฎหมายกลางว่าด้วยยานยนต์ ค.ศ. 1989 เป็นกฎระเบียบที่นำกฎหมายดังกล่าวมาปฏิบัติ รัฐบัญญัตินี้ให้อำนาจแก่รัฐบาลของแต่ละรัฐในการกำหนดกฎเกณฑ์ของตนเองเพื่อนำบทบัญญัติบางประการไปปฏิบัติ ดังนั้น จึงทำให้เกิดความแตกต่างในการปฏิบัติตามกฎหมายของแต่ละรัฐเมื่อเร็ว ๆ นี้ ได้มีการเสนอให้แก้ไขพระราชบัญญัติยานยนต์ดังกล่าวเพื่อเพิ่มค่าปรับ

⁶¹ การขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกระหว่างประเทศ. (2560). *คู่มือเตรียมความพร้อมผู้ประกอบการขนส่งไทยสู่อาเซียน สาธารณรัฐอินเดีย*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: http://119.59.103.60/~transport/wp-content/uploads/2018/06/INDIA_Handbook.PDF.pdf. [2561, 28 มกราคม].

ประมวลกฎหมายอาญาของสาธารณรัฐอินเดียกำหนดให้การขับรถโดยประมาทและเป็นอันตรายภายใต้กฎหมายความปลอดภัยทางถนนเป็นความผิดอาญา ดังนั้น การขับรถในลักษณะที่ขาดความระมัดระวังและประมาท ซึ่งเป็นอันตรายต่อชีวิต หรือความปลอดภัยของผู้อื่น หรือทำให้บาดเจ็บ อาจถูกดำเนินคดีอาญาฐานฆาตกรรมหรือฆ่าคนตาย หรือประมาทเลินเล่อเป็นเหตุให้เกิดการเสียชีวิต นอกจากนี้ภายใต้กฎหมายความปลอดภัยทางถนนในอินเดีย บุคคลที่ขับรถด้วยความเร็วหรือในลักษณะที่ทำให้ประชาชนตกอยู่ในอันตรายหรือมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่าขีดจำกัดในขณะขับรถ จะถูกตัดสินจำคุกเป็นเวลาไม่เกิน 6 เดือน (สำหรับความผิดครั้งแรก) และ 3 ปี (สำหรับความผิดครั้งที่ 2) หรือปรับ หรือทั้งจำทั้งปรับ⁶²

รัฐบัญญัติรถยนต์ ค.ศ. 1988 กำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องทำประกันภัยความรับผิดเพื่อคุ้มครองการบาดเจ็บหรือความเสียหายต่อทรัพย์สินหรือการเสียชีวิตที่เกิดขึ้นจากการไต่ยานพาหนะ การประกันภัยความรับผิดต่อบุคคลภายนอกอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของหน่วยงานพัฒนาและกำกับดูแลการประกันภัยซึ่งมีหน้าที่ในการพิจารณาการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนและอัตราเบี้ยประกันภัยด้วย

ประกันภัยรถยนต์ในสาธารณรัฐอินเดีย (Motor Insurance) แบ่งเป็นสองลักษณะ ดังนี้

1) การประกันภัยบุคคลที่สาม (Third Party Liability Insurance หรือ Liability Only Insurance) ซึ่งเป็นการประกันภัยภาคบังคับที่กำหนดโดย IRDA และกรมรถยนต์ ที่ครอบคลุมความเสียหายต่อบุคคลอื่นที่มีโช้ผู้ขับขี่และพนักงานประจำรถขนส่งสินค้าที่ได้รับบาดเจ็บ เสียชีวิต หรือมีทรัพย์สินเสียหายอันเกิดจากการกระทำของรถยนต์ที่ทำประกัน

2) การประกันภัยที่ครอบคลุมถึงทั้งความรับผิดและความเสียหายต่อรถยนต์ที่เอาประกันภัย (Comprehensive Policy หรือ Package Policy หรือ O. D. Cover) ซึ่งครอบคลุมถึงภัยต่าง ๆ ที่เกิดแก่รถยนต์ที่เอาประกันภัยไว้ ได้แก่ ไฟไหม้ ระเบิด ไฟลัด ไฟผ่า ขโมยของ การนัดหยุดงาน แผ่นดินไหว ดินถล่ม น้ำท่วม พายุ อุบัติเหตุ การก่อการร้าย ภัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุต่อพนักงานขับรถ และพนักงานประจำรถรวมทั้งครอบคลุมถึงการประกันภัยบุคคลที่สาม ทั้งนี้การประกันภัยดังกล่าวข้างต้นไม่ครอบคลุมความเสียหายอันเกิดขึ้นจากรถยนต์ที่อยู่ในภาวะดังต่อไปนี้

- (1) ความเสียหายที่เกิดจากการขับขี่โดยผู้ไม่มีใบอนุญาตขับขี่
- (2) ความเสียหายเมื่อผู้ขับขี่มีเมเาหรือเสพสารเสพติด
- (3) การใช้รถเพื่อวัตถุประสงค์ที่ผิดกฎหมาย

⁶² World Health Organization. (2560). *การเสริมสร้างความเข้มแข็งด้านกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน: คู่มือการปฏิบัติและทรัพยากรสำหรับประเทศต่าง ๆ*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: http://www.searo.who.int/thailand/areas/9789241505109_thai.pdf. [2561, 29 มกราคม].

(4) ขับขี่ในสถานการณ์ที่เครื่องยนต์เสียหาย รถยนต์ ขวางรถยนต์เสื่อมสภาพ

(5) ขับรถนอกอาณาเขตพื้นที่ที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์

อุบัติเหตุการจราจรทางถนนถือเป็นคดีละเมิด ก่อนที่รัฐบัญญัติรถยนต์ ในปี ค.ศ. 1988 ซึ่งเป็นฉบับแก้ไขของกฎหมายฉบับปี ค.ศ. 1939 ซึ่งศาลตัดสินว่า ความรับผิดชอบต่อความเสียหายในกรณีอุบัติเหตุการจราจรทางถนนเป็นความผิดตามกฎหมายละเมิด รัฐบัญญัติรถยนต์ ค.ศ. 1988 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมในปี ค.ศ. 1994 และคำพิพากษาของศาลหลายคดีได้กำหนดให้เป็นความรับผิดที่เคร่งครัดมากขึ้น ก่อนปี ค.ศ. 1988 ความรับผิดชอบต่อความเสียหายในกรณีอุบัติเหตุการจราจรทางถนนส่วนใหญ่ยึดตามฐานความผิดแต่ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ ค.ศ. 1988 เจ้าของรถจะต้องรับผิดอย่างเคร่งครัดหากเกิดอุบัติเหตุขึ้นส่งผลให้สูญเสียชีวิตหรือเสียชีวิตและได้ควบคุมดูแลจำนวนเงินชดเชยค่าสินไหมทดแทนด้วย การแก้ไขกฎหมายเมื่อปี ค.ศ. 1994 กำหนดความรับผิดที่เคร่งครัดมากขึ้นสำหรับบุคคลที่เป็นเหตุทำให้เกิดการบาดเจ็บและบริษัทประกันภัยต้องจ่ายเงินจำนวนหนึ่งให้ผู้ประสบเหตุ หรือทายาทของผู้ประสบเหตุโดยไม่คำนึงว่าเป็นความผิดของใคร⁶³

3.2.3 ประเทศนิวซีแลนด์⁶⁴

กฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากยานยนต์ของประเทศนิวซีแลนด์ คือ Accident Compensation Act 1972

การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้ประสบภัยจากยานยนต์ของประเทศนิวซีแลนด์ ใช้หลักกฎหมายในระบบไม่ต้องพิสูจน์ความผิด กล่าวคือ ในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนการประกันภัยภาคบังคับให้ชดใช้โดยไม่คำนึงว่าความเสียหายนั้นใครเป็นผู้ก่อเหตุ ผู้เสียหายที่ได้รับอุบัติเหตุจากยานยนต์ในประเทศนิวซีแลนด์ สามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้

ค่าสินไหมทดแทนอันเกิดจากอุบัติเหตุรถยนต์ของประเทศนิวซีแลนด์แบ่งออกเป็น 2 กรณีคือ

1) ค่าสินไหมทดแทนกรณีผู้ประสบภัยจากยานยนต์ทุพพลภาพ แยกพิจารณาได้ ดังนี้

(1) ค่าเสียหายกรณีขาดรายได้ของผู้ประสบภัยจากรถ ผู้ประสบภัยจากยานยนต์ที่ทุพพลภาพชั่วคราวจะได้รับค่าสินไหมทดแทนเนื่องจากไม่สามารถประกอบการทำงานได้ตามปกติ

⁶³ การขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกระหว่างประเทศ. (2560). *คู่มือเตรียมความพร้อมผู้ประกอบการขนส่งไทยสู่อาเซียน สาธารณรัฐอินเดีย*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: http://119.59.103.60/~transport/wp-content/uploads/2018/06/INDIA_Handbook.PDF.pdf. [2561, 28 มกราคม].

⁶⁴ ธาณี วรภัทร. (2545). *การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ*. รายงานการวิจัยฉบับสมบูรณ์ คณะนิติศาสตร์ปริทัศน์ พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต. หน้า 38-41

(Loss of earning capacity) โดยพิจารณาจากรายได้ที่ผู้ประสบภัยจากรถสามารถหาได้เงินค่าขาดรายได้ส่วนใหญ่จะจ่ายเป็นงวด ๆ เป็นระยะเวลาหนึ่งหรือจ่ายเต็มคราวเดียว

กรณีผู้ประสบภัยทุพพลภาพถาวร ในกรณีผู้ประสบภัยจากยานยนต์เป็นเหตุให้ผู้ประสบภัยไม่สามารถหารายได้ได้ตลอดไป กองทุนยานยนต์จะจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้บาดเจ็บประมาณ 40 เปอร์เซ็นต์ ของการสูญเสียความสามารถในการหารายได้ตลอดชีวิต แต่อาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ตามภาวะของค่าครองชีพ คณะกรรมการกองทุนยานยนต์มีอำนาจกำหนดค่าสินไหมทดแทนใหม่ได้อีกถ้าผู้ประสบภัยที่ทุพพลภาพถาวรมีอาการเจ็บป่วยที่มากขึ้น ถ้าต่อมาผู้ประสบภัยที่ทุพพลภาพถาวรสามารถหารายได้ได้บ้าง ก็จะพิจารณาค่าสินไหมทดแทนลง ซึ่งกองทุนยานยนต์จะจ่ายค่าสินไหมทดแทนไปจนกว่าผู้ประสบภัยที่ทุพพลภาพถาวรมีอายุถึง 65 ปี

(2) ค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจอื่น ๆ คือ ค่าสินไหมทดแทนที่เป็นตัวเงินหรือความสูญเสียทางเศรษฐกิจ กฎหมายของประเทศนิวซีแลนด์กำหนดให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนในบางกรณีให้ในจำนวนที่บัญญัติไว้ เช่น ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญเสียบริการที่สมาชิกในครอบครัวผู้ประสบภัยเสียไปเนื่องจากการที่ผู้ประสบภัยเคยบริการทำงานบ้าน รวมทั้งค่าของความสนใจหรือความเอาใจใส่ที่ผู้ประสบภัยเคยให้แก่สมาชิกในครอบครัว

(3) ค่าเสียหายที่ไม่เป็นตัวเงิน (Non-Economic Losses) คือ ค่าเสียหายในกรณีของการสูญเสียอวัยวะของร่างกายตลอดชีวิต การจ่ายค่าสินไหมทดแทนกรณีนี้จะจ่ายเป็นจำนวนเต็มจำนวนครั้งเดียว โดยมีการกำหนดรายละเอียดการสูญเสียอวัยวะต่าง ๆ เอาไว้ในกฎหมายอย่างชัดเจน

ค่าสินไหมทดแทนที่ไม่เป็นตัวเงินในกรณีอื่น ๆ เช่น ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเจ็บปวดทรมานทุกข์ทรมานอันเนื่องมาจากการประสบภัยจากยานยนต์ ความสูญเสีย ความรื่นรมย์ หรือความสนุกสนานในชีวิต การเสียโฉม การช็อกทางประสาท หรือประสาทพิการ การจ่ายค่าสินไหมทดแทนในกรณีนี้จะจ่ายเต็มจำนวนครั้งเดียว ตามที่คณะกรรมการยานยนต์เห็นว่าเหมาะสม โดยคณะกรรมการจะพิจารณาจากความรุนแรงของเหตุการณ์ระยะเวลาและพฤติการณ์อื่น ๆ ของความสูญเสีย ซึ่งค่าสินไหมทดแทนในกรณีนี้จะจ่ายได้ต่อเมื่อสามารถสรุปได้แน่นอนแล้วหรือภายหลัง 2 ปี นับตั้งแต่เกิดอุบัติเหตุ

2) ค่าสินไหมทดแทนกรณีผู้ประสบภัยจากยานยนต์เสียชีวิต การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน จะแบ่งเป็น 2 กลุ่ม คือ

(1) คู่สมรสและทายาทชั้นบุตร ค่าสินไหมทดแทนกรณีขาดรายได้ตามที่กล่าวมาแล้ว จะจ่ายให้กับคู่สมรส บุตรและทายาทอื่น ๆ ของผู้เสียชีวิต ในกรณีคู่สมรสของผู้เสียชีวิตต้องพึ่งพาอาศัยรายได้ของผู้เสียชีวิตแต่ผู้เดียว คู่สมรสนั้นมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนครึ่งหนึ่งของรายได้ที่เคยได้รับจากผู้เสียชีวิตหากเขายังมีชีวิตอยู่

ในกรณีทายาทชั้นบุตร ถ้าเป็นบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะซึ่งต้องพึ่งพาอาศัยรายได้ของผู้เสียชีวิตแต่เพียงผู้เดียว ทายาทแต่ละคนจะได้รับค่าสินไหมทดแทนคนละ 1 ใน 6 ส่วนของค่าสินไหมทดแทนเพื่อการขาดรายได้ที่ผู้เสียชีวิตจะให้หากมีชีวิตอยู่

(2) บุคคลอื่น ๆ ที่อยู่ในความดูแลของผู้เสียชีวิต กล่าวคือ เป็นบุคคลที่ต้องอาศัยรายได้ทั้งหมดหรือบางส่วนจากผู้ประสบภัยจากยานยนต์ที่เสียชีวิต คณะกรรมการยานยนต์มีอำนาจใช้ดุลพินิจจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้ตามอัตราที่กำหนดไว้ตามกฎหมาย

ในกรณีผู้เสียชีวิตเป็นผู้ไม่มีรายได้ กองทุนยานยนต์จะไม่จ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อการขาดรายได้ของผู้เสียชีวิตให้แก่ทายาทของผู้เสียชีวิตเลย

3) กองทุนประกันภัยรถยนต์⁶⁵

กองทุนชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากอุบัติเหตุรถยนต์ ตามกฎหมายประกันภัยรถยนต์ของประเทศนิวซีแลนด์ เรียกว่า กองทุนยานยนต์ (Motor Vehicle Fund) โดยกองทุนจะมีแหล่งที่มาของเงินเข้ากองทุน 2 ทาง คือ

(1) บังคับให้เจ้าของยานยนต์ทุกคนจ่ายเป็นภาษีจำนวนหนึ่งกำหนดให้ชำระเป็นรายปีส่งให้กับกองทุนเมื่อเจ้าของยานยนต์มาดำเนินการขอจดทะเบียนยานยนต์

(2) บังคับให้ผู้ขับขี่ยานยนต์ทุกคนที่มีใบอนุญาตขับขี่ยานยนต์ต้องจ่ายภาษีจำนวนหนึ่ง เป็นรายปีเข้ากองทุน

ผู้ขับขี่ยานยนต์ที่มีประวัติสถิติของการเกิดอุบัติเหตุมากจะเสียภาษีมากกว่าผู้ที่ไม่เคยมีสถิติอุบัติเหตุ บุคคลที่มีหน้าที่เสียภาษีได้แก่

(1) บุคคลที่เป็นเจ้าของยานยนต์ที่จดทะเบียนหรือซึ่งควรจดทะเบียน

(2) เจ้าของยานยนต์ที่เป็นชาวต่างประเทศซึ่งได้เดินทางเข้ามาอยู่ในประเทศนิวซีแลนด์

(3) เจ้าของยานยนต์ที่ใช้ยานยนต์ในธุรกิจทางการค้า

(4) เจ้าของยานยนต์ที่ใช้ยานยนต์ในด้านเกษตรกรรม

(5) เจ้าของยานยนต์ที่ถูกพ่วง

(6) เจ้าของยานยนต์ชำระคูปอง

เงื่อนไขการจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนของกองทุน ภายใต้กองทุนยานยนต์นี้ บุคคลทุกคนที่ได้รับความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากการใช้ยานยนต์ในประเทศนิวซีแลนด์สามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากกองทุนนี้ได้ ค่าสินไหมทดแทนที่จะ

⁶⁵ อุเทน สุขท้าวญาติ. (2559). ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ปริทัศน์ พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต. หน้า 72-74.

จ่ายให้กับผู้ได้รับความเสียหายได้มีกำหนดไว้เป็นรายการสำหรับผู้เสียหายที่ประสบภัยอย่างชัดเจน เพื่อเป็นการตัดปัญหาต่าง ๆ ที่เคยเกิดขึ้นตามหลักกฎหมายลักษณะละเมิดเดิมเกี่ยวกับจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทนว่าผู้เสียหายบางคนได้มากบ้างน้อยบ้าง