

บทที่ 2

มาตรการทางกฎหมายที่ควบคุมเกี่ยวกับการประกอบกิจการขนส่ง

เป็นที่ทราบกันดีอยู่แล้วว่าในปัจจุบันนี้การขนส่งเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งในการดำเนินชีวิตหรือการดำเนินธุรกิจต่างๆ ธุรกิจประกอบการขนส่งจึงเป็นธุรกิจที่ได้รับความสนใจเป็นอันมาก การแข่งขันในธุรกิจนี้จึงมีอัตราสูงเพื่อที่จะให้การดำเนินกิจการประสบความสำเร็จในแต่ละผู้ประกอบการขนส่งพยายามอย่างยิ่งที่จะลดภาระค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เป็นต้นทุนในการประกอบการลง ซึ่งจะทำให้อัตราค่าบริการขนส่งอยู่ในเกณฑ์ที่ผู้ต้องการส่งสินค้าหรือโดยสารพึงพอใจ และจะมีผลต่อการเพิ่มการใช้บริการขนส่งของผู้ประกอบการนั้นมากขึ้นไปด้วย การลดต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายในการประกอบกิจการขนส่งผู้ประกอบการขนส่งอาจกระทำได้ในหลายประการ เช่น ลดค่าใช้จ่ายในดูแลรักษาซ่อมแซมรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่ง โดยการไม่ตรวจตราสมรรถภาพของรถไม่จ้างนายช่างเพื่อทำหน้าที่ตรวจซ่อมแซมรถ หรือจ้างลูกจ้างที่เป็นพนักงานขับรถที่ไม่มีความชำนาญ หรือหย่อนประสิทธิภาพในการทำหน้าที่ขับรถเพื่อที่ผู้ประกอบการจะไม่ต้องจ่ายค่าจ้างในอัตราที่สูง เป็นต้น จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการควบคุมการประกอบกิจการขนส่งนี้เพื่อให้มีการแข่งขันในธุรกิจอย่างเป็นระเบียบ และสร้างระบบความปลอดภัยในการขนส่งให้แก่ผู้ใช้บริการและประชาชนทั่วไปด้วย เพราะธุรกิจการขนส่งเป็นบริการสาธารณะประชาชนทั่วไปสามารถที่จะใช้บริการได้ หากการประกอบกิจการขนส่งนั้นดำเนินกิจการที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ หรือความเสียหายซึ่งจะมีผลกระทบต่อสังคมโดยรวม เพราะถ้ามีความเสียหายเกิดขึ้นจากการขนส่ง ความเสียหายดังกล่าวจะสร้างความเดือดร้อนให้กับบุคคลได้เป็นจำนวนมากและมักจะเสียหายร้ายแรงด้วย ดังนั้นการควบคุมการประกอบกิจการขนส่งจำต้องกระทำอย่างเคร่งครัด

เมื่อเกิดความเสียหายอันเนื่องมาจากการดำเนินกิจการขนส่ง ผู้ที่ได้รับความเสียหายหรือผู้ประสบภัยจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งย่อมต้องการที่จะได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหายที่ตนได้รับ ซึ่งสามารถกระทำได้โดยการฟ้องดำเนินคดีเรียกร้องค่าเสียหายในทางแพ่ง และเป็นหนทางเดียวที่ผู้ได้รับความเสียหายจะได้รับการชดเชยเต็มจำนวนความเสียหายแท้จริง เพราะการดำเนินคดีทางแพ่งลักษณะละเมียดนั้นไม่มีขีดจำกัดความรับผิดชอบ

ของผู้กระทำละเมิด เพียงแต่ผู้เสียหายสามารถแสดงให้ศาลเห็นและเชื่อได้ว่าตนได้รับความเสียหายเป็นจำนวนเท่าใด ผู้เสียหายก็จะได้รับค่าสินไหมทดแทนตามจำนวนนั้น

ในบทนี้จะแสดงให้เห็นถึงมาตรการทางกฎหมายที่ควบคุมการประกอบกิจการขนส่ง และหลักการดำเนินคดีในทางแพ่งและทางอาญา เพื่อให้ผู้ที่กระทำความผิดรับโทษหรือชดเชยค่าเสียหายจากการกระทำนั้น

1. กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมการขนส่งโดยรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่ง

การประกอบกิจการขนส่งโดยรถยนต์มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องอยู่หลายฉบับด้วยกัน ได้แก่ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 , พระราชบัญญัติจราจร พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ.2535 , พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 กฎหมายเหล่านี้ได้ควบคุมหรือบังคับใช้ในวัตถุประสงค์ที่แตกต่างกัน มาตรการกฎหมายมุ่งหวังที่จะควบคุมมีทั้งมาตรการป้องกันเพื่อมิให้เกิดความเสียหาย และมาตรการในการชดเชยเยียวยาเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแล้ว การควบคุมการประกอบกิจการขนส่งเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งเพราะการขนส่งเป็นสาธารณูปการอย่างหนึ่งซึ่งประชาชนต้องอาศัยในการดำเนินชีวิตประจำวัน จะปล่อยให้มีการแข่งขันอย่างเสรีจนเกิดอันตรายไม่ได้ เนื่องจากผู้ประกอบการขนส่งเป็นผู้ดำเนินธุรกิจย่อมต้องแสวงหาผลกำไรให้มากที่สุดเท่าที่จะกระทำได้ และการกระทำเพื่อให้ได้ผลกำไรอาจใช้วิธีการที่ไม่ถูกต้อง รัฐจึงต้องมีมาตรการต่างๆ ที่จำเป็นเพื่อการควบคุมการประกอบกิจการขนส่ง เพื่อประโยชน์ของคนประชาชนและสังคม จะต้องคุ้มครองบุคคลจากภัยที่อาจเกิดขึ้นจากการกระทำอันมิชอบของบุคคลอื่น หรือจากการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลอื่นหรือต่อส่วนรวม ในกฎหมายที่ควบคุมเกี่ยวกับการประกอบกิจการขนส่งจึงได้มีการกำหนดโทษที่เป็นโทษทางอาญาไว้ด้วย เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบกิจการขนส่งกระทำการใดหรือไม่กระทำการใดตามที่กฎหมายได้กำหนดไว้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ประกอบการขนส่งและผู้ขับรถที่ใช้ในการขนส่ง มีความเกี่ยวข้องใกล้ชิดอย่างยิ่งต่อการกระทำที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย มาตรการทางอาญาจะเป็นสิ่งที่ทำให้ผู้ที่ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย เกิดความรู้สึกเกรงกลัวต่อการถูกลงโทษ และจากการไม่เป็นที่ยอมรับของสังคม เพราะสังคมไม่ยินยอมหรือไม่ให้อภัยต่อการกระทำผิด ฉะนั้นผู้ที่กระทำผิดนั้น จะได้รับการลงโทษที่เหมาะสมกับการกระทำนั้นแล้ว คนในสังคมยังคงมีความรู้สึกที่ว่าผู้ที่กระทำ

ผิดควรจะได้รับผลร้ายจากการกระทำของเขา ผลจากการลงโทษจะเป็นการทำให้ผู้นั้นไม่กล้าที่จะกระทำความผิดเช่นนั้นอีกในอนาคต เป็นการข่มขู่ให้ผู้ประกอบการขนส่งหรือพนักงานขับรถรู้สึกกลัวต่อการลงโทษนั้น การควบคุมที่จะได้ผลจำเป็นต้องมีมาตรการในการควบคุมที่ดีมีประสิทธิภาพ ซึ่งการจะกระทำดังนี้ได้จะต้องมีกระบวนการยุติธรรมที่มีประสิทธิภาพในการควบคุมปราบปรามการกระทำความผิด การดำเนินกระบวนการต่างต้องเป็นไปอย่างรวดเร็วและสม่ำเสมอ ตั้งแต่การจับกุม การสอบสวน การพิจารณาคดีและการพิพากษาลงโทษ ซึ่งเป็นตามหลักการควบคุมอาชญากรรม (crime control process) จุดมุ่งหมายของกฎหมายคือความสงบสุขของคนในสังคม ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งนี้กฎหมายออกมาเพื่อควบคุมการดำเนินการขนส่งในเป็นไปโดยเรียบร้อยและปลอดภัย สำหรับพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ได้กำหนดหน้าที่และเงื่อนไขต่างไว้หลายประการรวมถึงอำนาจหน้าที่เจ้าพนักงานของรัฐ ในการตรวจสอบและควบคุมให้เป็นไปตามที่กฎหมายได้กำหนดไว้

1.1 การควบคุมการขนส่งตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

ก) ควบคุมเกี่ยวกับการขับรถของพนักงานขับรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่ง

กฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งได้มีการควบคุมการขับรถของผู้ที่มีหน้าที่ในการขับรถไว้หลายประการ เพราะในการประกอบการขนส่ง ผู้มีหน้าที่ขับรถขนส่งเป็นผู้ที่มีบทบาทที่สำคัญอย่างยิ่งต่อการดำเนินกิจการและเกี่ยวข้องโดยตรงกับผู้ที่ใช้บริการขนส่งอันได้แก่ผู้โดยสาร และต่อประชาชนที่ใช้ท้องถนนร่วมกัน ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลเหล่านี้ขึ้นอยู่กับผู้ขับรถขนส่ง ถ้าหากผู้ที่ทำหน้าที่ขับรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งเป็นบุคคลที่ไม่เหมาะสม ไม่มีความสามารถเพียงพอ ไม่มีความรับผิดชอบ ขาดทักษะในการขับรถที่ดี ขาดความรู้ความเข้าใจกฎหมายจราจร ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งต่อการขับรถขนส่งและโดยเฉพาะอย่างยิ่งรถขนส่งคนโดยสารหรือรถขนส่งวัตถุอันตราย ที่เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถของบุคคลที่ขาดคุณสมบัติอันจำเป็นต่อการขับรถขนส่งแล้ว มักจะส่งผลกระทบต่อประชาชนทั่วไปได้เป็นจำนวนมากและเป็นความเสียหายที่ร้ายแรงที่อาจถึงกับชีวิตได้ ดังนั้นกฎหมายจึงได้ควบคุมในส่วนของผู้ขับรถไว้โดยเฉพาะ

- พนักงานขับรถขนส่งจะต้องมีใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกได้กำหนดให้ผู้ที่ทำหน้าที่เป็นผู้ขับรถขนส่งจะต้องได้รับใบอนุญาตเสียก่อน ใบ

อนุญาตขับรถขนส่งได้แยกออกเป็น 4 ประเภทตามลักษณะของรถที่ใช้ในการขนส่ง ได้แก่ ชนิดที่ 1 ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกิน 3,500 กิโลกรัม ที่มีได้ใช้ขนส่งผู้โดยสารหรือสำหรับขนส่งผู้โดยสารไม่เกิน 20 คน ชนิดที่ 2 ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมกันเกินกว่า 3,500 กิโลกรัม ที่มีได้ใช้ขนส่งคนโดยสารและสำหรับรถขนส่งผู้โดยสารเกิน 20 คน ชนิดที่ 3 ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถซึ่งโดยสภาพใช้สำหรับลากจูงรถอื่นหรือล้อเลื่อนที่บรรทุกสิ่งใดๆ บนล้อเลื่อนนั้น ชนิดที่ 4 ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งวัตถุอันตรายตามประเภทหรือชนิดและลักษณะการบรรทุกตามที่กำหนดไว้ และต้องผ่านการศึกษอบรมจนจบหลักสูตรที่กำหนดไว้ซึ่งจะมีความแตกต่างกันในแต่ละประเภท จะต้องมีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายการขนส่งทางบก กฎหมายรถยนต์ กฎหมายการจราจรทาง บกความรู้ในการขับรถ ความรู้เกี่ยวกับข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่งและมารยาทในการขนส่ง ผ่านการทดสอบความรู้ความสามารถในการขับรถ จะต้องเป็นผู้ที่ผ่านการทดสอบสมรรถภาพของร่างกายในด้านประสาทมือปฏิกิริยาสายตา ทาง ลึกทางกว้าง ตาบอดสีจากกรมการขนส่งทางบก¹, จะต้องไม่เป็นผู้วิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือนไม่สมประกอบ ไม่เป็นโรคติดต่ออันเป็นที่รังเกียจ ไม่ติดสุรายาเมาหรือยาเสพติดให้โทษ, ไม่เป็นผู้ที่อยู่ในระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ เว้นแต่การเพิกถอนใบอนุญาตนั้นพ้นกำหนดสามปีแล้ว นับแต่วันที่มีคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาต หมายถึงผู้ขอรับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถหรือเป็นผู้ขับรถจะต้องไม่เป็นผู้ที่อยู่ในระหว่างการพักใช้หรือการเพิกถอนใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ขับรถ อันเนื่องมาจากผู้นั้นฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนด เช่น การถูกเพิกถอนตามมาตรา 109 มิใช่กรณีการถูกเพิกถอนใบอนุญาตอันเนื่องจากผู้นั้นขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 96 ถึง มาตรา 99 หรือบกพร่องไปในภายหลังเมื่อได้รับอนุญาตแล้วตามมาตรา 108 เจตนารมณ์ของการกำหนดคุณสมบัตินี้เพื่อมุ่งถึงการลงโทษผู้ขับรถขนส่งที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด อันเป็นวิธีการลงโทษประเภทหนึ่ง เป็นการตักเตือนให้เข็ดหลาบและไม่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติเช่นนั้นอีก การเป็นผู้ที่ถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ให้ความหมายรวมถึงกรณีใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายรถยนต์ด้วย เพราะทั้งกฎหมายขนส่งทางบกและกฎหมายรถยนต์ต่างเป็นกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรทางบก เพียงแต่แยกประเภทรถที่อยู่ในบังคับต่างกันเท่านั้น, ไม่เป็นบุคคลที่เคยรับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดหรือคำสั่งที่ขอด้วยกฎหมายให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดอันได้กระทำโดยประมาทที่มิใช่เกี่ยวกับ

¹ กฎกระทรวงฉบับที่ 44 พ.ศ. 2537 ของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

การใช้รถในการกระทำผิดหรือความผิดลหุโทษหรือได้พ้นโทษแล้วเกินสามปี ความผิดอันได้กระทำโดยประมาทที่มีได้เกี่ยวกับการใช้รถในกรณีนี้ มิได้มีความหมายเฉพาะรถตามกฎหมายขนส่งทางบกเท่านั้น แต่หมายความรวมถึงรถยนต์ตามกฎหมายรถยนต์ด้วย เป็นการตีความตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย เพื่อความปลอดภัยและป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้รถยนต์ในการจราจรบนท้องถนน, และจะต้องไม่เคยถูกควบคุมตัวเพราะมีพฤติการณ์เป็นภัยต่อสังคมหรือเป็นอันตรายเว้นแต่ได้พ้นจากการควบคุมมาแล้วเกินหนึ่งปี เป็นการถูกควบคุมตามประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 43 ลงวันที่ 10 มกราคม 2502 เกี่ยวกับผู้ประพฤติดันเป็นอันตรายบุคคลที่ประพฤติดันเป็นอันตรายจะถูกควบคุมตัวเพื่อทำการสอบสวน เมื่อครบ 30 วันแล้วผู้นั้นยังมีนิสัยและความประพฤติเป็นอันตรายอยู่ เมื่อปล่อยตัวไปก็จะไปกระทำผิดก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญแก่ประชาชน กฎหมายดังกล่าวนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อควบคุมกวดขันปราบปราม และทำการอบรมนิสัยของผู้ที่ประพฤติดันเป็นอันตรายให้กลับตนเป็นคนดี เป็นการป้องกันสังคมโดยการปราบปรามอันตราย มีการควบคุมไว้ในสถานอบรมและฝึกอาชีพ ถือเป็นวิธีการเพื่อความปลอดภัย ในปี 2519 ได้มีคำสั่งของคณะปฏิรูปการปกครอง ฉบับที่ 22 ลงวันที่ 13 ตุลาคม 2519 ซึ่งได้กำหนดพฤติการณ์ของบุคคลที่เป็นภัยต่อสังคมและวางวิธีการควบคุมบุคคลเหล่านั้น มีลักษณะเหมือนกับประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 43 ในปัจจุบันคงไม่มีกรณีเช่นนี้อีกแล้ว, นอกจากนี้ได้มีการกำหนดอายุของผู้ที่จะขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถไว้ แตกต่างกันไปตามแต่ประเภทของใบอนุญาตจะอยู่ในช่วงอายุไม่ต่ำกว่า 18-25 ปี²

สิ่งที่กฎหมายกำหนดไว้เหล่านี้เป็นคุณสมบัติอันจำเป็นต่อการขับรถขนส่ง เพื่อให้ผู้ขับรถมีคุณภาพและวุฒิภาวะเหมาะสมเพียงพอที่จะทำให้ปลอดภัยในการขับรถขนส่ง ข้อกำหนดเหล่านี้เป็นมาตรการเบื้องต้นที่กฎหมายบัญญัติไว้เพื่อเป็นเกณฑ์สำหรับผู้ที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ขับรถขนส่ง การตรวจสอบจะกระทำโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐหากพบว่าผู้ที่ทำหน้าที่ขับรถที่ใช้ในการขนส่ง เป็นบุคคลที่ขาดคุณสมบัติตามที่กฎหมายได้กำหนดไว้ เจ้าหน้าที่จะไม่อนุญาตให้บุคคลนั้นได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ นอกจากนี้แล้วผู้ที่ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถขนส่งแล้ว จะต้องมาต่อใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถขนส่งเมื่อครบกำหนดอายุ (อายุใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถมีอายุ 3 ปี) การต่อใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถที่ยังไม่ขาดอายุให้ชำระค่าธรรมเนียมและต่อใบอนุญาตได้ ในกรณีที่ขาดต่ออายุใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถไม่เกิน 3 ปี ให้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตใหม่พร้อมด้วยใบอนุญาตเดิมหรือใบแทน โดยไม่ต้องแสดงเอกสารหลักฐานใดๆ ไม่ต้องพิมพ์ลายนิ้วมือเพื่อตรวจสอบประวัติและไม่ต้องทดสอบขับรถ แต่ยังคงทดสอบปฏิกิริยาประสาท

² กฎกระทรวงฉบับที่ 45 พ.ศ. 2537 ของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.

ผิดทางอาญา⁴ วิธีการตรวจหรือทดสอบเป็นไปตามที่หลักเกณฑ์ที่อธิบดีกรมการขนส่งกำหนด
 ๕

- ผู้ทำหน้าที่เป็นผู้ขับรถที่ใช้ในการขนส่งจะต้องขับรถให้ถูกต้องตามกฎหมาย
 จราจร ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2535 ผู้ขับรถขนส่ง
 นอกจากจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายขนส่งทางบกแล้วจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอีกด้วย
 เพราะกฎหมายจราจรเป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อประโยชน์ของสังคมหรือประโยชน์สาธารณะ
 ในการจัดระเบียบการจราจรทางบกให้เป็นระเบียบเรียบร้อย ให้เหมาะสมกับสภาพการจราจร
 และเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของประชาชน มิให้เกิดความสับสนวุ่นวาย
 ในการใช้รถใช้ถนนของคนในสังคม จึงต้องมีกฎหมายที่วางแนวให้ประชาชนปฏิบัติ

ในกฎหมายจราจรทางบกมีบางส่วนของที่คล้ายกับกฎหมายขนส่งทางบก ดังนั้นในส่วน
 นี้จะกล่าวถึงเฉพาะส่วนที่แตกต่างกันในส่วนที่สำคัญๆ เช่น ผู้ขับรถต้องจุดไฟสัญญาณหรือติด
 ธงสีแดงไว้ที่ตอนปลายสุดของที่บรรทุกนั้นในเวลากลางวันในขณะที่อยู่ในทางเดินรถและในเวลา
 ต้องเปิดไฟ หากมีการบรรทุกของยื่นเกินความยาวของตัวรถ, ผู้ขับรถบรรทุกของเหลวไวไฟที่มี
 จุดวาบไฟในอุณหภูมิ 20 องศาเซลเซียสหรือต่ำกว่านั้น หรือที่บรรทุกก๊าซไวไฟ ต้องปฏิบัติตาม
 เรื่องสัญญาณไฟ, ผู้ขับรถบรรทุกวัตถุระเบิดหรือวัตถุอันตราย ต้องจัดให้มีป้ายแสดงถึงวัตถุที่
 บรรทุกและเครื่องหมายและต้องปฏิบัติเงื่อนไขในการป้องกันอันตราย⁶, รถยนต์ที่บรรทุกคน
 โดยสาร รถโรงเรียน รถบรรทุก คน สัตว์ หรือสิ่งของ ได้กำหนดถึงจำนวนหรือน้ำหนักที่บรรทุก
 ได้⁷, ผู้ขับรถบรรทุกคน สัตว์ สิ่งของ จะต้องจัดให้มีสิ่งป้องกันมิให้คน สัตว์หรือสิ่งของที่บรรทุก
 ตกหล่น รั่วไหล ส่งกลิ่น ส่องแสงสะท้อนหรือปลิวไปจากรถ อันอาจก่อเหตุเดือนร้อนรำคาญ

4 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 127 ทวิ และ มาตรา
 127 ตริ

5 ประกาศกรมการขนส่งทางบก ลงวันที่ 17 สิงหาคม พ.ศ. 2535 เรื่องกำหนด
 หลักเกณฑ์และวิธีการตรวจหรือทดสอบสารอันเกิดจากการเสพสุรา หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิต
 และ ประสาท และกำหนดเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจตรวจหรือทดสอบหรือสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาต
 ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่รับการตรวจหรือทดสอบว่ามีสารนั้นอยู่ในร่าง
 กายหรือไม่

6 กฎกระทรวงฉบับที่ 3 พ.ศ. 2522 ของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522
 แก้ไขเพิ่มเติมพ.ศ. 2535

7 กฎกระทรวงฉบับที่ 4 พ.ศ. 2522 ของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522
 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2535

ทำให้ทางสปกปรก เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยของประชาชนหรือก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน , ผู้ขับรถจะต้องปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจรและตามกฎหมายในการขับรถตามที่กฎหมายได้บัญญัติไว้, ในการบรรทุกคนโดยสารต้องมีบทบัญญัติห้ามผู้ขับรถบรรทุกคนโดยสารรับคนโดยสารเกินจำนวนที่กฎหมายได้กำหนดไว้ เป็นต้น

นอกจากนี้ยังมีบทบัญญัติที่กำหนดขึ้นเพื่อให้ผู้ขับรถช่วยเหลือบุคคลอื่นที่ได้รับความเสียหาย โดยกำหนดให้ผู้ขับรถในทางซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่นไม่ว่าจะเป็นความผิดของผู้ขับรถหรือไม่ก็ตาม ต้องหยุดรถและให้ความช่วยเหลือตามสมควรและแสดงตัวแจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที ต้องแจ้งชื่อ นามสกุล และที่อยู่ของตน และหมายเลขทะเบียนรถของผู้ที่ได้รับความเสียหายด้วย หากผู้ขับรถหลบหนีไปหรือไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ สถานที่เกิดเหตุ ให้สันนิษฐานว่าผู้ขับรถนั้นเป็นผู้กระทำความผิดและให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดรถคันที่ผู้ขับรถหลบหนีไปจนกว่าคดีจะถึงที่สุดหรือได้ตัวผู้ขับรถ ถ้าเจ้าของหรือผู้ครอบครองไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ภายใน 6 เดือนนับแต่วันที่เกิดเหตุ ให้ถือว่ารถนั้นเป็นทรัพย์สินที่ได้มาจากการกระทำความผิดหรือเกี่ยวกับการกระทำความผิดให้ตกเป็นของรัฐ เป็นการกำหนดหน้าที่ของผู้ขับรถต้องกระทำเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นกับบุคคลอื่น มิฉะนั้นจะถูกกฎหมายสันนิษฐานว่าเป็นผู้กระทำความผิดในผลของความเสียหายที่เกิดขึ้น

ข) ควบคุมผู้ประกอบการขนส่งในการดำเนินธุรกิจประกอบการขนส่ง

ธุรกิจขนส่งไม่ว่าจะเป็นการขนส่งคนโดยสารหรือขนส่งสินค้าล้วนแต่มีความสำคัญและจำเป็นต่อการดำเนินชีวิต ต่อการพัฒนาประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งต่อความปลอดภัยของประชาชนทั่วไป การควบคุมผู้ประกอบการขนส่งเป็นสิ่งที่รัฐต้องให้ความสำคัญ จึงมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับควบคุมการขนส่งอยู่ในหลายฉบับ เช่น พระราชกฤษฎีกา พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในกฎหมายเหล่านี้มีทั้งมาตรการที่มีไว้เพื่อป้องกันมิให้เกิดอันตรายจากการขนส่ง เช่น ผู้ประกอบการขนส่งต้องใช้รถที่มีความสมบูรณ์และเหมาะแก่การขนส่งในประเภทนั้น การบรรทุกสินค้าหรือคนโดยสารจะต้องเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดห้ามบรรทุกเกินหรือแตกต่างกันไปจากที่ได้ขออนุญาตไว้ เป็นต้น นอกจากนี้แล้วยังมีมาตรการชดเชยค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่งด้วย เช่น ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องจ่ายค่าใช้จ่ายเบื้องต้นให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายอัน

เกิดจากรถขนส่งที่ผู้ประกอบการขนส่งเป็นเจ้าของ⁸ หรือการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามที่กฎหมายกำหนดไว้โดยผู้ประกอบการขนส่งจะต้องเป็นผู้จัดหาประกันภัยแก่รถขนส่งทุกคัน⁹

การควบคุมผู้ประกอบการขนส่งกฎหมายได้กำหนดไว้หลายกรณีด้วยกัน เนื่องจากผู้ประกอบการขนส่งจะเป็นผู้ที่รับผิดชอบการดำเนินการทั้งหลายของการขนส่ง และเกี่ยวข้องกับชีวิต ทรัพย์สินของประชาชนผู้ใช้บริการขนส่งนั้นๆ จึงได้มีมาตรการในการควบคุมอย่างเคร่งครัดเพื่อมิให้เกิดความเสียหายขึ้นแก่ชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน

- ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องใช้รถที่มีสภาพมั่นคงแข็งแรง มีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบครบถ้วนถูกต้อง แก้ไขเปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มเติมสภาพเครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบของรถให้ผิดแผกแตกต่างไปจากที่กำหนดไม่ได้ ต้องผ่านการตรวจสภาพรถทุกปีและหากผู้ตรวจการพบว่ารรถที่ใช้ในการขนส่งมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง มีเครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบไม่ครบถ้วนหรือไม่ถูกต้อง ผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งระงับการใช้เป็นการชั่วคราวได้¹⁰ และมีโทษทางอาญาแก่ผู้ประกอบการขนส่ง การตรวจสภาพรถซึ่งกระทำโดยเจ้าหน้าที่ตรวจสภาพรถเป็นนายช่างตรวจสภาพรถ จะกระทำการตรวจคนเดียวหรือหลายคนก็ได้ ให้เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบบันทึกผลการตรวจพร้อมลงชื่อกำกับไว้ด้วย การตรวจสภาพรถมีหลายกรณีด้วยกัน เช่น การตรวจสภาพรถที่จดทะเบียน ขอเสียภาษีประจำปี และแจ้งขอใช้รถซึ่งได้มีการแจ้งไม่ใช้รถชั่วคราวไว้ สิ่งที่จะต้องตรวจได้แก่ ความถูกต้องของเลขเครื่องยนต์และเลขตัวรถ, ความถูกต้องของส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ, ความมั่นคงแข็งแรงของรถและความปลอดภัยสำหรับการใช้รถ, สภาพตัวถังและโครงรถ, ระบบการบังคับเลี้ยว พวงมาลัย เป็นต้น หากเป็นการตรวจสภาพรถในกรณีที่มีการขอเปลี่ยนแปลงตัวรถหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถให้ผิดไปจากรายการที่จดทะเบียนไว้ จะถูกตรวจเฉพาะความถูกต้องของเลขเครื่องยนต์ เลขตัวรถ และส่วนที่มีการเปลี่ยนแปลง แต่ถ้าเป็นการตรวจสภาพรถที่นายทะเบียนหรือเจ้าพนักงานส่งเป็นหนังสือให้เจ้าของรถนำรถมารับการตรวจสภาพ จะถูกตรวจเฉพาะความถูกต้องของเลขเครื่องยนต์ เลขตัวรถและส่วนควบหรืออุปกรณ์ สำหรับรถที่นายทะเบียนหรือเจ้าพนักงานเห็นว่าน่าจะไม่ปลอดภัย

8 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 56

9 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 7

10 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 71 , มาตรา 72, มาตรา

ในการใช้¹¹ การที่กฎหมายกำหนดรายละเอียดของสภาพรถและอุปกรณ์ส่วนบุคคลของรถที่ใช้ในการขนส่งจะต้องมีนั้น เพื่อสร้างความปลอดภัยในการใช้รถขนส่งให้มีมาตรฐานที่เชื่อได้ว่าหากใช้รถลักษณะดังกล่าวแล้วจะมีความปลอดภัย เนื่องจากรถยนต์เป็นส่วนที่สำคัญอีกประการหนึ่งในการขนส่ง เพราะหากรถที่ใช้ในการขนส่งมีสภาพที่ไม่มั่นคงแข็งแรงเพียงพอแล้ว แม้ผู้ขับรถขนส่งจะเป็นผู้ที่มีประสิทธิภาพในการขับรถเป็นอย่างดีก็อาจเกิดความเสียหายหรืออุบัติเหตุได้ มีโอกาสเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหาย นอกจากนี้แล้วผู้ประกอบการขนส่งจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง¹² โดยจะต้องไม่ใช้หรือยินยอมให้บุคคลซึ่งมีใบอนุญาตไม่ตรงตามประเภทและชนิดของรถที่ใช้ในการขนส่ง หรือใบอนุญาตที่สิ้นอายุแล้ว มาปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ขับรถของตน หรือให้ปฏิบัติหน้าที่เกินชั่วโมงการทำงาน ไม่ใช้หรือยินยอมให้ผู้ขับรถซึ่งเสพหรือเมาสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่นหรือหย่อนความสามารถปฏิบัติหน้าที่ขับรถเป็นต้น

- ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องจัดให้มีสมุดประจำรถ ประวัติผู้ประจำรถ และหรือใบกำกับสินค้าที่ทำการขนส่ง และต้องทำรายงานเกี่ยวกับการขนส่ง หากมีอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งจะต้องทำรายงานส่งด้วย¹³ เพื่อให้ความสะดวกแก่ผู้ตรวจการหรือตำรวจ ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งคนโดยสารหรือขนส่งสินค้า ถ้าผู้ประกอบการขนส่งจัดให้มีเอกสารพวกนี้แล้วจะทำให้การตรวจเป็นไปได้อย่างง่ายและสะดวกยิ่งขึ้น เพราะผู้ตรวจสามารถที่จะทราบรายละเอียดของการขนส่งได้จากเอกสารเหล่านั้น เช่น เป็นการขนส่งประเภทใด ชื่อของผู้ประกอบการขนส่งที่ตั้งสำนักงาน หมายเลขทะเบียนรถขนส่ง ชื่อของพนักงานขับรถ เลขใบอนุญาตขับรถ เวลาที่ทำการขนส่ง ระยะทางในการขนส่งโดยรวม เป็นต้น ผู้ตรวจสามารถนำข้อมูลที่ได้จากเอกสารนี้ใช้ตรวจสอบได้ว่า ผู้ประกอบการขนส่งได้ปฏิบัติตามที่ได้ระบุในเอกสารหรือไม่ ปฏิบัติตามกฎหมายหรือไม่ สิ่งเหล่านี้จะทำให้การควบคุมการขนส่งของรัฐกระทำได้สะดวก รวดเร็วและเคร่งครัดได้มากขึ้น เพราะเอกสารจะประจำอยู่ในรถที่ใช้ในการขนส่งทุกคัน นอกจากนี้แล้วผู้ประกอบการขนส่งจะต้องจัดให้มีทะเบียนประวัติผู้ประจำรถ ซึ่งก็คือประวัติผู้ขับรถขนส่ง เพื่อให้สามารถทราบได้ว่ารถขนส่งคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายในเวลานั้น ใครเป็น

11 ระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการตรวจสภาพรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. 2531

12 กฎกระทรวงฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2534) ของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

13 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 35

พนักงานขับรถคันดังกล่าว อยู่ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งหรือไม่ มีผลช่วยในการดำเนินคดีค้นหาผู้กระทำความผิดได้สะดวกรวดเร็ว

- ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ได้กำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่ง เช่น จัดให้มีที่จอดรถจะต้องหยุดพักในระหว่างการเดินทาง เวลาและจำนวนเที่ยวของการเดินทาง เวลาทำงานประจำวันในการประกอบการขนส่ง จำนวนผู้ประจำรถว่าจะต้องมีผู้ทำหน้าที่ขับรถกี่คนหรือต้องมีพนักงานขับรถสำรองหรือไม่ และจำนวนรถที่ใช้ในการประกอบการขนส่ง เป็นต้น เงื่อนไขเหล่านี้เป็นตัวกำหนดการดำเนินการขนส่งทั้งสิ้น เพื่อเป็นการจัดวิธีการในการประกอบการขนส่ง กล่าวคือผู้ประกอบการขนส่งไม่อาจเพิ่มเที่ยวการเดินทางหรือเวลาทำงานประจำวันของผู้ขับรถได้ หรือในแต่ละเที่ยวของการขนส่งจะต้องมีพนักงานขับรถกี่คนในการทำหน้าที่ขับรถ หากผู้ประกอบการฝ่าฝืนจะมีโทษปรับ และถ้านายทะเบียนสั่งให้แก้ไขให้ถูกต้องแล้ว แต่ผู้ประกอบการไม่กระทำตามภายในเวลาที่กำหนดไว้ นายทะเบียนเห็นว่าการดำเนินการเช่นนั้นน่าจะเป็นเหตุให้เกิดภัยอันตรายหรือเสื่อมประโยชน์ต่อประชาชน ให้สั่งเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้ เนื่องจากเงื่อนไขที่กำหนดในใบอนุญาตประกอบการขนส่งเป็นข้อกำหนดที่สำคัญและมีผลต่อการดำเนินการขนส่ง ที่จะสร้างความปลอดภัยหรือป้องกันมิให้เกิดอันตรายจากการขนส่งได้ เพราะหากไม่มีการกำหนดจำนวนเที่ยวการเดินทางไว้ ผู้ประกอบการขนส่งอาจเพิ่มจำนวนเที่ยวการเดินทางและให้ผู้ทำหน้าที่ขับรถทำหน้าที่มากขึ้น ทำให้ไม่ได้รับการพักผ่อนที่เพียงพอ จำเป็นต้องพึ่งสารที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทประเภทแอมเฟตามีน เพื่อให้สามารถขับรถต่อไปได้และเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ง่าย

นอกจากนี้แล้วเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ในส่วนของจำนวนรถที่มีไว้เพื่อควบคุมปริมาณรถที่ผู้ประกอบการขนส่งจะสามารถนำมาใช้ได้ จะกำหนดโดยพิจารณาจากลักษณะ ขนาดความจำเป็นและปริมาณการขนส่งของกิจการ เช่น ในกรณีของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ด้วยรถบรรทุกสินค้าหรือรถโดยสาร ได้ขอมีรถใช้ในกิจการค้าหรือธุรกิจของตนเองไม่เกิน 10 คัน ให้นายทะเบียนพิจารณาแล้วเห็นว่าเหมาะสมเท่าใดก็ให้กำหนดไปตามนั้นซึ่งจะไม่เกิน 10 คัน หากผู้ประกอบการขนส่งขอมีรถไว้ใช้ในกิจการของตนเองเกินกว่า 10 คันและเป็นผู้ประกอบการขนส่งที่เป็นผู้ดำเนินกิจการอุตสาหกรรม หรือเป็นผู้ประกอบการเกี่ยวกับวัสดุก่อสร้าง หรือเป็นผู้รับจ้างก่อสร้าง หรือโรงเรียน ให้นายทะเบียนเสนอต่อคณะอนุกรรมการเพื่อพิจารณาเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ถ้าเห็นชอบก็ให้นายทะเบียนกำหนดจำนวนรถได้ตามนั้น ดังนั้นผู้ประกอบการขนส่งเป็นผู้ที่ดำเนินการเกี่ยวกับกิจการที่ได้กล่าวมาแล้วนั้นสามารถที่จะมีรถที่ใช้ในการขนส่งในกิจการของตนเองเกิน

10 คัน เพราะปกติผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลจะมีรถไว้ใช้ได้ไม่เกิน 10 คัน เป็นวิธีปฏิบัติของกรมการขนส่งทางบกในการกำหนดเงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล

- ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องไม่ยินยอมให้บุคคลอื่นใช้รถที่ได้รับอนุญาต ทำการขนส่งนอกเส้นทางหรือนอกท้องที่ที่ได้รับอนุญาต

เพื่อให้การควบคุมการประกอบกิจการขนส่งเป็นไปด้วยความเรียบร้อยเป็นระเบียบ เพราะกิจการขนส่งเป็นธุรกิจที่เกี่ยวกับความปลอดภัยของประชาชนผู้ใช้บริการและประชาชนที่ร่วมกันใช้ท้องถนน การที่รัฐจะอนุญาตให้บุคคลใดทำหน้าที่ในการดำเนินการขนส่งได้ รัฐจะต้องตรวจสอบถึงคุณสมบัติของผู้ที่จะเข้ามาดำเนินกิจการเสียก่อนว่าเหมาะสมหรือไม่ จึงเป็นผลให้การดำเนินการประกอบการขนส่งจะต้องขออนุญาตเสียก่อนจึงจะประกอบกิจการได้ เมื่อรัฐได้พิจารณาแล้วว่าบุคคลที่ขออนุญาตนั้นเหมาะสมถึงจะออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งให้ จึงห้ามผู้ที่ไม่ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่งทำการขนส่งหรือใช้รถขนส่งของผู้ที่ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่งไปทำการขนส่งนอกเส้นทางหรือท้องที่ที่ได้รับอนุญาต แม้แต่ผู้ประกอบการขนส่งเองก็ห้ามทำการขนส่งนอกเส้นทางหรือท้องที่ที่ได้รับอนุญาตเช่นกัน

- ผู้ประกอบการขนส่งต้องวางหลักทรัพย์จัดให้มีประกันภัย

ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องจัดให้มีการวางหลักทรัพย์เป็นเงินสดหรือพันธบัตรรัฐบาลไทย หรือเป็นสัญญาประกันภัยและกรมธรรม์ประกันภัยที่ผู้ประกอบการขนส่งเป็นผู้เอาประกันภัยโดยให้บุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายเนื่องจากการขนส่งเป็นผู้ได้รับประโยชน์ ภายใน 15 วันนับแต่วันที่ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่ง สำหรับการชดใช้ความเสียหายอันเกิดแก่ชีวิตหรือร่างกายของบุคคลภายนอกซึ่งผู้ประกอบการขนส่งจะต้องรับผิดชอบ เมื่อเกิดความเสียหายจากการขนส่งขึ้นผู้ประกอบการขนส่งซึ่งเป็นเจ้าของรถที่ก่อความเสียหายจะต้องจ่ายค่าใช้จ่ายเบื้องต้นนี้ให้แก่ผู้เสียหาย เมื่อได้มีการร้องขอและพนักงานสอบสวนสั่งให้จ่ายชดใช้ หลักทรัพย์ที่เป็นพันธบัตรรัฐบาลไทยที่ผู้ประกอบการขนส่งใช้วางนั้นต้องเป็นชนิดที่ขายคืนได้ก่อนครบกำหนดชำระต้นเงิน และผู้วางหลักทรัพย์จะต้องโอนกรรมสิทธิ์ให้แก่กรมการขนส่งทางบก ส่วนผลประโยชน์อันเกิดจากพันธบัตรนั้นกรมการขนส่งจะมอบให้แก่ผู้วางหลักทรัพย์ จำนวนหรือมูลค่าของหลักทรัพย์ที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องวางต่อนายทะเบียนกลางได้แบ่งออกเป็น 2 กรณี คือ

1. ผู้ที่ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางและผู้ที่ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง และผู้ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล จะต้องวางหลักทรัพย์เป็นเงินสดหรือพันธบัตรรัฐบาลไทยอย่างใดอย่างหนึ่งหรือทั้งสองอย่างรวมกัน มีจำนวนหรือมูลค่า

ค่า 30,000 บาทสำหรับรถคันที่หนึ่ง และคันละ 500 บาทสำหรับรถคันต่อๆ ไป แต่ไม่เกิน 300,000 บาท

2. ผู้ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก ต้องวางหลักทรัพย์เป็นเงินสดหรือพันธบัตรรัฐบาลไทยอย่างใดอย่างหนึ่งหรือทั้งสองอย่างรวมกัน มีจำนวนหรือมูลค่า 30,000 บาทสำหรับรถคันที่หนึ่ง และ คันละ 200 บาทสำหรับรถคันต่อๆ ไป แต่เมื่อรวมทั้งหมดแล้วไม่เกิน 200,000 บาท

ในกรณีที่ผู้ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่งใช้สัญญาประกันภัยและกรมธรรม์ประกันภัยมาวางเป็นหลักทรัพย์ สัญญาประกันภัยและกรมธรรม์ประกันภัยต้องทำกับบริษัทประกันภัยที่นายทะเบียนกลางให้ความเห็นชอบ และมีผู้ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่งเป็นผู้เอาประกัน โดยให้บุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายเนื่องจากการขนส่งของตนเป็นผู้ได้รับประโยชน์ เป็นการประกันความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย ของบุคคลภายนอก โดยชดใช้ความเสียหายแก่ชีวิตหรือร่างกาย ในวงเงินไม่ต่ำกว่า 50,000 บาทสำหรับการชดใช้ค่าเสียหายต่อหนึ่งคน และวงเงินไม่ต่ำกว่า 5,000,000 บาทสำหรับการชดใช้ค่าเสียหายในแต่ละครั้ง ถ้าหากผู้ประกอบการขนส่งได้จัดให้มีการประกันภัยตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถสำหรับรถคันใดไว้แล้ว ผู้ประกอบการขนส่งอาจนำสัญญาประกันภัยและกรมธรรม์ดังกล่าวนั้นมาวางเป็นหลักทรัพย์ได้ ถ้าบริษัทที่รับประกันภัยนั้นเป็นบริษัทประกันภัยที่นายทะเบียนกลางเห็นชอบ และเป็นการเอาประกันภัยในวงเงินไม่น้อยกว่า 50,000 บาทต่อคนและ 5,000,000 บาทต่อความเสียหายในแต่ละครั้ง (ในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถได้กำหนดในกฎกระทรวง พ.ศ. 2535 ให้จัดมีการประกันภัยตามขนาดรถ รถที่มีที่นั่งเกิน 7 คนหรือใช้บรรทุกผู้โดยสารรวมทั้งผู้ขับขี่เกิน 7 คน ซึ่งเป็นรถที่อยู่ในบังคับของกฎหมายการขนส่งทางบก จะต้องเอาประกันภัยในจำนวน 50,000 บาทต่อคน และ 10,000,000 บาทต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อครั้ง เป็นจำนวนที่เกินกว่าที่ได้กำหนดไว้ในกฎหมายขนส่ง) สำหรับกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งได้วางหลักทรัพย์ไว้แล้ว และต่อมาประสงค์ที่จะขอเอาสัญญาประกันภัยและกรมธรรม์ประกันภัยมาวางเป็นหลักทรัพย์แทนหลักทรัพย์เดิมนั้นก็สามารถกระทำได้ โดยต้องให้มีวงเงินเอาประกันภัยไว้ตามที่ได้อ้างมาแล้ว¹⁴ มาตรการนี้กำหนดขึ้นเพื่อเป็นประกันแก่ประชาชนโดยทั่วไปว่าหากเกิดความเสียหายขึ้นจากการขนส่ง ผู้เสียหายมีสิทธิที่จะขอรับค่าใช้จ่ายเบื้องต้นได้ และทำให้ผู้ประกอบการขนส่งตระหนักได้ว่าในการประกอบการขนส่งจะต้องดำเนินการอย่างระมัดระวังมิให้เกิดความเสียหายขึ้น มิฉะนั้นอาจจะต้องชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นเงินจำนวนมากได้

¹⁴ กฎกระทรวงฉบับที่ 46 พ.ศ. 2537 ของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

เพราะค่าใช้จ่ายเบื้องต้นไม่มีขอบเขตในการจ่ายของความเสียหายที่เกิดขึ้นในแต่ละครั้งมีแต่ขอบเขตจำกัดในแต่ละบุคคลที่จะได้รับตามความเป็นจริงแต่ไม่เกิน 10,000 บาท แต่ผู้ที่ขอรับค่าชดเชยนี้จะต้องเป็นบุคคลที่กฎหมายกำหนดไว้เท่านั้น ซึ่งได้แก่เป็นบุคคลภายนอกที่มีได้เกี่ยวข้องกับประกอบการกิจการขนส่ง¹⁵

1.2 การควบคุมเกี่ยวกับการขนส่งตามพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535

พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 ได้บัญญัติขึ้นเนื่องจากปัจจุบันมีการนำวัตถุอันตรายมาใช้ในกิจการบางประเภทต่างๆ เป็นจำนวนมาก (วัตถุอันตรายหมายถึงวัตถุตั้งแต่ต่อไปนี้ วัตถุระเบิดได้ วัตถุไวไฟ วัตถุออกซิไดซ์และวัตถุเปอร์ออกไซด์ วัตถุมีพิษ วัตถุที่ทำให้เกิดโรค วัตถุแก๊มมันตรังสี วัตถุที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางพันธุกรรม วัตถุกัดกร่อน วัตถุที่ก่อให้เกิดการระคายเคือง วัตถุอย่างอื่นไม่ว่าจะเป็นเคมีภัณฑ์หรือสิ่งอื่นใด ที่อาจทำให้เกิดอันตรายแก่บุคคล สัตว์ พืช ทรัพย์สิน หรือสิ่งแวดล้อม) วัตถุอันตรายบางชนิดก่อให้เกิดอันตรายได้อย่างร้ายแรงแก่บุคคล สัตว์ พืช ทรัพย์สินและสิ่งแวดล้อมได้ เพื่อให้สามารถควบคุมวัตถุอันตรายได้อย่างเหมาะสม พร้อมกับจัดระบบบริหารให้มีการประสานงานกันระหว่างหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมวัตถุอันตราย ทั้งนี้แม้จะมีกฎหมายที่ใช้ควบคุมวัตถุที่ก่อให้เกิดอันตรายอยู่แล้วก็ตาม แต่ก็มีอยู่หลายฉบับและอยู่ในอำนาจหน้าที่ของหลายหน่วยงานซึ่งกฎหมายเหล่านั้นได้บัญญัติออกมาต่างสมัยกัน ทำให้มีบทบัญญัติแตกต่างกันและไม่ครอบคลุมเพียงพอ จึงได้มีการปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยวัตถุมีพิษ โดยขยายออกให้ครอบคลุมวัตถุอันตรายต่างๆ ทุกชนิด กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีในการควบคุมให้เหมาะสม การขนส่งวัตถุอันตรายก็เช่นกันจะต้องมีมาตรการควบคุมป้องกันอย่างดีเพื่อไม่ให้เกิดความเสียหายขึ้น เพราะการขนส่งสามารถที่จะก่อความเสียหายแก่บุคคลได้เป็นจำนวนมาก จึงได้มีการควบคุมวัตถุอันตราย โดยบัญญัติแบ่งการควบคุมวัตถุอันตรายไว้แตกต่างกันแยกได้เป็น 4 ประเภท ได้แก่ วัตถุอันตรายชนิดที่ 1 การผลิต การนำเข้า การส่งออก หรือการมีไว้ในครอบครองจะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนด , วัตถุอันตรายชนิดที่ 2 ในการผลิต การนำเข้า การส่งออกหรือการมีไว้ในครอบครองต้องแจ้งให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทราบก่อนและต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดด้วย , วัตถุอันตรายชนิดที่ 3 การผลิต การนำเข้าส่งออก หรือ

¹⁵ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 52, มาตรา 56, มาตรา 57 และมาตรา 60

การมีไว้ในครอบครองจะต้องได้รับอนุญาตเสียก่อน ส่วนวัตถุอันตรายชนิดที่ 4 เป็นชนิดที่ห้ามมิให้มีการผลิต การนำเข้า การส่งออกหรือการมีไว้ในครอบครองเลย

ตามคำนิยามในมาตรา 4 วรรคหก ได้นิยามคำว่า “มีไว้ในครอบครอง” หมายความว่า การมีไว้ในครอบครองไม่ว่าเพื่อตนเองหรือผู้อื่น และไม่ว่าจะเป็นการมีไว้เพื่อขาย เพื่อขนส่ง เพื่อใช้ หรือเพื่อประการอื่นใด และรวมถึงการทิ้งอยู่หรือปรากฏอยู่ในบริเวณที่อยู่ในครอบครองด้วย ดังนั้นการประกอบกิจการขนส่งวัตถุอันตรายจึงอยู่ในความหมายตามคำนิยามนี้ด้วย

- การควบคุมวัตถุอันตราย

เมื่อการประกอบกิจการขนส่งวัตถุอันตรายอยู่ในความควบคุมตามพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติในเรื่องของการควบคุมตามมาตรา 18 แล้ว จะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดเพื่อควบคุม ป้องกัน บรรเทาหรือระงับอันตรายที่จะเกิดแก่บุคคล สัตว์ พืช ทรัพย์สินหรือสิ่งแวดล้อม ในกรณีข้อกำหนดเรื่ององค์ประกอบ คุณสมบัติและสิ่งเจือปน ภาชนะบรรจุ วิธีตรวจและทดสอบภาชนะ ฉลาก การผลิต การนำเข้า การส่งออก การขาย การเก็บรักษา การกำจัด การทำลาย การปฏิบัติกับภาชนะของวัตถุอันตราย การแจ้งข้อเท็จจริงให้ทราบ หรือการอื่นใดเกี่ยวกับวัตถุอันตราย ให้มีผู้เชี่ยวชาญหรือบุคลากรเฉพาะรับผิดชอบสำหรับการดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใด หากผู้ได้รับอนุญาตฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายนี้ พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจพิจารณาสั่งพักใช้ใบอนุญาตมีกำหนดเวลาตามที่เห็นสมควรแต่ไม่เกิน 1 ปี หากเป็นกรณีที่สำคัญจะสั่งเพิกถอนใบอนุญาตนั้นได้ และผู้ถูกสั่งเพิกถอนใบอนุญาตจะขอใบอนุญาตใหม่อีกไม่ได้จนกว่าจะพ้นกำหนด 5 ปีนับแต่วันที่ถูกเพิกถอน¹⁶ การกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งวัตถุอันตรายต้องปฏิบัติตามที่ได้กำหนดไว้ในแต่ละประเภทของวัตถุอันตราย เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการขนส่งวัตถุอันตราย เพราะวัตถุอันตรายต่างประเภทกันย่อมมีวิธีที่จะต้องปฏิบัติหรือการควบคุมดูแลแตกต่างกัน เพื่อให้เหมาะสมกับคุณสมบัติของวัตถุอันตรายในการเก็บ บรรจุ การจัดวางของบนรถขนส่ง การขนส่งวัตถุอันตรายโดยทางรถขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งประเภทใดมีความใกล้ชิดกับบุคคลอื่นๆ ในสังคมทั้งสิ้นเพียงแต่มักน้อยแตกต่างกัน เพราะการขนส่งอาจต้องมีการขับผ่านหรือไปยังชุมชนที่มีผู้คนอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น หากเกิดอุบัติเหตุหรือความเสียหายจากรถที่ใช้ในการขนส่งวัตถุอันตรายแล้ว จะมีความเสียหายที่จะเกิดขึ้นแก่บุคคลเป็นจำนวนมากและ

¹⁶ พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 มาตรา 32 และมาตรา 35

ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากคุณสมบัติหรือพิษของวัตถุอันตรายนั้นๆ จะเกิดความเสียหายที่ร้ายแรงกว่ารถที่ใช้ในการขนส่งทั่วไปเป็นอย่างมาก จึงต้องมีการควบคุมไว้เป็นกรณีเฉพาะ

ในการควบคุมตรวจสอบ พนักงานเจ้าหน้าที่สามารถเข้าไปในสถานที่ประกอบการขนส่งวัตถุอันตราย หรือสถานที่เก็บรักษา หรือเข้าไปในพาหนะที่บรรทุกวัตถุอันตรายหรือที่สงสัยว่าได้บรรทุกวัตถุอันตราย เพื่อตรวจสอบวัตถุอันตราย ภาชนะที่ใส่วัตถุอันตราย หรือเอกสารอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับวัตถุอันตราย หากมีเหตุสงสัยว่ามีการกระทำผิดต่อกฎหมายนี้ พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจตรวจค้น ถัก ยึด หรืออายัดวัตถุอันตราย ภาชนะบรรจุวัตถุอันตรายสมุดบัญชี หรือเอกสารที่เกี่ยวข้องได้

- ความรับผิดทางแพ่งของผู้ประกอบการขนส่งในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากวัตถุอันตราย

ผู้ประกอบการขนส่งวัตถุอันตรายเป็นผู้ที่มีอาชีพในการขนส่งโดยเฉพาะหรือมีความชำนาญในการขนส่ง ดังนั้นผู้ประกอบการขนส่งจึงต้องใช้ความระมัดระวังเป็นอย่างยิ่ง จะต้องมากกว่าการขนส่งสินค้าธรรมดาทั่วไป นอกจากนี้แล้วผู้ประกอบการขนส่งเป็นผู้ที่อยู่ในฐานะที่จะจัดการขนส่งให้มีความปลอดภัยได้ดีที่สุดกว่าบุคคลอื่น สำหรับความรับผิดทางแพ่งของผู้ประกอบการขนส่งวัตถุอันตราย ตามพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 กฎหมายได้บัญญัติให้ผู้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้ขนส่งหรือผู้ที่มีไว้ในครอบครอง ซึ่งวัตถุอันตราย ต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่วัตถุอันตรายที่อยู่ในความครอบครองของตน เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายเอง กล่าวคือ ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องรับผิดชอบ ในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากวัตถุอันตรายที่อยู่ในความครอบครองของผู้ประกอบการขนส่ง ทั้งนี้เนื่องจากกฎหมายกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องระมัดระวังในการตรวจสอบความถูกต้องของสิ่งที่ใช้ในการขนส่งหรือยานพาหนะและอุปกรณ์ ความถูกต้องของภาชนะบรรจุและฉลาก ความเหมาะสมของวิธีการขนส่ง ความถูกต้องของการจัดวางบนรถที่ใช้ในการขนส่ง ซึ่งเป็นหน้าที่หลักของผู้ประกอบการขนส่งอยู่แล้ว เพียงแต่กฎหมายกำหนดให้ชัดเจนยิ่งขึ้น เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งได้ใช้ความระมัดระวังมากขึ้น เพราะหากผู้ประกอบการขนส่งไม่ปฏิบัติตาม เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้น นอกจากที่จะต้องรับผิดชอบในทางอาญา จากการที่ไม่ปฏิบัติตามหรือฝ่าฝืนในเรื่องที่กฎหมายกำหนดไว้เพื่อความปลอดภัยแล้ว ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องรับผิดชอบในทางแพ่งอีกด้วย

ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งเพื่อความเสียหายอันเกิดแต่วัตถุอันตรายที่อยู่ในความครอบครองของตน เป็นความรับผิดเด็ดขาด (strict liability) เพราะเป็นความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งจากความเสียหายที่เกิดจากวัตถุอันตรายที่ตนต้องดูแลครอบครองอยู่

แม้ความเสียหายที่เกิดขึ้นอาจไม่ได้เกิดจากความจงใจ หรือความประมาทเลินเล่อของผู้ประกอบกรณสง ดังนั้นไม่ว่าผู้ประกอบกรณสงจะมีได้ประมาทในการกรณสง แต่เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นจากวัตถุอันตรายที่ตนได้กรณสงซึ่งถือว่ายู่ในความครอบครองของตนแล้ว ผู้ประกอบกรณสงต้องรับผิดชอบในความเสียหายนั้น จะอย่างไรก็ตามความรับผิดชอบนี้ผู้ประกอบกรณสงอาจโต้แย้งหรืออ้างว่าเกิดขึ้นเพราะเหตุสุดวิสัย หรือเป็นเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายเองได้ และหากผู้ประกอบกรณสงสามารถพิสูจน์เช่นนั้นได้ก็ไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายนั้น เป็นหลักความรับผิดชอบโดยไม่มีผิด เนื่องจากมีความเกี่ยวข้องกับสิ่งที่เป็อันตรายโดยสภาพหรือการกระทำที่สอให้เห็นถึงอันตรายได้ง่าย ถือว่าเป็นการกระทำโดยเจตนาที่จะขยายหรือกระจายภาวะเสี่ยงภัยไปยังบุคคลข้างเคียงหรือบุคคลอื่น เมื่อพิจารณาในแง่ของความยุติธรรมทางสังคม จึงควรมีผู้ที่จะต้องรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้น เหตุผลประการสำคัญที่ได้มีการกำหนดเป็นความรับผิดชอบเด็ดขาด คือ ผู้เสียหายไม้อาจพิสูจน์ถึงสาเหตุที่เกิดขึ้นหรือพิสูจน์ได้ยาก เพราะอาจเป็นไปไม่ได้ว่าเหตุที่เกิดขึ้นอยู่ในความรู้เห็นของจำเลยที่เป็นผู้ก่อความเสียหายขึ้นแต่เพียงฝ่ายเดียว แม้ว่าผู้เสียหายจะสามารถพิสูจน์ได้ว่าเหตุของความเสียหายได้เกิดขึ้นจริง แต่ก็ไม้อาจพิสูจน์ได้ว่าเหตุนั้นเกิดขึ้นอย่างไร อันจะเป็นการแสดงถึงมูลกรณหรือที่มาแห่งความประมาทเลินเล่อของจำเลย¹⁷ และยังเป็นข้อสันนิษฐานตามกฎหมายที่ไม่เด็ดขาด (rebuttable presumption) ในทำนองเดียวกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437

ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 วรรคท้าย เป็นเรื่องความรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์อันตรายซึ่งเป็ความรับผิดชอบเด็ดขาด และเป็นข้อสันนิษฐานตามกฎหมาย ผู้ที่จะต้องรับผิดชอบในความเสียหายคือ ผู้ครอบครองทรัพย์อันตราย¹⁸ หากมีความเสียหายเกิดขึ้นเกิดจากทรัพย์อันตรายนั้น ไม้อาผู้ครอบครองทรัพย์นั้นจะจงใจหรือประมาท

¹⁷ ไพจิตร ปุญญพันธ์, คำอธิบายกฎหมายเฉพาะเรื่องประมวลกฎหมายอาญาลักทรัพย์โดยใช้กลอุบายมิได้หรือไม่ และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ข้อสันนิษฐานความผิดทางกฎหมาย (กรุงเทพมหานคร : แสงทองการพิมพ์ , 2517), หน้า 52.

¹⁸ คำพิพากษาฎีกาที่ 1919/2523 จำเลยที่ 1 และจำเลยที่ 2 เป็นสามีภริยากันเป็นเจ้าของบ้านที่เกิดเหตุซึ่งจำเลยซึ่งสายทองแดงเปลือย ปลออยกระแสไฟไว้รอบบ้านแล้วไม่ดูแลให้สายไฟฟ้าอยู่ในสภาพเรียบร้อย เป็นเหตุให้สายไฟฟ้าตกลงมาพาดรัดดูผู้อื่นตาย จำเลยที่ 1 และจำเลยที่ 2 เป็นผู้ครอบครองทรัพย์ซึ่งเป็นของเกิดอันตรายได้โดยสภาพต้องรับผิดชอบ ส่วนจำเลยที่ 3 เป็นเพียงผู้ดูแลบ้านเท่านั้น แม้จะเป็นผู้ว่าจ้างให้ช่างไฟฟ้าเดินสายไฟฟ้างกล่าว ก็ไม่ใช่ผู้ครอบครองไฟฟ้านั้นจึงไม่ต้องรับผิดชอบ

เดินเล่นหรือไม่ก็ตาม จะต้องรับผิดชอบในความเสียหายนั้น เว้นแต่เป็นเหตุสุดวิสัยหรือเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายเอง “ผู้ครอบครอง” หมายถึง ผู้ครอบครองทรัพย์สินที่เป็นเหตุแห่งความเสียหายในขณะที่เกิดความเสียหาย ไม่จำเป็นต้องเป็นเจ้าของทรัพย์สินเสมอไป อาจเป็นเพียงผู้มีสิทธิครอบครองเท่านั้นก็ได้และไม่จำเป็นต้องยึดถือทรัพย์สินนั้นไว้ตามความเป็นจริงในขณะที่เกิดเหตุก็ได้ ดังนั้นลูกจ้างผู้ทำหน้าที่ขับรถที่ใช้ในการขนส่งวัตถุอันตราย ได้เกิดความเสียหายขึ้นในขณะที่ทำการขนส่ง ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากวัตถุอันตรายที่ตนขนส่งนั้น เพราะความเสียหายเกิดขึ้นจากทรัพย์สินที่อยู่ในความครอบครองของผู้ประกอบการขนส่ง¹⁹

เมื่อพิจารณาความรับผิดทางแพ่งตามพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 มาตรา 63 และความรับผิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 วรรคท้าย มีหลักความรับผิดและข้อยกเว้นความรับผิดที่มีลักษณะเหมือนกัน เพียงแต่ความรับผิดตาม มาตรา 63 นี้ได้บัญญัติให้ชัดเจนขึ้นว่า ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากวัตถุอันตรายที่ตนได้ทำการขนส่งซึ่งก็คือในช่วงที่อยู่ในความครอบครองของผู้ประกอบการขนส่ง เพื่อเป็นการทำให้ผู้ประกอบการขนส่งตระหนักหรือเข้าใจถึงความรับผิดของตนที่อาจเกิดขึ้นจากวัตถุอันตรายที่ตนทำการขนส่ง จะส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งดำเนินกิจการด้วยความระมัดระวัง นอกจากนี้แล้วผู้ประกอบการขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการกระทำของลูกจ้างของตนอีกด้วย

- ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งในการกระทำของลูกจ้าง

ผู้ประกอบการขนส่งมีหน้าที่ในการจัดหาลูกจ้างหรือผู้จัดทำกรงานให้แก่ตนหรือร่วมกับตนที่สามารถไว้วางใจได้ โดยเฉพาะกับผู้ขับรถขนส่งวัตถุอันตรายเป็นผู้ดูแลวัตถุอันตรายในระหว่างการเดินทางตลอดเส้นทางขนส่ง ผู้ประกอบการขนส่งจึงต้องหาผู้ที่ทำหน้าที่ขับรถที่มีความสามารถ มีประสิทธิภาพ และมีความรับผิดชอบสูงในการขับรถขนส่งวัตถุอันตราย

¹⁹ คำพิพากษาฎีกาที่ 241/2516 ลูกจ้างของจำเลยนำเรือไปบรรทุกน้ำมันเบนซินจากคลังน้ำมันตามที่จำเลยใช้ เมื่อถายน้ำมันเสร็จลูกจ้างของจำเลยก็เชือกผูกเรือติดเครื่องยนต์เพื่อจะนำเรือออกจากท่า จึงเกิดไฟไหม้น้ำมันเรือ เรือลอยไปปะทะกับทรัพย์สินของโจทก์ ไฟไหม้ทรัพย์สินของโจทก์เสียหายเช่นนี้ ความเสียหายเกิดจากน้ำมันเบนซินซึ่งเป็นทรัพย์สินอันเกิดอันตรายได้โดยสภาพและอยู่ในความครอบครองของจำเลย จำเลยจึงต้องรับผิดชอบในความเสียหายนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดขึ้นแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดเพราะความผิดของโจทก์เอง

ให้แก่ตน เพราะเมื่อได้บรรทุกวัตถุอันตราย ที่จะทำการขนส่งไว้ในรถที่ใช้ในการขนส่งแล้ว มาตราการต่างๆ ที่ผู้ประกอบการขนส่งจะสามารถกระทำเพื่อป้องกันมิให้เกิดความเสียหาย หรือให้เกิดความปลอดภัยมากที่สุดก็ได้กระทำจนหมดสิ้นแล้ว ส่วนที่เหลือจึงอยู่ในความรับผิดชอบของผู้ขับรถที่จะขนส่งวัตถุอันตรายไปยังจุดหมายปลายทาง และที่สำคัญกฎหมายได้กำหนดให้นายจ้าง ตัวการ ผู้ว่าจ้าง หรือเจ้าของกิจการต้องร่วมรับผิดชอบในผลแห่งละเมิดที่บุคคลตามมาตรา 63 หรือมาตรา 64 (ผู้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้ขนส่ง ผู้ครอบครอง ผู้ขาย หรือผู้ส่งมอบวัตถุอันตราย) ได้กระทำไปในการทำงานให้แก่ตน แต่ชอบที่จะได้รับการชดใช้จากบุคคลที่ตนต้องร่วมรับผิดชอบด้วย เว้นแต่ตนจะมีส่วนผิดในการสั่งให้ทำ การเลือกหาตัวบุคคล การควบคุม หรือการอื่นอันมีผลโดยตรงให้เกิดการละเมิดขึ้น²⁰ อันเป็นความรับผิดชอบเพื่อการกระทำของผู้อื่น (vicarious liability) เป็นความรับผิดชอบในการกระทำของผู้อื่นมิใช่การรับผิดชอบแทนผู้อื่น แต่เป็นการร่วมรับผิดชอบ ถือว่าเป็นการกระทำโดยอ้อมของบุคคลที่ต้องรับผิดชอบ เนื่องจากขาดความระมัดระวังในการดูแลป้องกันมิให้บุคคลที่ตนต้องรับผิดชอบไปกระทำความเสียหายขึ้น เป็นนโยบายของกฎหมายเพื่อคุ้มครองสังคมมิให้ได้รับความเสียหาย และเป็นความรับผิดชอบที่ไม่ต้องการเจตนาหรือไม่มีส่วนผิดในการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหาย เพราะหากมีส่วนในการกระทำความผิดแล้วย่อมต้องรับผิดชอบในผลนั้นโดยตรงอยู่แล้ว การที่กำหนดให้นายจ้างหรือผู้เป็นเจ้าของกิจการต้องร่วมรับผิดชอบในผลแห่งละเมิดในการกระทำของลูกจ้าง ในกรณีนี้เป็นผู้ขับรถขนส่ง เป็นลูกจ้างของผู้ประกอบการขนส่งและเป็นผู้ที่ครอบครองวัตถุอันตรายเพื่อผู้ประกอบการขนส่ง ที่ได้กระทำไปในการทำงานให้แก่ตน เพราะผู้ประกอบการขนส่งซึ่งเป็นนายจ้างเป็นผู้ที่ได้รับประโยชน์จากการกระทำนั้น เป็นผู้ที่มีอำนาจในการควบคุมบังคับบัญชาลูกจ้างของตนได้เต็มที่ และเป็นผู้ที่คัดเลือกตัวลูกจ้างเข้ามาทำงาน จึงต้องรับผิดชอบในการกระทำของลูกจ้างหรือผู้ขับรถขนส่ง เป็นไปในทำนองเดียวกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 425 ที่นายจ้างต้องร่วมรับผิดชอบกับลูกจ้างในผลแห่งละเมิด ซึ่งลูกจ้างได้กระทำในทางการที่จ้าง ส่วนการไล่เบี่ยของผู้ประกอบการขนส่งซึ่งเป็นนายจ้าง ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 426 นายจ้างที่ได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายเพื่อการละเมิดที่ลูกจ้างได้กระทำ นายจ้างชอบที่จะได้รับการชดใช้จากลูกจ้าง แตกต่างกับกรณีผู้ประกอบการขนส่งซึ่งเป็นนายจ้างจะได้รับการชดใช้คืนจากลูกจ้างตาม มาตรา 65 ของพระราชบัญญัติวัตถุอันตรายมีข้อยกเว้น คือ หากผู้ประกอบการขนส่งมีส่วนผิดในการสั่งให้ลูกจ้างทำ หรือในการคัดเลือกตัวลูกจ้างเข้ามาทำงาน หรือในการควบคุมลูกจ้างในการทำงานหรือให้ปฏิบัติตามกฎหมาย หรือในการอื่นอันมีผลโดยตรงให้เกิดละเมิดแล้วจะไม่มีสิทธิได้รับการชดใช้คืนจากลูกจ้าง กล่าวคือ การใช้สิทธิไล่เบี่ยของนายจ้างไม่

²⁰ พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 มาตรา 65

สามารถทำได้เต็มที่ เพราะหากนายจ้างเป็นผู้มีส่วนผิดในการสั่งให้กระทำละเมิดหรือการอื่นใด อันทำให้มีผลโดยตรงให้เกิดละเมิดขึ้น เช่น ให้นายจ้างที่ไม่สมบูรณ์แข็งแรงออกไปใช้ในการขนส่ง หรือสั่งให้บรรทุกวัตถุอันตรายโดยผิดวิธีหรือเกินน้ำหนักที่กำหนดไว้ เป็นต้น ถือว่าเป็นผู้ ประกอบการขนส่งกระทำละเมิดโดยตนเอง ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 อยู่แล้ว แต่มาตรา 65 มีกรณีอื่นอีกนอกจาก 2 ประการนี้ ที่มีให้นายจ้างที่ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้เสียหายไปแล้วใช้สิทธิไล่เบียดเอาจากผู้ก่อความเสียหาย ซึ่งก็คือกรณีที่นายจ้างมีส่วนผิดในการคัดเลือกหาตัวบุคคลเข้ามาทำงานให้กับตนและการมีส่วนผิดในการควบคุมลูกจ้าง กล่าวคือ ผู้ประกอบการขนส่งไม่มีสิทธิได้รับการชดใช้จากลูกจ้างซึ่งเป็นผู้ขับรถขนส่งในการกระทำ ละเมิดไปในทางที่จ้าง หากความเสียหายเกิดขึ้นเนื่องจากการขาดความเอาใจใส่หรือความ ระมัดระวัง ในการคัดเลือกตัวบุคคลที่เข้าทำงานให้กับตนหรือเข้ามาเป็นพนักงานขับรถขนส่ง หรือเนื่องจากบกพร่องในการควบคุมลูกจ้างในการปฏิบัติหน้าที่ให้ถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด ถือว่าเป็นความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่ง ซึ่งเป็นความรับผิดชอบที่ไม่ได้บัญญัติไว้ในประมวล กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ การที่นายจ้างไม่คัดเลือกตัวผู้ที่จะทำงานให้ดี หรือการไม่ควบคุม การทำงานของลูกจ้าง จนเกิดความเสียหายขึ้น ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ถือ ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้น เป็นผลเนื่องมาจากความบกพร่องหรือความผิดของนายจ้าง เพียงแต่ เป็นเหตุผลประการหนึ่งที่นายจ้างต้องร่วมรับผิดชอบในความเสียหายเท่านั้น²¹ การบัญญัติ มาตรา 65 นี้เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งเพิ่มความสนใจหรือความระมัดระวังในการคัดเลือกลูกจ้างที่จะ มาทำงานให้กับตน โดยคัดเลือกลูกจ้างที่มีคุณภาพ มีคุณสมบัติที่เหมาะสมกับงานที่มอบ หมายให้ทำ มีประสิทธิภาพในการทำงาน และควบคุมลูกจ้างในการทำงานมากขึ้นและใกล้ชิด ยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ขับรถขนส่งจะต้องคัดเลือกและควบคุมอย่างดี เพราะหากเกิด ความเสียหายขึ้นและมีกรณีข้อยกเว้นสิทธิไล่เบียด ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องชดใช้ค่าเสียหาย ให้แก่ผู้เสียหาย และไม่มีสิทธิไล่เบียดเอาจากลูกจ้างของตนอีกด้วย

- ความรับผิดชอบในการกระทำของผู้อื่นที่อยู่ในลูกโซ่ของการกระจาย (chain of distribution)

หลักความรับผิดชอบอีกประการหนึ่งที่บัญญัติในพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย โดย กำหนดให้ผู้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้ขายส่ง ผู้ขายปลีก คนกลางและผู้มีส่วนในการจำหน่าย แจก ทุกช่วงต่อจากผู้ผลิตจนถึงผู้ที่รับผิดชอบขณะเกิดการละเมิด ต้องร่วมรับผิดชอบในผลแห่งการละเมิด

²¹ ประภาศน์ อวยชัย , “ความรับผิดชอบเพื่อละเมิดในทางที่จ้าง ” , บทบัญญัติ 21 (กรกฎาคม 2506) : 581.

ด้วย ผู้ประกอบการขนส่งวัตถุอันตรายเป็นช่วงหนึ่งของการจำหน่ายแจกวัตถุอันตราย จึงต้องร่วมรับผิดชอบในการกระทำละเมิดนั้นด้วย เป็นการบัญญัติให้บุคคลที่เกี่ยวข้องกับวัตถุอันตราย หรือมีส่วนร่วมในการกระจายวัตถุอันตราย ต้องระมัดระวังในขั้นตอนที่สำคัญทุกขั้นตอนที่ตนมีส่วนรับผิดชอบมิให้เกิดอันตรายขึ้น กล่าวคือ เป็นการระมัดระวังโดยตรวจสอบไปยังระดับถัดขึ้นไปจากตน และระดับถัดลงมาจากตน เพราะเป็นกลุ่มอาชีพที่ต่อเนื่องกัน เช่น ผู้ขนส่งต้องรับขนส่งวัตถุอันตรายจากผู้ผลิตหรือจากผู้ที่ต้องการส่งที่ไว้ใจได้มีความน่าเชื่อถือ ในทำนองเดียวกันผู้ผลิตหรือผู้ส่งวัตถุอันตราย ต้องเลือกผู้ประกอบการที่รับขนส่งวัตถุอันตรายให้ จะต้องสามารถไว้ใจได้ มีชื่อเสียง น่าเชื่อถือ ไม่เคยเสียหายในการประกอบกิจการขนส่ง เพราะหากเกิดความเสียหายขึ้นตนอาจต้องรับผิดชอบในความเสียหายนั้น แม้จะไม่ใช่ความผิดของตนก็ตาม ถือเป็นการรับผิดชอบในการกระทำของผู้อื่น

การที่ให้ต้องร่วมรับผิดชอบในลักษณะเช่นนี้เพื่อให้มีการตรวจสอบกันเองในระหว่างผู้ที่อยู่ในวงจรที่เกี่ยวข้องกัน จะทำให้เกิดการยกระดับความปลอดภัยสูงขึ้น การให้ผู้ที่อยู่ในกลุ่มอาชีพที่ต่อเนื่องกันต้องรับผิดชอบในการกระทำของบุคคลอื่นที่อยู่ในระดับขึ้นไปหรือถัดลงมาจากตน เนื่องจากต่างฝ่ายต่างย่อมทราบกันดีพอสมควร (ดีกว่าประชาชนทั่วไป) ว่าบุคคลใดมีพฤติกรรมการแบบใด มีความสามารถในการประกอบกิจการของตนดีหรือไม่ มีคุณภาพ น่าเชื่อถือเพียงพอที่จะติดต่อการงานกันหรือไม่ ถ้าหากทราบว่าอีกฝ่ายไม่อยู่ในระดับที่จะสร้างความเชื่อถือหรือความมั่นใจในความปลอดภัยแล้วอาจจะไม่ติดต่อการงานกับฝ่ายนั้นต่อไป เพราะทุกคนย่อมไม่ต้องการที่จะเสี่ยงที่จะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่ตนเองไม่ได้เป็นผู้ก่อ การกำหนดให้บุคคลที่อยู่ในลูกโซ่ของการกระจายวัตถุอันตรายต้องร่วมรับผิดชอบแก่ผู้ที่ได้รับความเสียหาย แม้จะไม่ได้มีนิติสัมพันธ์กันก็ตาม เพราะถึงอย่างไรความรับผิดชอบขั้นที่สุดจริงๆ แล้วอาจตกอยู่ในขั้นตอนใดในช่วงของลูกโซ่ของการกระจายก็ได้ โดยผู้ที่ได้รับผิดชดใช้ค่าเสียหายไปแล้วชอบที่จะไล่เบี้ยแก่บุคคลอื่นที่อยู่ในลูกโซ่ของการกระจายไปตามลำดับได้ตลอดสาย เว้นแต่ผู้นั้นจะเป็นผู้ต้องรับผิดชอบที่แท้จริงในขั้นที่สุด ในกฎหมายว่าด้วยความรับผิดเนื่องในความชำรุดบกพร่องของสินค้า (product liability) ของประเทศสหรัฐอเมริกา เป็นกฎหมายว่าด้วยการที่สินค้าชำรุดบกพร่องก่อให้เกิดสภาพอันตรายโดยไม่สมควร ได้วางหลักให้ผู้ผลิตเป็นผู้รับผิดชอบโดยเด็ดขาดในขั้นที่สุด หากพิสูจน์ไม่ได้ว่าความเสียหายเกิดจากเหตุสุดวิสัย หรือความผิดของผู้ได้รับความเสียหายเอง สำหรับบุคคลที่อยู่ในลูกโซ่ของการกระจายต้องร่วมรับผิดชอบ แต่มีสิทธิไล่เบี้ยได้²² สำหรับประเทศอังกฤษมีหลักบุคคลข้างเคียง (neighbour principle) ซึ่งเป็นหลักพื้นฐานของกฎหมายลักษณะละเมิด มีหลักว่าท่านจะต้องรักเพื่อนบ้านหรือบุคคลข้างเคียงและจะต้อง

²² Restatement (Second) of Tort section 402A.

ไม่ทำร้ายเขาเหล่านั้น การที่หลีกเลี่ยงกฎหมายหรือการละเว้นในสิ่งที่ได้รู้อยู่แล้วว่าอาจเกิดขึ้นได้ ถือเป็นการทำร้ายบุคคลข้างเคียงแล้ว ผู้ผลิตจะต้องดูแลเอาใจใส่ชีวิตและทรัพย์สินของผู้บริโภคตามสมควร เพื่อไม่ให้เกิดอันตรายจากการใช้ผลิตภัณฑ์ของผู้บริโภค หน้าที่ที่จะต้องระมัดระวังดูแลความปลอดภัยไม่เพียงแต่จำกัดแต่ผู้ผลิตเท่านั้น ยังมีผลต่อผู้ผลิตส่วนประกอบของสินค้า, ผู้ควบคุมเครื่องจักร, ผู้จัดจำหน่าย, ผู้ขายปลีกรายย่อย, ผู้ซ่อมแซม และผู้ที่มีหน้าที่ตรวจตรา ทดสอบ รับรองหรือให้มาตรฐานสินค้าด้วย และในเรื่องการระมัดระวังนั้นยิ่งของที่ใช้หรือเกี่ยวข้องกับอันตรายมากเท่าไรก็ยิ่งต้องใช้ความระมัดระวังในการใช้มากขึ้นเท่านั้น²³

การขนส่งเป็นส่วนหนึ่งของลูกโซ่ของการกระจายวัตถุดิบอันตราย ผู้ประกอบการขนส่งจึงต้องร่วมรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น หากตนมิใช่ผู้ที่ต้องรับแท้จริงแล้วก็มิสิทธิไล่เบียดบุคคลอื่นได้ และผลจากการบัญญัติในลักษณะนี้ทำให้การเยียวยาความเสียหายหรือการได้รับการชดเชยค่าเสียหายของผู้ต้องเสียหายได้รับความสะดวกขึ้น เพราะผู้เสียหายสามารถฟ้องบุคคลใดก็ได้ที่อยู่ในลูกโซ่ของการกระจายตามสะดวก มีความแน่นอนที่จะได้รับค่าเสียหายครบเต็มจำนวน และยังเป็นการทำให้ผู้รับผิดชอบที่แท้จริงปรากฏตัวในคดีง่ายขึ้น เนื่องจากผู้ที่ถูกฟ้องร้องให้รับผิดชอบหรือถูกไล่เบียด อาจเรียกหรือขอให้ศาลเรียกตัวผู้ที่จะต้องร่วมรับผิดชอบหรือผู้รับผิดชอบแท้จริงเข้ามาเป็นจำเลยร่วมในคดี นอกจากนี้ระบบหรือวิธีการเช่นนี้จะส่งผลให้มีการระมัดระวัง ตรวจสอบผู้ที่ตนติดต่อทำงานด้วย หรือตรวจสอบผู้ที่อยู่ในลูกโซ่ของการกระจายในลำดับถัดขึ้นไปหรือถดถอยมาจากตนมีความจริงจังมากขึ้น เพราะมีการไล่เบียดให้รับผิดชอบกันจริงจากหลักนี้จะทำให้ผู้ประกอบการขนส่งเพิ่มประสิทธิภาพหรือความน่าเชื่อถือให้กับกิจการของตน โดยการคัดเลือกตัวบุคคลที่จะทำงานให้กันตน หรือควบคุมการทำงานของลูกจ้างอย่างใกล้ชิดและเคร่งครัดมากขึ้น เพราะหากมีความเสียหายเกิดขึ้นจากการดำเนินการขนส่งของตนแล้ว ผู้ที่ต้องการส่งสินค้าหรือวัตถุดิบอันตรายอาจจะไม่ติดต่อหรือว่าจ้างให้ผู้ประกอบการขนส่งรายนั้นทำการขนส่งให้ เพื่อหลีกเลี่ยงความเสี่ยงที่อาจจะต้องร่วมรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งที่มีใช้ความผิดของตน

สรุปได้ว่าตามพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 นอกจากความรับผิดชอบในทางอาญาแล้ว ยังมีความรับผิดชอบในทางแพ่งอีกด้วย ซึ่งมีทั้งความรับผิดเด็ดขาดและความรับผิดชอบในการกระทำของผู้อื่น ผู้ประกอบการขนส่งซึ่งทำการขนส่งวัตถุอันตรายอยู่ในบังคับกฎหมายนี้ เหตุที่ผู้ประกอบการขนส่งต้องรับผิดชอบ เพราะความเสียหายที่เกิดขึ้นอยู่ในความรับผิดชอบของตน

²³ Geraint Howells, Comparative Product Liability, (Vermont : Dartmouth Publishing Ltd., 1993) ,p. 70-71.

ตลอดเวลาในการขนส่ง เมื่อก่อความเสี่ยงภัยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ต่อสมาชิกในสังคมหรือต่อชุมชน การจัดให้มีมาตรการเพื่อความปลอดภัยเป็นหน้าที่ของผู้ประกอบการขนส่ง เป็นผู้ที่เกี่ยวข้องพันใกล้ชิดกับวัตถุอันตรายที่ทำการขนส่งมากที่สุด อีกทั้งเป็นผู้ที่ได้รับประโยชน์สูงสุดจากการขนส่งนั้น เพื่อเป็นการคุ้มครองคนสวนใหญ่มิให้รับเคราะห์ในความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่ง ซึ่งเป็นเพียงคนกลุ่มน้อย การที่ให้ผู้ประกอบการขนส่งมีความรับผิดชอบในลักษณะนี้จะส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งเพิ่มความระมัดระวังมากขึ้นในการดำเนินกิจการ และพิถีพิถันในการคัดเลือกตัวลูกจ้างที่จะทำงานให้กับตนมากขึ้น เป็นระบบที่สร้างขึ้นเพื่อเป็นการข่มขู่ให้ผู้ประกอบการขนส่งรู้สึกหวาดกลัวต่อความรับผิดชอบในทางแพ่งจากการขนส่ง หากมิได้ใช้ความระมัดระวังเช่นนั้น หรืออาจไม่ได้รับความนิยมนหรือไม่มีผู้มาใช้บริการขนส่งวัตถุอันตรายอีกต่อไป มาตรการดังกล่าวสามารถที่จะควบคุมการดำเนินกิจการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่งได้ในระดับหนึ่ง

1.3 การควบคุมเกี่ยวกับการขนส่งตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถได้บัญญัติขึ้นเนื่องจากการคุ้มครองหรือการเยียวยาความเสียหายที่ผู้เสียหายหรือผู้ประสบภัยได้รับนั้น ไม่สามารถช่วยเหลือได้อย่างแท้จริง เพราะการที่จะได้รับค่าเสียหายในทางแพ่งส่วนมากแล้วจะต้องมีการดำเนินคดีเรียกครองในศาล ซึ่งเป็นเรื่องที่ยุ่งยาก ลำบาก และเสียค่าใช้จ่ายสูง และเมื่อผ่านการดำเนินคดีมานานนับปี ผู้เสียหายหรือผู้ประสบภัยอาจไม่ได้รับการชดใช้ค่าเสียหาย หรือได้รับแต่เป็นจำนวนน้อยไม่คุ้มค่ากับเวลาและค่าใช้จ่ายที่เสียไป อาจเป็นเพราะจำเลยผู้กระทำความผิดไม่มีความสามารถที่จะชดใช้ค่าเสียหายได้ ไม่อยู่ในฐานะทางเศรษฐกิจที่จะจ่ายได้ หรืออาจเป็นเพราะโจทก์ผู้เสียหายไม่สามารถนำสืบให้ศาลเห็นตามที่ตนกล่าวอ้างหรือตามภาระการพิสูจน์ของตนได้

- แนวคิดหรือวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

หลักความรับผิดชอบทางแพ่งแต่เดิมยึดหลักต้องมีความผิดและความเสียหายที่เกี่ยวข้องสัมพันธ์กัน เป็นภาระหน้าที่ของผู้ประสบภัยหรือผู้เสียหายที่จะต้องพิสูจน์ให้ได้ว่า ความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลนั้นหรือเป็นความรับผิดชอบของบุคคลนั้น เป็นความยุ่งยากและเป็นภาระอันหนักแก่ผู้เสียหาย แม้จะได้มีการนำแนวคิดเรื่องทฤษฎีรับภัยมาใช้เพื่อให้ผู้เสียหายได้รับการชดใช้ค่าเสียหาย เป็นแนวคิดที่ให้ผู้ก่อให้เกิดความเสียหายรับผิดชอบใช้ค่า

เสียหายนั้น โดยไม่ต้องคำนึงว่าผู้ก่อความเสียหายจะเป็นฝ่ายถูกหรือฝ่ายผิด เมื่อกระทำการใดๆ อันอาจเกิดผลดีหรือผลร้ายก็ได้ ผู้นั้นจะต้องเสี่ยงภัยรับผลที่อาจเกิดขึ้น เพราะไม่เป็นการยุติธรรมหรือไม่สมควรที่จะให้ผู้ประสบภัยหรือผู้เสียหายเป็นผู้รับเคราะห์ภัยจากสิ่งที่เขาไม่ได้เป็นผู้ก่อ แต่อย่างไรก็ตามแนวคิดนี้ก็ไม่สามารถที่จะคุ้มครองผู้ที่ประสบภัยจากรถได้ทุกกรณี เช่น ผู้ที่ต้องรับผิดชอบไม่อยู่ในฐานะที่จะชดใช้ค่าเสียหายได้

วัตถุประสงค์ในความคุ้มครองตามพระราชบัญญัตินี้ มุ่งที่จะคุ้มครองและให้ความช่วยเหลือแก่ประชาชนผู้ประสบภัยจากรถ ที่ได้รับความเสียหายแก่ร่างกายหรือเป็นอันตรายแก่ชีวิต ให้ได้รับการชดใช้ค่าเสียหาย จะเป็นหลักประกันให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถหรือสถานพยาบาล ที่จะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นอย่างแน่นอนและทันท่วงที สามารถนำเงินไปเยียวยาความเสียหาย หรือได้รับการชดใช้คืนหลังจากที่ได้รักษาพยาบาลผู้ประสบภัยไปแล้ว และยังเป็นหลักประกันความรับผิดชอบให้กับเจ้าของรถที่อาจจะต้องเดือดร้อนทางการเงินอันเนื่องจากการที่จะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อบุคคลอื่น ความคุ้มครองนี้มีผลต่อประชาชนทุกคนที่อยู่ในราชอาณาจักรไทย ที่ประสบภัยจากรถยนต์ทุกชนิดที่ขับเคลื่อนด้วยกำลังเครื่องยนต์ ซึ่งได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต เป็นการคุ้มครองเฉพาะชีวิตและร่างกายเท่านั้นไม่รวมถึงทรัพย์สินของผู้ประสบภัย แตกต่างกับกฎหมายประกันภัยความรับผิดชอบของรถยนต์ของประเทศญี่ปุ่นและประเทศเกาหลีใต้ ที่คุ้มครองเฉพาะความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อร่างกายและชีวิตของบุคคลภายนอกหรือบุคคลที่สามเท่านั้น

ประเทศเกาหลีใต้มีกฎหมาย Automobile Liability Security Act of 1963 เป็นการประกันภัยภาคบังคับ ในมาตรา 3 ของกฎหมายนี้ให้ยานพาหนะต้องอยู่ภายใต้ความคุ้มครองของกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบของรถยนต์ และกำหนดให้ผู้ขับขี่ทุกคนที่ใช้ยานพาหนะดังกล่าวซื้อกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบของรถยนต์นี้ เป็นการกำหนดให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เคลื่อนที่ด้วยเครื่องยนต์ต้องมีความรับผิดชอบต่อบุคคลที่ได้รับความเสียหายจากรถที่ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บแก่ร่างกาย ซึ่งมีลักษณะใกล้เคียงกับการรับผิดชอบโดยไม่ต้องรอพิสูจน์ (no-fault liability) ได้ให้ความคุ้มครองเฉพาะความรับผิดชอบต่อความบาดเจ็บทางร่างกายของบุคคลที่สาม และมีเงื่อนไขจำกัดความรับผิดชอบตามกฎหมายแตกต่างกัน สำหรับการตาย บาดเจ็บและทุพพลภาพถาวร กำหนดความคุ้มครองต่อผู้ประสบภัย 1 คนโดยไม่มีขีดจำกัดสูงสุดของจำนวนเงินคุ้มครองโดยรวมในแต่ละครั้ง สำหรับกรณีที่เป็นการคุ้มครองชดใช้ค่าเสียหายในระบบไม่ต้องพิสูจน์ความผิดที่เป็นส่วนเพิ่มเติมในการประกันภัยภาคสมัครใจจะอยู่ภายใต้เงื่อนไขจำกัดความรับผิดชอบที่ว่า เจ้าของรถต้องพิสูจน์ได้ว่าเจ้าของรถและผู้ขับขี่มีความระมัดระวังในการขับขี่ , เป็นการกระทำโดย

เจตนาหรือเป็นความผิดของบุคคลที่สามหรือในกรณีที่ผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บ ต้องพิสูจน์ได้ว่าเป็นการกระทำโดยเจตนาหรือความพยายามฆ่าตัวตายของผู้โดยสารเอง²⁴

ส่วนกฎหมายประกันภัยความรับผิดของรถยนต์ในประเทศญี่ปุ่น คือ Automobile Liability Security Law 1955 เป็นมาตรการที่บังคับให้ผู้ที่เป็นผู้ครอบครองรถหรือเป็นเจ้าของรถ เป็นผู้มีสิทธิใช้รถและใช้รถนั้นเพื่อประโยชน์ของตนเอง ต้องทำสัญญาประกันภัยรับผิดต่อบุคคลที่สามทุกคน วิธีหรือมาตรการที่จะบังคับคือ ในการจดทะเบียนหรือต่อทะเบียนรถยนต์ จะต้องยื่นหลักฐานการประกันภัยประกอบด้วยและในการตรวจสภาพรถซึ่งจะรับรองโดยอยู่ที่ขึ้นทะเบียนไว้กับกระทรวงคมนาคม จะต้องแสดงให้เห็นว่า มีการประกันภัยอยู่ตลอดอายุของใบรับรองการตรวจสภาพรถในแต่ละครั้ง²⁵ การคุ้มครองนี้จะชดเชยค่าเสียหายที่เกิดแก่ชีวิตหรือร่างกายของบุคคลอื่น อันเนื่องมาจากการขับเคลื่อนของรถ ไม่รวมความเสียหายต่อทรัพย์สินภายใต้ระบบประกันภัยนี้ใช้หลักไม่ต้องพิสูจน์ความรับผิด แทนหลักที่ต้องพิสูจน์ความรับผิดจากความประมาท ผู้ประสบภัยสามารถเรียกร้องค่าเสียหายได้โดยพิสูจน์เพียงว่า ความบาดเจ็บหรือเสียชีวิตเกิดจากหรือมีผลจากอุบัติเหตุรถยนต์ บริษัทประกันภัยจะต้องรับผิดชอบชดเชยค่าเสียหาย หากไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้เอาประกันภัยหรือผู้ขับขี่ไม่ได้ประมาทในการใช้รถยนต์ หรืออุบัติเหตุเกิดจากความตั้งใจหรือประมาทของผู้ประสบภัยเอง หรือเป็นความบกพร่องหรือความผิดปกติของอุปกรณ์ในรถยนต์ เป็นหลักคุ้มครองความรับผิดจากความประมาทเล็กน้อยไม่มีการจ่ายในลักษณะไม่พิสูจน์ความผิด²⁶

ผู้ที่ได้รับการคุ้มครองตามกฎหมายประกันภัยความรับผิดของประเทศญี่ปุ่นนี้ แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ เจ้าของรถยนต์หรือผู้มีสิทธิใช้รถยนต์เพื่อประโยชน์ของตนเอง และผู้ขับขี่ซึ่งได้รับอนุญาตจากเจ้าของรถยนต์หรือขับขี่เพื่อประโยชน์ของเจ้าของรถยนต์ กรมธรรม์ตามกฎหมายนี้คุ้มครองสำหรับอุบัติเหตุที่เกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่เท่านั้น หรือกล่าวในอีกทางหนึ่งก็คือผู้ได้รับความเสียหายจะต้องเป็นบุคคลที่สามรวมถึงทายาทของบุคคลเหล่านี้ด้วย แต่บริษัทที่รับประกันภัยอาจไม่ต้องจ่ายเงินประกันภัยนี้ หากเกิดจากความตั้งใจของผู้เอา

24 พนิต กุลศิริ, “ การประกันภัยรถยนต์ในประเทศเกาหลีใต้ ” วารสารประกันภัย 19 (เมษายน - มิถุนายน 2537) : 32-34 .

25 ไกรวิน สารวิจิตร, “ กฎหมายการประกันภัยบุคคลที่สามของประเทศญี่ปุ่น ”, วารสารนิติศาสตร์ 21 (มีนาคม 2534) : 54-55.

26 “จุดต่างพระราชบัญญัติไทยกับต่างแดน”, วารสารการเงินธนาคาร 13 (พฤษภาคม 2537) : 41.

ประกันภัยหรือผู้ทำสัญญาประกันภัยหรือกรณีชนแล้วหนี้ อย่างไรก็ตามสิทธิของผู้ประสบภัยยังคงมีอยู่โดยสามารถเรียกร้องจากบริษัทรับประกันภัย และบริษัทประกันภัยสามารถเรียกคืนจากกองทุนของรัฐ ซึ่งกองทุนของรัฐก็สามารถเรียกจำนวนเงินที่ได้ชดใช้คืนจากผู้รับผิดชอบได้ ที่เป็นเช่นนี้เพื่อคุ้มครองผู้ได้รับความเสียหายให้ได้รับค่าเสียหายนั่นเอง

ส่วนพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ใช้หลักความรับผิดโดยปราศจากความผิด (no-fault liability) ผู้ประสบภัยทุกคนจะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดว่าเป็นความผิดของฝ่ายใด บริษัทประกันภัยหรือกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นโดยเร็ว (ภายใน 7 วันนับแต่วันที่ได้รับความร้องขอ) หลักการชดใช้ค่าเสียหายโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด หมายความว่า เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นผู้ประสบภัยมีสิทธิขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นทันทีต่อบุคคลผู้ต้องรับผิด และบุคคลดังกล่าวต้องชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย โดยไม่ต้องคำนึงถึงว่าใครจะต้องรับผิดตามกฎหมายละเมิด และไม่ต้องฟ้องร้องเป็นคดีในศาล การประกันภัยแบบไม่มีความผิด (no-fault insurance)* จะทำให้ผู้เสียหายหรือผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายที่สามารถนำไปรักษาเยียวยาได้ โดยไม่ต้องกังวลใจว่าอุบัติเหตุเกิดขึ้นได้อย่างไร ใครเป็นผู้ผิด ทั้งนี้อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการใช้รถมีความเสี่ยงภัยที่อาจเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถและมีอาจหลีกเลี่ยงการใช้รถได้ เมื่อคำนึงถึงสาธารณะประโยชน์ จึงได้กำหนดให้มีการประกันภัยแบบไม่มีความผิด แม้กฎหมายจะมีการประกันภัยอุบัติเหตุอยู่แล้วก็ตาม แต่เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นมักจะเกิดการโต้เถียงถึงชนิดของอุบัติเหตุ ถ้าคนขับได้รับบาดเจ็บเนื่องจากอุบัติเหตุ นั้น เขาจะไม่ได้รับการชดใช้ค่าเสียหายจากบริษัทที่รับประกันภัยโดยอัตโนมัติ แต่จะต้องแสดงต่อศาลว่า คนขับรถอีกคันหนึ่งเป็นผู้รับผิดชอบต่อการณ์ที่เกิดขึ้นเสียก่อน และถ้าเขาพิสูจน์ไม่ได้ก็จะไม่ได้รับค่าเสียหายนั้น

ในระบบประกันภัยแบบไม่มีความผิด จะไม่ต้องมีการโต้เถียงกันว่าฝ่ายใดเป็นฝ่ายผิด เพราะผู้ประสบภัยไม่ต้องพิสูจน์ว่าผู้อื่นเป็นผู้ผิดก่อนที่จะได้รับค่าเสียหาย นโยบายการประกันภัยแบบไม่มีความผิดนี้ จะเป็นหลักประกันสำหรับผู้ขับขี่รถยนต์ในความเสียหายอันแท้

* no-fault insurance มีหลายลักษณะ คือ pure no-fault insurance ซึ่งเป็นประกันความรับผิดโดยตัดสิทธิการเรียกร้องค่าเสียหายในความผิดลักษณะละเมิด ผู้ประสบภัยจะได้รับค่าเสียหายตามระบบประกันภัยนี้เท่านั้น และ modified no-fault insurance เป็นระบบประกันภัยความรับผิด แต่ยังคงสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายในความผิดลักษณะละเมิดอยู่ สำหรับประเทศไทยใช้ระบบประกันภัยแบบ modified no-fault insurance

จริงที่เกิดขึ้นแก่เขา การบาดเจ็บหรือเสียชีวิตอาจเกิดจากการกระทำของผู้อื่นหรือเกิดจากความประมาทเลินเล่อของเขาเอง ซึ่งจะทำให้เขาไม่สามารถเรียกร้องค่าเสียหายในทางแพ่งตามกฎหมายลักษณะละเมิดได้²⁷ การชดเชยความเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ (รวมผู้ขับรถ) ในค่าเสียหายที่เป็นค่ารักษาพยาบาล ค่าขาดรายได้ และค่าใช้จ่ายอื่นๆ แต่จะไม่คุ้มครองความเสียหายในความเจ็บปวดทุกข์ทรมานซึ่งเป็นค่าเสียหายที่มีใช้ตัวเงิน

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กำหนดให้เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ จะต้องมีสัญญาประกันภัยความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถกับบริษัทประกันภัยในรถทุกคัน เจ้าของรถในที่นี้หมายความรวมถึง ผู้ซึ่งมีสิทธิครอบครองตามสัญญาเช่าซื้อ และผู้นารถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวด้วย รถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องทำประกันจะเป็นรถของหน่วยงานราชการและของราชวงศ์บัญญัติไว้ในมาตรา 8 การประกันภัยชนิดนี้เป็นการประกันภัยภาคบังคับ บริษัทประกันภัยต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้ประสบภัยจากรถคันที่ได้เอาประกันภัยไว้กับบริษัทตนทุกคนไม่ว่าผู้ประสบภัยนั้นจะเป็นบุคคลภายนอกหรือผู้ซึ่งอยู่ในรถ กล่าวในอีกนัยว่าเป็นการคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ประชาชนทุกคนที่ได้รับความเสียหาย ได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย อันเนื่องจากรถที่ใช้ หรืออยู่ในทาง หรือเนื่องจากสิ่งที่เป็นวัตถุหรือติดตั้งในรถนั้น เช่น เกิดจากถูกรถชนหรือเฉี่ยวล้มลง, ลินค้ำ หิน ทราชที่บรรทุกมาในรถ ล้อรถหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถที่ติดอยู่กับรถ หลุดออกมาหรือพุ่งตกลงมาจากรถ มาโดนตัวผู้ประสบภัยจนได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต , จากก๊าซหรือวัตถุมีพิษหรือวัตถุอันตรายที่บรรทุกในรถขนส่งรั่วออกมาทำอันตรายต่อร่างกายหรืออนามัยหรือชีวิตของผู้ประสบภัย ถือว่าเป็นผู้ประสบภัยจากรถทั้งสิ้นไม่ว่าผู้นั้นจะเป็นใครก็ตาม อาจเป็นผู้ขับรถคันที่ก่อเหตุหรือผู้โดยสารในรถหรืออยู่บนรถ หรืออยู่ส่วนใดส่วนหนึ่งของรถ ผู้ที่กำลังขึ้นหรือกำลังลงจากรถ ผู้ใช้ถนน คนเดินเท้า หรือแม้แต่ผู้ที่อยู่ในตึกอาคารหรือในบ้าน หากเป็นผู้ที่ได้รับความเสียหายหรือได้รับอันตรายแก่กายหรือชีวิตแล้ว เป็นผู้ประสบภัยจากรถตามกฎหมายนี้ รวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้ที่เสียชีวิตด้วย

ผู้ประกอบการขนส่งที่มีรถไว้ใช้เพื่อประกอบการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นเจ้าของรถหรือเป็นผู้เช่าซื้อรถก็ตาม เป็นผู้มีหน้าที่จัดทำประกันภัยความเสียหายเพื่อผู้ประสบภัยจากรถ โดยมีวงเงินประกันภัยจำนวน 50,000 บาทต่อคน และจำนวน 10,000,000 บาทต่อความเสียหายที่

27 วิชา มหาคุณ , “ การประกันภัยความเสียหาย ระบบไม่มีความผิด (No-fault Insurance) ” , บทบัญญัติ 43 (ธันวาคม 2530) : 61.

มือ สายตาทางกว้างและสายตาทางลึก ส่วนกรณีขาดต่อใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถเกินกว่า 3 ปี ให้อื่นคำขอใบอนุญาตใหม่พร้อมด้วยใบอนุญาตเดิมหรือใบแทนและเอกสารหลักฐานต่างด้วย จะต้องมีการรับรองแพทย์และมีการทดสอบปฏิกิริยา ประสาทมือ สายตาทางกว้างและทางลึก ทดสอบขับรถตามชนิดของใบอนุญาตและพิมพ์ลายนิ้วมือเพื่อตรวจสอบประวัติด้วย³ กฎหมาย กำหนดใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถมีอายุสามปีนับแต่วันที่ได้ออกใบอนุญาต และหากผู้ขับรถขนส่ง เป็นผู้ขาดคุณสมบัติหรือลักษณะที่กำหนดไว้ ภายหลังจากที่ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถขนส่ง แล้ว นายทะเบียนมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถได้ เช่น กรณีปรากฏภายหลังว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถเคยรับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดและพ้นโทษมาแล้วยังไม่ เกิน 3 ปี นายทะเบียนสามารถเพิกถอนใบอนุญาตได้ แต่ถ้าพ้นโทษจำคุกเกิน 3 ปีแล้ว แม้ว่า จะไม่พ้นกำหนด 3 ปี ของการเพิกถอนใบอนุญาตก็ตามผู้ขับรถมีสิทธิยื่นขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ ขับรถใหม่ได้ ไม่ถือว่าขาดมาตรา 96(8) เป็นคนละกรณีกัน

- พนักงานขับรถขนส่งอาจถูกเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจเรียกให้ทำการตรวจสอบใน ร่างกาย

กฎหมายกำหนดให้เจ้าพนักงานผู้มีอำนาจซึ่งได้แก่ ตำรวจหรือผู้ตรวจการ ทำการ ตรวจสอบในร่างกายของผู้ขับรถขนส่งในระหว่างที่ปฏิบัติหน้าที่อยู่ได้ หากมีกรณีอันมีเหตุอันควร เชื่อได้ว่าผู้ขับรถขนส่งมียาเสพติดหรือวัตถุที่มีฤทธิ์ต่อจิตและประสาทหรือสุราอยู่ในร่างกาย เพื่อ ให้มาตรการทางกฎหมายเป็นผลในทางปฏิบัติในการควบคุมผู้ขับรถขนส่ง ที่กฎหมายกำหนด ให้ผู้ที่ทำหน้าที่ขับรถที่ใช้ในการขนส่งจะต้องไม่เสพสุรายาเมาหรือยาเสพติดหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ ต่อจิตและประสาท และจะต้องไม่ขับรถในเวลาที่ย่ำกายหรือจิตใจหย่อนความสามารถในการ ขับรถ เพราะสารเหล่านี้จะมีผลกระทบต่อระบบประสาทของผู้ขับ จะกระตุ้นประสาททำให้ไม่ ระวังไม่อ่อนเพลีย อาจเกิดภาพหลอนหรือเกิดการหลับในขณะที่ขับรถ ผลของสารจำพวกนี้ทำให้ ร่างกายและจิตใจของผู้ขับรถอยู่ในสภาพที่ไม่สมบูรณ์ไม่เหมาะแก่การขับรถ จึงจำเป็นต้องมี มาตรการในการควบคุม โดยกำหนดให้มีการตรวจหรือทดสอบสารจำพวกนี้ในร่างกายของผู้ขับ รถ เพื่อให้แน่ใจได้ว่าผู้ขับรถมีประสิทธิภาพหรือมีความสมบูรณ์ตลอดเวลาที่ทำหน้าที่ขับรถ ทั้ง ยังเป็นหลักประกันความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารและประชาชนที่อยู่บนท้องถนน หากผู้ขับรถขนส่ง ฝ่าฝืนข้อห้ามนี้และผู้ตรวจการได้ตรวจพบสารดังกล่าวอยู่ในร่างกายของผู้ขับรถผู้นั้นมีความ

3 ระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการต่ออายุใบอนุญาตผู้ ประจํารถและการออกใบอนุญาตผู้ประจํารถสำหรับกรณีใบอนุญาตเดิมขาดต่ออายุ พ.ศ. 2525

เกิดขึ้นต่อครั้ง²⁸ การตรวจว่าได้มีการทำประกันภัยตามกฎหมายนี้หรือไม่ จะสามารถตรวจสอบได้ ในเวลาที่รถที่ใช้ในการขนส่งจะต้องต่อทะเบียนหรือจดทะเบียนรถใหม่ตามกฎหมายขนส่ง ที่จะมีการตรวจสภาพรถทุกปี นายทะเบียนจะตรวจว่ารถคันที่มาตรวจสภาพนี้ได้จัดให้มีประกันภัยเพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถหรือไม่ ถ้ามีจึงจะต่อทะเบียนหรือจดทะเบียนให้เพื่อเป็นการบังคับให้รถทุกคันต้องมีประกันภัยได้เป็นผลเต็มที่

- ค่าเสียหายที่ผู้ประสบภัยจากรถจะได้รับ

เมื่อความเสียหายจากรถเกิดขึ้นผู้ประสบภัยจะได้รับค่าเสียหายตามที่กฎหมายได้กำหนดไว้ ค่าเสียหายนี้แบ่งได้เป็น 2 ส่วน คือค่าเสียหายเบื้องต้น* และค่าเสียหายที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้นแต่ไม่เกินวงเงินที่ประกันไว้ ค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นค่าเสียหายที่ผู้ประสบภัยจะได้รับโดยไม่ต้องรอพิสูจน์ความผิด จะได้รับค่าเสียหายนี้อย่างแน่นอนและรวดเร็ว บริษัทประกันภัยจะต้องจ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยเมื่อมีการขอมา เพราะเป็นการประกันภัยที่รับประกันว่าจะจ่ายค่าเสียหายให้ทันทีเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้น โดยไม่คำนึงถึงความผิดจะเป็นของฝ่ายใด แม้จะไม่มีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเป็นฝ่ายผิดหรือเป็นเพราะเหตุสุดวิสัย เพื่อให้ผู้ประสบภัยและครอบครัวของเขาบรรเทาความเดือดร้อนลง มีเงินที่จะนำไปใช้ในการรักษาพยาบาลหรือจัดการงานศพได้ จำนวนเงินที่ผู้ประสบภัยจะได้รับในค่าเสียหายเบื้องต้นนี้เป็นจำนวนเงินเท่าที่ใช้จ่ายจริงแต่ไม่เกิน 10,000 บาท หรือ 20,000 บาท²⁹ ส่วนค่าเสียหายที่เกิน

²⁸ กฎกระทรวง (พ.ศ. 2535) ข้อ 1 (2) บัญญัติให้ รถที่มีที่นั่งเกิน 7 คนหรือใช้บรรทุกผู้โดยสารรวมทั้งผู้ขับขี่เกิน 7 คน ให้มีจำนวนเอาประกันภัย 50,000 บาทต่อคน และ 10,000,000 บาทต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อครั้ง

* หมายถึง ค่ารักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลของผู้ประสบภัย ในกรณีเป็นความเสียหายต่อร่างกายของผู้ประสบภัย และเป็นค่าปลงศพ และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพผู้ประสบภัยซึ่งถึงแต่ความตาย หากเป็นกรณีความเสียหายต่อชีวิต

²⁹ กฎกระทรวงฉบับที่ 6 พ.ศ. 2535 ข้อ 2 ได้กำหนดจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่จะจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัย เป็นดังนี้ ในกรณีความเสียหายต่อร่างกายเป็นจำนวนเท่าที่จ่ายจริงแต่ไม่เกิน 10,000 บาท กรณีความเสียหายต่อชีวิตเป็นจำนวนเงิน 10,000 บาท และในกรณีที่ผู้ประสบภัยถึงแก่ความตายหลังจากมีการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล เป็นเงินจำนวนตามกรณีแรกและกรณีที่สองรวมกัน

กว่าค่าเสียหายเบื้องต้น เป็นค่าเสียหายที่อยู่ในความคุ้มครองตามกฎหมายนี้เช่นกัน เพียงแต่บริษัทรับประกันภัยจะชดใช้ค่าเสียหายในส่วนนี้ต่อเมื่อได้มีการพิสูจน์แล้วว่าผู้ประสบภัยมิได้เป็นฝ่ายผิด ซึ่งเป็นเงินจำนวนเมื่อรวมกับค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้จ่ายไปแล้ว จะรวมเป็นจำนวนเท่าที่จ่ายจริงแต่ไม่เกิน 50,000 บาทต่อหนึ่งคน ในกรณีเป็นความเสียหายต่อร่างกาย หากเสียชีวิตทันทีเป็นจำนวนเมื่อรวมกับค่าเสียหายเบื้องต้นแล้วเป็นเงินจำนวน 50,000 บาทต่อหนึ่งคน ส่วนกรณีบาดเจ็บแล้วมาเสียชีวิตในภายหลังเป็นเงินจำนวนเท่าที่จ่ายจริงแต่ไม่เกิน 50,000 บาท

เหตุที่ต้องให้มีการพิสูจน์ความผิดก่อนที่จะจ่ายค่าเสียหายที่เกินค่าเสียหายเบื้องต้น ได้มีผู้ให้เหตุผลว่าเป็นการรักษาหลักความสงบสุขและศีลธรรมอันดีของประชาชนไว้ โดยผู้ผิดจะต้องได้รับโทษในความผิดที่ตนได้กระทำให้ ซึ่งเป็นตามทฤษฎีการลงโทษแก้แค้นตอบแทน ผู้กระทำผิดสมควรที่จะได้รับโทษหรือความเดือดร้อนตอบแทนไป และเพื่อให้สามารถหาผู้ที่ต้องรับผิดชอบในเหตุการณ์อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นได้ และบริษัทประกันสามารถใช้สิทธิไล่เบี้ยผู้กระทำผิดหรือไล่เบี้ยระหว่างกันเองได้³⁰ สำหรับผู้ประสบภัยที่เป็นผู้ขับขี่และเป็นฝ่ายที่จะต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย หรือไม่มีผู้ใดรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ขับขี่ที่ประสบภัย เป็นกรณีไม่มีคู่กรณี เช่น ชนเสา ชนต้นไม้ จะได้รับเฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้นเท่านั้น

การจ่ายค่าเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถของกฎหมายประเทศไทยนั้น ได้กำหนดไว้ในกฎหมายสำหรับการเสียชีวิต และความหนักเบาของความทุกข์ทรมานรวมทั้งความบาดเจ็บจำกัดจำนวนความรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัยแต่ละรายแต่ไม่จำกัดจำนวนความรับผิดชอบครั้งไว้ ความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยยังคงเดิมตลอดระยะเวลาที่เอาประกันภัยโดยมิได้ลดลงตามจำนวนเงินที่ได้ชดใช้ไป ในกรณีที่เป็นความเสียหายร้ายแรง ผู้เอาประกันภัยจะถูกเรียกเก็บเบี้ยประกันภัยเพิ่มสำหรับระยะเวลาที่ยังเหลืออยู่ จำนวนเงินที่บริษัทผู้รับประกันภัยจะต้องจ่ายในกรณีที่เสียชีวิต เป็นเงินจำนวน 30,000,000 เยน กรณีบาดเจ็บเป็นเงินจำนวน 1,200,000 เยน ส่วนกรณีทุพพลภาพถาวรเป็นเงินจำนวน 750-30,000,000 เยน (เป็นอัตราที่กำหนดในวันที่ 1 เมษายน 2534 กำหนดโดยกฎกระทรวง ได้มีการเปลี่ยนแปลงจำนวนเงินที่จ่ายมาแล้วหลายครั้ง)³¹ การชดใช้ความเสียหายจะได้รับการตรวจสอบอุบัติเหตุและการสอบสวนความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัย รวมทั้งการประเมินค่าสินไหมทดแทนจะกระทำโดยสำนักงานสำรวจของ

30 เกียรติศักดิ์ คำสมาน, “พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 : บทบาทในการเสริมสร้างความมั่นคงให้ระบบเศรษฐกิจและสังคม”, วารสารประกันภัย 18 (ตุลาคม - ธันวาคม 2536) : 19.

31 “จุดต่างพระราชบัญญัติไทยกับต่างแดน”, วารสารการเงินธนาคาร 13 (พฤษภาคม 2537) : 41-42.

สมาคมกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ * ซึ่งจะตั้งอยู่ในเมืองต่างๆ เพื่อให้สามารถจ่ายค่าเสียหายได้รวดเร็วและป้องกันการชดใช้หรือการปฏิบัติที่แตกต่างกันของแต่ละบริษัท การจ่ายค่าเสียหายของประเทศญี่ปุ่นและประเทศไทยมีความแตกต่างกัน ประเทศไทยนั้นเมืองเงินจำนวนจำกัดสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นในแต่ละครั้งด้วย ในขณะที่เป็นรถที่ใช้ในการประกอบการขนส่ง จะมีวงเงินจำกัดไม่เกิน 10,000,000 บาทต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นในแต่ละครั้ง แต่ประเทศญี่ปุ่นไม่มีการจำกัดวงเงินเช่นนี้ ทำให้ผู้ที่ได้รับความเสียหายมีสิทธิได้รับค่าเสียหายตามกฎหมายทุกคน (หมายความว่าบุคคลที่สาม) เพราะหากมีผู้ที่ได้รับความเสียหายเป็นจำนวนมากแล้ว ความเสียหายที่เกิดขึ้น อาจเกินวงเงินจำนวน 10,000,000 บาท เป็นผลให้ผู้ประสบภัยบางรายไม่ได้รับการชดใช้ค่าเสียหายได้

- กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถได้ตั้งสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถขึ้น มีกระจายอยู่ทั่วประเทศ ทำหน้าที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย เพื่อให้ผู้ประสบภัยทุกคนได้รับความช่วยเหลืออย่างทันท่วงที และมีบทบาทสำคัญในการอุดช่องว่างที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งไม่อาจใช้หลักการประกันภัยหรือหลักกฎหมายลักษณะละเมิดได้ หรือในกรณีที่ไม่สามารถหาตัวผู้รับผิดชอบในการจ่ายค่าชดเชยความเดือดร้อนเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัย เช่น กรณีชนแล้วหนี เหตุเกิดจากรถที่ถูกลักมา เจ้าของรถที่ไม่มีประกันและไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น หรือบริษัทประกันภัยไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น เป็นต้น สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะจ่ายเฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้น และภายใต้กรณีทั้ง 6 ประการ

* เป็นหน่วยงานอิสระตั้งอยู่ในความเป็นกลาง สมาคมนี้อาศัยวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่เป็นธรรมต่อสาธารณชน รักษาผลประโยชน์ของผู้เอาประกันภัย และส่งเสริมธุรกิจประกันภัยให้มีเสถียรภาพและมั่นคง เมื่อผู้ประสบภัยแจ้งอุบัติเหตุให้สมาคมทราบเพื่อให้ส่งเจ้าหน้าที่ไปตรวจสอบอุบัติเหตุและประเมินความเสียหายและค่าเสียหาย เมื่อสรุปได้ก็จะส่งรายละเอียดพร้อมจำนวนที่จะต้องจ่ายให้กับบริษัทประกันภัย เพื่อจะได้จ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยตามจำนวนเงินนั้น

ตามที่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 23 เท่านั้น³² สำหรับที่มาของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมาจากหลายแหล่งด้วยกัน เช่น เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้ เงินที่บริษัทประกันภัยจ่ายสมทบให้เป็นรายปีในอัตราร้อยละ 2 ของเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัย หรือจากเงินอุดหนุนที่รัฐจัดสรรให้จากงบประมาณแผ่นดิน เป็นต้น (มาตรา 33)

การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ผู้ประสบภัยจะต้องร้องขอจากบริษัทประกันภัยเสียก่อน เมื่อได้รับการปฏิเสธหรือเป็นกรณีตามมาตรา 23 จึงจะมาขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทน บริษัทประกันภัยที่รับประกันภัยเพื่อผู้ประสบภัยจากกรณีไม่สามารถอ้างเหตุต่างๆ เป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบผู้ประสบภัยในการชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้น เหตุผลที่บริษัทประกันภัยยกขึ้นอ้าง เช่น อ้างข้อความในกรมธรรม์ประกันภัยหรือเอกสารประกอบหรือเอกสารแนบท้ายกรมธรรม์ระบุถึงความรับผิดชอบของบริษัทประกันภัยแตกต่างไปจากความรับผิดชอบตามกฎหมายนี้ หรืออ้างความไม่สมบูรณ์หรือการฝ่าฝืนเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัยระหว่างบริษัทประกันภัยกับเจ้าของรถ หรือได้มีการบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยกับเจ้าของรถแล้ว หรืออ้างความทุจริตหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัย เป็นต้น เพื่อมิให้บริษัทประกันภัยยกข้ออ้างเหล่านี้ใช้ในการหลีกเลี่ยงการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น จึงได้บัญญัติ

32 กรณีที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ได้แก่

1. เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถ และเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้ไม่ครบจำนวน
2. ขณะเกิดเหตุรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถเพราะเหตุที่รถนั้นได้ถูกยกยอก ฉ้อโกง กรรโชก ลักทรัพย์ รีดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และเจ้าของรถได้ร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวนแล้ว
3. ไม่มีผู้ใดแสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และรถนั้นไม่มีการประกันภัยกับบริษัทประกันภัยไว้
4. ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายจากรถ แต่ไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย
5. บริษัทประกันภัยไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นไม่ครบ
6. ความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยเกิดจากรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีประกันความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย

ไว้ในกฎหมายห้ามบริษัทประกันภัยอ้างเช่นนี้ได้อย่างเด็ดขาด ตัดปัญหาการยกข้ออ้างเพื่อถ่วงเวลาในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น

- สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายเบื้องต้นคืนของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยหรือบริษัทประกันภัย

เมื่อกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยหรือบริษัทประกันภัย ได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยแล้ว มีบางกรณีที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยหรือบริษัทประกันภัยมีสิทธิเรียกให้บุคคลใดบุคคลหนึ่งชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายไปคืนได้ แบ่งได้เป็น 3 กรณี ดังนี้

1. กรณีเจ้าของรถที่ก่อความเสียหายมิได้จัดให้มีประกันภัยตามกฎหมายนี้ และไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือจ่ายไม่ครบจำนวน หรือบริษัทประกันภัยไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือจ่ายไม่ครบจำนวน เมื่อกองทุนทดแทนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไป นายทะเบียนมีอำนาจสั่งให้เจ้าของรถหรือบริษัทประกันภัยดังกล่าวแล้วแต่กรณี จ่ายเงินในจำนวนที่ได้จ่ายไปคืนกองทุนทดแทน พร้อมด้วยเงินเพิ่มในอัตราร้อยละ 20 ของจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้น ภายใน 7 วันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่งจากนายทะเบียน เหตุที่เรียกเงินจำนวนดังกล่าวคืนได้ เพราะค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นจำนวนเงินที่เจ้าของรถหรือบริษัทประกันภัยจะต้องรับผิดชอบ และเพื่อเป็นการลงโทษเมื่อไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจึงต้องเสียเงินเพิ่ม

2. กรณีความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลภายนอก หรือเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของเจ้าของรถ ผู้ขับขี่ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสบภัยเอง เมื่อกองทุนทดแทนหรือบริษัทประกันภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปแล้ว มีสิทธิไต่เบี่ยเรียกค่าเสียหายเบื้องต้นคืนจากบุคคลเหล่านี้ ภายใน 1 ปี นับแต่วันที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น หรือภายใน 5 ปี นับแต่วันที่รู้ตัวผู้ต้องรับผิดชอบ การที่เรียกคืนได้ เป็นเพราะความเสียหายที่เกิดขึ้นมาจากการกระทำของบุคคลเหล่านั้นทั้งสิ้น ผู้ก่อความเสียหายจึงไม่ควรจะมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหาย แต่การที่กฎหมายให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นไปในตอนแรก เพื่อเป็นการช่วยเหลือเพื่อนมนุษย์ด้วยกันที่ร่วมเสี่ยงภัยบนท้องถนนที่มีเครื่องจักรกลและเป็นอันตราย ตามหลักของมนุษยธรรม และเป็นการป้องกันมิให้มีการแสวงหาประโยชน์จากกฎหมายนี้โดยการจงใจเป็นผู้ก่อความเสียหายเอง และเพื่อให้มีการใช้ความระมัดระวังตามสมควรในการใช้รถใช้ถนน จึงมีการวางหลักความรับผิดชอบในเรื่องประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงไว้

3. กรณีความเสียหายเกิดขึ้นจากรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีประกันภัยเพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัย ตามมาตรา 8 กองทุนทดแทนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไป หน่วยงานซึ่งเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายจะต้องส่งเงินในจำนวนที่

กองทุนทดแทนได้จ่ายไปคืนให้แก่กองทุนทดแทน เนื่องจากความเสียหายที่เกิดขึ้นหน่วยงานของราชการที่รถสังกัดอยู่เป็นเจ้าของจะต้องรับผิดชอบในรถของตน

ค่าเสียหายเบื้องต้นที่ผู้ประสบภัยได้รับนี้ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของค่าสินไหมทดแทน เมื่อผู้ประสบภัยได้มีการฟ้องร้องเรียกค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายลักษณะละเมิด ไม่สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายในทางแพ่ง เพราะค่าเสียหายตามกฎหมายนี้มีจำนวนน้อยอาจไม่เพียงพอต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายนี้ที่มีความสำคัญคือ สถานพยาบาลหรือโรงพยาบาล ซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่จะทำให้การดำเนินการตามกฎหมายนี้ประสบความสำเร็จได้ โดยให้ผู้ประสบภัยได้รับการรักษาพยาบาลได้อย่างทันท่วงที โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลมีส่วนช่วยเหลือและให้ความร่วมมือเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของกฎหมายได้อย่างยิ่ง จึงได้มีการตั้งคณะกรรมการแพทย์เพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลและวินิจฉัยปัญหาเกี่ยวกับค่ารักษาพยาบาล เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมในการปฏิบัติตามกฎหมายนี้ กำหนดมาตรฐานกลางในอัตราค่ารักษาพยาบาลขึ้นเพื่อเป็นแนวทางในการตรวจสอบความถูกต้องของค่ารักษาพยาบาล และให้เป็นในมาตรฐานเดียวกัน³³

สรุปผู้ประกอบการขนส่งจะต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งของตน ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 7 โดยมีวงเงินประกันภัยตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง สำหรับรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่ง (เป็นรถที่มีที่นั่งเกิน 7 คน) ให้มีจำนวนเงินเอาประกันภัย จำนวน 50,000 บาทต่อคน และจำนวน 10,000,000 บาทต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อครั้ง เพื่อเป็นหลักประกันให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถและ สถานพยาบาล ที่จะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นอย่างแน่นอนและทันท่วงที่สามารถนำเงินไปเยียวยาความเสียหายหรือได้รับการชดใช้คืนในภายหลังจากที่ได้รักษาพยาบาลผู้ประสบภัยไปแล้ว และเป็นหลักประกันความผิดให้กับเจ้าของรถที่อาจจะต้องเดือดร้อนทางการเงิน อันเนื่องจากการที่จะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อบุคคลอื่น หากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่งเป็นฝ่ายผิด หรือเป็นฝ่ายก่อความเสียหายโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง จะถูกบริษัทประกันภัยหรือกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยไต่เบี่ย เรียกให้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นที่ได้จ่ายไปแล้วคืนจากผู้ประกอบการขนส่งหรือผู้ขับรถขนส่ง และผู้ประกอบการขนส่งอาจจะต้องเสียเบี่ยประกันภัยสูงขึ้นกว่าเดิมในปีถัดไปแก่บริษัทที่รับประกันภัยรถของตน

33 “การปฏิบัติงานของโรงพยาบาล”, วารสารการเงินธนาคาร 13 (พฤษภาคม 2537) : 47-50.

จากมาตรการต่างๆ ในการควบคุมการขนส่ง ทั้งผู้ประกอบการขนส่งและผู้ขับรถขนส่งที่มีความสำคัญในการดำเนินกิจการขนส่ง เป็นการควบคุมเพื่อให้ปฏิบัติตามแนวทางที่กฎหมายกำหนดไว้ ซึ่งเป็นแนวทางที่เป็นประโยชน์ต่อส่วนรวม ต่อสังคม เพื่อมิให้เกิดอันตรายจากการขนส่ง หรือลดความเสี่ยงที่จะเกิดอันตรายจากการขนส่งให้มากที่สุด แต่อย่างไรก็ตาม ก็ยังมีความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งขึ้นอยู่เสมอ ผู้ที่ได้รับความเสียหายจำเป็นต้องใช้วิธีการต่างๆ เพื่อให้ได้รับการชดใช้ความเสียหายที่ตนได้รับ หรือให้ผู้กระทำความผิดได้รับโทษจากการกระทำนั้น โดยดำเนินคดีในศาลทั้งทางแพ่งและทางอาญา

2. การดำเนินคดีต่อผู้กระทำความผิด

เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นจากการขนส่ง ผู้ที่ได้รับความเสียหายต้องการให้ผู้ที่เกี่ยวข้องชดใช้ให้แก่ตน ความผิดที่เกิดขึ้นนั้นทั้งความผิดทางแพ่งและทางอาญา การดำเนินความผิดในทางอาญามีในกฎหมายพิเศษ อันได้แก่ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นความผิดเพราะมีกฎหมายบัญญัติห้ามไว้ (mala prohibita) ผู้ที่จะดำเนินคดีอาญาได้ก็คือ พนักงานอัยการเท่านั้น เพราะผู้เสียหายในความผิดตามกฎหมายเหล่านี้คือรัฐ ความผิดทางอาญาอีกประการคือ ความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา ประชาชนที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่ง สามารถที่จะดำเนินคดีต่อผู้กระทำความผิดได้ ความผิดที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่ง ส่วนมากจะเป็นความผิดฐานทำให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตาย หรือทำให้ทรัพย์สินของผู้อื่นเสียหาย ซึ่งเป็นความผิดในตัวเอง (mala in se) ส่วนการดำเนินคดีในทางแพ่ง อันได้แก่ความรับผิดลักษณะละเมิด เพื่อเรียกค่าสินไหมทดแทนจากการละเมิดที่เกิดขึ้นจากการขนส่ง เป็นวิธีที่ผู้ได้รับความเสียหายหรือผู้ประสบภัยใช้ในการเยียวยาความเสียหายของตนจากผู้กระทำความผิด

2.1. การดำเนินคดีในทางอาญา

การดำเนินคดีอาญาใช้หลักการตรวจสอบหาข้อเท็จจริงในเรื่องที่กล่าวหา เพื่อพิสูจน์ความจริงเป็นอย่างไร ต้องอาศัยทุกฝ่ายร่วมมือกันในการค้นหาความจริง ไม่ว่าจะเป็นฝ่ายพนักงานสอบสวนหรือพนักงานอัยการ หรือทนาย หรือแม้แต่ศาล เพราะในคดีอาญาคู่ความไม่สามารถกำหนดข้อเท็จจริงโดยการตกลงกัน จะต้องเป็นการดำเนินการเพื่อให้ได้มาซึ่ง

ความจริง การค้นหาความจริงจะทำในทุกขั้นตอนของกระบวนการพิจารณา เพื่อพิสูจน์ความผิด และพิสูจน์ว่าผู้ถูกกล่าวหาทำผิดจริงหรือไม่ โดยการรวบรวมข้อเท็จจริง และนำมาซึ่งน้ำหนักในแต่ละขั้นตอนของการดำเนินคดี การเริ่มดำเนินคดีอาญาเริ่มต้นจากการดำเนินการของพนักงานสอบสวน ซึ่งจะทำการค้นหาการกระทำความผิดและผู้กระทำความผิด เมื่อมีเหตุอันควรเชื่อได้ (probable cause) ว่ามีการกระทำความผิดเกิดขึ้น พนักงานสอบสวนหรือตำรวจจะทำการรวบรวมพยานหลักฐานต่างๆ เพื่อให้ทราบข้อเท็จจริงและเอาตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษ เมื่อได้พยานหลักฐานเพียงพอแล้วอาจจะต้องมีการจับกุมตัวผู้ต้องหาหรือจำเลย เพราะเกรงว่าจะหลบหนีไปหรือเพราะเป็นความผิดร้ายแรง ซึ่งการจะจับกุมตัวผู้ต้องหาหรือจำเลยได้จะต้องมีพยานหลักฐานที่จะชี้ให้เห็นได้พอสมควรว่าเป็นผู้กระทำความผิดและพนักงานสอบสวนเกรงว่าจะหลบหนี หรือจับเนื่องจากเป็นความผิดที่ร้ายแรง เพราะการดำเนินคดีอาญาจะต้องกระทำต่อหน้าจำเลย ซึ่งหมายความว่า จะต้องได้ตัวจำเลยมาดำเนินคดีในศาล กระบวนการต่อไปก็คือการยื่นฟ้องของโจทก์ต่อศาล ศาลจะได้สวนมูลฟ้องว่าคดีมีมูลหรือไม่ ในคดีที่ราษฎรเป็นโจทก์ศาลจะทำการได้สวนมูลฟ้องเสมอ ถ้าคดีมีมูล (prima facie case) ศาลก็จะประทับฟ้องโจทก์มีหน้าที่นำสืบให้เห็นถึงมูลคดี นำพยานหลักฐานมาสืบให้เห็นเบื้องต้นว่ามีมูลคดี ตามกฎหมายลักษณะพยานของอังกฤษเรียกหน้าที่นำสืบชนิดนี้ว่า evidencial burden of proof³⁴ ถ้าโจทก์ไม่สามารถนำพยานมาได้สวนเพื่อวินิจฉัยถึงมูลคดีได้ ถือว่าคดีโจทก์ไม่มีมูลศาลจะพิพากษายกฟ้องไป ส่วนฟ้องที่พนักงานอัยการเป็นผู้ยื่นฟ้อง ศาลอาจจะไม่ทำการได้สวนมูลฟ้องก็ได้เพราะได้ผ่านการสอบสวนมาแล้ว และโดยปกติศาลจะไม่ได้สวนมูลฟ้องคดีของพนักงานอัยการเลย กระบวนการข้างต้นนี้เป็นกระบวนการที่อยู่ในขั้นก่อนพิจารณาคดี ในขั้นพิจารณาคดีศาลจะนำข้อเท็จจริงที่ได้จากพยานหลักฐานต่างๆ ที่คู่ความได้นำสืบ พิจารณาวินิจฉัยว่าจำเลยได้กระทำความผิดตามที่ถูกกล่าวหาหรือไม่ ในคดีอาญาโจทก์เป็นผู้มีหน้าที่นำสืบหรือมีภาระการพิสูจน์ (burden of proof) เพราะโจทก์เป็นผู้กล่าวอ้างว่าจำเลยเป็นผู้กระทำความผิด ตามหลักผู้ใดกล่าวอ้างผู้นั้นต้องนำสืบ (ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 84) โจทก์จึงต้องนำพยานหลักฐานต่างๆ มาสืบต่อศาลเพื่อสนับสนุนข้ออ้างของตน ศาลเป็นผู้กำหนดภาระการพิสูจน์โดยพิจารณาจากประเด็นข้อพิพาท ประเด็นข้อพิพาทในคดีอาญาที่มักจะมีอยู่เสมอ ได้แก่ ได้มีการกระทำความผิดขึ้นหรือไม่ และจำเลยเป็นผู้กระทำความผิดนั้นหรือไม่ ซึ่งประเด็นเหล่านี้โจทก์เป็นผู้มีภาระการ

³⁴ จรัญ ภักดีธนากุล, รวมคำบรรยาย ภาคสอง สมัยที่ 47 ปีการศึกษา 2537 เล่มที่ 3 (กรุงเทพมหานคร : สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2538) , หน้า 198-199.

พิสูจน์ให้ศาลเชื่อตามที่โจทก์อ้าง จำเลยอาจมีภาระการพิสูจน์ได้ในกรณีที่จำเลยอ้างว่ามีเหตุยกเว้นโทษหรือเหตุลดโทษ ซึ่งเป็นข้อเท็จจริงที่จำเลยอ้างขึ้นมา ศาลจะกำหนดภาระการพิสูจน์ในแต่ละประเด็นข้อพิพาทถือตามกฎหมายเป็นหลัก และการที่ศาลพิพากษาชี้ขาดคดีจะต้องถือตามภาระการพิสูจน์ที่ถูกต้อง³⁵ ดังนั้นหากศาลกำหนดภาระการพิสูจน์ผิด แม้จะไม่มี การโต้แย้งก็ไม่ตัดสิทธิหรือเปลี่ยนแปลงหน้าที่ของศาลในการวินิจฉัยชี้ขาดคดีที่ต้องอาศัยภาระการพิสูจน์ที่ถูกต้องเท่านั้น

- ภาระการพิสูจน์

ภาระการพิสูจน์ (legal burden of proof) หมายถึง ภาระที่จะต้องนำพยานหลักฐานมาพิสูจน์ข้ออ้างของคุณความฝ่ายที่กล่าวอ้างให้ได้เป็นจริง มิฉะนั้นคุณความฝ่ายที่มีหน้าที่นำสืบจะต้องเป็นฝ่ายแพ้ในประเด็นนั้น ภาระการพิสูจน์ของโจทก์ในคดีอาญาเป็นหน้าที่นำสืบตามกฎหมาย กล่าวคือเป็นหน้าที่กำหนดขึ้นตามกฎหมายสารบัญญัติ เมื่อโจทก์กล่าวหาว่าจำเลยเป็นผู้กระทำความผิด โจทก์ก็ต้องนำพยานหลักฐานว่าการกระทำอย่างไรที่เป็นความผิดและจำเลยเป็นผู้กระทำความผิด ตามหลักผู้ใดกล่าวอ้างผู้ใดนำสืบ ส่วนจำเลยเกิดหน้าที่จะต้องนำพยานหลักฐานมานำสืบเพื่อหักล้างพยานโจทก์ มิฉะนั้นจำเลยจะต้องเสี่ยงต่อการแพ้คดีได้ เป็นหน้าที่นำสืบในเชิงคดี (tactical burden of proof)³⁶ ในกฎหมายลักษณะพยานของไทยการกำหนดภาระการพิสูจน์ ใช้หลักคุณความฝ่ายใดกล่าวอ้างข้อเท็จจริงใด ฝ่ายนั้นมีหน้าที่นำสืบ มีข้อยกเว้นกรณีกฎหมายบัญญัติสันนิษฐานไว้เป็นคุณแก่ผู้ใด ผู้ใดไม่ต้องนำสืบข้อเท็จจริงตามที่กฎหมายสันนิษฐานให้ไว้แล้ว ตกเป็นหน้าที่ของฝ่ายที่ถูกสันนิษฐานหรือฝ่ายตรงข้าม ต้องพิสูจน์หักล้างข้อสันนิษฐานนั้น (ในกฎหมายลักษณะพยานของต่างประเทศจะมีหลักในการกำหนดภาระการพิสูจน์อื่นๆ อีก เช่น หลักข้อเท็จจริงอยู่ในความรู้เห็นของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งโดยเฉพาะหรือ exclusive knowledge, หลักการพิสูจน์ในเชิงปฏิเสธ , หลักฝ่ายที่จะต้องแพ้คดีเป็นฝ่ายที่มีภาระการพิสูจน์ เป็นต้น) โจทก์ยังมีหน้าที่อีกประการคือ โจทก์จะต้องนำสืบให้ศาลเชื่อว่าจำเลยเป็นผู้กระทำความผิดจริงตามที่โจทก์กล่าวอ้าง จนศาลปราศจากเหตุอันควรสงสัย (proof beyond reasonable doubt) ซึ่งเป็นระดับการพิสูจน์ของโจทก์ ในขณะที่จำเลยไม่ต้องนำสืบถึงระดับนี้ จำเลยนำสืบให้เกิดความสงสัยอันควรแก่ศาลว่าจำเลยไม่ได้ทำ

35 คำพิพากษาฎีกาที่ 3059/2516

36 จรัญ ภัคดีธนากุล , รวมคำบรรยาย ภาคสอง สมัยที่ 47 ปีการศึกษา 2537 เล่มที่ 3 (กรุงเทพมหานคร : สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา , 2538) , หน้า 194-198.

ผิด เป็นการเพียงพอดต่อที่ศาลจะยกฟ้อง เพราะมีหลักในคดีอาญาว่าหากมีข้อสงสัยตามสมควรว่าจำเลยกระทำผิดหรือไม่แล้ว ศาลจะยกประโยชน์ความสงสัยให้แก่จำเลย จากหลักดังกล่าวนี้ทำให้โจทก์จะต้องมีพยานหลักฐานที่มีน้ำหนักน่าเชื่อถือได้ ศาลจึงจะพิพากษาให้โจทก์ชนะคดี แม้จำเลยจะรับสารภาพต่อศาลตามฟ้องทุกประการ ถ้าคดีนั้นมีอัตราโทษที่กฎหมายกำหนดไว้ขั้นต่ำจำคุกตั้งแต่ 5 ปีขึ้นไป หรือ โทษที่สถานหนักกว่านั้น (ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 176) ศาลจะต้องฟังพยานโจทก์ต่อไปจนกว่าจะพอใจว่าจำเลยได้กระทำผิดตามฟ้องโจทก์จริง³⁷ หากจำเลยมีการกระทำความผิดในคดีมาตราฐานการพิสูจน์ของจำเลยจะอยู่ในระดับเดียวกันกับการพิสูจน์ในคดีแพ่งนั้นคือ มีน้ำหนักมากกว่า (greater weight) สำหรับความผิดที่มักเกิดขึ้นจากการใช้รถในการขนส่งที่เป็นความผิดในตัวเอง ได้แก่ ความผิดฐานกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย มาตรา 291 หรือทำให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บสาหัสโดยประมาท มาตรา 300 ซึ่งเป็นความรับผิดชอบของผู้ขับรถขนส่งที่อาจต้องรับผิดชอบ เพราะความผิดเหล่านี้ผู้ขับรถขนส่งเป็นผู้ลงมือกระทำด้วยตนเอง ตามหลักการพิจารณาความผิดอาญาจะต้องมีการกระทำ องค์ประกอบความผิด และความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล โจทก์ในคดีจะต้องนำสืบพิสูจน์ให้ได้ว่า มีการกระทำของจำเลย การเคลื่อนไหวร่างกายโดยรู้สำนึกอยู่ภายใต้บังคับจิตใจ รู้ว่าตนได้ตัดสินใจกระทำอะไรไป * กล่าวคือ จะต้องนำสืบได้ว่าจำเลยได้กระทำความผิดในขณะที่รู้สำนึก รู้ว่าตนขับรถขนส่ง การกระทำนั้นเข้าองค์ประกอบความผิดตามกฎหมายอาญา องค์ประกอบความผิดทางอาญาประกอบด้วยองค์ประกอบภายนอกและองค์ประกอบภายใน และความเสียหาย บาดเจ็บ หรือถึงแก่ความตาย มีความสัมพันธ์กับการขับรถของผู้ขับรถขนส่ง ถ้าการกระทำของผู้ขับรถขนส่งเป็นความผิดฐานประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย โจทก์ต้องนำสืบให้ได้ว่าผู้ขับรถขนส่งได้ขับรถอย่างไรที่ถือได้ว่าเป็นการทำโดยประมาท เช่น ขับรถขนส่งที่มีสภาพไม่สมบูรณ์หรือไม่ปลอดภัย ขับรถเร็วในเขตชุมชน ขับรถในขณะที่เมินมาจากการเสพสุราหรือเสพสารที่ออกฤทธิ์ต่อจิตหรือประสาท ผู้ขับรถขาดความระมัดระวังตามวิสัยและพฤติการณ์ที่จะต้องใช้ เพราะตนเป็นผู้มีอาชีพด้านขับรถขนส่งย่อมต้องใช้ฝีมือพิเศษ การใช้ความระมัดระวังจึงต้องมีมากบุคคลธรรมดา และจากการขับรถนั้นเป็นผลให้มีคนตาย ภาระการพิสูจน์ของโจทก์นอก

37 พรเพชร วิชิตชลชัย , คำอธิบายกฎหมายลักษณะพยาน (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิรัชดา , 2536) , หน้า 64.

* ในบางกรณีอาจถือว่าสถานะที่ไม่อาจบังคับการกระทำได้นั้นเป็นการกระทำเช่นกัน เช่น การขับรถในขณะที่เมินมาหรือไม่สามารถรู้สภาพหรือสถานะการกระทำของตนได้ทั้งๆ ที่รู้ว่าห้ามขับรถในสภาพเช่นนั้นเด็ดขาด

จากเพื่อพิสูจน์ในประเด็นเหล่านี้แล้ว โจทก์จะต้องนำสืบพิสูจน์เพื่อให้ศาลเชื่อตามที่ตนกล่าวอ้าง จะต้องจูงใจศาลให้เชื่อตามพยานหลักฐานที่ตนนำสืบ (burden of proof persuasion) ในคดีอาญาระดับมาตรฐานการพิสูจน์ของโจทก์อยู่ในระดับสูง เพราะคดีอาญาเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับชีวิต เสรีภาพของจำเลยที่กฎหมายมุ่งให้ความคุ้มครอง จึงทำให้ระดับการพิสูจน์ต้องปราศจากเหตุอันควรสงสัย ศาลจึงจะพิพากษาให้โจทก์ชนะคดีได้

- การรับฟังและชั่งน้ำหนักพยานหลักฐาน

การรับฟังพยานหลักฐาน (admissible) และชั่งน้ำหนักพยานหลักฐาน (reliable) ในคดีอาญาของศาล พยานหลักฐานที่รับฟังได้จะต้องเกี่ยวกับประเด็นในคดี และยังมีข้อห้ามรับฟังพยานหลักฐานบางประเภท เช่น ห้ามรับฟังพยานบอกเล่าหรือพยานที่ได้มาโดยมิชอบ ห้ามรับฟังพยานบุคคลสืบแก้ไขเปลี่ยนแปลงพยานเอกสาร การอ้างพยานเอกสารต้องใช้ฉบับที่เป็นต้นฉบับ เป็นต้น การรับฟังพยานหลักฐานศาลอาจใช้ดุลพินิจรับพยานหลักฐานไว้ก่อน แต่การที่ศาลรับพยานไว้ไม่ได้หมายความว่าศาลจะต้องฟังพยานหลักฐานนั้น³⁸ ในทางปฏิบัติส่วนใหญ่ศาลมักจะใช้ดุลพินิจรับพยานหลักฐานไว้ก่อนเพราะถ้าศาลมีคำสั่งไม่รับพยานหลักฐานใด คำสั่งนั้นเป็นคำสั่งระหว่างพิจารณาคดีหากมีการอุทธรณ์ ศาลอุทธรณ์มีคำวินิจฉัยว่าคำสั่งไม่รับพยานของศาลชั้นต้นไม่ชอบด้วยกฎหมาย ศาลอุทธรณ์ต้องย้อนสำนวนให้ศาลชั้นต้นสืบพยานใหม่ซึ่งเป็นการเสียเวลาอย่างยิ่ง³⁹ และการที่ศาลรับพยานหลักฐานเข้ามาในคดีศาลก็ต้องพิจารณาวินิจฉัยอีกว่ารับฟังได้หรือไม่ มีน้ำหนักพอรับฟังได้หรือไม่ ถ้าพยานหลักฐานนั้นรับฟังได้และเข้าสู่สำนวนความโดยชอบ ศาลจึงจะวินิจฉัยพยานหลักฐานเหล่านั้นว่าน่าเชื่อถือหรือไม่ หรือมีน้ำหนักมากน้อยอย่างไร โดยอาศัยสามัญสำนึก เหตุผล หลักตรรกวิทยาของผู้วินิจฉัย เพื่อค้นหาความน่าเป็นไปได้ การชั่งน้ำหนักพยานหลักฐานเป็นเรื่องที่สำคัญอย่างยิ่งในกฎหมายลักษณะพยาน เพราะการที่ศาลจะตัดสินชี้ขาดตามหลักกฎหมายได้จะต้องมีข้อเท็จจริงที่ศาลฟังเป็นยุติแล้ว การชั่งน้ำหนักพยานหลักฐานในแต่ละประเภทมีความแตกต่างกันตามลักษณะของพยาน สามารถแบ่งได้เป็น 3 ประเภท ได้แก่พยานบุคคล พยานเอกสาร และพยานวัตถุ การชั่งน้ำหนักพยานบุคคลพิจารณาจากการรับรู้ข้อเท็จจริง การจดจำและการถ่ายทอดของพยานว่ามีประสิทธิภาพขนาดไหน พยานมีอคติหรือไม่ ส่วน

38 พรเพชร วิชิตชลชัย, คำอธิบายกฎหมายลักษณะพยาน, หน้า 77.

39 ไสภณ รัตนากร, คำอธิบายกฎหมายลักษณะพยาน, (กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2536), หน้า 54-55.

พยานเอกสารสิ่งที่ศาลจะต้องพิจารณาก็คือ เอกสารนั้นมีความแท้จริงถูกต้องหรือไม่ และ ข้อความในเอกสารน่าเชื่อถือหรือไม่ เช่น เอกสารมหาชนซึ่งเป็นเอกสารราชการเจ้าพนักงานของรัฐเป็นผู้ทำขึ้นเพื่อเป็นหลักฐาน และอาจตรวจได้โดยสาธารณชน เป็นเอกสารที่น่าเชื่อถือ และมีข้อสันนิษฐานตามกฎหมายที่ว่ามีความแท้จริงและถูกต้อง (ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 127) สำหรับพยานวัตถุเป็นพยานที่แสดงความหมายได้จากตัวมันเอง ศาลสามารถตรวจดูได้เองว่าข้อเท็จจริงเป็นอย่างไร เมื่อศาลได้รับฟังพยานหลักฐานและชั่งน้ำหนักความน่าเชื่อถือของพยานหลักฐานต่างๆ แล้ว ศาลก็จะนำข้อเท็จจริงที่ได้มานั้นใช้ในการวินิจฉัยความผิดต่อไป จากหลักนี้คู่ความในคดีจึงต้องนำพยานหลักฐานที่ดีที่สุดมีน้ำหนักน่าเชื่อถือมาสู้เพื่อให้ศาลเชื่อตามนั้น และสำหรับใจทักในคดีอาญาจะต้องนำสู้ให้ศาลเชื่อจนปราศจากข้อสงสัยตามสมควรจึงจะชนะคดี ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามาตรา 227 ที่ห้ามมิให้ศาลพิพากษาลงโทษจำเลยได้จนกว่าจะแน่ใจว่ามีการกระทำผิดจริง

ความผิดของผู้ขับรถขนส่งนอกจากที่ได้กล่าวมาแล้วในข้างต้น ยังมีความรับผิดตามกฎหมายอื่นอีก เช่นความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้แก่ ขับรถโดยประมาท หรือขับไม่ถูกต้องตามกฎหมายจราจร หรือขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนดไว้ เป็นต้น ความผิดตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้แก่ ขับรถขนส่งโดยไม่มีใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ขับรถขนส่งในขณะที่มีสารเสพติดหรือสุราหรือสารที่ออกฤทธิ์ต่อจิตหรือประสาท ความผิดตามพระราชบัญญัติวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท พ.ศ. 2518 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2535 ที่ห้ามบุคคลใดๆ เสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท เป็นต้น เป็นความผิดเพราะกฎหมายบัญญัติไว้ เพื่อประโยชน์ของสังคมหรือประโยชน์สาธารณะทั้งสิ้น ความผิดที่ได้กล่าวมาแล้วทั้งหมดในส่วนนี้ เป็นความรับผิดของผู้ขับรถขนส่งแต่เพียงผู้เดียว

สำหรับผู้ประกอบการขนส่งอาจต้องรับผิดจากการประกอบกิจการขนส่ง ถ้าหากได้ปฏิบัติฝ่าฝืนข้อกำหนดของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้แก่ การไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ได้กำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่ง⁴⁰ ซึ่งเป็นเงื่อนไขที่เกี่ยวกับการจัดการขนส่ง เช่น จำนวนรถที่ใช้ในการประกอบการขนส่ง ลักษณะ ชนิดและขนาดของรถและเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่งที่ต้องให้ปรากฏประจำรถทุกคัน จำนวนที่นั่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุกและวิธีการบรรทุก จำนวนผู้ประจำรถ มาตรฐานบริการในการประกอบการขนส่ง, ผู้ประกอบการขนส่งไม่จัดให้มีสมุดประจำรถ ประวัติผู้ประจำรถ ใบกำกับสินค้าที่ทำการขนส่ง⁴¹

40 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 129-133.

41 เรื่องเดียวกัน , มาตรา 131.

ซึ่งเป็นเอกสารที่แสดงรายละเอียดเกี่ยวกับการขนส่ง ว่าใครเป็นผู้ประกอบการขนส่ง ใครเป็นผู้ขับรถขนส่ง ขนส่งสินค้าประเภทไหนและเป็นจำนวนเท่าใด ระยะทางในการขนส่งเป็นจำนวนกี่กิโลเมตร เวลาในการทำงานของผู้ทำหน้าที่ประจำรถ เป็นต้น รายละเอียดเหล่านี้จะทำให้ผู้ตรวจการขนส่ง สามารถตรวจได้ง่ายและสะดวกรวดเร็วขึ้นเป็นอย่างมาก ผู้ประกอบการขนส่งไม่จัดหารถที่มีอุปกรณ์และส่วนควบครบตามที่กำหนดไว้และสภาพของรถไม่อยู่ในสภาพที่เหมาะสมแก่การขนส่ง รถชำรุดบกพร่อง ไม่ได้รับการตรวจดูแลและซ่อมแซมรถ หรือใช้รถที่ผู้ตรวจการขนส่งได้สั่งห้ามไม่ให้ใช้รถขนส่ง⁴² ผู้ที่ฝ่าฝืนมีโทษตามที่กฎหมายกำหนด

ความรับผิดในทางอาญาของผู้ประกอบการขนส่งจะมีอยู่แต่ในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เท่านั้น ผู้ประกอบการขนส่งไม่ต้องรับผิดในทางอาญาในกฎหมายอื่น อันได้แก่ความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 และ มาตรา 300 แม้ว่าในบางครั้งผู้ประกอบการขนส่งเองอาจมีส่วนที่ทำให้เกิดความผิดได้ เช่น ให้ผู้ขับรถนำรถที่มีสภาพไม่แข็งแรงมันคงออกไปใช้ในการขนส่ง กล่าวคือ ผู้ประกอบการขนส่งมิได้เป็นผู้ลงมือกระทำความผิดหรือเป็นผู้ก่อให้เกิดผู้อื่นถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ ไม่ว่าจะเกิดโดยเจตนาหรือโดยประมาทเพราะการตายหรือความบาดเจ็บของผู้อื่นเกิดจากรถที่ใช้ในการขนส่ง หรือเกิดจากวัตถุที่บรรทุกหรือติดมากับรถ และเป็นผลจากการกระทำของผู้ขับรถขนส่ง เพราะหากผู้ขับรถไม่ประมาทหรือไม่ขับรถไปจนเกิดอุบัติเหตุแล้วจะไม่มี การตายหรือบาดเจ็บเกิดขึ้น ถึงแม้ว่าสาเหตุของความเสียหายที่เกิดขึ้นบางส่วนมาจากผู้ประกอบการขนส่งที่นำรถที่มีสภาพไม่แข็งแรงมันคงมาใช้ในกิจการขนส่งของตน ทั้งที่กฎหมายได้กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องใช้รถที่มีสภาพที่เหมาะสมแก่การใช้งาน มีความสมบูรณ์แข็งแรง ได้รับการตรวจซ่อมแซมส่วนที่สึกหรอหรือที่บกพร่องอยู่เสมอ แต่ผู้ประกอบการมักจะฝ่าฝืนหรือไม่กระทำตามนั้น ถือว่าเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายการขนส่งทางบก มีโทษตามกฎหมายนี้เท่านั้น

แต่หากพิจารณาความผิดของผู้ประกอบการขนส่งจากการกระทำของเขา เมื่อพิจารณาถึงองค์ประกอบความผิดตามกฎหมายอาญา ที่มีองค์ประกอบภายนอกและองค์ประกอบภายใน จากการกระทำของผู้ประกอบการขนส่งในส่วนขององค์ประกอบภายนอกซึ่งเป็นการกระทำ การที่ผู้ประกอบการขนส่งมีหน้าที่จะต้องนำรถที่สมบูรณ์แข็งแรงมาใช้ในการขนส่ง แต่ผู้ประกอบการขนส่งกลับยินยอมหรือสั่งให้ลูกจ้างซึ่งเป็นผู้ขับรถขนส่งนำรถดังกล่าวไปใช้ทำการขนส่ง ถือได้ว่าเป็นการงดเว้นกระทำ เพราะผู้ประกอบการขนส่งมีหน้าที่ป้องกันมิให้เกิดผลเสียหายหรืออุบัติเหตุจากการขนส่ง ส่วนในเรื่ององค์ประกอบภายในจิตใจ การที่ผู้ประกอบการขนส่งรู้อยู่แล้วว่ารถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นไม่สมบูรณ์ ไม่ควรที่จะนำออกมาใช้

42 เรื่องเดียวกัน , มาตรา 148.

การที่ไม่เอาใจใส่ปล่อยปละละเลยในการดูแลซ่อมแซมรถ เมื่อผู้ขับรถนำรถไปใช้ เพราะความบกพร่องของรถจึงทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายหรือบาดเจ็บ ดังนี้แล้วจะถือว่าเป็นเพราะความประมาทของผู้ประกอบการขนส่ง เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายหรือบาดเจ็บได้ เป็นการขาดความเอาใจใส่ ไม่ใช่ความระมัดระวังตามวิสัยและพฤติการณ์ของผู้ที่มีอาชีพในการประกอบการขนส่ง ที่ต้องมีความระมัดระวังมากกว่าบุคคลอาชีพอื่นหรือบุคคลทั่วไป

เมื่อครบองค์ประกอบภายนอกและองค์ประกอบภายในแล้ว สิ่งที่ต้องพิจารณาอีกประการหนึ่งคือ ความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล ตามทฤษฎีเงื่อนไข* หรือทฤษฎีผลโดยตรงแล้ว ผลหรือความเสียหายที่เกิดจากการกระทำของผู้ประกอบการขนส่งมีความสัมพันธ์หากสามารถนำสืบหรือพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายหรือผลที่เกิดขึ้นนั้นสืบเนื่องจากการละเลยไม่เอาใจใส่ซ่อมแซมดูแลรถ หรือเพราะการที่อนุญาตให้นำรถที่ไม่สมบูรณ์แข็งแรงไปใช้ในกิจการขนส่ง เช่น พิสูจน์ได้ว่าเครื่องยนต์หรือเบรค หรือส่วนประกอบของรถบกพร่อง หรือเป็นรถที่ไม่ผ่านการตรวจสภาพ⁴³ หรือภาชนะที่ใช้บรรจุวัตถุอันตรายนั้นมีข้อบกพร่องจำต้องได้รับการ

* มีหลักสำคัญคือ ถ้าไม่มีการกระทำอันใดอันหนึ่งผลจะไม่เกิด ถือว่าผลเกิดจากการกระทำอันนั้น แม้ว่าผลจะเกิดจากการกระทำอันอื่นๆ ด้วยก็ตาม ในทางตรงกันข้ามหากไม่มีการกระทำอันใดอันหนึ่งนั้นแล้วผลก็ยังเกิดอยู่ตนเอง จะถือว่าผลเกิดจากการกระทำอันใดอันหนึ่งนั้นมิได้

43 คำพิพากษาฎีกาที่ 3446/2537 รถยนต์ที่ใช้บรรทุกก๊าซมิได้รับอนุญาตหรือผ่านการตรวจรับรองจากกรมโยธาธิการและกระทรวงอุตสาหกรรม ว่าด้วยมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม จำเลยทั้งสองมีหน้าที่จะต้องตรวจความถูกต้องตามกฎหมายก่อนบรรทุกก๊าซ แต่ด้วยความประมาทปราศจากความระมัดระวังมิได้ทำการควบคุมดูแลเป็นการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายที่มุ่งคุ้มครองความปลอดภัยของประชาชน เป็นการกระทำโดยประมาท ปราศจากความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นจำเลยจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ กล่าวคือจำเลยเป็นผู้มีอาชีพค้าก๊าซอันเป็นวัตถุไวไฟ มีหน้าที่ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของประชาชนและจักต้องใช้ความระมัดระวังมากเป็นพิเศษกว่าผู้ประกอบการอาชีพชนิดอื่น เพราะหากมิได้ใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษแล้ว ก็จักเกิดอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้อื่นที่มีส่วนเกี่ยวข้องด้วย จำเลยมีความผิดรับโทษตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 แม้ว่าอุบัติเหตุนี้มีสาเหตุส่วนหนึ่งจากการเกิดจากความประมาทของลูกจ้างผู้ขับรถที่ขับรถโดยประมาท ทำให้รถพลิกคว่ำและถังก๊าซหลุดออกจากตัวรถ ก๊าซรั่วไหลและเกิดการระเบิดอย่างรุนแรงก็ตาม หากจำเลยหรือผู้ประกอบการขนส่งได้ปฏิบัติตามกฎหมายเกี่ยวกับการติดตั้งถังขนส่งก๊าซและลักษณะและส่วนประกอบภายในถึงขนส่งแล้วจะไม่เกิดโศกนาฏกรรมเช่นนี้ขึ้น

แก้ไขซ่อมแซม เป็นต้น แต่การนำสืบเพื่อพิสูจน์ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งในกรณีเช่นนี้กระทำได้ยาก เพราะเป็นเรื่องที่อยู่ในความรู้เห็นแต่เพียงฝ่ายเดียว พยานหลักฐานต่างๆ มิได้อยู่ในมือของโจทก์ การนำสืบพิสูจน์เจตนาของนายจ้างผู้ประกอบการขนส่ง เป็นเรื่องที่กระทำได้ยาก โดยเฉพาะความผิดที่เกี่ยวกับสวัสดิภาพสาธารณะยิ่งพิสูจน์ได้ยาก ความผิดที่เกี่ยวกับการขนส่งเป็นเรื่องเกี่ยวกับสวัสดิภาพสาธารณะ การที่กฎหมายบัญญัติหน้าที่ของผู้ประกอบการขนส่งไว้ย่อมต้องเป็นเรื่องที่สำคัญ ผลของการฝ่าฝืนอาจก่อความเสียหายได้อย่างร้ายแรง นอกจากนี้แล้วหากผู้ประกอบการขนส่งเป็นนิติบุคคลแล้วจะให้รับผิดชอบในทางอาญาตามประมวลกฎหมายอาญาจึงเป็นเรื่องที่เป็นไปไม่ได้

ในเรื่องการแสดงเจตนาของนิติบุคคลที่จะนำมาใช้ในการพิจารณาว่า นิติบุคคลได้กระทำความผิดโดยเจตนาหรือประมาท ในเรื่องนี้มีผู้เห็นแตกต่างกัน พอจะแยกได้เป็น 2 ความเห็น ดังนี้

ความเห็นแนวที่หนึ่ง เห็นว่าการแสดงเจตนาต่างๆ มาจากผู้แทนของนิติบุคคล ผลจากการแสดงเจตนาหรือกระทำยอมนก้อประโยชน์หรือความรับผิดชอบของนิติบุคคลเอง การแสดงเจตนาหรือกระทำการในอำนาจหน้าที่ภายในขอบวัตถุประสงค์ของนิติบุคคล แต่ได้แสดงเจตนาหรือกระทำการไปโดยปราศจากความระมัดระวังอันเป็นการประมาท นิติบุคคลจึงควรรับผิดชอบในการกระทำนั้น การที่ผู้ประกอบการขนส่ง (จะมีผู้ทำหน้าที่แสดงเจตนาแทนนิติบุคคล) ได้ทราบถึงความไม่สมบูรณ์ของรถหรือไม่เอาใจใส่ ละเลยหรือเพิกเฉยไม่ดำเนินการแก้ไขซ่อมแซมให้สมบูรณ์ แต่กลับให้นำรถออกไปใช้ขนส่งต่อไป ถือว่าเป็นการกระทำของผู้ประกอบการขนส่งที่กระทำผ่านทางผู้แทน เป็นการกระทำที่ปราศจากความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และอาจใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้แต่หาได้ใช้เพียงพอไม่ จึงมีความผิดฐานทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายโดยประมาทหรือได้รับบาดเจ็บสาหัสได้⁴⁴

ความเห็นที่สอง เห็นว่าไม่อาจถือได้ว่าการแสดงเจตนาจากผู้แทนนิติบุคคล เพราะในกรณีเป็นการกระทำโดยประมาทมิใช่การกระทำโดยเจตนา และเมื่อพิจารณาหลักการกระทำโดยประมาทแล้ว เป็นกรณีที่โดยเฉพาะบุคคลธรรมดาที่มีชีวิตจิตใจเท่านั้นที่จะมีความประมาทในทางอาญาได้ เพราะจะต้องดูจากวิสัยและพฤติการณ์ที่ผู้นั้นอาจใช้ความระมัดระวังได้ จากความหมายของการระมัดระวังโดยวิสัยและพฤติการณ์ (วิสัย หมายความว่าถึงลักษณะที่เป็นอยู่ของบุคคลผู้กระทำ บางทีเรียกว่าสภาพภายในตัวผู้กระทำ พฤติการณ์

44 สุรพงษ์ วิศวกรรมพานิช “ ความรับผิดชอบในทางอาญาของนิติบุคคล, ” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2526), หน้า 61-63.

หมายความว่าถึงข้อเท็จจริงประกอบการกระทำหรืออาจเรียกได้ว่าเหตุภายนอกตัวผู้กระทำ) จะเห็นได้ว่าเฉพาะบุคคลธรรมดาเท่านั้นที่จะมีการกระทำโดยประมาทได้ นอกจากนี้แล้วนิติบุคคลจะมีความรับผิดชอบทางอาญาต่อเมื่อได้มีการบัญญัติความผิดไว้อย่างชัดเจน เพราะการที่ต้องการให้นิติบุคคลรับผิดชอบในทางอาญา เป็นเรื่องของรัฐประศาสนโยบายและเพื่อประโยชน์สาธารณะเกี่ยวกับความปลอดภัย สวัสดิภาพของชุมชน และเป็นการยากต่อการพิสูจน์ความผิด ฝ่ายนิติบัญญัติจึงได้บัญญัติกฎหมายเช่นนั้นขึ้น และไม่มีเจตนาที่จะให้นิติบุคคลต้องรับผิดชอบในความรับผิดทั่วไป⁴⁵ การที่จะลงโทษนิติบุคคลได้กฎหมายต้องเปิดช่องให้กระทำ ซึ่งก็คือโทษปรับและริบทรัพย์สิน หรือให้เป็นโทษในทางปกครอง เช่น ยึดใบอนุญาตหรือระงับการใช้ เป็นต้น เพราะไม่สามารถลงโทษจำคุกแก่นิติบุคคลได้ ในกรณีนี้หากให้นิติบุคคลรับโทษฐานกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ซึ่งมีโทษจำคุกไม่เกิน 10 ปีหรือโทษปรับไม่เกิน 20,000 บาท การจะลงโทษผู้ประกอบการขนส่งได้จึงมีแต่โทษปรับซึ่งเป็นเงินจำนวนน้อยมาก เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับกรกระทำและผลที่เกิดขึ้น ไม่ควรที่จะให้นิติบุคคลรับผิดชอบแต่เพียงเท่านั้น ซึ่งผู้เขียนเห็นด้วยกับความเห็นที่สอง

นอกจากกรณีในข้างต้นแล้ว ผู้ประกอบการขนส่งอาจเป็นส่วนหนึ่งของอุบัติเหตุ โดยสั่งให้ลูกจ้างผู้ขับรถขนส่งปฏิบัติหน้าที่ติดต่อกันจนไม่ได้รับการพักผ่อนที่เพียงพอ และอาจทำให้ผู้ขับรถขนส่งใช้สารจำพวกแอมเฟตามีนหรือยาฆ่า เพื่อให้อาการปฏิบัติงานต่อไปได้โดยไม่ต้องพักผ่อน เพราะฤทธิ์ของสารจำพวกนี้จะกระตุ้นประสาทให้ตื่นตัวไม่ง่วงนอน ในบางครั้งผู้ประกอบการขนส่งเองเป็นผู้ที่สนับสนุนให้ลูกจ้างผู้ขับรถขนส่งใช้สารจำพวกนี้เพื่อให้ทำงานให้แก่มากขึ้น แต่เมื่อตรวจพบว่าผู้ขับรถมีสารดังกล่าวอยู่ในร่างกาย เฉพาะผู้ขับรถเท่านั้นที่ เป็นผู้รับผิดชอบ ทั้งๆที่ผู้ประกอบการขนส่งมีส่วนผลักดันให้ ผู้ขับรถขนส่งใช้สารจำพวกนี้ ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งของการเพิ่มขึ้นของอุบัติเหตุโดยรถยนต์ในขณะนี้

ในการดำเนินกิจการของผู้ประกอบการขนส่ง นอกจากหน้าที่ตามที่กฎหมายได้กำหนดไว้แล้ว ผู้ประกอบการขนส่งซึ่งเป็นนายจ้าง มีหน้าที่ในการควบคุมความประพฤติของลูกจ้างให้อยู่ในขอบเขตทางการที่จ้าง และปฏิบัติตามกฎหมาย เพื่อให้ให้นายจ้างหรือผู้ประกอบการขนส่งเอาใจใส่ในการประกอบกิจการและควบคุมลูกจ้างของตนมากขึ้น จึงน่าจะให้นายจ้างมีส่วนร่วมรับผิดชอบในความผิดที่เกิดขึ้นจากการกระทำของลูกจ้างของเขา เช่น ในพระราชบัญญัติแร่ พ.ศ. 2510 หรือพระราชบัญญัติขัง ดอง วัด พ.ศ. 2468 เพราะเมื่อมีการกระทำผิด

45 สุรศักดิ์ ลิขสิทธิ์วัฒนกุล, "ข้อสังเกตบางประการเกี่ยวกับคำพิพากษาฎีกาที่ 3446/2537 เรื่องความรับผิดทางอาญาของนิติบุคคล", วารสารนิติศาสตร์ 25 (มิถุนายน 2538) : 268-272.

ขึ้นแล้ว นายจ้างหรือผู้ประกอบการขนส่งมักจะปฏิเสธความรับผิดชอบ ว่าตนได้มีคำสั่งห้ามมิให้นำรถที่ไม่สมบูรณ์แข็งแรงออกใช้ในการขนส่ง หรือได้มีคำสั่งให้มีการซ่อมแซมในส่วนที่บกพร่องแล้ว หรือห้ามมิให้ลูกจ้างผู้ทำหน้าที่ขับรถปฏิบัติหน้าที่ติดต่อกันเกินชั่วโมงทำงานของเขา หรือห้ามผู้ขับรถขนส่งใช้สารจำพวกแอมเฟตามีนเด็ดขาด เป็นต้น ทำให้ภาระการพิสูจน์ความผิดกระทำได้ยากยิ่งขึ้น

2.2. การดำเนินคดีในทางแพ่ง

หลักการดำเนินคดีทางแพ่งใช้หลักความตกลงของคู่กรณี กล่าวคือ คู่ความเป็นผู้กำหนดข้อเท็จจริงที่จะนำมาตีแผ่ในศาลรวมทั้งกำหนดข้อเท็จจริงที่จะต้องพิสูจน์กันด้วยพยานหลักฐาน คู่ความสามารถที่จะตกลงกันรับในข้อเท็จจริงใดก็ได้ เพราะคดีแพ่งเป็นเรื่องของปัจเจกชน ศาลจะเข้าไปเพื่อควบคุมให้เป็นไปตามกฎเกณฑ์เท่านั้น สิทธิและหน้าที่ของคู่ความเท่าเทียมกัน การพิสูจน์ความจริงในคดีแพ่งพิสูจน์ด้วยพยานหลักฐานเฉพาะข้อเท็จจริงที่ได้แย้งกันอยู่ หลักการดำเนินคดีทางแพ่งมุ่งยุติข้อโต้แย้งโดยเร็ว การพิจารณาคดีอาจทำได้จากการตกลงของคู่ความ หรือการทำกันในคดี หรือการประนีประนอมยอมความกันในศาลและศาลพิพากษาตามยอม การประกอบกิจการขนส่งได้ก่อให้เกิดความเสียหายบางประการแก่ประชาชนต่อชีวิต ร่างกายหรือทรัพย์สิน ผู้ที่ได้รับความเสียหายต้องการที่จะได้รับการชดเชยความเสียหายที่ตนได้รับจากผู้ที่เกิดความเสียหาย การเรียกร้องค่าเสียหายในทางแพ่งจึงเป็นวิถีทางที่ผู้ได้รับความเสียหายหรือประสพภัยจากรถที่ใช้ในการขนส่งเลือกใช้ เพื่อให้ได้รับค่าสินไหมทดแทน ความรับผิดลักษณะละเมิดที่เกี่ยวกับรถยนต์ที่สำคัญอยู่ 2 ความรับผิด คือ ความรับผิดลักษณะละเมิดตาม มาตรา 420 เป็นความรับผิดที่อยู่บนพื้นฐานความผิด และความรับผิดตามมาตรา 437 อยู่บนพื้นฐานของทฤษฎีรับภัย ที่รับผิดโดยไม่ต้องพิจารณาถึงความจงใจหรือประมาทละเมิดของผู้กระทำ

การดำเนินคดีแพ่งลักษณะละเมิดที่เกี่ยวกับรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่ง โจทก์ผู้ได้รับความเสียหายจะยื่นฟ้องต่อศาล เมื่อศาลรับฟ้องแล้วศาลก็จะกำหนดประเด็นข้อพิพาทในคดีโดยพิจารณาจากคำคู่ความและการชี้สองสถานเพื่อให้ได้ประเด็นข้อพิพาทที่ชัดแจ้ง และศาลจะกำหนดหน้าที่ที่น่าสืบในคดีว่าโจทก์จะต้องนำสืบในประเด็นใดบ้าง จำเลยต้องนำสืบในประเด็นใดบ้าง โจทก์และจำเลยก็ต้องมีหน้าที่นำสืบตามที่ศาลกำหนด โดยปกติในคดีละเมิดที่เกี่ยวกับรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งแล้วจะมีประเด็นข้อพิพาทในคดี คือ จำเลยขับรถโดยประมาทเลินเล่อหรือจงใจกระทำละเมิดต่อโจทก์หรือไม่ จำเลยต้องรับผิดชดใช้ค่าเสียหายแก่โจทก์หรือไม่เพียงใด

จำเลยเป็นลูกจ้างที่กระทำในทางการที่จ้างหรือไม่ จำเลยเป็นนายจ้างของผู้ขับรถขนส่งหรือไม่ พ้องใจทักขาดอายุความหรือไม่ ซึ่งประเด็นเหล่านี้โจทก์เป็นผู้มีภาระการพิสูจน์ โจทก์จะต้องนำพยานหลักฐานมาสืบต่อศาลเพื่อให้ศาลเชื่อตามที่ตนอ้าง ศาลจะชั่งน้ำหนักพยานหลักฐานของทั้งสองฝ่าย ว่าฝ่ายใดมีน้ำหนักน่าเชื่อถือมากกว่า (preponderance evidence) ฝ่ายนั้นก็จะเป็นฝ่ายชนะคดี จึงขึ้นอยู่กับว่าพยานหลักฐานที่โจทก์หามาได้นั้นมีน้ำหนักน่าเชื่อถือได้ขนาดไหน มากพอที่จะทำให้ศาลเชื่อตามและพิพากษาให้ชนะได้หรือไม่ เพราะถ้าโจทก์นำสืบไม่ได้ หรือไม่มีน้ำหนักน่าเชื่อถือจะตกเป็นฝ่ายแพ้ โจทก์จะไม่ได้รับค่าเสียหายตามที่ได้เรียกร้อง

- ภาระการพิสูจน์ในคดี

การดำเนินคดีฟ้องร้องความผิดลักษณะละเมิดในทางแพ่งที่เกี่ยวกับรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่ง ตามมาตรา 420 ซึ่งเป็นหลักที่ต้องมีความผิดจึงจะรับผิดชอบ มีการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำให้ผู้อื่นได้รับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน เมื่อโจทก์เป็นผู้กล่าวอ้างว่าจำเลยเป็นผู้กระทำละเมิดต่อโจทก์ เป็นเหตุให้โจทก์ได้รับความเสียหาย โจทก์จึงมีหน้าที่นำสืบพิสูจน์ให้เห็นถึงการกระทำผิดของจำเลย เป็นไปตามหลักนำสืบพยานหลักฐานในคดีที่ว่าผู้ใดกล่าวอ้างข้อเท็จจริงใดผู้นั้นต้องนำสืบข้อเท็จจริงนั้น เมื่อศาลได้กำหนดประเด็นข้อพิพาทและหน้าที่นำสืบแล้ว คู่ความจะต้องนำสืบพยานหลักฐานตามที่กำหนดไว้ ประเด็นข้อพิพาทในคดีละเมิดส่วนใหญ่แล้วโจทก์จะมีหน้าที่นำสืบ กล่าวคือ ประเด็นโจทก์มีอำนาจฟ้องหรือไม่ , จำเลยขับรถขนส่งโดยจงใจหรือประมาทต่อโจทก์หรือไม่ , จำเลยต้องชดใช้ความเสียหายให้แก่โจทก์หรือไม่เพียงใด ส่วนแต่เป็นประเด็นที่โจทก์มีหน้าที่นำสืบทั้งสิ้น ในประเด็นจำเลยได้ขับรถโดยจงใจหรือประมาทเป็นเหตุให้โจทก์ได้รับความเสียหายนั้น โจทก์จะต้องนำพยานหลักฐานมาเสนอต่อศาลเพื่อให้ศาลเชื่อว่าจำเลยได้กระทำละเมิดต่อโจทก์ จำเลยขับรถโดยประมาทอย่างไร การพิจารณาว่าเป็นการขับรถโดยประมาทหรือไม่ ขึ้นอยู่กับการใช้ความระมัดระวังของผู้ขับรถที่จะต้องปฏิบัติตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้ขับรถอาจใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้แต่หาได้ใช้ไม่ได้ ดังนั้นหากผู้ขับรถไม่อยู่ในภาวะที่จะสามารถใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้ ก็ถือว่าผู้ขับรถมิได้ขับรถโดยประมาท เช่น ผู้เสียหายหรือผู้ตายวิ่งตัดหน้ารถในระยะกระชั้นชิดในเวลากลางคืน⁴⁶ เป็นเหตุสุดวิสัยมิใช่ความประมาทของผู้ขับรถ การใช้ความระมัดระวังในการขับรถของผู้ขับรถยนต์ที่ใช้ในการประกอบการขนส่ง จะต้องใช้ความระมัดระวังในระดับที่สูงกว่าผู้ขับรถธรรมดา เพราะผู้ขับรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งเป็นผู้อาชีพขับรถขนส่ง เป็นงานที่ต้องใช้ฝีมือพิเศษ ต้องใช้ความระมัดระวังอย่างยิ่งในการขับรถตามวิสัยของผู้ขับที่มีฝีมือพิเศษ

เพราะการขับรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่ง เช่น รถบรรทุกสิบล้อ รถขนคนโดยสาร รถพ่วง ขับยากกว่ารถเก๋งธรรมดา และต้องมีความระมัดระวังตามพฤติการณ์ ผู้ขับรถขนส่งจะต้องรู้สภาพของการขับรถ สภาพถนน สภาพอากาศ หรือแม้แต่ว่าสภาพของรถที่ตนขับอยู่ด้วย ตัวอย่างของการขับรถโดยประมาท เช่น การขับรถในที่ชุมชนด้วยความเร็วสูง การขับรถเร็วในขณะที่จะแซงรถ การขับรถที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรหากเกิดความเสียหายขึ้น หรือ ขับรถในขณะที่เสพสารที่ออกฤทธิ์ต่อจิตหรือประสาท ย่อมเป็นการขับรถโดยประมาทอยู่ในตัวอยู่แล้ว การพิสูจน์ว่าจำเลยขับรถโดยประมาทนั้นโจทก์จะต้องมีพยานหลักฐานมาสนับสนุนการพิสูจน์ โจทก์มีหน้าที่แสวงหาพยานหลักฐานต่างเพื่อนำมาพิสูจน์ความผิดของจำเลย ไม่ว่าจะพยานเอกสารหรือพยานบุคคล แต่ในบางครั้งการแสวงหาพยานหลักฐานกระทำได้ยาก เพราะโจทก์มีข้อจำกัดในการแสวงหาพยานหลักฐาน

สำหรับประเด็นความเสียหายที่ว่าจำเลยจะต้องชดใช้หรือไม่ และจะต้องชดใช้เป็นจำนวนเท่าใด เป็นประเด็นที่โจทก์มีภาระการพิสูจน์ โจทก์จะต้องนำสืบได้ว่าโจทก์ได้รับความเสียหายเป็นจำนวนเท่าใด ศาลจึงจะพิพากษาให้จำเลยชดใช้ได้ แต่ถ้าหากโจทก์นำสืบไม่ได้ว่าเสียหายเป็นจำนวนแน่นอนเท่าใด ศาลจะใช้ดุลพินิจกำหนดจำนวนให้ตามพฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด⁴⁷

หากผู้เสียหายหรือผู้ประสพภัยจากรถที่ใช้ในการขนส่งต้องการที่จะให้นายจ้างหรือผู้ประกอบการขนส่งร่วมรับผิดชอบในความเสียหายที่ตนได้รับด้วยนั้น จะต้องฟ้องผู้ประกอบการขนส่งเป็นจำเลยร่วมในคดี เนื่องจากกฎหมายได้กำหนดให้นายจ้างจะต้องรับผิดชอบร่วมกับลูกจ้างจากการกระทำละเมิดที่กระทำในทางการที่จ้างของลูกจ้าง (ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 425) ซึ่งเป็นความรับผิดชอบในการกระทำของผู้อื่น (vicarious liability) นายจ้างไม่ได้เป็นผู้กระทำละเมิดหรือไม่ได้กระทำความผิดแต่ต้องร่วมรับผิดชอบจากผลละเมิดนั้น เหตุที่กฎหมายกำหนดให้นายจ้างต้องรับผิดชอบร่วมกับลูกจ้างเป็นเพราะว่า นายจ้างเป็นผู้เลือกลูกจ้างเข้ามาทำงานเอง นายจ้างย่อมต้องใช้ความระมัดระวังในการเลือกลูกจ้างที่ดี และนายจ้างเป็นผู้มีอำนาจในการบังคับบัญชา ควบคุมลูกจ้างได้เต็มที่ จนมีผู้กล่าวว่าลูกจ้างนั้นเป็นเครื่องมือของนายจ้าง สิ่งที่ลูกจ้างได้กระทำย่อมเท่ากับนายจ้างได้เป็นผู้กระทำเอง และนายจ้างก็เป็นผู้ที่ได้ประโยชน์สูงสุดจากการทำงานของลูกจ้าง นอกจากนี้แล้วเหตุผลที่สำคัญที่ให้นายจ้างร่วมรับผิดชอบในการทำละเมิดของลูกจ้าง เพื่อให้ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการทำละเมิดได้รับการชดใช้ค่าเสียหาย เพราะหากให้ลูกจ้างรับผิดชอบในผลแห่งละเมิดแต่เพียงผู้เดียว ผู้เสียหายอาจจะไม่ได้รับการชดใช้ค่าเสียหาย เนื่องจากลูกจ้างไม่อยู่ในฐานะที่จะชดใช้ค่าเสียหายได้ กล่าวคือ ลูกจ้างไม่มีเงินที่จะจ่ายให้แก่ผู้เสียหายได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งความเสียหายที่เกิดจากรถขนส่งจะมีผู้

47 คำพิพากษาฎีกาที่ 1169/2510 , 524/2516

เสียหายเป็นจำนวนมาก เป็นนโยบายของรัฐ (public policy) ที่คุ้มครองความกระทบกระเทือนจากการกระทำของบุคคลอื่น เพื่อให้มีบุคคลชดใช้ค่าเสียหายแก่ผู้เสียหาย และนายจ้างเองก็มีฐานะทางการเงินดีกว่าลูกจ้าง สามารถที่จะชดใช้ค่าเสียหายได้ และการจ่ายค่าเสียหายของนายจ้างไปนั้นนายจ้างสามารถที่จะไล่เบียดจากลูกจ้างผู้กระทำละเมิดได้ จากความรับผิดชอบนี้ทำให้ผู้ที่ได้รับความเสียหาย มักจะฟ้องนายจ้างเข้ามาเป็นจำเลยร่วมในคดีละเมิดเสมอ โจทก์มีหน้าที่ในการพิสูจน์ ว่าผู้ที่ตนฟ้องให้ร่วมรับผิดชอบนั้นเป็นนายจ้างของผู้ที่ทำการละเมิด ในประเด็นนี้ โจทก์ผู้เสียหายจะต้องนำพยานหลักฐานมาพิสูจน์ว่าผู้ประกอบการขนส่งนั้นเป็นนายจ้างของผู้ขับรถขนส่ง เพราะเป็นที่ทราบกันทั่วไปว่าการประกอบกิจการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่งย่อมต้องมีลูกจ้างในการดำเนินการต่างๆ ผู้ที่ทำหน้าที่ขับรถจึงเป็นลูกจ้างของผู้ประกอบการขนส่ง เป็นความสัมพันธ์ตามสัญญาจ้างแรงงาน กรณีที่ลูกจ้างให้บุคคลภายนอกทำงานแทนลูกจ้าง, ลูกจ้างที่อยู่ในชั้นทดลองงาน⁴⁸ ถือว่าเป็นลูกจ้าง

นอกจากการนำสืบถึงความสัมพันธ์นายจ้างกับลูกจ้างแล้ว โจทก์จะต้องนำสืบให้ได้ อีกด้วยว่าการกระทำละเมิดของผู้ขับรถขนส่งได้กระทำไปในทางการที่จ้าง คือ การทำการอันเกี่ยวกับทางการที่จ้างหรือแนวทางหรือขอบเขตที่ลูกจ้างปฏิบัติหน้าที่ของตนเพื่อนายจ้าง ซึ่งไม่ได้รับมอบหมายหรือคำสั่งให้กระทำจากนายจ้าง และความเสียหายที่เกิดขึ้นจะต้องเป็นผลจากการปฏิบัติงานของลูกจ้าง มิใช่เป็นเพียงเหตุที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ลูกจ้างกำลังปฏิบัติงานที่จ้างอยู่เท่านั้น การละเมิดต้องเป็นส่วนหนึ่งของงานนั้น เป็นการทำให้งานที่จ้างนั้นสำเร็จลุล่วงไป ส่วนวิธีปฏิบัติงานของลูกจ้างเป็นไปจะเป็นอย่างไรก็ตาม ถ้าไม่ถึงกับเป็นเรื่องส่วนตัวโดยแท้ของลูกจ้างแล้วนายจ้างจะต้องรับผิดชอบ การที่ลูกจ้างฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบที่นายจ้างกำหนดไว้ในการทำงานไม่เป็นข้อยกเว้นความรับผิดชอบของนายจ้าง เพราะเป็นเรื่องข้อตกลงระหว่างลูกจ้างกับนายจ้างเท่านั้น⁴⁹ ความรับผิดชอบของนายจ้างมิได้จำกัดเฉพาะกิจการที่ก่อให้เกิดประโยชน์แก่นายจ้างเท่านั้น แม้จะไม่ก่อให้เกิดประโยชน์แก่นายจ้างก็ตาม หากเป็นการทำภายในขอบเขตของการจ้างแล้วนายจ้างจะต้องรับผิดชอบจากกระทำนั้น กรณีที่ไม่ใช่ในทางการที่จ้างก็คือเป็นกรณีที่ลูกจ้างได้นำรถไปใช้ในกิจธุระส่วนตัวโดยนายจ้างมิได้ยินยอมหรืออนุญาตให้นำรถไปใช้ หรือการถือวิสาสะของลูกจ้างเอารถไปใช้หรือแอบเอารถไปใช้โดยพลการ ดังนั้นการที่จะให้ผู้ประกอบการขนส่งซึ่งเป็นนายจ้างของผู้ขับรถขนส่งร่วมรับผิดชอบด้วย โจทก์จะต้องนำสืบถึงความสัมพันธ์ระหว่างนายจ้างกับลูกจ้าง และการกระทำละเมิดของลูกจ้างผู้ขับรถขนส่งได้กระทำไปในทางการที่จ้างให้ปรากฏต่อศาล

48 คำพิพากษาฎีกาที่ 427/2526 , 3825/2524

49 คำพิพากษาฎีกาที่ 1127/2505 , 1169-1170/2509 , 4270/2528

ความรับผิดลักษณะละเมิดเกี่ยวกับรถยนต์นั้นยังมีอีกหลัก คือ ความรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากรถยนต์ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 เป็นความรับผิดเด็ดขาด (strict liability) ที่ผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลรถยนต์จะต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากรถยนต์นั้น เพื่อคุ้มครองสาธารณะประโยชน์ ผู้ได้รับความเสียหายจากรถยนต์จะได้รับการชดเชยค่าเสียหายเสมอ มูลฐานของความผิดนี้อยู่ที่การกระทำของจำเลยหรือการมีไว้ซึ่งสิ่งของที่ก่อให้เกิดการเสี่ยงภัยต่อชุมชน เมื่อผู้ที่ใช้ประโยชน์จากรถยนต์ซึ่งเป็นคนกลุ่มน้อยก่อให้เกิดการเสี่ยงภัยต่อชุมชนเพราะการใช้รถยนต์นั้น ก็ควรที่จะให้บุคคลนั้นรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการใช้รถยนต์ โดยไม่ต้องอาศัยหลักการจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ใช้รถยนต์ เป็นความรับผิดโดยไม่มีความผิด ผู้ที่จะต้องรับผิดไม่ต้องมีการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อก่อให้เกิดความเสียหายแต่อย่างใด บุคคลที่จะต้องรับผิดตามหลักนี้ ได้แก่ ผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแลรถยนต์ที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ความเสียหายที่เกิดขึ้นจะต้องเกิดจากรถยนต์หรือสิ่งที่บรรทุกมาหรือสิ่งที่ติดตั้งในรถนั้นในขณะที่รถกำลังเคลื่อนที่ด้วยบทบาทปฏิบัติตามมาตรา 437 นอกจากเป็นความรับผิดเด็ดขาดแล้วยังเป็นข้อสันนิษฐานตามกฎหมายโดยกฎหมายได้สันนิษฐานไว้ก่อนว่า หากเป็นผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลรถยนต์ที่ก่อความเสียหายแล้ว ให้ผู้นั้นต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น จากหลักนี้ทำให้ภาระการพิสูจน์ความรับผิดฐานละเมิดลดลง เพราะโดยปกติความรับผิดฐานละเมิด โจทก์จะต้องนำสืบถึงความจงใจหรือประมาทเลินเล่อของจำเลยเสมอ ซึ่งเป็นหน้าที่หนักสำหรับโจทก์ (เพราะเป็นเรื่องที่อยู่ในจิตใจของผู้กระทำละเมิด เป็นข้อเท็จจริงที่อยู่ในความรู้เห็นของจำเลยเพียงฝ่ายเดียว) แต่ถ้าโจทก์ฟ้องร้องความรับผิดฐานละเมิดตามมาตรา 437 แล้ว ประเด็นข้อพิพาทในคดีจะมีเพียงเรื่องโจทก์มีอำนาจฟ้องร้องหรือไม่ จำเลยเป็นผู้ครอบครองหรือควบคุมรถยนต์คันที่ก่อความเสียหายหรือไม่ จำเลยจะต้องจ่ายค่าเสียหายหรือไม่และเป็นจำนวนเท่าใด จะไม่มีประเด็นเรื่องการกระทำของจำเลยจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่ เนื่องจากโจทก์เป็นผู้ได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐานนี้ ภาระการพิสูจน์ของโจทก์จึงมีเพียงนำพยานหลักฐานมาสืบเพื่อพิสูจน์แสดงให้ศาลเห็นว่าผู้ขับรถเป็นผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งอยู่ในขณะที่มีความเสียหายเกิดขึ้น เป็นข้อเท็จที่เป็นเงื่อนไขของข้อสันนิษฐาน (basic fact) จำเลยจะถูกสันนิษฐานให้รับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่ง เป็นข้อเท็จจริงที่ได้รับการสันนิษฐาน (presumed fact) กระทำได้ง่ายกว่าการนำสืบถึงความจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขับรถ แต่ข้อสันนิษฐานนี้ห้ามใช้ในกรณีที่คู่ความทั้งสองฝ่ายต่างเป็นผู้ใช้รถยนต์ เพราะต่างก็ได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐาน ข้อสันนิษฐานนี้เป็นข้อสันนิษฐานที่โต้แย้งคัดค้านได้ (rebuttable presumption) โดยกำหนดให้ผู้ที่ต้องข้อสันนิษฐานไม่ต้องรับผิดหากสามารถหักล้างข้อเท็จจริงที่ได้รับการสันนิษฐานได้ หรือนำสืบได้ว่าความ

เสียหายนั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัย หรือเกิดจากความผิดของผู้ต้องเสียหาย หรือนำสืบว่าตนไม่ได้เข้าข้อสันนิษฐาน เป็นข้อยกเว้นที่ให้ผู้ต้องข้อสันนิษฐานอ้างเพื่อไม่ต้องรับผิด และจะอ้างได้เฉพาะเหตุผลสองประการนี้เท่านั้น แต่การอ้างว่าสภาพรถบกพร่องเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายนั้น ไม่ใช่เหตุสุดวิสัย เพราะผู้ที่นำรถยนต์มาใช้มีหน้าที่ตรวจสอบรักษา แก้ไขให้อยู่ในสภาพที่มั่นคงแข็งแรง⁵⁰ แต่อย่างไรก็ตามการนำหลักความรับผิดตามมาตรา 437 นี้ กำหนดผู้ที่ต้องรับผิดแก่ผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแล ซึ่งก็คือผู้ขับรถขนส่งเท่านั้นมิได้ครอบคลุมไปถึงนายจ้างด้วย ดังนั้นหากโจทก์ต้องการให้ผู้ประกอบการขนส่งซึ่งเป็นนายจ้างร่วมรับผิดด้วย โจทก์ก็ต้องมีหน้าที่นำสืบในประเด็นที่ผู้ประกอบการขนส่งเป็นนายจ้างหรือไม่ และการขับรถนั้นได้กระทำในทางการที่จ้างหรือไม่

ในกรณีที่เกิดความเสียหายจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลทั้งสองฝ่าย และมีผู้เสียหายที่เป็นผู้โดยสารในยานพาหนะคันใดคันหนึ่งก็ตาม ได้มีคำพิพากษาฎีกาตัดสินว่าผู้เสียหายที่เป็นคนโดยสารคันใดคันหนึ่งซึ่งมิใช่ผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแล ไม่สามารถฟ้องร้องเรียกค่าสินไหมทดแทนตามมาตรา 437 ได้ ถือว่าได้มีส่วนใช้ยานพาหนะที่ไปชนกับกับยานพาหนะอีกคันหนึ่ง จะเอามาตรา 437 มาใช้บังคับไม่ได้ ต้องกันไปใช้หลักทั่วไปในการฟ้องร้องเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้ทำละเมิดซึ่งเป็นผู้ขับเคลื่อนยานพาหนะของทั้งสองฝ่าย ได้แก่

คำพิพากษาฎีกาที่ 345/2482 โจทก์โดยสารรถยนต์ชื่อกาญจนาวา เรือยนต์นี้ไปชนกับเรือยนต์ชื่ออินทรประสูชเป็นเหตุให้โจทก์บาดเจ็บ ดังนี้โจทก์ฟ้องเจ้าของและนายท้ายเรืออินทรประสูชและเจ้าของเรือกาญจนาวาโดยอาศัย มาตรา 437 ไม่ได้

คำพิพากษาฎีกาที่ 828/2490 ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า ในกรณีที่ยานพาหนะซึ่งเกิดโศกกันชน ต่างเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลด้วยกัน จะนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 มาใช้ได้หรือไม่ นั้น ที่ประชุมใหญ่เห็นว่าในกรณีเช่นนี้จะนำบทบัญญัติที่ว่านี้มาบังคับหาได้ไม่ เพราะกฎหมายบทนี้มีเจตนารมณ์เป็นที่เห็นได้ชัดว่า สำหรับกรณีที่ฝ่ายหนึ่งใช้เครื่องจักรกลอีกฝ่ายหนึ่งมิได้ใช้ จึงจะได้รับประโยชน์แห่งข้อสันนิษฐานของกฎหมายนี้ แต่เมื่อต่างฝ่ายต่างใช้เครื่องจักรกลด้วยกันแล้วก็ต้องใช้หลักทั่วไป (คำพิพากษาฎีกาที่ 1090/2523 ตัดสินเป็นไปในทำนองเดียวกัน)

เป็นแนวทางที่ศาลยึดถือมาตลอดว่าหากเป็นกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นจากรถยนต์หรือจากยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกลทั้งสองฝ่ายแล้ว จะไม่มีฝ่ายใดอ้างมาตรา 437 เพื่อเป็นประโยชน์ได้ แม้ว่าผู้ที่ได้รับความเสียหายนั้นจะเป็นผู้โดยสารในรถหรือเป็นบุคคลภายนอกก็ตาม ซึ่งความจริงแล้วผู้เสียหายที่เป็นผู้โดยสารนั้นมิได้มีส่วนในการควบคุมดูแลหรือครอบ

50 คำพิพากษาฎีกาที่ 3081/2523

ครองรถยนต์เหล่านั้นแต่อย่างไร และจุดมุ่งหมายที่บัญญัติ มาตรา 437 นั้น เพื่อให้ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากยานพาหนะที่มีเครื่องจักรกลมีกลไกซับซ้อนหรือสิ่งที่เป็นอันตรายที่ยากแก่การพิสูจน์ ให้ได้รับการชดเชยค่าเสียหายและมีผู้รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งก็คือผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแล เพื่อคุ้มครองสาธารณะประโยชน์ และเหตุที่ผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแลจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากรถยนต์ที่ตนครอบครองหรือควบคุมอยู่ เพราะตนเป็นผู้ที่มีสิ่งที่ก่อให้เกิดการเสี่ยงภัยต่อชุมชน เมื่อเป็นผู้ใช้ประโยชน์จากรถก็ควรที่จะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการใช้รถยนต์ตามหลักทฤษฎีรับภัย จึงได้บัญญัติเป็นความรับผิดเด็ดขาด และยังเป็นข้อสันนิษฐานตามกฎหมาย จะลดภาระการพิสูจน์ในเรื่องเจตนาหรือประมาทเลินเล่อของโจทก์ผู้เสียหายได้

เมื่อพิจารณาถึงวัตถุประสงค์ของมาตรา 437 แล้ว ในกรณีที่รถยนต์ชนกันผู้เสียหายที่เป็นผู้โดยสารที่อยู่ในรถคันใดคันหนึ่งก็ตาม ควรจะได้รับประโยชน์จากมาตรา 437 เพราะผู้โดยสารมีโอกาสถือได้ว่าเป็นผู้อยู่ในฐานะเป็นผู้ใช้รถยนต์ที่ตนโดยสารมาด้วย และที่สำคัญไม่ได้เป็นผู้ครอบครองหรือผู้ควบคุมดูแลรถยนต์แต่อย่างใด

ผู้ประกอบการขนส่งอาจต้องรับผิดชอบฐานเป็นผู้กระทำละเมิดโดยตนเองได้ หากผู้ประกอบการขนส่งเป็นผู้สั่งให้ลูกจ้างผู้ขับรถนำรถที่ไม่สมบูรณ์แข็งแรงใช้ในการขนส่ง หรือสั่งให้ลูกจ้างขับรถอย่างรวดเร็วจนเกิดความเสียหาย หรือบังคับให้ลูกจ้างใช้ยาที่ออกฤทธิ์ต่อจิตประสาทจนเป็นเหตุให้เกิดละเมิด ถ้าโจทก์ฟ้องผู้ประกอบการขนส่งเป็นผู้กระทำละเมิดโดยตนเอง ตามมาตรา 420 โจทก์ก็ต้องมีภาระการพิสูจน์ในข้อที่ตนอ้างว่าผู้ประกอบการขนส่งได้กระทำอะไรที่เป็นการละเมิดต่อโจทก์ และกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่

ภาระการพิสูจน์ของโจทก์ผู้เสียหายที่จะต้องนำพยานหลักฐานต่างๆ มาสืบเพื่อสนับสนุนข้อกล่าวอ้างของตนที่อ้างว่าจำเลยเป็นผู้กระทำละเมิดต่อโจทก์ และโจทก์จะต้องนำสืบให้มีน้ำหนักน่าเชื่อถือกว่าฝ่ายจำเลย เพราะในคดีแพ่งศาลผู้พิจารณาคดีจะชั่งน้ำหนักพยานหลักฐานที่คู่ความได้นำเสนอต่อศาลว่าฝ่ายใดมีพยานหลักฐานที่น่าเชื่อถือหรือมีน้ำหนักมากกว่าแล้วฝ่ายนั้นจะเป็นฝ่ายชนะคดี

- การรับฟังและการชั่งน้ำหนักพยานหลักฐาน

ในคดีแพ่งการรับฟังพยานหลักฐานมีหลักเช่นเดียวกับคดีอาญาแต่เคร่งครัดน้อยกว่าในบางเรื่อง ในการรับฟังพยานในคดีแพ่งส่วนใหญ่ศาลจะรับพยานหลักฐานต่างๆ ที่เกี่ยวกับประเด็นในคดีที่คู่ความนำเสนอต่อศาลเข้ามาในสำนวนความไว้ก่อน เพราะถึงอย่างไรศาลก็เป็นผู้พิจารณาวินิจฉัยว่าพยานหลักฐานที่ได้นำสืบเสนอต่อศาลว่าน่าเชื่อถือ หรือมีน้ำหนักมากน้อยเพียงใดเอง ในคดีละเมิดเกี่ยวกับรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่ง โจทก์เป็นผู้มีหน้าที่ในการ

พิสูจน์การกระทำละเมิดของจำเลย โจทก์จึงต้องแสวงหาพยานหลักฐานที่จะนำมาแสดงให้เห็นปรากฏข้อเท็จจริงต่อศาล เช่น สภาพของรถหลังจากที่เกิดอุบัติเหตุแล้ว สภาพแวดล้อมของที่เกิดเหตุ สภาพร่างกายของผู้ทำละเมิด ลักษณะการขับรถของผู้ขับรถขนส่ง มีหลักฐานที่แสดงถึงการเป็นเจ้าของรถหรือมีสิทธิในการใช้รถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งหรือไม่ หรือหลักฐานที่แสดงว่าผู้ขับรถเป็นลูกจ้างของใคร เป็นต้น การหาพยานของโจทก์ต้องหาพยานที่ดีที่สุด เป็นพยานที่มีคุณภาพสูงที่สุดในการพิสูจน์ข้อเท็จจริง แต่พยานหลักฐานที่ดีที่สุดอาจไม่สามารถนำสืบได้ หรืออาจไม่มีก็ได้ เช่น พยานถูกทำลายไป หรือไม่มีประจักษ์พยานรับรู้เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น ทำให้ต้องนำสืบพยานแวดล้อม หรือพยานประกอบซึ่งมีน้ำหนักความน่าเชื่อถือน้อยกว่า เพราะประจักษ์พยานเป็นผู้รู้เห็นเหตุการณ์โดยตรง และอาจยืนยันต่อหน้าศาลได้ว่าข้อเท็จจริงมีอยู่อย่างไร ส่วนพยานแวดล้อมกรณีไม่อาจแสดงข้อเท็จจริงให้ศาลเห็นโดยตรงได้อย่างประจักษ์พยาน แต่เป็นการแสดงข้อเท็จจริงโดยทางอ้อมซึ่ง ศาลจะต้องอนุมานเอาอีกต่อหนึ่งว่าข้อเท็จจริงน่าจะเป็นอย่างไร จึงอาจผิดพลาดได้ ดังนั้นโจทก์จะต้องพยายามแสวงหาและนำสืบพยานหลักฐานที่ดีที่สุด และเป็นพยานมีน้ำหนักน่าเชื่อถือไม่เป็นเพียงพยานแวดล้อมกรณี จึงจะทำให้ฝ่ายโจทก์มีความน่าเชื่อถือมากกว่าฝ่ายจำเลย

อาจสรุปได้ว่าการดำเนินคดีทางแพ่งของผู้เสียหายในความผิดลักษณะละเมิด โจทก์ผู้เสียหายจะเป็นผู้ที่มีภาระการพิสูจน์ในคดี จึงต้องแสวงหาพยานหลักฐานที่นำมาใช้ในการนำสืบเพื่อสนับสนุนข้อกล่าวอ้างของโจทก์ และควรที่จะใช้พยานหลักฐานที่ดีที่สุดหรือมีน้ำหนักน่าเชื่อถือ เพราะในคดีแพ่งศาลผู้ทำการพิจารณาพิพากษา จะวินิจฉัยความน่าเชื่อถือของพยานหลักฐานที่คู่ความทั้งสองฝ่ายนำสืบและซึ่งน้ำหนักกว่าฝ่ายไหนมีความน่าเชื่อถือมากกว่ากัน กล่าวได้อีกนัยหนึ่งคือภาระการพิสูจน์ของคู่ความในคดีแพ่ง จะต้องนำสืบให้ศาลเชื่อถือในพยานหลักฐานของฝ่ายตนมากกว่าอีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งจะต้องอาศัยพยานหลักฐานที่มีความน่าเชื่อถือเพื่อจูงใจให้ศาลเชื่อ ถ้าโจทก์ผู้เสียหายมีพยานหลักฐานและเป็นพยานที่น่าเชื่อถือมากกว่าจำเลย ศาลก็จะพิพากษาให้โจทก์เป็นฝ่ายชนะคดี

2.3. การดำเนินคดีแพ่งเกี่ยวเนื่องกับคดีอาญา

ความเสียหายอันเกิดจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งอาจเป็นความผิดทั้งทางแพ่งและทางอาญาผู้เสียหายจึงสามารถดำเนินคดีแพ่งเกี่ยวเนื่องกับคดีอาญาได้ * ผู้เสียหายสามารถที่จะดำเนินคดีแพ่งไปพร้อมกับคดีอาญาได้ในคราวเดียวกัน การดำเนินคดีแพ่งเกี่ยวเนื่องกับคดีอาญามีหลักในการดำเนินคดีที่สำคัญ คือ การพิพากษาคดีส่วนแพ่งศาลจะต้องรับฟังข้อเท็จจริงที่ยุติแล้วในทางอาญามาใช้ในทางแพ่ง ตามมาตรา 46 ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา จะมีอยู่สองลักษณะ ได้แก่ คดีที่ศาลพิจารณาคดีส่วนแพ่งและส่วนอาญารวมกันไปพร้อมกันเลย หรือแยกฟ้องเป็นคดีแพ่งต่างหากที่ศาลส่วนแพ่ง ศาลในคดีแพ่งต้องรอจนกว่าจะมีคำพิพากษาในสวนอาญาก่อนแล้ว จึงนำข้อเท็จจริงที่ยุติแล้ว ** ในคำพิพากษามาเป็นหลักในการวินิจฉัยคดีส่วนแพ่งต่อไป ข้อเท็จจริงที่จะต้องรับฟังนี้จะต้องเป็นข้อเท็จจริงที่เป็นประเด็นโดยตรงในคดีอาญา และจะผูกพันเฉพาะคู่ความเดียวกันกับคดีอาญา ไม่ผูกพันบุคคลภายนอก กรณีที่พนักงานอัยการเป็นโจทก์ฟ้องร้องคดีอาญาแทนผู้เสียหายคู่ความก็ต้องฟังข้อเท็จจริงที่ยุติแล้วในคดีอาญามาใช้ในสวนแพ่งเช่นกัน ถือว่าพนักงานอัยการฟ้องแทนผู้เสียหาย การดำเนินคดีแพ่งเกี่ยวเนื่องคดีอาญามีผลต่อโจทก์ คือ ในด้านภาระการพิสูจน์ ในคดีแพ่งจะลดลง หากคดีอาญาที่อัยการเป็นผู้ฟ้องร้องแทนได้มีคำพิพากษาว่าจำเลยกระทำความผิดโดยประมาท เพราะในคดีแพ่งจะฟังข้อเท็จจริงในประเด็นนี้เป็นที่ยุติแล้วโจทก์ไม่ต้องนำสืบในประเด็นนั้นอีก คู่ความจะได้รับความสะดวกในการดำเนินคดี ไม่ต้องไปศาลเพื่อดำเนินคดีถึงสองครั้ง ประหยัดค่าใช้จ่ายและเวลาในการดำเนินคดีได้มากขึ้น หลักในการรับฟังข้อเท็จจริงจากคำพิพากษาคดีสวนอาญา เป็นหลักที่สำคัญอย่างยิ่งในการดำเนินคดีแพ่งเกี่ยวเนื่องกับคดีอาญา ในกรณีที่โจทก์แยกฟ้องคดีแพ่งเป็นอีกคดีหนึ่งต่างหากจากคดีอาญา ประเด็นข้อพิพาทที่เกี่ยวกับการกระทำผิดอาญา ศาลที่พิจารณาคดีส่วนแพ่งจะต้องรอฟังผลของคดีอาญาก่อน แล้วจึงพิพากษาคดีส่วนแพ่งไปตามข้อเท็จจริงที่ปรากฏในคำพิพากษาคดีสวนอาญา ผลในการบังคับตามหลักนี้ไม่มีข้อยกเว้น แม้ในคดีแพ่งจะปรากฏข้อเท็จจริงขึ้นมาใหม่ไม่ตรงกับคดีสวนอาญาก็ตาม⁵¹ ศาลจะรับฟังข้อเท็จจริงเป็นอย่างอื่นไม่ได้ เป็นข้อเท็จจริงที่ไม่อาจ

* คดีแพ่งเกี่ยวเนื่องกับคดีอาญา คือ คดีแพ่งที่มีมูลจากการกระทำผิดในทางอาญา หรืออาศัยมูลความผิดในทางอาญา การฟ้องคดีแพ่งเกี่ยวเนื่องกับคดีอาญาเป็นการฟ้องคดีอาญาซึ่งผู้เสียหายมีการเรียกร้องทางแพ่งรวมอยู่ด้วย

** ข้อเท็จจริงที่ยุติแล้ว หมายถึง ข้อเท็จจริงที่ได้รับการวินิจฉัยชี้ขาดจากศาลและคดีถึงที่สุดแล้ว ตัวอย่างที่ไม่ใช่ข้อเท็จจริงที่ยุติแล้ว เช่น คดีอาญาอยู่ในระหว่างอุทธรณ์หรือฎีกา หรือคำพิพากษาในคดีอาญาถูกกลับหรือคดีระงับไป

51 คำพิพากษาฎีกาที่ 960/2510 , 2936/2524

โต้แย้งได้ในคดีแพ่ง ข้อเท็จจริงที่ต้องรับฟังนั้นต้องเป็นประเด็นโดยตรงในคดีอาญา ถ้าไม่ใช่ประเด็นโดยตรงแล้วในทางแพ่งโจทก์นำสืบพยานหลักฐานได้ เช่น ประเด็นที่ว่าจำเลยในคดีแพ่งว่าคนขับรถของโจทก์ก็ประมาทด้วยไม่ใช่ประเด็นในคดีอาญาจะถือว่าจำเลยประมาทฝ่ายเดียวไม่ได้ จึงเป็นข้อที่จะต้องนำสืบใหม่ในคดีแพ่ง⁵² และศาลในคดีแพ่งชอบที่จะวินิจฉัยว่าคนขับรถของโจทก์ประมาทด้วยได้ ไม่เป็นการขัดกับข้อเท็จจริงในคดีอาญา⁵³

นอกจากนี้แล้วข้อเท็จจริงดังกล่าวจะต้องได้รับการวินิจฉัยแล้วในศาลอาญา หากศาลอาญาวินิจฉัยว่าคดียังไม่พอให้ศาลชี้ขาดว่าจำเลยได้กระทำความผิดตามฟ้อง การพิจารณาคดีส่วนแพ่งต้องถือตามว่าจำเลยไม่ได้กระทำความผิด ไม่ต้องชดใช้เงินแก่โจทก์ หรือศาลอาญาวินิจฉัยว่าพยานหลักฐานโจทก์ยังไม่แน่ชัดว่าจำเลยขับรถโดยประมาท ศาลจึงยกประโยชน์แห่งความสงสัยให้แก่จำเลยถือว่าได้วินิจฉัยไว้ชัดแจ้งแล้วว่าจำเลยไม่ได้กระทำละเมิด⁵⁴ แต่ถ้าศาลยกประโยชน์แห่งความสงสัยให้แก่จำเลยเพราะศาลเห็นว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นอาจเกิดเพราะความประมาทของจำเลยหรือของคนขับรถอีกคันหนึ่งก็เป็นได้ทั้งสองทางเท่าๆ กัน ถือว่าศาลอาญายังมิได้ฟังข้อเท็จจริงเป็นยุติ ยังไม่ได้มีการวินิจฉัยไว้ชัดแจ้ง จึงไม่ผูกพันโจทก์ในคดีแพ่ง โจทก์สามารถนำสืบพยานหลักฐานว่าจำเลยเป็นฝ่ายประมาทได้⁵⁵ และการผูกพันต้องฟังข้อเท็จจริงนี้ใช้บังคับเฉพาะผู้ที่เป็นคู่ความเดียวกันกับคดีอาญา กล่าวคือคู่ความในคดีแพ่งที่จะต้องผูกพันในการรับฟังข้อเท็จจริง จะต้องเป็นคู่ความเดียวกันกับคดีอาญา ดังนั้นนายจ้างซึ่งไม่ได้เป็นคู่ความในคดีอาญา ข้อเท็จจริงในคดีอาญาจึงไม่ผูกมัดนายจ้าง เพราะเป็นบุคคลภายนอกมิได้ถูกฟ้องในคดีอาญา ในคดีส่วนแพ่งที่นายจ้างเป็นจำเลยร่วมสามารถต่อสู้และนำสืบได้ว่าจำเลยซึ่งเป็นลูกจ้างมิได้ขับรถโดยประมาท⁵⁶ ภาระการพิสูจน์ในคดีแพ่งเกี่ยวเนื่องกับคดีอาญาส่วนใหญ่ตกอยู่กับโจทก์ ภาระการพิสูจน์ทั้งในส่วนอาญาและส่วนแพ่งตกอยู่กับโจทก์ เพราะการพิจารณาคดีเริ่มที่คดีอาญาก่อนเมื่อได้ข้อเท็จจริงที่ยุติแล้วจึงนำมาพิจารณาในส่วนแพ่ง ดังนั้นเมื่อโจทก์เป็นฝ่ายที่กล่าวอ้างว่าจำเลยเป็นผู้กระทำความผิด โจทก์จึงเป็นฝ่ายที่มีภาระการพิสูจน์ ในทางแพ่งก็เช่นเดียวกันโจทก์เป็นฝ่ายที่กล่าวอ้างว่าจำเลยเป็นผู้กระทำละเมิดต่อโจทก์ โจทก์จึงมีภาระการพิสูจน์ แม้จะมีการรับฟังข้อเท็จจริงในคดีอาญามาใช้ในคดีแพ่งก็ตาม ศาลในคดีอาญามีได้พิจารณาประเด็นในคดีแพ่งให้ (กรณีแยกฟ้องเป็นอีกคดีหนึ่งต่างหาก) ได้แก่ ประเด็นจำนวนค่าเสียหาย รวมทั้งประเด็นผู้ประกอบการขนส่งเป็นนายจ้างของ

52 คำพิพากษาฎีกาที่ 1364/2514

53 คำพิพากษาฎีกาที่ 2594/2523

54 คำพิพากษาฎีกาที่ 276/2520

55 คำพิพากษาฎีกาที่ 928/2507

56 คำพิพากษาฎีกาที่ 2061/2517 , 533/2521 , 778/2532

ผู้กระทำละเมิดหรือไม่ ลูกจ้างผู้กระทำละเมิดกระทำในทางการที่จ้างหรือไม่ โจทก์มีภาระการพิสูจน์น่าสืบในประเด็นนี้ด้วย จึงจะทำให้นายจ้างร่วมรับผิดในผลละเมิดของลูกจ้างที่กระทำในทางการที่จ้าง และการกระทำของลูกจ้างผู้ชั้บรถกระทำละเมิดต่อโจทก์ เพราะนายจ้างไม่ได้เป็นจำเลยในคดีอาญาไม่ต้องผูกพันรับฟังข้อเท็จจริงในคดีอาญา

เมื่อได้พิจารณาความรับผิดในทางอาญาและทางแพ่งของผู้ชั้บรถที่ใช้ในการขนส่งและผู้ประกอบกิจการขนส่งแล้ว จะพบว่ามีหลักเกณฑ์บางประการที่ทำให้ผู้ชั้บรถหรือผู้ประกอบกิจการขนส่งไม่ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง ผู้ที่ได้รับความเสียหายหรือผู้ประสบภัยจากรถขนส่งไม่ได้รับการช่วยเหลือหรือชดใช้เยียวยาในความเสียหายที่ตนได้รับหรืออาจได้รับแต่เป็นเงินจำนวนที่น้อยมากเมื่อเทียบกับความเสียหายที่เกิดขึ้น หรือต้องประสบกับความยากลำบากในการดำเนินคดีทั้งทางแพ่งและทางอาญา