

บทที่ 3

ปัญหาของมาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่ง

ในปัจจุบันมีผู้ที่ได้รับความเสียหายจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งเป็นจำนวนมาก เนื่องจากความจำเป็นในการติดต่อสื่อสาร การเดินทาง การส่งสินค้า ที่นับวันจะมีความสำคัญมากขึ้น สภาพสังคมหรือการความเจริญก้าวหน้าทางเศรษฐกิจได้เปลี่ยนแปลงพัฒนาขึ้น การดำเนินการค้า ธุรกิจต่างๆ ล้วนแต่ต้องอาศัยการขนส่งเป็นปัจจัยที่สำคัญในการประกอบกิจการหรือธุรกิจของตน การประกอบกิจการขนส่งไม่ว่าจะดำเนินการเพื่อสินค้าหรือขนส่งเพื่อประโยชน์ของกิจการตน ได้ส่งผลกระทบต่อโดยตรงและโดยอ้อมต่อประชาชนที่ใช้บริการขนส่งและต่อประชาชนทั่วไปในสังคม ความร้ายแรงของความเสียหายหรือการสูญเสียจากอุบัติเหตุรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งมีความรุนแรงมาก เพราะเกี่ยวข้องกับประชาชนจำนวนมาก ทั้งที่เป็นผู้โดยสารในรถขนส่งและผู้ที่อยู่บนรถที่เป็นผู้ใช้ท้องถนนร่วมกัน หรืออันตรายจากสิ่งของหรือสินค้าที่ทำการขนส่งโดยเฉพาะอย่างยิ่งที่เป็นวัตถุอันตราย ความเสียหายที่เกิดขึ้นจะมีผลเป็นบริเวณกว้างและมีลักษณะร้ายแรง ผลของความเสียหายที่เกิดขึ้นนอกจากจะส่งผลกระทบต่อชีวิต ความบาดเจ็บพิการ หรือทรัพย์สินของผู้ประสบภัยแล้ว ยังส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจสังคมของประเทศด้วย หากความเสียหายนั้นทำให้นุคคลที่เป็นกำลังสำคัญทางเศรษฐกิจของสังคมต้องสูญเสียชีวิตหรือพิการทุพพลภาพอย่างถาวร สังคมส่วนรวมเกิดการสูญเสียทรัพยากรมนุษย์ที่มีคุณค่าไป การสร้างทรัพยากรมนุษย์ดังกล่าวขึ้นมาทดแทนก็ต้องมีการให้การศึกษาอบรม การพัฒนาทักษะความรู้ ความชำนาญต่างๆ ส่งผลโดยตรงต่อการจัดสรรค่าใช้จ่ายหรือทรัพยากรทางการเงินที่มีอยู่อย่างจำกัดของรัฐที่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ประการอื่นได้ และหากผู้ที่ต้องประสบภัยจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่ง เป็นผู้ที่หารายได้หรือเป็นกำลังสำคัญเป็นหลักของครอบครัว จะทำให้ครอบครัวขาดรายได้หลักไป หรือตกเป็นภาระของครอบครัวที่จะต้องดูแลรักษาอาการบาดเจ็บหรือพิการทุพพลภาพ เป็นปัญหาของสถาบันครอบครัว ที่เป็นหน่วยสังคมที่เล็กที่สุดและสำคัญที่สุดของสถาบันทางสังคม ย่อมจะส่งผลกระทบต่อสถาบันอื่นๆ ของสังคมและจะกลายเป็นปัญหาของสังคมต่อไป รัฐจึงต้องมีมาตรการทางกฎหมายเพื่อป้องกันมิให้เกิดความเสียหายดังกล่าวขึ้น ต้องมีการควบคุมการขนส่งให้มีความเป็นระเบียบ

และความปลอดภัย กวดขันในการปฏิบัติตามกฎหมายของผู้มีส่วนในการประกอบการขนส่งในด้านต่างๆ เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่ง มีมาตรการที่จะช่วยแก้ไขเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถ เนื่องจากกฎหมายมีหลักเกณฑ์บางประการที่ทำให้ผู้ที่ได้รับความเสียหายมีข้อจำกัดหรือเกิดภาระอย่างหนักในการดำเนินการเพื่อให้ได้รับค่าเสียหาย ในบทนี้จะได้อธิบายถึงปัญหาที่เกิดขึ้นจากการควบคุมการประกอบการขนส่งและปัญหาที่เกิดจากการดำเนินคดีในศาลของผู้เสียหายมีข้อขัดข้องอย่างไร ดังจะได้กล่าวรายละเอียดต่อไป

1. การควบคุมการดำเนินการประกอบการขนส่ง

การประกอบการขนส่งเป็นกิจการที่กฎหมายมุ่งควบคุมเพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบในการประกอบการ มิให้เกิดภาวะแข่งขันประกอบธุรกิจอย่างเสรี อันจะทำให้เกิดการแย่งลูกค้าขึ้น ซึ่งอาจทำให้เกิดการกระทำบางประการในการประกอบการขนส่งเพื่อให้กิจการของตนได้รับผลประโยชน์มากที่สุด เช่นการขับรถอย่างรวดเร็วเพื่อเข้ารับลูกค้าหรือผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางได้ก่อนรถคันอื่น หรือรับผู้โดยสารหรือบรรทุกสินค้ามากเกินไปจนเกินจำนวนปริมาณที่กำหนดให้บรรทุก และอาจก่อให้เกิดความเสี่ยงที่อาจเกิดอันตรายจากการขนส่งได้ จึงได้มีการควบคุมการดำเนินการต่างๆ ในการประกอบการขนส่ง มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการขนส่งอยู่หลายฉบับดังได้กล่าวไปแล้วในบทที่ 2 โดยมี การควบคุมตั้งแต่เริ่มต้นประกอบการ จะต้องขออนุญาตเพื่อประกอบการขนส่ง กฎหมายได้กำหนดคุณสมบัติของผู้ที่จะประกอบการขนส่งไว้ในแต่ละประเภทของการขนส่ง จะมีความแตกต่างกันบางประการ เมื่อได้รับอนุญาตเป็นผู้ประกอบการขนส่งแล้ว ยังมีหน้าที่อื่นที่จะต้องปฏิบัติตามหรือไม่ปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนดไว้ เช่น ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องนำรถที่ใช้ในการขนส่งมาตรวจสภาพรถทุกปี หรือจะต้องไม่ใช้รถขนส่งที่ผู้ตรวจการมีคำสั่งงดการใช้รถ เพราะรถมีสภาพที่ไม่แข็งแรงหรือไม่สมบูรณ์ เป็นต้น

จากการศึกษาพบว่า การควบคุมตามที่กฎหมายกำหนดไว้เป็นไปได้โดยไม่เคร่งครัดเพียงพอที่จะทำให้การขนส่งเป็นไปตามกฎหมายที่ได้บัญญัติไว้หรือมุ่งหมายไว้ ทำให้เกิดอุบัติเหตุหรือความเสียหายจากการประกอบการขนส่งอยู่เสมอ และมีผู้ที่ได้รับความเสียหายจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ยังขาดระบบเอกสารที่มีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะใช้ในการควบคุมหรือการดำเนินความผิดต่อผู้กระทำความผิด

1.1 ขาดการตรวจสอบควบคุมอย่างเคร่งครัด

การควบคุมและตรวจสอบการประกอบการขนส่ง ภายใต้อำนาจที่กำหนดไว้หลายประการ เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ได้แก่ ผู้ประกอบการขนส่ง ผู้ขับรถขนส่ง ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 บัญญัติให้มีการควบคุมตัวรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่ง การดำเนินการขนส่ง ลักษณะการขนส่ง วิธีการบรรทุก การเดินทาง การจัดส่งเอกสารหรือการแสดงเอกสารแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ และผู้ทำหน้าที่ขับรถขนส่ง

- การควบคุมตัวรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่ง

กฎหมายกำหนดให้รถยนต์ที่จะใช้ในการประกอบการขนส่งจะต้องมีลักษณะแข็งแรงและมั่นคง มีส่วนควบ อุปกรณ์ ครบตามที่กฎหมายกำหนด จัดให้มีการตรวจสอบสภาพรถที่ใช้ในการขนส่งขึ้นทุกปี หากผู้ตรวจสอบสภาพรถเห็นว่ารถสมควรที่จะต้องได้รับการซ่อมแซมหรือปรับปรุงให้ถูกต้องหรือมั่นคงแข็งแรง ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องดำเนินการตามที่ได้ตรวจการสั่งให้แก้ไขซ่อมแซมปรับปรุงให้ถูกต้อง ผู้ตรวจการอาจเรียกให้รถหยุดเพื่อทำการตรวจสอบรถที่ใช้ในการขนส่งได้ ถ้าพบว่ารถที่ใช้ในการขนส่งมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงหรือมีส่วนควบ อุปกรณ์ ไม่ครบถ้วนถูกต้อง และปรากฏอย่างแจ่มชัดว่าการใช้รถคันนั้นต่อไปน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายได้ ผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งระงับการใช้รถคันดังกล่าวเป็นการชั่วคราวได้

ในเรื่องนี้ประเทศไทยได้มีมาตรการในการควบคุมตัวรถยนต์ที่จะนำมาใช้จะต้องมีความสมบูรณ์แข็งแรง และการบรรทุกอยู่ในสภาพที่ดีและเห็นได้ชัดเจน มีส่วนควบและอุปกรณ์ครบถ้วนถูกต้อง ผู้ที่จะใช้รถยนต์ได้จะต้องมีใบรับรองความสมบูรณ์ถูกต้องของรถยนต์ (certificate of fitness) และใบรับรองการบรรทุก (certificate of load) ซึ่งออกโดยผู้อำนวยการ (director)¹ เจ้าหน้าที่ที่ถูกแต่งตั้งหรือตำรวจหรือเจ้าหน้าที่จราจร อาจเรียกให้เจ้าของรถหรือผู้ที่ปฏิบัติหน้าที่ในรถให้แสดงใบรับรองความสมบูรณ์ถูกต้องของรถหรือให้หยุดรถและเข้าไปตรวจในรถ อาจให้มีการทดสอบการวิ่งของรถได้ในเวลาที่เจ้าหน้าที่เห็นว่าเหมาะสม ผู้อำนวยการ (director) อาจเพิกถอนใบรับรองดังกล่าวได้ หากมีเหตุเชื่อว่ารถคันนั้นไม่สมบูรณ์แข็งแรงและไม่ถูกต้องครบถ้วนตามที่กำหนดไว้ หรือมิได้ปรับปรุงหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงอันจะทำให้สามารถบรรทุกได้ ในส่วนของรถหรือส่วนควบหรืออุปกรณ์ อันจะมีผลให้ไม่สามารถนำรถคันดังกล่าวออกใช้บนถนนได้ ถ้าตำรวจหรือเจ้าหน้าที่จราจรมีเหตุเชื่อว่ารถคันใดที่อยู่บน

¹ Transport Act 1992 section 79, 80

ถนนมีสภาพไม่ปลอดภัยที่จะใช้บนถนน อาจประกาศและอาจให้ส่งใบแจ้งนี้แก่ผู้ขับรถหรือเจ้าของรถโดยตรงว่า รถคันดังกล่าวจะต้องถูกนำออกจากถนนและจะต้องไม่ถูกใช้บนถนนจนกว่าจะได้รับการตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่ที่ได้รับการแต่งตั้งจากผู้อำนวยการ และผู้ที่ทำการตรวจเห็นชอบว่ารถคันดังกล่าวอยู่ในสภาพปลอดภัย สมบูรณ์ถูกต้อง ให้ออกใบรับรองความสมบูรณ์ถูกต้องฉบับใหม่หรือใบอนุญาตฉบับใหม่หรือการรับรองความสมบูรณ์ถูกต้องครั้งใหม่ ที่ออกมาสำหรับรถคันดังกล่าวและปรากฏอย่างชัดเจนบนรถ²

สำหรับประเทศสิงคโปร์ได้มีมาตรการในการควบคุมรถขนส่งอันมีลักษณะคล้ายคลึงกับกฎหมายประเทศนิวซีแลนด์ มีการควบคุมโครงสร้างของรถ น้ำหนัก อุปกรณ์ต่างๆ และเงื่อนไขในการใช้รถตามที่ได้กำหนดไว้³ รถที่จะนำมาใช้จะต้องจดทะเบียน⁴ อาจถูกตรวจรถหรือทะเบียนรถหรือใบอนุญาตได้ โดย Deputy Commissioner of Police หรือนายทะเบียนโดยส่งหนังสือแจ้งมายังผู้เป็นเจ้าของรถ⁵

- การควบคุมและตรวจสอบผู้ขับรถที่ใช้ในการขนส่ง

กฎหมายการขนส่งทางบกของไทยได้กำหนดให้ผู้ที่ทำหน้าที่ขับรถขนส่งจะต้องเป็นผู้ที่ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถแล้ว ในการขออนุญาตได้กำหนดคุณสมบัติและความสามารถของผู้ที่จะมาทำหน้าที่ขับรถที่ใช้ในการขนส่งไว้ ถ้าคุณสมบัติไม่ครบหรือทดสอบความสามารถไม่ผ่าน จะไม่ได้รับใบอนุญาต จึงไม่สามารถทำหน้าที่เป็นผู้ขับรถขนส่งได้ นอกจากนี้แล้วยังมีการควบคุมตรวจสอบผู้ขับรถขนส่งในระหว่างที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ขับรถอยู่ โดยผู้ขับรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งอาจถูกผู้ตรวจการขนส่งซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่ที่ได้รับการแต่งตั้งจากกรมการขนส่งทางบกออกไปทำการตรวจสอบในร่างกายของผู้ขับรถขนส่ง ว่ามีสุรา หรือของมีเมาอย่างอื่น หรือยาเสพติดให้โทษ หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทหรือไม่ ผู้ตรวจการจะทำการตรวจสอบในกรณีมีเหตุอันควรเชื่อว่าผู้ขับรถขนส่งมีสารดังกล่าวอยู่ในร่างกายในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ ถ้าหากตรวจพบสารดังกล่าวมีอยู่ในระดับหรือปริมาณที่กฎหมายกำหนดไว้เป็นความผิด ถือว่าผู้ขับรถมีสารดังกล่าวอยู่ในร่างกาย ถือว่าเป็นผู้เสพสุราหากมีระดับของแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่า 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ หรือถือว่ามีสารแอมเฟตามีนหรือเมทแอมเฟตามีน หากตรวจพบว่ามี

2 Transport Act 1993 section 68B(2A)

3 Road Traffic Act 1985 section 5,6

4 Road Traffic Act 1985 section 10

5 Road Traffic Act 1985 section 87

แอมเฟตามีนหรือเมทแอมเฟตามีนในปัสสาวะอยู่ในระดับปริมาณตั้งแต่ 1 ไมโครกรัมหรือมิลลิกรัมขึ้นไป หรือใช้เครื่องตรวจวัดยาม้าในปัสสาวะน้ำยาชั้นล่างเปลี่ยนจากสีเหลืองเป็นสีม่วงแดง ในกรณีที่ผู้รับการตรวจได้แจ้งผลการตรวจหรือทดสอบของเจ้าพนักงาน ให้เจ้าพนักงานรับนำตัวผู้รับการตรวจส่งไปยังสถานตรวจพิสูจน์ของส่วนราชการที่สามารถยืนยันความถูกต้องของการตรวจที่ใกล้ที่สุดทันที การตรวจของเจ้าพนักงานของกรมการขนส่งทางบกและตำรวจ ได้ออกตรวจร่วมกับผู้ที่มีความรู้ความชำนาญจากสถานตรวจพิสูจน์ของทางราชการ เช่น สถาบันนิติเวช หรือกองพิสูจน์หลักฐาน หรือหน่วยงานในสังกัดกระทรวงสาธารณสุข อย่างน้อยหนึ่งคนทุกครั้งที่ทำ การตรวจ เพื่อให้การตรวจหรือทดสอบเป็นไปด้วยความเรียบร้อย ถูกต้องเหมาะสมตามหลักวิชาการแพทย์ และรัดกุมยิ่งขึ้น วิธีการตรวจสอบหรือทดสอบวัดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด จะใช้วิธีเป่าลมหายใจ (breathalyzer) ส่วนการตรวจหรือทดสอบวัดระดับหรือปริมาณแอมเฟตามีนหรือเมทแอมเฟตามีนในปัสสาวะ ใช้เครื่องมือตรวจสอบโดยวิธี immunoassay ให้ถือปฏิบัติตามวิธีการตรวจสอบของเครื่องมือแต่ละชนิด เป็นการสันนิษฐานตามกฎหมายว่าถ้าผู้ขับรถขนส่งได้รับการตรวจสารในร่างกายแล้วพบว่ามียาเสพติดนั้นๆ อยู่ในร่างกาย ซึ่งอยู่ในระดับหรือปริมาณที่กฎหมายได้กำหนดไว้แล้ว ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้นั้นเป็นผู้ขับรถที่มีสารเสพติดหรือสุราอยู่ในร่างกาย ข้อสันนิษฐานนี้เป็นข้อสันนิษฐานที่ได้แย้งได้

ผู้ขับรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งนอกจากจะต้องไม่มีสารดังกล่าวที่ได้กล่าวมาในข้างต้นในร่างกายแล้ว จะต้องไม่ขับรถในเวลาที่ยาเสพติดหรือจิตใจอ่อนความสามารถ กล่าวคือเป็นผู้ที่มีสุขภาพร่างกายและจิตใจสมบูรณ์ ไม่เป็นเหตุให้ความสามารถในการขับรถลดลง จะต้องได้รับการพักผ่อนที่เพียงพอ ชั่วโมงในการทำหน้าที่ขับรถขนส่งจะต้องไม่เกินขีดความสามารถในการขับรถ ระยะทางในการขับรถจะต้องเข้ากับสัดส่วนชั่วโมงในการขับรถในแต่ละวัน ซึ่งสามารถตรวจสอบได้จากสมุดประจำรถที่ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องจัดให้มีอยู่ประจำรถทุกคันที่ใช้ในการขนส่ง ผู้ขับรถขนส่งจะเป็นผู้ทำการบันทึกรายละเอียดต่างๆ ลงในสมุดประจำรถให้ครบถ้วนและถูกต้องตามความเป็นจริง ในสมุดประจำรถมีรายละเอียดเกี่ยวกับเวลาที่ทำการขนส่ง ว่าวัน เวลาที่เริ่มต้นออกเดินทางจนถึงจุดหมายปลายทางนั้นเป็นเวลาใด ขับรถออกจากสถานที่ใดไปยังสถานที่ใด เป็นระยะทางเท่าใด เครื่องวัดระยะทางของการเดินทางขับรถที่บอกให้ผู้ขับรถได้ขับรถสำหรับการเดินทางเที่ยวหนึ่งๆ เป็นระยะทางเท่าใด รายละเอียดเหล่านี้จะช่วยให้ผู้ตรวจการสามารถพิจารณาได้ว่าการขนส่งในครั้งนั้นได้มีการฝ่าฝืนกฎหมายหรือไม่

ในส่วนนี้ประเทศนิวซีแลนด์ได้มีการควบคุมผู้ขับรถที่ใช้ในการขนส่งในกฎหมายขนส่งหลายประการ โดยผู้ขับรถจะต้องไม่ขับรถด้วยความประมาท (reckless) หรือขับในอัตราความเร็วที่เป็นหรืออาจเป็นอันตรายต่อสังคม หรือบุคคลอื่นๆ หรือขับรถในลักษณะที่เป็น

อันตรายหรืออาจเป็นอันตรายต่อสังคมหรือบุคคลอื่น จะต้องไม่ขับรถเกินอัตราความเร็วที่กำหนดไว้ หรือขับรถในขณะที่มีเมามาจากสุราหรือยาเสพติด⁶ ตำรวจหรือเจ้าหน้าที่จราจรอาจห้ามหรือป้องกันมิให้ขับรถ ถ้าหากมีเหตุอันเชื่อได้ว่าผู้ที่ทำหน้าที่ในรถไม่สามารถควบคุมรถได้เนื่องจากสภาพทางร่างกายหรือจิตใจ หรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยเรื่องจำนวนชั่วโมงในการขับรถ ตำรวจหรือเจ้าหน้าที่จราจรอาจห้ามให้บุคคลนั้นขับรถเป็นการชั่วคราวในเวลาที่กำหนดไว้ หรือสั่งให้บุคคลนั้นขับรถไปยังสถานที่ที่จะพักได้⁷ ศาลมีอำนาจสั่งให้ผู้ที่กระทำความผิดตามกฎหมายขนส่ง (Transport Act) เกี่ยวกับการขับรถ ให้เข้ารับการอบรมหลักสูตรพัฒนาป้องกันอันตรายในการขับรถ โดยเข้ารับการอบรมภายใน 21 วันนับจากมีคำสั่ง⁸ และศาลมีอำนาจมีคำสั่งให้ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถซึ่งได้กระทำความผิดตามกฎหมายฉบับนี้เกี่ยวกับการขับรถ ให้ทดสอบการขับรถ โดยอยู่ภายใต้การดูแลตรวจสอบของเจ้าหน้าที่ที่ได้รับการแต่งตั้ง⁹

ผู้ขับรถจะต้องไม่เป็นผู้ที่ถูกทำให้เป็นผู้ที่ไม่มีคุณสมบัติที่จะถือหรือได้รับใบอนุญาตขับรถ โดยคำสั่งของศาล ใบอนุญาตขับรถจะถูกระงับการใช้เป็นช่วงเวลาหนึ่งตราบเท่าที่คุณสมบัติที่ไม่เหมาะสมนั้นยังคงอยู่¹⁰ เนื่องจากผู้นั้นกระทำความผิดตามบทบัญญัติของกฎหมายนี้ จะมีโทษปรับหรือจำคุกหรือทั้งจำทั้งปรับแล้วแต่กรณี และถ้าศาลเห็นว่าเหมาะสมเพื่อความปลอดภัยบนท้องถนน ศาลอาจสั่งให้ผู้ที่กระทำความผิดนั้นเป็นบุคคลที่ไม่มีคุณสมบัติจากการถือหรือได้รับใบอนุญาตขับรถเป็นระยะเวลาหนึ่งตามที่ศาลเห็นสมควรหรือตามที่กฎหมายกำหนด¹¹ เช่น ผู้ที่ทำหน้าที่ขับรถฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมายในเรื่องของจำนวนชั่วโมงในการขับรถ กฎหมายกำหนดห้ามมิให้ผู้ขับรถขนาดใหญ่หรือรถชนิดอื่นที่ใช้อยู่ภายใต้ใบอนุญาตประกอบการขนส่ง หรืออยู่ในสภาพที่อาจจะใช้ภายใต้ใบอนุญาตประกอบการขนส่ง โดยการจัดการของผู้ประกอบการขนส่ง ให้บุคคลใดขับรถเป็นเวลาต่อเนื่องกันเกินกว่า 5 ชั่วโมงครึ่ง หรือภายในช่วงเวลา 24 ชั่วโมง ซึ่งเป็นช่วงที่ผู้ขับรถใช้เวลาในการขับรถรวมทั้งหมดมาก

6 Transport Act 1962 section 56,57

7 Transport Act 1982 section 63

8 Transport Act 1983 section 68

9 Transport Act 1993 section 68A

10 Transport Act 1962 section 33

11 Transport Act 1962 section 30

กว่า 11 ชั่วโมง หรือทำงานในหน้าที่รวมทั้งหมดมากกว่า 14 ชั่วโมง หรือไม่ได้พักผ่อนเป็นเวลา 9 ชั่วโมงติดต่อกัน หรือไม่มีเวลาพักผ่อนติดต่อกันเป็นเวลา 24 ชั่วโมงหลังจากได้ทำการขับรถมาแล้ว 60 ชั่วโมงหรือได้ปฏิบัติหน้าที่มาแล้วเป็นเวลา 70 ชั่วโมง ถ้าผู้ที่ทำหน้าที่ขับรถฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนดไว้จะถูกปรับและจะถูกศาลสั่งให้เป็นผู้ที่ไม่มีคุณสมบัติจากการถือหรือได้รับใบอนุญาตขับรถขนส่ง เป็นเวลา 1 เดือนหรืออาจมากกว่านั้นแล้วแต่ศาลจะเห็นสมควร ผู้ขับรถและนายจ้างของผู้ขับรถจะต้องทำบันทึกเวลา , ค่าจ้าง และการจ้างงานในการครอบครองหรือควบคุมของบุคคล เพื่อการตรวจสอบในเวลาใดๆ ที่เห็นว่าเหมาะสมได้ในทันที จากตำรวจหรือเจ้าหน้าที่จราจรหรือเจ้าหน้าที่ที่ได้รับการแต่งตั้งจาก (director)¹² การควบคุมชั่วโมงการทำงานสามารถกระทำได้โดยอาศัยสมุดบันทึกการขับรถของผู้ขับรถ (driver logbook) ซึ่งจะมีรายละเอียดเกี่ยวกับชื่อ และที่อยู่ของคนขับรถ , ช่วงเวลาในการทำหน้าที่ขับรถ และเวลาทำงาน เวลาพักผ่อน เวลาเลิกงาน, วัน เวลา สถานที่ทำงาน , เลขทะเบียนรถ , เครื่องบันทึกระยะทางที่อ่านค่าจากจุดเริ่มต้นถึงจุดหมายปลายทางในการขับรถ บันทึกลงในสมุด เป็นรายละเอียดที่ผู้ขับรถจะต้องบันทึกให้ชัดเจนและถูกต้อง เก็บรักษาไว้เป็นเวลา 1 ปี ในกรณีผู้ขับรถเป็นลูกจ้างให้ส่งสำเนาสมุดบันทึกการขับรถไว้ ถ้าผู้ขับรถมิได้ปฏิบัติตามบทบัญญัติดังกล่าวมีโทษปรับและจะถูกศาลสั่งให้เป็นผู้ที่ไม่มีคุณสมบัติที่จะถือใบอนุญาตขับรถหรือได้รับใบอนุญาตขับรถ เป็นระยะเวลาตามที่กฎหมายกำหนดหรือแล้วแต่ศาลเห็นสมควร¹³

สำหรับการควบคุมผู้ขับรถขนส่งในประเทศสิงคโปร์มีลักษณะคล้ายกับประเทศนิวซีแลนด์ นั่นคือ ผู้ที่จะทำการขับรถบนถนนได้จะต้องเป็นผู้ที่ถือหรือได้รับใบอนุญาตขับรถแล้ว ซึ่งจะต้องผ่านการทดสอบการขับรถจาก Deputy Commissioner of Police และจะต้องไม่เป็นโรคหรือพิการที่เป็นอันตรายต่อชุมชน หรือถูกพักการใช้ใบอนุญาตขับรถ หรือถูกศาลสั่งให้เป็นผู้ที่ไม่มีคุณสมบัติจากการถือหรือได้รับใบอนุญาตขับรถ¹⁴ และจะต้องมีกำหนดอายุตามเกณฑ์ที่กฎหมายได้กำหนดไว้ จะอยู่ในช่วง 16 - 21 ปี แตกต่างไปตามชนิดประเภทของรถที่ใช้ในการขนส่ง (จากการฝ่าฝืนตามบทบัญญัติในกฎหมายนี้ Road Traffic Act 1985 และศาลได้มีคำสั่งให้ผู้ที่กระทำความผิดนั้น เป็นผู้ไม่มีคุณสมบัติตลอดชีวิตหรือช่วงระยะเวลาหนึ่งตามที่ศาลเห็นสมควร ในระหว่างที่อยู่บังคับของคำสั่งตกเป็นผู้ไม่มีคุณสมบัติ นั้น ใบอนุญาตขับรถจะถูกระงับการใช้ตราบเท่าที่การไม่มีคุณสมบัติ นั้นยังเป็นผลอยู่ คำสั่งของศาลจะถูกแจ้งไปยัง

¹² Transport Act 1992 section 70B

¹³ Transport Act 1992 section 70C

¹⁴ Road Traffic Act 1985 section 35-37

Deputy Commissioner of Police และจะถูกเก็บไว้เป็นเวลา 3 ปี ในการดำเนินคดีในศาล เอกสารที่ลงชื่อรับรอง เกี่ยวกับการกระทำผิดหรือการเป็นผู้ไม่มีคุณสมบัติที่ได้นั้นที่เก็บไว้ โดย Deputy commissioner of Police หรือเจ้าหน้าที่ที่ได้รับการแต่งตั้ง เป็นหลักฐานที่มีมูลเหตุ (prima facie evidence) ถ้าผู้ที่ถูกศาลสั่งฝ่าฝืนขับรถในช่วงกำหนดเวลาดังกล่าว มีความผิด)¹⁵ การขับรถบนท้องถนนผู้ขับรถจะต้องใช้ความระมัดระวัง หรือขับในความเร็วหรือในลักษณะที่ไม่เป็นอันตรายต่อสาธารณะ และจะต้องไม่ขับรถโดยปราศจากความสนใจตามสมควรหรือการพิจารณาอย่างมีเหตุผลต่อการใช้ถนนของผู้อื่นด้วย¹⁶

การควบคุมการขับรถของผู้ขับรถที่ใช้ในการขนส่งอีกประการ คือ ผู้ขับรถจะต้องไม่ขับรถหรือพยายามที่จะขับรถในขณะที่มีเมามากจากสุราหรือยาเสพติด จนไม่สามารถควบคุมรถได้ เจ้าหน้าที่ตำรวจมีอำนาจจับบุคคลเหล่านี้ได้โดยไม่ต้องมีหมายจับ และเรียกให้ทำการตรวจสอบตัวอย่างเลือดหรือปัสสาวะ หรือทั้งสองอย่างในห้องทดลองที่โรงพยาบาล ถ้าตำรวจมีเหตุอันเชื่อได้ (reasonable cause) ว่าผู้นั้นมีแอลกอฮอล์หรือยาเสพติดอยู่ในร่างกาย โดยให้ผู้ขับรถทดสอบลมหายใจ (breath test) ถ้าผู้ไม่มีเหตุผลอันสมควรและผลการทดสอบปรากฏว่ามีแอลกอฮอล์เกินเกณฑ์ที่กำหนดไว้เป็นความผิด ตำรวจมีอำนาจจับผู้ขับรถได้โดยไม่ต้องมีหมายจับ นอกจากนี้แล้วกฎหมายยังได้กำหนดว่าผู้ที่ถูกจับเพราะเหตุข้างต้นจะถูกสันนิษฐานว่า ไม่อยู่ในภาวะที่สามารถควบคุมรถได้ ถ้าตัวอย่างเลือดที่ได้ถูกนำไปนั้นแสดงผลออกมาว่ามีแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่า 80 มิลลิกรัม ต่อเลือด 100 มิลลิลิตร¹⁷

1.2. การขาดมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับเอกสารที่ใช้ในการควบคุม

ในการควบคุมการขนส่งนอกจากการควบคุมในด้านตัวบุคคลแล้วยังมีการควบคุมโดยใช้เอกสาร เพื่อช่วยในการควบคุมในด้านต่างๆ ได้สะดวกขึ้น ได้แก่ สมุดประจำรถ ใบกำกับสินค้า ประวัติผู้ประจำรถ จะเป็นเอกสารที่ทางผู้ประกอบการขนส่งจะต้องจัดให้มีขึ้น และให้จัดส่งให้แก่กรมการขนส่งทางบกเพื่อเก็บไว้เป็นข้อมูล

15 Road Traffic Act 1985 section 42-44

16 Road Traffic Act 1985 section 64-65

17 Road Traffic Act 1985 section 69-71

- ความคุมและตรวจสอบการเดินรถขนส่ง

การเดินรถจะเกี่ยวข้องกับจำนวนเที่ยวของการเดินรถ , จำนวนรถที่ใช้ในการขนส่ง , จำนวนผู้ประจำรถที่ปฏิบัติหน้าที่ในรถที่ใช้ในการขนส่ง , การบรรทุกคนโดยสารหรือบรรทุกสินค้า ในใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้มีการกำหนดเงื่อนไขบางอย่างที่เป็นส่วนสำคัญในการดำเนินการขนส่ง จำนวนเที่ยวของการเดินรถจะถูกกำหนดไว้เพื่อมิให้ผู้ประกอบการขนส่งเพิ่มจำนวนเที่ยวการเดินรถขนส่งตามอำเภอใจ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้ที่ใช้บริการการขนส่งนั้น ตลอดไปจนถึงประชาชนทั่วไปที่อยู่บนท้องถนน เพราะผลจากการเพิ่มเที่ยวการเดินรถ รถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งจะถูกใช้งานมากขึ้น การสึกหรอของเครื่องยนต์หรือการใช้งานมากเกินไปจนทำให้ตัวรถยนต์นั้นเสื่อมบุรณ์แข็งแรงและไม่มั่นคง รถยนต์ไม่ได้รับการตรวจตราซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์เพียงพอต่อการใช้งานเพราะต้องนำออกใช้งานอยู่เกือบตลอดเวลา จึงอาจเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุหรือความเสียหายได้ ตัวผู้ขับรถขนส่งเองก็เป็นอีกส่วนหนึ่งที่สำคัญต่อการขนส่ง เพราะหากเพิ่มเที่ยวการเดินรถมากขึ้น ผู้ขับรถขนส่งก็ต้องทำหน้าที่ในการขับรถมากขึ้น เวลาที่จะได้รับการพักผ่อนไม่เพียงพอต่อความต้องการของร่างกาย ทำให้ผู้ขับรถขนส่งมีสภาพร่างกายและจิตใจที่หย่อนความสามารถ อาจทำให้ไม่สามารถควบคุมรถได้ หรืออาจเป็นสาเหตุทำให้ผู้ขับรถใช้สารแอมเฟตามีนหรือเมทแอมเฟตามีน เพราะสารจำพวกนี้จะไปกระตุ้นประสาทให้ตื่นตัว ไม่อ่อนเพลีย สามารถทำงานต่อไปได้ จึงเป็นที่นิยมของผู้ขับรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งอย่างยิ่ง แต่สารจำพวกนี้เป็นโทษต่อร่างกายของผู้เสพ และหากใช้ยาดังกล่าวเป็นจำนวนมากอาจเกิดอาการหลอน หรือเกิดอาการทางประสาท ในปัจจุบันการใช้สารจำพวกนี้เป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์เป็นจำนวนมาก จึงได้มีการกำหนดให้มีจำนวนผู้ที่ทำหน้าที่ในการขับรถแต่ละเที่ยวของการเดินรถมีจำนวนกี่คน เพื่อสับเปลี่ยนทำหน้าที่ขับรถได้เมื่อเกิดความเหนื่อยหรือเกิดการล่าจากการขับรถหรือเมื่อมีความจำเป็น

ได้มีการกำหนดให้การขนส่งประเภทการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง และการขนส่งส่วนบุคคล จะต้องมีภาระบุจำนวนผู้ประจำรถไว้ในใบอนุญาตประกอบการการขนส่ง เหตุที่ต้องมีการกำหนดจำนวนผู้ทำหน้าที่ขับรถที่ใช้ในการขนส่ง เนื่องจากเส้นทางที่ขนส่งในบางเส้นทางมีระยะทางยาวหรืออาจใช้เวลาในการขับรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งมากและเป็นเวลาติดต่อกัน ซึ่งอาจเกินขีดความสามารถของคนทั่วไปที่จะทำการขับรถได้ในขณะที่อยู่ในสภาพที่จะใช้ความระมัดระวังได้อย่างเต็มที่และมีประสิทธิภาพ เพราะการขับรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งจะต้องใช้ความระมัดระวังอย่างมาก จึงได้มีการกำหนดจำนวนผู้ขับรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งตามความเหมาะสมกับระยะทางหรือเวลา เพื่อมิให้เกินขีดความสามารถของสภาพร่างกายของคนทั่วไปในการขับรถ ได้มีการกำหนดให้มีผู้ขับรถ 1 คน ต่อระยะทางไม่เกิน 400 กิโลเมตร เพราะคนทั่วไปสามารถขับรถได้อย่างปลอดภัยในระยะ 3 ชั่วโมงแรกเท่านั้น หลังจาก

3 ชั่วโมงถัดไปร่างกายสามารถควบคุมได้เพียง 50% และถ้าขับรถต่อไปอีกหลังชั่วโมงที่ 5 ร่างกายจะไม่สามารถควบคุมการขับรถได้ ดังนั้นการขับรถระยะทางไกลหรือใช้เวลามากกว่าชั่วโมงอาจเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ และยังเป็นสาเหตุอีกประการหนึ่งของการเสพสารที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทจำพวกแอมเฟตามีน การขนส่งประจำทางสามารถกำหนดจำนวนผู้ขับรถได้ง่าย เพราะได้มีการกำหนดเส้นที่ทำการขนส่งและทราบถึงระยะทางที่แน่นอน ส่วนการขนส่งไม่ประจำทางหรือการขนส่งส่วนบุคคลแม้จะไม่มีเส้นทางที่กำหนดไว้แน่นอน ก็จะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ในการกำหนดจำนวนผู้ประจำรถเช่นกัน ส่วนการขนส่งโดยรถขนาดเล็กซึ่งโดยสภาพแล้วยังไม่จำเป็นต้องกำหนดจำนวนผู้ประจำรถ เพราะเป็นรถบรรทุกผู้โดยสารขนาดเล็กที่อาจขนส่งสินค้าไปได้บ้างเท่านั้น ไม่มีลักษณะของการขนส่งระยะยาวหรือการขนส่งคนโดยสารหรือสินค้าจำนวนมาก

ในด้านการบรรทุกคนโดยสารหรือสินค้า เป็นเงื่อนไขอีกประการหนึ่งที่ได้กำหนดในใบอนุญาตประกอบการขนส่งว่าจะสามารถบรรทุกคนโดยสารหรือสินค้าได้เป็นจำนวนเท่าใด เกณฑ์น้ำหนักบรรทุก วิธีการบรรทุกเป็นอย่างไร ซึ่งเป็นส่วนที่สำคัญในการขนส่ง หากผู้ประกอบการขนส่งทำการขนส่งโดยให้บรรทุกคนโดยสารหรือสินค้าเกินจำนวนหรือเกณฑ์ที่ได้กำหนดไว้ หรือบรรทุกในวิธีการที่ไม่ปลอดภัยอาจเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย จึงต้องมีการควบคุมและตรวจสอบ

การควบคุมและตรวจสอบในเรื่องนี้ ผู้ตรวจการมีอำนาจเรียกให้หยุดเพื่อทำการตรวจสอบได้ หากผู้ตรวจการเชื่อว่าการกระทำอันเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายการขนส่งทางบกเกิดขึ้น (มาตรา 50) เป็นการใช้ดุลพินิจของผู้ตรวจการว่าหากเชื่อว่าการกระทำมีความผิดขึ้นก็เรียกรถคันนั้นให้หยุดเพื่อทำการตรวจสอบได้ แต่การเชื่อดังกล่าวนี้จะต้องเป็นการเชื่ออย่างมีเหตุผล การตรวจสอบและควบคุมการเดินรถ ในเรื่องจำนวนเที่ยวการเดินรถ การบรรทุกคนโดยสารหรือบรรทุกสินค้า ผู้ขับรถในส่วนของจำนวนชั่วโมงที่ทำหน้าที่ขับรถ หรือระยะทางที่ได้ทำการขนส่ง จำนวนผู้ประจำรถ สามารถตรวจสอบได้จากข้อมูลรายละเอียดในสมุดประจำรถที่ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องจัดให้มีประจำรถ จะมีรายละเอียดต่างๆ ที่จะสามารถใช้เป็นข้อมูลเบื้องต้นในการตรวจสอบ

การควบคุมการเดินรถขนส่งในประเทศนิวซีแลนด์ได้มีการกำหนดระยะเวลาในการขับรถของผู้ขับรถได้ (driving hour) ซึ่งได้กำหนดให้ผู้ที่ทำหน้าที่ในการขับรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งที่อยู่ภายใต้ใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ผู้ประกอบการจะต้องไม่ให้ผู้ที่ทำหน้าที่ขับรถยนต์ขับรถต่อเนื่องกันไปเกินกว่า 5 ชั่วโมงครึ่ง หรือภายในระยะเวลา 24 ชั่วโมงผู้ขับรถจะต้องไม่ใช้เวลาในการขับรวมทั้งหมดมากกว่า 11 ชั่วโมง (รายละเอียดให้ดูในส่วนที่ควบคุมผู้ขับรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่ง ที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้น) เพื่อมิให้ผู้ขับจะทำหน้าที่ขับรถมากเกินไปจนเกิดความ

สามารถในควบคุมรถ และต้องให้มีเวลาพักผ่อนที่เพียงพอต่อความต้องการของร่างกาย โดยให้บันทึก เวลา ค่าจ้าง เกี่ยวกับการจ้างงาน เพื่อตำรวจหรือเจ้าหน้าที่จราจรสามารถตรวจสอบได้ในทันที¹⁸ ตำรวจหรือเจ้าหน้าที่จราจรสามารถใช้สมุดบันทึกการขับรถของผู้ขับรถ (driver logbook) เพื่อใช้ในการตรวจสอบควบคุมการเดินทางได้ ในสมุดดังกล่าวจะมีรายละเอียดเกี่ยวกับ ชื่อ ที่อยู่ของผู้ขับรถ ชั่วโมงการขับรถ การทำงานหรือพักผ่อน ทะเบียนรถ เครื่องบันทึกระยะทางจุดเริ่มต้นไปถึงจุดหมายปลายทาง โดยผู้ขับรถเป็นผู้บันทึกรายละเอียด¹⁹ สำหรับการควบคุมการบรรทุกนั้นผู้ประกอบการขนส่งจะต้องแน่ใจว่าการบรรทุกในหรือบนรถขนส่งนั้น ถูกทำให้ปลอดภัยมั่นคงในลักษณะที่จะไม่สามารถตกลงหรือหลุดออกมาจากรถได้ ถ้ามีการตกลงหรือหลุดออกจากรถจะถูกสันนิษฐานตามกฎหมายว่า ผู้ประกอบการขนส่งไม่แน่ใจว่าการบรรทุกนั้นได้ถูกทำให้ปลอดภัยหรือมั่นคงในลักษณะที่จะไม่มีการตกลงหรือหลุดออกจากรถหรือรถพ่วง ถ้าหากผู้ประกอบการขนส่งปฏิบัติไม่ถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด ผู้ประกอบการขนส่งมีความผิด ความผิดนี้เป็นความรับผิดชอบเด็ดขาด เพราะในการดำเนินคดีไม่ต้องพิสูจน์ว่าจำเลยรู้หรือควรจะรู้ว่าการบรรทุกนั้นไม่ปลอดภัยหรือมีลักษณะที่จะตกลงหรือหลุดออกจากรถ และไม่จำเป็นต้องอ้างหรือพิสูจน์ว่าการบรรทุกได้ตกลงหรือหลุดออกจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งหรือรถพ่วง แต่จะถูกสันนิษฐานว่าผู้ประกอบการขนส่งไม่แน่ใจว่าการบรรทุกนั้นปลอดภัยหรือมีลักษณะที่จะตกลงหรือหลุดออกจากรถ²⁰ เว้นแต่ผู้ประกอบการขนส่งพิสูจน์ได้ว่าการตกลงหรือหลุดออกมานั้นมิใช่ความผิดของตน ถ้าตำรวจหรือเจ้าหน้าที่จราจรมีเหตุอันควรสงสัยว่าการบรรทุกหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของการบรรทุกบนรถไม่ปลอดภัยหรือไม่มั่นคง ตำรวจหรือเจ้าหน้าที่จราจรสั่งให้ระงับการใช้รถคันนั้นได้จนกว่าการบรรทุกนั้นจะถูกทำให้ปลอดภัย²¹ และมีการตรวจวัดการบรรทุกของรถที่ใช้ในการขนส่ง ถ้าบรรทุกเกินจำนวนสูงสุดที่ได้กำหนดไว้สำหรับการบรรทุกนั้นผู้ใช้รถยนต์คันดังกล่าวมีความผิด²² เป็นมาตรการทางกฎหมายที่กำหนดไว้เพื่อให้การบรรทุกขนส่งไม่ว่าจะเป็นขนส่งคนโดยสารหรือวัตถุสินค้า ผู้ที่ดำเนินธุรกิจการขนส่งจะต้องแน่ใจว่าการบรรทุกนั้นได้ถูกทำให้เกิดความปลอดภัยทุกประการแล้ว และผู้ขับ

18 Transport Act 1992 section 70B

19 Transport Act 1992 section 70C

20 Transport Act 1992 section 70

21 Transport Act 1962 section 70A

22 Transport Act 1992 section 69A,69B

รถมีจำนวนชั่วโมงในการขับรถที่แน่นอนว่าในแต่ละวันจะขับรถได้กี่ชั่วโมงหรือจะมีเวลาพักผ่อนจากการทำงานเป็นจำนวนกี่ชั่วโมง

- การควบคุมและตรวจสอบการขนส่งวัตถุอันตราย

ได้มีมาตรการทางกฎหมายที่กำหนดขึ้นมาเพื่อควบคุมการขนส่งวัตถุอันตรายไว้หลายด้าน เช่น ตัวรถยนต์ที่จะใช้ในการบรรทุกขนส่ง ผู้ประกอบการขนส่ง ผู้ขับรถขนส่ง วิธีการบรรทุกวัตถุอันตราย เส้นทางในการเดินรถขนส่งวัตถุอันตราย กฎหมายการขนส่งทางบกได้มีการกำหนดถึงการขนส่งวัตถุอันตรายไว้ ในเรื่องของผู้ขับรถขนส่งวัตถุอันตราย จะต้องเป็นผู้ที่ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับขนส่งวัตถุอันตรายโดยเฉพาะ ผู้ที่จะขอใบอนุญาตดังกล่าวได้จะต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 25 ปี และจะต้องมีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนดไว้ จะต้องผ่านการทดสอบความสามารถในการขับรถที่กรมการขนส่งทางบกได้วางเป็นเกณฑ์ไว้²³ นอกจากนี้แล้วผู้ขับรถจะต้องมีความรู้ความเข้าใจในคุณสมบัติหรือความร้ายแรงของวัตถุที่ตนได้ทำการขนส่ง เพื่อสามารถแก้ไขหรือป้องกันความเสียหายที่เกิดขึ้นหรืออาจเกิดขึ้นได้อย่างทันท่วงทีและถูกต้อง เพราะอุบัติเหตุอาจเกิดขึ้นได้ตลอดเวลาแม้ตนจะได้ใช้ความระมัดระวังแล้วก็ตาม และในด้านการบรรทุกขนส่งวัตถุอันตราย ตามพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย ได้มีการกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องระมัดระวังในการตรวจสอบความถูกต้องของสิ่งที่ใช้ในการขนส่งหรือยานพาหนะและอุปกรณ์ ความถูกต้องของภาชนะบรรจุและฉลาก ความเหมาะสมของวิธีการขนส่ง ความถูกต้องของการจัดวางวัตถุอันตรายบนยานพาหนะ²⁴ อาจจะต้องได้รับใบอนุญาตในการขนส่งวัตถุอันตรายหากเป็นวัตถุชนิดที่กำหนดว่ากรรมไว้ในครอบครองต้องมีใบอนุญาต หรือต้องแจ้งให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทราบก่อนและต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนด หากมีวัตถุอันตรายชนิดที่ต้องทำตามนั้นอยู่ในความครอบครอง²⁵ เพราะในความหมายของมีไว้ในครอบครอง ตามมาตรา 4 วรรค 6 ได้กำหนดความหมายไว้ว่า หมายถึง การมีไว้ในครอบครองไม่ว่าเพื่อตนเองหรือผู้อื่น และไม่ว่าจะเป็นการมีไว้เพื่อขาย เพื่อขนส่ง เพื่อใช้ หรือเพื่อประการอื่นใดและรวมถึงการทิ้งอยู่หรือปรากฏอยู่ในบริเวณที่อยู่ในความครอบครองด้วย ดังนั้นการขนส่งวัตถุอันตรายจึงอยู่ในความควบคุมของกฎหมายฉบับนี้ ตัวรถยนต์ที่ใช้

²³ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 97 และกฎกระทรวงฉบับที่ 45 (พ.ศ. 2537)

²⁴ พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 มาตรา 61

²⁵ พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 มาตรา 22 และมาตรา 23

ในการขนส่งวัตถุอันตราย ลักษณะภาชนะที่ใช้ในการบรรจุวัตถุอันตราย จะต้องมียี่ห้อ และส่วนประกอบต่างๆ ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมาย รวมถึงส่วนควบ อุปกรณ์ และเครื่องมือ เครื่องใช้ต่างๆ อันตรายของการบรรจุวัตถุอันตรายขึ้นอยู่กับคุณภาพของตัวถังเป็นสิ่งสำคัญ ถ้าตัวถังถูกต้องตามลักษณะที่กำหนดไว้จริงแล้ว โอกาสที่จะเกิดความเสียหายหรืออันตรายจะ น้อยลง ฉลากหรือข้อความใดที่แสดงไว้ที่วัตถุอันตราย ภาชนะบรรจุ หรือเอกสารใดๆ จะ ต้องมีความชัดเจนเห็นได้อย่างชัดเจน เพื่อให้เจ้าหน้าที่ตำรวจตรวจสอบได้ง่ายและสะดวก ในกฎหมายขนส่งทางบกได้มีมาตรการกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งจัดให้มีสมุดประจำรถ ได้ มีการกำหนดรายละเอียดในใบกำกับสินค้าวัตถุอันตราย ซึ่งเป็นขั้นตอนที่สำคัญในการกำหนด ความรับผิดชอบของผู้ส่งและผู้ขนส่งว่าได้กระทำโดยประมาทหรือไม่ โดยในใบกำกับสินค้าจะมี รายการต่างๆ ที่จำเป็นต่อการตรวจสอบ เช่น เลขที่ใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ชื่อผู้ได้รับใบ อนุญาตประกอบการขนส่ง ประเภทการประกอบการขนส่ง จำนวนหรือปริมาณที่บรรจุทุก วัน เดือน ปี ที่บรรจุทุก ชื่อผู้ขับรถ เป็นต้น

การขนส่งวัตถุอันตรายของประเทศนิวซีแลนด์ ได้กำหนดให้ผู้ที่จะทำหน้าที่ขับรถขนส่ง วัตถุอันตรายได้จะต้องเป็นผู้ที่ได้รับการรับรอง ได้รับใบอนุญาตขับรถมาแล้ว 5 ปี ได้ ผ่านหลักสูตรวัตถุอันตรายซึ่งได้รับการรับรองจากผู้อำนวยการ (director) ถ้าฝ่าฝืนมีความผิด ต้องโทษปรับและอาจถูกศาลสั่งให้เป็นผู้ไม่มีคุณสมบัติที่จะถือใบอนุญาตขับรถหรือได้รับใบ อนุญาตขับรถขนส่งหรือรถขนาดใหญ่ ภายในเวลาที่ศาลเห็นสมควร²⁶ ด้านการบรรจุขนส่ง วัตถุอันตรายนั้นผู้ประกอบการขนส่งจะต้องแน่ใจว่ารถที่ใช้ในการและการบรรทุกนั้นต้องปลอดภัย รถและการบรรทุกมีสัญลักษณ์หรือฉลากที่ระบุถึงธรรมชาติ (nature) ของวัตถุอันตรายตาม ที่กำหนดไว้ และวัตถุอันตรายได้ถูกแยกออกจากของอื่นๆ ในลักษณะตามที่กำหนด ถ้าไม่ ปฏิบัติตามจะมีความผิด จะอย่างไรก็ตามผู้ที่ถูกกล่าวหาอาจยกเหตุเหล่านี้ขึ้นเป็นข้อโต้แย้งใน กระบวนการพิจารณาความผิดได้ ถ้าผู้นั้นสามารถที่จะพิสูจน์ได้ว่าตนไม่รู้หรือไม่สามารถรู้ได้อย่าง มีเหตุผล ว่าการบรรทุกหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของการบรรทุกนั้นเป็นวัตถุอันตราย หรือใน ความผิดเกี่ยวกับการที่ไม่ปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนดในเรื่องสัญลักษณ์หรือฉลาก ผู้นั้นพิสูจน์ ได้ว่าการบรรทุกและรถถูกทำเครื่องหมายและปิดฉลากแล้ว หรือความผิดเกี่ยวกับการที่ไม่ ปฏิบัติตามในส่วนของการแยกวัตถุอันตรายออกจากวัตถุหรือสินค้าอื่น ผู้นั้นพิสูจน์ได้ว่าวัตถุ อันตรายได้ถูกแยกออกมาแล้ว นอกจากนี้แล้วกฎหมายยังได้บัญญัติข้อสันนิษฐานไว้ว่า เครื่องหมายและฉลากบนรถขนส่งหรือการบรรทุกนั้นระบุถึงวัตถุอันตรายที่ปรากฏอยู่ จะถูก

26 Transport Act 1992 section 70H

สันนิษฐานว่าวัตถุอันตรายที่ปรากฏอยู่บนรถหรือในการบรรทุกนั้น เป็นวัตถุอันตรายตามที่ได้ระบุไว้โดยเครื่องหมายหรือฉลากและมีจำนวนปริมาณตามที่ได้ระบุไว้²⁷ เพื่อให้การดำเนินคดีต่อผู้กระทำความผิดได้สะดวกรวดเร็วขึ้นและเกิดความมั่นคงปลอดภัยในการขนส่งวัตถุอันตราย

ในประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีการควบคุมการขนส่งวัตถุอันตรายไว้โดยเฉพาะ ผู้ที่จะทำการขนส่งวัตถุอันตรายได้จะต้องมีใบอนุญาตเพื่อขนส่งวัตถุอันตราย และได้กำหนดให้มีการตรวจสอบสภาพรถที่ใช้ในการขนส่ง ผลจากการตรวจให้บันทึกเก็บไว้และให้ Department of the California Highway Patrol รับรองการตรวจสอบนั้น รถที่ใช้จะต้องมีทั้งส่วนควบและอุปกรณ์ตามที่กฎหมายกำหนดไว้ ผู้ประกอบการขนส่งซึ่งเป็นเจ้าของรถจะต้องจัดให้มีแผนที่ฉบับล่าสุดที่แสดงถึงถนนเส้นทางที่จะขนส่ง และรายชื่อสถานที่ปลอดภัยในการหยุดพักที่ได้มีการกำหนดไว้ เพื่อเป็นข้อแนะนำแก่ผู้ขับรถ ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องให้ผู้ขับรถรับทราบและคุ้นเคยกับข้อกำหนดก่อนที่ดำเนินการขนส่งวัตถุอันตราย การขนส่งจะต้องเดินทางตามเส้นทางที่ได้กำหนดไว้จะต้องหลีกเลี่ยงการเดินทางผ่านหรือเข้ามาในเขตเมือง และหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีคนอยู่หนาแน่น²⁸

- การดำเนินความผิดตามกฎหมายพิเศษต่อผู้กระทำความผิด

ผู้กระทำความผิดจะต้องรับโทษตามที่กฎหมายกำหนด ได้แก่ โทษทางอาญาโทษปรับหรือโทษจำคุก และที่มิใช่โทษทางอาญากล่าวคือผู้ที่กระทำความผิดฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ไม่ต้องรับโทษทางอาญา แต่ถูกตัดสิทธิบางประการ ได้แก่ ถูกเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่ง เมื่อปรากฏว่าขาดคุณสมบัติหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขของใบอนุญาตประกอบการขนส่งหรือตามกฎหมาย เมื่อผู้ประกอบการไม่ปฏิบัติตามหรือแก้ไขให้ถูกต้องหรือถูกระงับการใช้รถขนส่งเป็นการชั่วคราว เมื่อปรากฏว่ารถมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงหรือมีเครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบไม่ถูกต้องครบถ้วน ผู้ขับรถถูกเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ เมื่อปรากฏว่าผู้นั้นขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะที่บกพร่องในภายหลังที่ได้รับอนุญาตแล้ว หรือถูกยึดใบอนุญาตขับรถ ซึ่งเป็นมาตรการในทางปกครอง ในการดำเนินคดีต่อผู้กระทำความผิดเจ้าพนักงานอัยการเป็นผู้ดำเนินการ การแสวงหาพยานหลักฐาน การนำสืบ การพิจารณาพิพากษาจึงตกอยู่กับฝ่ายอัยการโจทก์ทั้งสิ้น ในประเทศนิวซีแลนด์การดำเนินคดีต่อผู้กระทำความผิดมีมาตรการที่มีโทษในทางอาญาและมาตรการในทางปกครองโดยมีการพักการใช้ใบอนุญาตหรือ

27 Transport Act 1992 section 70F

28 Deering California Code Annotated division 14 Transportation of Explosives

เพิกถอนใบอนุญาต นอกจากนี้แล้วยังมีกรณีที่ถูกศาลสั่งให้เป็นผู้ที่ไม่มีคุณสมบัติจากการถือใบอนุญาตหรือได้รับใบอนุญาตชั่วคราว ใบอนุญาตชั่วคราวจะถูกพักการใช้ตามระยะเวลาที่ถูกสั่งให้เป็นผู้ที่ไม่มีคุณสมบัติในการถือหรือได้รับใบอนุญาต²⁹ (ถ้าช่วงระยะเวลาที่ถูกสั่งให้เป็นผู้ไม่มีคุณสมบัติมากกว่า 12 เดือน หรือ 2 ช่วง หรือมากกว่านั้น คำนวณทั้งหมดรวมแล้วมากกว่า 12 เดือนนั้น เมื่อพ้นกำหนดช่วงเวลานั้นแล้ว ใบอนุญาตยังคงไม่มีผลบังคับใช้ได้จนกว่าผู้ได้รับใบอนุญาตนั้นจะปฏิบัติตามที่กฎหมายได้กำหนดไว้ และผ่านการทดสอบที่กำหนดไว้สำหรับการได้รับใบอนุญาตชั่วคราว) หรือถูกห้ามใช้รถจนกว่าจะได้มีการตรวจสอบและรับรองความสมบูรณ์หรืออนุญาตจากเจ้าหน้าที่³⁰

นอกจากนี้แล้วกฎหมายการขนส่งของประเทศนิวซีแลนด์ ได้มีการกำหนดข้อสันนิษฐานตามกฎหมาย เพื่อรับฟังข้อเท็จจริงใดข้อเท็จจริงหนึ่ง เช่น ในความผิดเกี่ยวกับสมุดบันทึกการขับรถ (logbook) และจำนวนชั่วโมงในการขับรถ ได้กำหนดให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าข้อความในสมุดดังกล่าวจากการเสนอของตำรวจหรือเจ้าหน้าที่จราจรหรือเจ้าหน้าที่อื่นที่ได้รับการแต่งตั้ง ได้เรียกให้แสดงสมุดนั้น เป็นเอกสารที่มีความถูกต้องแน่นอน ซึ่งได้บันทึกไว้ตามที่กฎหมายกำหนดไว้³¹ , หรือในความผิดเกี่ยวกับการบรรทุกได้มีการตกลงหรือหลุดออกจากรถขนส่งหรือรถพ่วง ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่า ผู้ประกอบการขนส่งไม่แน่ใจว่าการบรรทุกนั้นปลอดภัยหรือมั่นคง ในลักษณะที่จะไม่ตกลงหรือหลุดออกจากรถได้ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการตกลงหรือหลุดออกมานั้นมิใช่ความผิดของตน³² , หรือความผิดเกี่ยวกับการขนส่งวัตถุอันตรายในเรื่องของสัญลักษณ์หรือฉลากบนรถ หรือในการระบุชื่อถึงการบรรทุกที่ปรากฏอยู่นั้น ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าวัตถุอันตรายนั้นมีลักษณะและจำนวนปริมาณตามที่ระบุไว้ในสัญลักษณ์หรือฉลากนั้น³³ , หรือใบรับรองที่ออกภายใต้มาตรา (1) หรือ (3) ตามมาตรานี้จะถูกสันนิษฐานว่าถูกลงชื่อจากเจ้าหน้าที่ที่ได้รับการแต่งตั้ง ไม่จำเป็นต้องแสดงให้เห็นปรากฏว่าผู้ที่ลงชื่อนั้นเป็นเจ้าหน้าที่ที่ได้รับการแต่งตั้ง³⁴

29 Transport Act 1962 section 33

30 Transport Act 1992 section 68B

31 Transport Act 1992 section 70D (9)

32 Transport Act 1992 section 70 (5)

33 Transport Act 1993 section 70F (4)

34 Transport Act 1993 section 197 (5)

ในส่วนที่เกี่ยวกับพยานหลักฐานได้มีการบัญญัติกฎหมายในส่วนของการดำเนินคดีด้านการรับฟังพยานหลักฐานในคดีตามกฎหมายการขนส่งของประเทศนิวซีแลนด์ ได้มีการบัญญัติไว้อย่างเข้มงวดว่าให้รับฟังเอกสารเหล่านี้เป็นหลักฐานในศาลได้ เช่น เอกสารที่เสนอต่อตำรวจหรือเจ้าหน้าที่จราจร โดยผู้ขับรถขนส่งผู้โดยสารหรือรถขนาดใหญ่หรือรถขนส่งสินค้าเพื่อจุดประสงค์ทางการค้า ที่เกี่ยวข้องกับการระบุถึงนายจ้างของผู้ขับรถ หรือเรื่องที่เป็นหรืออาจจะเป็นในสมุดบันทึกการขับรถ อาจถูกนำไปเป็นหลักฐานโดยตำรวจหรือเจ้าหน้าที่จราจร และจะถูกรับเป็นพยานหลักฐาน (admissiable in evidence) ในกระบวนการพิจารณาคดีสำหรับความผิดตามกฎหมายนี้ ในฐานะหลักฐานในส่วนเนื้อหาของเนื้อหาในเอกสาร³⁵ , และในกรณีของความถูกต้องของเอกสารที่ออกโดยผู้อำนวยการ (director) หรือเจ้าหน้าที่ที่ได้รับมอบอำนาจเป็นสำเนาที่ถูกต้องในส่วนของการขอรับใบอนุญาตใช้รถบนถนน หรือใบอนุญาตของผู้ใช้รถหรือใบรับรองหรือเอกสารอื่นที่ออกตามกฎหมายนี้ จะเป็นพยานหลักฐานข้อเท็จจริงที่เพียงพอที่ได้กำหนดในสำเนานั้น และเจ้าหน้าที่ผู้ลงชื่อรับรองในสำเนาเอกสารนั้นจะถูกสันนิษฐานว่าเป็นเจ้าหน้าที่ที่ได้รับมอบอำนาจให้รับรองได้ ³⁶ , จนกว่าจะมีการพิสูจน์เป็นอย่างอื่น หรือการรับรองการทดสอบและความถูกต้องของเครื่องอุปกรณ์ช่วยชีวิตหรือเครื่องวัดความเร็ว นั้น จะถูกรับเป็นหลักฐานในคดีว่าอุปกรณ์หรือเครื่องวัดนั้นได้ถูกทดสอบและถูกต้อง ³⁷

ในประเทศสิงคโปร์มีบทบัญญัติที่เป็นข้อสันนิษฐานตามกฎหมายและในเรื่องของการรับฟังเป็นพยานหลักฐานในคดีในกฎหมายจราจรทางบก (Traffic Road) ได้แก่ เรื่องเอกสารที่แสดงต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจว่าเป็นรถที่ขับในขณะนั้น หรือเป็นของบุคคลนั้น หรือเป็นของห้างหุ้นส่วนที่มีการระบุว่าผู้นั้นเป็นหุ้นส่วน หรือเป็นของบริษัทที่ระบุว่าผู้นั้นเป็นกรรมการพนักงานหรือลูกจ้าง จะรับเป็นพยานหลักฐานโดยไม่ต้องพิสูจน์ลายมือชื่อ เพื่อวัตถุประสงค์ในการกำหนดได้ว่าใครเป็นคนขับรถหรืออยู่ในหน้าที่หรือเป็นเจ้าของรถในขณะนั้น ³⁸ , เอกสารทางทะเบียนหรือใบอนุญาตเกี่ยวกับรถยนต์ที่ออกโดยนายทะเบียน จะเป็นพยานหลักฐานที่มีมูลหรือเป็นหลักฐานเบื้องต้น (prima facie evidence) ของการจดทะเบียนรถหรือของข้อเท็จจริงนั้นว่ารถยนต์ได้รับอนุญาตตามช่วงระยะเวลาที่ระบุไว้ในใบอนุญาต ใบรับรองที่นายทะเบียนหรือ Deputy Commissioner of Police ได้ลงชื่อและรับรองในข้อความที่ได้มีการพิสูจน์

35 Transport Act 1993 section 196A

36 Transport Act 1993 section 196B

37 Transport Act 1993 section 197 (3)

38 Road Traffic Act 1985 section 81 (5)

ว่า รถได้มีการจดทะเบียนในนามของใคร, ผู้จดทะเบียนเป็นเจ้าของรถยนต์หรือไม่, เป็นผู้ได้รับใบอนุญาตตามกฎหมายนี้หรือไม่ ใบรับรองนี้จะถูกรับในฐานะเป็นหลักฐาน (admissible as evidence) และจะเป็นการพิสูจน์ข้อเท็จจริงเบื้องต้น (prima facie proof of the fact) ที่ได้รับรองในใบรับรองนั้น โดยปราศจากการพิสูจน์ลายมือชื่อของนายทะเบียนหรือ Deputy Commissioner of Police³⁹, ใบรับรองในการตรวจสอบสภาพรถยนต์สมบูรณ์ครบถ้วนตามกฎหมายหรือไม่ หรือในส่วนของกฎหมายที่เกี่ยวกับโครงสร้าง เครื่องอุปกรณ์ หรือเงื่อนไขในการใช้รถยนต์ ใบรับรองจากเจ้าหน้าที่ของกองทะเบียนได้ตรวจสอบรถยนต์และผลของการตรวจสอบ จะรับเป็นหลักฐาน เป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นที่เพียงพอของข้อเท็จจริงหรือของความคิดเห็นที่เกี่ยวกับเรื่องในใบรับรอง และเจ้าหน้าที่อาจจะไม่ถูกเรียกไปเพื่อการถามคำถาม เว้นแต่อีกฝ่ายหนึ่งได้เสนอต่อศาลได้นำเชื่อถือ หรือมีเหตุผลที่ศาลพิจารณาว่าการถามคำถามนั้นจำเป็นหรือเป็นไปเพื่อประโยชน์ต่อความยุติธรรม⁴⁰

- ปัญหาที่เกี่ยวกับการควบคุมหรือตรวจสอบการขนส่งโดยรถยนต์ที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน

จากการศึกษากฎหมายไทยและต่างประเทศ จะเห็นได้ว่ากฎหมายได้พยายามที่จะทำการควบคุมและตรวจสอบในเรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง เพื่อให้การขนส่งมีความเป็นระเบียบ ปลอดภัย และก่อให้เกิดความเสียหายให้น้อยที่สุด แต่ก็ยังมีความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการขนส่งอยู่เสมอ ทั้งนี้เป็นเพราะการควบคุมและตรวจสอบ สภาพรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งว่ามีสภาพสมบูรณ์แข็งแรงมั่นคงเพียงพอต่อการใช้งานหรือไม่ หรือการบรรทุกคนโดยสารหรือสินค้าว่าบรรทุกเกินน้ำหนักหรือไม่หรือบรรทุกถูกวิธีหรือไม่ หรือใช้รถผิดประเภทในการขนส่งหรือไม่ หรือผู้ขับรถขนส่งมีสารที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทหรือสุราอยู่ในร่างกายในขณะที่ขับรถหรือไม่ โดยผู้ตรวจการหรือเจ้าหน้าที่ตำรวจอาจทำการตรวจดังกล่าวได้หากมีเหตุอันเชื่อได้ว่าได้มีฝ่าฝืนกฎหมาย ซึ่งจะสามารถทำการตรวจสอบในเวลาใดก็ได้ แต่ในทางปฏิบัติการออกตรวจของเจ้าหน้าที่มิได้กระทำการตรวจสอบอยู่ตลอดเวลา การตรวจสอบจะจัดให้มีขึ้นตามนโยบายของจังหวัดว่าจะกำหนดให้ช่วงใดหรือเวลาใดมีความจำเป็นที่จะต้องกวดขันหรือตรวจสอบ มิได้มีการทำอย่างเป็นประจำสม่ำเสมอ และไม่สามารถตรวจสอบได้อย่างทั่วถึง ทำให้การควบคุมและตรวจสอบเป็นไปโดยไม่เคร่งครัด นอกจากนี้ผู้ตรวจการคือเจ้าหน้าที่ของ

39 Road Traffic Act 1985 section 139 (1)-(2)

40 Road Traffic Act 1985 section 139 (3)

กรมการขนส่งทางบกที่ออกไปทำการตรวจสอบ ซึ่งจะทำการตรวจได้ในเวลาที่จำกัด และเจ้าหน้าที่ก็มีจำนวนน้อย แม้จะมีการตรวจสอบบางอย่างที่กระทำเป็นประจำทุกปี เช่น การตรวจสอบสภาพรถ รวมทั้งส่วนควบและอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ต่างๆ ที่จำเป็นก็ตามการตรวจสอบของเจ้าพนักงานอาจจะกระทำอย่างไม่เคร่งครัด หรือรู้เห็นเป็นใจยินยอมให้การช่วยเหลือแก่ผู้ประกอบการขนส่งให้ผ่านการตรวจสอบไปได้โดยง่าย

ในส่วนของผู้ขับรถขนส่งการควบคุมและตรวจสอบ จะเป็นไปในลักษณะเดียวกับการตรวจสอบรถ เพราะการออกไปตรวจสอบแต่ละครั้งผู้ตรวจการจะทำการตรวจสอบทุกอย่างรวมถึงตัวผู้ขับรถด้วย ว่ามีใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถขนส่งหรือไม่ หรือใช้ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถผิดประเภทหรือไม่ หรือใบอนุญาตขาดอายุหรือไม่ หรือผู้ขับรถมีสภาพร่างกายและจิตใจสมบูรณ์หรือบกพร่องในการขับรถ หรือขับรถในขณะที่เมินมาจากสุราหรือยาฆ่าหรือไม่ แต่การควบคุมตรวจสอบกระทำโดยไม่เคร่งครัด และแม้จะมีการควบคุมในเรื่องของจำนวนผู้ประจำรถ ที่ผู้ประกอบการจะต้องจัดให้มีตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดไว้และระบุอยู่ในสมุดประจำรถ (ระยะทาง 400 กิโลเมตรต่อผู้ขับรถ 1 คน) ซึ่งเป็นการกำหนดตามระยะทาง ไม่มีหลักเกณฑ์ในส่วนของจำนวนชั่วโมงที่ได้ทำหน้าที่ขับรถขนส่ง เพื่อให้เป็นหลักเกณฑ์ในการขับรถของผู้ขับรถ จะไม่สามารถขับรถเป็นเวลามากกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้ได้ ในแต่ละวันจะทำการขับรถได้กี่ชั่วโมง และถ้าทำหน้าที่ขับรถติดต่อกันหลายชั่วโมงจะขับรถได้กี่ชั่วโมง จะต้องใช้เวลาพักผ่อนกี่ชั่วโมง เป็นต้น ที่จะทำให้ผู้ขับรถไม่สามารถทำการขับรถได้หากเกินขีดจำกัดที่ให้ขับรถได้ ถ้าฝ่าฝืนผู้ขับรถจะต้องรับโทษ ส่วนการขอต่ออายุใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถที่จะต้องทำเป็นประจำทุก 3 ปี ถ้าผู้ได้รับใบอนุญาตมาขอต่ออายุใบอนุญาตภายในกำหนดอายุเวลาเดิม คือ ก่อนที่จะหมดอายุใบอนุญาต ผู้ได้รับใบอนุญาตจะได้รับการต่ออายุใบอนุญาตเป็นผู้ขับได้อีก 3 ปี โดยไม่ต้องทดสอบหรือตรวจสอบความสามารถหรือคุณสมบัติใดๆ อีก แต่ถ้าขอต่ออายุใบอนุญาตไม่ทันกำหนดอายุหรือขาดต่อใบอนุญาตเป็นเวลาเกินกว่า 3 ปีแล้ว ทางกรมการขนส่งกำหนดให้ต้องทดสอบความสามารถหรือคุณสมบัติบางประการตามที่กฎหมายได้กำหนดไว้ ดังนั้นหากผู้ที่ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถขอต่ออายุใบอนุญาตภายในกำหนดอายุทุกครั้ง จะไม่ถูกทดสอบความสามารถหรือตรวจสอบคุณสมบัติที่จำเป็นต่อการขับแต่อย่างใด ทั้งที่เป็นเรื่องที่สำคัญ เพราะความสามารถในการขับรถ หรือสภาพร่างกาย จิตใจของผู้ขับรถอาจลดประสิทธิภาพลงหรือเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมได้ และไม่เหมาะสมหรือไม่มีคุณสมบัติที่จะทำหน้าที่เป็นผู้ขับรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งอีกต่อไป

การบรรทุกขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้านั้น ได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ไว้ว่าจะต้องบรรทุกอย่างไร วิธีในการจัดวาง จำนวนที่จะบรรทุกได้ เพื่อให้การบรรทุกเป็นไปด้วยความเรียบร้อยและปลอดภัย แต่กฎหมายการขนส่งทางบกไม่มีหลักเกณฑ์กำหนดหน้าที่ของผู้

ประกอบการขนส่งในการตรวจสอบดูแลการบรรทุกของหรือสินค้าในการขนส่ง ในลักษณะที่กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องมั่นใจและแน่ใจว่าการบรรทุกนั้นปลอดภัยและมั่นคง ในลักษณะที่ของที่บรรทุกมานั้นจะไม่ตกหล่นหลุดออกจากรถในขณะที่เดินทาง และหากของที่บรรทุกมานั้นเกิดการตกหล่นหรือหลุดร่วงออกมาจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่ง ให้ถือว่าผู้ประกอบการขนส่งไม่แน่ใจในการบรรทุกนั้นได้ถูกทำให้ปลอดภัยและมั่นคงในลักษณะที่จะไม่ตกหล่นออกจากรถ เพราะเรื่องการบรรทุกนี้เป็นเรื่องที่สำคัญต่อการขนส่งจึงต้องมีการควบคุมอย่างเคร่งครัด

เอกสารที่ผู้ตรวจการสามารถใช้เพื่อเป็นประโยชน์ในการตรวจสอบ ก็คือ สมุดประจำรถ ใบกำกับสินค้า ซึ่งจะมีประจำอยู่ในรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งทุกคัน จะมีรายละเอียดที่จำเป็นสำหรับการตรวจสอบ รายการในสมุดประจำรถ และใบกำกับสินค้า ผู้ขับรถขนส่งและผู้ประกอบการขนส่งเป็นผู้ลงรายละเอียดให้ถูกต้องตามความเป็นจริง แต่ข้อมูลในสมุดประจำรถ หรือในใบกำกับสินค้า มิได้เป็นข้อมูลที่ถือว่าถูกต้อง เพราะเป็นเอกสารที่เอกชนทำขึ้นตามที่กฎหมายกำหนด แม้จะมีการจัดส่งไปให้กรมการขนส่งทางบกเก็บไว้ก็ตาม จะเป็นเพียงการเก็บไว้เป็นข้อมูลเท่านั้น มิได้มีการรับรองหรือตรวจสอบหรือให้ถือข้อความในเอกสารนั้นถูกต้องแต่อย่างใด ส่วนประวัติผู้ประจำรถ ที่ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องจัดทำตามแบบรายงานที่ได้กำหนดไว้ เก็บไว้ที่สถานประกอบการฉบับหนึ่งและอีกฉบับหนึ่งส่งไปยังนายทะเบียน ถ้ามีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงข้อความในเอกสาร จะต้องทำการแจ้งรายการที่แก้ไขเปลี่ยนแปลงให้นายทะเบียนทราบ และเก็บไว้เป็นข้อมูล การที่ข้อมูลนั้นไม่ถูกต้องหรือไม่มีการแก้ไขจากผู้ประกอบการขนส่ง ก็จะมีโทษสำหรับกรณีเท่านั้น ผู้ประกอบการสามารถอ้างได้ว่าผู้ขับรถที่มีชื่ออยู่ในบันทึกนั้นได้ลาออกไปแล้ว มิได้เป็นผู้ทำหน้าที่ในการขับรถขนส่งคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายแล้ว หรือมิได้เป็นลูกจ้างของตนแล้ว การดำเนินความผิดต่อผู้กระทำความผิดจึงกระทำได้ยากอยู่ดี ข้อมูลดังกล่าวมิได้มีส่วนช่วยในการดำเนินคดีแต่อย่างใด

สำหรับการขนส่งวัตถุอันตรายได้มีการควบคุมไว้โดยเฉพาะหลายประการ ในกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งได้มีการกำหนดให้ผู้ที่จะทำหน้าที่ขับรถขนส่งวัตถุอันตรายได้ จะต้องเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถขนส่งวัตถุอันตรายโดยเฉพาะ แต่ในกฎหมายยังมีได้กำหนดให้ผู้ขับรถขนส่งประเภทนี้จะต้องผ่านการอบรมหรือหลักสูตรเกี่ยวกับวัตถุอันตราย หรือผ่านการทดสอบความสามารถหรือความรู้ที่จำเป็นสำหรับการขนส่งประเภทนี้ไว้เป็นพิเศษแต่อย่างใด ซึ่งเรื่องนี้เป็นเรื่องที่สำคัญมาก เพื่อความปลอดภัยในการขนส่งแล้วควรที่จะให้ผู้ขับรถขนส่งวัตถุอันตรายมีคุณสมบัติหรือความรู้ความสามารถ มีทักษะและประสบการณ์ในการขับรถที่มากกว่ากรณีขับรถขนส่งธรรมดาทั่วไป ควรมีความรู้เกี่ยวกับคุณสมบัติพื้นฐานของวัตถุอันตราย ตลอดจนวิธีการขนถ่าย การบรรทุก การจัดวาง การระงับภัย

และการเยียวยาความเสียหายที่เกิดจากวัตถุอันตราย และมีหน้าที่ให้ความช่วยเหลือเจ้าหน้าที่หรือตำรวจในเวลาที่เกิดภัยด้วย เพื่อลดความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นให้น้อยลงเท่าที่จะเป็นไปได้ นอกจากนี้แล้วควรจะกำหนดประเภทของใบอนุญาตที่เป็นผู้ขับรถบรรทุกวัตถุอันตรายนั้น ให้เงื่อนไขของใบอนุญาตดังกล่าวเป็นไปตามประเภทของกลุ่มวัตถุอันตรายที่จะบรรทุก เนื่องจากวัตถุอันตรายแต่ละกลุ่มมีคุณสมบัติก่อให้เกิดอันตรายที่แตกต่างกัน จะต้องใช้วิธีในการขนส่ง การป้องกันและการเยียวยา ที่แตกต่างกัน หลักสูตรที่จะใช้ในการอบรมผู้ขับรถเกี่ยวกับวัตถุอันตรายให้จัดแยกตามประเภทของกลุ่มวัตถุอันตราย การที่กำหนดคุณสมบัติหรือความรู้ความสามารถของผู้ขับรถขนส่งวัตถุอันตรายไว้หลายประการทั้งนี้ก็เพื่อผู้ประกอบการขนส่งเองด้วย เพราะหากเกิดความเสียหายขึ้นจากการขนส่งวัตถุอันตรายแล้วผู้ประกอบการขนส่งจะต้องรับผิดชอบทางแพ่งต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น ตามพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย มาตรา 63 สำหรับการควบคุมด้านตัวรถที่ใช้ในการขนส่งนอกจากการควบคุมตามหลักทั่วไปของรถขนส่งแล้ว จะต้องปฏิบัติตามหลักของการขนส่งวัตถุอันตรายตามกฎหมายอื่นๆ อีก เช่น ภาชนะที่ใช้ในการบรรจุวัตถุอันตราย การจัดวาง วิธีการบรรทุก เส้นทางที่จะใช้ในการขนส่ง สัญลักษณ์หรือฉลากที่ต้องปิดไว้บนรถที่ใช้ในการขนส่ง จะต้องถูกต้องตามที่กฎหมายได้กำหนดไว้ ตามกฎหมายวัตถุอันตรายได้บัญญัติไว้มาตรา 61 แต่กระนั้นก็ตามกฎหมายยังมิได้กำหนดถึงรายละเอียดเกี่ยวกับการบรรทุกวัตถุอันตรายแต่ละประเภทไว้ว่าจะบรรทุกทุกอย่าง การจัดวาง การยึดโยง หรือมัด การจัดให้มีส่วนควบคุมอุณหภูมิหรือความชื้นในรถบรรทุกสินค้านั้นอย่างไร เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งยึดเป็นหลักในการขนส่งวัตถุอันตรายประเภทต่างๆ และง่ายต่อการตรวจสอบ

อาจสรุปได้ว่าการควบคุมตรวจสอบในส่วนของ การขนส่งมิได้มีการกระทำอย่างเคร่งครัด และในบางกรณีไม่มีกฎหมายควบคุมไว้จึงทำให้มีความเสียหายจากการขนส่งเกิดขึ้นอยู่เสมอ นอกจากนี้แล้วการขาดมาตรการบางประการเกี่ยวกับเอกสารที่ใช้ในการควบคุมตรวจสอบ ซึ่งมีผลต่อการควบคุมและการดำเนินความผิดต่อผู้ที่กระทำความผิดตามกฎหมาย

2. ภาระการพิสูจน์ในคดีแพ่งและคดีอาญา

หลักในการกำหนดภาระการพิสูจน์หรือหน้าที่นำสืบ (legal burden of proof) ยึดหลักผู้ใดกล่าวอ้าง ผู้นั้นนำสืบ (ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 84) ซึ่งเป็นหลักสากล เมื่อกำหนดประเด็นข้อพิพาทได้ และพิจารณาว่าคู่ความฝ่ายไหนเป็นผู้กล่าว

อ้างข้อเท็จจริงในประเด็นใด ฝ่ายนั้นเป็นผู้มีภาระการพิสูจน์ในประเด็นนั้น ข้อยกเว้นเรื่องนี้ได้แก่ หลักสันนิษฐานตามกฎหมาย หลักนี้มีผลต่อภาระการพิสูจน์อย่างยิ่ง เป็นการผลักภาระการพิสูจน์ไปให้คู่ความอีกฝ่ายที่ไม่ได้ประโยชน์จากข้อสันนิษฐาน มีหน้าที่นำสืบพิสูจน์หักล้างข้อสันนิษฐานนั้นแทน

ข้อสันนิษฐานเป็นสิ่งที่กฎหมายกำหนดให้มีขึ้น เพื่อเป็นเครื่องมือหรือเครื่องช่วยในการพิสูจน์ข้อเท็จจริงหนึ่ง โดยยึดหลักว่าสิ่งทั้งปวงทั้งหลายย่อมเป็นไปตามกฎแห่งธรรมชาติ และบุคคลทั้งปวงย่อมทำการไปโดยสุจริต⁴¹ เป็นหลักการรับฟังข้อเท็จจริง ซึ่งจะนำมาใช้ได้ต่อเมื่อมีการพิสูจน์ข้อเท็จจริงบางอย่างให้ปรากฏแล้ว และศาลจำต้องสันนิษฐานว่าข้อเท็จจริงอื่นบางประการได้มีหรือได้เกิดขึ้นแล้ว⁴²

ข้อสันนิษฐานตามกฎหมาย คือ ข้อสันนิษฐานที่มีกฎหมายบัญญัติขึ้น การกำหนดข้อสันนิษฐานโดยกฎหมาย จะมีผลเป็นการผ่อนผันให้คู่ความฝ่ายที่ได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐาน นำสืบพยานพิสูจน์ข้อเท็จจริงที่เป็นเงื่อนไขของการสันนิษฐาน (basic fact) เท่านั้น เมื่อพิสูจน์ได้แล้วศาลจะสันนิษฐานว่าข้อเท็จจริงที่ได้รับการสันนิษฐาน (presumed fact) เกิดขึ้นด้วย การกำหนดเช่นนี้มีผลเป็นการแทรกแซงดุลพินิจของศาลในการประเมินพยานแวดล้อม ส่วนคู่ความฝ่ายที่ถูกสันนิษฐานนั้นจะสืบหักล้างข้อสันนิษฐานได้หรือไม่ ขึ้นอยู่กับว่ากฎหมายเปิดโอกาสให้ได้แย้งหักล้างได้หรือไม่⁴³ ข้อสันนิษฐานตามกฎหมาย แบ่งได้ออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ ข้อสันนิษฐานเด็ดขาด (ir rebuttable presumption) ซึ่งเป็นข้อสันนิษฐานที่กฎหมายไม่เปิดโอกาสให้มีการนำสืบโต้แย้งหรือหักล้างได้ ข้อสันนิษฐานเด็ดขาดถูกบัญญัติขึ้นมาเพื่อแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่ยากแก่การหาข้อยุติหรือไม่อาจหาข้อยุติลงได้ เพื่อให้ยุติลงโดยอาศัยอำนาจกฎหมาย ผลของข้อสันนิษฐานประเภทนี้คือ ผู้ที่ถูกสันนิษฐานไม่อาจโต้แย้งคัดค้านการสันนิษฐานนั้นได้ หนทางเดียวที่จะกระทำได้คือ นำสืบเพื่อพิสูจน์ว่ากรณีนี้ไม่เข้าข้อสันนิษฐาน ข้อสันนิษฐานตามกฎหมายอีกประเภท คือ ข้อสันนิษฐานไม่เด็ดขาด (rebuttable presumption) เป็นข้อสันนิษฐานที่กฎหมายเปิดโอกาสให้มีการนำสืบโต้แย้งหรือหักล้างได้ แม้

41 พรเพชร วิชิตชลชัย , กฎหมายลักษณะพยาน (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ รัชดา , 2536) , หน้า 26.

42 โอสถ โกศิน , กฎหมายลักษณะพยานเปรียบเทียบ (พระนคร : โรงพิมพ์ไทย เขษม , 2501) , หน้า 42.

43 เข็มชัย ชุตินวงศ์ , “ความชอบธรรมของการกำหนดข้อสันนิษฐานตามกฎหมาย ในคดีอาญา,” วารสารอัยการ 12 (มีนาคม 2532) : 18 .

คู่ความฝ่ายหนึ่งจะพิสูจน์ข้อเท็จจริงอันเป็นเงื่อนไขแห่งการสันนิษฐานได้ ศาลจะฟังเป็นยุติตามข้อเท็จจริงที่รับการสันนิษฐานไม่ได้ เพียงแต่มีผลเป็นการผลักภาระการพิสูจน์ไปให้คู่ความอีกฝ่ายหนึ่งเท่านั้น ถ้าอีกฝ่ายหนึ่งไม่สืบหักล้างหรือสืบไม่ได้ ศาลก็จะฟังข้อเท็จจริงเป็นยุติตามข้อสันนิษฐาน ผลของข้อสันนิษฐานผู้ที่ถูกสันนิษฐานจะมีภาระการพิสูจน์หักล้างข้อสันนิษฐานว่ามีข้อเท็จจริงบางประการที่ไม่เป็นตามที่สันนิษฐาน หรืออาจนำสืบว่ากรณีของตนไม่เข้าข้อสันนิษฐานนั้น ตัวอย่างข้อสันนิษฐานไม่เด็ดขาด มาตรา 127 แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง บัญญัติถึงเอกสารมหาชนที่พนักงานเจ้าหน้าที่ได้ทำขึ้นหรือรับรอง หรือสำเนาอันรับรองถูกต้องของเอกสารนั้น และเอกสารเอกชนที่มีคำพิพากษาแสดงว่าเป็นของแท้จริงและถูกต้อง

ส่วนข้อสันนิษฐานตามข้อเท็จจริง ไม่มีบัญญัติไว้เป็นกฎหมาย เป็นเรื่องที่ศาลใช้ดุลพินิจวินิจฉัยพยานหลักฐาน นักกฎหมายของระบบคอมมอนลอว์ บางท่านเห็นว่าไม่ใช่เรื่องของข้อสันนิษฐาน โดยเรียกกรณีเช่นนี้ว่า ความน่าเป็นไปได้ของข้อเท็จจริง หรือการอนุมานตามหลักเหตุผล ข้อสันนิษฐานตามข้อเท็จจริงเป็นการใช้เหตุผลของศาลเมื่อได้ฟังข้อเท็จจริงอย่างใดอย่างหนึ่งเป็นที่ยุติแล้ว ศาลจะใช้ดุลพินิจในการรับฟังพยานหลักฐานและสันนิษฐานว่ามีข้อเท็จจริงอีกข้อหนึ่ง ซึ่งโดยแท้จริงแล้วเป็นการนำข้อเท็จจริงแวดล้อมกรณีหลายๆ ข้อมาประกอบกัน เพื่อสันนิษฐานความน่าจะเป็นของข้อเท็จจริงอีกข้อหนึ่ง แต่ไม่มีผลผูกพันว่าศาลจะต้องถือตามนั้นทุกกรณีไป⁴⁴

ในการกำหนดภาระการพิสูจน์ของไทยจะใช้ หลักตามที่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 84 แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งเท่านั้น (ข้อสันนิษฐานตามข้อเท็จจริงไม่ได้บัญญัติในกฎหมายวิธีพิจารณาความ แต่ศาลฎีกาได้พิพากษาเป็นแนวมาตลอดว่ามีหลักการเช่นนี้อยู่ในกฎหมายไทยด้วย) ในต่างประเทศโดยเฉพาะในประเทศคอมมอนลอว์ได้มีหลักอื่นๆ ที่ใช้ในการกำหนดภาระการพิสูจน์ในคดี เช่น หลักเรื่องความผิดปกติธรรมดา ซึ่งเป็นการสันนิษฐานตามข้อเท็จจริงอย่างหนึ่ง กล่าวคือศาลต้องสันนิษฐานไว้ก่อนว่าทุกๆ สิ่งย่อมเป็นไปตามธรรมดาตามธรรมชาติ ถ้าคู่ความฝ่ายใดกล่าวอ้างข้อเท็จจริงใดที่ผิดธรรมดาธรรมชาติหรือหลักกฎหมายทั่วไป ฝ่ายนั้นต้องมีหน้าที่นำสืบว่ามีที่ผิดปกติธรรมดาธรรมชาติ, หลักเรื่องภาระการพิสูจน์ตกอยู่กับคู่ความฝ่ายผู้แพ้คดีหากไม่มีการสืบพยาน, หลักเรื่องข้อเท็จจริงที่อยู่ในความรู้เห็นของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งโดยเฉพาะ(exclusive knowledge) เป็นหลักกฎหมายอังกฤษ กำหนดขึ้นมาเพื่อความเป็นธรรมในการต่อสู้คดี เพราะเมื่อข้อเท็จจริงอันหนึ่งอยู่ในความรู้เห็นของคู่

ความฝ่ายหนึ่งเพียงฝ่ายเดียว ย่อมไม่เป็นธรรมที่จะให้อีกฝ่ายหนึ่งต้องมีหน้าที่นำสืบ ซึ่งทำให้ผู้นำสืบประสพความยากลำบากหรืออาจเป็นพันธิสัยที่จะพิสูจน์, หลักกฎหมายที่เรียกในภาษาลาตินว่า Res Ipsa Loquitur หรือในภาษาอังกฤษว่า things speak for itself หรือเหตุการณ์ย่อมเป็นไปตามปกติของเหตุการณ์ เป็นหลักที่สืบเนื่องมาจากกฎหมายโรมัน

หลัก Res Ipsa Loquitur เป็นหลักทางวิธีสบัญญัติในกฎหมายลักษณะพยาน นำมาใช้ในการสืบหาตัวผู้กระทำผิดในคดีละเมิด โดยเฉพาะอย่างยิ่งความรับผิดชอบเนื่องจากความประมาทเลินเล่อ ในกฎหมายประเทศอังกฤษได้กำหนดเงื่อนไขในการนำหลักนี้มาใช้ คือ สิ่งซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายนั้นอยู่ภายใต้การควบคุมของจำเลยหรือลูกจ้างของเขาและเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นตามธรรมดาจะไม่เกิดขึ้น ถ้าผู้กระทำได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควร และไม่มีพยานหลักฐานที่แสดงถึงสาเหตุที่เกิดขึ้นหรือแสดงว่าเหตุการณ์เกิดขึ้นอย่างไร เป็นข้อสันนิษฐานตามความเป็นจริง ผลก็คือ ถ้าได้เทียบกันระหว่างคู่ความฝ่ายหนึ่งว่าข้อเท็จจริงน่าจะเป็นไปตามปกติของเหตุการณ์ หรือเป็นไปในทางที่ผิดไปจากปกติของเหตุการณ์แล้ว ก็ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าข้อเท็จจริงน่าจะเป็นไปตามที่เคยเกิดเป็นปกติของเหตุการณ์ทำนองนั้น และตกเป็นภาระการพิสูจน์แก่ฝ่ายที่กล่าวอ้างให้ผิดเพี้ยนไปจากความเป็นปกติธรรมดาของเหตุการณ์ หลักกฎหมายนี้มักจะใช้กับคดีละเมิด ที่ปกติฝ่ายโจทก์จะต้องเป็นฝ่ายพิสูจน์ว่าจำเลยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ หรือจำเลยเป็นฝ่ายผิด ทำให้เกิดความเสียหายแก่โจทก์ขึ้น แต่เมื่อใดก็ตามที่ลักษณะของการเกิดความเสียหายเกิดในสภาพเหตุการณ์ที่ว่าตามปกติแล้วถ้าฝ่ายจำเลยไม่ประมาทหรือไม่ผิด ความเสียหายจะไม่เกิดขึ้น ถ้าพฤติการณ์ของคดีทางฝ่ายโจทก์แสดงให้เห็นลักษณะเช่นนั้นได้ ภาระการพิสูจน์จะตกกลับไปอยู่แก่ฝ่ายจำเลย ที่จะต้องพิสูจน์หักล้างให้เห็นว่าตัวจำเลยไม่ได้ประมาทตามที่มีการสันนิษฐาน⁴⁵

เมื่อมีการละเมิดเกิดขึ้นและมีข้อโต้แย้งกันว่าจำเลยประมาทเลินเล่อหรือไม่ บางกรณีเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนั่นเองย่อมบอกอยู่ในตัว หรือเป็นพยานอยู่ในตัวว่าจำเลยเป็นผู้ประมาทเลินเล่อ กรณีนี้ตามหลักเดิมที่โจทก์มีภาระการพิสูจน์ว่าจำเลยประมาทเลินเล่อหรือไม่ จะนำมาใช้ไม่ได้ เพราะโจทก์ย่อมประสพความยุ่งยาก และอาจเป็นไปได้ว่าเหตุที่เกิดอยู่ในความรูเห็นของจำเลยแต่ผู้เดียวซึ่งเป็นผู้ที่ก่อขึ้น โจทก์นำสืบได้เฉพาะว่าความเสียหายที่โจทก์ได้รับเกิดจากสิ่งที่จำเลยมีส่วนเกี่ยวข้องด้วย แต่โจทก์ไม่อาจนำสืบได้ว่าอุบัติเหตุนั้นเกิดขึ้นอย่างไร และมีจุดกำเนิดมาจากความประมาทเลินเล่อของจำเลยหรือไม่ อันเป็นเหตุให้ศาลต้องยกฟ้องคดี

45 จริญญา ภักดีธนากุล, รวมคำบรรยาย ภาคสอง สมัยที่ 47 ปีการศึกษา 2537 เล่มที่ 11 (กรุงเทพมหานคร : สำนักอบรมศึกษาเนติบัณฑิตยสภา, 2538), หน้า 194-195.

ในคดี Scott V. Lendon and St. Katherine Docks Co. ว่าจะต้องมีพยานที่มีเหตุผลสำหรับพิสูจน์ความประมาทเลินเล่อ แต่เมื่อใดที่มีหลักกฎหมายเชื่อได้ว่าสิ่งของอยู่ภายใต้การจัดการของจำเลยหรือลูกจ้าง และความเสียหายที่เกิดจากสิ่งของนั้นจะไม่เกิดขึ้น หากผู้ที่อยู่ในฐานะเช่นนั้นจะใช้ความระมัดระวังอย่างเหมาะสม (proper care) ทำให้มีพยานที่มีเหตุผล เมื่อจำเลยไม่อาจแก้ตัวได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดจากการขาดความระมัดระวัง

คดีที่เป็นบรรทัดฐานที่อ้างหลักกฎหมายนี้ คือ คดี Plum V. Richmond (223 N.Y. 285) ข้อเท็จจริงได้ความว่า โจทก์โดยสารรถรางของจำเลยได้รับบาดเจ็บ เนื่องจากรถรางและรถบรรทุกชนกัน โจทก์ให้การเกี่ยวกับความเสียหายและพฤติการณ์แวดล้อมที่เกิดขึ้น จำเลยให้การว่าเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นไม่ใช่เพราะความผิดของจำเลย ศาลได้วินิจฉัยว่า การจัดการและการควบคุมการขนส่งผู้โดยสารอยู่ในการจัดการของคนขับรถซึ่งเป็นลูกหนี้ของจำเลย เมื่อรถได้ชนกันขึ้น ข้อสันนิษฐานของความประมาทเลินเล่อย่อมตกแก่จำเลยผู้ขนส่ง หลักนี้เป็นการหลักการการพิสูจน์จากโจทก์ไปยังจำเลย จากพยานหลักฐานที่เกิดขึ้นเห็นได้ว่าเป็นความประมาทเลินเล่อของจำเลย

คดี Sweeney V. Erving Z (1913) ศาลสูงสหรัฐอเมริกาได้วินิจฉัยว่าหลัก Res Ipsa Loquitur มีความหมายว่าข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นเป็นสิ่งที่ชี้ให้เห็นถึงความประมาทเลินเล่อ แต่ไม่ใช่เป็นสิ่งเคร่งครัดในการวินิจฉัย หลักนี้ใช้เป็นพยานหลักฐานแวดล้อมของความประมาทเลินเล่อ (circumstantial evidence of negligence) เมื่อปราศจากพยานหลักฐานโดยตรง (direct evidence) แต่เป็นพยานหลักฐานที่มีน้ำหนัก หลักนี้เมื่อถูกนำมาใช้จะเป็นพยานหลักฐานที่มีน้ำหนักแก่ฝ่ายโจทก์

หลักนี้เป็นกลไกทางกฎหมายวิธีพิจารณาความที่ให้ประโยชน์แก่ผู้เสียหายที่ประสบความยุ่งยากที่จะต้องนำสืบถึงความผิดของจำเลย โดยฝ่ายจำเลยจะต้องมีภาระการพิสูจน์ว่าตนไม่ได้ประมาทเลินเล่อเพื่อปลดเปลื้องความรับผิดชอบของตน⁴⁶

ในกฎหมายต่างประเทศหลักต่างๆ เหล่านี้มีบทบาทในการเปลี่ยนแปลงภาระการพิสูจน์ในคดี แต่สำหรับประเทศไทยมิได้นำหลักในการกำหนดภาระการพิสูจน์ที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นมาใช้ จะเห็นได้จากมาตรา 84 แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ซึ่งมีเพียงหลักผู้ใดกล่าวอ้าง ผู้นั้นนำสืบและหลักข้อสันนิษฐานตามกฎหมายเท่านั้น มิได้มีหลักเหล่านี้อยู่ในบทบัญญัติของกฎหมาย จึงไม่มีบทบาทมาเปลี่ยนภาระการพิสูจน์หรือมากำหนดภาระการ

⁴⁶ Salmond, Sir Jhon William, *Salmond on the law of torts*, 16th edition (London :Sweet & Maxwell, 1973), p. 223,225.

พินิจ กฎหมายไทยจะนำหลักเหล่านั้นมาใช้ในชั้นซึ่งนำพยานหลักฐาน โดยเอาความจริงในเรื่องการรู้เห็นข้อเท็จจริงแต่เพียงฝ่ายเดียวไปประกอบดุลพินิจในการซึ่งนำพยานหลักฐานว่าคนที่ไม่มีโอกาสรู้ข้อเท็จจริงนั้นจะพินิจให้ศาลเห็นข้อเท็จจริงนั้นอย่างชัดเจนเหมือนกับคนที่รู้ข้อเท็จจริงนั้นไม่ได้โดยสภาพ (มีคำพิพากษาฎีกาที่สนับสนุนหลักที่ศาลไทยได้เอาหลัก Res Ipsa Loquitur มาใช้ในการกำหนดภาระการพินิจ ให้ตกแก่ผู้ที่กล่าวอ้างข้อเท็จจริงที่ผิดเพี้ยนไปจากเหตุการณ์ที่ปกติธรรมดาต้องเป็นผู้ที่มีภาระการพินิจ ได้แก่ คำพิพากษาฎีกาที่ 1206/2500 , 4171/2532)

2.1 ภาระการพินิจในคดีอาญา

ในคดีอาญาโจทก์เป็นผู้ที่กล่าวอ้างว่าจำเลยเป็นผู้กระทำความผิด เมื่อได้ยื่นฟ้องต่อศาล ศาลจะทำการไต่สวนเบื้องต้นว่าคดีมีมูลหรือไม่ โจทก์ก็จะต้องนำพยานหลักฐานเพื่อนำสืบแสดงต่อศาลว่าคดีมีมูลแล้วศาลจึงจะรับฟ้อง ในกฎหมายต่างประเทศ เช่น ประเทศนิวซีแลนด์ ได้มีการกำหนดกฎหมายในลักษณะที่ให้รับเป็นพยานหลักฐานในคดีได้ โดยบัญญัติให้เอกสารที่เสนอต่อตำรวจหรือเจ้าหน้าที่จราจร จากผู้ขับรถขนส่ง ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการระบุตัวนายจ้างของผู้ขับรถ หรือเรื่องในสมุดเดินทาง (logbook) ที่เจ้าหน้าที่จราจรหรือตำรวจอาจนำไปใช้เป็นหลักฐานในการดำเนินคดีความผิดตามกฎหมายนี้ พยานเอกสารดังกล่าวในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเนื้อหาในเอกสารให้รับเป็นพยานหลักฐานในกระบวนการพิจารณาคดีได้ เป็นการบัญญัติกฎหมายไว้อย่างชัดเจนที่ให้นำเอกสารดังกล่าวนี้ไปใช้อ้างและให้ศาลรับฟังเป็นพยานหลักฐานได้ ซึ่งในลักษณะเช่นนี้ไม่มีอยู่ในกฎหมายการขนส่งทางบกของไทย หลักดังกล่าวนี้จะสามารถช่วยโจทก์หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ของรัฐ ในการดำเนินความผิดต่อผู้ที่กระทำความผิดได้ง่ายและสะดวกขึ้น ในแง่ของการกระทำผิดในเรื่องของจำนวนชั่วโมงในการขับรถทะเบียนรถขนส่ง ระยะทางที่ทำการขับรถจากเครื่องบันทึกระยะทาง (distance recorder) หรือในเรื่องของความถูกต้องของเอกสารที่เจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจเป็นผู้ออก และเจ้าหน้าที่ที่ลดลงชื่อรับรองในเอกสารนั้นจะถูกสันนิษฐานว่าเป็นเจ้าหน้าที่ที่ได้รับอำนาจให้รับรองได้ โจทก์หรือเจ้าหน้าที่จึงต้องหาพยานหลักฐานต่างเพื่อแสดงว่าผู้นั้นได้กระทำการฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมาย

เมื่อศาลได้กำหนดภาระการพินิจในคดีอาญา โจทก์คือผู้ที่มีภาระการพินิจในคดีจากประเด็นข้อพิพาทที่มักจะมีอยู่ในคดี คือ ได้มีการกระทำความผิดเกิดขึ้นหรือไม่ จำเลยเป็นผู้กระทำความผิดหรือไม่ ซึ่งเป็นประเด็นที่โจทก์เป็นผู้กล่าวอ้าง โจทก์จึงมีภาระการพินิจเหล่า

นั้น การนำสืบเพื่อพิสูจน์ถึงเจตนาหรือประมาทของผู้กระทำความผิดกระทำได้อย่าง เนื่องจาก เป็นเรื่องที่อยู่ภายในจิตใจของผู้กระทำความผิด จึงเป็นเรื่องที่ยากสำหรับโจทก์ผู้ซึ่งมิได้รู้ถึงข้อเท็จจริงในส่วนนี้ และโจทก์จะต้องพิสูจน์ให้ถึงมาตรฐานการพิสูจน์ คือจะต้องพิสูจน์ให้ปราศจากเหตุอันควรสงสัย ซึ่งเป็นระดับที่สูง การจะพิสูจน์ให้ได้เช่นนี้จะต้องมีพยานหลักฐานที่น่าเชื่อถือและรับฟังได้ แต่การแสวงหาพยานหลักฐานของโจทก์มิได้กระทำได้อย่างง่าย และเฉพาะอย่างยิ่งโจทก์ที่ได้รับความเสียหายที่เป็นประชาชนธรรมดา ย่อมมีขีดจำกัดในการแสวงหาพยานหลักฐาน ไม่ว่าจะเป็นเรื่องค่าใช้จ่ายในการสืบเสาะหาพยานหลักฐาน การไม่มีความรู้ความเข้าใจ ไม่สามารถค้นพยานหลักฐานเองได้ ในบางกรณีจำเป็นที่จะต้องให้ผู้ชำนาญการหรือผู้เชี่ยวชาญที่จะบอกถึงสาเหตุของการเกิดความเสียหาย หรือสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น อีกทั้งการรับฟังพยานหลักฐานของศาลเพื่อใช้ในการวินิจฉัยคดีในทางอาญามีข้อจำกัดอยู่มากมาย

สำหรับความผิดในทางอาญาอันเกี่ยวกับรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งตามประมวลกฎหมายอาญา เช่น ความผิดตาม มาตรา 291, 300 โจทก์อาจประสบปัญหาในการพิสูจน์ความผิดของจำเลย เพราะในบางครั้งไม่มีพยานหลักฐานที่จะแสดงให้เห็นถึงเจตนาหรือประมาทของผู้ขับรถขนส่ง เช่น ไม่มีพยานรู้เห็นเหตุการณ์เพื่อมาเป็นพยานหรือให้หลักฐาน, รถขนส่งคันที่ก่อความเสียหายนั้นถูกทำลายไปทั้งคันภายหลังจากที่เกิดเหตุขึ้น, ไม่ทราบสาเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายจากรถขนส่งคันที่ก่อความเสียหาย, ไม่ทราบว่าใครเป็นผู้ขับรถขนส่งในขณะที่เกิดความเสียหายหรือในขณะที่ก่อความเสียหาย, รถมีข้อบกพร่องภายในตัวรถเองอาจเป็นส่วนประกอบต่างๆ ของรถ เป็นต้น ซึ่งเป็นเหตุที่ทำให้โจทก์ไม่อาจทราบได้ว่าการกระทำของจำเลยเป็นความผิดในจุดใด การกระทำของจำเลยมีความสัมพันธ์กับผลเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างไร ทราบแต่ว่าจากการกระทำของจำเลยมีส่วนทำให้เกิดความเสียหาย จึงเป็นภาระหนักแก่โจทก์อย่างยิ่ง ในบางกรณีจำเป็นต้องพึ่งพาผู้เชี่ยวชาญทำให้ต้องเสียค่าใช้จ่าย ในขณะที่ผู้ขับรถขนส่งจะมีนายช่างหรือผู้ดูแลรถประจำการอยู่ในหน่วยงานของผู้ประกอบการขนส่งอยู่แล้ว

ในการรับฟังและชั่งน้ำหนักพยานหลักฐานของศาล ในคดีอาญาตั้งแต่ในเบื้องต้นโจทก์จะต้องมีพยานหลักฐานที่สามารถแสดงให้เห็นได้ว่าคดีของโจทก์มีมูล (prima facie case) เป็นการแสดงพยานหลักฐานในเบื้องต้นก่อนที่จะพิจารณาคดีของศาล เมื่อศาลเห็นว่าคดีมีมูลศาลรับฟ้อง โจทก์จะต้องนำพยานหลักฐานมาสืบเพื่อพิสูจน์ว่าจำเลยกระทำความผิดตามที่โจทก์อ้าง และการนำสืบนี้จะต้องทำให้ศาลเชื่อตามพยานหลักฐานของโจทก์จนปราศจากเหตุอันควรสงสัย (proof beyond a reasonable doubt) เป็นระดับมาตรฐานที่โจทก์จะต้องพิสูจน์ ดังนั้นพยานหลักฐานของโจทก์จะต้องมีความน่าเชื่อถือ และมีน้ำหนักมากพอที่จะทำให้ศาลเชื่อตามได้ จากปัญหาที่โจทก์ไม่มีพยานหรือแม้จะมีแต่ก็เป็นเพียงหลักฐานที่มี

น้ำหนักน้อย เพราะเอกสารนั้นไม่ได้มีข้อสันนิษฐานว่าถูกต้อง หรือให้รับฟังเป็นหลักฐานได้ในเบื้องต้น ที่จะทำให้เป็นพยานหลักฐานที่มีน้ำหนักและรับฟังได้

ในกรณีผลของการกระทำความผิดของลูกจ้างผู้ขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บสาหัสจากการขับรถขนส่ง เป็นความรับผิดชอบเฉพาะผู้ขับรถเท่านั้น ผู้ประกอบการขนส่งไม่ต้องรับผิด แต่ถ้าผู้ประกอบการขนส่งมีส่วนในความผิดนั้นด้วย เช่น ละเลย เพิกเฉยไม่ปรับปรุงแก้ไขซ่อมแซมรถให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์เหมาะแก่การใช้ขนส่ง หรือไม่ควบคุมลูกจ้างในการปฏิบัติหน้าที่การงานของตนให้เป็นไปตามกฎหมาย เป็นที่ยอมรับของสังคมว่านายจ้างมีอำนาจควบคุมลูกจ้างในการทำงานได้อย่างเต็มที่ ในฐานะที่ผู้ประกอบการขนส่งเป็นนายจ้างสามารถที่จะคัดเลือกผู้ที่จะมาทำงานให้กับตนได้ มีอำนาจบังคับบัญชาในด้านการจูงใจ เช่น การไล่ออก การตัดเงินเดือน หรือควบคุมเหนือการเคลื่อนไหวในลักษณะการกระทำของลูกจ้างโดยการให้คำแนะนำ การฝึกฝน หรือโดยการใช้เครื่องมือเครื่องจักรเพื่อหลีกเลี่ยงมิให้มีการกระทำที่ขัดต่อกฎหมาย เมื่อผู้ประกอบการขนส่งบกพร่อง ขาดการควบคุม ทั้งที่เขาสามารถทำได้ มีการกระทำความผิดเกิดขึ้นจากการกระทำของลูกจ้างหรือผู้ขับรถของเขาแล้ว ผู้ประกอบการขนส่งควรจะต้องรับผิดชอบในความบกพร่องของเขาด้วย เมื่อการกระทำความผิดอยู่ในขอบเขตของทางการที่จ้าง ผู้ประกอบการขนส่งเป็นผู้ได้รับประโยชน์จากการกระทำนั้น และเพื่อคุ้มครองประโยชน์ของสาธารณะหรือคนในสังคม

ในเรื่องนี้ต่างประเทศโดยเฉพาะในประเทศคอมมอนลอร์ ได้มีแนวความคิดในเรื่องความรับผิดในการกระทำของบุคคลอื่น โดยกฎหมายกำหนดให้นายจ้างต้องรับผิดในการกระทำของลูกจ้าง ทั้งๆ ที่นายจ้างมิได้มอบหมายให้ลูกจ้างไปกระทำการใดๆ อันผิดต่อกฎหมาย แต่เกิดขึ้นเนื่องจากการกระทำของลูกจ้างเองผู้เดียว และถึงแม้ว่านายจ้างจะมีคำสั่งห้ามโดยเคร่งครัดแก่ลูกจ้างแล้วก็ตาม นายจ้างก็ไม่อาจยกเป็นข้อต่อสู้ให้พ้นความรับผิดไปได้ เหตุที่กฎหมายลงโทษก็เพราะบุคคลทั้งสองฝ่ายมีฐานะหรือความสัมพันธ์เป็นลูกจ้างนายจ้างกัน และเป็น การกระทำภายในขอบเขตทางการที่จ้าง เหตุผลที่สนับสนุนความรับผิดของนายจ้าง คือ เนื่องจากนายจ้างเป็นบุคคลที่มีอำนาจในการควบคุมความประพฤติของลูกจ้างให้อยู่ในขอบเขตทางการที่จ้าง ในปัจจุบันนี้การประกอบกิจการธุรกิจต่างๆ จำเป็นต้องมีบุคคลอื่นเข้ามาเป็นลูกจ้างจำนวนมาก กิจการบางอย่างอาจมีผลกระทบต่อสังคมอย่างมาก หากยังยึดถือหลักอาญาดั้งเดิมอยู่ จะกลายเป็นช่องทางให้นายจ้างหลีกเลี่ยงความรับผิดของตน ปล่อยให้ลูกจ้างรับผิดแต่เพียงผู้เดียว ผลประโยชน์สาธารณะย่อมไม่ได้รับความคุ้มครองอย่างจริงจัง นายจ้างอาจผลักภาระความรับผิดให้แก่ลูกจ้างได้ง่าย นอกจากนี้การพิสูจน์ความรับผิดของนายจ้างโดยตรงทำได้ยาก เพราะพยานหลักฐานต่างๆ มิได้อยู่ในมือของโจทก์ ในส่วนของประโยชน์สาธารณะ หากเป็นความผิดที่เกี่ยวกับสวัสดิภาพสาธารณะ ซึ่งเป็นความผิดที่มุ่งคุ้มครองส่วนได้ส่วนเสีย

ของสังคม (social interest) มากกว่าที่จะคุ้มครองส่วนได้เสียของปัจเจกชน (individual interest) ดังนั้นมาตรการที่กำหนดให้นายจ้างต้องรับผิดชอบในการกระทำของลูกจ้าง จึงตกเป็นภาระหน้าที่โดยเคร่งครัดของนายจ้าง ที่จะต้องใช้ความระมัดระวังอย่างสูงในการควบคุมความประพฤติของลูกจ้างมิให้ละเมิดต่อบทบัญญัติของกฎหมาย⁴⁷ ในระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ ได้มีคำพิพากษาของศาลในบางคดีที่ให้นายจ้างต้องรับผิดชอบทางอาญาในการกระทำของลูกจ้างในเรื่องของความผิดเกี่ยวกับความเดือดร้อนรำคาญซึ่งกระทำโดยลูกจ้าง⁴⁸ ความผิดเกี่ยวกับหมิ่นประมาทที่เป็นลายลักษณ์อักษร เช่น การหมิ่นประมาทโดยทางหนังสือพิมพ์⁴⁹

ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบทางอาญาในการกระทำของบุคคลอื่น คือ ทฤษฎีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล⁵⁰ บุคคลจะรับผิดชอบทางอาญาต่อเมื่อได้อนุญาต เป็นธุระจัดหา เจ้าใจหรือยุยงส่งเสริม ให้กระทำการใดอันเป็นความผิดต่อกฎหมายโดยเฉพาะเจาะจง ถือว่าบุคคลนั้นต้องรับผิดชอบทางอาญา แต่ถ้าไม่ได้อนุญาตหรือยินยอมให้กระทำการใดที่ผิดกฎหมายโดยเฉพาะเจาะจง และได้ผ่านพ้นช่วงนั้นไปแล้ว แต่มีผลอันใกล้ชิดของผู้ที่จะต้องรับผิดชอบว่าจะต้องอนุญาตหรือเป็นธุระจัดหาให้ จะต้องรับผิดชอบในการกระทำของลูกจ้าง หรืออาจเป็นการรู้เห็นหรือการยินยอมโดยปริยายก็ได้ คือ แม้จะไม่ได้เป็นผู้อนุญาตหรือเป็นธุระจัดหาให้หรือยุยงส่งเสริมมาก่อน แต่เป็นผู้ที่รู้เห็นในการกระทำของตัวแทนในการกระทำผิดทางอาญาอย่างต่อเนื่อง และให้ความยินยอมโดยปริยาย ถ้าการให้ความยินยอมโดยปริยายของเขาได้รับการล่วงรู้ถึงตัวแทน ต้องถือว่าเป็นผู้มีส่วนร่วมในการกระทำผิดอาญาด้วย

องค์ประกอบความผิดของนายจ้าง คือ การเข้าไปมีฐานะหรือความสัมพันธ์เป็นนายจ้าง ต้องรับผิดชอบในการกระทำของลูกจ้างโดยคำนึงถึงฐานะของการเป็นนายจ้างจากการจ้าง มีอำนาจในการควบคุมต่อลูกจ้างในทางการที่จ้าง การควบคุมจะอยู่ในรูปแบบ 3 ประการนี้ ได้แก่ การควบคุมซึ่งเป็นผลจากความสามารถของนายจ้างในการคัดเลือกสรรหาบุคคลที่จะเข้ามาเป็นลูกจ้างของตน , การควบคุมที่อยู่เหนือแรงจูงใจของลูกจ้าง เช่น การไล่ออก และการควบคุมเหนือการเคลื่อนไหวทางกายภาพของลูกจ้างโดยการให้คำแนะนำ การฝึกฝน หรือโดยการ

47 Brent Fisse , " Vicarious Responsibility for the Conduct of Independent Contractors , " Crime Law Review (1968) : 543.

48 Queen V. Stephens (1866)

49 Rex V. Almon (1770)

50 Francis Bowes Sayre , " Criminal Responsibility for the Acts of Another , " Harvard Law Review 689 (March 1930) : 701.

ใช้เครื่องมือที่ต้องอาศัยแรงแห่งกายภาพหรือเครื่องจักรที่ควบคุมโดยลูกจ้าง ซึ่งมีความมุ่งหมายเพื่อที่จะหลีกเลี่ยงหรือมีความเสี่ยงน้อยที่สุดในการกระทำที่ขัดต่อกฎหมาย⁵¹ หากนายจ้างอยู่ในฐานะที่อาจคาดหมายได้ว่าจะสามารถใช้ระดับการควบคุมทั้งหลายนี้ นายจ้างจะต้องรับผิดชอบทางอาญาในการกระทำของลูกจ้าง แม้ว่าจะได้ควบคุมอย่างเป็นขั้นเป็นตอน เพื่อป้องกันไม่ให้ลูกจ้างล่วงละเมิดต่อกฎหมายแล้วก็ตาม นายจ้างจะต้องรับผิดชอบเฉพาะเป็นความผิดที่เกิดขึ้นภายในขอบเขตทางการที่จ้าง ปกติลูกจ้างจะต้องกระทำตามคำสั่งของนายจ้าง และปฏิบัติหน้าที่ของตนให้ลุล่วงไปโดยถูกต้องและสุจริต ส่วนองค์ประกอบความผิดของลูกจ้างจะต้องมีการกระทำครบองค์ประกอบความผิดตามที่กฎหมายกำหนดไว้สำหรับความผิดนั้นๆ ในกรณีที่เป็นความรับผิดที่ไม่ต้องการเจตนา ได้แก่ความรับผิดโดยเคร่งครัด ซึ่งมักจะเป็นกฎหมายที่มุ่งคุ้มครองสังคมหรือสวัสดิภาพสาธารณะ ศาลจะตีความโดยไม่คำนึงว่านายจ้างได้อนุญาตหรือรู้เห็นในการกระทำความผิดของลูกจ้างหรือไม่⁵²

ข้ออ้างของนายจ้างที่จะไม่ต้องรับผิด คือ อ้างว่าการกระทำของลูกจ้างไม่ครบองค์ประกอบความผิด หรือตนมิใช่ นายจ้างของผู้กระทำความผิด หรือการกระทำความผิดมิได้กระทำภายในขอบเขตทางการที่จ้าง แต่นายจ้างมีอาจยกข้ออ้างเกี่ยวกับเจตนาในการกระทำ ความผิดได้ เพราะในความผิดที่ต้องการเจตนา นายจ้างไม่อาจรับผิดในการกระทำความผิดของลูกจ้างได้อยู่แล้ว และหากเป็นความรับผิดเด็ดขาดห้ามยกข้อต่อสู้เรื่องเจตนาของผู้กระทำความผิด เมื่อกำหนดให้นายจ้างจะต้องรับผิดในการกระทำของลูกจ้าง ก็ควรที่จะห้ามยกข้อต่อสู้เรื่องเจตนาหรือประมาทด้วยเช่นกัน เพื่อให้กฎหมายสามารถคุ้มครองหรือบังคับได้อย่างจริงจัง มิฉะนั้นกฎหมายจะไม่สามารถควบคุมหรือยับยั้งนายจ้างที่อาจหลีกเลี่ยงความรับผิดและปล่อยให้ลูกจ้างรับผิดได้ เพราะเป็นผู้กระทำความผิดแต่เพียงผู้เดียว กฎหมายต้องการคุ้มครองสังคมหรือประโยชน์ของคนในสังคมมากกว่าคุ้มครองปัจเจกชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของความผิดที่เกี่ยวกับสวัสดิภาพของสาธารณะ ที่จะต้องให้ความคุ้มครองโดยไม่ต้องพิจารณาสภาวะทางจิตใจ หรือการกระทำอันสมควรดีเตียนส่วนบุคคลของบุคคลนั้นมีเพียงใด เป็นการลงโทษหรือรับผิดโดยปราศจากการพิจารณาเจตนาของจำเลย เนื่องด้วยกฎหมายมิได้มุ่งการแก้ไขหรือฟื้นฟูสภาพจิตใจของจำเลย แต่มุ่งหมายเพื่อการยับยั้งโดยป้องกันมิให้มีการกระทำอีกใน

51 Brent Fisse , " Vicarious Responsibility for the Conduct of Independent Contractors ," *Crime Law Review* 537 (1968) : 544.

52 Francis Bowes Sayre , " Criminal Responsibility for the Acts of Another ," *Harvard Law Review* : 715.

อนาคต การที่ให้นายจ้างต้องรับผิดชอบเพราะเขาไม่จัดการป้องกันมิให้ลูกจ้างกระทำผิดกฎหมาย อันเป็นหน้าที่ประการหนึ่งของผู้เป็นนายจ้าง ในการประกอบกิจการขนส่งผู้ประกอบการขนส่งมีความรับผิดชอบเต็มที่ในความปลอดภัยของผู้โดยสารและต่อสินค้าที่ต้องทำการขนส่ง การไม่ปฏิบัติตามกฎหมายของลูกจ้างอาจเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอันตรายต่อผู้โดยสาร หรืออาจมีต่อสังคมได้ เช่น ผู้ขับรถขนส่งได้ฝ่าฝืนกฎหมายใช้สารจำพวกแอมเฟตามีน เกิดภาพหลอนทำให้เกิดอุบัติเหตุ มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิต การให้นายจ้างรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นหรือในการกระทำนั้น จะเป็นมาตรการยับยั้งที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด เพราะนายจ้างจะต้องรับผิดชอบในทางอาญาแม้ว่าจะมิได้เกิดขึ้นจากการกระทำของตน นายจ้างอยู่ในฐานะที่สามารถกระทำได้ โดยการควบคุมพฤติกรรมที่เกี่ยวกับการทำงานของลูกจ้างได้อย่างเต็มที่ แต่ความรับผิดชอบในทางอาญาที่นายจ้างจะต้องรับผิดชอบในการกระทำของลูกจ้างนั้น นายจ้างจะรับผิดชอบเฉพาะความผิดที่ไม่ต้องการเจตนาที่ลูกจ้างเป็นผู้กระทำความผิด เพราะนายจ้างไม่สามารถที่จะควบคุมบังคับลูกจ้างมิให้กระทำความผิดโดยเจตนาได้ นายจ้างไม่สามารถรับผิดชอบในการกระทำโดยเจตนาของลูกจ้างได้

ความรับผิดชอบในการกระทำของผู้อื่นอีกประเภทหนึ่งที่มีในกฎหมายคอมมอน ลอร์ คือ ความรับผิดชอบของผู้ถือใบอนุญาตในการมอบอำนาจให้บุคคลอื่นจัดการ เนื่องจากการพัฒนาขอบเขตความรับผิดชอบของนายจ้างในการกระทำของลูกจ้าง เป็นไปอย่างมีขอบเขตจำกัด เพราะนายจ้างไม่อาจรับผิดชอบในการกระทำโดยเจตนาของลูกจ้างได้ อาจเป็นเพราะลูกจ้างมีเจตนาที่จะกระทำผิดด้วยตนเองจริงๆ แต่ในบางครั้งลูกจ้างมิได้มีเจตนาที่จะกระทำผิด แต่เป็นเพราะนายจ้างหาช่องทางหลีกเลี่ยงความผิดตามกฎหมาย โดยกำหนดให้ลูกจ้างกระทำหน้าที่บางอย่างซึ่งล่อแหลมต่อการที่ลูกจ้างจะทำผิดกฎหมาย และเป็นการยากที่จะหาพยานหลักฐานมาลงโทษแก่ผู้เป็นนายจ้าง ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสวัสดิภาพของสาธารณะอย่างยิ่ง

การกำหนดขอบเขตในทางการที่จ้างของนายจ้างเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้นายจ้างใช้เพื่อหลีกเลี่ยงความรับผิด โดยการกำหนดขอบเขตของงานไว้อย่างจำกัด เพราะหากลูกจ้างกระทำนอกขอบเขตในทางการที่จ้างแล้ว นายจ้างไม่ต้องรับผิดชอบจากกระทำนั้น จึงได้มีการพัฒนาหลักนี้เป็นหลักการมอบอำนาจให้จัดการแทน (the delegation principle) โดยพิจารณาถึงขอบเขตในทางการที่จ้างของลูกจ้างอย่างกว้างๆ จากการทำภายในขอบอำนาจของลูกจ้างอย่างแท้จริง หลักนี้มีได้ขึ้นอยู่กับความสัมพันธ์ระหว่างนายจ้างและลูกจ้าง หรือระหว่างตัวการกับตัวแทน แต่ขึ้นอยู่กับข้อเท็จจริงที่ว่าบุคคลซึ่งมีความรับผิดชอบตามกฎหมาย เช่น ผู้ถือใบอนุญาตได้

เลือกที่จะมอบหน้าที่ (duty) อำนาจ (power) และการอนุญาต (authority) แก่บุคคลอื่น⁵³ ผู้ถือใบอนุญาตหรือผู้ได้รับใบอนุญาตนั้นต้องรับผิดชอบในผลที่บุคคลอื่น ที่ตนได้มอบอำนาจหน้าที่ ให้จัดการแทนได้กระทำไปในลักษณะผิดกฎหมาย แม้จะเป็นการกระทำโดยเจตนาก็ตาม เนื่องจากการการดำเนินกิจการบางอย่างที่อาจมีผลกระทบต่อสาธารณะ จะต้องทำการขออนุญาต จากทางราชการเสียก่อน ผู้ที่จะได้รับอนุญาตต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กฎหมายกำหนดไว้ เมื่อผู้ได้รับอนุญาตได้มีการมอบอำนาจให้บุคคลอื่นที่ไม่ได้รับอนุญาตหรือไม่มีคุณสมบัติ เขาจึง ควรรับผิดชอบในผลที่เกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลที่ตนได้มอบอำนาจให้ กล่าวคือ ความผิด ของผู้ถือใบอนุญาตหรือผู้ได้รับใบอนุญาตนั้น สืบเนื่องมาจากคุณสมบัติส่วนบุคคลเป็นสาระ สำคัญ⁵⁴

แนวความคิดเกี่ยวกับเรื่องหลักการมอบอำนาจนี้ในทางคอมมอน ลอร์ มีความเห็น แยกออกได้เป็น 2 แนว คือ แนวความคิดแรกเป็นตามแนวคำตัดสินของศาล ได้ยึดถือว่ากรณี ที่ผู้ถือใบอนุญาตหรือผู้ได้รับใบอนุญาตอยู่ในสถานประกอบการ ถือว่าผู้ถือใบอนุญาตหรือผู้ได้ รับใบอนุญาตสามารถควบคุมดูแลกิจการภายในสถานประกอบการได้ด้วยตนเอง ไม่จำเป็นต้อง มอบอำนาจให้ผู้ใด หากลูกจ้างกระทำความผิดในสถานประกอบการโดยเจตนา ลูกจ้างต้องรับ รับผิดชอบในการกระทำนั้นด้วยตนเอง ผู้ถือใบอนุญาตไม่ต้องรับผิดชอบด้วย เพราะตนมิได้มอบอำนาจใน การจัดการให้ลูกจ้างไป ส่วนกรณีที่ผู้ถือหรือได้รับใบอนุญาตไม่อยู่ในสถานประกอบการ ได้ มอบอำนาจในการจัดการให้แก่ลูกจ้างหรือผู้จัดการให้ประกอบกิจการแทนตน และแม้ว่าตนจะ ได้มีคำสั่งห้ามแล้วก็ตาม ผู้ถือใบอนุญาตไม่อาจยกเป็นข้อต่อสู้ได้ เนื่องจากผู้ที่จะได้รับ อนุญาตให้ประกอบกิจการได้จะต้องมีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนดไว้ การที่ผู้ได้รับอนุญาต มอบอำนาจการจัดการให้แก่รายจ้างซึ่งมิได้เป็นผู้ที่มีคุณสมบัติตามกฎหมายเป็นผู้จัดการแทน ตน ผู้ได้รับอนุญาตจึงต้องรับผิดชอบในการกระทำของผู้รับมอบอำนาจหรือลูกจ้างของตน เช่น คดี Allen v. Whitehead (1930) 1 K.B. 211 เป็นความผิดตาม The Metropolitan Police Act 1839 มาตรา 44 เกี่ยวกับการอนุญาตหรือสนับสนุนให้หญิงโสเภณีหรือบุคคลอื่นในลักษณะเดียวกัน เข้ามาพบปะกันในสถานที่ที่จัดให้มีการขายเครื่องบริโภค ข้อเท็จจริงคือ จำเลยเป็นเจ้าของร้าน กาแฟได้รับผลประโยชน์จากการประกอบกิจการดังกล่าว แต่ไม่ได้เป็นผู้ประกอบการเอง โดยได้ ว่าจ้างผู้จัดการมาทำการแทนตน จำเลยได้รับการเตือนจากทางเจ้าหน้าที่ตำรวจ จึงได้ออกค่า

53 Linnett v. Metropolitan police commissioner (1946) 1 K.B. 290

54 J.C. Smith and Brian Hogan, *Criminal Law*, 2nd ed. (London : Butterworths, 1969) , p. 103-104.

สั่งแก่ผู้จัดการห้ามมิให้เขาอนุญาตให้หญิงโสเภณีเข้ามาชุมนุมกันในสถานประกอบการนี้ และได้ติดป้ายห้ามให้เป็นที่สังเกตได้บนฝาผนัง จำเลยจะมาดูแลร้านหนึ่งถึงสองครั้งต่อสัปดาห์ ไม่มีหลักฐานปรากฏว่ามีการประพฤติผิดกฎหมายในขณะที่จำเลยอยู่ที่ร้าน ในช่วงที่จำเลยไม่ได้ไปดูแลร้าน ปรากฏว่ามีหญิงโสเภณีเข้ามาในร้านโดยชุมนุมพบปะกันในช่องสองทุ่มถึงตีสี่ของทุกวัน ซึ่งผู้จัดการทราบเรื่องดี ศาลตัดสินว่าความไม่รู้ข้อเท็จจริงของจำเลยไม่อาจยกเป็นข้อต่อสู้ได้ การกระทำและเจตนาร้ายของลูกจ้างสามารถสันนิษฐานได้ว่าเป็นของจำเลย ซึ่งมีใช้เพราะเหตุว่าเขาเป็นลูกจ้าง แต่เพราะจำเลยได้มอบอำนาจการจัดการในสถานประกอบการแก่เขา

แนวความคิดอีกประการหนึ่งเป็นความคิดของนักนิติศาสตร์ส่วนใหญ่ เห็นว่าควรพิจารณาจากลักษณะการมอบอำนาจของผู้ถือใบอนุญาตแก่ลูกจ้าง แม้ว่าผู้รับใบอนุญาตจะอยู่ในสถานประกอบการแต่ก็อาจไม่สามารถดำเนินการจัดการได้⁵⁵ อาจเป็นเพราะเจ็บป่วย ต้องมอบอำนาจให้ผู้อื่นจัดการแทน หรือกรณีที่ได้รับอนุญาตมิได้อยู่ในสถานประกอบการแต่เขาสามารถควบคุมสั่งการต่างๆ ได้ด้วยตนเอง จึงไม่น่าจะถือว่าได้มีการมอบอำนาจให้จัดการ ดังนั้นการนำหลักการมอบอำนาจให้จัดการควรที่จะใช้ตามแนวความคิดประการหลัง เพราะการมอบอำนาจมิได้ขึ้นอยู่กับว่าผู้ได้รับอนุญาตอยู่ในสถานประกอบการหรือไม่ การอยู่ในสถานประกอบการเป็นเพียงข้อเท็จจริงเบื้องต้นเท่านั้นว่าเขาอาจไม่ได้มอบอำนาจการจัดการ⁵⁶

องค์ประกอบความรับผิดชอบของผู้มอบอำนาจ คือ จะต้องเป็นผู้ถือใบอนุญาตหรือเป็นผู้ได้รับอนุญาต และต้องมีการกระทำอันเป็นการมอบอำนาจให้จัดการแทน หากไม่ได้มีการมอบอำนาจแต่ลูกจ้างได้ดำเนินการเองลูกจ้างจะต้องรับผิดชอบเป็นการส่วนตัว ทั้งนี้เนื่องจากคำนี้ถึงคุณสมบัติเป็นสาระสำคัญ เมื่อผู้ได้รับอนุญาตละเลยไม่ดูแลกิจการ กิจการก็จะเลิกไปเอง โดยลูกจ้างไม่จำเป็นต้องเข้าไปเสี่ยงกระทำกรที่อาจผิดกฎหมาย ส่วนองค์ประกอบความรับผิดชอบของผู้รับมอบอำนาจ จะต้องเป็นผู้ได้รับมอบอำนาจและกระทำผิดกฎหมาย ความรับผิดชอบของผู้รับอนุญาตเป็นความรับผิดชอบที่ไม่ต้องการเจตนา ไม่ต้องพิสูจน์เจตนาของผู้ได้รับอนุญาต และศาลได้ถือเป็นหน้าที่โดยเคร่งครัดของผู้ถือใบอนุญาต⁵⁷ เพื่อให้เป็นไปตามความมุ่งหมายที่กฎหมายต้องการให้เฉพาะบุคคลที่มีคุณสมบัติเท่านั้นที่จะดำเนินกิจการได้เป็นผล เมื่อผู้ได้รับอนุญาตได้มอบอำนาจในการจัดการในการควบคุมให้กับบุคคลที่ไม่มีคุณสมบัติ จึงไม่ควรที่จะ

55 P.J. Pace, "Delegation-A Doctrine in Search of a Definition," *Crime Law Review* 627 (1982) : 637.

56 Ibid., p. 634.

57 *Quality Dairies (York) v. Pedley* (1952) 1 K.B. 275

ให้ผู้ได้รับอนุญาตหรือผู้ถือใบอนุญาตพ้นจากความรับผิดของบุคคลที่ตนได้มอบอำนาจไป ความรับผิดนี้เป็นความรับผิดโดยเด็ดขาด (strict liability) ของผู้ถือใบอนุญาต ซึ่งเป็นความผิดที่ไม่ต้องคำนึงว่าเจตนาหรือประมาท และผู้ได้รับอนุญาตหรือผู้ถือใบอนุญาตไม่สามารถอ้างเพื่อพ้นผิดได้อีกด้วย ส่วนการที่ผู้ได้รับอนุญาตหรือผู้ถือใบอนุญาตจะรู้เห็นเป็นใจโดยปริยายหรือจงใจปิดหูปิดตาตนเองนั้น ไม่ถือว่าเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับเจตนาของผู้มอบอำนาจ แต่เป็นเรื่องของระดับการมอบอำนาจหรือการจัดการ⁵⁸

ระดับการมอบอำนาจ พอที่จะแยกออกได้เป็น 3 ลักษณะ กล่าวคือ การมอบอำนาจให้จัดการแทนโดยสมบูรณ์ (completely delegation principle) การมอบอำนาจแต่เพียงบางส่วน (particular delegation principle) และการมอบอำนาจให้ปฏิบัติหน้าที่โดยดุลพินิจ (discretion delegation principle) เมื่อพิจารณาถึงหลักทั้งสามกับวัตถุประสงค์ที่กฎหมายต้องการที่จะคุ้มครองประโยชน์สาธารณะ ตามหลักของการมอบอำนาจ หากใช้หลักการมอบอำนาจโดยสมบูรณ์จะเป็นช่องทางให้ผู้ได้รับใบอนุญาตใช้เป็นหนทางหลีกเลี่ยงไม่ต้องรับผิดได้ โดยการแบ่งแยกอำนาจของผู้รับมอบอำนาจออกเป็นส่วนๆ ซึ่งอาจทำให้เป็นการมอบอำนาจที่ไม่สมบูรณ์ ผู้ได้รับใบอนุญาตซึ่งเป็นผู้มอบอำนาจก็จะต้องรับผิด ส่วนการมอบอำนาจแต่เพียงบางส่วนแม้จะสามารถที่จะแก้ไขข้อบกพร่องในหลักแรกได้ก็ตาม แต่การค้นหาข้อเท็จจริงว่า ผู้ถือใบอนุญาตได้มอบอำนาจการจัดการในส่วนใดแก่ผู้ใดย่อมเป็นไปได้ยาก เพราะไม่อยู่ในความรู้เห็นของบุคคลภายนอกและสังคม การมอบอำนาจนี้จะต้องสอดคล้องกับบทบัญญัติที่ผู้รับมอบอำนาจไปกระทำผิดด้วยผู้มอบอำนาจจึงจะรับผิด สำหรับการหลักการมอบอำนาจประการสุดท้ายที่ไม่คำนึงถึงว่าจะเป็นการมอบอำนาจทั้งหมดหรือบางส่วนนี้ ไม่ตัดความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลระหว่างผู้ถือใบอนุญาตกับผู้รับมอบอำนาจ และยังคุ้มครองประโยชน์ของสังคมอีกด้วย โดยการพิจารณาว่ากิจการดังกล่าวผู้ถือใบอนุญาตได้มอบให้ผู้รับมอบอำนาจได้มีดุลพินิจในการปฏิบัติหน้าที่

ความรับผิดของผู้ถือใบอนุญาตหรือผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นความรับผิดโดยเคร่งครัด เมื่อได้มีการมอบอำนาจให้แก่บุคคลอื่นแล้ว ไม่ว่าผู้นั้นจะเป็นลูกจ้างหรือไม่ก็ตาม ผู้ถือใบอนุญาตหรือผู้ได้รับอนุญาตไม่อาจยกข้ออ้างหรือข้อต่อสู้ว่า ตนได้มีคำสั่งห้ามไม่ให้ผู้รับมอบอำนาจกระทำการอันฝ่าฝืนต่อกฎหมายโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยาย เพราะเหตุที่ผู้ถือใบอนุญาตหรือผู้ได้รับอนุญาตจะต้องรับผิดนั้น เนื่องมาจากผู้ถือใบอนุญาตเป็นผู้มีหน้าที่ตามกฎหมายโดยเคร่งครัด การที่เขามีได้ปฏิบัติตามที่กฎหมายได้กำหนดไว้ ผู้ถือใบอนุญาตจึงต้องรับผิดจาก

58 Vane v. Yiannopoulos (1965) A.C. 486

การกระทำนั้น การที่เขามอบอำนาจให้บุคคลอื่นจัดการงานแทนตน ผู้ถือใบอนุญาตต้องรับผิดชอบจากการที่เขาไม่จัดการให้เป็นไปตามที่กฎหมายได้กำหนดไว้ การมอบอำนาจให้ผู้อื่นไม่เป็นเหตุให้ผู้ที่ยอมมอบอำนาจพ้นความรับผิดชอบไป การที่มีคำสั่งห้ามไว้แล้วนั้นเป็นเรื่องของการควบคุมดูแลภายในกิจการ ในความรับผิดชอบลักษณะนี้มีได้พิจารณาถึงระดับการควบคุมของผู้ถือใบอนุญาตว่ามีการควบคุมอย่างไร เช่น ในคดี *Coppen v. Moore* (no.2) 1898 2 Q.B. 306 จำเลยเป็นเจ้าของร้านขาย “ อเมริกันแฮม ” จำนวน 6 ร้าน จำเลยได้มีคำสั่งโดยเคร่งครัดให้ใช้ชื่อแฮมเหล่านี้ว่า “ breakfast hams ” และห้ามมิให้ขายแฮมโดยใช้ชื่อที่มีของแฮมผิดจากแหล่งกำเนิด เมื่อจำเลยไม่อยู่ได้แต่งตั้งให้ผู้จัดการสาขาเป็นผู้ดูแล ได้มีผู้ช่วยผู้จัดการสาขาคนหนึ่งใช้ชื่อแฮมว่า “ Scotch ham ” ทั้งที่ผู้จัดการสาขาเองก็ไม่ทราบ จำเลยถูกศาลตัดสินลงโทษตาม *Merchandise Marks Act 1887* มาตรา 2 (2) เกี่ยวกับการขายสินค้าโดยพรรณาแหล่งที่มาของสินค้าผิดไปจากความเป็นจริง ข้อต่อสู้ของจำเลยว่าได้มีคำสั่งห้ามแล้วมิใช่ชื่อที่เป็นสาระสำคัญ และในคดีนี้จำเลยซึ่งเป็นผู้ถือใบอนุญาตมิได้รู้หรือควรจะรู้เห็นในการกระทำดังกล่าวด้วย

ในกฎหมายไทยได้มีบทบัญญัติกฎหมายที่มีความรับผิดชอบทางอาญาในการกระทำของบุคคลอื่นเช่นกัน เช่น พระราชบัญญัติควบคุมคุณภาพอาหารสัตว์ พ.ศ. 2506 มาตรา 12 ได้บัญญัติว่า การกระทำอันเป็นความผิดต่อพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งตัวแทนหรือลูกจ้างกระทำการปฏิบัติหน้าที่ในทางการของตัวการหรือนายจ้างนั้น หากตัวการหรือนายจ้างได้รู้หรือมีเหตุอันควรได้รู้ด้วยแล้ว ให้ถือว่าตัวการหรือนายจ้างเป็นผู้กระทำความผิดนั้น เป็นการรับผิดชอบของนายจ้างในการกระทำของลูกจ้าง โดยไม่ต้องเข้าไปร่วมมือร่วมใจในการกระทำความผิดเพียงแต่ได้รู้ หรือมีเหตุอันควรได้ว่าลูกจ้างได้กระทำการอันเป็นการเพียงพอที่จะต้องรับผิดชอบพระราชบัญญัติแร่ พ.ศ. 2510 มาตรา 10 ได้บัญญัติถึง ในกรณีที่มีความผิดตามกฎหมายนี้ได้กระทำโดยตัวแทนหรือลูกจ้าง หรือกระทำเพื่อประโยชน์ของผู้ถืออาชญาบัตร ผู้ถือประทานบัตร หรือได้รับใบอนุญาต ไม่ว่าตัวแทนหรือลูกจ้างนั้นจะได้เป็นตัวแทนโดยทำหนังสือมอบอำนาจและจดทะเบียนไว้ต่อพนักงานเจ้าหน้าที่หรือไม่ ให้ถือว่าผู้ถืออาชญาบัตร ผู้ถือประทานบัตรหรือผู้รับใบอนุญาต เป็นตัวการในการกระทำความผิดนั้น เป็นความรับผิดชอบโดยเด็ดขาดของผู้ถือใบอนุญาตในการกระทำของตัวแทนหรือลูกจ้าง และพระราชบัญญัติมาตราซึ่ง ดวง วัด พ.ศ. 2468 มาตรา 33 ที่บัญญัติว่า ในคดีทั้งปวงที่ตัวแทนหรือลูกจ้างกระทำความผิดที่ระบุไว้ในมาตรา 29, 30, 31 และมาตรา 32 ท่านให้ถือว่านายจ้างเป็นตัวการในคดีความผิดนั้น แต่ว่าความผิดเช่นนี้ต้องได้เกิดขึ้น เพราะเหตุตัวแทนหรือลูกจ้างได้กระทำการแทนหรือกระทำเพื่อประโยชน์ของนายจ้าง เป็นความรับผิดชอบของนายจ้างหรือผู้ถือใบอนุญาตโดยเด็ดขาด เป็นการรับผิดชอบในการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทน โดยไม่ต้องพิจารณาถึงว่าเป็นการกระทำโดยเจตนาหรือประมาทหรือไม่ เมื่อนายจ้างหรือผู้ที่ได้รับอนุญาตได้มอบอำนาจการจัดการต่างๆ

นั้นให้กับลูกจ้างหรือตัวแทนของตน จึงควรรับผิดชอบในการกระทำของบุคคลเหล่านั้น นายจ้างมีอำนาจควบคุมบังคับบัญชาลูกจ้างได้เต็มที่ วางใจให้ผู้ที่ตนจ้างมาทำงานให้ตน เมื่อเกิดความผิดจากการกระทำของลูกจ้างของตนย่อมเป็นการยุติธรรมเพียงพอที่จะให้นายจ้างรับผิดชอบในการกระทำนั้นด้วย เช่นเดียวกับผู้ได้รับอนุญาตหรือผู้ถือใบอนุญาตจะต้องรับผิดชอบในการกระทำของตัวแทนหรือลูกจ้าง เพราะตนได้อำนาจในการจัดการให้กับบุคคลเหล่านั้นเพื่อดำเนินการต่างๆ ที่เป็นประโยชน์แก่ตน เมื่อได้เลือกผู้ที่จะมาจัดการงานแทนตนแล้ว ผู้ถือใบอนุญาตจึงต้องรับผิดชอบในการกระทำของเขา ทั้งนี้เพื่อให้เป็นการคุ้มครองส่วนรวมได้อย่างเป็นผล

ความรับผิดชอบในการกระทำของบุคคลอื่นตามกฎหมายไทยมิได้มีการแบ่งแยกไว้อย่างแจ่มชัด ว่าเป็นความรับผิดชอบของนายจ้างหรือเป็นความรับผิดชอบของผู้ถือใบอนุญาตอย่างไรในกฎหมายคอมมอน ลอร์ พระราชบัญญัติของไทยไม่คำนึงถึงตัวบุคคลที่จะต้องรับผิดชอบทางอาญาในการกระทำของลูกจ้างและตัวแทน เพราะโดยส่วนใหญ่แล้วผู้ที่มาจัดการงานให้แก่ผู้ถือใบอนุญาตหรือผู้ได้รับอนุญาตมักจะเป็นลูกจ้าง

เมื่อพิจารณาถึงหลักของความรับผิดชอบในการกระทำของลูกจ้างของตนแล้ว ในกฎหมายขนส่งทางบก ยังไม่มีความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งในการกระทำของลูกจ้างของตนหรือจากผู้รับมอบหมายหน้าที่ให้ทำงานให้กับตน ไม่ว่าจะเป็นผู้ประจำรถหรือผู้ที่ทำงานด้านอื่นๆ เช่น เป็นพนักงานบรรทุกจัดวางของบนรถขนส่งที่อาจจะก่อความเสียหาย หรืออาจเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดการกระทำผิดได้ ทั้งที่กฎหมายขนส่งทางบกนั้นเป็นกฎหมายที่เกี่ยวกับสวัสดิภาพสาธารณะ หรือเป็นกฎหมายที่มุ่งคุ้มครองประโยชน์สังคม และความผิดที่เกิดขึ้นจากการกระทำของลูกจ้างหรือผู้ได้รับมอบอำนาจหน้าที่ให้ปฏิบัติงาน หรือผู้ประกอบการขนส่งนั้นกระทบต่อบุคคลเป็นจำนวนมาก และมีความร้ายแรงสะท้อนขวัญของประชาชนอย่างยิ่ง เช่น กรณีรถก๊าศคว่ำเมื่อปี 2533 มีผู้ได้รับความเสียหายบาดเจ็บและล้มตายเป็นจำนวนมาก ซึ่งเป็นความผิดของผู้ประกอบการขนส่งและบุคคลที่อยู่ในความควบคุมของผู้ประกอบการขนส่ง คือผู้ขับรถขนส่งที่เป็นลูกจ้าง ซึ่งเป็นผู้รับมอบหน้าที่ในการขับรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งจากผู้ประกอบการขนส่ง เนื่องจากผู้ประกอบการขนส่งให้รับผิดชอบทางอาญาจากการกระทำที่เป็นความรับผิดชอบทั่วไปตามประมวลกฎหมายอาญา หรือในการกระทำของลูกจ้างในความผิดตามกฎหมายขนส่ง เพราะผู้ประกอบการขนส่งมิได้เป็นผู้กระทำความผิดนั้นๆ และยิ่งผู้ประกอบการขนส่งเป็นนิติบุคคลแล้ว ไม่อาจถือได้ว่าการแสดงเจตนาของผู้แทนนิติบุคคลเป็นการแสดงเจตนาในการกระทำผิดทางอาญาของนิติบุคคล แต่ได้มีการยอมรับว่าการกำหนดให้นิติบุคคลรับผิดชอบในทางอาญาได้ จะมีผลเป็นการป้องกันมิให้นิติบุคคลแสวงหาประโยชน์โดยมิชอบด้วยกฎหมายและระมัดระวังในการเลือกและควบคุมลูกจ้างหรือผู้แทนของตนมากขึ้น นอกจากนี้แล้วการพิสูจน์

หรือนำสืบถึงเจตนาหรือประมาทของผู้ประกอบการขนส่งกระทำได้อาก และอาจเป็นเหตุให้ผู้ประกอบการขนส่งไม่ต้องรับผิด

2.2 ภาระการพิสูจน์ในคดีแพ่ง

การดำเนินคดีแพ่งที่เกี่ยวกับความเสียหายที่เกิดจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่ง ในความผิดลักษณะละเมิดเพื่อเรียกค่าสินไหมทดแทน ที่ผู้ได้รับความเสียหายจะนำมาเยี่ยวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นได้อย่างเต็มที่ ค่าเสียหายที่จะได้รับนั้นนอกจากค่าเสียหายในทางทรัพย์สิน ชีวิต อนามัย ร่างกาย แล้วยังมีค่าเสียหายอื่นๆ อีกหลายประการที่กฎหมายยินยอมให้ผู้เสียหายเรียกได้ หน้าที่หรือภาระการพิสูจน์ในคดีแพ่งจะขึ้นอยู่กับประเด็นข้อพิพาท ประเด็นข้อพิพาทในคดีละเมิดเกี่ยวกับรถยนต์ที่มักจะพบอยู่เสมอ คือ เรื่องอำนาจฟ้องโจทก์ จำเลยจะต่อสู้ว่าโจทก์ไม่มีอำนาจฟ้อง , ฟ้องโจทก์ไม่ชอบ เป็นฟ้องซ้ำหรือฟ้องซ้อน , เรื่องจำเลยขับรถโดยประมาทเลินเล่อหรือจงใจกระทำละเมิดต่อโจทก์หรือไม่ , จำเลยจะต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่โจทก์หรือไม่เพียงใด , จำเลยเป็นลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้างหรือไม่ และจำเลยเป็นนายจ้างของผู้ทำละเมิดหรือไม่ เป็นต้น ประเด็นข้อพิพาทนี้เป็นส่วนที่สำคัญในคดีและเป็นตัวกำหนดหน้าที่หรือภาระการพิสูจน์ในคดี ตามหลักผู้ใดกล่าวอ้างผู้นั้นต้องนำสืบ โจทก์จึงต้องมีหน้าที่ในการนำสืบพยานหลักฐานต่างๆ เพื่อพิสูจน์ให้ได้ตามที่ตนกล่าวอ้างในทุกประเด็น เป็นหน้าที่ตามกฎหมาย ถ้าโจทก์ไม่สามารถนำสืบหรือพิสูจน์ได้โจทก์จะเป็นฝ่ายแพ้คดี

ภาระการพิสูจน์ตามประเด็นข้อพิพาทของโจทก์ตกเป็นภาระอันหนักแก่โจทก์ โจทก์ประสบความยากลำบากในการนำสืบพิสูจน์ และบางกรณีโจทก์ผู้เสียหายไม่มีทางพิสูจน์ได้เลย เพราะอาจเป็นไปได้ว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุนั้นอยู่ในความรู้เห็นของจำเลยผู้ก่ออุบัติเหตุแต่เพียงผู้เดียว แม้โจทก์จะสามารถพิสูจน์ได้ว่าอุบัติเหตุได้เกิดขึ้นจริงและตนได้รับความเสียหาย แต่ก็อาจไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นได้อย่างไร ซึ่งจะเป็นการแสดงถึงมูลกรณีที่มาแห่งความประมาทเลินเล่อของจำเลย และในอุบัติเหตุมักจะหาพยานบุคคลได้ยาก หรือแม้จะมีผู้รู้เห็นแต่บุคคลเหล่านั้นไม่ยอมมาเป็นพยานในชั้นสอบสวนหรือในชั้นศาล ในกรณีเช่นนี้ในต่างประเทศโดยเฉพาะในประเทศกฎหมายคอมมอนลอร์ ได้ใช้หลัก Res Ipsa Loquitur ซึ่งเป็นข้อสันนิษฐาน มาใช้กับกรณีประมาทเลินเล่อ กรณีเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนั่นเองย่อมแสดงอยู่ในตัวว่าฝ่ายใดเป็นผู้ประมาทเลินเล่อ คือพฤติการณ์ต่างๆ ที่มีอยู่ในขณะเกิดความเสียหายนั้น ไม่มีใครนอกจากผู้ก่ออุบัติเหตุเท่านั้นที่จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบและการที่เกิดอุบัติเหตุนั้นก็ไม่มีทางสันนิษฐานเป็นอย่างอื่นได้ นอกจากจะต้องสันนิษฐานว่าเป็นเพราะความประมาทของผู้ขับ เช่น รถยนต์แล่นขึ้นไปชนคนบนทางเท้า เป็นต้น การนำหลักนี้มาใช้โจทก์ผู้เสียหายเพียงแต่

พิสูจน์ว่าจำเลยเป็นผู้ขับรถยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุและตนได้รับความเสียหายเท่านั้น จากนั้นเป็นหน้าที่ของจำเลยจะต้องนำสืบว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นไม่ใช่เพราะความประมาทเลินเล่อของตน ถ้าจำเลยไม่นำสืบหรือนำสืบหักล้างไม่ได้จำเลยเป็นฝ่ายแพ้จะต้องรับผิด ในกฎหมายประเทศอังกฤษได้กำหนดเงื่อนไขในการนำหลักนี้มาใช้ไว้ว่า สิ่งที่เกิดก่อให้เกิดความเสียหายนั้นอยู่ภายใต้การควบคุมของจำเลยหรือลูกจ้างและเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นตามธรรมดาจะไม่เกิดขึ้นถ้าผู้กระทำได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควร และไม่มีพยานหลักฐานที่แสดงถึงสาเหตุที่เกิดขึ้นหรือแสดงว่าเหตุการณ์เกิดขึ้นอย่างไร ถ้าหากมีพยานหลักฐานที่จะแสดงถึงสาเหตุที่เกิดขึ้นแล้วจะต้องกลับมาใช้หลักผู้ใดกล่าวอ้างผู้นั้นนำสืบ คือภาระการพิสูจน์ตกอยู่กับโจทก์ แต่กฎหมายลักษณะพยานของไทย ไม่มีหลักดังกล่าวนี้ การพิสูจน์ว่าจำเลยได้กระทำโดยประมาทเลินเล่อต่อโจทก์หรือไม่เป็นหน้าที่ของโจทก์ แต่อย่างไรก็ตามยังมีกฎหมายลักษณะละเมิด มาตรา 437 ซึ่งเป็นความรับผิดเด็ดขาดและเป็นข้อสันนิษฐานตามกฎหมายที่ได้แย้งได้ ที่กำหนดไว้เป็นคุณแก่โจทก์ผู้ได้รับความเสียหาย โดยโจทก์นำสืบให้ได้ว่าจำเลยเป็นผู้ครอบครองหรือควบคุมรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งและเป็นรถคันที่เกิดความเสียหายในขณะที่เดินเครื่องอยู่ และได้รับความเสียหายจากรถคันนั้น ซึ่งเป็นเงื่อนไขแห่งข้อสันนิษฐาน โจทก์ไม่ต้องนำสืบพิสูจน์ความผิดของจำเลย ไม่ต้องพิสูจน์ว่าจำเลยจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำให้โจทก์ได้รับความเสียหาย จำเลยจะถูกสันนิษฐานให้ต้องรับผิดในความเสียหายนั้น ภาระการพิสูจน์จึงตกอยู่กับจำเลยที่จะต้องนำสืบต่อสู่ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัยหรือเป็นความผิดของผู้เสียหายเอง จำเลยจึงจะไม่ต้องรับผิด เป็นการผลักภาระการพิสูจน์ของโจทก์ไปยังจำเลย ทำให้ภาระการพิสูจน์ของโจทก์ลดลง และกระทำได้ง่ายกว่าการพิสูจน์ถึงความจงใจหรือประมาทเลินเล่อของจำเลยผู้ทำละเมิด

แม้ว่าจะมีบทบัญญัติกฎหมาย มาตรา 437 ในลักษณะละเมิดมาใช้เพื่อให้ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากรถยนต์ซึ่งเป็นเครื่องจักรกล มีกลไกต่างๆ ขับซ้อน ยากแก่การนำสืบพิสูจน์ โดยการบัญญัติกฎหมายในลักษณะของความรับผิดเด็ดขาดและเป็นข้อสันนิษฐานไว้ แต่ความรับผิดหรือข้อสันนิษฐานนี้ครอบคลุมเฉพาะผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมรถยนต์เท่านั้น ไม่รวมถึงนายจ้างของผู้ขับรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งหรือผู้ประกอบการขนส่งที่เป็นนายจ้าง ให้รับผิดร่วมกับลูกจ้างที่เป็นผู้กระทำละเมิด ดังนั้นหากต้องการให้นายจ้างของผู้ขับรถขนส่งเข้ามาร่วมรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการกระทำละเมิดของผู้ขับรถขนส่งแล้ว ตามมาตรา 425 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ได้กำหนดให้นายจ้างร่วมรับผิดในผลของการละเมิดที่ลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้าง โจทก์จึงต้องมีภาระการพิสูจน์ในประเด็นว่าเป็นนายจ้างของผู้ขับรถขนส่งหรือไม่และการกระทำละเมิดนั้นได้กระทำไปในทางการที่จ้างหรือไม่ โจทก์จะต้องนำสืบพิสูจน์ว่าลูกจ้างเป็นผู้กระทำละเมิดต่อโจทก์ เพราะนายจ้างสามารถปฏิเสธว่าลูกจ้างของตน

ไม่ได้กระทำละเมิดได้ พิสูจน์ถึงความสัมพันธ์ระหว่างนายจ้าง - ลูกจ้าง และลูกจ้างผู้ทำละเมิดได้กระทำกรณั้ไปในทางการที่จ้าง ซึ่งเป็นข้อเท็จจริงที่อยู่ในความรู้เห็นแต่ฝ่ายเดียว (exclusive knowledge) คือ ฝ่ายนายจ้าง ลูกจ้าง ความสัมพันธ์จะเป็นอย่างไรตัวนายจ้างและลูกจ้างเท่านั้นที่ทราบ ตัวผู้เสียหายซึ่งเป็นโจทก์ไม่อาจทราบได้ ได้มีผู้กล่าวไว้เกี่ยวกับการกำหนดภาระการพิสูจน์ว่าธรรมชาติของการจ้างงานเกิดจากนายจ้าง นายจ้างเป็นผู้ที่อยู่ในฐานะที่ดีที่สุดที่จะเสนอต่อศาล ว่าลักษณะของงานที่ได้กระทำโดยผู้ที่ถูกกล่าวอ้างว่าเป็นลูกจ้างเป็นอย่างไร โจทก์ซึ่งเป็นผู้กล่าวอ้างจะเสียเปรียบในการที่จะทำให้ศาลพอใจว่าลักษณะงานที่จริงแล้วเป็นอย่างไร⁵⁹ และการขับรถขนส่งนั้นหรือการกระทำนั้นได้กระทำไปในทางการที่จ้างหรือไม่ เป็นเรื่องที่อยู่ในความรู้เห็นแต่เพียงฝ่ายเดียวอีกเช่นกัน การนำสืบในประเด็นเป็นภาระอันหนักแก่โจทก์ว่ามีพยานหลักฐานใดบ้างที่บ่งบอกถึงการเป็นนายจ้างหรือลูกจ้าง เพราะสัญญาจ้างแรงงานไม่จำเป็นต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือ และแม้จะมีหลักฐานสัญญาจ้างก็ตาม ผู้เสียหายก็ไม่อาจทราบได้ว่ามีการทำสัญญาไว้หรือไม่ หรือนายจ้างอาจทำลายสัญญาไปแล้ว แม้กฎหมายการขนส่งทางบกได้กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องจัดทำประวัติผู้ประจำรถและส่งให้นายทะเบียนเก็บไว้เป็นข้อมูลของทางราชการ ถ้ามีการเปลี่ยนแปลงหรือเลิกจ้างผู้ขับรถขนส่งนั้นจะต้องแจ้งการเปลี่ยนแปลงให้นายทะเบียนทราบด้วย แต่เป็นเพียงการเก็บข้อมูลของทางราชการไม่มีผลในทางพยานหลักฐานมากนัก เพราะข้อมูลนั้นอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ตลอดเวลา และผู้ประกอบการขนส่งอาจจะไม่ได้แจ้งการเปลี่ยนแปลงแก่ไหนั้น ผู้ประกอบการที่เป็นนายจ้างอาจอ้างได้ว่าผู้ที่มีชื่ออยู่ในประวัติผู้ประจำรถได้ลาออกไปนานแล้ว ไม่ได้เป็นลูกจ้างของตนในขณะที่กระทำละเมิด กฎหมายไม่ได้กำหนดว่าข้อมูลในเอกสารดังกล่าวเป็นข้อมูลที่ถูกต้อง ในทางพยานหลักฐานแล้วการที่ผู้ประกอบการจะต้องจัดทำประวัติผู้ประจำรถ หรือสมุดประจำรถซึ่งจะมีข้อมูลถึงการขับรถในระยะเวลาใด เป็นระยะทางเท่าใด จากที่ไหนไปถึงที่ไหน ใครเป็นผู้ทำหน้าที่ขับรถ ไม่ได้เป็นเอกสารที่เจ้าพนักงานรับรองว่าถูกต้อง และกฎหมายก็ได้สันนิษฐานว่าเป็นเอกสารที่ถูกต้องหรือเป็นเอกสารที่รับฟังได้แต่อย่างใด เป็นเอกสารที่เอกชนทำขึ้นมาเท่านั้น และเป็นเพียงคำรับนอกศาลที่เป็นปฏิปักษ์ต่อคู่ความที่ได้ทำขึ้น เป็นพยานหลักฐานอย่างหนึ่งที่โจทก์จะใช้สนับสนุนเพื่อทำลายน้ำหนักพยานของฝ่ายที่ทำคำรับ เป็นพยานบอกเล่าที่รับฟังได้เท่านั้นความน่าเชื่อถือหรือความถูกต้องอยู่ที่ตัวของคำรับเอง การที่กฎหมายให้

59 G.L. Periris, "The Burden of Proof and Standards of Proof in Criminal Proceedings : A Comparative Study of English Law a Codified Asian System," *Malaya Law Review* 22 (July 1980) : 77.

รับฟังคำรับได้เนื่องจากไม่ได้ทำให้คู่ความฝ่ายตรงข้ามเสียเปรียบแต่อย่างใด เพราะคำรับของคู่ความอาจเป็นความเท็จ และคู่ความสามารถที่จะต่อสู้คดีได้อย่างเต็มที่อยู่แล้ว⁶⁰

ส่วนประเด็นกระทำไปในทางการที่จ้างนั้นก็สืบได้ยากเช่นเดียวกัน เพราะการขับรถนั้นผู้เสียหายไม่อาจทราบได้ว่าเป็นการขับรถเพื่อประโยชน์ของผู้ประกอบการขนส่งหรือเพื่อตัวผู้ขับรถเอง หรือนายจ้างอ้างว่าลูกจ้างได้นำรถที่ใช้ในการขนส่งนำไปใช้โดยพลการไม่ได้รับความยินยอมจากนายจ้าง⁶¹ หรือไม่ได้เป็นผู้มีหน้าที่ในการขับรถกลับนำรถที่ใช้ขนส่งกลับมากลับมาโดยพลการ⁶² ซึ่งถือว่าเป็นการกระทำนอกทางการที่จ้าง แม้จะมีสมุดประจำรถที่แสดงถึงการปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ขับอยู่ในช่วงเวลาใด ก็มิได้ถือว่าเป็นข้อมูลที่ต้องการ ผู้ขับรถหรือผู้ประกอบการขนส่งซึ่งเป็นนายจ้างสามารถสืบหากล้างได้ แต่ในกฎหมายต่างประเทศได้แก่ประเทศสิงคโปร์นั้น เอกสารที่มีผู้ทำขึ้นได้ยื่นส่งเอกสารนั้นให้แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อแสดงว่าใครเป็นผู้ขับรถนั้นหรือใครเป็นผู้รับผิดชอบ หรือใครเป็นเจ้าของรถ จะถูกรับเป็นพยานหลักฐาน (admissible in evidence) โดยไม่ต้องพิสูจน์ลายมือชื่อในเอกสารนั้น⁶³

การรับฟังและชั่งน้ำหนักพยานหลักฐานของศาลในคดีละเมิด ประเด็นข้อพิพาทส่วนใหญ่โจทก์จะมีภาระการพิสูจน์ จะต้องนำพยานหลักฐานมาสืบและจะต้องนำสืบให้ศาลเชื่อว่าฝ่ายโจทก์น่าเชื่อถือกว่าฝ่ายจำเลย หรือมีน้ำหนักมากกว่า โดยศาลจะชั่งน้ำหนักของพยานหลักฐานทั้งสองฝ่าย ว่าฝ่ายไหนน่าเชื่อถือมากกว่า (preponderance of evidence) ศาลจึงจะให้ฝ่ายนั้นชนะคดี ดังนั้นโจทก์จะต้องมีพยานหลักฐานที่มีความน่าเชื่อถือและมีน้ำหนักมาสนับสนุน แต่พยานหลักฐานในบางประเด็นที่โจทก์มีภาระการพิสูจน์ โจทก์ไม่มีพยานหลักฐานหรือมีแต่ก็ไม่มีน้ำหนัก ได้แก่สมุดประจำรถและประวัติผู้ประจำรถ ที่โจทก์นำมาใช้เพื่อสนับสนุนในประเด็นว่าผู้ขับรถเป็นลูกจ้างของใคร และการขับรถขนส่งจนก่อให้เกิดความเสียหายนั้นเป็นการกระทำในทางการที่จ้างหรือไม่ เนื่องจากเป็นข้อเท็จจริงที่เป็นคำรับนอกศาลของผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้างที่ไม่ได้ฟังเป็นยุติตามนั้น ผู้ประกอบการขนส่งหรือนายจ้างสามารถที่จะนำพยานหลักฐานอื่นมาสืบแก้เอกสารนี้ได้ว่าไม่เป็นตามนั้นหรือเอกสารนั้นไม่ถูกต้อง ที่ถูกคือผู้นั้นไม่ได้เป็นลูกจ้างแล้วหรือการที่ขับรถขนส่งจนเกิดความเสียหายนั้นไม่ได้เป็นการขับรถเพื่อ

60 เข็มชัย ชุตินวงศ์, กฎหมายลักษณะพยาน, หน้า 147-148.

61 คำพิพากษาฎีกาที่ 1329/2496

62 คำพิพากษาฎีกาที่ 659-660/2513

63 Road Traffic Act 1985 section 81(5)

ประโยชน์ของตนหรือเป็นไปในทางการที่จ้าง ซึ่งอาจเป็นเหตุให้โจทก์แพ้คดีและไม่ได้รับค่าสินไหมทดแทน

กล่าวโดยสรุปได้ว่าภาระการพิสูจน์ในคดีแพ่งและคดีอาญาตกอยู่กับโจทก์และเป็นภาระที่หนักอย่างยิ่ง เนื่องจากข้อเท็จจริงที่เป็นประเด็นข้อพิพาทในคดีส่วนใหญ่เป็นข้อเท็จจริงที่รู้เห็นแต่เพียงฝ่ายเดียว คือฝ่ายจำเลยเท่านั้น และยังขาดพยานหลักฐานที่จะนำมาใช้เพื่อสนับสนุนในคดีโดยเฉพาะอย่างยิ่งพยานเอกสาร เพราะพยานเอกสารจะมีความแน่นอนและชัดเจน แม้จะมีหลักฐานแต่ก็เป็นหลักฐานที่มีน้ำหนักน้อยไม่น่าเชื่อถือสามารถถูกหักล้างได้

นอกเหนือจากเรื่องภาระการพิสูจน์แล้ว โจทก์ยังต้องพบกับปัญหาด้านค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี และความเหลื่อมล้ำในการคุ้มครองของคู่ความ เพราะผู้เสียหายอาจเป็นผู้ที่มีฐานะยากจนไม่สามารถที่จะรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี ที่จะต้องมีค่าธรรมเนียมศาล ค่าทนายความ ค่าส่งหมาย ค่าคำร้องต่างๆ และอาจต้องเสียค่าใช้จ่ายให้แก่ผู้เชี่ยวชาญเพื่อให้ได้ข้อมูลในคดี ในการดำเนินคดีแพ่งเจ้าหน้าที่พนักงานสอบสวนไม่ได้เป็นผู้มีหน้าที่โดยตรงในคดีแพ่ง⁶⁴ ผู้เสียหายจึงต้องดำเนินการเองทุกประการ การแสวงหาพยานหลักฐานของโจทก์ทำได้ยากลำบากขึ้น ผู้ประกอบการขนส่งเป็นจำเลยย่อมจะซ่อนเร้นปิดบังหรือทำลายพยานหลักฐานของฝ่ายตนไม่ให้อีกฝ่ายได้ไป และถ้าเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับชื่อเสียงของกิจการแล้วยังจะมีการซ่อนเร้นหรือทำลายพยานหลักฐาน เพื่อมิให้สืบมาถึงกิจการธุรกิจได้

2.3 การดำเนินคดีแพ่งเกี่ยวเนื่องกับคดีอาญา

ในการดำเนินคดีแพ่งเกี่ยวเนื่องกับคดีอาญาจะมีกระบวนการพิจารณาที่แตกต่างกันบางประการ และมีผลต่อภาระการพิสูจน์ของคู่ความด้วย จากการศึกษาจะพบว่า การดำเนินคดีแพ่งเกี่ยวเนื่องกับคดีอาญาที่เกี่ยวกับความเสียหายที่เกิดจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งนั้น มีหลักที่สำคัญคือ การรับฟังข้อเท็จจริงในคดีอาญามาใช้ในคดีแพ่ง ซึ่งจะต้องเป็นข้อเท็จจริงที่ยุติแล้ว และเป็นประเด็นโดยตรงในคดีอาญา ผูกพันเฉพาะคู่ความเดียวกันกับคดีอาญาเท่านั้น การรับฟังข้อเท็จจริงนี้เป็นข้อสันนิษฐานตามกฎหมายที่ไม่อาจโต้แย้งได้ การนำสืบพยานหลักฐานในคดีส่วนอาญาของโจทก์จึงมีความสำคัญและมีผลต่อการดำเนินคดีในส่วนแพ่งด้วย เพราะ

64 ไชยศ วิภูธานุพงษ์, "คดีละเมิดที่เป็นภัยอันตรายต่อคนจำนวนมาก", วารสารอัยการ 17 (เมษายน 2537) : 19.

กฎหมายกำหนดให้รับฟังข้อเท็จจริงจากคำพิพากษาในสวนอาญามาเป็นข้อเท็จจริงในการดำเนินคดีส่วนแพ่งต่อไป หากประเด็นใดในคดีอาญาได้ชี้ขาดไปแล้วข้อเท็จจริงเป็นที่ยุติแล้ว ศาลจะนำข้อเท็จจริงที่เป็นประเด็นเดียวกันกับคดีอาญามาเป็นข้อเท็จจริงในคดีแพ่ง และไม่อาจนำสืบแก้ไขหรือเพิ่มเติมในประเด็นนั้นได้ ในคดีส่วนแพ่งจะนำสืบเฉพาะประเด็นที่ไม่มีอยู่ในคดีอาญา เช่น ประเด็นที่โจทก์ก็มีส่วนประมาทด้วย หรือประเด็นเรื่องค่าเสียหายเป็นจำนวนเท่าใด หรือประเด็นเรื่องนายจ้างและได้กระทำในทางการที่จ้างหรือไม่

ดังนั้นการนำสืบพยานหลักฐานในคดีสวนอาญาของโจทก์ จะมีผลต่อการดำเนินคดีส่วนแพ่งของโจทก์ด้วย เพราะหากโจทก์ในคดีอาญาไม่สามารถนำสืบได้ว่า จำเลยประมาทหรือเจตนากระทำความผิด ศาลพิพากษาเป็นที่สุดแล้วว่า พยานหลักฐานโจทก์ยังไม่พอฟังว่าจำเลยกระทำโดยประมาท ศาลมีคำสั่งยกฟ้องในคดีสวนอาญาซึ่งจำเลยเป็นจำเลยในคดีส่วนแพ่งด้วยนั้นจะได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐานตามมาตรา 46 แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา โดยศาลในคดีส่วนแพ่งจะฟังข้อเท็จจริงเป็นยุติตามคดีอาญา ในคดีแพ่งโจทก์ไม่อาจอ้างมาตรา 437 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้ เพื่อให้ผู้ครอบครองหรือควบคุมรถยนต์รับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นได้ เพราะข้อสันนิษฐานตามมาตรา 437 เป็นข้อสันนิษฐานไม่เด็ดขาด ส่วนข้อสันนิษฐานตามมาตรา 46 เป็นข้อสันนิษฐานเด็ดขาดที่ใหญ่กว่า จึงต้องถือตามข้อสันนิษฐานที่ใหญ่กว่า

ประเด็นว่าจำเลยกระทำละเมิดต่อโจทก์โดยประมาทเล็กน้อยหรือไม่ เป็นประเด็นโดยตรงกับคดีอาญา หากศาลในคดีอาญาพิพากษาว่าพยานหลักฐานตกอยู่ในความสงสัย ไม่น่าเชื่อว่าจำเลยเป็นผู้กระทำผิด ยกประโยชน์แห่งความสงสัยให้เป็นผลดีแก่จำเลย (คำพิพากษาฎีกาที่ 1674/2512) หรือพยานโจทก์ไม่พอฟังว่าจำเลยขับรถโดยประมาท ศาลยกประโยชน์แห่งความสงสัยให้แก่จำเลย เป็นการวินิจฉัยประเด็นนี้ไว้อย่างชัดเจนแล้ว ในคดีแพ่งถือว่าจำเลยไม่ได้ทำละเมิด (คำพิพากษาฎีกาที่ 276/2520) จากคำพิพากษาจะเห็นได้ว่าหากโจทก์ไม่สามารถนำสืบพิสูจน์ให้ศาลคดีอาญาเห็นได้ว่าจำเลยขับรถโดยประมาทแล้ว ในคดีแพ่งโจทก์จะไม่สามารถนำสืบแก้ไขเปลี่ยนแปลงข้อเท็จจริงนี้ได้เลย ศาลในคดีแพ่งจะรับฟังข้อเท็จจริงที่ยุติในคดีอาญาที่ว่าจำเลยไม่ได้ทำละเมิดมาใช้ในคดีแพ่ง ทำให้โจทก์ไม่ได้รับค่าสินไหมทดแทนซึ่งภาระการพิสูจน์ของโจทก์ในคดีอาญานั้นโจทก์จะต้องนำสืบให้ถึงระดับปราศจากเหตุอันควรสงสัย ซึ่งเป็นระดับที่สูงกว่าการนำสืบในคดีแพ่งที่ต้องพิสูจน์ให้น่าเชื่อถือมากกว่าจำเลยเท่านั้น แม้ว่าประมาทในทางแพ่งและทางอาญาจะเหมือนกันแต่ระดับการพิสูจน์ในแต่ละคดีที่จะใช้ในการชี้ขาดว่ากระทำผิดหรือไม่นั้นแตกต่างกัน ตามหลักกฎหมายอังกฤษ คำพิพากษาในคดีอาญาที่ยกฟ้องจำเลยนั้น ไม่ยอมให้นำมารับฟังในคดีแพ่งที่เกี่ยวข้องกับคดีอาญา เพราะถือว่าภาระการพิสูจน์ในคดีอาญาและคดีแพ่งแตกต่างกัน การที่ศาลพิพากษายกฟ้องจึงไม่ได้

หมายความว่าจำเลยไม่ได้กระทำความผิดเสมอไป จำเลยอาจกระทำความผิดแต่ใจก็ไม่น่าสืบให้ศาลลงโทษจำเลยมิได้ก็ได้ ทั้งนี้เพราะการพิสูจน์ในคดีอาญาจะต้องพิสูจน์ให้ปราศจากเหตุอันควรสงสัย ซึ่งนำสืบได้ยากกว่าในคดีแพ่ง เนื่องจากคดีอาญาเกี่ยวข้องกับเสรีภาพของประชาชนจึงต้องให้ปราศจากข้อสงสัยว่าจำเลยได้กระทำความผิดหรือไม่ตามสมควร ในบางครั้งศาลของอังกฤษยอมรับฟังข้อเท็จจริงที่ฟังว่าจำเลยทำผิดมาใช้ฟังในคดีแพ่งที่เกี่ยวข้องกับคดีอาญา เช่น คดี Hill V. Clifford 1907 แต่ส่วนมากแล้วศาลจะถือว่าคำพิพากษาลงโทษจำเลยไม่อาจนำมารับฟังผูกมัดจำเลยในคดีแพ่งได้⁶⁵

หลักการรับฟังข้อเท็จจริงในคดีอาญามาใช้ในคดีแพ่ง จะผูกพันเฉพาะคู่ความเดียวกันทั้งในคดีแพ่งและคดีอาญา ดังนั้นนายจ้างหรือผู้ประกอบการขนส่งมิได้เป็นคู่ความที่ถูกฟ้องร้องในคดีอาญา จึงไม่ผูกพันต่อการรับฟังข้อเท็จจริงในคดีอาญามาตรา 46 การดำเนินคดีต่อนายจ้างหรือผู้ประกอบการขนส่งจะเป็นไปตามหลักทางแพ่ง นายจ้างสามารถนำสืบพยานหลักฐานต่างๆ เพื่อพิสูจน์ว่าลูกจ้างไม่ได้ทำละเมิดได้อย่างเต็มที่ ในขณะที่ลูกจ้างต้องผูกพันรับฟังข้อเท็จจริงในคดีอาญาและไม่สามารถนำสืบเพิ่มเติมหรือแก้ไขได้ ดังนั้นหากคดีนายจ้างสามารถนำสืบพยานหลักฐานจนศาลในคดีแพ่งเชื่อว่าลูกจ้างของตนไม่ได้ทำละเมิด หรือตนไม่ใช่ นายจ้างหรือไม่ได้กระทำในทางการที่จ้าง นายจ้างหรือผู้ประกอบการขนส่งก็จะต้องรับผิดชอบในผลของละเมิดนั้น

หากได้พิจารณาถึงกรณีที่โจทก์ผู้เสียหายได้ดำเนินคดีแพ่งเรียกร้องความเสียหายในความผิดลักษณะละเมิดแล้ว ผู้เสียหายจะได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐานตามกฎหมายของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งทำให้ภาระการพิสูจน์ของผู้เสียหายลดลง มีโอกาสที่จะได้รับการชดเชยค่าเสียหายได้มากขึ้นและสะดวกรวดเร็วขึ้น แต่เมื่อผู้เสียหายใช้การดำเนินคดีแพ่งเกี่ยวเนื่องกับคดีอาญากลับมีผลให้ผู้เสียหายมีผลผูกพันในการต้องรับฟังข้อเท็จจริงในคดีอาญามาใช้ในคดีแพ่ง และไม่สามารถนำสืบแก้ไขเป็นอย่างอื่นได้ ยิ่งไปกว่านั้นนายจ้างซึ่งเป็นผู้ประกอบการขนส่งสามารถนำสืบแก้ไขเป็นอย่างอื่นได้ เพราะไม่ต้องผูกพันตามข้อเท็จจริงเหล่านั้น เป็นผลให้ผู้เสียหายมีภาระการพิสูจน์ถึงความประมาทเลินเล่อของลูกจ้างผู้ขับรถขนส่งเป็นการกระทำที่ยากและเสียเวลามากขึ้น ทั้งที่วัตถุประสงค์ของการดำเนินคดีแพ่งเกี่ยวเนื่องกับคดีอาญานั้น เพื่อให้การดำเนินคดีเสร็จสิ้นไปโดยเร็วทั้งคดีแพ่งและคดีอาญาซึ่งเป็นประโยชน์แก่ทุกฝ่าย การดำเนินคดีแพ่งเกี่ยวเนื่องคดีอาญาในความผิดเกี่ยวกับรถยนต์ จึงไม่เป็นไปตาม

⁶⁵ บัญญัติ สุชีวะ , “ การรับฟังข้อเท็จจริงในคดีอื่น ”, อุลพาน 13 (เมษายน 2509) : 32.

วัตถุประสงค์ของการดำเนินคดีแพ่งเกี่ยวเนื่องกับคดีอาญา เพราะแทนที่การดำเนินคดีจะกระทำไปโดยเร็วกลับเน้นช้าออกไปอีก เช่น กรณีที่ผู้เสียหายเป็นโจทก์ดำเนินคดีแพ่งเกี่ยวเนื่องกับคดีอาญา โจทก์สามารถนำสืบในคดีอาญาได้ว่าจำเลยผู้ขับรถได้ขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้โจทก์ได้รับอันตรายบาดเจ็บสาหัส ศาลพิพากษาว่าจำเลยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บสาหัส ในคดีแพ่งศาลจะรับฟังข้อเท็จจริงที่ว่าจำเลยผู้ขับรถประมาทเป็นเหตุให้โจทก์ได้รับความเสียหายมีผลเฉพาะจำเลยและโจทก์ที่เป็นคู่ความเดิมในคดีอาญาเท่านั้น เมื่อโจทก์ต้องการให้นายจ้างผู้ประกอบการขนส่งรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายที่ถูกจ้างของเขาเป็นผู้กระทำขึ้นตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 425 โจทก์ผู้เสียหายอาจต้องนำสืบถึงความประมาทเลินเล่อของจำเลยใหม่อีกครั้ง นายจ้างผู้ประกอบการขนส่งอาจมีพยานหลักฐานหรือข้อเท็จจริงใหม่ที่อ้างเพื่อมิให้ตนต้องรับผิด และด้วยเหตุนี้อาจทำให้นายจ้างผู้ประกอบการขนส่งไม่ต้องรับผิด

ความผิดลักษณะละเมิดได้บัญญัติความรับผิดของนายจ้างไว้ เป็นที่ยอมรับกันทั่วไปในความรับผิดของนายจ้างที่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้เสียหาย เป็นนโยบายของรัฐที่กำหนดให้นายจ้างของผู้ทำละเมิดต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น จากการกระทำที่ได้กระทำในทางการที่จ้าง เพราะนายจ้างเป็นผู้ที่อยู่ในฐานะทางเศรษฐกิจที่ดีกว่า สามารถชดเชยค่าเสียหายให้กับผู้เสียหายได้ และความเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องมาจากการทำงานให้นายจ้าง นายจ้างเป็นผู้ที่ได้รับประโยชน์สูงสุดจากการกระทำดังกล่าว นายจ้างเป็นผู้ที่อยู่ในฐานะที่ดีที่สุดที่จะป้องกันความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้น โดยการเอาใจใส่ในการคัดเลือกลูกจ้างที่เข้ามาทำงานและควบคุมดูแลลูกจ้างอย่างใกล้ชิด เหตุผลที่สำคัญของความรับผิดของนายจ้างคือ เพื่อให้ผู้เสียหายได้รับการชดเชยค่าเสียหาย เป็นวัตถุประสงค์ของความรับผิดนี้ หากผู้เสียหายดำเนินคดีแพ่งโดยดำเนินคดีละเมิดตามมาตรา 437 เมื่อพิสูจน์ได้ว่าลูกจ้างเป็นผู้ขับรถครอบครองรถอยู่ในขณะเกิดอุบัติเหตุขึ้น และเรียกนายจ้างผู้ประกอบการขนส่งร่วมรับผิดกับลูกจ้างของตน ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายดังกล่าว นั้น แต่ในการดำเนินคดีแพ่งเกี่ยวเนื่องกับคดีอาญา กลับมีผลทำให้นายจ้างไม่ต้องผูกพันข้อเท็จจริงที่ว่า ลูกจ้างของตนประมาทในการขับรถเป็นเหตุให้โจทก์ได้รับบาดเจ็บ เท่ากับว่านายจ้างผู้ประกอบการขนส่งปฏิเสธว่าลูกจ้างตนไม่ได้ประมาทได้ ถ้านายจ้างสามารถอ้างพยานหลักฐานข้อเท็จจริงใหม่ได้ มีผลทำให้โจทก์ผู้เสียหายไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าลูกจ้างผู้ขับรถนั้นประมาทเลินเล่อ นายจ้างก็ไม่ต้องรับผิดร่วมกับลูกจ้าง ผู้ที่จะต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายจึงมีแต่ลูกจ้างเท่านั้น ไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของหลักความรับผิดลักษณะละเมิด ที่มุ่งการชดเชยเยียวยาความเสียหายให้กลับคืนสู่สภาพเดิมให้มากที่สุด และยังไม่เป็นไปตามนโยบายของรัฐที่ให้นายจ้างซึ่งเป็นผู้ที่ควบคุมการทำงานของลูกจ้าง และเป็นผู้ที่อยู่ในฐานะทางเศรษฐกิจดีกว่าลูกจ้างผู้ทำละเมิดในการชดเชย

ค่าเสียหายให้แก่ผู้เสียหาย เพราะหากมีแต่เพียงลูกจ้างเป็นผู้จ่ายค่าเสียหายอาจทำให้ผู้เสียหายไม่ได้รับค่าเสียหาย หรือได้รับแต่เป็นจำนวนน้อย ดังนั้นนายจ้างจึงควรรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น เพราะความรับผิดชอบของนายจ้างเป็นการที่กฎหมายบัญญัติขึ้นเพื่อให้ร่วมรับผิดชอบกับลูกจ้างที่ได้กระทำละเมิดในทางการที่จ้าง และเมื่อนายจ้างได้จ่ายชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้เสียหายไปแล้ว ก็สามารถที่จะไล่เบียดเอากับลูกจ้างได้ในที่สุด

3. ค่าเสียหายที่ผู้ประสบภัยจากรถได้รับ

เมื่อผู้เสียหายหรือผู้ประสบภัยจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งได้ดำเนินการฟ้องร้องต่อศาลเพื่อเรียกให้ผู้ทำละเมิดและนายจ้างของผู้ทำละเมิดชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ตน เป็นวิธีการที่ผู้ได้รับความเสียหายทางร่างกายหรือชีวิตหรือทรัพย์สินใช้บังคับเป็นส่วนมาก เพราะกฎหมายลักษณะละเมิดนั้นเป็นกฎหมายที่มุ่งไปที่การชดใช้เยียวยาความเสียหาย ผู้เสียหายจะได้รับค่าสินไหมทดแทนเท่าที่ตนได้รับความเสียหายจริง เนื่องจากเป็นการดำเนินคดีในศาล จึงต้องมีการนำพยานหลักฐานมานำสืบ เพื่อให้ศาลทราบว่าตนได้รับความเสียหายจากการกระทำของจำเลยจริง และเป็นจำนวนเท่าไร เมื่อศาลได้พิจารณาตัดสินชี้ขาดแล้วโจทก์จึงจะได้รับค่าสินไหมทดแทน นอกจากการฟ้องร้องเรียกค่าสินไหมทดแทนในความผิดลักษณะละเมิดแล้ว ยังมีกฎหมายอื่นที่บัญญัติให้ผู้ประสบภัยจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่ง ได้รับการชดใช้เยียวยาในความเสียหายที่ได้รับ ได้แก่ ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามกฎหมายการขนส่งทางบก หรือค่าเสียหายเบื้องต้นตามกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งมีเงื่อนไขหรือหลักเกณฑ์ในการที่จะได้มาแตกต่างกัน แต่ไม่ว่าจะเป็นการได้รับความเสียหายตามกฎหมายใดก็ตามล้วนแต่มีปัญหาทั้งสิ้น เช่น ได้รับจำนวนน้อยกว่าที่ควรจะได้รับ หรือได้รับล่าช้ามาก หรืออาจไม่ได้รับเลย

3.1. ค่าสินไหมทดแทนจากการดำเนินคดีละเมิด

การดำเนินคดีละเมิดเป็นทางเลือกที่ผู้ประสบภัยจากรถที่ใช้ในการขนส่งพึงพอใจเลือกอยู่เสมอ เพราะผู้เสียหายสามารถที่เรียกให้ผู้ทำละเมิดชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ตนได้เท่าที่เสียหายจริง ส่วนผู้ทำละเมิดหรือจำเลยก็ต้องการที่จะให้มีการฟ้องร้องเป็นคดี เพราะการดำเนินคดีมี

ค่าใช้จ่ายสูงสำหรับโจทก์ เช่น ค่าจ้างทนายความ ค่าธรรมเนียมศาล ซึ่งฝ่ายจำเลยจะจ่ายน้อยกว่า และการดำเนินคดีล่าช้า ทำให้การจ่ายเงินค่าเสียหายล่าช้าตามไปด้วย นอกจากนี้แล้ว โจทก์ยังต้องประสบปัญหาในเรื่องภาระการพิสูจน์และในเรื่องพยานหลักฐานที่มีแต่พยานแวดล้อม⁶⁶ เป็นเหตุให้มีการดำเนินคดีทางแพ่งเป็นจำนวนมาก แต่การดำเนินคดีในบางครั้งก็ไม่อาจทำให้ผู้ได้รับความเสียหายได้รับค่าสินไหมทดแทน

ก). ผู้เสียหายไม่ได้รับค่าสินไหมทดแทนหรือได้รับแต่เป็นจำนวนน้อยกว่าที่ควรจะได้รับ

การดำเนินคดีทางแพ่งผู้เสียหายหรือผู้ประสพภัยจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งเป็นโจทก์ฟ้องร้องจึงเป็นผู้ที่มีภาระการพิสูจน์ในคดีได้กล่าวไปแล้วในตอนต้น ผู้เสียหายจะต้องนำสืบพยานหลักฐานต่าง หากนำสืบไม่ได้ก็จะไม่ได้รับค่าเสียหาย แม้ว่าในประเด็นจำนวนค่าเสียหายที่จำเลยจะต้องจ่าย โจทก์จะไม่สามารถนำสืบให้ศาลทราบได้ว่าเป็นจำนวนแน่นอนเท่าใด ศาลจะเป็นผู้กำหนดค่าเสียหายให้ก็ตาม โดยศาลจะพิจารณาจากพฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งกรณีประกอบ ส่วนมากศาลจะกำหนดให้น้อยกว่าที่เสียหายจริงเสมอ สำหรับค่าเสียหายที่ไม่ใช่ตัวเงินที่กฎหมายยินยอมให้เรียกร้องได้ เช่น ความทรمانจากการที่ต้องเป็นคนพิการหรือเสียโฉมติดตัว (ค่าพิพาทวิชาชีพที่ 128/2522) เป็นเพียงสิทธิส่วนตัวของผู้เสียหายเท่านั้น ไม่ตกทอดเป็นมรดกแก่ทายาทของผู้ที่ได้รับความทรمان

ถ้าผู้เสียหายหรือผู้ประสพภัยจากรถเป็นคนยากจน ไม่อยู่ในฐานะที่จะสามารถดำเนินคดีทางแพ่งได้ เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีสูง ไม่ว่าจะ เป็นค่าธรรมเนียมศาล ค่าจ้างทนายความ และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่จำเป็นสำหรับการดำเนินคดีในศาล นอกจากค่าใช้จ่ายเหล่านี้แล้วในระหว่างการดำเนินคดีในศาล ผู้ประสพภัยยังมีค่าใช้จ่ายเพื่อรักษาพยาบาลหรือเพื่อการดำรงชีพของตนเองและครอบครัวอีกด้วย จากสาเหตุเหล่านี้ทำให้ผู้ประสพภัยที่ยากจนเป็นจำนวนมากไม่อาจเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ทำละเมิดได้ หรืออาจจำต้องยอมรับหรือต้องประนีประนอมยอมความกับผู้ทำละเมิดหรือจำเลยในคดี โดยยอมรับค่าเสียหายที่ผู้ทำละเมิดเสนอมาซึ่งเป็นเงินจำนวนที่น้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนเงินที่ควรจะได้รับ ทั้งนี้เพราะผู้

⁶⁶ Robert B Leflar, " Beyond Compensation : Personal Injury Compensation Systems in Japan : Values Advanced and Values Undermined ", 15 Hawaii Law Review (Fall 1993) : 754.

เสียหายหรือผู้ประสบภัยไม่อาจรับภาระค่าใช้จ่ายดังกล่าวเป็นระยะเวลาอันนานได้ เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยและครอบครัว เพราะการดำเนินคดีในศาลเป็นไปอย่างล่าช้าและอำนาจในการตกลงต่อรองเรื่องค่าเสียหายอยู่บนพื้นฐานที่ไม่เท่าเทียมกัน ความสามารถทางการเงินในการดำเนินคดีในศาลไม่เท่ากัน ฐานะทางเศรษฐกิจด้อยกว่า แม้ว่าผู้ทำละเมิดจะเป็นลูกจ้างแต่เขาจะมีนายจ้างหรือผู้ประกอบการขนส่งสนับสนุนอยู่ เพื่อให้ลูกจ้างต่อสู้คดีกับผู้เสียหายได้และหากลูกจ้างชนะคดี นายจ้างหรือผู้ประกอบการขนส่งจะไม่ต้องจ่ายค่าเสียหาย ถ้าผู้ประสบภัยไม่ยินยอมรับในจำนวนเงินที่ผู้ทำละเมิดหรือนายจ้างของผู้ทำละเมิดหรือผู้ประกอบการเสนอมา ผู้ประสบภัยจะต้องไปดำเนินคดีฟ้องร้องเป็นคดีต่อไป

ในบางครั้งแม้ผู้ประสบภัยหรือผู้เสียหายเป็นโจทก์ฟ้องร้องดำเนินคดี สามารถนำสืบพินิจได้ตามที่ตนมีภาระการพิสูจน์ ศาลได้มีคำพิพากษาให้ชดเชยค่าเสียหายแก่โจทก์ก็ตาม ผู้ประสบภัยหรือผู้เสียหายอาจไม่ได้รับค่าเสียหายตามที่ตนเรียกร้อง เพราะผู้ทำละเมิดซึ่งเป็นผู้ขับรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งเป็นเพียงลูกจ้าง ไม่อยู่ในฐานะที่จะชดเชยเงินให้แก่ผู้ประสบภัยได้ ถ้ามีผู้ได้รับความเสียหายเป็นจำนวนมากผู้ขับรถขนส่งยังไม่สามารถชดเชยค่าเสียหายยิ่งขึ้นด้วยเหตุนี้กฎหมายจึงกำหนดให้นายจ้างเข้ามาร่วมรับผิดชอบ ในหนี่ละเมิดที่ลูกจ้างของตนได้กระทำในทางที่จ้าง ตามมาตรา 425 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่กฎหมายก็กำหนดให้ผู้ประสบภัยหรือผู้เสียหายมีภาระการพิสูจน์ว่าผู้นั้นเป็นนายจ้างของผู้ทำละเมิดและกระทำละเมิดในทางที่จ้าง หรือกล่าวอีกนัยว่า พิสูจน์ว่าผู้ประกอบการขนส่งนั้นเป็นนายจ้างของผู้ขับรถ และการขับรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นได้กระทำไปในทางที่จ้าง เพื่อประโยชน์ของผู้ประกอบการขนส่ง ซึ่งเป็นข้อเท็จจริงที่รู้แต่เพียงฝ่ายเดียว (exclusive knowledge) เป็นภาระอันหนักแก่ฝ่ายโจทก์อย่างยิ่ง ในกรณีที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ประกอบการขนส่งเป็นนายจ้างและได้กระทำในทางที่จ้าง แต่ผู้ประกอบการขนส่งอาจมีฐานะทางการเงินที่ไม่มั่นคง เพราะในปัจจุบันนี้การดำเนินธุรกิจได้มีการให้เครดิตสินเชื่อกันอย่างกว้างขวาง ผู้ประกอบการขนส่งอาจใช้ระบบเครดิตในการจัดหารถขนส่งมาใช้ในกิจการ โดยการเช่าซื้อหรือโดยการซื้อเงินผ่อน และในการดำเนินกิจการย่อมจะต้องมีค่าใช้จ่ายในด้านต่างๆ อีกหลายประการ หากความเสียหายนั้นมีผู้ได้รับความเสียหายจำนวนมาก อาจทำให้ผู้ประกอบการขนส่งไม่สามารถชดเชยค่าเสียหายหรือตกเป็นบุคคลล้มละลายได้ ผู้ประสบภัยหรือผู้เสียหายจึงไม่ได้รับค่าเสียหาย

ความรับผิดชอบของนายจ้างตามมาตรา 425 นั้นเป็นความรับผิดชอบในหนี่ละเมิดที่ลูกจ้างของตนได้กระทำในทางที่จ้าง แต่ถ้าผู้เสียหายและผู้ขับรถซึ่งเป็นผู้ทำละเมิดได้ทำสัญญาประนีประนอมยอมความ ตามมาตรา 850 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าผู้ทำละเมิดยินยอมที่จะชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหาย ไม่ว่าจะมีส่วนเป็นหนังสือ

หรือไม่ก็ตาม ถือว่าเป็นการตกลงระงับข้อพิพาทที่มีอยู่หรือที่จะมีขึ้นใหม่เสร็จไปด้วยต่างยอม ผ่อนผันให้แก่กัน ยอมทำให้สิทธิเรียกร้องในมูลหนี้ละเมิดของผู้เสียหายระงับสิ้นไป และเกิด สิทธิขึ้นใหม่ตามสัญญาประนีประนอมยอมความ (คำพิพากษาฎีกาที่ 380/2530) ทำให้นาย จำงที่ต้องร่วมรับผิดชอบกับลูกจ้างหมดสิ้นความรับผิดชอบในมูลละเมิดนั้นไปด้วย เพราะหนี้ในมูล ละเมิดได้ระงับสิ้นไปแล้ว ถ้านายจำงมิได้ยินยอมหรือร่วมทำสัญญาประนีประนอมยอมความ นั้นด้วย แม้จะรับรู้ถึงการตกลงประนีประนอมยอมความนั้น และได้ลงชื่อในสัญญาในฐานะ พยานก็ตาม ไม่ผูกพันนายจำงในฐานะคู่สัญญา (คำพิพากษาฎีกาที่ 2478/2526) นายจำงจะ ต้องรับผิดชอบในสัญญาประนีประนอมยอมความต่อเมื่อได้ร่วมตกลงในสัญญานั้นด้วย (คำ พิพากษาฎีกาที่ 64/2528 , 2573/2526) จากผลดังกล่าวนี้อาจเป็นแนวทางที่นายจำงหรือผู้ ประกอบการขนส่งแนะนำให้ลูกจ้างผู้ขับรถปฏิบัติ เพื่อให้นายจำงหลุดพ้นจากความรับผิด

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นเป็นปัญหาที่เกิดกับกรณีที่มีตัวผู้รับผิดชอบ แต่ในบางครั้ง เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นไม่อาจทราบตัวผู้กระทำความผิดได้ เช่น กรณีชนแล้วหนี ตามหาตัวไม่พบ หรือรู้แต่ใช้หมายเลขทะเบียนรถหรือป้ายวงกลมปลอม หรือกรณีเป็นบริษัทใช้ชื่อจดทะเบียน เป็นชื่อหนึ่งแต่กลับใช้ชื่ออื่นที่ใกล้เคียงกับชื่อของตนติดที่รถยนต์ที่ใช้ในการขนส่ง อาจทำให้ผู้ เสียหายสับสนหรือหลงผิดไป แม้จะมีความผิดทางอาญาแต่มีโทษไม่รุนแรง ไม่มีผลข่มขู่ให้ กลัวได้และยากที่จะมีเจ้าหน้าที่กรมทะเบียนการค้ามาตรวจสอบบ่อยๆ เว้นแต่จะเกิดเรื่อง และ หากตรวจพบการเสียค่าปรับยังมีจำนวนน้อยกว่าที่จะต้องจ่ายค่าเสียหายเมื่อถูกฟ้องร้อง จึงมีผู้ ฝ่าฝืนอยู่เสมอ ด้วยเหตุเหล่านี้ทำให้ผู้ประสบภัยไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหายทั้งสิ้น

ข). ผู้เสียหายได้รับค่าสินไหมทดแทนล่าช้า

เมื่อผู้ประสบภัยหรือผู้เสียหายได้ฟ้องร้องดำเนินคดีต่อศาล ส่วนใหญ่แล้วจะต้องว่า จำงทนทายทอนเพื่อดำเนินการให้ ซึ่งจะต้องเสียเวลาในการดำเนินคดีเป็นเวลานานกว่าจะได้รับ ชดเชย กระบวนการพิจารณาที่เป็นเหตุแห่งความล่าช้ามีหลายประการ เช่น คู่ความขอเลื่อนคดี เอกสารประกอบสำนวนไม่พร้อม เหตุขัดข้องเกี่ยวกับพยานบุคคล⁶⁷ ในคดีเกี่ยวกับอุบัติเหตุ ทางรถยนต์มักดำเนินคดีควบคู่ไปกับคดีอาญา และศาลมักรอการพิจารณาคดีแพ่งไว้เพื่อรอฟัง ผลคดีอาญา ซึ่งกว่าจะแล้วเสร็จใช้เวลานาน ทำให้คดีแพ่งล่าช้าออกไปอีก และหากมีการ

67 กระทรวงยุติธรรม , รายงานการสัมมนาของศาล เรื่องความร่วมมือในการดำเนิน กระบวนการพิจารณาทางแพ่ง ระหว่าง วันที่ 22-23 มีนาคม 2518 (ม.ป.ท.) 2518, หน้า 23-33.

อุทธรณ์ฎีกาถ้าคู่ความไม่พอใจคำพิพากษาของศาล ก็ยังจะทำให้การที่จะได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนนั้นเนิ่นนานออกไปอีกได้เป็นแรมปี เมื่อมีคำพิพากษาถึงที่สุดแล้วถ้าจำเลยไม่ชำระค่าเสียหายตามคำพิพากษาโจทก์ต้องทำการบังคับคดียึดทรัพย์สินของจำเลย เพื่อขายทอดตลาดนำเงินมาชำระให้แก่โจทก์ซึ่งต้องใช้เวลาอีกเป็นแรมเดือน⁶⁸ นอกจากนี้แล้วหากในเหตุการณ์หนึ่งๆ มีผู้ได้รับความเสียหายเป็นจำนวนมาก ผู้ที่ได้รับความเสียหายทั้งหลายย่อมจะฟ้องคดีต่อศาลเพื่อเรียกค่าสินไหมทดแทน ทำให้มีคดีอยู่ในศาลมากมาย ในปัจจุบันยังไม่มีมาตรการที่จะนำมาใช้กับกรณีที่มีผู้เสียหายเป็นจำนวนมาก แม้จะมีมาตรการที่ให้พนักงานอัยการดำเนินคดีแทนผู้เสียหายในกรณีที่เป็คดีแพ่งเกี่ยวเนื่องกับคดีอาญาได้ก็ตาม แต่อำนาจในการดำเนินคดีกระทำได้เฉพาะความผิดตามที่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 43 แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา และไม่มีอำนาจเรียกค่าเสียหายจากผู้กระทำความผิดได้ พนักงานอัยการสามารถมีข้อเรียกร้องในทางแพ่งได้เฉพาะเรียกทรัพย์สินหรือราคาคืนเท่านั้น จึงทำให้ผู้เสียหายต้องมาดำเนินคดีทางแพ่งเอง

การดำเนินคดีทางแพ่งของผู้เสียหายจำนวนมาก ทำให้มีคดีขึ้นสู่ศาลมากขึ้น การพิจารณาคดีล่าช้า ทั้งๆ ที่เป็นความเสียหายที่เกิดจากการกระทำอันเดียวกันและพยานหลักฐานต่างๆ ก็เป็นพยานหลักฐานชุดเดียวกัน ศาลจะต้องพิจารณาเรื่องอย่างเดียวกันในหลายๆ คดี แม้ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งมีมาตรการในการรวมคดี เพื่อลดจำนวนคดีที่อยู่ในการพิจารณาของศาลให้น้อยลง แต่การที่ศาลสังรวมพิจารณาคดี ศาลจะต้องพิจารณาคดีตามประเด็นแห่งคดีที่นำมารวมกัน ซึ่งไม่เป็นการลดขั้นตอนในการพิจารณาคดีแต่อย่างใด ประกอบกับการดำเนินคดีโดยโจทก์คนใดคนหนึ่ง ไม่มีกฎหมายใดบัญญัติกำหนดให้คู่ความร่วมมือในคดีต้องรักษาผลประโยชน์ของคู่ความคนอื่นๆ ในการพิจารณาคดี และในกรณีที่โจทก์คนใดคนหนึ่งไม่ดำเนินการที่เป็นการรักษาผลประโยชน์ของโจทก์คนอื่นก็ไม่มีกฎหมายกำหนดโทษไว้ เนื่องจากโจทก์ร่วมแต่ละคนไม่ได้เป็นตัวการตัวแทนซึ่งกันและกัน

การร้องสอดเข้ามาในคดี และการเข้าเป็นคู่ความร่วมมือในคดี ตามมาตรา 57 และมาตรา 59 แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ตามลำดับ เป็นมาตรการที่ผู้เสียหายอาจนำมาใช้ในการดำเนินคดีได้ แต่วิธีการดังกล่าวมีข้อจำกัด การร้องสอดเข้ามาในคดีจะกระทำได้เมื่อผู้เสียหายได้ทราบว่ามีคดีอยู่ในระหว่างพิจารณา และเห็นว่าการดำเนินคดีนั้นคำพิพากษาจะมีผลกระทบต่อสิทธิของตน โดยต้องตั้งประเด็นข้อพิพาทขึ้นใหม่ แต่ผู้ประสพภัย

68 วัชรินทร์ บัจเจกวิญญูสกุล , “ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ : ผลดีต่อประชาชนจริงหรือ ? ,” ตุลพาน 40 (กรกฎาคม - สิงหาคม 2536) : 70-71.

จากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งมิได้รับผลกระทบในสิทธิที่จะได้รับการชดใช้ค่าเสียหายตามคำพิพากษาในคดีเดิม (คดีของผู้ประสบภัยคนอื่น) แต่อย่างไรก็ดี จึงร้องขอไม่ได้ ส่วนการเข้าเป็นคู่ความร่วมมือในคดีจะกระทำได้อีกเมื่อต้องมีผลประโยชน์ร่วมกันในมูลความคดี คือต้องมีส่วนได้ส่วนเสียร่วมกันในมูลความแห่งคดี และเป็นหนี้ที่ไม่อาจแบ่งแยกได้ แต่ความเสียหายดังกล่าวนี้เป็นความเสียหายที่อาจแบ่งแยกจากกันได้ โดยผู้เสียหายแต่ละคนต่างก็มีความเสียหายต่างหากจากกัน จึงเห็นได้ว่ามาตรการที่มีอยู่นั้นในปัจจุบันไม่สามารถลดจำนวนคดีในศาลลดน้อยลงได้

จากปัญหาจากการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเป็นคดีต่อศาลที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นพอที่จะสรุปได้ว่า หากผู้ประสบภัยจากรถหรือผู้เสียหายต้องการที่จะดำเนินคดีทางศาลเพื่อเรียกให้ผู้ที่ทำละเมิดต่อตนชดใช้ค่าสินไหมทดแทน จะต้องพบกับปัญหาความยุ่งยากในการพิสูจน์ในคดี ต้องเสียค่าใช้จ่ายสูง ใช้ระยะเวลาอันยาวนาน และอาจไม่ได้รับค่าสินไหมทดแทนหรือไม่รับแต่เป็นจำนวนน้อย ด้วยสาเหตุเหล่านี้จึงทำให้ต้องมีมาตรการในการช่วยเหลือผู้ที่ต้องเสียหายจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่ง โดยได้บัญญัติในกฎหมายฉบับอื่น เช่น พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก และพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เป็นมาตรการเสริม เพื่อให้ผู้ประสบภัยหรือผู้เสียหายได้รับค่าเสียหายที่จะนำมาเยียวยาความเสียหายหรือนำมาเป็นการรักษาพยาบาลได้

3.2 ค่าเสียหายที่ผู้ประสบภัยหรือผู้เสียหายได้รับตามกฎหมายอื่น

เมื่อมีความเสียหายที่เกิดขึ้นจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่ง ผู้ที่ได้รับมีความเสียหายมีสิทธิได้รับการชดใช้ความเสียหายที่ตนได้รับ เป็นเงินจำนวนหนึ่งตามที่กฎหมายได้กำหนดให้มีสิทธิได้รับ ได้แก่ ค่าเสียหายเบื้องต้น ตามกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามกฎหมายการขนส่งทางบก ซึ่งมีเงื่อนไขและวิธีการที่จะได้รับแตกต่างกัน เนื่องจากค่าเสียหายที่กฎหมายได้กำหนดนั้นเพื่อให้มีการชดใช้ให้แก่ผู้เสียหายโดยเร็ว จึงมีจำนวนเงินไม่มากนัก อาจไม่เพียงพอต่อความจำเป็นในการเยียวยาความเสียหาย

ก). ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามกฎหมายการขนส่งทางบก

ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องจ่ายค่าใช้จ่ายเบื้องต้นแก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากรถที่ใช้ในการขนส่งของตน ตามมาตรา 56 โดยจ่ายตามความร้ายแรงของความเสียหาย ตามอัตราที่กฎหมายได้กำหนดไว้ ความรับผิดนี้เป็นความรับผิดโดยปราศจากความผิด (liability without fault) เพราะผู้ประกอบการขนส่งจะต้องรับผิดเสมอไม่ว่าจะเป็นฝ่ายผิดหรือไม่ก็ตาม

ถ้าพนักงานสอบสวนพิจารณาแล้วเห็นว่า รถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งซึ่งผู้ประกอบการขนส่งเป็นเจ้าของ ได้ก่อความเสียหายขึ้น เนื่องจากกฎหมายมุ่งที่จะคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหายจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่ง ซึ่งมีโอกาสที่จะก่อความเสียหายให้แก่บุคคลได้เป็นจำนวนมาก และมีโอกาสเกิดขึ้นได้บ่อยครั้ง และหากผลคดีถึงที่สุดแล้วปรากฏว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นมิใช่ความผิดของผู้ประกอบการขนส่ง ผู้ประกอบการขนส่งสามารถไล่เบี้ยแก่ผู้ที่ต้องรับผิดชอบที่แท้จริงได้

การจ่ายค่าใช้จ่ายเบื้องต้นจะจ่ายให้เฉพาะผู้เสียหายหรือทายาทของผู้เสียหายตามที่กฎหมายกำหนดไว้เท่านั้น ซึ่งได้แก่ ผู้ที่มีได้อยู่ในรถขนส่งคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายแต่ได้รับความเสียหายจากรถขนส่งที่ก่อให้เกิดความเสียหาย, ผู้ที่อยู่ในรถขนส่งคันที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ได้รับความเสียหาย แต่ไม่รวมถึงผู้ขับรถขนส่ง คนงาน หรือลูกจ้างประจำรถขนส่งซึ่งอยู่ในระหว่างปฏิบัติหน้าที่, ผู้ที่ไม่ได้อยู่ในรถคันที่ไม่ได้ก่อให้เกิดความเสียหายแต่ได้รับความเสียหาย เป็นการคุ้มครองบุคคลภายนอกเท่านั้น ไม่รวมผู้ที่เป็นคนก่อให้เกิดความเสียหายหรือลูกจ้างที่ปฏิบัติหน้าที่ในรถขนส่ง ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องจ่ายค่าใช้จ่ายเบื้องต้นเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นจากการขนส่ง และจากการพิจารณาจากสำนวนสอบสวนพบว่าความเสียหายเกิดจากรถที่ใช้ในการขนส่ง

ค่าใช้จ่ายเบื้องต้น หมายถึง ค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้ในการรักษาพยาบาล รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นๆ ระหว่างการรักษาพยาบาล หรือค่าปลงศพ เป็นการจ่ายให้เพื่อความเสียหายต่อร่างกายหรือชีวิตเท่านั้น จำนวนเงินที่ผู้เสียหายหรือทายาทจะได้รับแบ่งได้เป็น 3 กรณี คือ ในกรณีที่มิเสียชีวิต ผู้เสียหายจะได้รับค่าใช้จ่ายเบื้องต้นเท่าที่ได้แสดงหลักฐานตามที่จ่ายจริง แต่ไม่เกิน 10,000 บาท กรณีถึงแต่ชีวิตทันที จะได้รับเงินจำนวน 10,000 บาท ส่วนที่ไม่เสียชีวิตทันที จะได้รับเงินจำนวนเท่าที่จ่ายจริงแต่ไม่เกิน 10,000 บาทสำหรับเป็นค่ารักษาพยาบาล ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ระหว่างรักษาพยาบาลและอีกจำนวน 10,000 บาทสำหรับเป็นค่าปลงศพ โดยผู้ประกอบการขนส่งจะต้องจ่ายภายใน 7 วันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่งจากพนักงานสอบสวน⁶⁹

จะเห็นได้ว่าสิทธิที่จะได้รับค่าใช้จ่ายเบื้องต้นนี้ได้จำกัดให้บุคคลบางประเภทเท่านั้นที่จะรับได้ และจำนวนเงินที่จะได้รับนั้นเป็นจำนวนไม่เกิน 10,000-20,000 บาท ซึ่งเป็นเงินจำนวนน้อยมากเมื่อเทียบกับเศรษฐกิจในปัจจุบัน เช่น ค่าใช้จ่ายในการจัดงานศพงานหนึ่งเป็นเงินจำนวนมาก ขึ้นอยู่กับว่าจัดงานกี่วันและจัดงานขนาดไหนตามประเพณีใด ค่าใช้จ่ายในแต่ละ

⁶⁹ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก มาตรา 56 และกฎกระทรวง ฉบับที่ 46 (พ.ศ. 2537)

งานมีความแตกต่างกัน กล่าวคือ ค่าใช้จ่ายทั้งหมดในการจัดงานศพตามอย่างประเพณีไทย เป็นเวลา 7 วัน รวมเป็นจำนวนเงินประมาณ 120,000 บาท (เป็นข้อมูลจากวัดมกุฏ ในเดือน กันยายน พ.ศ. 2538) หากเป็นการจัดงานศพแบบประเพณีจีนเป็นเวลา 7 วัน ค่าใช้จ่ายทั้งหมดในการจัดงานรวมเป็นจำนวนเงินประมาณ 250,000-300,000 บาท (เป็นข้อมูลจากวัดเทพศิรินทร์ ในเดือนกันยายน พ.ศ. 2538) ส่วนค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล หากมีการบาดเจ็บ ต้องทำการผ่าตัด หากเป็นผ่าตัดเล็ก จะเสียค่าใช้จ่ายประมาณ 10,000-40,000 บาท แต่ถ้าเป็นการผ่าตัดใหญ่ จะเสียค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลประมาณ 50,000 บาทขึ้นไป ค่าใช้จ่ายต่างๆ เหล่านี้หากต่างสถานที่กันจำนวนเงินก็แตกต่างกันไปด้วย จากตัวอย่างค่าใช้จ่ายเหล่านี้ จะเห็นได้ว่าเป็นเงินจำนวนที่มากกว่าเงินที่ผู้ประสบภัยจากกรณีอุบัติเหตุที่จะได้รับ มีความแตกต่างกันอย่างมาก ซึ่งมีผลให้ผู้ประสบภัยหรือครอบครัวของเขาไม่สามารถที่จะบรรเทาความเดือดร้อนได้ นอกจากนี้แล้วมีผู้ที่ได้รับความเสียหายจากรถที่ใช้ในการขนส่งเป็นจำนวนมาก ไม่ทราบว่ามีสิทธิในเงินนี้ การช่วยเหลือผู้ที่ได้รับความเสียหายตามกฎหมายนี้จึงไม่เป็นผลตามความมุ่งหมาย

ข) ค่าเสียหายเบื้องต้นตามกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

ผู้ประสบภัยหรือผู้ได้รับความเสียหายจากรถที่ใช้ในการขนส่งทุกคนมีสิทธิได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งเป็นกฎหมายที่มุ่งคุ้มครองและให้ความช่วยเหลือแก่ประชาชนผู้ประสบภัยจากรถ ที่ได้รับอันตรายแก่ชีวิตร่างกายทุกคน ให้ได้รับเงินจำนวนหนึ่งเพื่อนำไปบรรเทาความเสียหายที่ตนได้รับ ในการรักษาพยาบาลหรือค่าใช้จ่ายอื่นที่จำเป็นได้แน่นอนและรวดเร็ว

ผู้ประสบภัย หมายถึง ผู้ที่ได้รับอันตรายต่อชีวิตร่างกายหรืออนามัย เนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทาง หรือเนื่องจากสิ่งของที่บรรทุก หรือติดตั้งในรถนั้น และหมายความรวมถึงทายาทของผู้ประสบภัยด้วย ดังนั้นไม่ว่าจะเกิดความเสียหายจากส่วนใดก็ตามที่เกี่ยวกับรถหรือที่ติดตั้งหรืออยู่ในรถ ผู้ที่ได้รับอันตรายจะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น ค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นค่าเสียหายที่ผู้ประสบภัยจะได้รับโดยไม่ต้องรอพิสูจน์ความผิด ไม่ว่าฝ่ายใดจะเป็นฝ่ายผิดหรือเป็นเหตุสุดวิสัยก็ตาม บริษัทประกันภัยหรือกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นการนำหลักการชดใช้ค่าเสียหายโดยไม่มี ความผิดมาใช้ (theory of no-fault compensation) ที่ได้รับแนวคิดที่เป็น public policy เนื่องจากปัญหาที่เกิดจากการดำเนินคดีเรียกร้องค่าเสียหาย จึงได้นำหลักดังกล่าวมาใช้

ค่าเสียหายเบื้องต้น หมายถึง ค่ารักษาพยาบาล หรือค่าปลงศพ และค่าใช้จ่าย อันจำเป็นอันเกี่ยวกับการนั้น จำนวนเงินที่จะได้รับเป็นค่าเสียหายเบื้องต้น กฎหมายได้กำหนด ไว้ในกรณีที่ไม่ถึงกับเสียชีวิต จะได้รับเงินเป็นค่ารักษาพยาบาลจำนวนตามที่จ่ายจริงแต่ไม่เกิน 10,000 บาท ถ้าเสียชีวิตทายาทจะได้รับเงินเป็นค่าปลงศพจำนวน 10,000 บาท แต่ถ้ายังไม่เสียชีวิตทันที จะได้รับเงินตามจำนวนที่จ่ายจริงแต่ไม่เกิน 10,000 บาท เป็นค่ารักษาพยาบาล และ ค่าปลงศพอีกจำนวน 10,000 บาท (มีเงินอีกจำนวนหนึ่งที่ผู้ประสบภัยจากรถอาจจะได้รับ นั่น คือค่าเสียหายเกินค่าเสียหายเบื้องต้นแต่ไม่เกินจำนวนเงินที่ประกันไว้ คือไม่เกิน 50,000 บาท หากผู้ประสบภัยพิสูจน์ได้ว่าตนไม่ได้เป็นฝ่ายก่อให้เกิดความเสียหายหรือเป็นฝ่ายผิด) นับได้ว่าเป็นจำนวนเงินที่น้อยสำหรับการรักษาพยาบาลผู้ที่ได้รับบาดเจ็บ หรือนำไปใช้เยียวยาความเสียหายที่ตนหรือครอบครัวได้รับ ในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นนี้ ผู้ประสบภัยจะต้องยื่นขอรับเงินดังกล่าว จากบริษัทประกันภัยผู้รับประกันภัยรถยนต์ที่ก่อความเสียหาย พร้อมหลักฐาน ต่างๆ ที่กฎหมายกำหนดไว้ครบถ้วนถูกต้อง⁷⁰ เช่น ใบเสร็จรับเงินจากโรงพยาบาล , สำเนา บันทึกรายประจำวันของพนักงานสอบสวนหรือเจ้าหน้าที่ตำรวจ, ใบมรณบัตร เป็นต้น มิฉะนั้น บริษัทประกันจะไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น และเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ผู้ประสบภัยที่ไม่ทราบหลักเกณฑ์หรือเงื่อนไขในการขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น ไม่ได้เงินอย่างทันท่วงทีตามที่ กฎหมายต้องการ เนื่องจากบริษัทประกันถือว่ากำหนดการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นภายใน 7 วันนับแต่ยื่นคำขอนั้น บริษัทจะเริ่มนับเมื่อผู้ประสบภัยได้ยื่นคำขอพร้อมกับหลักฐานครบถ้วน แล้วทุกประการ ซึ่งอาจทำให้เวลาที่ผู้ประสบภัยจะได้รับเงินนั้นเนิ่นช้าออกไป

ในกรณีที่ความเสียหายเกิดจากรถ 2 คันขึ้นไป กฎหมายกำหนดให้ผู้ประสบภัยที่อยู่ ในรถแต่ละคันมีสิทธิได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันที่รับประกันรถแต่ละคันไว้ สำหรับผู้ประสบภัยที่มีไซ้ผู้ที่อยู่ในรถ ให้บริษัทประกันภัยรถร่วมกับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นใน อัตราส่วนเท่ากันแก่ผู้ประสบภัย⁷¹ เมื่อผู้ประสบภัยได้ยื่นคำขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นต่อบริษัท ประกันภัย มักจะถูกบริษัทปฏิเสธโดยอ้างว่าฝ่ายตนมิใช่ฝ่ายที่จะต้องรับผิดชอบให้ไปเรียกกับอีกฝ่าย หนึ่ง เป็นการประวิงเวลาในการจ่ายเงินไป ซึ่งทำให้ผู้ประสบภัยไม่ได้รับเงินโดยเร็ว แม้ กฎหมายจะกำหนดให้หากกรณีที่บริษัทประกันปฏิเสธไม่จ่ายเงิน ให้ผู้ประสบภัยมาขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้ก็ตาม แต่การที่ขอรับจากกองทุนทดแทนผู้

⁷⁰ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ มาตรา 20 และกฎกระทรวง ฉบับที่ 6 (2535)

⁷¹ เรื่องเดียวกัน มาตรา 24.

ประสบภัยซึ่งเป็นของส่วนรวมที่น่าจะคงไว้เพื่อจ่ายไว้ในกรณีที่ไม่อาจหาผู้รับผิดชอบได้ หรือกรณีที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีประกันเพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ตามมาตรา 8 และยังทำให้ผู้ประสบภัยได้รับเงินล่าช้าอีกด้วยเพราะต้องยื่นขอรับเงินหลายครั้ง

สาเหตุที่ทำให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นล่าช้าประการหนึ่งก็คือ บริษัทรับประกันภัยไม่มีสาขาหรือตัวแทนของบริษัทกระจายอยู่ทั่วประเทศ หรือสาขาหรือตัวแทนของบริษัทไม่อำนาจในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ที่เป็นข้ออ้างที่บริษัทประกันภัยมักจะใช้อยู่เสมอ ทำให้การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นไม่ได้รับความสะดวกและล่าช้า ต่างกับต่างประเทศโดยเฉพาะในประเทศญี่ปุ่นมีหน่วยงานกลางที่ทำหน้าที่ตรวจสอบและประเมินความเสียหายที่เกิดขึ้น เพื่อกำหนดจำนวนที่ผู้ประสบภัยจะได้รับ มีกระจายอยู่ทั่วประเทศ ทำให้การขอรับค่าเสียหายของเขากระทำได้สะดวกและรวดเร็วและไม่มีการโต้แย้งกันในเรื่องของจำนวนเงินที่จะต้องจ่ายให้กับผู้ประสบภัย

อาจกล่าวโดยสรุปได้ว่าค่าเสียหายเบื้องต้นที่ผู้ประสบภัยจากรถที่ใช้ในการขนส่งได้รับตามกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เป็นเงินจำนวนน้อยไม่เพียงพอต่อความจำเป็นอันแท้จริงที่ผู้ประสบภัยได้รับ จะเห็นได้จากจำนวนเงินที่ผู้ประสบภัยหรือครอบครัวของเขาต้องใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลหรือในการจัดงานศพตามที่ได้กล่าวไปแล้ว และการจ่ายเงินก็ได้รวดเร็วอย่างที่กฎหมายต้องการ การที่ค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นเงินจำนวนน้อย เนื่องจากวงเงินที่ผู้ประกอบการขนส่งเอาประกันภัยไว้มีวงเงินในการชดใช้ความเสียหายน้อย และยังจำกัดจำนวนสูงสุดในการชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นไว้ด้วย โดยกำหนดใช้กับรถยนต์ทุกประเภท ไม่มีการคำนึงถึงว่าความเสียหายที่เกิดจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งนั้นมักจะมีผู้ได้รับความเสียหายเป็นจำนวนมากและมีความร้ายแรง