



ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ :
ศึกษากรณีการใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ

จิตรรัตน์ หิรัญวงศ์

งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต

คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

2567

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ :
ศึกษากรณีการใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ



ธิดารัตน์ หิรัญวงศ์

งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต
คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

2567

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

LEGAL PROBLEMS RELATING TO COMPULSORY THIRD PARTY INSURANCE :
A STUDY OF THE USE OF AUTONOMOUS CARS



TIDARUT HIRUNWONG

AN INDEPENDENT STUDY SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF
THE REQUIREMENTS FOR MASTER DEGREE OF LAWS
FACULTY OF POLITICAL SCIENCE AND LAWS
BURAPHA UNIVERSITY

2024

COPYRIGHT OF BURAPHA UNIVERSITY

คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์และคณะกรรมการสอบงานนิพนธ์ได้พิจารณางานนิพนธ์ของ
ธิดารัตน์ หิรัญวงศ์ ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต
ของมหาวิทยาลัยบูรพาได้

คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์

คณะกรรมการสอบงานนิพนธ์

อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก

.....

(ดร.พิมพ์กมล กองโกล)

..... ประธาน

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อรรณภา ไวยมุข)

..... กรรมการ

(รองศาสตราจารย์ ดร.รัชนี แดงอ่อน)

..... กรรมการ

(ดร.พิมพ์กมล กองโกล)

..... คณบดีคณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ร้อยตำรวจเอก ดร. วิเชียร ต้นศิริคองค)

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยบูรพา อนุมัติให้รับงานนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต ของมหาวิทยาลัยบูรพา

..... คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

(รองศาสตราจารย์ ดร.วิทวัส แจ็งเอียด)

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

64920451: สาขาวิชา: -; น.ม. (-)

คำสำคัญ: ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ, รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ, ค่าสินไหมทดแทน

จิตรรัตน์ หิรัญวงศ์ : ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ :

ศึกษารณิการใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ. (LEGAL PROBLEMS RELATING TO COMPULSORY THIRD PARTY INSURANCE : A STUDY OF THE USE OF AUTONOMOUS CARS)

คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์: พิมพ์กมล กองโกลก ปี พ.ศ. 2567.

งานนิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาแนวคิด ทฤษฎี หลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ศึกษามาตรการทางกฎหมายในการปรับใช้กับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ และวิเคราะห์ปัญหา เพื่อหาแนวทางแก้ปัญหาที่เกิดจากการทำประกันภัยภาคบังคับ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551 ในการปรับใช้กับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ

จากผลการศึกษาพบว่ากฎหมายทั้ง 4 ฉบับ กล่าวคือ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. 2551 กล่าวถึงเฉพาะรถยนต์ที่มีผู้ขับขี่ เช่น การทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ผู้ได้รับความคุ้มครองจากอุบัติเหตุจากการใช้รถยนต์ และหลักเกณฑ์ในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัยจากรถ เป็นต้น โดยไม่รวมถึงการทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับสำหรับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ จึงไม่ครอบคลุมถึงการได้รับค่าสินไหมทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติอันเกิดจากอุบัติเหตุจากการใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ผู้เขียนจึงเสนอแนะว่าควรปรับปรุงแก้ไข เพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการให้ค่านิยาม คำว่า "รถ" เพื่อให้ครอบคลุมมากขึ้น ควรกำหนดแนวทางการทำประกันภัยภาคบังคับสำหรับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ รวมทั้งหลักเกณฑ์การจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายอันเกิดจากการใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติเพื่อให้ความคุ้มครองกับบุคคลที่เกี่ยวข้องอย่างเหมาะสมและเป็นธรรม อีกทั้งสอดคล้องกับบริบทความเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ

64920451: MAJOR: -; LL.M. (-)

KEYWORDS: COMPULSORY CAR INSURANCE, AUTONOMOUS CARS,
COMPENSATION

TIDARUT HIRUNWONG : LEGAL PROBLEMS RELATING TO COMPULSORY
THIRD PARTY INSURANCE : A STUDY OF THE USE OF AUTONOMOUS CARS. ADVISORY
COMMITTEE: PIMKAMOL KONGPHOK, 2024.

This independent study aims to study concepts, theories, and legal principles related to the use of autonomous cars, examine legal measures applicable to autonomous cars, and analyze problems in order to find solutions arising from compulsory insurance according to the Road Accident Victims Protection Act, B.E. 2535, amended No. 5, B.E. 2551, in applying to self-driving cars.

From the results of the study, it was found that 4 relevant laws, namely the Car Accident Victims Protection Act, B.E. 2535, amended No. 5, B.E. 2551, the Car Act, B.E. 2522, the Land Traffic Act, B.E. 1979 and the Ministerial Regulations on Vehicle Parts and Equipment, B.E. 2551, mention only cars driven by drivers. For example, the criteria for compulsory car insurance, protected persons from road accidents, and the criteria for paying compensation to car accident victims, etc., do not include the case of compulsory car insurance for autonomous cars. Therefore, it does not cover compensation arising from accidents caused using autonomous cars. The author therefore suggests that the laws related to the definition of "car" should be amended, to be more comprehensive. Additionally, guidelines for compulsory insurance for autonomous cars, and the criteria for paying compensation to victims of accidents caused using autonomous cars should be established for the purpose of providing proper and fair protection to all stakeholders and being consistent with the context of changes in autonomous car technology.

กิตติกรรมประกาศ

งานนิพนธ์เรื่อง ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ : ศึกษากรณีการใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ เสร็จสมบูรณ์ด้วยความกรุณาของท่านอาจารย์ดอกเตอร์พิมพ์กมล กองโภาค ที่กรุณารับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาและเป็นคณะกรรมการสอบปากเปล่า แม้ท่านจะมีภารกิจมากเพียงใดก็ตาม ท่านได้เสียสละเวลาอันมีค่าของตนเองในการให้คำแนะนำ คำปรึกษา เสนอแนะแนวคิด รวมทั้งให้ความรู้ ก่อให้เกิดประโยชน์ต่องานนิพนธ์ฉบับนี้ และยังเอาใจใส่ในทุก ๆ รายละเอียดของขั้นตอนการทำงานนิพนธ์ ให้ความรัก ความเมตตาต่อผู้เขียนเป็นอย่างดี มีการตรวจสอบข้อบกพร่องพร้อมทั้งแก้ไข เพื่อให้งานนิพนธ์มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ซึ่งท่านเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาที่ดีให้ความช่วยเหลือต่อผู้เขียนมาโดยตลอด ผู้เขียนจึงขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้ และผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณผู้ช่วยศาสตราจารย์อรรัมภา ไวยมุขี ที่กรุณารับเป็นประธานกรรมการสอบ และผู้ช่วยศาสตราจารย์รัชณี แดงอ่อน ที่กรุณารับเป็นกรรมการสอบงานนิพนธ์ ที่ท่านได้ชี้แนะแนวทางและให้คำแนะนำอันเป็นประโยชน์ต่อการทำงานนิพนธ์ฉบับนี้ จนกระทั่งเสร็จสมบูรณ์ตามความมุ่งหมาย

นอกจากนี้ ผู้เขียนขอขอบคุณเจ้าหน้าที่บัณฑิตวิทยาลัย เจ้าหน้าที่สำนักหอสมุด และเจ้าหน้าที่ของคณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ทุกท่านที่คอยให้คำแนะนำ ให้ความช่วยเหลือผู้เขียนอย่างดีเสมอมา

ท้ายที่สุดนี้ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณครูชำนาญ หิรัญวงศ์ และคุณสมบัติ หิรัญวงศ์ บิดา และมารดาของผู้เขียน และครอบครัวที่ได้ให้ความช่วยเหลือ และพร้อมสนับสนุนผู้เขียนในทุก ๆ ด้าน คอยให้กำลังใจ มีความเป็นห่วงเป็นใยให้ผู้เขียนมาโดยตลอด รวมทั้งขอขอบคุณบุคคลที่ได้กล่าวมาแล้ว และยังไม่ได้กล่าวถึง ที่เป็นกำลังใจให้ผู้เขียนอย่างดีมาตลอด ผู้เขียนหวังเป็นอย่างยิ่งว่างานนิพนธ์ฉบับนี้ จะมีคุณค่าและก่อให้เกิดประโยชน์กับผู้ที่สนใจอยู่บ้าง หากมีสิ่งใดบกพร่องผู้เขียนขอน้อมรับไว้และขออภัยไว้ ณ โอกาสนี้

ธิดารัตน์ หิรัญวงศ์

สารบัญ

| | หน้า |
|--|------|
| บทคัดย่อภาษาไทย..... | ง |
| บทคัดย่อภาษาอังกฤษ..... | จ |
| กิตติกรรมประกาศ..... | ฉ |
| สารบัญ..... | ช |
| สารบัญตาราง..... | 1 |
| สารบัญภาพ..... | 1 |
| บทที่ 1 บทนำ..... | 1 |
| ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา..... | 1 |
| คำถามการวิจัย..... | 3 |
| วัตถุประสงค์การวิจัย..... | 3 |
| ขอบเขตของการวิจัย..... | 3 |
| วิธีการดำเนินการวิจัย..... | 4 |
| สมมติฐานการวิจัย..... | 5 |
| ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ..... | 5 |
| นิยามศัพท์เฉพาะ..... | 6 |
| บทที่ 2..... | 1 |
| แนวคิด ทฤษฎี ที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยภาคบังคับ ในกรณีของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ..... | 1 |
| วิวัฒนาการของการประกันภัยรถยนต์ของประเทศไทย..... | 1 |
| หลักพื้นฐานเกี่ยวกับกฎหมายลักษณะละเมิด มาตรา 420..... | 2 |
| นิยามของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ..... | 6 |
| ประเภทรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ (SAE automation levels)..... | 9 |

| | |
|---|----|
| หลักพื้นฐานเกี่ยวกับประกันรถยนต์..... | 15 |
| ประเภทของสัญญาประกันภัยรถยนต์..... | 17 |
| ความรับผิดทางละเมิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง..... | 23 |
| บทที่ 3 มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยภาคบังคับ ในกรณีของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ..... | 31 |
| กฎหมายไทย..... | 31 |
| กฎหมายสหราชอาณาจักร..... | 39 |
| กฎหมายของสาธารณรัฐสิงคโปร์..... | 43 |
| กฎหมายรัฐโคลัมเบีย..... | 46 |
| บทที่ 4 วิเคราะห์ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยภาคบังคับ ในกรณีของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ..... | 50 |
| ปัญหาความรับผิดทางละเมิดของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ..... | 50 |
| ปัญหาการให้คำนิยาม คำว่า “รถ” ตามความหมายในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551..... | 57 |
| ปัญหาการให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยจากรถและการจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายจากอุบัติเหตุ..... | 60 |
| ปัญหาการทำประกันภัยภาคบังคับของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติของประเทศไทยเปรียบเทียบกับต่างประเทศ..... | 68 |
| บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ..... | 73 |
| บทสรุป..... | 73 |
| ข้อเสนอแนะ..... | 75 |
| บรรณานุกรม..... | 78 |
| ประวัติย่อของผู้วิจัย..... | 82 |

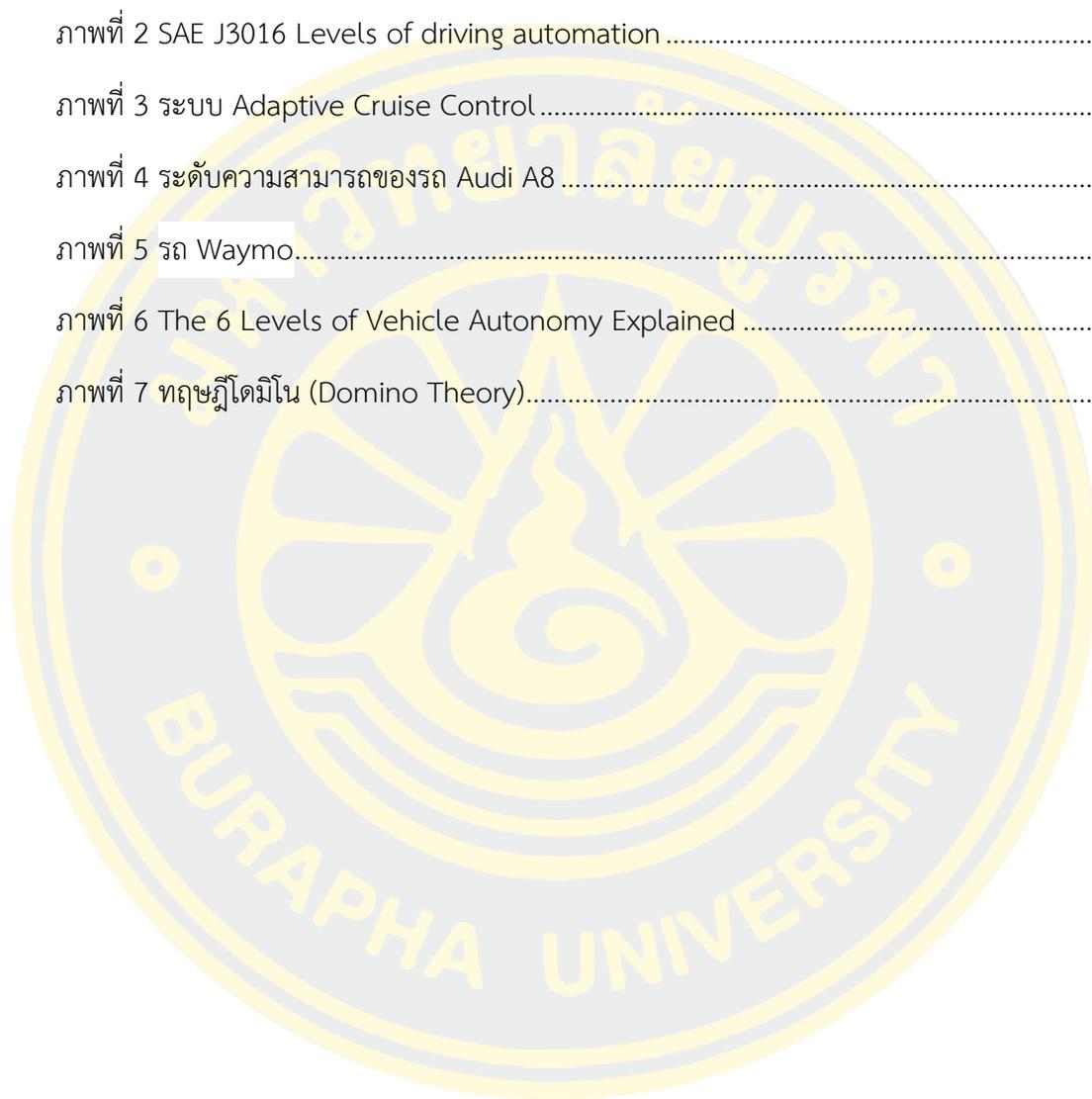
สารบัญตาราง

| | |
|---|----|
| ตารางที่ 1 การปรับเปลี่ยนความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2563 | 22 |
| ตารางที่ 2 ความคุ้มครองและจำนวนเงินขั้นต่ำของการทำประกันภัย | 47 |
| ตารางที่ 3 การเปรียบเทียบค่านิยามของประเทศไทยและต่างประเทศ..... | 60 |
| ตารางที่ 4 การเปรียบเทียบการให้ความคุ้มครอง ประเภทรถที่ได้รับการคุ้มครอง การจ่ายค่าสินไหม ทดแทน และจำนวนเงินที่จะได้รับระหว่างประเทศไทยและต่างประเทศ | 66 |



สารบัญภาพ

| | |
|--|----|
| ภาพที่ 1 อัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตบนท้องถนนของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2563-2565..... | 1 |
| ภาพที่ 2 SAE J3016 Levels of driving automation | 10 |
| ภาพที่ 3 ระบบ Adaptive Cruise Control | 11 |
| ภาพที่ 4 ระดับความสามารถของรถ Audi A8 | 12 |
| ภาพที่ 5 รถ Waymo..... | 13 |
| ภาพที่ 6 The 6 Levels of Vehicle Autonomy Explained | 14 |
| ภาพที่ 7 ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory)..... | 25 |

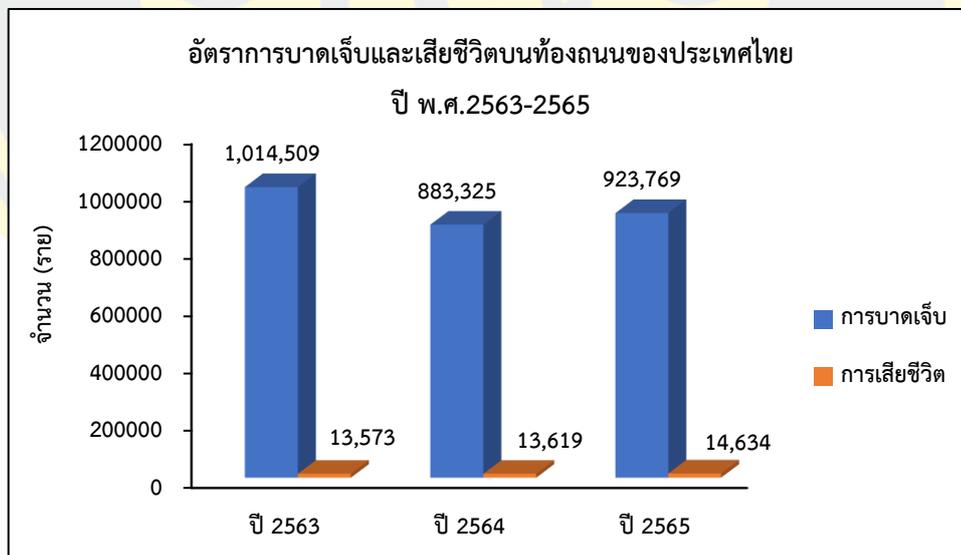


บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในปัจจุบันเทคโนโลยีเข้ามามีบทบาทในการดำรงชีวิตประจำวันอย่างไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ อันเนื่องมาจากการเติบโตอย่างก้าวกระโดดของอุตสาหกรรมหลายประเภท ทั้งที่อยู่ในรูปแบบของการอุปโภค บริโภค รวมถึงอุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งอุตสาหกรรมยานยนต์นั้นมีนวัตกรรมที่ล้ำสมัย โดยการพัฒนาเทคโนโลยีที่ใช้ระบบเซนเซอร์และสมองกลอัจฉริยะ (ELEADER, 2019, หน้า 30) หรือในต่างประเทศ เช่น สมาคมวิศวกรยานยนต์นานาชาติของสหรัฐอเมริกาได้มีการกำหนดระดับของการขับขี่อัตโนมัติไว้ถึง 6 ระดับ (ELEADER, 2019) แสดงให้เห็นว่าในสหรัฐอเมริกา เริ่มหันมาสนใจเรื่องรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติมากขึ้น รวมทั้งมีการพัฒนาต่อยอดไปยังการแบ่งระดับของการขับขี่ว่าควรต้องมีระดับใดบ้าง ซึ่งประเทศไทยเป็นประเทศที่มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางท้องถนนเป็นอันดับต้นของโลก โดยอัตราการบาดเจ็บและการเสียชีวิตบนท้องถนนของประเทศไทย ตั้งแต่ พ.ศ. 2563-2565 มีจำนวนเพิ่มสูงขึ้น (ภาพที่ 1) (ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ, 2023)



ภาพที่ 1 อัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตบนท้องถนนของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2563-2565

เมื่อพิจารณาจากสถิติของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของประเทศไทยซึ่งใช้ระบบการขับเคลื่อนโดยคนเป็นหลัก การเกิดขึ้นของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ (Autonomous car/ Autonomous vehicle) จึงเป็นที่คาดหวังว่าจะช่วยลดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ (ภาณุพันธุ์ อุดม

สุวรรณกุล และภูมิภัทร อุดมสุวรรณกุล, 2563) ก่อนเกิดอุบัติเหตุเจ้าของรถยนต์ต้องแสวงหาผู้ที่จะทำให้ความคุ้มครองรถยนต์ของตนเมื่อเกิดเหตุไม่คาดคิด จึงมีการทำประกันรถยนต์เกิดขึ้น เมื่อการดำรงชีวิตประจำวันต้องรีบเร่งแข่งกับเวลา การเดินทางโดยใช้รถยนต์จึงเป็นทางเลือกที่สะดวกและรวดเร็วมากขึ้น เมื่อมีการเดินทางเพื่อใช้ชีวิตประจำวันของผู้คนมากมาย อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ ดังนั้นจึงควรมีการรับประกันว่าเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นแล้ว จะมีบุคคลใดบุคคลหนึ่งชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายจากเหตุดังกล่าว ตามพจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554 ได้ให้คำนิยาม ของคำว่า “ประกันภัย” หมายถึง “ข้อสัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่ง เรียกว่า ผู้รับประกันภัย ตกลงจะใช้ ค่าสินไหมทดแทนหรือใช้เงินจำนวนหนึ่งให้ในกรณีที่หากมีวินาศภัยขึ้น หรือในเหตุอย่างอื่นในอนาคตตั้งได้ระบุไว้ในสัญญา และในการนี้บุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่า ผู้เอาประกันภัย ตกลงจะส่งเงินซึ่งเรียกว่า เบี้ยประกันภัย, สัญญาประกันภัย ก็เรียก.” เมื่อพิจารณาถึงความหมายของประกันภัย ถือเป็นกรณที่บุคคลหนึ่งเข้าเสี่ยงภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนบุคคลอีกคนหนึ่งตามที่กำหนดไว้ในสัญญาประกันภัย ซึ่งกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และพระราชบัญญัติต่าง ๆ ส่วนกฎหมายที่ออกมาเพื่อบังคับหรือควบคุมกิจการธุรกิจประกันภัยภายในประเทศไทย หรือการประกันภัยภาคบังคับ (Compulsory Third Party Insurance) เช่น พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551 และพระราชบัญญัติคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย พ.ศ. 2550 เป็นต้น (ธีระยุทธ ปักษา, 2562, หน้า 3)

การทำประกันภัยของประเทศไทย แบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ กล่าวคือ ประกันภัยภาคสมัครใจและประกันภัยภาคบังคับ ซึ่งประกันภัยภาคสมัครใจเป็นการทำประกันด้วยความเต็มใจของผู้เป็นเจ้าของรถยนต์ สมัครใจเข้าทำสัญญาประกันภัยกับบริษัทประกันภัย โดยมีการจ่ายค่าตอบแทนเป็นจำนวนเงินตามที่ตกลง เมื่อผู้เป็นเจ้าของรถจ่ายค่าตอบแทนให้กับบริษัทประกันภัย บริษัทประกันภัยย่อมให้ความคุ้มครองตามค่าตอบแทนที่ผู้เป็นเจ้าของจ่ายให้ เมื่อเป็นการทำประกันภัยโดยอาศัยความสมัครใจ ดังนั้นผู้ที่เป็นเจ้าของรถยนต์มีอำนาจตัดสินใจว่าจะตกลงเข้าทำสัญญาประกันภัยดังกล่าวหรือไม่ หากผู้ที่เป็นเจ้าของไม่สมัครใจเข้าทำประกันภัยภาคสมัครใจไม่ถือว่าผู้นั้นกระทำความผิดตามกฎหมาย ส่วนประกันภัยภาคบังคับ ถือเป็นเครื่องมือของรัฐบาลในการแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทน เมื่อประชาชนได้รับความเดือดร้อน ความเสียหายจากอุบัติเหตุบนท้องถนน หากจำนวนการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมากขึ้น ส่งผลต่อเศรษฐกิจภายในประเทศ ดังนั้นรัฐจึงใช้อำนาจของรัฐเองในการบังคับให้ทำประกันภัยภาคบังคับ หากประชาชนผู้ใดฝ่าฝืน จะถูกกำหนดว่ามีความผิดและมีบทกำหนดโทษ (ธานี วรภัทร์, 2558, หน้า 101) อีกทั้งเพื่อช่วยให้ผู้ประสบภัยจากการเกิดอุบัติเหตุได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเบื้องต้นที่มีจำนวนแน่นอน และภายในระยะเวลาที่รวดเร็ว เนื่องจากหากไม่มีพระราชบัญญัติฉบับนี้ เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นและให้ผู้ประสบภัยจากรถ

ไปใช้สิทธิทางแพ่งการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ย่อมต้องใช้ระยะเวลายาวนานเพื่อดำเนินกระบวนการพิจารณาทางศาล (ธานี วรภัทร์, 2558, หน้า 105) เพื่อให้ได้ค่าสินไหมทดแทนอันเนื่องมาจากการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งในบางครั้งการดำเนินกระบวนการพิจารณาทางศาลที่ใช้ระยะเวลายาวนานย่อมก่อให้เกิดผลเสียกับผู้ประสบภัยเป็นอย่างมาก ดังนั้นเมื่อมีการบัญญัติพระราชบัญญัติดังกล่าวขึ้นเพื่อช่วยให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าสินไหมทดแทนที่เป็นจำนวนเงินแน่นอนและรวดเร็ว ย่อมเป็นประโยชน์ต่อผู้ประสบภัยมากกว่า โดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551 บังคับใช้เฉพาะรถยนต์ที่มีคนขับ หรือขับเคลื่อนได้ด้วยมนุษย์ ซึ่งอ้างถึงความรับผิดชอบจากผู้ขับขี่เป็นหลัก ซึ่งไม่รวมถึงรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ทั้งนี้เทคโนโลยีที่ล้ำสมัยมากขึ้น รถยนต์สามารถขับเคลื่อนได้ด้วยตัวเอง โดยที่ไม่มีผู้ขับ หรือกรณีมีผู้ขับแต่บทบาทลดลง จึงเป็นข้อสงสัยถึงความครอบคลุมของการบังคับใช้พระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว หากการใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติในประเทศไทยเกิดขึ้นจริง

คำถามการวิจัย

บทบัญญัติทางกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับของประเทศไทย ควรปรับปรุงแก้ไขอย่างไร เพื่อรองรับผู้เสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุจากรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ เพื่อรองรับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายจากอุบัติเหตุอันเกิดจากรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาแนวคิด ทฤษฎี หลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ
2. เพื่อศึกษามาตรการทางกฎหมาย สำหรับการปรับใช้กับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติใน

อนาคต

3. เพื่อวิเคราะห์ปัญหา และนำเสนอแนวทางแก้ปัญหาที่เกิดจากการทำประกันภัยภาคบังคับ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551 สำหรับการปรับใช้กับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติในอนาคต

ขอบเขตของการวิจัย

งานวิจัยฉบับนี้มุ่งเน้นศึกษาพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551 เป็นพระราชบัญญัติหลักในการศึกษา ร่วมกับพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งถือเป็นการประกันภัยภาคบังคับ (Compulsory Third Party Insurance) ภายใต้กฎหมายของประเทศไทย โดยการทำประกันภัยรถยนต์ แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ ประกันภาคบังคับ (Compulsory Third Party Insurance)

และประกันภัยภาคสมัครใจ (Voluntary Motor Insurance) โดยจะมีการศึกษาถึงการทำประกันภัยภาคบังคับในกรณีรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ประเภท Full automation ในกรณีมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น เนื่องจากตามเนื้อหาของพระราชบัญญัติฯ ฉบับดังกล่าวมุ่งเน้นคุ้มครองทั้งตัวผู้ประสบภัยจากรถที่เป็นรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยตัวบุคคล เมื่อเทคโนโลยีในปัจจุบันมีวิวัฒนาการอย่างก้าวกระโดด ก่อให้เกิดเทคโนโลยีที่ล้ำสมัย รถยนต์สามารถขับเคลื่อนด้วยตนเองโดยใช้นวัตกรรมสมัยใหม่เข้าช่วย จึงมีข้อสงสัยถึงการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายจากอุบัติเหตุอันเกิดจากรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ประเภท Full automation ดังนั้นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยภาคสมัครใจ นอกเหนือจากการถูกบังคับของกฎหมายประกันภัยภาคบังคับ จึงไม่อยู่ในขอบเขตของงานวิจัยนี้ และจะไม่มีการศึกษาไปถึงบทบัญญัติอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติส่วนอื่น ๆ นอกจากที่กำหนดไว้ในงานวิจัยนี้เท่านั้น

วิธีการดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้ใช้แนวทางการวิจัยทางกฎหมาย โดยใช้กระบวนการวิจัยเอกสาร (Documentary research) ในการศึกษาและเก็บข้อมูลซึ่งมีขั้นตอนดำเนินการวิจัย ดังนี้

1. เก็บข้อมูลจากทั้งเอกสารทั้งสิ้น โดยที่ไม่ได้มีการเก็บข้อมูลจากมนุษย์ งานวิจัยฉบับนี้จึงไม่มีความเกี่ยวข้องกับมนุษย์ เป็นการเก็บ รวบรวมข้อมูลจากเอกสารชั้นต้นและชั้นรองของประเทศไทย รวมทั้งมีกฎหมายต่างประเทศอีกส่วนหนึ่ง ในส่วนของกฎหมายไทย ได้แก่ ด้วบทกฎหมายฉบับต่าง ๆ ได้แก่ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 และกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. 2551 ในส่วนกฎหมายต่างประเทศ ได้แก่ กฎหมายของสหราชอาณาจักร คือ Automated and Electronic Vehicles Act 2018 (UK Parliament, 2018) กฎหมายของประเทศสิงคโปร์ คือ Road Traffic (Autonomous Motor Vehicles) Rules 2017 (Road Traffic Act, 2017) และกฎหมายของรัฐโคลัมเบีย Autonomous Vehicles Testing Program Amendment Act of 2020 ในส่วนของเอกสารชั้นรอง เช่น ตำรากฎหมาย บทความจากวารสารกฎหมาย วิทยานิพนธ์ งานวิจัยทางวิชาการต่าง ๆ ทั้งที่เกี่ยวข้องรวมทั้งศึกษาถึงกระบวนการของรถยนต์ขับเคลื่อนของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติอีกด้วย
2. วิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูลจากทั้งด้วบทกฎหมาย คำพิพากษาของศาล คำวินิจฉัยขององค์กรที่มีอำนาจชี้ขาด ความคิดเห็น แนวทางการตีความและให้เหตุผลของนักนิติศาสตร์ (Doctrinal analysis) เพื่อนำเสนอสถานะปัจจุบัน วิเคราะห์ความสอดคล้อง / ความครอบคลุมของบทบัญญัติกฎหมายฉบับต่าง ๆ ของกฎหมายเกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 กฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. 2551 Automated and Electronic Vehicles Act 2018 (UK Parliament, 2018) Road Traffic (Autonomus Motor Vehicles) Rules 2017 (Road Traffic Act, 2017) และ Autonomous Vehicles Testing Program Amendment Act of 2020

สมมติฐานการวิจัย

เมื่อรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติมีการใช้ขับขี่ในปัจจุบัน การทำประกันภัยภาคบังคับ (Compulsory Third Party Insurance) ภายใต้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551 ที่มีได้มีการปรับแก้ไขให้สอดคล้องกับสภาวการณ์ของทางเลือกในการใช้รถในปัจจุบัน ดังนั้นจึงเกิดความไม่สอดคล้องของบทบัญญัติทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยภาคบังคับ ถือเป็นช่องว่างของกฎหมาย เนื่องจากการขาดมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยภาคบังคับ หากมีการใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติภายในประเทศไทยอย่างจริงจัง เมื่อเปรียบเทียบกับ Automated and Electronic Vehicles Act 2018 (UK Parliament, 2018) ของสหราชอาณาจักร Road Traffic (Autonomous Motor Vehicles) Rules 2017 (Road Traffic Act, 2017) ของประเทศสิงคโปร์ และ Autonomous Vehicles Testing Program Amendment Act of 2020 ของรัฐโคลัมเบีย ประเทศไทยจึงจำเป็นต้องมีการปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551 เพื่อให้สอดคล้องกับการใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติในอนาคตและอำนวยความสะดวกให้ผู้มีส่วนได้เสียอย่างเหมาะสม เพื่อชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายจากอุบัติเหตุอันเกิดจากรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อทราบแนวคิด ทฤษฎี หลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ
2. เพื่อทราบถึงมาตรการทางกฎหมาย สำหรับการปรับใช้กับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติในอนาคต
3. เพื่อทราบปัญหาและนำเสนอแนวทางแก้ปัญหาที่เกิดจากการทำประกันภัยภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551 สำหรับการปรับใช้กับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติในอนาคต

นิยามศัพท์เฉพาะ

รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ (Autonomous vehicle) หมายถึง รถยนต์ที่ใช้นวัตกรรมสมัยใหม่เข้ามาควบคุมทิศทางของรถยนต์แทนที่มนุษย์ ไม่ว่าจะทั้งหมดหรือบางส่วน เพื่อให้รถยนต์ขับเคลื่อนจาก ต้นทางไปยังปลายทางได้อย่างปลอดภัย ถือได้ว่าทำหน้าที่เสมือนมนุษย์ในการบังคับทิศทางของรถยนต์ เพื่อหลีกเลี่ยงภัยอันตรายที่อาจเกิดขึ้นบนท้องถนน (Center for Sustainable Systems University of Michigan, 2022)



บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี ที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยภาคบังคับ

ในกรณีของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ

วิวัฒนาการของการประกันภัยรถยนต์ของประเทศไทย

การประกันภัยรถยนต์ ถือเป็น การประกันภัยเกี่ยวกับทรัพย์สินรูปแบบหนึ่ง (Insurance of Properties) และเป็น การประกันภัยทรัพย์สินที่ไม่ใช่ประกันภัยทางทะเล กล่าวคือ เป็นการประกันภัยสำหรับวัตถุที่มีรูปร่างและไม่มีรูปร่าง ซึ่งเป็นวัตถุที่เอาประกันภัย (Subject Matter of Insurance) โดยไม่ได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการภัยทางทะเล แต่เป็นการประกันภัยรถยนต์ทุกชนิด ทุกประเภทที่เกี่ยวข้องกับตัวรถยนต์ รวมทั้งให้ความคุ้มครองกับผู้ได้รับความเสียหายจากการใช้รถยนต์ (สิทธิโชค ศรีเจริญ, 2561, หน้า 51-58)

เมื่อประเทศไทยมีความเจริญในด้านคมนาคมขนส่งมากขึ้น มีการใช้รถยนต์อย่างแพร่หลายทำให้เกิดอุบัติเหตุจำนวนมาก ส่งผลต่อสภาพลักษณะของประเทศที่มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ก่อให้เกิดความเสียหายทางด้านเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมาก เช่น ค่ารักษาพยาบาลที่เพิ่มขึ้น สูญเสียบุคลากรทางการแพทย์ที่มีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน เป็นต้น ส่วนใหญ่เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ปัญหาที่อาจตามมา คือ ไม่มีเงินค่ารักษาพยาบาล หรือไม่สามารถตกลงกันได้ระหว่างคู่กรณี จึงต้องมีการใช้สิทธิทางแพ่งในการฟ้องร้องดำเนินคดี ซึ่งใช้ระยะเวลาค่อนข้างนานจึงจะเสร็จสิ้น กระบวนพิจารณาทางศาล ส่งผลให้ผู้ประสบภัยไม่ได้รับเงินชดเชยค่าเสียหายที่แน่นอนและทันที จากเหตุการณ์ที่กล่าวมาข้างต้นมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ จึงก่อให้เกิดปัญหาในด้านสาธารณะตามมา หน่วยงานภาครัฐจึงต้องมีการออกมาตรการต่าง ๆ เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวให้มีจำนวนลดลง

ต่อมาในรัฐบาลของพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ นายกรัฐมนตรีคนที่ 17 ของประเทศไทย ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2531-2534 เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนครั้งรุนแรงหลายครั้ง เช่น เมื่อวันที่ 24 กันยายน พ.ศ. 2533 เวลาประมาณ 22.30 น. เกิดเหตุรถบรรทุกก๊าซแอลพีจี (L.P.G.) ของบริษัท อุตสาหกรรม แก๊สสยาม จำกัด ระเบิดที่ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ เขตยานนาวา แขวงมักกะสัน เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร เนื่องจากขับรถด้วยความเร็วและขับรถด้วยความประมาทจนเป็นเหตุให้รถพลิกคว่ำ เกิดควัน และก๊าซระเบิด ส่งผลกระทบเป็นบริเวณกว้างมีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจำนวน 80 ราย* เมื่อมีการตรวจสอบข้อเท็จจริงพบว่ารถบรรทุกดังกล่าวไม่ได้รับอนุญาตให้บรรทุกก๊าซ จากกระทรวง อุตสาหกรรมว่าด้วยมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมตามกฎหมายกระทรวงที่ออกตามความในประกาศของ

*คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3446/2537

คณะปฏิวัติ ฉบับที่ 28 พ.ศ. 2514 จากเหตุการณ์ดังกล่าวส่งผลให้พลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ มีแนวความคิดเกี่ยวกับการประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ ในปี พ.ศ. 2535 รัฐบาลของนายอานันท์ ปันยารชุน นายกรัฐมนตรีได้ตรากฎหมายขึ้นเพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ คือ “พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535” มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 6 ตุลาคม 2535 เป็นต้นมา (ธีระยุทธ ปักษา, 2562, หน้า 21-27)

หลักพื้นฐานเกี่ยวกับกฎหมายลักษณะละเมิด มาตรา 420*

โดยปกติแล้วเมื่อผู้คนรวมตัวกันเป็นสังคม ย่อมมีบางสิ่งบางอย่างที่กระทบกระทั่งกันเป็นเรื่องธรรมดา แต่เมื่อบุคคลใดบุคคลหนึ่งใช้สิทธิ หน้าที่ของตนเกินส่วนที่ตนมี หรือจงใจ ประมาท เลินเล่อ ส่งผลให้การกระทำดังกล่าวของตนส่งผลกระทบต่อบุคคลอีกคนหนึ่ง ให้บุคคลนั้นได้รับความเสียหาย เรียกว่าบุคคลผู้หนึ่งกระทำการละเมิดต่อบุคคลอีกคนหนึ่งแล้ว (พงศกร สุขชื่น, 2556)

อย่างไรก็ดี ในการประกันภัยรถยนต์ก็เช่นกัน เมื่อเกิดความไม่ระมัดระวังเกิดขึ้นจากฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งย่อมส่งผลให้เกิดความเสียหายขึ้นแก่อีกฝ่ายได้ และเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นทั้ง 2 ฝ่าย ย่อมต้องมีฝ่ายใดเป็นผู้กระทำให้เกิดความเสียหาย โดยต้องชดใช้ค่าความเสียหายนั้น ซึ่งบทบาทหน้าที่ของกฎหมายละเมิดบัญญัติขึ้นเพื่อเป็นเครื่องมือในการเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่ได้รับความเสียหาย สามารถได้รับการเยียวยาสมกับความเสียหายที่เกิดขึ้น (กิตติบดี ไบพูล, 2561) ในปัจจุบันกรณีรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ (Autonomous Car) นั้น ยังไม่ปรากฏระเบียบ หรือข้อกำหนดที่บังคับใช้เป็นการเฉพาะ จึงเป็นเพียงการนำหลักกฎหมายอื่น ๆ มาปรับใช้เท่านั้น องค์ประกอบของความผิดตามมาตรา 420

ต้องเป็นการกระทำ (Conduct)

ผู้ใดกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ลักษณะประการแรกที่จะสามารถปรับเข้ากับการกระทำความผิดฐานละเมิดได้นั้นต้องมี “การกระทำ” ซึ่งการกระทำ เป็นการเคลื่อนไหวร่างกาย การแสดงออกทางท่าทาง โดยต้องรู้สำนึก (รู้ว่าตนกำลังทำอะไร) รวมไปถึงการงดเว้นการกระทำ กล่าวคือ งดเว้นไม่ทำสิ่งใดสิ่งหนึ่งโดยสิ่งนั้นเป็นสิ่งที่ตนเองมีหน้าที่ต้องกระทำแต่เกิดการงดเว้น โดย “จงใจ” เป็นการกระทำที่รู้ถึงความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับบุคคลอื่นเป็นแน่แท้เนื่องมาจากการกระทำของตน ส่วน “การประมาทเลินเล่อ” เป็นการกระทำที่ไม่ได้เกิดจากการจงใจให้เกิดความเสียหายขึ้น แต่เป็นการกระทำที่ปราศจากความระมัดระวังจากบุคคล (วิญญูชน) ที่ต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์

*ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 บัญญัติว่า “ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิด จำต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น”

เช่น เรื่องเกี่ยวกับการงดเว้นจากหน้าที่ที่ต้องกระทำการตามกฎหมาย โดยหน้าที่ตามวิชาชีพ* กล่าวคือ หน่วยงานรัฐมีหน้าที่ตามกฎหมายในการดูแลสิทธิขั้นพื้นฐาน ซึ่งในกรณีนี้หน่วยงานรัฐไม่ได้กระทำการตามหน้าที่ที่มีตามกฎหมายในการดูแลท้องถนนให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ ไม่เสียหาย แต่กลับปล่อยให้ถนนเกิดความเสียหาย เป็นหลุม เป็นบ่อ ส่งผลให้รถของประชาชนได้รับความเสียหาย ดังนั้นถือได้ว่าหน่วยงานของรัฐงดเว้นการกระทำจากการประมาทเลินเล่อ จึงมีความผิดตามมาตรา 420 (เพ็ง เพ็งนิตติ, 2560, หน้า 9-11)

ผิดกฎหมาย (Fault)

เป็นการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายหรือกฎหมายไม่ได้ให้อำนาจ แต่มีการฝ่าฝืน ซึ่งเหตุที่กฎหมายให้อำนาจกระทำได้โดยไม่ถือเป็นการกระทำผิดทางกฎหมาย กล่าวคือ ทำโดยกฎหมายให้อำนาจไว้ ทำตามคำพิพากษาหรือคำสั่งของศาล ทำตามสัญญา ได้รับการนิรโทษกรรม และทำโดยได้รับความยินยอมจากผู้เสียหาย ซึ่งการกระทำนอกเหนือจากที่กล่าวมาข้างต้น เรียกได้ว่าเป็นการกระทำที่ย่อมผิดกฎหมายได้ เช่น ตามพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542 มาตรา 3 พระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ.2540 มาตรา 4 ร่วมกับพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ. 2542 มาตรา 4 ให้ความหมายของคำว่า “เจ้าหน้าที่รัฐ” เป็นบุคคลธรรมดาที่รับตำแหน่งที่รัฐกำหนด โดยมีความสัมพันธ์กับรัฐในฐานะที่เป็นเอกชนคนหนึ่ง (บรรหาร กำลา, 2554) เมื่อเจ้าหน้าที่ของรัฐได้ทรัพย์สินมาซึ่งอาจส่งผลต่อการตัดสินใจรวมทั้งส่งผลต่อการปฏิบัติหน้าที่ซึ่งผู้นั้นอยู่ในฐานะเจ้าหน้าที่ของรัฐ เมื่อมีระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการให้หรือรับของขวัญของเจ้าหน้าที่รัฐ พ.ศ. 2544 กำหนดให้รับทรัพย์สินได้ไม่เป็นการผิดกฎหมาย ดังนั้นการที่เจ้าหน้าที่ของรัฐรับทรัพย์สินจากบุคคลใดบุคคลหนึ่งย่อมไม่ถือว่าการกระทำต่อผู้อื่นโดยผิดกฎหมาย เนื่องจากกฎหมายให้สามารถทำได้

เกิดความเสียหาย (Damage)

ต้องเป็นความเสียหายที่เกิดกับบุคคลอื่น โดยความเสียหายนั้นต้องแน่นอน ชัดเจน และต้องไม่ไกลเกินกว่าเหตุ ซึ่งต้องเป็นความเสียหายที่ปรากฏในมาตรา 420 เช่น การกระทำของแพทย์ที่กระทำโดยประมาท** ร่วมกับส่งผลให้ผู้ป่วยได้รับความเสียหายหรือไม่ ซึ่งจากการพิจารณาพบว่าแพทย์ได้ตรวจรักษาตามมาตรฐานวิชาชีพของแพทย์สภา รวมทั้งวินิจฉัยด้วยความระมัดระวังรอบคอบ เพื่อให้เหมาะสมกับสภาวะการณโรคของผู้ป่วย (ตั้งครรณ์นอกมดลูก) แม้ว่าผลการรักษาจะไม่สอดคล้องกับคำวินิจฉัยของแพทย์ก็ตาม ย่อมไม่อาจถือได้ว่าแพทย์ประมาทหรือทำให้ผู้ป่วยได้รับ

* คำพิพากษาฎีกาที่ 399/2546

** คำพิพากษาฎีกาที่ 5009/2562

ความเสียหายต่อร่างกาย การกระทำของแพทย์ถึงไม่เข้าข่ายเป็นการละเมิดเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับความเสียหาย (เพ็ง เพ็งนิตี, 2560, หน้า 96-106)

ต้องมีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล (Causation)

เป็นความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล โดยพิจารณาจากผลที่เกิดขึ้นว่ามีสาเหตุมาจากการกระทำนั้นหรือไม่ โดยทฤษฎีที่ได้รับความนิยมใช้เป็นอย่างมาก คือ ทฤษฎีเงื่อนไขหรือทฤษฎีผลโดยตรง (Theory of Conditions) สามารถเรียกได้อีกชื่อหนึ่งว่า ทฤษฎีความเท่ากันแห่งเหตุ ยึดหลักที่ว่าทุกการกระทำย่อมมีผลตามมาเสมอ หรืออาจกล่าวได้ว่าหากไม่มีการกระทำเช่นนั้น ผลที่ตามมาย่อมไม่เกิดขึ้น เช่น จำเลยขับรถชนท้ายรถยนต์* ส่งผลให้รถยนต์คันดังกล่าวพุ่งชนรถแท็กซี่ และรถตู้ที่จอดอยู่ด้านหน้าได้รับความเสียหาย โดยมีความเสียหายเกิดขึ้นกับรถยนต์ทั้ง 3 คัน ย่อมเป็นผลโดยตรงจากการกระทำโดยประมาทของจำเลย อีกทั้งจำเลยขับขี้อวดด้วยอาการเมา ย่อมผิดกฎกระทรวงฉบับที่ 21 พ.ศ. 2550 ออกตามความในพ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 แสดงให้เห็นว่าถ้าจำเลยไม่ขับรถชนรถยนต์ทั้ง 3 คัน ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับรถยนต์ทั้ง 3 คัน ย่อมไม่เกิดขึ้น ดังนั้นความเสียหายที่เกิดขึ้นกับรถทั้ง 3 คัน เป็นผลโดยตรงมาจากการกระทำของจำเลย และยังสามารถพิจารณาเรื่องความประมาทของรถทั้ง 3 คันได้ด้วย โดยพิจารณาจากการขับขี่ด้วยความเร็วในเส้นทางของจำเลยหรือไม่ เมื่อสอบสวนข้อเท็จจริงแล้วพบว่ารถทั้ง 3 ขี่มาด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด ย่อมไม่ถือว่าเป็นการกระทำโดยประมาท ไม่ต้องร่วมชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้น แต่เมื่อสอบสวนได้ว่ารถทั้ง 3 คันใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดถือว่ามีส่วนประมาท ต้องร่วมกันชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้น ส่วนทฤษฎีมูลเหตุที่เหมาะสม (Theory of Adequate) เป็นทฤษฎีที่เกิดจากนักวิชาการทางนิติศาสตร์คาดการณ่ว่าหากใช้แต่ทฤษฎีเงื่อนไขที่เหมาะสมเพียงอย่างเดียว จะส่งผลกระทบต่อผู้กระทำต้องรับผิดชอบทุกอย่างโดยไม่มีการจำกัดความรับผิด ซึ่งอาจมากกว่าสิ่งที่ผู้กระทำได้กระทำ โดยต้องใช้ทฤษฎีเงื่อนไขร่วมกับทฤษฎีมูลเหตุที่เหมาะสมโดยพิจารณาจาก เหตุจากการกระทำของผู้กระทำ เหมาะสมที่จะทำให้เกิดผลโดยทั่วไปหรือไม่ กล่าวโดยสรุป เป็นการพิจารณาจากการกระทำร่วมกับผลที่เกิดขึ้นว่าเกิดความเกี่ยวข้องกันหรือไม่ ซึ่งอาศัยมาตรฐานของวิญญูชน (A reasonable man) เป็นหลัก เช่น จำเลยใช้อาวุธ^{***} ร่วมกับเอาทรัพย์สินมีค่าของผู้เสียหายไป (โทรศัพท์และรถยนต์) การกระทำของจำเลยทำให้ผู้เสียหายได้รับอันตรายแก่กาย มีความผิดฐานกระทำละเมิด ตามมาตรา 420 จำเลยจึงต้องรับโทษหนักขึ้น แต่การที่ผู้เสียหายประสบอุบัติเหตุ ซึ่งไม่ใช่เจตนาของจำเลย ด้วยเหตุนี้จำเลยจึงไม่ต้องรับโทษหนักขึ้นจากการที่ผู้เสียหายได้รับอันตรายแก่กายนั้น

* คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 8789/2559

** คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1867/2553

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 วรรคหนึ่ง ความว่า “บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอย่างใด ๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบ เพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเอง”

ตามมาตรา 437 วรรคหนึ่ง เป็นกรณีที่เกิดความเสียหายขึ้น ซึ่งเกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องกำลังจักรกล สามารถแบ่งหลักเกณฑ์ได้ดังนี้

1. บุคคลที่ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะ ถือเป็นผู้ต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย กล่าวคือ ผู้ที่ครอบครองรถยนต์โดยพิจารณาจากความเป็นจริงในขณะเกิดเหตุ ซึ่งคำว่า “ครอบครอง” หรือ “ควบคุม” หมายถึง ผู้มีอำนาจใช้สอยทรัพย์สินดังกล่าวได้ตามความต้องการของตน (จิต เศรษฐบุต, 2518, หน้า 19) เช่น เมื่อรถยนต์เกิดอุบัติเหตุ จนเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับความเสียหาย ถึงแม้ว่าจะเป็นเจ้าของรถยนต์ถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด แต่ในขณะเกิดเหตุเจ้าของรถยนต์คันดังกล่าวไม่ได้ครอบครองหรือควบคุมรถยนต์คันนั้น ส่งผลให้ผู้นั้นไม่ใช่ผู้ครอบครองหรือควบคุมรถยนต์คันเกิดเหตุ ตามความหมายของมาตรา 437 ป.พ.พ. ดังนั้นเจ้าของรถยนต์จึงไม่ต้องรับผิดชอบต่อโจทก์* หากเป็นกรณีที่ผู้ขับรถเป็นทั้งเจ้าของรถยนต์และผู้ขับรถด้วยตนเอง ตามมาตรา 437 ถือว่าเป็นผู้ครอบครองหรือควบคุมรถยนต์อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น ผู้ที่ครอบครองหรือควบคุมรถยนต์ ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากการนั้น**

2. ยานพาหนะ ต้องเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล เมื่อพิจารณาจากพจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554 คำว่า “ยานพาหนะ” หมายถึง ยานต่าง ๆ มีรถและเรือ เป็นต้น โดยสรุปแล้วหมายถึง รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยแรงเครื่องยนต์ และเครื่องไฟฟ้า แต่ไม่รวมถึงที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานลม พลังงานจากคนหรือสัตว์ โดยเครื่องจักรกลนั้นจะติดตั้งภายในหรือภายนอกตัวเครื่องก็ได้

3. ความเสียหายที่เกิดขึ้น เป็นผลมาจากยานพาหนะ ต้องเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล สาเหตุของความเสียหายที่เกิดขึ้น เกิดมาจากยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ซึ่งเป็นการเชื่อมโยงระหว่างการกระทำความผิดของผู้ที่ก่อให้เกิดความเสียหายกับความเสียหายที่เกิดขึ้น ดังนั้นหากความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ผู้ที่ครอบครองหรือควบคุมต้องรับผิดชอบ เช่น ยางรถยนต์แตก รถยนต์พลิกคว่ำ เกิดอุบัติเหตุรถยนต์ เป็นต้น โดยไม่รวมเหตุแทรกซ้อนที่ส่งผลให้เกิดความเสียหาย (กรองกมล สันตจิตร, 2551, หน้า 42)

* คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3437/2537

** คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6249/2541

4. หากความเสียหายเกิดจากความผิดของผู้ต้องเสียหายเอง หรือเกิดจากเหตุสุดวิสัย จะได้รับเหตุยกเว้นความผิด ตามมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ถือเป็นความรับผิด โดยเคร่งครัด (Strict Liability) ซึ่งความเสียหายที่เกิดขึ้นเกิดจากผู้เสียหายเองที่เป็นผู้กระทำให้เกิด ความเสียหาย ส่งผลให้ฝ่ายผู้ครอบครองหรือควบคุมยานพาหนะมีภาระพิสูจน์ความผิด หากไม่พิสูจน์ อาจต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น เช่น จำเลยได้ขับรถหลบรถของผู้เสียหายที่ขับสวนล้าเส้นทาง มาในระยะกระชั้นชิด ทำให้บังคับรถไม่ได้ ไปชนรถของโจทก์ที่คนขับหลบรถออกนอกเขตถนนมา จึง ไม่ใช่ความผิดชอบจำเลยและจำเลยไม่ได้ประมาทแต่เกิดจากเหตุสุดวิสัย เนื่องจากไม่สามารถหลบ เลี่ยงเหตุการณ์ดังกล่าวได้ทันที* อย่างไรก็ตามมาตรา 437 นี้ไม่ใช่บทสันนิษฐานที่เด็ดขาด แต่เพื่อให้ ความเป็นธรรมแก่ผู้ที่ครอบครองหรือควบคุมยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล หากเกิด อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากมีเหตุการณ์อื่นเข้าแทรกแซง จนทำให้เกิดความเสียหายขึ้น จะเรียก เหตุการณ์ที่เป็นเหตุแทรกแซงว่า “เหตุสุดวิสัย” ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 8 ให้ จำกัดความไว้ว่า “คำว่า “เหตุสุดวิสัย” หมายความว่า เหตุใด ๆ อันจะเกิดขึ้นก็ดี จะให้ผลพิบัติก็ดี เป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้แม้ทั้งบุคคลผู้ต้องประสบหรือใกล้จะต้องประสบเหตุนั้นจะได้จัดการ ระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและภาวะเช่นนั้น” เรียกได้ว่าเป็น เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติ เกิดตามฤดูกาล เช่น ฝนตก น้ำท่วม พายุเข้า เป็นต้น รวมถึง เหตุการณ์ที่ไม่สามารถควบคุมได้ตามปกติวิสัยของวิญญูชนที่พึงคาดหมายได้ว่าจะเกิดเหตุการณ์ เหล่านั้นขึ้น เช่น เรือสินค้า A ได้รับว่าจ้างให้ขนส่งสินค้าเกี่ยวกับการผลิตรถยนต์ให้กับบริษัท B โดย ตกลงว่าจ้างกันให้ไปถึงที่หมายภายใน 15 วัน นับจากวันที่ตกลงทำสัญญากัน แต่ระหว่างทางที่เรือ สินค้า A แล่นไปในทะเล ได้พบเจอกันสงครามทางทะเล ระหว่างประเทศทั้ง 2 ประเทศ ซึ่งก่อนที่เรือ สินค้า A จะออกจากท่าเรือ ไม่ได้มีข่าวหรือสัญญาณเตือนเกี่ยวกับสงครามทางทะเล ดังนั้นเมื่อถึงวันที่ ครบกำหนดส่งของเรือสินค้า A ไม่สามารถจัดส่งสินค้าได้ตามกำหนด และเรือสินค้า A ถูกฟ้องร้อง เรียกค่าเสียหายจากบริษัท B ดังนั้นเรือสินค้า A สามารถยกข้อต่อสู้เรื่องเหตุสุดวิสัยได้ เป็นต้น

นิยามของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ

รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ปรากฏคำที่ใช้เรียกในภาษาต่างประเทศค่อนข้างมีความ หลากหลาย เช่น Autonomous Car, Autonomous Vehicle, Self-Driving Car และ Driver Less Car เป็นต้น ซึ่งคำที่ใช้เรียกรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติข้างต้นสามารถแปลความหมายจากชื่อเรียกได้ ว่าเป็นรถยนต์ที่มีความสามารถขับเคลื่อนได้ด้วยตนเอง โดยที่ไม่ต้องมีผู้ขับขี่เป็นผู้ควบคุมหรือบังคับ ทิศทางแต่อย่างใด อย่างไรก็ตาม ประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกที่รับรู้ถึงความเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยี จึง

*คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 326/2522

มีการปรับตัวให้เข้ากับบริบทสมัยใหม่โดยมีการให้ความสำคัญกับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติได้ให้คำนิยามโดยเฉพาะเอาไว้ สำหรับ “รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ” ดังนี้

1. สหราชอาณาจักร (United Kingdom)

ตาม Automated and Electronic Vehicles Act 2018 มาตรา 8(1)(a) ได้ให้คำจำกัดความของคำว่า “รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ” หรือ Driving Itself หมายถึง การขับเคลื่อนด้วยระบบปฏิบัติการที่ไม่ต้องมีผู้ขับขี่เป็นผู้ควบคุมและไม่ต้องมีการควบคุมจากเฉพาะบุคคล เพื่อความสามารถในการเดินทางของรถยนต์*

2. สาธารณรัฐสิงคโปร์ (Singapore)

จาก Road Traffic Act 2017 มาตรา 2 (1) ได้ให้คำจำกัดความของคำว่า “รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ” หรือ autonomous motor vehicle หมายถึง รถยนต์ที่ติดตั้งอุปกรณ์หรือระบบอัตโนมัติไว้ทั้งหมดหรือบางส่วน (เรียกโดยทั่วไปว่ารถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ) และรวมถึงรถยนต์ที่มีส่วนประกอบเข้ากับตัวรถยนต์**

3. รัฐโคลัมเบีย (District of Columbia)

ตาม Autonomous Vehicles Testing Program Amendment Act of 2020 § 50-2351 (1C) ได้ให้คำจำกัดความของ “รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ” หรือ Autonomous vehicle หมายถึง ยานยนต์ที่ได้ติดตั้งระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ ไม่ว่าจะยานพาหนะนั้นจะอยู่ภายใต้ระบบปฏิบัติการอัตโนมัติหรือไม่ก็ตาม***

4. ประเทศไทย (The Kingdom of Thailand)

สำหรับคำนิยามของประเทศไทยถึง “รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ” ไม่ได้มีการระบุไว้อย่างชัดเจนเช่นเดียวกับ Automated and Electronic Vehicles Act 2018 มาตรา 8(1)(a) หรือ Road Traffic Act 2017 มาตรา 2 และ Autonomous Vehicles Testing Program Amendment Act of 2020 § 50-2351 (1C) ดังนั้นการปรับใช้บทบัญญัติในปัจจุบันอาจก่อให้เกิดปัญหาตามมาได้ เช่น

*Automated and Electronic Vehicles Act 2018 มาตรา 8(1)(a) is designed to be capable of “Driving itself” : to operate in a mode, in which it is not being controlled and does not need to be monitored by an individual, for at least part of a journey

**Road Traffic Act 2017. Section 2(1) of the principal Act is ““Autonomous motor vehicle” means a motor vehicle equipped wholly or substantially with an autonomous system (also commonly known as a driverless vehicle), and includes a trailer drawn by such a motor vehicle”

***Autonomous Vehicles Testing Program Amendment Act of 2020 § 50-2351 "(1C) "Autonomous vehicle" means a motor vehicle equipped with an autonomous driving system, regardless of whether the vehicle is under autonomous operation."

ในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 4* เป็นมาตราที่กำหนดถึงความหมายของรถประเภทต่าง ๆ ที่กรมการขนส่งทางบกขึ้นทะเบียนแล้ว แต่ยังไม่มีการบัญญัติถึงคำนิยามของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติร่วมด้วย

*พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

"รถ" หมายความว่า รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วงรถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

"รถยนต์" หมายความว่า รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการและรถยนต์ส่วนบุคคล

"รถยนต์สาธารณะ" หมายความว่า

(1) รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่ใช้รับจ้างระหว่างจังหวัด โดยรับส่งคนโดยสารได้เฉพาะที่นายทะเบียนกำหนด

(2) รถยนต์รับจ้าง ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน หรือรถยนต์สาธารณะอื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทาง

"รถยนต์บริการ" หมายความว่า รถยนต์บรรทุกคนโดยสารหรือให้เช่าซึ่งบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนดังต่อไปนี้

(1) รถยนต์บริการธุรกิจ ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่ใช้บรรทุกคนโดยสารระหว่างท่าอากาศยาน ท่าเรือเดินทะเล สถานีขนส่งหรือสถานีรถไฟกับโรงแรมที่พักอาศัย ที่ทำการของผู้โดยสารหรือที่ทำการของผู้บริการธุรกิจนั้น

(2) รถยนต์บริการทัศนอาจร ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่ผู้ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการท่องเที่ยวใช้รับส่งคนโดยสารเพื่อการท่องเที่ยว

(3) รถยนต์บริการให้เช่า ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่จัดไว้ให้เช่าซึ่งมิใช่เป็นการเช่าเพื่อนำไปรับจ้างบรรทุกคนโดยสารหรือสิ่งของ

"รถยนต์ส่วนบุคคล" หมายความว่า

(1) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน

(2) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคนแต่ไม่เกินสิบสองคน และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันหกร้อยกิโลกรัม ซึ่งมีได้ใช้ประกอบการขนส่งเพื่อสินจ้างตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

"รถจักรยานยนต์" หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์หรือกำลังไฟฟ้าและมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อและให้หมายความรวมถึงรถจักรยานที่ติดเครื่องยนต์ด้วย

"รถพ่วง" หมายความว่า รถที่เคลื่อนที่ไปโดยใช้รถอื่นลากจูง

"รถบดถนน" หมายความว่า รถที่ใช้ในการบดอัดวัสดุบนพื้นให้แน่น และมีเครื่องยนต์ขับเคลื่อนในตัวเอง หรือใช้รถอื่นลากจูง

"รถแทรกเตอร์" หมายความว่า รถที่มีล้อหรือสายพาน และมีเครื่องยนต์ขับเคลื่อนในตัวเอง เป็นเครื่องจักรกลขึ้นพื้นฐานในงานที่เกี่ยวกับการขุด ตัก ดัน หรือฉุดลาก เป็นต้น หรือรถยนต์สำหรับลากจูงซึ่งมิได้ใช้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

จากคำนิยามของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ (AV) ของทั้ง 3 ประเทศที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นพบว่า นิยามของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติมีความหมายสอดคล้อง เป็นไปในทิศทางเดียวกันเกือบทั้งหมด อาจมีรายละเอียดปลีกย่อยที่ต่างกันเพียงเล็กน้อย ดังนั้นอาจสรุปได้ว่ารถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ หมายถึง รถยนต์ที่ขับเคลื่อนได้ด้วยระบบอัตโนมัติ ปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence) (ณัฐภูมิินทร์ เชมะทัสสี และยุพนา พิมเสน, 2561) รวมถึงระบบที่มีความสามารถในการวิเคราะห์สถานการณ์สิ่งแวดล้อมรอบ ๆ ตัวรถยนต์ได้ เพื่อให้รถยนต์ขับเคลื่อนได้ด้วยตัวเองโดยไร้การควบคุมจากผู้ขับขี่ ให้ถือเสมือนว่าระบบอัตโนมัติที่ใช้ควบคุมรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติเปรียบเสมือนมนุษย์คนหนึ่งที่มีความสามารถในการบังคับ ควบคุมทิศทาง หรือขับขี่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เทียบเท่ากับมนุษย์คนหนึ่ง

ประเภทรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ (SAE automation levels)

รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ (Automated vehicles) เป็นรถยนต์ที่เกิดจากการใส่ระบบปฏิบัติการ ซึ่งเทคโนโลยีหลักของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติเป็นการนำเทคโนโลยีทั้ง 4 อย่างประกอบเข้าด้วยกัน (ภัทรนันท์ แสงศรี, 2562) คือ

1. ระบบการมองเห็นของคอมพิวเตอร์ (Computer vision) เป็นการใช้งานเสมือนตาของผู้ขับขี่ในการรับรู้ถึงสภาพแวดล้อมตัวรถยนต์ได้
2. ระบบการเรียนรู้ในเชิงลึก (Deep learning) เป็นระบบที่สำคัญของการขับเคลื่อนอัตโนมัติในรถยนต์ เนื่องจากเป็นระบบคอมพิวเตอร์ที่สร้างขึ้นเพื่อการใช้งานคล้ายกับในสมองของมนุษย์ในการตัดสินใจเมื่อเกิดเหตุการณ์รูปแบบต่างๆ บนท้องถนน
3. ความก้าวหน้าของหุ่นยนต์ (Robotic) เป็นระบบที่ช่วยแปลงสัญญาณไฟฟ้าให้ออกมาอยู่ในรูปแบบของคำสั่งเพื่อถ่ายทอดคำสั่งไปยังส่วนต่าง ๆ ของรถยนต์เพื่อให้พร้อมใช้งาน และ
4. การติดตามและการนำทาง (Navigation) เรียกได้ว่าเป็นเทคโนโลยีที่มีประสิทธิภาพเทียบเท่า หรือมากกว่า GPS ในการช่วยคำนวณเส้นทางในการเดินทาง รวมทั้งค้นหาเส้นทางให้กับระบบปฏิบัติการต่าง ๆ ที่ถูกใส่เข้ามาในระบบอัตโนมัติของรถยนต์

พร้อมทั้งมีระบบการควบคุมความปลอดภัยบางอย่างเพื่อให้รถยนต์สามารถขับเคลื่อนได้โดยปราศจากผู้ควบคุมตัวรถ โดยได้รับทราบถึงระดับความสามารถของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติจากหน่วยงานที่ทำการแบ่งระดับของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ คือ สมาคมวิศวกรรมยานยนต์นานาชาติ (Society of Automotive Engineers หรือ SAE) ซึ่งเป็นหน่วยงานในการศึกษาด้านวิทยาศาสตร์ เพื่อให้มีการพัฒนาเทคโนโลยีใหม่ ๆ สำหรับการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ซึ่ง SAE ได้อธิบายถึงมาตรฐาน J3016 ที่ปรากฏอยู่ในระดับความสามารถรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ซึ่ง J3016 เป็นมาตรฐานว่าด้วยอนุกรมวิธานและคำนิยามเกี่ยวกับการขับขี่โดยระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติสำหรับ

ยานยนต์บนถนน (นิชกานต์ รัตนเดช, 2562, หน้า 17-19) (Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation System for On-Road Motor Vehicles, standard J3016 (SEP 2016)) ซึ่งมาตรฐานดังกล่าวมีการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมใหม่ในปีค.ศ. 2021 เพื่อให้เกิดความชัดเจนมากขึ้น โดยหน่วยงาน SAE ได้จัดแบ่งระดับความสามารถของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติไว้ 6 ระดับ ตั้งแต่ระดับ 0-5 (ดังภาพที่ 2) ดังนี้

| | | SAE LEVEL 0™ | SAE LEVEL 1™ | SAE LEVEL 2™ | SAE LEVEL 3™ | SAE LEVEL 4™ | SAE LEVEL 5™ |
|--|--|---|---|---|--|--|---|
| What does the human in the driver's seat have to do? | | You are driving whenever these driver support features are engaged – even if your feet are off the pedals and you are not steering | | | You are not driving when these automated driving features are engaged – even if you are seated in “the driver’s seat” | | |
| | | You must constantly supervise these support features; you must steer, brake or accelerate as needed to maintain safety | | | When the feature requests, you must drive | These automated driving features will not require you to take over driving | |
| Copyright © 2021 SAE International. The summary table may be freely copied and distributed AS-IS provided that SAE International is acknowledged as the source of the content. | | | | | | | |
| What do these features do? | | These are driver support features | | | These are automated driving features | | |
| | | These features are limited to providing warnings and momentary assistance | These features provide steering OR brake/acceleration support to the driver | These features provide steering AND brake/acceleration support to the driver | These features can drive the vehicle under limited conditions and will not operate unless all required conditions are met | This feature can drive the vehicle under all conditions | |
| Example Features | | <ul style="list-style-type: none"> • automatic emergency braking • blind spot warning • lane departure warning | <ul style="list-style-type: none"> • lane centering OR • adaptive cruise control | <ul style="list-style-type: none"> • lane centering AND • adaptive cruise control at the same time | <ul style="list-style-type: none"> • traffic jam chauffeur | <ul style="list-style-type: none"> • local driverless taxi • pedals/steering wheel may or may not be installed | <ul style="list-style-type: none"> • same as level 4, but feature can drive everywhere in all conditions |

ภาพที่ 2 SAE J3016 Levels of driving automation

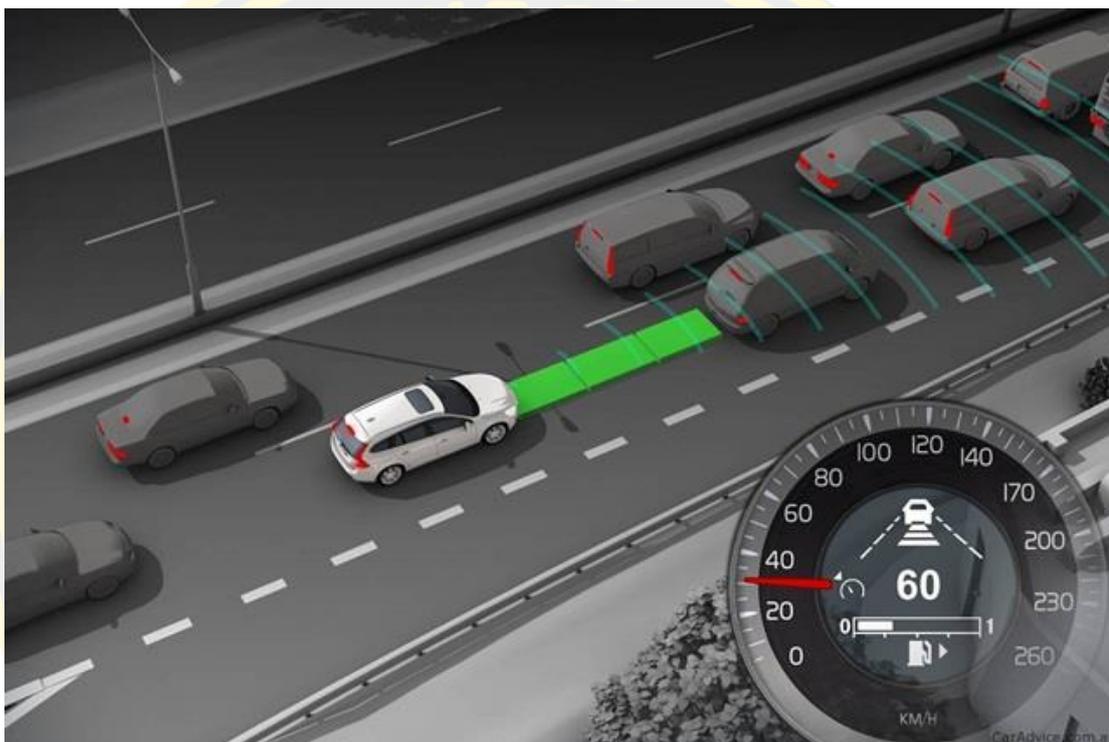
ที่มา ภาพประกอบจาก <https://www.sae.org/blog/sae-j3016-update>

1. ระดับ 0 : ไม่มีการใช้ระบบอัตโนมัติ (No Automation)

เป็นระบบที่ใช้ “ตัวผู้ขับขี่” เพียงอย่างเดียวในการบังคับทิศทาง การเบรก ซึ่งเป็นการขับรถที่พบเจอได้ในชีวิตประจำวัน โดยที่ตัวรถยนต์ไม่มีเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติติดตั้งอยู่เลย แต่อาจมีกรณีที่มีเทคโนโลยีเฉพาะอย่างเพื่อช่วยผู้ขับขี่เมื่อเกิดกรณีฉุกเฉิน เช่น ระบบการเบรกอัตโนมัติ ระบบ Safety ภายในรถ เป็นต้น

2. ระดับ 1 : ระบบการเสริมการขับขี่อัตโนมัติบางกรณี (Driver Assistance)

ระดับของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ระดับที่ 1 นี้ยังเป็นการใช้งานในรูปแบบของ “ผู้ขับขี่” ร่วมกับการทำงานแบบอัตโนมัติบางกรณี เช่น โดยระบบภายในตัวรถจะเป็นผู้ช่วยเหลือผู้ขับขี่อีกทางหนึ่ง เช่น ระบบ Adaptive Cruise Control ที่เป็นการควบคุมความเร็วของรถ (ดังภาพที่ 3) การควบคุมให้รถอยู่ในระยะเลนที่พอดีไม่ล้ำไปข้างใดข้างหนึ่ง



ภาพที่ 3 ระบบ Adaptive Cruise Control

ที่มา ภาพประกอบจาก

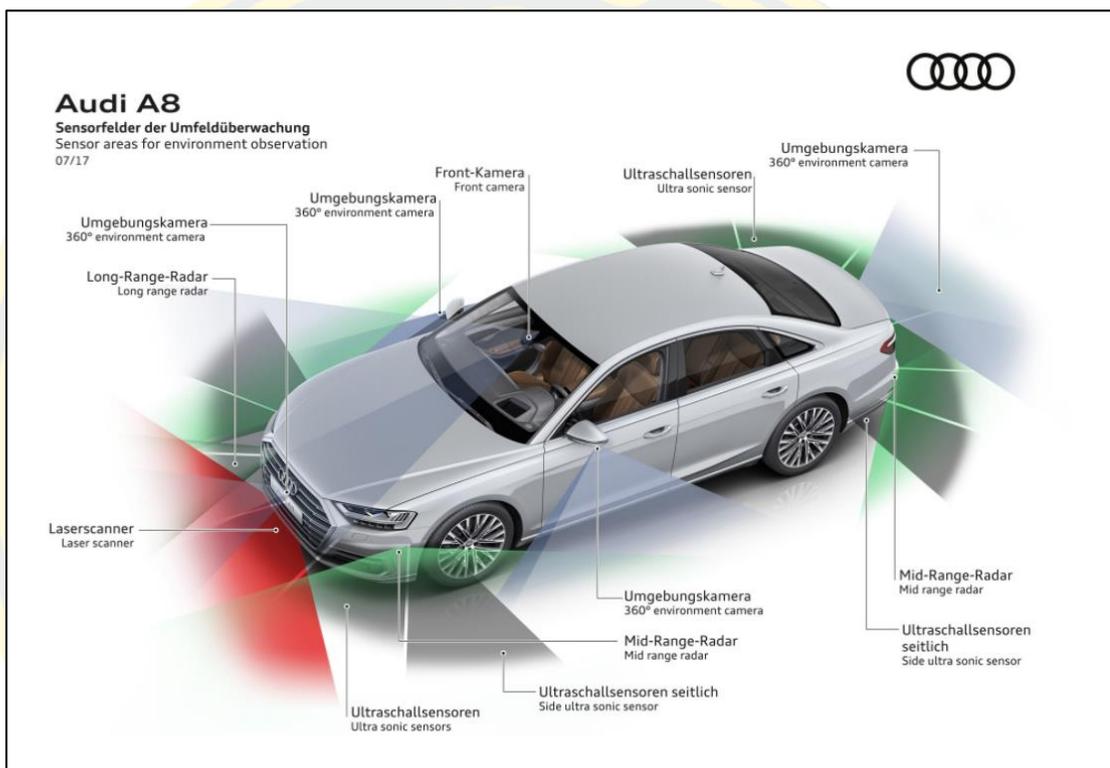
<https://www.checkraka.com/uploaded/knowledge/article/1675680/Autoweb-2015-July-Guide-Adaptive-Cruise-Control-006.jpg>

3. ระดับ 2 : ระบบอัตโนมัติบางส่วน (Partial Automation)

เป็นการทำงานร่วมกับระหว่าง “ผู้ขับขี่” กับ “ระบบอัตโนมัติ” โดยที่ผู้ขับขี่ยังคงเป็นผู้ควบคุมการขับขี่อยู่บางส่วน เป็นระบบที่มีการติดตั้งการช่วยเหลือผู้ขับขี่ขั้นสูงไว้ (Advance Driver Assistance System หรือ ADAS) (ณิชกานต์ รัตนเดช, 2562, หน้า 17-19) เพื่อให้ผู้ขับขี่สามารถใช้งานฟังก์ชันได้หลากหลายพร้อมกันได้ เช่น การหมุนพวงพาลัย การจอดรถ การหยุดรถเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน และตรวจสอบสภาพแวดล้อมรอบ ๆ ตัวรถ เป็นต้น

4. ระดับ 3 : ระบบอัตโนมัติแบบมีเงื่อนไข (Conditional Automation)

ในระดับนี้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติสามารถทำงานได้ด้วยตัวเอง โดยที่ไม่จำเป็นต้องมีผู้ขับขี่ร่วมนั่งไปด้วยเพื่อตรวจสอบสภาพแวดล้อมรอบ ๆ ตัวรถ แต่ในระบบดังกล่าวยังไม่ถือว่ารถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติสามารถทำงานได้ 100% ยังคงต้องมีผู้ขับขี่ไปด้วยเพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับเหตุการณ์ฉุกเฉิน หรือระบบเกิดข้อขัดข้องขึ้น (ดังภาพที่ 4)

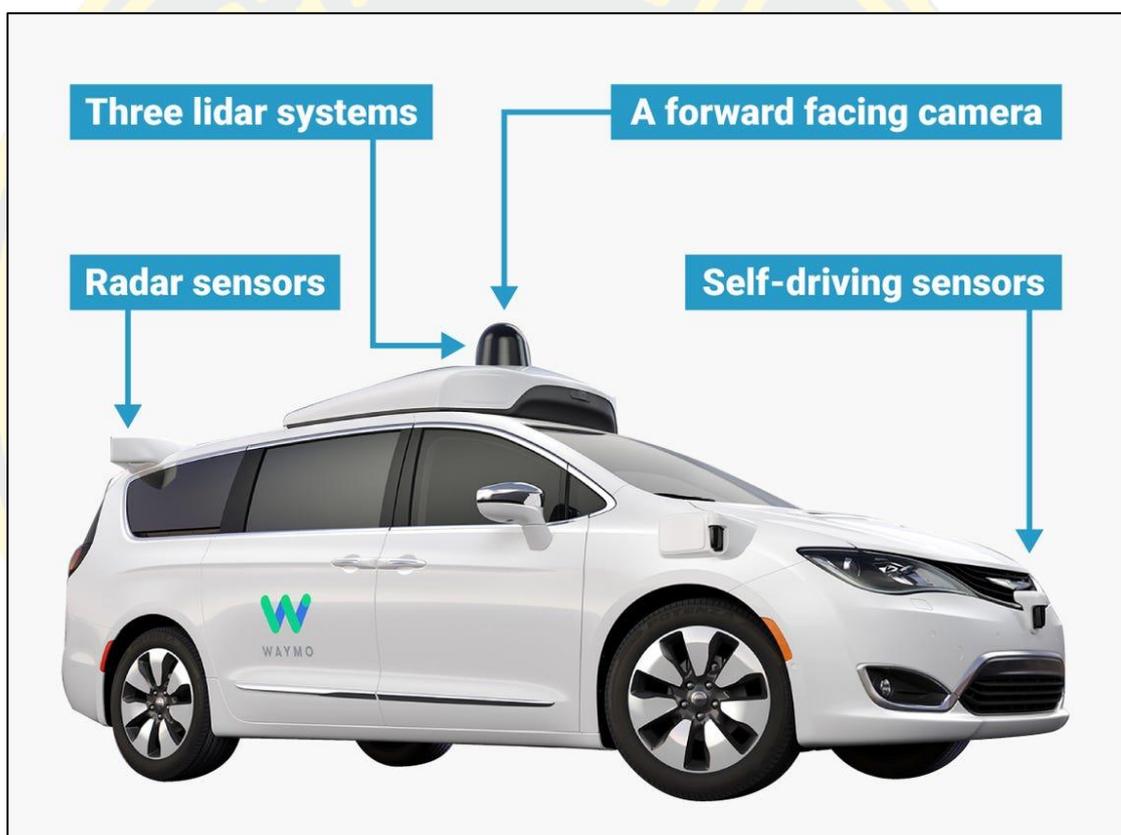


ภาพที่ 4 ระดับความสามารถของรถ Audi A8

ที่มา ภาพประกอบจาก https://www.motorauthority.com/news/1111528_heres-how-the-2019-audi-a8-will-become-the-first-level-3-self-driving-car

5. ระดับ 4 : ระบบอัตโนมัติแบบสูง (High Automation)

เรียกได้ว่าเป็นการทำงานของระบบอัตโนมัติอย่างแท้จริง กล่าวคือ ตัวรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติสามารถทำงานได้ด้วยตัวเองอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งการขับขี่ทั้งหมดนั้นระบบอัตโนมัติจะเป็นตัวควบคุมเองทั้งหมด โดยไม่จำเป็นต้องมีผู้ขับขี่ นอกจากนี้ระบบยังสามารถแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นเองได้ รวมถึงหากผู้ขับขี่ต้องการควบคุมทิศทางร่วมด้วย ก็สามารถทำได้ด้วยเช่นกัน เช่น รถ Waymo จัดเป็นรถ High Automation ถูกพัฒนาโดยบริษัท Waymo เป็นบริษัทในเครือของ Google (ดังภาพที่ 5)

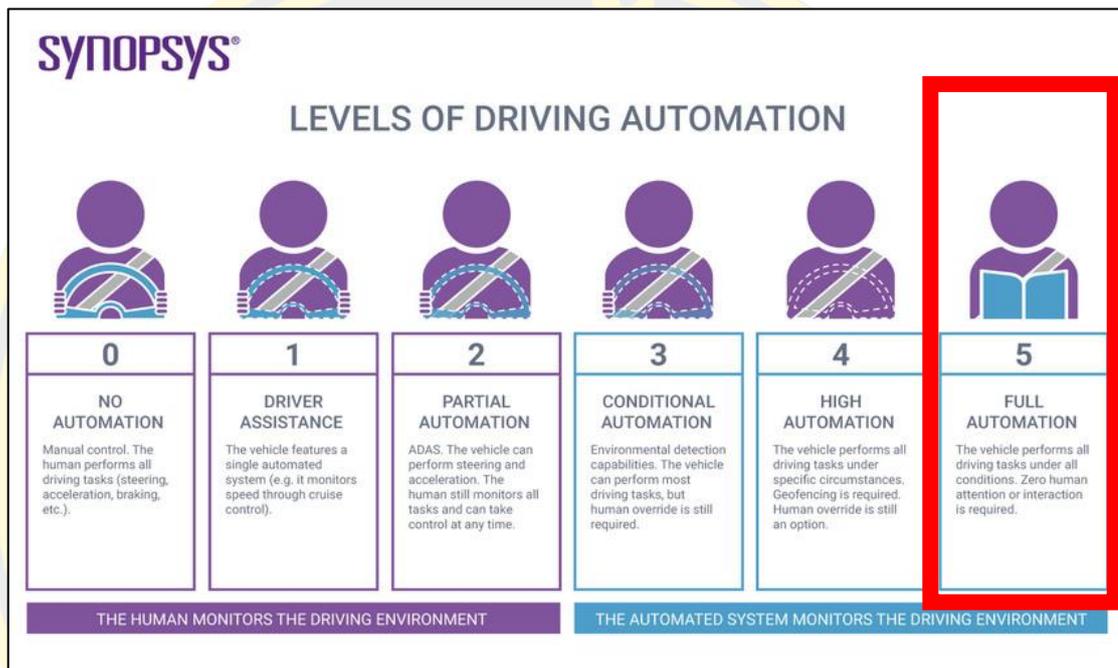


ภาพที่ 5 รถ Waymo

ที่มา ภาพประกอบจาก <https://en.n-squared.co.th/post/driving-automation-1>

6. ระดับ 5 : ระบบอัตโนมัติแบบเต็มรูปแบบ (Full Automation)

รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติระดับ 5 นี้ มีระบบอัตโนมัติที่สมบูรณ์แบบ ตัวระบบเองสามารถควบคุมและแก้ไขปัญหาได้ด้วยตัวระบบเอง โดยที่ผู้ขับขี่ไม่จำเป็นต้องเข้าไปมีส่วนร่วมแก้ไขปัญหา ซึ่งระบบดังกล่าวมีความสามารถในการขับขี่และควบคุมการทำงานทั้งหมดของตัวรถได้ เปรียบเสมือนการทำงานของผู้ขับขี่เอง (ภาพที่ 6)



ภาพที่ 6 The 6 Levels of Vehicle Autonomy Explained

ที่มา ภาพประกอบจาก <https://www.synopsys.com/automotive/autonomous-driving-levels.html>

จากการแบ่งระดับความสามารถของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ (AV) ดังที่กล่าวไปแล้วข้างต้น พบว่า ระดับความสามารถ 0-2 ยังคงต้องอาศัยความสามารถของ “ผู้ขับขี่” เป็นหลักในการควบคุมรถยนต์ให้ขับเคลื่อนตลอดเวลา ส่วนระดับความสามารถ 3-4 เริ่มมีการปรับใช้และติดตั้งระบบอัตโนมัติ ทั้ง 4 อย่าง กล่าวคือ 1. ระบบการมองเห็นของคอมพิวเตอร์ (Computer Vision) 2. ระบบการเรียนรู้ในเชิงลึก (Deep Learning) 3. ความก้าวหน้าของหุ่นยนต์ (Robotic) และ 4. การติดตามและการนำทาง (Navigation) ให้อยู่ในระดับที่สูงขึ้น แต่ยังคงพึ่งพาความสามารถของผู้ขับขี่ร่วมด้วย ถึงจะมีการอาศัยความสามารถของผู้ขับขี่แต่เป็นการพึ่งพาแบบเล็กน้อยเท่านั้น และระดับความสามารถ 5 ถือได้ว่าเป็นระดับความสามารถของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติที่สูงสุด ไม่จำเป็นต้อง

พึ่งพาความสามารถของผู้ขับอีกต่อไป รถยนต์สามารถขับเคลื่อนได้ด้วยตัวเอง เนื่องจากภายในรถยนต์มีระบบปฏิบัติการเทียบเท่าความสามารถของมนุษย์ จึงทำให้บังคับและควบคุมทิศทางเองได้

หลักพื้นฐานเกี่ยวกับประกันรถยนต์

เนื่องด้วยอัตราการเพิ่มขึ้นของอุบัติเหตุอันก่อให้เกิดความเสียหายทั้งในด้านชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน (รายละเอียดโปรดดูบทที่ 1) ในปัจจุบันจึงปฏิเสธไม่ได้ว่าการทำประกันหรือการต่อประกันรถยนต์ของประเทศไทยเป็นมาตรการหนึ่ง เพื่อเป็นการบริหารจัดการความเสี่ยงเมื่อเกิดความเสียหายขึ้น สำหรับการบริหารจัดการความเสี่ยงของการใช้รถยนต์นั้น เริ่มตั้งแต่มีการเคลื่อนไหวของรถยนต์ เมื่อมีการเคลื่อนไหวก่อให้เกิดความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ทุกที่ทุกเวลา เริ่มจากโอกาส (Risk) ที่จะเกิดความเสียหาย ความผิดพลาด หรือเหตุการณ์ไม่พึงประสงค์ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตจนนำไปสู่เหตุการณ์ที่เป็นอันตรายหรือเกิดอุบัติเหตุในที่สุด ส่งผลให้ไม่สามารถเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางได้ตามที่กำหนดไว้ ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นมาจากการใช้ความเร็วของรถ (Speed) ร่วมกับเหตุการณ์ไม่พึงประสงค์ (Surprise) หากผู้ขับขี่ไม่สามารถควบคุมความเร็วของรถหรือหาวิธีรับมือกับเหตุการณ์ไม่พึงประสงค์ได้ล่าช้า อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถได้ จึงต้องมีการจัดแบ่งประเภทของความเสี่ยงที่เกิดขึ้น เพื่อให้สามารถค้นหาวิธีการแก้ไขปัญหาได้อย่างตรงจุด (บมจ.ภัทรลิขิ่ง, 2566)

ซึ่งมีองค์กรระดับโลกอย่าง The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission หรือ COSO ถือกำเนิดในปีค.ศ. 1985 เพื่อจัดให้ทุกองค์กรมีกระบวนการบริหารความเสี่ยงที่ได้มาตรฐาน เมื่อเหตุการณ์ความเสี่ยงเกิดจากปัจจัยที่แตกต่างกัน การค้นหาวิธีการบริหารความเสี่ยงย่อมแตกต่างกันตามไปด้วย สามารถแบ่งประเภทความเสี่ยงออกเป็น 4 ด้าน (ปาณีสร์กัญญ์ เทียนฉาย และคณะ, 2564) ดังต่อไปนี้

1. ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategic risk) เกิดจากการกำหนดแผนกลยุทธ์ กำหนดเป้าหมาย รวมไปถึงกำหนดวัตถุประสงค์ขององค์กร แต่ไม่สามารถทำให้บรรลุตามที่กำหนดไว้
2. ความเสี่ยงด้านปฏิบัติการ (Operational risk) เกิดจากกิจกรรมภายในองค์กร การจัดการข้อมูลภายในองค์กร การใช้ระบบสารสนเทศที่ไม่มีประสิทธิภาพ กระทบต่อวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้จนเป็นเหตุให้ไม่สามารถปฏิบัติไว้ตามที่กำหนด
3. ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial risk) ถือเป็นความเสี่ยงที่แปรผันกับปัจจัยภายนอกและปัจจัยภายใน เช่น ระบอบการปกครอง ระบบการเมืองภายในประเทศและต่างประเทศ เศรษฐกิจ และสังคม เป็นความเสี่ยงที่ควบคุมได้ค่อนข้างยาก เป็นต้น
4. ความเสี่ยงด้านกฎ ระเบียบ และข้อบังคับ (Compliance risk) เมื่อมีผู้ไม่ปฏิบัติตามที่กำหนด ย่อมส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์และชื่อเสียงขององค์กร

ดังนั้นหากนำหลักการของ COSO มาปรับใช้กับการบริหารความเสี่ยงเกี่ยวกับการใช้รถยนต์ย่อมก่อให้เกิดประโยชน์กับผู้บริโภคใช้ถนน ทำได้โดยการประเมินสภาพแวดล้อมที่ติดตั้งภายในและภายนอกรถ ต้องยอมรับว่าการขับขี่ที่ตื้อขึ้นอยู่กับปัจจัยภายนอกและปัจจัยภายใน หากผู้ขับขี่ประเมินสภาพแวดล้อมของการขับขี่ได้ การขับขี่มีความปลอดภัย ย่อมไม่เกิดอุบัติเหตุ ประเมินความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นได้จากโอกาสที่จะเกิด (Risk) และผลกระทบ (Impact) เช่น เมื่อขับรถยนต์ในพื้นที่ชุมชนควรใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด โดยคำนึงถึงโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุอยู่เสมอ เนื่องจากพื้นที่ชุมชนมีจำนวนประชากรมาก ประกอบด้วยหลายช่วงอายุ การเคลื่อนไหวอาจล่าช้าเมื่อมีภัยมาถึงตัว หากขับขี่ด้วยความเร็ว อาจส่งผลกระทบต่อให้เกิดอุบัติเหตุตามมาได้ และการหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุ หากคาดการณ์แล้วว่าจะเกิดอุบัติเหตุขึ้นหากขับขี่เช่นนั้น ไม่ควรกระทำเช่นนั้น เมื่อผู้ขับขี่ไม่สมัครใจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ อุบัติเหตุย่อมไม่เกิดขึ้นเว้นแต่เกิดเหตุสุดวิสัยอันไม่สามารถทราบได้ โดยจะมีหน่วยงานหรือผู้ประกอบการวินาศภัย เข้ามาเกี่ยวข้องในการอำนวยความสะดวกเพื่อจัดการกับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากรถยนต์ อาจกล่าวได้ว่าหน่วยงานหรือผู้ประกอบการวินาศภัยเป็นผู้เสี่ยงภัยเข้ารับการบริหารจัดการความเสี่ยงที่เกิดจากการใช้รถยนต์เกี่ยวกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งมีอัตราการจ่ายค่าสินไหมทดแทนเพิ่มมากขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ (พิจารณาจากประเภทของรถ 4 ประเภท คือ รถจักรยานยนต์ รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 ที่นั่ง รถบรรทุกขนาดไม่เกิน 3 ตัน และรถประเภทอื่น) กล่าวคือ อัตราการจ่ายค่าสินไหมทดแทนของรถยนต์นั่งไม่เกิน 7 ที่นั่ง เพิ่มขึ้นร้อยละ 20-25 (วรสิทธิ์ ฐิติธนาการ และชุลีกร แต่โสสภาพงษ์, 2560, หน้า 9-14) หากไม่มีหน่วยงานดังกล่าวผู้ที่แบกรับการบริหารจัดการความเสี่ยงเหล่านี้ คือ ผู้ขับขี่รถยนต์คันที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้ประสบภัยจากรถโดยไม่ได้รับความช่วยเหลืออย่างใด ๆ จากหน่วยงานภายนอก แต่อย่างไรก็ตามประกันรถยนต์ที่ใช้กันอย่างแพร่หลายในปัจจุบันใช้กับกรณีรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยบุคคลเท่านั้น ยังไม่รวมไปถึงรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ

1. ความคุ้มครองตามสัญญาประกันภัยรถยนต์

การให้ความคุ้มครองต่อชีวิต ร่างกาย อนามัยของบุคคลภายนอก (Third Party Bodily Injury : TPBI) เป็นการให้ความคุ้มครองจากบริษัทประกันวินาศภัยในการรับผิดชอบใช้ค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อชีวิต ร่างกาย อนามัยของบุคคลภายนอก ตามที่ผู้เอาประกันภัยได้ทำไว้แล้วมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบตามที่กฎหมายกำหนด รวมทั้งการจะให้ความคุ้มครองเช่นว่านั้นได้ผู้เอาประกันภัยต้องมีการทำประกัน และความเสียหายต้องเกิดในระยะเวลาของประกันด้วยจึงจะสามารถได้รับชดใช้ในฐานะผู้เอาประกันภัยได้ (บริษัท ทิสโก้ อินชัวร์นส์ โซลูชั่น จำกัด, 2556)

ซึ่งจำนวนเงินที่บริษัทประกันจะสามารถรับผิดชอบชดใช้ค่าความเสียหาย ต้องขึ้นอยู่กับความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง โดยมีขั้นต่ำเป็นจำนวนเงิน 100,000 บาท/คน และ 10,000 บาท/ครั้ง โดยเงินจำนวนดังกล่าวถือว่าเป็นส่วนเกินที่ต้องได้จากกรมธรรม์ อย่างไรก็ตามบุคคลภายนอกที่จะ

ได้รับความคุ้มครองข้างต้น ไม่รวมถึงผู้ขับขี่ที่ถือว่าการผิดกฎหมาย รวมทั้งบิดา มารดา และ บุตรของผู้ขับขี่ด้วย (สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.), 2565)

การให้ความคุ้มครองต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก (Third Party Property Damage : TPPD) บริษัทประกันภัยจะให้ความคุ้มครองกับความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สินของบุคคลภายนอก โดยมีจำนวนเงินขั้นต่ำ คือ 200,000 บาท/ครั้ง

การให้ความคุ้มครองต่อความเสียหายของรถยนต์ (Own Damage : OD) โดยปกติรถยนต์ประกอบด้วยหลายส่วนรวมกัน เช่น ตัวรถยนต์ อุปกรณ์ เครื่องตกแต่งรถ หรือส่วนที่ติดมากับรถยนต์ ถือได้ว่าเป็นส่วนหนึ่งของรถยนต์ ดังนั้นเมื่อต้องให้ความคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นกับรถยนต์ จึงต้องให้ความคุ้มครองรวมไปถึงอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ติดมากับตัวรถยนต์ด้วย โดยมีจำนวนเงินขั้นต่ำ คือ 50,000 บาท ส่วนรถจักรยานยนต์ จำนวน 5,000 บาท ซึ่งการจะรับประกันตัวรถยนต์นั้น ราคาไม่ควรต่ำกว่า 80% ของราคารถยนต์ในช่วงที่เริ่มทำประกันภัย

ประเภทของสัญญาประกันภัยรถยนต์

การทำประกันภัยของบุคคลในปัจจุบัน มีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองความเสียหาย หรือ ความสูญเสียที่เกิดจากการใช้รถยนต์ในชีวิตประจำวัน เนื่องจากในปัจจุบันประชากรส่วนมากมีการใช้รถยนต์ส่วนตัวกันอย่างแพร่หลาย สาเหตุมาจากปัจจัยหลายอย่าง เช่น ความคล่องตัวในการเดินทาง ปัญหาการแออัดบนรถสาธารณะ การอยู่ในที่ห่างไกลจากรถสาธารณะ และการเข้าไม่ถึงของสวัสดิการจากภาครัฐ (รถไฟฟ้า) เป็นต้น

โดยที่บริษัทประกันวินาศภัยถือได้ว่าเป็นผู้แบกรับความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นแทนผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็น เจ้าของ ผู้ครอบครอง หรือบุคคลที่มีส่วนได้เสียจากรถยนต์คันดังกล่าว รวมทั้งบริษัทประกันวินาศภัยยังมีหน้าที่ในการชดเชยความเสียหายทั้งต่อตัวบุคคลภายนอก หรือทรัพย์สินที่เกิดจากการใช้รถยนต์คันที่เอาประกันภัย มีการแบ่งประเภทของการทำประกันภัยไว้ 2 ประเภท ได้แก่ ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (Compulsory Third Party Insurance) และประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ (Voluntary Motor Insurance)

1. ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (Compulsory Third Party Insurance)

การทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ หรือ การต่อ “พ.ร.บ.” เป็นการทำประกันภัยที่ถูกบังคับโดยผลของกฎหมาย คือ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551 ซึ่งพระราชบัญญัติฯ ดังกล่าวเริ่มใช้ตั้งแต่วันที่ 5 เมษายน 2536 สำหรับสาเหตุของการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ เพื่อเป็นแนวทางในการลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุที่ในแต่ละปีจะมีอัตราเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดด ส่งผลให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิตและ

ทรัพย์สิน อีกทั้งยังเป็นการเยียวยา และบรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุบนท้องถนน ถือเป็น การใช้เครื่องมือทางกฎหมายในการออกข้อบังคับที่เด็ดขาด (ไชยยศ เหมะรัชตะ, 2546, หน้า 159-161) อีกทั้งเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น หากผู้ประสบภัยรอคอยการได้รับชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้น ทั้งจากสิทธิทางแพ่งหรือสิทธิที่จะได้รับค่าช่วยเหลือเยียวยาตามกฎหมาย อาจต้องใช้ระยะเวลาในการ ดำเนินคดีนาน ดังนั้นเพื่อให้ผู้ที่อยู่ในสถานะผู้ประสบภัยได้รับชดใช้ค่าเสียหายและค่าเยียวยาเบื้องต้น ที่มีความแน่นอนและทันที ตามกฎหมายจึงบังคับให้รถยนต์และรถจักรยานยนต์ รวมทั้งรถยนต์ที่ ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้าทุกคัน ทุกชนิด ทุกประเภท ที่ได้จดทะเบียนกับกรมขนส่งทางบกต้องทำ ประกันภัยภาคบังคับ เพื่อให้ผู้ประสบภัยจากรถได้รับความคุ้มครองตามกฎหมาย ซึ่งผู้ประสบภัยจากรถ ได้แก่ ผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร คนเดินเท้า หรือบุคคลภายนอก เป็นต้น ซึ่งความคุ้มครองตามประกันภัย ภาคบังคับนี้ ให้ความคุ้มครองใน 4 ลักษณะ (สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบ ธุรกิจประกันภัย (คปภ.), 2565) คือ ค่ารักษาพยาบาลตามจริงกรณีบาดเจ็บ คุ้มครองสูงสุด 80,000 บาท/คน ค่าทดแทนกรณีสูญเสียอวัยวะ คุ้มครอง 200,000 – 500,000 บาท ค่าทดแทนกรณีเสียชีวิต หรือทุพพลภาพถาวร คุ้มครอง 500,000 บาท/คน และค่าชดเชยรายวันกรณีนอนโรงพยาบาล 200 บาท/วัน (สูงสุดรวมไม่เกิน 20 วัน) การมีความคุ้มครองสามารถเป็นหลักประกันในส่วนตัวเงินค่า รักษาพยาบาลให้สถานพยาบาลในการรักษาผู้ประสบภัย เพื่อแสดงให้เห็นว่าหากเกิดอุบัติเหตุขึ้น สถานพยาบาลสามารถเรียกค่ารักษาพยาบาลได้อย่างรวดเร็ว รวมทั้งเป็นการสร้างความเชื่อมั่น ให้กับครอบครัวของผู้ประสบภัยในการได้รับการบรรเทาความเดือดร้อนเมื่อเกิดอุบัติเหตุ และยัง สามารถลดรายจ่ายของหน่วยงานภาครัฐเกี่ยวกับการจ่ายเงินสวัสดิการสงเคราะห์อีกด้วย (ไชยยศ เหมะรัชตะ, 2546, หน้า 159-161)

ตามประกาศของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) คำสั่งนายทะเบียนที่ 10/2563 เรื่อง ให้ใช้แบบข้อความกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถ กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ กรมธรรม์ประกันรถยนต์รวมการคุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถ เอกสารประกอบ เอกสารแนบท้ายกรมธรรม์ประกันภัย และพิกัดอัตราเบี้ย ประกันภัยรถยนต์ โดยคำสั่งดังกล่าวเป็นการแก้ไขปรับปรุงกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์และพิกัดอัตรา เบี้ยประกันภัยรถยนต์ที่ใช้มาตั้งแต่ พ.ศ. 2551 เพื่อให้เกิดความสอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน ที่เกิดรูปแบบการเสี่ยงภัยเกิดขึ้นหลากหลาย เป็นการมุ่งเน้นคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถให้มีหลัก- ประกัน ความเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างเท่าเทียมกัน ทั้งต่อร่างกาย ชีวิต อนามัย และทรัพย์สิน หลังจาก คำสั่งนายทะเบียนที่ 10/2563 มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2563 ส่งผลให้อัตราการเกิดข้อ พิพาทหรือข้อร้องเรียนลดลง ร้อยละ 47.48 (คปภ., 2565) แสดงให้เห็นว่าหากสมาคมประกันวินาศ ภัยไทยร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) สร้าง

ระบบการกำกับ ดูแล และส่งเสริมการประกันภัยที่มีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล จะช่วยเพิ่มความเชื่อมั่นให้กับผู้ใช้รถยนต์ในการทำประกันภัยภาคบังคับ

อย่างไรก็ตาม ประกันภัยภาคบังคับเป็นการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ได้จำนวนเงินจำนวนหนึ่งเท่านั้น ถือได้ว่าเป็นจำนวนเงินที่สามารถเรียกได้ตามที่กฎหมายกำหนด ในบางกรณีอาจไม่เพียงพอต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้ประสบภัยจากรถ ถึงแม้จะมีคำสั่งนายทะเบียนที่ 10/2563 ที่มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2563 เป็นการเพิ่มวงเงินการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่เพิ่มขึ้น (สูงสุดไม่เกิน 500,000 บาท) โดยแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ดังนี้ ค่าเสียหายเบื้องต้นและค่าเสียหายส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้น กล่าวคือ

ค่าเสียหายเบื้องต้น เป็นค่าเสียหายเกี่ยวกับการรักษาพยาบาล หรือค่าปลงศพ ซึ่งเป็นการจ่ายค่าเสียหายให้กับผู้ประสบภัยจากรถ โดยไม่ต้องได้รับการพิสูจน์ความเสียหายก่อน (No Fault) เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการช่วยเหลือเยียวยาอย่างทันที* กล่าวคือ หากเกิดอุบัติเหตุขึ้นเมื่อใด ภายใน 7 วัน นับแต่วันที่บริษัทประกันภัยได้รับเอกสารครบถ้วน บริษัทประกันภัยจะต้องจ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยโดยทันที ดังต่อไปนี้

1. กรณีได้รับบาดเจ็บ (ไม่ทุพพลภาพ)

เมื่อผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บ ส่งผลให้ต้องเข้ารับการรักษาภายในโรงพยาบาล ก่อให้เกิดค่ารักษาพยาบาล เช่น ค่ายา ค่าให้เลือด ค่าบำบัดรักษา และค่าบริการทางการแพทย์ เป็นต้น รวมทั้งมีค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวเนื่องกับการรักษาพยาบาล ซึ่งบริษัทประกันภัยจะจ่ายตามความเป็นจริง แต่ไม่เกินจำนวนเงิน 30,000 (สามหมื่นบาทถ้วน) บาทต่อหนึ่งคน

2. กรณีได้รับบาดเจ็บ (ทุพพลภาพ)

เมื่อผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บ จนเป็นเหตุให้ทุพพลภาพอย่างใดอย่างหนึ่ง กล่าวคือ ตาบอด หูหนวก เป็นใบ้ หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลั่นขาด สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์ เสียแขนขา มือ เท้า นิ้ว เสียอวัยวะอื่นใด จิตพิการอย่างติดตัว และทุพพลภาพอย่างถาวร บริษัทประกันภัยจะจ่ายตามความเป็นจริง จำนวนเงิน 35,000 (สามหมื่นห้าพันบาทถ้วน) บาทต่อหนึ่งคน แต่เมื่อเกิดกรณีได้รับบาดเจ็บ แต่ต่อมาเกิดกลายเป็นทุพพลภาพ จะได้รับเงินค่าเสียหายไม่เกิน 65,000 (หกหมื่นห้าพันบาท) บาทต่อหนึ่งคน

3. กรณีเสียชีวิต

*พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551 มาตรา 20 บัญญัติว่า “เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่บริษัทได้รับการประกันภัยไว้ให้บริษัทจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยเมื่อได้รับคำขอจากผู้ประสบภัย”

เมื่อได้รับความเสียหายต่อชีวิต ก่อให้เกิดค่าปลงศพ และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพ บริษัทประกันภัยจะจ่าย จำนวนเงิน 35,000 (สามหมื่นห้าพันบาทถ้วน) บาทต่อหนึ่งคน หากเป็นการได้รับบาดเจ็บ ต่อมาเสียชีวิต จะได้รับเงินค่าเสียหายไม่เกิน 65,000 (หกหมื่นห้าพันบาท) บาทต่อหนึ่งคน

สำหรับค่าเสียหายส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้น เป็นการจ่ายเงินให้ในกรณีที่เกิดการบาดเจ็บ พิการ หรือสูญเสียร้ายแรงถึงชีวิต แต่บริษัทประกันภัยจะจ่ายให้ก็ต่อเมื่อมีการพิสูจน์ความผิดของผู้ขับขี่เรียบร้อยแล้ว โดยใช้หลักการประกันภัยค้ำจุน ดังต่อไปนี้

1. กรณีได้รับบาดเจ็บ (ไม่ทุพพลภาพ)

เมื่อผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บหรือเกิดความเสียหายขึ้นกับร่างกาย หรืออนามัย แต่ไม่ได้สูญเสียอวัยวะ ไม่ได้เกิดทุพพลภาพทั้งถาวรและสิ้นเชิง เช่น ค่ารักษาพยาบาล ค่าเกี่ยวเนื่องกับการรักษาพยาบาล ค่าอวัยวะเทียม และค่าไป-กลับโรงพยาบาล เป็นต้น ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยจะได้รับค่ารักษาพยาบาล รวมถึงค่าใช้จ่ายอันจำเป็นในการรักษาพยาบาล ซึ่งพิจารณาตามข้อเท็จจริง โดยจะจ่ายไม่เกิน จำนวนเงิน 80,000 (แปดหมื่นบาทถ้วน) บาทต่อหนึ่งคน

2. กรณีได้รับบาดเจ็บ (ทุพพลภาพ)

เมื่อผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บ จนเป็นเหตุทำให้ทุพพลภาพ ซึ่งความทุพพลภาพของแต่ละบุคคลย่อมไม่เหมือนกัน จึงมีการกำหนดจำนวนเงินที่ได้รับแตกต่างกันตามการสูญเสียอวัยวะแต่ละประเภท เนื่องจากหากผู้ที่สูญเสียอวัยวะที่สำคัญต่อการดำรงชีวิต สมควรได้รับเงินชดเชยที่มากกว่า ดังนี้

2.1 กรณีทุพพลภาพถาวรสิ้นเชิง จนทำให้ไม่สามารถดำรงชีวิตประจำวันได้ด้วยตนเอง ไม่สามารถประกอบหน้าที่การงานของตนเองได้ (นอนติดเตียง) ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยจะได้รับค่าสินไหมทดแทน เป็นจำนวนเงิน 500,000 (ห้าแสนบาทถ้วน) บาทต่อหนึ่งคน

2.2 กรณีสูญเสียมือสองข้างตั้งแต่ข้อมือ หรือแขนสองข้าง หรือเท้าสองข้างตั้งแต่ข้อเท้า หรือขาสองข้าง หรือสายตาสองข้าง (ตาบอด) ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยจะได้รับค่าสินไหมทดแทน เป็นจำนวนเงิน 500,000 (ห้าแสนบาทถ้วน) บาทต่อหนึ่งคน

2.3 กรณีสูญเสียมือหนึ่งข้างตั้งแต่ข้อมือ หรือแขนหนึ่งข้าง หรือเท้าหนึ่งข้างตั้งแต่ข้อเท้า หรือขาหนึ่งข้าง หรือสายตาสองข้าง (ตาบอด) ต้องเกิดตั้งแต่ 2 กรณีขึ้นไป จึงจะได้รับค่าสินไหมทดแทน เป็นจำนวนเงิน 500,000 (ห้าแสนบาทถ้วน) บาทต่อหนึ่งคน

2.4 กรณีทุพพลภาพถาวร เป็นการสูญเสียอวัยวะหรือการสูญเสียสมรรถภาพในการทำงานอวัยวะเหล่านั้นเพื่อประกอบหน้าที่การงาน โดยพิจารณาจากอาชีพประจำที่ทำอยู่ในปัจจุบัน กล่าวคือ งานที่ต้องอาศัยความรู้ ความสามารถ ทักษะเฉพาะตัว เป็นต้น หากสูญเสียอวัยวะข้างใดข้าง

หนึ่งไป จะไม่สามารถประกอบหน้าที่การทำงานได้ หากผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายดังกล่าว จะได้รับค่าสินไหมทดแทน เป็นจำนวนเงิน 300,000 (สามแสนบาทถ้วน) บาทต่อหนึ่งคน

2.5 กรณีสูญเสียมือหนึ่งข้างตั้งแต่ข้อมือ หรือแขนหนึ่งข้าง หรือเท้าหนึ่งข้างตั้งแต่ข้อเท้า หรือขาหนึ่งข้าง หรือสายตาหนึ่งข้าง (ตาบอด) กรณีใดกรณีหนึ่ง จึงจะได้รับค่าสินไหมทดแทน เป็นจำนวนเงิน 250,000 (สองแสนห้าหมื่นบาทถ้วน) บาทต่อหนึ่งคน

2.6 กรณีหูหนวก เป็นใบ้หรือสูญเสียความสามารถในการพูด หรือกลิ่นขาด สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์หรือความสามารถในการสืบพันธุ์ จิตพิการอย่างติดตัว ผู้ประสบภัยหรือทายาทของผู้ประสบภัย จะได้รับค่าสินไหมทดแทน เป็นจำนวนเงิน 250,000 (สองแสนห้าหมื่นบาทถ้วน) บาทต่อหนึ่งคน

2.7 กรณีสูญเสียอวัยวะอื่นใด นอกเหนือจากข้อ 2.2 ถึง ข้อ 2.6 เช่น สูญเสียปอด ม้าม ตับ และไต เป็นต้น เนื่องจากอวัยวะในส่วนนี้ถือว่าเป็นอวัยวะที่มีความสำคัญต่อการดำรงชีวิตประจำวันของผู้ประสบภัย หากถูกทำลายลงย่อมส่งผลกระทบต่อการทำงาน จึงเป็นเหตุให้ผู้ประสบภัยจะได้รับค่าสินไหมทดแทน เป็นจำนวนเงิน 250,000 (สองแสนห้าหมื่นบาทถ้วน) บาทต่อหนึ่งคน

2.8 กรณีสูญเสียนิ้วตั้งแต่ข้อนิ้วขึ้นไป (นิ้วเดียวหรือหลายนิ้ว) ซึ่งนิ้วนั้นต้องถูกตัดออกไปตั้งแต่หนึ่งข้อขึ้นไป โดยต้องมีระยะเวลาในการรักษาไม่น้อยกว่า 180 วันนับแต่วันที่เกิดเหตุ ผู้ประสบภัยจะได้รับค่าสินไหมทดแทน เป็นจำนวนเงิน 200,000 (สองแสนบาทถ้วน) บาทต่อหนึ่งคน

กรณีเสียชีวิต

ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยจากกรณ จะได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เป็นจำนวนเงิน 500,000 (ห้าแสนบาทถ้วน) บาทต่อหนึ่งคน

กรณีเป็นคนไข้ใน (IPD) จะได้รับการจ่ายค่าชดเชยเป็นรายวัน วันละ 200 บาท แต่ไม่เกิน 20 วัน

จำนวนเงินที่เพิ่มขึ้นยังไม่เพียงพอต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น ดังนั้นผู้เป็นเจ้าของ หรือผู้ครอบครองรถยนต์จึงควรทำประกันภาคสมัครใจร่วมด้วย เพื่อให้ได้ความคุ้มครองอย่างเต็มที่ เพียงพอต่อการเยียวยาค่าสินไหมทดแทนของผู้ประสบภัยจากกรณ

ตารางที่ 1 การปรับเปลี่ยนความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2563

| ความคุ้มครอง | ก่อนวันที่ 1 เม.ย. พ.ศ. 2563 | ตั้งแต่วันที่ 1 เม.ย. พ.ศ. 2563 |
|--|---------------------------------|------------------------------------|
| กรณีค่ารักษาพยาบาล หรืออนามัย ตามความเสียหายที่แท้จริง | ไม่เกิน 80,000 บาท | ไม่เกิน 80,000 บาท |
| กรณีเสียชีวิต | 300,000 บาท | 500,000 บาท |
| กรณีทุพพลภาพถาวรสิ้นเชิง | 300,000 บาท | 500,000 บาท |
| กรณีสูญเสียมือสองข้างตั้งแต่ข้อมือ หรือแขนทั้งสองข้าง หรือเท้าสองข้างตั้งแต่ข้อเท้า หรือขาสองข้าง หรือสายตาสองข้าง (ตาบอด) | 300,000 บาท | 500,000 บาท |
| กรณีสูญเสียมือหนึ่งข้างตั้งแต่ข้อมือ แขนหนึ่งข้าง เท้าหนึ่งข้าง ตั้งแต่ข้อเท้า ขาหนึ่งข้าง สายตาดูหนึ่งข้าง (ตาบอด) ตั้งแต่ 2 กรณีขึ้นไป | 300,000 บาท | 500,000 บาท |
| กรณีทุพพลภาพอย่างถาวร ที่ไม่สามารถประกอบอาชีพประจำได้ | 300,000 บาท | 300,000 บาท |
| กรณีสูญเสียมือหนึ่งข้างตั้งแต่ข้อมือ หรือแขนหนึ่งข้าง หรือเท้าหนึ่งข้างตั้งแต่ข้อเท้า หรือขาหนึ่งข้าง หรือสายตาดูหนึ่งข้าง (ตาบอด) กรณีใดกรณีหนึ่ง | 250,000 บาท | 250,000 บาท |
| กรณีหูหนวก เป็นใบ้ หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์หรือความสามารถสืบพันธุ์ จิตพิการอย่างติดตัว | 250,000 บาท | 250,000 บาท |
| กรณีสูญเสียอวัยวะอื่นใด ที่กระทบต่อการดำรงชีวิตอย่างปกติสุขของผู้ประสบภัย เช่น กะโหลกศีรษะเสียหายต้องใช้กะโหลกเทียม เป็นต้น | 250,000 บาท | 250,000 บาท |
| กรณีสูญเสียนิ้วตั้งแต่ข้อนิ้วขึ้นไป ไม่นานิ้วเดียวหรือหลายนิ้ว | 200,000 บาท | 200,000 บาท |
| ค่าชดเชยรายวัน กรณีเข้ารับรักษาตัวเป็นผู้ป่วยใน (จ่ายตามจริงไม่เกิน 20 วัน) | 200 บาท/วัน | 200 บาท/วัน |

ที่มา: สมาคมประกันวินาศภัยไทย, (2563, หน้า 8)

2. ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ (Voluntary Motor Insurance)

การทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ เป็นการให้ความคุ้มครองตามความสมัครใจของเจ้าของรถยนต์แต่ละคัน ว่าตนเองจะตัดสินใจสมัครเข้าเป็นผู้เอาประกันภัยรถยนต์กับบริษัทประกันภัยรายใด ซึ่งในปัจจุบันมีให้เลือกหลายหลายขึ้นอยู่กับความประสงค์ของเจ้าของรถยนต์คันนั้นๆ จะเห็นได้ว่าในปัจจุบันมีบริษัทที่ให้บริการด้านประกันภัยภาคสมัครใจจำนวนมาก ขึ้นอยู่กับความต้องการของเจ้าของรถ

การทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจย่อมทำขึ้นเพื่อให้มีความคุ้มครองเช่นเดียวกับการทำประกันภัยภาคบังคับ ที่คุ้มครองความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นทั้งตัวรถยนต์ หรือต่อบุคคลภายนอก ซึ่งสามารถแบ่งความคุ้มครองออกได้เป็น 5 ประเภท (สมาคมประกันวินาศภัยไทย, 2558) ดังนี้

การทำประกันรถยนต์ประเภทที่ 1 เป็นการให้ความคุ้มครองที่ครอบคลุมทั้งความรับผิดต่อบุคคลภายนอก คุ้มครองการสูญหายของรถยนต์หรือการเกิดไฟไหม้ของรถยนต์ รวมทั้งคุ้มครองความเสียหายของรถยนต์ที่เอาประกันภัย

การทำประกันรถยนต์ประเภทที่ 2 เป็นการให้ความคุ้มครองลดลงมาจากประกันภัยประเภทที่ 1 ซึ่งให้ความคุ้มครองเพียงแค่ 2 กรณี คือ ความรับผิดต่อบุคคลภายนอกกับให้ความคุ้มครองเมื่อรถยนต์เกิดสูญหายหรือเกิดไฟไหม้ แต่ไม่รวมถึงความเสียหายของรถยนต์ที่เอาประกันภัย

การทำประกันรถยนต์ประเภทที่ 3 เป็นเพียงการให้ความคุ้มครองกรณีความรับผิดต่อบุคคลภายนอก ในส่วนที่เกินจากวงเงินสูงสุดของการทำประกันภัยภาคบังคับ

การทำประกันรถยนต์ประเภทที่ 4 เป็นการให้ความคุ้มครองแค่ทรัพย์สินของบุคคลภายนอกเท่านั้น โดยมีการจำกัดวงเงินไม่เกิน 100,000 บาท/อุบัติเหตุแต่ละครั้ง

การทำประกันรถยนต์ประเภทที่ 5 การทำประกันประเภทนี้ถือได้ว่าเป็นการให้อำนาจบริษัทประกันภัยอย่างเต็มที่ในการขยายความคุ้มครองออกไปได้ โดยที่มีการกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการที่จะบังคับให้ความคุ้มครองต่อบุคคลภายนอกเมื่อเกิดความเสียหาย

ความรับผิดทางละเมิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

อย่างที่ได้อธิบายไปแล้วในเรื่องขององค์ประกอบของมาตรา 420 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เป็นบทบัญญัติเกี่ยวกับการกระทำละเมิดต่อบุคคลอื่น ให้บุคคลอื่นได้รับความเสียหายหรือได้รับอันตรายแก่ร่างกาย อนามัย ชีวิต หรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใด เมื่อบุคคลใดก่อความเสียหายให้เกิดขึ้นกับบุคคลอีกคนหนึ่ง บุคคลผู้ก่อให้เกิดความเสียหายต้องรับผิดชอบจากการกระทำของตนเอง

ดังนั้น ความรับผิดทางละเมิดจึงเปรียบเสมือนเครื่องมือของกฎหมายอีกรูปแบบหนึ่งในการจัดการกับผู้ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นแก่บุคคลอื่น โดยมีรูปแบบที่แตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับบริบท

ของเหตุการณ์ รวมทั้งมีความรับผิดชอบบางรูปแบบที่ถูกกำหนดโดยผลของกฎหมายอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันมิให้เกิดการหลีกเลี่ยงไม่ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายทางละเมิด

1. ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory) ของไฮน์ริช (Heinrich)

ทฤษฎีโดมิโน (Domino theory) (SCGLogistics, 2563) เป็นทฤษฎีว่าด้วยการเกิดอุบัติเหตุ ถูกคิดค้นโดย Herbert William Heinrich (H.W. Heinrich) ชาว Bennington, Vermont ซึ่งจากทฤษฎี Domino Theory เป็นทฤษฎีว่าด้วยความเสียหายและการบาดเจ็บต่าง ๆ ที่เป็นผลสืบเนื่องมาจากการเกิดอุบัติเหตุ มีสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจำนวน 3 ประการ (นันทิตา ไหวดมงคล, 2561, หน้า 6-12) คือ

1. การกระทำที่เกิดความไม่ปลอดภัย (Unsafe acts) หมายถึง การกระทำของผู้ขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุต่อตนเองและบุคคลภายนอก
2. สภาพแวดล้อมไม่ปลอดภัย (Unsafe conditions) หมายถึง สภาพของการขับขี่หรือสภาพแวดล้อมโดยรอบ อุปกรณ์ไม่ได้มาตรฐาน เมื่อผู้ขับขี่เข้าไปขับขี่อาจได้รับบาดเจ็บ
3. เหตุการณ์ที่ไม่อาจป้องกันได้ (Unpreventable) ถือเป็นเหตุสุดวิสัยที่ไม่อาจป้องกันได้ โดยคำว่า “เหตุสุดวิสัย” หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนั้น ไม่สามารถหาทางป้องกันได้ เช่น สงครามกลางเมือง โรคระบาด และทรัพย์สินเสียหาย เป็นต้น

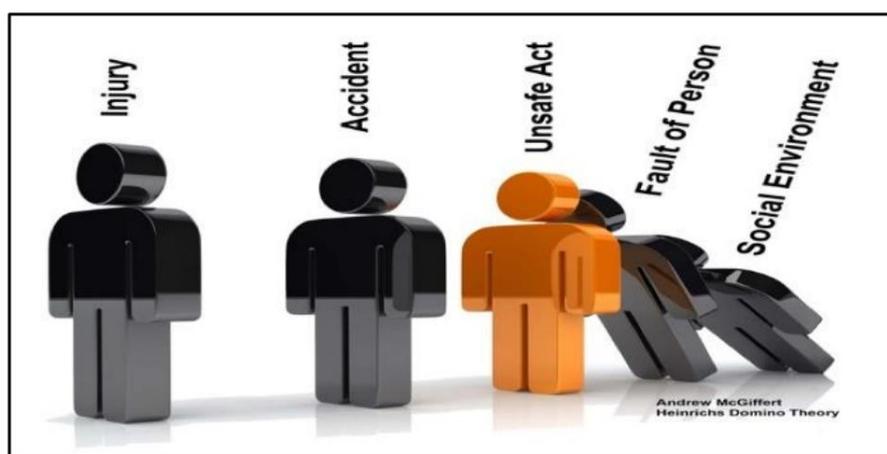
เมื่อทราบสาเหตุของการเกิดความเสียหายจากอุบัติเหตุ (ทฤษฎีโดมิโน) ไปแล้ว ดังนั้นการกระทำหรือสภาวะการณ์ที่เกิดความไม่ปลอดภัยเปรียบเสมือนตัวโดมิโนที่ยืนเรียงกันอยู่ 5 ตัว เมื่อใดที่ตัวโดมิโนตัวหนึ่งล้ม ส่งผลให้ตัวโดมิโนที่อยู่ใกล้กันล้มตามไปด้วย เปรียบเสมือนเรื่องของการขับขี่รถยนต์ หากอุปกรณ์ของรถยนต์ไม่ได้มาตรฐาน ย่อมส่งผลกระทบต่อทุกด้านของการผลิตชิ้นส่วนอื่น ๆ โดยตัวโดมิโนประกอบด้วย 5 ตัว ดังนี้

1. สภาพแวดล้อมหรือภูมิหลัง (Social environment or Background)
2. ความบกพร่องของแต่ละบุคคล (Fault of person)
3. การกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe act)
4. การเกิดอุบัติเหตุ (Accident)
5. ความสูญเสียหรือการบาดเจ็บ (Injury)

ดังนั้น เพื่อป้องกันมิให้เกิดความสูญเสียหรือความเสียหายขึ้นกับบุคคล ควรมีแผนมาตรการการป้องกันที่ปฏิบัติได้จริง เมื่อพิจารณาถึงรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ (AV) ในปัจจุบันยังมี

*ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 8 คำว่า “เหตุสุดวิสัย” หมายความว่า เหตุใด ๆ อันจะเกิดขึ้นก็ดี จะให้ผลพิบัติก็ดี เป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้แม้ทั้งบุคคลผู้ต้องประสบหรือใกล้จะต้องประสบเหตุนั้นจะได้จัดการระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและภาวะเช่นนั้น

บางบริษัทกำลังผลิตหรือบางบริษัทกำลังวางแผนเพื่อออกรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติจำหน่ายให้กับประชาชนทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ จึงเป็นทฤษฎีที่ดีที่จะนำไปปรับใช้กับการออกแบบ การผลิต รวมทั้งการเพิ่มหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ให้ความรอบคอบและคิดถึงตัวผู้ใช้งานเป็นอันดับแรกถึงความปลอดภัยของการใช้งาน (กัญญาภัทร ธาดาวรวงศ์ และเสถียรภาพ นาทหลวง, 2565, หน้า 5-6)



ภาพที่ 7 ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory)

ที่มา ภาพประกอบจาก <https://www.scglogistics.co.th/th/scg-l-practice-domino-theoryทฤษฎีโดมิโน>

2. ความรับผิดโดยแท้ (Fault liability)

เป็นแนวความรับผิดมาจากระบบกฎหมาย Common Law สร้างขึ้นเพื่อคุ้มครองสิทธิเสรีภาพของบุคคล เพื่อไม่ให้ผู้ใดทำให้เกิดความเสียหาย เป็นแนวความคิดเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นต้องได้รับการเยียวยา มุ่งพิจารณาถึงการกระทำของผู้ก่อความเสียหายร่วมกับผลเสียที่ตามมา เพื่อเป็นการชดใช้ความเสียหายให้กับผู้เสียหาย เช่น ความรับผิดในการกระทำของบุคคลอื่น ของครู ลูกจ้าง ผู้ที่มีหน้าที่ดูแลผู้อื่น* ถือได้ว่าเป็นบุคคลที่ต้องมีความรับผิดชอบต่อผู้อื่นในระดับที่สูงสุด เมื่อผู้เสียหายอยู่ในความดูแลของบุคคลเหล่านี้ กระทำความผิดต่อผู้อื่นให้ได้รับความเสียหาย บุคคลผู้ที่มีหน้าที่ต้องดูแลผู้อื่นต้องรับผิดอย่างไม่มีหลักสันนิษฐานความรับผิด (No Presumption of Liability) ซึ่งมีหลัก

*ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 430 ครูบาอาจารย์ นายจ้าง หรือบุคคลอื่นซึ่งรับดูแลบุคคลผู้ไร้ความสามารถอยู่เป็นนิตยภัต ชั่วครั้งคราวก็ดี จำต้องรับผิดชอบร่วมกับผู้ไร้ความสามารถในการละเมิด ซึ่งเขาได้กระทำการในระหว่างที่อยู่ในความดูแลของตน ถ้าหากพิสูจน์ได้ว่าบุคคลนั้น ๆ มิได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควร

ว่า “ผู้ใดกล่าวอ้าง ผู้นั้นนำสืบ” กล่าวคือ เมื่อผู้ใดกล่าวอ้างว่าบุคคลดังกล่าวข้างต้นปฏิบัติหน้าที่บกพร่อง ผู้นั้นมีหน้าที่จัดหาหลักฐานให้ได้ถึงการบกพร่องนั้น (ธนวัฒน์ เล็กเกียรติ์ชจร, 2021, หน้า 3-39)

3. ความรับผิดโดยเด็ดขาด (Absolute liability)

ความรับผิดโดยเด็ดขาดนั้น เมื่อพิจารณาจากชื่อของความรับผิดจะเห็นได้ว่าเป็นความรับผิดที่ผู้ที่ต้องรับผิดนั้นต้องรับผิดทั้งๆ ที่ตนเองอาจจะไม่มีความผิดก็ได้ เมื่อการกระทำที่จงใจหรือประมาทเลินเล่อ จะไม่สามารถบังคับใช้กับทฤษฎีนี้ได้ ต้องเป็นการกระทำที่ไม่จงใจหรือไม่กระทำโดยประมาท ซึ่งทฤษฎีดังกล่าวนี้ยึดหลัก “ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่า” บุคคลจะต้องรับผิดในทางละเมิดแม้ตนไม่ได้กระทำความผิดทางละเมิด เป็นการเน้นไปที่ความเสียหายที่เกิดขึ้นมากกว่าความผิดที่กระทำ (สุขุม ศุภนิตย์, 2553, หน้า 7)

เมื่อพิสูจน์การกระทำความผิดของผู้กระทำความผิดได้จากตามทฤษฎีนี้ เนื่องจากมีความซับซ้อนและทำได้ยาก เช่น การเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ หรือความเสียหายจากสินค้าและบริการ ดังนั้น จึงเป็นการเหมาะสมที่จะนำมาปรับใช้กับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ เนื่องจากเป็นการซับซ้อนยานพาหนะ เมื่อเกิดเหตุละเมิด การพิสูจน์ว่าฝ่ายใดเป็นฝ่ายผิดย่อมทำได้ยาก ต้องอาศัยระยะเวลาในการพิสูจน์ เมื่อบัญญัติให้เมื่อเกิดอุบัติเหตุกับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติเป็นความผิดโดยเด็ดขาดจะเป็นคุณกับฝ่ายที่ได้รับความเสียหายมากกว่า

4. ความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict liability)

โดยปกติแล้วหลักเรื่องความรับผิดต่าง ๆ มีแนวความคิดเพื่อกำหนดให้ผู้ก่อความเสียหายต้องรับผิดในสิ่งที่กระทำความผิดหรือทำให้ผู้อื่น อาจมาจากการจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ซึ่งเป็นการพิจารณาร่วมกันระหว่างเกิดความเสียหายขึ้นและเกิดความสัมพันธ์ขึ้นระหว่างผลกับการกระทำหรือไม่ ในบางกรณีอาจไม่จำเป็นต้องพิจารณาถึงการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ซึ่งในหลักความรับผิดโดยเคร่งครัดนี้มีข้อพิจารณาบางประการ คือ จำเลยสามารถพิสูจน์หักล้างข้อสันนิษฐานได้โดยสามารถหาหลักฐานหรือวิธีการอื่นใดในการพิสูจน์ความบริสุทธิ์ของตน ย่อมสามารถทำได้

เมื่อวิวัฒนาการของเทคโนโลยีล้ำสมัยมากขึ้น ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมด้านการผลิต รวมไปถึงขยายขีดความสามารถด้านเศรษฐกิจและสังคมเปิดกว้างมากขึ้น รูปแบบของการกระทำละเมิดจึงมีความซับซ้อนตามไปด้วย ดังนั้นเมื่อเกิดการกระทำละเมิดขึ้นต่อร่างกาย ชีวิต อนามัย หรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใด การพิสูจน์หักล้างข้อเท็จจริงจึงเป็นเรื่องยาก มีความซับซ้อน จึงเป็นหลักความรับผิดที่นิยมใช้กันในวงการนิติศาสตร์ เช่น ผู้ที่มีหน้าที่ดูแลผู้อื่นตามที่ศาลสั่ง คือ ผู้อนุบาล ผู้พิทักษ์ หรือผู้ที่มีหน้าที่ดูแลผู้อื่น (ผู้เยาว์ คนไร้ความสามารถ และคนเสมือนไร้ความสามารถ) เมื่อบุคคลเหล่านี้กระทำความผิดฐานละเมิด ส่งผลให้เกิดความเสียหายขึ้นกับบุคคลอื่น ผู้ที่กล่าวอ้างว่าตนได้รับความเสียหายต้องเป็นผู้พิสูจน์ถึงความเสียหายที่เกิดขึ้น เป็นต้น (สุขุม ศุภนิตย์, 2553, หน้า 8-10)

5. หลักสุจริตอย่างยิ่ง (Principle of utmost good faith)

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 865 บัญญัติว่า “ถ้าในเวลาทำสัญญา ประกันภัย ผู้เอาประกันภัยก็ดี หรือในกรณีประกันชีวิต บุคคลอื่นการใช้จ่ายเงินยอมอาศัยความทรงชีพ หรือมรณะของเขานั้นก็ดี รู้อยู่แล้วละเว้นเสียไม่เปิดเผยข้อความจริงซึ่งอาจจะได้แจ้งใจผู้รับประกันภัย ให้เรียกเบี้ยประกันภัยสูงขึ้นอีก หรือให้บอกปิดไม่ยอมทำสัญญา หรือว่ารู้อยู่แล้วแถลงข้อความนั้นเป็น ความเท็จไซ้ร้ ท่านว่าสัญญานั้นเป็นโมฆียะ

ถ้ามิได้ใช้สิทธิบอกกล่าวภายในกำหนดเดือนหนึ่งนับแต่วันที่ผู้รับประกันภัยทราบมูลอันจะ บอกกล่าวได้ก็ดี หรือมิได้ใช้สิทธินั้นภายในกำหนดห้าปีนับแต่วันทำสัญญาก็ดี ท่านว่าสิทธินั้นเป็นอัน ระงับสิ้นไป”

ตามปกติของการทำสัญญาประกันภัยทุกประเภท ต้องเป็นการกระทำโดยเปิดเผยข้อความ จริงก่อนที่สัญญาจะมีผลสมบูรณ์ ถือได้ว่าเป็นหลักการสำคัญของการทำสัญญาประกันภัย เนื่องจาก สัญญาประกันภัยเป็นสัญญาต่างตอบแทนที่มีผลตอบแทนไม่เท่ากันระหว่างผู้เอาประกันภัย (The Insured) กับผู้รับประกันภัย (Insurer) กล่าวคือ ผู้เอาประกันภัย (The Insured) สามารถชำระเบี้ย ประกันภัยเพียงบางส่วนได้ แต่หากผู้รับประกันภัย (Insurer) ไม่สามารถเลือกได้ว่าจะรับเข้าเสี่ยงภัย แทนผู้เอาประกันภัยเป็นจำนวนมากน้อยเพียงใด แต่เมื่อเกิดเหตุการณ์การเสี่ยงภัยขึ้น ผู้รับประกันภัย ต้องรับเข้าค่าเสี่ยงภัยมากกว่าที่ได้รับเบี้ยประกันภัยหลายเท่า ซึ่งสาระสำคัญของสัญญาประกันภัย คือ การชี้แจงข้อความจริงอย่างละเอียด และการกระจายความเสี่ยงที่จัดอยู่ในประเภทเดียวกันเพื่อให้ การเสี่ยงภัยเหล่านั้นมีระดับความเสี่ยงลดลง (เมธา สุพงษ์, 2554, หน้า 85-86) อีกทั้งเป็นการชำระ หนี้จากเหตุการณ์ที่ไม่แน่นอน ดังนั้นการทำสัญญาประกันภัยจึงต้องตั้งอยู่บนพื้นฐานหลักความสุจริต อย่างยิ่ง (Principle of utmost good faith) เพื่อให้คู่สัญญาทั้ง 2 ฝ่าย (ผู้เอาประกันภัยและผู้รับ ประกันภัย) ตกลงทำสัญญากันด้วยความไว้วางใจเกี่ยวกับข้อความจริงทั้งหมดที่ได้เปิดเผยให้ทราบ และวัตถุประสงค์ของการเอาประกันภัย เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจของผู้รับประกันภัย ใน การตัดสินใจเข้าเสี่ยงภัยแทนผู้เอาประกันภัย เนื่องจากข้อมูลบางอย่างผู้รับประกันภัยมีอาจทราบได้ จากการสืบสวน สอบสวน จึงเป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยในการชี้แจงข้อความจริงอย่างละเอียด (สรพล สุขทรศนีย์, 2549, หน้า 38) ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 865 สามารถ แยกพิจารณาได้ 4 ลักษณะ ดังนี้

การเปิดเผยข้อความจริง (Disclosure)

ข้อความจริงที่ต้องได้รับการเผยแพร่จากผู้เอาประกันภัย ต้องเป็นข้อความทั้งที่ไม่สามารถ รับรู้ได้จากการมองเห็นภายนอก และข้อความพื้นฐาน เช่น อายุ และโรคประจำตัว เป็นต้น โดย พิจารณาจากความคิดเห็นของวิญญูชนผู้เอาประกันภัยทั่วไปถึงข้อความใดที่เป็นสาระสำคัญถึงขนาด ต้องแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบก่อนเข้าทำสัญญาประกันภัย (ธีระยุทธ ปักษา, 2562, หน้า 127)

คำพิพากษาฎีกาที่ 355/2505 เป็นกรณีผู้เอาประกันภัยปกปิดข้อความจริงเกี่ยวกับโรคประจำตัว (โรคมะเร็งเม็ดเลือดขาว) ซึ่งเป็นสาระสำคัญที่ต้องแจ้งแก่ผู้รับประกันภัยก่อนการทำสัญญาสัญญาประกันภัยจึงตกเป็นโมฆียะ

ผลของการไม่เปิดเผยข้อความจริง

เมื่อการทำสัญญาประกันภัยตั้งอยู่บนพื้นฐานของหลักความสุจริตอย่างยิ่ง การปกปิดข้อความจริงหรือการไม่แจ้งความความจริงให้ผู้รับประกันภัยได้ทราบ ย่อมส่งผลให้สัญญาประกันภัยเป็นโมฆียะตามมาตรา 865 วรรคหนึ่ง เมื่อผลของสัญญาเป็น “โมฆียะ” ตามกฎหมายสามารถบังคับใช้ได้จนกว่าจะมีการบอกล้าง (ธีระยุทธ ปักษา, 2562, หน้า 141)

คำพิพากษาฎีกาที่ 1531/2522 เมื่อโจทก์บอกล้างสัญญาประกันชีวิต ส่งผลให้สัญญาดังกล่าวที่ตกเป็นโมฆียะ กลายเป็นโมฆะมาตั้งแต่แรก ทั้งโจทก์และจำเลยจึงกลับคืนสู่ฐานะเดิมตามมาตรา 391 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (ธีระยุทธ ปักษา, 2562, หน้า 143)

กำหนดเวลาที่ต้องเปิดเผย

ตามมาตรา 865 ใช้คำว่า “ในเวลาทำสัญญาประกันภัย” ดังนั้นกำหนดเวลาของการเปิดเผยข้อความจริง คือ ในขณะที่ทำสัญญาประกันภัยไม่ว่าจะทำต่อผู้รับประกันภัยหรือผู้แทนของผู้รับประกันภัย ผู้เอาประกันภัยย่อมมีหน้าที่เปิดเผยข้อความจริงต่าง ๆ (เมธา สุพงษ์, 2554, หน้า 94) ความรู้ของผู้รับประกันภัย และความรู้ของผู้แทนผู้รับประกันภัย

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 866 บัญญัติว่า “ถ้าผู้รับประกันภัยได้รู้ข้อความจริงดังกล่าวในมาตรา 865 นั้นก็ดีหรือรู้ว่าข้อแถลงความเป็นความเท็จก็ดี หรือควรจะได้รู้เช่นนั้นหากใช้ความระมัดระวังดังจะพึงคาดหมายได้แต่วิญญูชนก็ดี ท่านให้ฟังว่าสัญญานั้นเป็นอันสมบูรณ์”

สำหรับความรู้ของผู้รับประกันภัย ตามมาตรา 865 ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ต้องเปิดเผยข้อความจริงให้แก่ผู้รับประกันภัยทราบก่อนการทำสัญญาประกันภัย เพื่อให้รับทราบข้อความจริงอันเป็นสาระสำคัญของการทำสัญญาประกันภัย โดยใช้มาตรฐานของวิญญูชนเป็นตัวกำหนดข้อความจริงที่ควรรู้ ดังนั้นตามมาตรา 866 ซึ่งเป็นข้อยกเว้นของมาตรา 865 เป็นกรณีเกี่ยวกับการควรจะได้รู้ถึงข้อความจริงอันควรรู้ของผู้รับประกันภัย หากใช้ความระมัดระวังอันพึงคาดหมายได้จากวิญญูชน หากผู้รับประกันภัยควรจะได้รู้ถึงข้อความจริงที่ควรรู้ เข้าทำสัญญากับผู้เอาประกันภัย ตามกฎหมายถือได้ว่าสัญญาฉบับนั้นมีผลสมบูรณ์ เนื่องจากผู้รับประกันภัยสมัครใจเข้าทำสัญญากับผู้เอาประกันภัยเอง จึงไม่สามารถยกเหตุแห่งการไม่เปิดเผยข้อความจริงขึ้นอ้างเพื่อเป็นประโยชน์แก่ตนภายหลังได้ (เมธา สุพงษ์, 2554, หน้า 99) ส่วนความรู้ของผู้แทนผู้รับประกันภัยนั้น บัญญัติในมาตรา 798 วรรคสอง ความว่า “กิจการอันใดท่านบังคับไว้ว่าต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือ การตั้งตัวแทนเพื่อกิจการอันนั้นก็ต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือด้วย” โดยปกติการทำสัญญาประกันภัย ตัวผู้รับประกันภัยไม่สามารถเข้าทำสัญญากับผู้เอาประกันภัยได้ทุกราย เนื่องจากจำนวนของผู้รับประกันภัยมีน้อยกว่าจำนวนของผู้เอา

ประกันภัย ดังนั้นผู้รับประกันภัยจำต้องแต่งตั้งผู้แทนผู้รับประกันภัยของตนเองขึ้นเพื่อติดต่อ
ประสานงานกับผู้เอาประกันภัยแทนผู้รับประกันภัย ตามมาตรา 798 วรรคสอง การแต่งตั้งผู้แทนผู้รับ
ประกันภัยจึงต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือ เพื่อให้มีผลชอบด้วยกฎหมาย สามารถบังคับใช้ได้
(เมธา สุพงษ์, 2554, หน้า 100-101)

6. ทฤษฎีความน่าจะเป็นไปได้ (Theory of probability)

ทฤษฎีความน่าจะเป็นไปได้ หรือหลักแห่งการคาดคะเน (Theory of probability) เป็น
ทฤษฎีที่มุ่งเน้นเกี่ยวกับการคาดการณ์ คาดคะเนถึงโอกาสแห่งภัยที่จะเกิดขึ้นนั้นมีโอกาสเกิดขึ้นมาก
หรือน้อยเพียงใด โดยอ้างอิงจากอัตราการเกิดเหตุการณ์เหล่านั้นในอดีต ซึ่งเหตุการณ์เหล่านั้นต้องมี
จำนวนมากพอสำหรับการคำนวณค่าเฉลี่ยของโอกาสการเกิดภัย เพื่อลดการคำนวณที่ผิดพลาดอัน
เกิดจากเหตุการณ์ที่นำมาคำนวณมีจำนวนไม่มากพอ รวมทั้งเหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตต้อง
เหมือนกันที่เคยเกิดขึ้นในอดีต ดังนั้นหากคำนวณแล้วพบว่าผลลัพธ์ของโอกาสที่ภัยจะเกิดขึ้นมีมาก
ส่งผลให้ผู้รับประกันภัยต้องรับความเสี่ยงที่มากขึ้นในการจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยสูงขึ้น อีกทั้งยังเป็นการ
เพิ่มโอกาสของการถูกเรียกเบี้ยประกันภัยที่สูงขึ้นจากผู้รับประกันภัย เนื่องจากเมื่อผู้รับประกันภัย
คาดคะเนแล้วว่าโอกาสเสี่ยงภัยจะสูงขึ้น การจ่ายเบี้ยประกันภัยย่อมสูงขึ้นตามไปด้วย ดังนั้นผู้รับ
ประกันภัยจึงต้องเรียกเบี้ยประกันภัยในอัตราที่สูงขึ้น เพื่อให้ครอบคลุมกับความเสี่ยงภัยที่อาจเกิดขึ้นได้
(จิตรรา เพียรกล้าเลิศ, 2555, หน้า 4-5) ดังนั้นนักคณิตศาสตร์ประกันภัย (พรบ.ประกันชีวิต พ.ศ. 2535)
คาดการณ์ว่าผู้รับประกันภัยยอมใช้หลักเกณฑ์ดังกล่าวในการคำนวณหาอัตราเบี้ยประกันภัยที่
เหมาะสมจากการเรียกเก็บกับผู้เอาประกันภัย กล่าวคือ $P = a/n$ โดย P หมายถึง สิ่งที่น่าจะ
เกิดขึ้นได้ a หมายถึง จำนวนเหตุการณ์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้น และ n หมายถึง จำนวนเหตุการณ์ทั้งหมด
(ธานี วรรณ, 2558, หน้า 28-29)

7. ทฤษฎีการเฉลี่ยความเสี่ยงภัย (Theory of average)

การเฉลี่ยความเสี่ยงภัยที่เกิดขึ้น ถือได้ว่าเป็นการหารเฉลี่ยความเสี่ยงภัยในกลุ่มผู้เสี่ยงภัย
ประเภทเดียวกัน โดยพิจารณาจากจำนวนผู้เสี่ยงภัย หากผู้เสี่ยงภัยมีจำนวนน้อย ส่งผลให้ผู้เสี่ยงภัยแต่
ละรายมีหน้าที่รับภาระค่าเฉลี่ยของความสูญเสียที่มากขึ้น (จิตรรา เพียรกล้าเลิศ, 2555, หน้า 5) หาก
จำนวนผู้เสี่ยงภัยมีจำนวนมาก ภาระค่าเฉลี่ยของความสูญเสียที่จำต้องจ่ายมีน้อยลง ซึ่งค่าสูญเสีย
เฉลี่ยมักปรากฏอยู่ในรูปแบบของ “เบี้ยประกันภัย” (ธานี วรรณ, 2558, หน้า 30) ตามประมวล
กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 864 บัญญัติว่า “เมื่อคู่สัญญาประกันภัยยกเอาภัยใดโดยเฉพาะขึ้น
เป็นข้อพิจารณาในการวางกำหนดจำนวนเบี้ยประกันภัย และภัย เช่นนั้นสิ้นไปหาไม่มีแล้ว ท่านว่า
ภายหน้าแต่นั้นไปผู้เอาประกันภัย ชอบที่จะได้ลดเบี้ยประกันภัยตามส่วน” ตามมาตรา 864 กล่าวได้
ว่า หากจะลดเบี้ยประกันภัยให้มีอัตราการจ่ายที่เบี้ยต่ำลง ต้องมีการรวมกลุ่มผู้เสี่ยงภัยให้มากที่สุด
เป็นการกระจายหรือการเฉลี่ยความเสี่ยงภัยให้มีสัดส่วนเท่า ๆ กัน เช่น การตรวจสอบสภาพรถยนต์

ก่อนต่อประกันรถยนต์ครั้งถัดไป เพื่อลดเบี้ยประกันในกรณีที่ไม่ได้มีการเคลมประกันในรอบปีที่ผ่านมา เป็นต้น

8. ทฤษฎีถือจำนวนมาก (Theory of great numbers)

หากผู้รับประกันภัยรับประกันภัยจำนวนหลายราย ถือเป็นการลดอัตราการขาดทุนหรือการล้มละลายของผู้รับประกันภัย เนื่องจากโอกาสที่จะเกิดความเสียหายขึ้นกับทรัพย์สินที่รับประกันภัยไว้พร้อมกันทั้งหมดย่อมไม่สามารถเป็นไปได้ ฉะนั้นหากผู้รับประกันภัยรับประกันภัยไว้จำนวนหลายราย จำนวนเงินของเบี้ยประกันภัยย่อมมีเพียงพอที่สามารถจ่ายชดใช้ให้ผู้เสียหายได้ โดยไม่ขาดทุน (พินิจ ทิพย์มณี, 2550, หน้า 10) อีกทั้งทฤษฎีถือจำนวนมาก ถือได้ว่าเป็นทฤษฎีที่เป็นหัวใจของการประกันภัย เนื่องจากเป็นเครื่องมือที่ช่วยในการคำนวณโอกาสของการสูญเสียชีวิตที่มีความถูกต้องมากขึ้น ซึ่งมีผลกระทบต่ออัตราเบี้ยประกันให้สูงหรือต่ำลงได้ (ธานี วรภัทร์, 2558, หน้า 30)

จากแนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยภาคบังคับ ที่กล่าวไปข้างต้นนั้น แสดงให้เห็นว่าเมื่อปรับใช้ได้กับการทำประกันภัยของรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยมนุษย์ได้ ย่อมนำมาปรับใช้กับการทำประกันภัยภาคบังคับของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติด้วยเช่นกัน เพื่อรองรับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายจากรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ เป็นการชดใช้ค่าสินไหมที่ครอบคลุมทั้งรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยมนุษย์และรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ

บทที่ 3

มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยภาคบังคับ ในกรณีของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ

กฎหมายไทย

กฎหมายไทยในปัจจุบันที่พอจะสามารถอธิบายเกี่ยวกับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ร่วมกับการทำประกันภัยสำหรับรถยนต์ คือ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551 ได้บัญญัติขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์ในการคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการใช้รถยนต์ที่ได้รับการเยียวยาในเบื้องต้น พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อดูแลเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ในการควบคุมการใช้รถยนต์ประเภทต่าง ๆ บนท้องถนนของประเทศไทย พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 ออกกฎหมายฉบับดังกล่าวเพื่อใช้ควบคุมการใช้รถยนต์ การใช้ถนนหรือทางเดินเท้าของผู้ขับขี่ ให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด และกฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. 2551 เป็นการหลักเกณฑ์เพื่อกำหนดลักษณะของส่วนควบและอุปกรณ์ที่ใช้สำหรับรถยนต์

1. พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ประวัติความเป็นมาของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เมื่อปี พ.ศ. 2506 ได้ยกร่างพระราชบัญญัติประกันภัยรถยนต์เพื่อบุคคลที่สาม พ.ศ. โดยกรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทย ซึ่งร่างที่ยกมานั้นมีหลักการสำคัญ คือ ให้เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถต้องมีหลักประกันความเสียหายต่อบุคคลภายนอก เพื่อให้ความคุ้มครองแก่บุคคลภายนอกผู้ซึ่งได้รับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย ซึ่งมีที่มาจากการใช้รถยนต์ (สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.), 2565) แต่ร่างฉบับฯ ดังกล่าวไม่ได้ผ่านออกมาเป็นกฎหมายบังคับใช้เนื่องจากถูกระงับในระดับกระทรวงจากเหตุผลบางประการ ต่อมาพ.ศ. 2511 และพ.ศ. 2520 มีการยกร่างฉบับดังกล่าวขึ้นมาพิจารณาอีกครั้งโดยกระทรวงพาณิชย์ ได้เพิ่มหลักการเพิ่มเติมในการชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นโดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ว่าผู้ใดเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย รวมทั้งกำหนดให้บริษัทประกันต้องจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนทดแทน หรือที่เรียกว่ากองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เพื่อเป็นทุนสำรองไว้จ่ายให้ในกรณีผู้ประสบภัยเกิดปัญหาขึ้น อย่างไรก็ตามการยกร่างดังกล่าวได้หยุดลงอีกครั้งในระดับกระทรวงเช่นกัน ต่อมาประธานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติเล็งเห็นถึงจำนวนผู้ประสบภัยจากรถในขณะนั้นเพิ่มจำนวนขึ้นอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้จำนวนเงินที่ต้องได้รับการชดเชยไม่เพียงพอกับความเสียหายที่เกิดขึ้น ภาระค่าใช้จ่ายในส่วนนั้นจึงตกแก่ผู้ประสบภัยจากรถต้องช่วยเหลือตนเอง หรือได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลในการชดเชยให้กับ

ผู้ประสบภัย รวมทั้งในขณะนั้นประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายฉบับใดที่ให้ความคุ้มครองด้านการเงินแก่ผู้ประสบภัยจากรถ อาจมีปรากฏอยู่ในบ้างในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 แต่ใช้เฉพาะกรณีรถโดยสารรับจ้างเท่านั้น ต่อมาพ.ศ. 2526 ได้มีการร่างเกี่ยวกับผู้ประสบภัยจากรถอีกครั้ง โดยมีการเปลี่ยนชื่อร่างพระราชบัญญัติเป็น “ร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.” แทนชื่อเดิม แต่ยังไม่สามารถประกาศใช้ได้จริงเนื่องจากหัตถการของรัฐบาลเสียก่อน ต่อมาสมัยฯ พณฯ พล.อ.ชาติชาย ชุณหะวัณ นายกรัฐมนตรี ได้เกิดอุบัติเหตุครั้งใหญ่ ส่งผลให้มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจำนวนมาก จึงมีการหยิบยกร่างฉบับนี้ขึ้นพิจารณาอีกครั้ง และได้มีมติให้ใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2535 เมื่อพิจารณาถึงช่วงระยะเวลาของการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้พบว่าครั้งแรกได้มีการเสนอเมื่อพ.ศ. 2506 จนท้ายที่สุดสามารถประกาศใช้ได้ในการศึกษาเมื่อพ.ศ. 2535 ใช้ระยะเวลารวมทั้งสิ้น 29 ปี กว่าที่การคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจะประกาศใช้ เพื่อก่อประโยชน์ให้เกิดขึ้นกับผู้ประสบภัยมากที่สุด แสดงให้เห็นว่าระยะเวลาที่ผ่านมาหน่วยงานที่มีอำนาจช่วยเหลือประชาชนผู้เดือดร้อน ซึ่งเป็นผู้ประสบกับความเสียหาย และความสูญเสีย ไม่ได้ให้ความสำคัญกับผู้ประสบภัยจากรถอย่างแท้จริง จึงค่อนข้างใช้ระยะเวลาที่ยาวนานมากกว่าที่กฎหมายที่สามารถคุ้มครองความเสียหายจะสามารถมีส่วนร่วมช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากรถใช้ได้อย่างจริงจัง ในปัจจุบันที่เทคโนโลยีก้าวหน้า มีวิวัฒนาการก้าวกระโดด รถยนต์สามารถขับเคลื่อนได้ด้วยตนเองโดยที่ไม่มีผู้ขับขี่รถยนต์ก็สามารถขับเคลื่อนได้ด้วยตนเอง ประเทศไทยจึงควรเล็งเห็นถึงการพัฒนาบทบัญญัติที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบันให้เกิดความสอดคล้องกับสถานการณ์มากขึ้น โดยหน่วยงานภาครัฐควรมองให้เป็นโอกาสในการพัฒนาบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติให้มากขึ้น เมื่อยุคสมัยเปลี่ยนไปยังไม่พยายามแก้ไข ปรับเปลี่ยนให้ทันต่อเหตุการณ์ การบังคับใช้อาจก่อให้เกิดความวุ่นวายและไม่สอดคล้องกันระหว่างบทบัญญัติกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป

ประเภทของรถที่ต้องทำประกันภัยภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551 คือ

รถที่มีความหมายตามที่กรมขนส่งทางบกกำหนด ตามมาตรา 4 “รถ” บัญญัติว่า รถตามกฎหมายว่าด้วยรถ รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก รถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร และหมายความรวมถึงรถอื่นตามที่กำหนดในกระทรวง

ดังนั้นประเภทของรถที่กรมขนส่งทางบกกำหนดให้ต้องมีการทำประกันภัยภาคบังคับ คือ รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถสามล้อเครื่อง รถยนต์โดยสาร รถบรรทุก หักรถลากจูง รถพ่วง รถบดถนน

ผู้ที่ได้รับความคุ้มครองตามประกันภัยภาคบังคับ คือ ผู้ประสบภัย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551 มาตรา 4

“ผู้ประสบภัย” บัญญัติว่า ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยเนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งที่ยกหรือติดตั้งในรถนั้น และหมายความรวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตายด้วย

กล่าวได้ว่าประชาชนทุกคนที่ได้รับความเดือดร้อนแก่ชีวิต ร่างกาย อันเนื่องมาจากการประสบเหตุจากรถถือว่าเป็นผู้ประสบภัยจากรถ ไม่ว่าจะอยู่ในรูปแบบของผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร คนเดินเท้า ย่อมได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ ซึ่งสิทธิของผู้ประสบภัยจากรถจะได้รับจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551 คือได้รับความคุ้มครองในวงเงินที่เพิ่มขึ้นตั้งแต่วันที่ 1 เม.ย. 63 จำนวนเงินระหว่าง 80,000-500,000 บาท/คน ซึ่งจะได้รับภายใน 7 วัน นับแต่วันที่บริษัทได้รับคำขอ โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความผิด หากเกิดความเสียหายหลายกรณีรวมกัน จะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นรวมกันไม่เกิน 65,000 บาท/คน หากผู้ประสบภัยเป็นผู้ขับขี่รถคันที่เราประกันภัย จะได้รับเฉพาะค่าเสียหายเบื้องต้น (จำนวนเงินไม่เกิน 65,000 บาท) เท่านั้น เนื่องจากเมื่อเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถยนต์ถือเป็นความผิดของผู้ขับขี่รถยนต์ ดังนั้นผู้ขับขี่รถยนต์จำต้องชดเชยค่าเสียหายให้กับผู้ที่ถูกกระทำให้เกิดความเสียหาย อย่างไรก็ตามหากผู้ขับขี่เป็นฝ่ายถูก สามารถเรียกร้องค่าเสียหายจากฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบเพิ่มอีกได้ ส่วนสิทธิของผู้โดยสาร จะได้รับความคุ้มครองหากผู้โดยสารได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุอันเกิดจากรถ สามารถเรียกร้องค่าเสียหายได้จากพรบ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถฯ ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ และสามารถฟ้องเป็นคดีละเมิดหรือผู้บริโภคได้ (ศูนย์ข่าวผู้บริโภค, 2566) เมื่อผู้ประสบภัยจากรถได้รับเงินค่าสินไหมทดแทนจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถฯ แล้ว ยังสามารถใช้สิทธิอื่น ๆ ร่วมด้วยได้ เช่น

สิทธิข้าราชการ แม้ผู้เสียหายเป็นเจ้าของหน้าที่ของรัฐ สามารถใช้สิทธิต้นสังกัดของตนในการเบิกค่ารักษาพยาบาลจากราชการได้ และยังสามารถใช้สิทธิเรียกร้องจากผู้กระทำละเมิดได้อีก เนื่องจากสิทธิข้าราชการถือเป็นสิทธิเฉพาะตัวของผู้เสียหาย*

สิทธิตามพระราชบัญญัติประกันสังคม / พระราชบัญญัติเงินทดแทน สิทธิต่าง ๆ ไม่ว่าจะ เป็นสิทธิในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถฯ พระราชบัญญัติประกันสังคม และพระราชบัญญัติเงินทดแทน ถือเป็นกฎหมายต่างฉบับกัน ผู้ขับขี่จึงไม่อาจยกขึ้นเป็นข้อต่อสู้เพื่อปฏิเสธการไม่จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัยจากรถได้** และ

สิทธิตามสัญญาประกันชีวิต การทำประกันชีวิตถือเป็นสิทธิส่วนบุคคล ถึงแม้ผู้เสียหายจะได้รับเงินค่ารักษาพยาบาลจากบริษัทประกันภัย ก็ยังคงมีสิทธิเรียกร้องค่ารักษาพยาบาลจากผู้ที่ต้อง

* คำพิพากษาฎีกาที่ 3357/2538

** คำพิพากษาฎีกาที่ 2040/2539

รับผิดชอบได้* เป็นต้น เมื่อใช้สิทธิที่กล่าวไปข้างต้นเพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจนครบถ้วนแล้ว ผู้ประสบภัยจากรถยังสามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้ที่ทำละเมิดได้อีก

จากประเภทของรถที่ต้องทำประกันภัยภาคบังคับหรือผู้ที่ได้รับความคุ้มครองจากพระราชบัญญัติฉบับนี้ ดังที่กล่าวไปแล้วข้างต้นยังไม่ปรากฏส่วนใดส่วนหนึ่งที่มีความเกี่ยวข้องกับการทำประกันภัยภาคบังคับของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ มิได้มีการกำหนดให้ผู้ที่เป็นเจ้าของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติรายใดหรือกลุ่มใด ต้องนำรถยนต์ของตนไปจดทะเบียนต่อนายทะเบียนเพื่อขึ้นทะเบียนรถยนต์ จะได้นำหลักฐานการจดทะเบียนรถยนต์เพื่อใช้ทำประกันภัยภาคบังคับสำหรับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ

เมื่อไม่มีบทบัญญัติให้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติต้องทำประกันภัยภาคบังคับ ส่งผลให้การประกันความเสียหายที่ปรากฏในหมวด 1 ของพระราชบัญญัติผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551 ทั้งของตัวรถยนต์และผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารไม่สามารถประกันความเสียหายได้ เนื่องจากไม่มีบทบัญญัติให้ทำ เช่น จำนวนเงินเอาประกันภัย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551 มาตรา 7 วรรคสอง บัญญัติว่า จำนวนเงินเอาประกันภัย ให้กำหนดตามชนิด ประเภท และขนาดของรถ แต่ต้องไม่น้อยกว่าจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ในพระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนดให้คำนวณจากชนิด ประเภท และขนาดของตัวรถ แต่ไม่ควรน้อยกว่าที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ซึ่งในกฎกระทรวงมิได้กำหนดถึงรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติไว้ในส่วนใด เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นมีผู้ประสบภัยจากรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ และผู้ประสบภัยจากรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติจะสามารถหยิบยกบทบัญญัติของกฎหมายฉบับใดในการต่อสู้ทางกฎหมายเพื่อให้ตนเองได้รับชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้น อีกทั้งเมื่อไม่มีบทบัญญัติใดกำหนดให้บริษัทประกันภัยต้องรับประกัน ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ มาตรา 10 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า บริษัทต้องรับประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการ ประกาศดังกล่าวจะกำหนดให้ข้อความในกรมธรรม์ประกันภัยหรืออัตราเบี้ยประกันภัยแตกต่างกันตามชนิด ประเภทหรือขนาดของรถ หรือลักษณะของผู้เอาประกันภัยก็ได้ ดังนั้นเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นกับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ส่งผลโดยตรงต่อเจ้าของรถยนต์ เนื่องจากเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นบริษัทผู้รับประกันภัยอาจหยิบยกประเด็นดังกล่าวขึ้นต่อสู้ เพื่อหลีกเลี่ยงไม่จ่ายค่าเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติได้

ค่าเสียหายเบื้องต้น ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ มาตรา 20 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่บริษัทได้รับประกันภัยไว้ ให้บริษัทจ่ายค่าเสียหาย

* คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5128/2546

เบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยเมื่อได้รับคำร้องจากผู้ประสบภัย” เมื่อต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้เสียหาย จึงได้มีการจัดตั้ง “กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย*” ขึ้น เพื่อจ่ายเงินสำหรับค่าเสียหายเบื้องต้นตาม ในกรณีที่ผู้ประสบภัยไม่ได้รับการชดใช้จากบริษัทประกันภัย หรือประสบอุบัติเหตุจากรถคันที่ไม่มีประกัน และไม่สามารถเรียกร้องได้จากที่ได้อีก ซึ่งแหล่งที่มาของเงิน เช่น เงินที่ได้จากรัฐบาล หรือเงินที่ได้รับการจัดสรรจากหน่วยงานภาครัฐ เป็นต้น หากผู้ประสบภัยจากรถได้รับความเสียหายสามารถขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น เพื่อเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นได้ โดยได้ โดยที่ต้องมีการบันทึกคำร้องขอค่าเสียหายเบื้องต้น (แบบ บต.1) แบบบันทึกถ้อยคำผู้ประสบภัย แบบบันทึกถ้อยคำเจ้าของรถ และแบบหนังสือขอให้โอนเงินเข้าบัญชีเงินฝาก ส่วนหลักเกณฑ์ในการรับค่าช่วยเหลือเยียวยาเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัยหรือจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย คือ ผู้ประสบภัยต้องทำประกันภัยตามที่พระราชบัญญัตินี้กำหนด ซึ่งสามารถพิจารณาได้จากกฎกระทรวงกำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2552 ประกอบกับกฎกระทรวงกำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2557 ดังนี้

*พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551 มาตรา 33 “ให้จัดตั้งกองทุนขึ้นเรียกว่า “กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย” มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยเมื่อมีกรณีตามมาตรา 23 และ เป็นค่าใช้จ่ายอื่นในการดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้ กองทุนประกอบด้วย

- (1) เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้
- (2) เงินที่บริษัทจ่ายสมทบตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดตามมาตรา 36 และ เงินเพิ่มที่ได้รับตามมาตรา 36 ทวิ
- (3) เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี
- (4) เงินหรือทรัพย์สินที่ได้มาตามมาตรา 28 มาตรา 30 มาตรา 31 หรือมาตรา 32
- (5) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้
- (6) ดอกผลของเงินกองทุน
- (7) เงินที่ได้จากการขายทรัพย์สินที่ได้มาตาม (4) และ (5)
- (8) เงินรายได้อื่นๆ

เงินและทรัพย์สินดังกล่าวให้เป็นของสำนักคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยเพื่อใช้ประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ของกองทุน โดยไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลังเป็นรายได้แผ่นดิน”

1. ค่าใช้จ่าย กรณีเกิดความเสียหายต่อร่างกาย* ได้แก่ ค่ายา ค่าเวชภัณฑ์ที่ใช้ในการบำบัดรักษา ค่าอวัยวะเทียม ค่าซ่อมแซม และค่าอุปกรณ์ในการบำบัดรักษา ค่าบริการทางการแพทย์อื่นๆ แต่ไม่รวมถึงค่าจ้างพยาบาลพิเศษในการดูแล ค่าห้องและค่าอาหารในระหว่างการเข้าพักรักษาตัวในสถานพยาบาล รวมทั้งค่าพาหนะที่นำส่งผู้ประสบภัยไปยังสถานพยาบาล ส่วนจำนวนเงินของค่าเสียหายเบื้องต้น จ่ายตามความจริง แต่ไม่เกิน 30,000 บาท หากผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายอย่างใดอย่างหนึ่งต่อร่างกาย เช่น ตาบอด หูหนวก เป็นใบ้หรือเสียความสามารถในการพูด เสียอวัยวะสืบพันธุ์ เป็นต้น ให้มีสิทธิสามารถรับเงินค่าช่วยเหลือเยียวยาความเสียหายเบื้องต้นอีก จำนวน 35,000 บาท

2. ค่าใช้จ่าย กรณีเสียชีวิต** ได้แก่ ค่าปลงศพ และค่าใช้จ่ายในการจัดการศพ ส่วนจำนวนเงินหากผู้ประสบภัยเสียชีวิต คือ 35,000 บาท

เมื่อผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายทั้งความเสียหายที่เกิดขึ้นกับร่างกาย รวมกับความเสียหายจนเป็นเหตุให้เสียชีวิต จำนวนเงินที่ผู้ประสบภัยจะได้รับไม่เกิน 65,000 บาท***

* กฎกระทรวงกำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับ และการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2552

ข้อ 2 ค่าเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น มีดังต่อไปนี้

- (1) ค่าใช้จ่ายในกรณีความเสียหายต่อร่างกาย ได้แก่
 - (ก) ค่ายาและค่าเวชภัณฑ์ที่ใช้ในการบำบัดรักษา
 - (ข) ค่าอวัยวะเทียมและอุปกรณ์ในการบำบัดรักษา รวมทั้งค่าซ่อมแซม
 - (ค) ค่าบริการทางการแพทย์ ค่าตรวจ และค่าวิเคราะห์โรค ทั้งนี้ ไม่รวมถึงค่าจ้างพยาบาลพิเศษและค่าบริการอื่นทำนองเดียวกัน
 - (ง) ค่าห้องและค่าอาหารตลอดเวลาที่เข้ารับการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาล
 - (จ) ค่าพาหนะนำผู้ประสบภัยไปสถานพยาบาล

** กฎกระทรวงกำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับ และการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2552

ข้อ 2 ค่าเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น มีดังต่อไปนี้

- (2) ค่าใช้จ่ายในกรณีความเสียหายต่อชีวิต ได้แก่
 - (ก) ค่าปลงศพ
 - (ข) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการศพ

*** กฎกระทรวงกำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับ และการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2557

ข้อ 3 จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น ให้เป็นไปตามต่อไปนี้

- (1) จำนวนเท่าที่จ่ายจริงแต่ไม่เกินสามหมื่นบาท สำหรับความเสียหายต่อร่างกายตามข้อ 2 (1)

สำหรับเรื่องค่าเสียหายเบื้องต้นที่บริษัทประกันภัยจะจ่ายให้ต้องมาจากรถยนต์ที่ได้รับประกันไว้กับบริษัทประกันเท่านั้นตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ซึ่งในปัจจุบันบริษัทประกันภัยส่วนใหญ่ยังไม่ได้ให้ความสำคัญกับการทำประกันภัยรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ประกอบกับในกฎกระทรวงยังไม่ได้บัญญัติเรื่องการทำประกันภัยภาคบังคับของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติดังกล่าวไปแล้วข้างต้น

เมื่อบทบัญญัติในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551 ยังไม่ได้มีส่วนใดส่วนหนึ่งกล่าวถึงการทำประกันภัยภาคบังคับของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ดังนั้นเมื่อเกิดเหตุการณ์จากรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติผลเสียหายย่อมเกิดแก่ผู้ประสบภัยจากรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ จะไม่สามารถใช้สิทธิเรียกร้องของตนได้รับชดใช้ความเสียหายได้ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้

2. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

เป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อดูแลเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ในการควบคุมการใช้รถยนต์ ตามมาตรา 4 “รถยนต์” หมายความว่า รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการ และรถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งรถยนต์ประเภทต่างๆ ทุกคันบนท้องถนนของประเทศไทย จะสามารถขับได้บนท้องถนนของประเทศไทย ต้องทำการจดทะเบียนเพื่อขอใบอนุญาตกับนายทะเบียนตามมาตรา 10 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า ผู้ใดประสงค์จะขอจดทะเบียนรถ ให้ยื่นคำขอต่อนายทะเบียนแห่งท้องที่ที่ตนมีภูมิลำเนา เว้นแต่เจ้าของรถมีความประสงค์จะนำรถไปใช้ในท้องที่อื่น ให้ยื่นคำขอต่อนายทะเบียนท้องที่นั้นได้ ซึ่งมีความสอดคล้องกับพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เมื่อพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่ได้มีส่วนใดกล่าวถึงหรือให้ความสำคัญกับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ

ดังนั้น รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ย่อมไม่ตกอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ฉบับนี้เช่นกัน สาเหตุเนื่องจากการใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติที่เพิ่มจำนวนมากขึ้นใน

เพ็ญอวัจ *** ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกายอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้ ให้มีสิทธิได้รับเงินค่าเสียหายเบื้องต้นจำนวนสามหมื่นห้าพันบาทด้วย

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

ปัจจุบันเป็นการล้ำสมัย ใช้ปัญญาประดิษฐ์ ประกอบกับพระราชบัญญัติรถยนต์ได้ตราขึ้นเมื่อพ.ศ. 2522 ในสมัยนั้นยังไม่มีกรกล่าวถึงระบบของการขับเคลื่อนอัตโนมัติของรถยนต์ บทบัญญัติของพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 จึงไม่ครอบคลุมกับการใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ

3. พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522

กฎหมายฉบับดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ควบคุมการใช้รถยนต์ การใช้ถนนหรือทางเดินเท้าของผู้ขับขี่ ให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด เพื่อรักษาไว้ซึ่งชีวิต ทรัพย์สิน และอนามัยของผู้ขับขี่ รวมทั้งในพระราชบัญญัติดังกล่าวมีบทลงโทษในทางอาญาเมื่อฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งขอบเขตการใช้บังคับของพระบัญญัติฯ ฉบับนี้ใช้กับรถทุกประเภท เว้นแต่รถไฟและรถราง ตามมาตรา 4(15) “รถ” หมายความว่า ยานพาหนะทางบกทุกชนิด เว้นแต่รถไฟและรถราง ร่วมกับคำนิยามตามความหมายของพระบัญญัติฉบับนี้ ให้ความหมายของ “ผู้ขับขี่” ไว้ว่าต้องมีผู้ขับขี่ ผู้ขับรถ ผู้ที่อยู่ประจำเครื่องอุปกรณ์ ตามมาตรา 4(28) ผู้ขับขี่ หมายความว่า ผู้ขับรถ ผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์ การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง ผู้ลากเข้ายานพาหนะ

ดังนั้นจากมาตรา 4 (15) กับ (28) ข้างต้น แสดงให้เห็นว่าสำหรับพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กล่าวถึงเฉพาะรถยนต์ที่ขับเคลื่อนได้ด้วยกำลังของ “ผู้ขับขี่” เท่านั้น มิได้มีส่วนใดกล่าวถึงรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ที่สามารถขับเคลื่อนรถยนต์ได้ด้วยระบบเทคโนโลยี ทั้ง 4 อย่างที่ทำงานร่วมกัน กล่าวคือ 1. ระบบการมองเห็นของคอมพิวเตอร์ (Computer vision) 2. ระบบการเรียนรู้ในเชิงลึก (Deep learning) 3. ความก้าวหน้าของหุ่นยนต์ (Robotic) และ 4. การติดตามและการนำทาง (Navigation) จึงอาจตีความได้ว่าถึงแม้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติจะถือเป็นรถยนต์ที่ใช้ทางบกเช่นเดียวกับรถยนต์ประเภทอื่น ๆ แต่ตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติไม่ตกอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ฉบับนี้

4. กฎกระทรวงกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ พ.ศ. 2551

กฎกระทรวงฉบับนี้กำหนดขึ้นเพื่อให้เกิดความสอดคล้องของการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ที่ประเทศไทยถือได้ว่าเป็นประเทศที่เป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์อันดับต้น ๆ ของโลก อีกทั้งยังสามารถรองรับเทคโนโลยีด้านวิศวกรรมและการผลิตยานยนต์ของโลกที่เปลี่ยนแปลงไปค่อนข้างมาก จึงมีความสอดคล้องกับการถือกำเนิดของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติที่ใช้ทั้งอุปกรณ์รถยนต์ที่ล้ำสมัย ร่วมกับภายในตัวรถยนต์ได้บรรจุเทคโนโลยีที่มีประสิทธิภาพสูงสุดเพื่อให้รถยนต์ขับเคลื่อนได้ด้วยตนเอง ถือเป็นบทบัญญัติที่ค่อนข้างสอดคล้องกับการเกิดขึ้นของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติตามข้อ 3 บัญญัติว่า รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด รถยนต์รับจ้าง รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง รถยนต์บริการ และรถยนต์ส่วนบุคคล ต้องมีและใช้ส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถอย่างน้อยดังต่อไปนี้ (4) ระบบบังคับเลี้ยว สามารถบังคับรถได้อย่างคล่องตัว สะดวก และปลอดภัย หรือ (9)

ระบบไฟฟ้า สามารถส่งกระแสไฟฟ้าไปยังส่วนควบคุมเครื่องอุปกรณ์ที่ต้องใช้กระแสไฟฟ้าได้อย่างปลอดภัย และ (25) เครื่องหมายหรือสัญญาณแสดงการทำงานของส่วนควบคุม เครื่องอุปกรณ์ หรือระบบการทำงานของรถ แต่อย่างไรก็ตามยังคงไม่ได้กำหนดถึงอุปกรณ์หรือชิ้นส่วนของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติไว้อย่างชัดเจน จึงควรมีการปรับปรุงให้บทบัญญัติมีความสอดคล้องกับชิ้นส่วนของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติมากขึ้น

กฎหมายสหราชอาณาจักร

สหราชอาณาจักรนั้นเป็นประเทศที่ขึ้นชื่อเรื่องเทคโนโลยีที่ล้ำสมัย สามารถผลิตรถยนต์ได้จำนวนมาก จึงมีแนวความคิดพัฒนารถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ (AV) เพื่อขจัดปัญหาบนท้องถนนให้ลดน้อยลง อีกทั้งในปัจจุบันผู้คนเริ่มศึกษาเรื่องรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติอย่างจริงจังมากขึ้น โดยสหราชอาณาจักรออกกฎหมายบังคับให้รถทุกประเภทของตนต้องทำประกันภัยชั้น 3 (GOV.UK, 2022) จึงได้มีการตรา Automated and Electronic Vehicles Act 2018 (UK Parliament, 2018) (พระราชบัญญัติรถยนต์อัตโนมัติและอิเล็กทรอนิกส์ ค.ศ. 2018) ขึ้น เพื่อใช้บังคับกับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติที่ใช้ภายในประเทศ ซึ่งในส่วนของความรับผิดของการประกันภัยอยู่ในส่วนที่ 2 เกี่ยวกับรถยนต์อัตโนมัติและความรับผิดของการประกันภัย

1. Automated and Electronic Vehicles Act 2018 (UK Parliament, 2018)

ตามพระราชบัญญัติรถยนต์อัตโนมัติและอิเล็กทรอนิกส์ ค.ศ. 2018 ความรับผิดของผู้ประกันภัยจากการใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ บัญญัติอยู่ในบทที่ 18 ส่วนที่ 1 เกี่ยวกับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ : ความรับผิดของผู้รับประกันภัย และอื่น ๆ (Automated Vehicles : Liability of Insurance etc) โดยมาตราที่เกี่ยวข้องมีดังต่อไปนี้ คือ

มาตรา 2 ความรับผิดของผู้รับประกันภัย เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ

(1) * ในกรณีที่

* (1) Where—

(a) an accident is caused by an automated vehicle when driving itself on a road or other public place in Great Britain,

(b) the vehicle is insured at the time of the accident, and

(c) an insured person or any other person suffers damage as a result of the accident, the insurer is liable for that damage.

- (1) ช่วงเวลาเมื่อรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ขับเคลื่อนด้วยตนเองบนท้องถนน หรือในที่สาธารณะ
- (2) ขณะเกิดอุบัติเหตุ รถยนต์ได้รับความคุ้มครองจากการทำประกันภัยของผู้เอาประกันภัย
- (3) ผู้เอาประกันภัยหรือบุคคลภายนอกได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุ ท่านว่าให้ผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น
- (2)* ในกรณีที่
- (1) ช่วงเวลาเมื่อรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ขับเคลื่อนด้วยตนเองบนท้องถนน หรือในที่สาธารณะ
- (2) ขณะเกิดอุบัติเหตุ รถยนต์มิได้รับความคุ้มครองจากการทำประกันภัยของผู้เอาประกันภัย
- (3) ตามมาตรา 143 ของพระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ. 1988 ผู้ใช้รถยนต์ เป็นผู้เอาประกันภัย หรือการป้องกันความเสียหายที่เกิดจากบุคคลภายนอก จะไม่สามารถใช้บังคับกับรถยนต์ที่เกิดเหตุในขณะนั้นได้
- (ก) บทบัญญัติตามมาตรา 144 (2) ของพระราชบัญญัติฉบับนี้ ให้ถือว่าหน่วยงานราชการ และอื่นๆ เป็นข้อยกเว้น หรือ
- (ข) รถยนต์ที่มีสถานะเป็นรถยนต์สาธารณะ และ
- (4) บุคคลที่ได้รับความเสียหาย ซึ่งเป็นผลมาจากการเกิดอุบัติเหตุ ท่านว่าให้เจ้าของรถต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น
- (3)** “ความเสียหาย” หมายความว่า การเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บของบุคคล และความเสียหายอย่างใดๆ ที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สิน นอกจาก

* (2) Where—

- (a) an accident is caused by an automated vehicle when driving itself on a road or other public place in Great Britain,
- (b) the vehicle is not insured at the time of the accident,
- (c) section 143 of the Road Traffic Act 1988 (users of motor vehicles to be insured or secured against third-party risks) does not apply to the vehicle at that time—
- (i) because of section 144(2) of that Act (exemption for public bodies etc), or
- (ii) because the vehicle is in the public service of the Crown, and
- (d) a person suffers damage as a result of the accident, the owner of the vehicle is liable for that damage.

- (1) รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ
- (2) สินค้าจ้างเหมา หรือรถยนต์ที่ได้รับเป็นของรางวัล หรือสินค้าที่บรรจุนบนรถบรรทุก (ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน) หรือ
- (3) ทรัพย์สินที่อยู่ภายใต้การปกครอง หรืออยู่ภายใต้การดูแล
- (ก) ของผู้ประกอบการนำอนุมาตรา 1 มาบังคับใช้โดยอนุโลม หรือ
- (ข) ของบุคคลภายนอกที่มีหน้าที่ดูแลรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติขณะเกิด

อุบัติเหตุ

(4)* ความเสียหายของทรัพย์สินที่เกิดจากอุบัติเหตุอย่างใด ๆ อันเป็นผลมาจากรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ จำนวนของความรับผิดภายใต้บังคับมาตรานี้ ให้ผู้รับประกันภัยหรือเจ้าของรถถูกจำกัดความรับผิด ดังที่ระบุไว้ในมาตรา 145 (4) (2) ของพระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ. 1988 ข้อจำกัดของประกันภัยภาคบังคับสำหรับความเสียหายต่อทรัพย์สิน

(6)** ข้อยกเว้นตามมาตรา 4 กำหนดให้ความรับผิดตามมาตรานี้ไม่จำกัดความรับผิด หรือมีข้อยกเว้นจากเงื่อนไขที่ระบุในกรมธรรม์ประกันภัย

มาตรา 3 ความประมาทเล็กน้อย

(1)*** ในกรณีที่

** (3) In this Part “damage” means death or personal injury, and any damage to property other than—

- (a) the automated vehicle,
- (b) goods carried for hire or reward in or on that vehicle or in or on any trailer (whether or not coupled) drawn by it, or
- (c) property in the custody, or under the control, of—
- (i) the insured person (where subsection (1) applies), or
- (ii) the person in charge of the automated vehicle at the time of the accident (where subsection (2) applies).

* (4) In respect of damage to property caused by, or arising out of, any one accident involving an automated vehicle, the amount of the liability under this section of the insurer or owner of the vehicle is limited to the amount for the time being specified in section 145 (4) (b) of the Road Traffic Act 1988 (limit on compulsory insurance for property damage).

** (6) Except as provided by section 4, liability under this section may not be limited or excluded by a term of an insurance policy or in any other way.

*** (1) Where—

(1) ผู้รับประกันภัยหรือเจ้าของรถยนต์ต้องรับผิดชอบตามมาตรา 2 ต่อบุคคลซึ่งได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ และ

(2) อุบัติเหตุหรือความเสียหายอย่างใด ๆ ที่เป็นผลมาจากการกระทำดังกล่าวส่งผลให้เกิดการบาดเจ็บ

จำนวนของการรับผิดชอบจากการกระทำละเมิด ขึ้นอยู่กับพระราชบัญญัติการปฏิรูปกฎหมาย พ.ศ. 2488 (ความประมาทเลินเล่อ) ใช้บังคับกับการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากการเกิดอุบัติเหตุของบุคคลภายนอกซึ่งมิใช่ผู้รับประกันภัยหรือเจ้าของรถยนต์

(2) * ผู้รับประกันภัยหรือเจ้าของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ไม่ต้องรับผิดชอบตามมาตรา 2 ต่อบุคคลภายนอกเมื่อเกิดอุบัติเหตุ หากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกิดจากการขับขี่ที่ไม่เหมาะสมของบุคคลภายนอก

จากข้อความข้างต้นจะเห็นได้ว่าสหราชอาณาจักรให้ความสำคัญกับการออกกฎหมายเกี่ยวกับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติเป็นอย่างมาก เนื่องจากเป็นเรื่องใหม่สำหรับแต่ละประเทศ รวมทั้งบทบัญญัติกฎหมายในเรื่องการทำประกันภาคบังคับของสหราชอาณาจักรประกอบ ด้วยหลายฉบับ เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ. 1988 (Road Traffic Act 1988) ปรากฏข้อกำหนดเกี่ยวกับการทำประกันภาคบังคับ ซึ่งมีทั้งส่วนข้อกำหนด และหลักยกเว้นความรับผิดของผู้รับประกันภัยและผู้เอาประกันภัยมีต้องรับผิดชอบ เนื่องจากมีกฎหมายบัญญัติไว้ รวมถึง Automated and Electronic Vehicles Act 2018 (UK Parliament, 2018) (พระราชบัญญัติรถยนต์อัตโนมัติและอิเล็กทรอนิกส์ ค.ศ. 2018) ด้วย แสดงให้เห็นว่าเป็นเรื่องที่ควรให้ความสำคัญเป็นอย่างมาก ทั้งในส่วนของการบังคับใช้กฎหมาย ความปลอดภัยของบุคคลและทรัพย์สินของประชาชนภายในประเทศ หน่วยงานของรัฐจึงให้ความสำคัญและเล็งเห็นถึงการเจริญเติบโตของประเทศหากมีการพัฒนาและส่งเสริมกระบวนการผลิตรถยนต์โดยใช้เทคโนโลยีการขนส่งขั้นสูงเข้าช่วย การส่งออกรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติก่อให้เกิดรายได้เข้าประเทศ และการทำประกันภาคบังคับย่อมส่งผลดีต่อระบบ

(a) an insurer or vehicle owner is liable under section 2 to a person (“the injured party”) in respect of an accident, and

(b) the accident, or the damage resulting from it, was to any extent caused by the injured party, the amount of the liability is subject to whatever reduction under the Law Reform (Contributory Negligence) Act 1945 would apply to a claim in respect of the accident brought by the injured party against a person other than the insurer or vehicle owner.

* (2) The insurer or owner of an automated vehicle is not liable under section 2 to the person in charge of the vehicle where the accident that it caused was wholly due to the person’s negligence in allowing the vehicle to begin driving itself when it was not appropriate to do so.

คมนาคมภายในประเทศ เนื่องจากเมื่อรถยนต์ทุกคันทำประกันภัยชั้นพื้นฐาน เมื่อเกิดเหตุละเมิดขึ้น ย่อมได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายจากบริษัทประกันวินาศภัยผู้ที่แบกรับความเสี่ยงของการรับเข้าทำประกันกับผู้เอาประกันภัยหรือเจ้าของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ซึ่งในส่วนของประเทศไทยยังไม่มีบทบัญญัติใดที่กล่าวถึงการทำประกันภาคบังคับแก่รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติเลย

กฎหมายของสาธารณรัฐสิงคโปร์

สาธารณรัฐสิงคโปร์ ถือได้ว่าเป็นประเทศที่โดดเด่นในหลายด้าน เช่น ด้านการศึกษา ด้านการท่องเที่ยว และด้านเทคโนโลยี เป็นต้น หน่วยงานภาครัฐจึงได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการบังคับใช้กฎ ระเบียบ หรือกฎหมายที่เกี่ยวกับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ จึงออกนโยบายและกฎหมายเกี่ยวกับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ โดยสาธารณรัฐสิงคโปร์ถูกจัดอันดับโดยองค์กร KPMG International (KPMG International, 2018) ว่าเป็น 1 ใน 10 ประเทศที่มีความพร้อมในการใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติภายในประเทศแล้ว ซึ่งองค์กร KPMG International ซึ่งมีหลายประเทศเข้าร่วมเป็นเครือข่ายขององค์กรนี้ (KPMG, 2022) เช่น เนเธอร์แลนด์ อังกฤษ สหรัฐอเมริกา และรัสเซีย เป็นต้น เรียกได้ว่าเป็นองค์กรในการประสานงาน อำนวยความสะดวกด้านคุณภาพ เพื่อให้มีการตรวจสอบกระบวนการทำงานขององค์กร รวมทั้งมีการกำหนดนโยบาย กระบวนการ และมาตรฐาน ที่สำคัญเพื่อให้สามารถนำไปพัฒนาต่อยอดไปในอนาคต นอกจากนี้กฎหมายภายในประเทศอย่าง Road Traffic Act 2004 (พระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ. 2004) ได้มีการปรับปรุงเพิ่มเติม เพื่อรองรับการใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติภายในประเทศ

สำหรับหน่วยงานที่มีหน้าที่ดูแลรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติของสาธารณรัฐสิงคโปร์ คือ กระทรวงคมนาคม (Ministry of Transport หรือ MOT) เป็นหน่วยงานที่ดูแลการจราจรทางบก ทะเล และอากาศ ส่วนหน่วยงานที่มีหน้าที่ดูแลโดยตรง คือ Committee on Autonomous Road Transport for Singapore หรือ CARTS จัดตั้งขึ้นเพื่อให้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติเป็นส่วนหนึ่งของการคมนาคมทางถนนของสิงคโปร์ (นิชกานต์ รัตนเดช, 2562, หน้า 98) มีหน้าที่ในการกำหนดหลักเกณฑ์และความรับผิดชอบเมื่อรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติกระทำความผิดทางกฎหมาย

1. Road Traffic (Autonomous Motor Vehicles) Rules 2017 (Road Traffic Act, 2017)

กฎจราจรทางบกเกี่ยวกับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ค.ศ. 2017 (พระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ. 2017) ฉบับนี้เป็นผลมาจากการให้ความสำคัญของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมของสิงคโปร์ เพื่อเสริมสร้างความมั่นใจให้กับประชาชนทุกคนภายในประเทศสิงคโปร์ ว่าหากรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติใช้งานภายในประเทศจะเกิดความปลอดภัยกับประชาชนในทุกด้าน ซึ่งบัญญัติ

กฎหมายโดยอาศัยอำนาจของมาตรา 6C และ 6D ของ Road Traffic Act 2004 มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม ค.ศ. 2017 ที่ผ่านมา

เรื่องการประกันภัยจัดอยู่ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ. 2017 (Road Traffic Act (Chapter 276)) ส่วนที่ 2 เรื่องการทดลองใช้และการอนุญาตให้ใช้ในกรณีพิเศษ (Approved trial and approved special use) หลักที่ 14 : การประกันความรับผิด (Liability insurance) และหลักที่ 15 การวางหลักประกันกับหน่วยงานแทนเรื่องการประกันความรับผิด (Depositing security with Authority in lieu of liability insurance)

เรื่องการประกันความรับผิด (Liability insurance)

หลักที่ 14 (1)* บุคคลที่กำหนดไว้ให้เฉพาะการทดลองขับหรือให้ใช้เป็นกรณีพิเศษ

(1) ระยะเวลาก่อนการทดลองใช้หรือได้รับอนุญาตให้ใช้เป็นกรณีพิเศษ ความรับผิดของการประกันภัยจึงเกิดขึ้น

(2) ช่วงระยะเวลาของการทดลองใช้หรือได้รับอนุญาตให้ใช้เป็นพิเศษ ต้องตรวจสอบให้แน่ใจเกี่ยวกับการประกันภัยความรับผิดหากเกิดความเสียหายขึ้น ดังที่ระบุไว้ในหลักข้อที่ 12

(2)** บุคคลที่กำหนดให้ได้รับการอนุญาตให้ทดลองใช้หรือให้ใช้เป็นกรณีพิเศษ ต้องตรวจสอบให้แน่ใจถึงธุรกิจของผู้รับประกันภัย ให้อยู่ในสถานะของการออกประกันภัยที่สามารถประกันความรับผิด หากเกิดเหตุละเมิดขึ้น ต้องได้รับอนุญาตอย่างถูกต้องตามกฎหมายของประเทศ

(3)** ผู้ใดฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามมาตรา (1) หรือ (2) ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 1,000 เหรียญ และเมื่อกระทำความผิดซ้ำ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 2,000 เหรียญ

(4)*** หลักเรื่องการประกันความรับผิด ให้หมายความรวมถึงมาตรา 6C (6) ในพระราชบัญญัติฉบับนี้ด้วย

*14.(1) The specified person for an approved trial or approved special use must —

(a) before the approved trial or approved special use starts, have in place liability insurance; and

(b) ensure that the liability insurance is in force at all times for the duration stated in the authorisation for the approved trial or approved special use, including for the duration that the authorisation is extended under rule 12

** (2) The specified person for an approved trial or approved special use must ensure that the liability insurance is issued by an insurer who, at the time the liability insurance is issued, is lawfully carrying on an insurance business in Singapore

*** (3) A specified person who contravenes paragraph (1) or (2) shall be guilty of an offence and shall be liable on conviction to a fine not exceeding \$1,000 and, in the case of a second or subsequent conviction, to a fine not exceeding \$2,000

การวางหลักประกันกับหน่วยงานแทนเรื่องการประกันความรับผิด (Depositing security with Authority in lieu of liability insurance)

หลักที่ 15 (1)^{****} เจ้าหน้าที่แจ้งกับบุคคลผู้ขอใช้รถเป็นกรณีพิเศษควรใช้ความพยายามตามสมควรในการขอรับการประกันภัยตามหลักที่ 14 เมื่อไม่สามารถดำเนินการได้ตามหลักที่ 14 ให้บุคคลผู้นั้นได้ฝากการวางหลักประกันไว้กับเจ้าหน้าที่ ซึ่งหลักประกันเงินฝากต้องไม่ต่ำกว่า 1.5 ล้านเหรียญสหรัฐ

(2)* หน่วยงานสามารถกำหนดจำนวนของการวางหลักประกันได้

(3)** หน่วยงานสามารถใช้เงินการวางประกันของบุคคลอื่นเพื่อใช้ในการทดลองรถที่ได้รับการอนุมัติ

(1) เพื่อให้เป็นไปตามคำสั่งของศาลในการจ่ายเงินให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายทางร่างกาย ชีวิต และทรัพย์สินจากการใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติในระหว่างการทดลองใช้หรือให้ใช้เป็นการพิเศษ หรือ

(2) เพื่อจ่ายดังกล่าวดังกล่าวตามที่ตกลงร่วมกันระหว่างบุคคลผู้ที่ได้รับการอนุมัติให้ทดลองใช้เป็นการพิเศษ หรือบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับการเสียชีวิต การบาดเจ็บทางร่างกาย หรือความเสียหายอันเกิดแก่ทรัพย์สิน ของบุคคลผู้เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุระหว่างการได้รับอนุญาตให้ทดลองใช้หรือได้รับอนุญาตให้ใช้เป็นการพิเศษ

^{****}In this rule, “liability insurance” has the same meaning as in section 6C(6) of the Act.

^{****}15.—(1) The Authority may, if satisfied that the specified person for an approved trial or approved special use had made reasonable efforts to obtain the liability insurance under rule 14 but is unable to do so, allow the specified person to deposit with the Authority, a security deposit of not less than \$1.5 million.

^{*}(2) The Authority may determine the manner of the making of the security deposit.

^{**}(3) The Authority may use the security deposit made by the specified person for an approved trial or approved special use —

(a) to satisfy any order of court for the payment of a sum of money by the specified person to any person in relation to any death, bodily injury or damage to property, of a person that is caused by, or that arose out of, the use of an autonomous motor vehicle during the approved trial or approved special use; or

(b) to pay such sum of money as may be agreed between the specified person and any person in relation to any death, bodily injury or damage to the property, of a person that is caused by, or that arose out of, the use of an autonomous motor vehicle during the approved trial or approved special use.

(4)^{***} หากจำนวนเงินที่ทำประกันโดยบุคคลที่ได้รับอนุญาตให้ทดลองใช้หรือให้ใช้เป็นกรณีพิเศษ ถูกใช้โดยหน่วยงานเพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าวที่ใน (3) หากผู้ใดจะมีการเปลี่ยนแปลงจำนวนเงินสามารถทำได้ภายใน 14 วัน นับจากที่ได้รับแจ้งจากหน่วยงาน

เมื่อพิจารณาถึงพระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ. 2017 (Road Traffic Act (Chapter 276)) ในส่วนที่เกี่ยวกับการประกันภัย ถึงแม้จะไม่ใช่การประกันภัยภาคบังคับเช่นเดียวกับประเทศไทย แต่บทบัญญัติดังกล่าวเป็นบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการประกันภัยของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติของสิงคโปร์นั้นถือได้ว่าเป็นพระราชบัญญัติที่มีความสอดคล้องกับเทคโนโลยีสมัยใหม่ของประเทศที่มีการผลักดันเรื่องการผลิตรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติออกสู่ท้องตลาด รวมถึงวิถีชีวิตประจำวันของประชาชนในประเทศ ซึ่งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยถือว่ามีความครอบคลุมทั้งในส่วนของเนื้อหา ข้อมูล รวมทั้งวิธีการทดลองขับเคลื่อนของยานพาหนะ ในส่วนของประเทศไทยเป็นเพียงการทำประกันภัยภาคบังคับในรูปแบบของรถยนต์ขับเคลื่อนด้วยผู้ขับขี่เพียงอย่างเดียว

ดังนั้นประเทศไทยควรปรับเปลี่ยนรูปแบบของการศึกษากฎหมาย พิจารณาให้รอบด้าน รวมทั้งต้องยอมรับความเปลี่ยนแปลงที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคตถึงการขับเคลื่อนรถยนต์ด้วยระบบอัตโนมัติ ควรออกมาตรการทางกฎหมายเพื่อรองรับ และให้สิทธิผู้เป็นเจ้าของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติได้ให้ได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551 ด้วยเช่นกัน

กฎหมายรัฐโคลัมเบีย

รัฐโคลัมเบีย (Columbia) หรือ District of Columbia ไม่ใช่ประเทศหากแต่เป็นเขตปกครองของสหรัฐอเมริกาและแคนาดา ซึ่งเป็นเขตการปกครองที่แยกต่างหากออกจากสหรัฐอเมริกาและแคนาดา ซึ่งคำว่า Washington, DC เป็นชื่อย่อมาจาก Washington, District of Columbia มีที่มาจากอำนาจของรัฐธรรมนูญของสหรัฐอเมริกาได้ให้อำนาจในการแบ่งเขตการปกครองออกเป็นหลายแห่งได้โดยตรง (Statehood.dc.gov, 2022) ในส่วนของการออกกฎหมายต่าง ๆ รัฐโคลัมเบียได้รับอำนาจมาจากสหรัฐอเมริกาให้สามารถบัญญัติกฎหมายของตนเองได้ตั้งนั้นโคลัมเบียจึงได้ออกกฎหมายเกี่ยวกับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ จำนวน 2 ฉบับ คือ Autonomous Vehicles Act of 2012 (พระราชบัญญัติรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ค.ศ. 2012) และ Autonomous Vehicles

^{***}(4) If the security deposit made by the specified person for an approved trial or approved special use, or part of the deposit, is used by the Authority for any purpose mentioned in paragraph (3), the specified person must replace the security deposit so used within 14 days (or such longer period as the Authority may allow) after being notified of such use by the Authority.

Testing Program Amendment Act of 2020 (พระราชบัญญัติแก้ไขโปรแกรมการทดสอบรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ค.ศ. 2020) ซึ่งการทำประกันภัยภาคบังคับของรัฐโคโลัมเบียนั้น ตามพระราชบัญญัติประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (The District of Columbia's Compulsory/No-Fault Motor Vehicle Insurance Act) ได้กำหนดให้เจ้าของรถยนต์ทุกคันต้องทำประกันภัยรถยนต์ตลอดระยะเวลาของการจดทะเบียนรถยนต์ หากฝ่าฝืนเจ้าของรถจะถูกดำเนินคดีตามกฎหมาย รวมทั้งผู้ขับขี่หรือเป็นเจ้าของรถ ต้องทำประกันเพื่อคุ้มครองความรับผิดขั้นต่ำ ดังที่ปรากฏตามตารางที่ 2 ด้านล่าง (Robinson, 2022)

ตารางที่ 2 ความคุ้มครองและจำนวนเงินขั้นต่ำของการทำประกันภัย

| ความคุ้มครอง | จำนวนเงินขั้นต่ำ |
|---|--|
| ความรับผิดในความเสียหายของทรัพย์สิน | 10,000 ดอลลาร์สหรัฐ |
| ความรับผิดต่อบุคคลภายนอก | 25,000 ดอลลาร์สหรัฐต่อคน และ 50,000 ดอลลาร์สหรัฐต่ออุบัติเหตุ |
| การบาดเจ็บต่อร่างกายของผู้ขับขี่ที่ไม่มีประกัน | 25,000 ดอลลาร์สหรัฐต่อคน และ 50,000 ดอลลาร์สหรัฐต่ออุบัติเหตุ |
| ความเสียหายต่อทรัพย์สินของผู้ขับขี่ที่ไม่มีประกัน | 5,000 ดอลลาร์สหรัฐ หักลดหย่อนได้ 200 ดอลลาร์สหรัฐ |

1. Autonomous Vehicles Testing Program Amendment Act of 2020

สำหรับพระราชบัญญัติฉบับนี้ของรัฐโคโลัมเบีย เป็นการบัญญัติขึ้นเพื่อแก้ไขเนื้อหาในพระราชบัญญัติรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ค.ศ. 2012 (Autonomous Vehicles Act of 2012) ซึ่งมีที่มาจากผู้เชี่ยวชาญของรัฐเล็งเห็นว่าหากมีการใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติอย่างแพร่หลาย ย่อมก่อให้เกิดประโยชน์ต่อระบบคมนาคมของรัฐ เป็นการช่วยเพิ่มความปลอดภัยในการจราจร ซึ่งในหลายๆ ครั้ง สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนเกิดจากความประมาทเลินเล่อของผู้ขับขี่ ไม่เคารพกฎจราจร รวมถึงมีความบกพร่องของจิตสำนึกในการขับขี่ ก่อให้เกิดความเสียหาย ความสูญเสียต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน ดังนั้นหากมีการใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติจะสามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ โดยในปี พ.ศ. 2564 บริษัท กูเกิ้ล จำกัด (Google company limited) สามารถผลิตรถต้นแบบซึ่งเป็นรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติที่มีความสามารถในการขับเคลื่อนเสมือนมีผู้ขับขี่บังคับเอง และมีการทดลองใช้ในพื้นที่ของรัฐโคโลัมเบีย โดยนายรัฐมนตรี ชื่อ Marry M. Cheh และสมาชิกวุฒิสภา ชื่อ Tommy Wells ทั้ง 2 คนได้เดินทางเที่ยวรอบโลกโดยใช้รถยนต์

ขับเคลื่อนอัตโนมัติ แสดงให้เห็นว่ารถยนต์ที่ปราศจากผู้ขับขี่ที่สามารถเคลื่อนที่ไปยังพื้นที่ใดของโลกได้ โดยที่เกิอุบัติเหตุค่อนข้างน้อยหรือไม่เกิดขึ้นเลย ซึ่งบริษัท กูเกิ้ล จำกัด คาดการณ์ว่าระยะเวลาของการเกิดวิวัฒนาการของการขับเคลื่อนด้วยตนเองของรถยนต์อาจต้องใช้ระยะเวลาช่วงหนึ่งเพื่อให้สามารถผลิตรถยนต์วางจำหน่ายได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ เมื่อตระหนักถึงความเปลี่ยนแปลงที่กำลังจะเกิดขึ้น รัฐแคลิฟอร์เนีย รัฐฟลอริดา และรัฐเนวาดา จึงได้ออกกฎหมายเกี่ยวกับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติที่สามารถขับขี่ได้อย่างปลอดภัยบนท้องถนน หลังจากการทำงานร่วมกันระหว่างผู้ผลิตรถยนต์และผู้ผลิตโทรศัพท์ ทางคณะผู้มีอำนาจตรากฎหมายจึงได้มีการปรับปรุงกฎหมาย และยกเลิกบทบัญญัติ 2 ประการ คือ กำหนดให้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติต้องเติมเชื้อเพลิงเท่านั้น และรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติต้องเสียค่าธรรมเนียมการเดินทางแทนการเสียภาษีน้ำมัน รวมทั้งมีการบัญญัติเพิ่มเติมโดยจำกัดความรับผิดของผู้ผลิตรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติไม่ต้องรับผิดชอบต่อรถยนต์ที่ติดตั้งโดยบุคคลภายนอก

ส่วน Autonomous Vehicles Testing Program Amendment Act of 2020 (พระราชบัญญัติแก้ไขโปรแกรมการทดสอบรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ค.ศ. 2020) ที่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมเนื้อหานั้นได้รับอำนาจจากกรมการขนส่งทางบก ในการออกใบอนุญาตสำหรับการทดลองรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติบนถนนสาธารณะ กำหนดการทดสอบโดยมีเงื่อนไขบางประการ กำหนดมาตรฐานระบบปฏิบัติการของตัวรถ โดยมอบหมายให้หน่วยงานที่ทำการทดสอบต้องส่งข้อมูลอัตราการเกิดอุบัติเหตุให้หน่วยงานรัฐทราบ เพื่อจัดทำรายงานและคำแนะนำวิธีการใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ เป็นการรองรับการใช้งานรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติที่อาจเพิ่มมากขึ้นในอนาคต ดังนั้นการทำประกันรถยนต์จึงถูกบัญญัติอยู่ใน Autonomous Vehicles Testing Program Amendment Act of 2020 (พระราชบัญญัติแก้ไขโปรแกรมการทดสอบรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ค.ศ. 2020) มาตรา 3a โปรแกรมการทดสอบรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ (Autonomous Vehicles Testing Program)

(H)* หน่วยงานใดเป็นผู้ทำการทดสอบรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ต้องมีความสามารถในการจ่ายค่าเสียหาย การบาดเจ็บของบุคคล การเสียชีวิตหรือความเสียหายของทรัพย์สิน ซึ่งเป็นผลมาจากระบบปฏิบัติการของรถยนต์ที่ขับเคลื่อนบนถนน เป็นจำนวนเงิน 5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ดังนี้

* (H) The AV testing entity shall have the ability to respond to a judgment for damages, personal injury, death, or property damage from the operation of an autonomous vehicle on public roadways in the amount of \$5 million in the form of:

(i) An instrument of insurance issued by an insurer authorized to issue insurance in the District;

(i) เอกสารการประกันภัยที่ออกโดยผู้รับประกันภัยที่ได้รับอนุญาตให้ออกกรรมธรรม์ประกันภัยได้ภายในพื้นที่ดังกล่าว

(ii) หลักทรัพย์ค้ำประกันที่ออกโดยผู้รับประกันภัยหรือผู้เอาประกันภัย ส่วนที่เกินซึ่งตรงกับเงื่อนไข ซึ่งไม่ใช่พันธบัตร หรือ

(iii) หนังสือรับรองการประกันภัยที่ออกโดยบริษัทประกันภัย หลักทรัพย์ต่าง ๆ และสถาบันการเงินต่าง ๆ

เมื่อพิจารณาทั้ง Autonomous Vehicles Act of 2012 (พระราชบัญญัติรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ค.ศ. 2012) และ Autonomous Vehicles Testing Program Amendment Act of 2020 (พระราชบัญญัติแก้ไขโปรแกรมการทดสอบรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ค.ศ. 2020) ของรัฐโคลัมเบีย พบว่าถึงแม้รัฐโคลัมเบียไม่ได้กำหนดหลักเกณฑ์หรือบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับการทำประกันภัยภาคบังคับสำหรับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติไว้อย่างชัดเจนเช่นสหราชอาณาจักรหรือสิงคโปร์ แต่เมื่อมีการบัญญัติถึงกฎหมายเกี่ยวกับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ จำนวน 2 ฉบับ นั้นแสดงให้เห็นว่าถึงแม้จะมีได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการทำประกันภัยรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติไว้โดยตรง แต่สามารถนำบทบัญญัติอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องมาปรับใช้ได้ให้เหมาะสมกับบริบทของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น อีกทั้งการบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติตั้งแต่ปี ค.ศ. 2012 เรียกได้ว่าผู้นำของรัฐมีมุมมองเรื่องการคมนาคม และการค้นหาวิธีการลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุอย่างกว้างขวาง สำหรับสาเหตุของการทำประกันภัยที่ถูกระงับไว้ในพระราชบัญญัติฉบับนี้ ผู้เขียนเล็งเห็นว่าเกิดจากรถยนต์ยังอยู่ในสถานะของการทดสอบระบบปฏิบัติการ การเคลื่อนที่ไปยังสถานที่ต่าง ๆ ภายในรัฐ ยังมีใช้รถยนต์ที่สามารถขับเคลื่อนได้อย่างสมบูรณ์แบบ การทำประกันภัยจึงเป็นเครื่องมือในการช่วยเหลือและป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นทั้งในส่วนของผู้ขับขี่และบุคคลภายนอกผู้มิได้มีส่วนเกี่ยวข้อง หากเกิดความเสียหายขึ้นผู้ขับขี่หรือบุคคลภายนอกสามารถใช้สิทธิตามกฎหมายฉบับนี้ในการเรียกร้องค่าเสียหายหรือค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอันเกิดจากการนั้น

(ii) A surety bond issued by an admitted surety insurer or an eligible surplus lines insurer, and not a deposit in lieu of bond; or

(iii) A certificate of self-insurance issued or approved by the Department of Insurance, Securities, and Banking.

บทที่ 4

วิเคราะห์ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยภาคบังคับ ในกรณีของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ

เมื่อรถยนต์เคลื่อนที่ด้วยตนเองได้ ทำให้สถานะของ “ผู้ขับขี่” กลายเป็น “ผู้โดยสาร” กระทั่งต่อภาระการพิสูจน์ความรับผิดชอบทางละเมิดของผู้ขับขี่และการทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ซึ่งกฎหมายการทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศไทยยังไม่มีกรกล่าวถึงการทำประกันภัยภาคบังคับของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ก่อให้เกิดข้อสงสัยเกี่ยวกับความรับผิดทางละเมิดของผู้ขับขี่และการให้ความคุ้มครองผู้เสียหายจากการใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ดังนั้นจึงจำแนกประเด็นปัญหาได้เป็น 4 ประเด็นหลัก ๆ ดังต่อไปนี้

ปัญหาความรับผิดทางละเมิดของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ

1. ความรับผิดทางละเมิดที่เกิดจากการกระทำของตนเอง ตามมาตรา 420

ตามปกติของการขับขี่รถยนต์ควรถูกควบคุมและบังคับทิศทางโดยมนุษย์ แต่เมื่อรถยนต์มีการพัฒนาจนสามารถขับเคลื่อนได้ด้วยตนเอง จึงลดสถานะหรือบทบาทของมนุษย์ลงจาก “ผู้ขับขี่” ให้กลายเป็น “ผู้โดยสาร” ย่อมส่งผลโดยตรงต่อการพิสูจน์ความรับผิดทางละเมิดของผู้ขับขี่ กล่าวคือ ตามมาตรา 420 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิด จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น” ถือเป็นบทบัญญัติเกี่ยวกับการรับผิดจากเหตุละเมิดเมื่อเกิดจากการกระทำของตนเอง (ผู้ใดกระทำความผิดผู้นั้นย่อมต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน) ซึ่งเจตนารมณ์ของมาตรานี้ บัญญัติให้ผู้ที่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการอันเกิดเหตุละเมิด คือ “ผู้ที่จงใจ” หรือ “ผู้ที่ประมาทเลินเล่อ” กระทำโดยผิดกฎหมายทำให้ผู้อื่นได้รับความเสียหายแก่ทรัพย์สิน (รถยนต์) หากมีการเปลี่ยนแปลงสถานะของผู้ที่ขับขี่จากผู้ขับขี่เป็นผู้โดยสารของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ การพิสูจน์ถึงความจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้โดยสารที่อยู่ภายในรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ผู้เขียนเล็งเห็นว่าย่อมเป็นการยากหากต้องมีการพิสูจน์ หรือหากสามารถพิสูจน์ได้ถึงความจงใจหรือประมาทเลินเล่อของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ อาจต้องใช้ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทาง หรือผู้ที่มีความชำนาญเกี่ยวกับเทคนิคของรถยนต์ขั้นสูง ซึ่งมีค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างสูง ใช้ระยะเวลาค่อนข้างนานกว่าจะทราบผล เช่น นาย ก. (ขับขี่รถยนต์ปกติ) ได้ถูกรถของนาย ข. (รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ) ชนเข้าบริเวณด้านท้ายทำให้รถยนต์ของนาย ก. ได้รับความเสียหายต้องเข้าอู่ซ่อมเป็นระยะเวลาหนึ่ง ส่งผลให้นาย ก. สูญเสียรายได้ เนื่องจากนาย ก.

มีอาชีพค้าขาย ต้องใช้รถในการประกอบอาชีพ เป็นต้น เมื่อพิจารณาตัวอย่างข้างต้นประกอบกับ มาตรา 420 อาจกล่าวได้ว่าเมื่อนาย ข. ทำให้รถยนต์ของนาย ก. เกิดความเสียหาย ดังนั้นนาย ข. ถือเป็น ผู้ที่จงใจหรือประมาทเลินเล่อกระทำผิดตามกฎหมาย (กฎกระทรวงกำหนดอัตราความเร็วของ ยานพาหนะ บนทางหลวงแผ่นดินหรือทางหลวงชนบท พ.ศ. 2564) ทำให้รถยนต์ (ทรัพย์สิน) ของ นาย ก. เสียหาย ย่อมต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น

จากตัวอย่างดังกล่าว ผู้เขียนจึงมีประเด็นให้ศึกษาต่อไปว่าพอจะมีวิธีการใดบ้างที่พิสูจน์ให้ ได้ว่านาย ข. (ผู้ใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ) ได้จงใจหรือประมาทเลินเล่อ ปล่อยให้รถยนต์ของ ตนเองชนกับรถยนต์ของนาย ก. ซึ่งในขณะที่เกิดเหตุรถชนนาย ข. มีสถานะเป็น “ผู้โดยสาร” เท่านั้น มิใช่ “ผู้ขับขี่” การจงใจหรือประมาทเลินเล่อกระทำโดยผิดกฎหมาย ทำให้ทรัพย์สินของผู้อื่นเสียหาย ดังกล่าวอาจมาจากหลายปัจจัย เช่น เกิดจากผู้ประกอบการธุรกิจรถยนต์ ผู้ผลิตชิ้นส่วนหรืออะไหล่ รถยนต์ รวมไปถึงผู้คิดค้นโปรแกรม Software หรือเกิดจากตัวของผู้ครอบครองรถยนต์ที่ละเลยไม่ update software ให้เป็นปัจจุบัน เป็นต้น (ภูมินทร์ บุตรอินทร์, 2563)

หากพิจารณาร่วมกับประเภทรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ (SAE Automation Levels) ใน ระดับที่ 5 ซึ่งเป็นการใช้ระบบอัตโนมัติเต็มรูปแบบ (Full Automation) โดยการขับเคลื่อนแบบเต็ม รูปแบบอาศัยความสามารถของระบบอัตโนมัติในการควบคุมและบังคับทิศทาง รวมทั้งแก้ไขปัญหา เฉพาะหน้าได้หากเกิดเหตุบางอย่างกับรถยนต์ดังกล่าวถือเป็นการใช้ความสามารถเฉพาะตัวของระบบ อัตโนมัติ ส่งผลให้ผู้ใช้รถยนต์อัตโนมัติไม่มีส่วนร่วมในการบังคับทิศทางหรือควบคุมรถยนต์แต่อย่างใด ถือเป็นการเปลี่ยนแปลงสถานะจากการเป็นผู้ขับขี่ กลายเป็นผู้โดยสาร ส่งผลโดยตรงต่อการพิสูจน์ ความรับผิดชอบละเมิดเมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ เนื่องจากมาตรา 420 มุ่งเน้น ให้ผู้ที่กระทำละเมิดโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ การกระทำดังกล่าวผิดกฎหมายทำให้ผู้อื่นได้รับ ความเสียหายนั้นต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายนั้น แต่เมื่อรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ เคลื่อนที่ด้วยตนเองโดยอาศัยเทคโนโลยีช่วยในการควบคุมและบังคับทิศทาง หากเกิดเหตุละเมิด ขึ้นกับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติผู้ใดต้องเป็นผู้รับผิดชอบชดใช้ ค่าสินไหมทดแทนจากเหตุละเมิดนั้น ในเมื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นอาจมาจากหลายปัจจัย เช่น ระบบปฏิบัติการขัดข้อง โดยที่ไม่ได้เกิดจาก “ผู้ใด” แต่อาจเกิดจาก “ระบบปฏิบัติการ” เป็นต้น เช่นนี้ปัญหาดังกล่าว ส่งผลต่อการพิสูจน์ว่าผู้ใด จำต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อเหตุละเมิดระหว่างผู้ประกอบการผู้ผลิตรถยนต์ ผู้ประกอบการผู้ผลิตและจัดจำหน่ายชิ้นส่วนรถยนต์ บริษัทผู้คิดค้นระบบปฏิบัติการ รวมถึงเจ้าของ รถยนต์ที่อาจละเลยหรือเพิกเฉยต่อความไม่ปลอดภัยที่อาจเกิดขึ้นกับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ซึ่ง ส่งผลต่อการได้รับเงินค่าสินไหมทดแทนที่ล่าช้า ในปัจจุบันจึงยังคงเป็นข้อที่ถกเถียงกันในหลาย ประเด็น เช่น นาย ก. ใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติในการเคลื่อนที่ไปยังจุดหมายปลายทาง ในระหว่าง ทางเกิดอุบัติเหตุเฉี่ยวชนกับรถยนต์ของนาย ข. (รถยนต์ขับเคลื่อนด้วยมนุษย์) โดยนาย ก. ให้การว่าในขณะที่

เกิดอุบัติเหตุตุนมีสถานะเป็นแค่ผู้โดยสารมิใช่ผู้ขับขี่ และตนไม่ได้เป็นผู้บังคับหรือควบคุมทิศทาง การเดินรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติดังกล่าว ผู้ที่ทำการขับเคลื่อนรถยนต์ให้ไปถึงยังจุดหมายปลายทาง คือระบบปฏิบัติการ หากต้องมีผู้รับผิดชอบค่าสินไหมทดแทนต้องมีใช้ตน ให้ไปเรียกเก็บค่าสินไหมทดแทนจากผู้ประกอบธุรกิจรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ หรือบริษัทผู้คิดค้นระบบปฏิบัติการที่ใส่อยู่ภายในตัวรถ ที่เป็นสาเหตุให้เกิดเหตุละเมิดขึ้น เป็นต้น เมื่อเกิดเหตุเช่นนี้หากเกิดขึ้นในปัจจุบันส่งผลกระทบต่อ นาย ข. ในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากนาย ก. เนื่องจากในปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายฉบับใดบัญญัติเกี่ยวกับการเรียกค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้นจากรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติไว้

ดังนั้นหากเกิดอุบัติเหตุขึ้นกับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ การพิสูจน์ถึงความจงใจหรือประมาทเลินเล่อให้ได้รับความเสียหายย่อมเป็นการยาก จึงต้องมีการพิจารณากฎเกณฑ์ความผิดจากเหตุละเมิดที่เกิดขึ้นจากตนเองตามมาตรา 420 ประกอบกับความรับผิดจากความเสียหายที่เกิดขึ้นจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ตามมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เพื่อให้ทราบว่าผู้ที่ครอบครองหรือควบคุมรถยนต์คันดังกล่าวจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำให้ผู้อื่นได้รับความเสียหายจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลหรือไม่ รวมทั้งเมื่อเกิดเหตุละเมิดขึ้นจะสามารถปรับใช้บทบัญญัติมาตรา 437 กับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นได้หรือไม่

2. ความรับผิดต่อความเสียหายอันเกิดขึ้นจากยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ตามมาตรา 437

ความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์ มาจากข้อสันนิษฐานของกฎหมาย (ศันนกรณ์ โสทธิพันธ์, 2565, หน้า 295) กล่าวคือ เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นกับตัวทรัพย์ผู้ที่เกี่ยวข้องหรือมีส่วนเกี่ยวข้องกับทรัพย์นั้นต้องเป็นผู้รับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหาย โดยไม่ต้องคำนึงถึงองค์ประกอบของความผิด หากผู้ที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อกระทำผิดกฎหมายทำให้ผู้อื่นได้รับความเสียหาย ตามมาตรา 420 แต่เมื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นเกิดจากทรัพย์ผู้ที่เกี่ยวข้องหรือมีส่วนเกี่ยวข้องกับตัวทรัพย์นั้นจำเป็นต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนตามมาตรา 437 มิใช่รับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนตามมาตรา 420 เนื่องจาก เมื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นเกิดจาก “ทรัพย์” จึงไม่สามารถพิสูจน์การกระทำผิดได้เหมือนความเสียหายที่เกิดจาก “บุคคล” เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นกับทรัพย์แล้ว หากนำบทบัญญัติมาตรา 420 มาปรับใช้ ผู้ที่ได้รับความเสียหายจะไม่ได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เนื่องจากทรัพย์ไม่มีการกระทำ จึงไม่เข้าองค์ประกอบความผิดตามมาตรา 420 ดังนั้นกฎหมายจึงบัญญัติมาตรา 437 ขึ้นมาเพื่อให้ความเป็นธรรมแก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายอันเกิดจากทรัพย์ จึงกำหนดให้ผู้ที่เกี่ยวข้องหรือมีส่วนได้เสียเกี่ยวกับทรัพย์นั้น ๆ หากก่อให้เกิด

ความเสียหายขึ้นกับผู้อื่น ผู้ที่ครอบครองหรือควบคุมยานพาหนะจำต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน เพื่อความเสียหายนั้น โดยไม่ต้องคำนึงถึงองค์ประกอบของความผิด*

มาตรา 437 บัญญัติว่า “บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอย่างใด ๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเอง ความข้อนี้ให้ใช้บังคับได้ตลอดถึงบุคคลผู้มีไว้ในครอบครองของตน ซึ่งทรัพย์สินอันเป็นของเกิดอันตรายได้โดยสภาพ หรือโดยความมุ่งหมายที่จะใช้ หรือโดยอาการกลไกของทรัพย์สินนั้นด้วย”

ตามมาตรา 437 แบ่งเป็นสองวรรค คือ ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล (มาตรา 437 วรรคหนึ่ง) และความเสียหายอันเกิดขึ้นจากทรัพย์สินอันตราย (มาตรา 437 วรรคสอง) โดยงานวิจัยฉบับนี้มุ่งเน้นศึกษาปัญหาเกี่ยวกับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ (Autonomous Vehicle) ถือเป็นยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ตามมาตรา 437 วรรคหนึ่ง มิใช่ทรัพย์สินอันตรายทั้ง 3 ประเภท (เพ็ง เพ็งนิตติ, 2561, หน้า 288-289) ได้แก่ ทรัพย์สินอันตรายโดยสภาพ เช่น ท่อส่งก๊าซ น้ำกรด และลูกระเบิด เป็นต้น ทรัพย์สินอันตรายโดยความมุ่งหมายที่จะใช้ เช่น ระเบิด หากวางเฉย ๆ ไม่มีใครแตะต้องก็ไม่เกิดอันตราย แต่หากมีผู้หยิบไปใช้สามารถก่อความเสียหายได้ เป็นต้น และทรัพย์สินอันตรายโดยอาการกลไกของทรัพย์สิน เช่น เครื่องจักรในโรงงาน อุตสาหกรรม มอเตอร์ไฟฟ้า และชิงช้าสวรรค์ เป็นต้น ตามมาตรา 437 วรรคสอง ดังนั้นผู้เขียนจึงขอพิจารณาเฉพาะมาตรา 437 วรรคหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล เท่านั้น

สำหรับหลักเกณฑ์ที่จะสามารถปรับเข้ากับควมรับผิดชอบที่เกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล คือ ต้องเกิดความเสียหายจากยานพาหนะขณะเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ซึ่งความเสียหายที่เกิดขึ้นต้องมาจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลฝ่ายเดียว หากความเสียหายที่เกิดขึ้นมาจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลทั้ง 2 ฝ่าย ไม่อาจปรับใช้มาตรา 437 วรรคหนึ่งได้ ต้องนำบทบัญญัติมาตรา 420 มาปรับใช้ เนื่องจากเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นกับรถยนต์จากอุบัติเหตุ ตามปกติแล้วผู้ขับขี่รถยนต์ทั้ง 2 ฝ่าย ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนซึ่งกันและกันโดยผลของกฎหมาย หากกฎหมายบัญญัติเพิ่มเติมเกี่ยวกับความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล อาจเป็นการเพิ่มความรับผิดชอบให้ผู้ขับขี่รถยนต์ทั้ง 2 ฝ่าย ดังนั้นกฎหมายจึงไม่อาจบัญญัติให้ผู้ขับขี่รถยนต์ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนมากกว่าอีกฝ่าย (ศันนกรณ โสทธิพันธ์, 2565, หน้า 330) กรณีนี้จึงต้องปรับใช้ตามมาตรา 420 เกี่ยวกับความรับผิดเพื่อละเมิดอันเกิดจากตนเองมิใช่เกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลัง

*คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 12725/2555

เครื่องจักรกล ตามมาตรา 437 วรรคหนึ่ง เช่น นาย ก. ขับรถยนต์บนถนนมิตรภาพ (ทางหลวงสาย สระบุรี-สะพานมิตรภาพจังหวัดหนองคาย (เขตแดนไทย / ลาว)) มุ่งหน้าไปหาครอบครัวในตัวเมือง หนองคาย ขับรถยนต์ด้วยความเร็วสูง ระหว่างทางเกิดเฉี่ยวชนกับรถยนต์ของนาย ข. ส่งผลให้นาย ข. บาดเจ็บสาหัส จำต้องส่งโรงพยาบาลใกล้เคียง เป็นต้น จากตัวอย่างข้างต้นพบว่ารถยนต์ที่เกิดเฉี่ยวชน กันถือเป็นยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลทั้งคู่ จึงไม่อาจนำบทบัญญัติมาตรา 437 วรรค หนึ่งมาปรับใช้ได้ เนื่องจากเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นกับรถยนต์ของนาย ก. และรถยนต์ของนาย ข. ถือเป็นยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลทั้งคู่ เมื่อเป็นยานพาหนะอันเดินด้วยกำลัง เครื่องจักรกล กฎหมายจึงไม่สามารถสันนิษฐานได้ว่าระหว่างนาย ก. กับนาย ข. ผู้ใดต้องรับโทษ มากกว่ากัน กรณีดังกล่าวจึงต้องนำบทบัญญัติมาตรา 420 มาปรับใช้ เพื่อให้ผู้ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่นจำต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อเหตุละเมิดนั้น ทั้งนี้เป็นไปตามแนวคำพิพากษาของ ศาลฎีกาที่วางหลักว่า เมื่อเกิดความเสียหายจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลทั้ง 2 ฝ่าย ให้นำบทบัญญัติมาตรา 420 มาปรับใช้ กล่าวคือ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1091/2523 และ คำพิพากษา ศาลฎีกาที่ 396/2544 ดังนั้นผู้ที่จะสามารถใช้ประโยชน์จากข้อสันนิษฐานของมาตรา 437 วรรคหนึ่งได้ คือ ผู้ที่ต้องไม่มีส่วนร่วมในการควบคุมหรือครอบครองยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลนั้น (เพ็ง เพ็งนิต, 2560, หน้า 276-279)

ส่วนต่อมาที่ต้องพิจารณา คือ ผู้ที่ต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น แบ่งออกเป็น “ผู้ครอบครอง” หรือ “ผู้ควบคุมดูแล” เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นผู้เสียหายสามารถ ฟ้องร้องบังคับคดีได้ทั้งผู้ครอบครองและผู้ควบคุมดูแล หากในขณะเกิดความเสียหายอยู่พร้อมกันทั้ง 2 คน หรือฟ้องคนใดคนหนึ่งได้ เนื่องจากกฎหมายไม่ได้กำหนดให้ต้องฟ้องทั้ง 2 คน โดย “ผู้ ครอบครอง” คือ ผู้ที่ใช้ยานพาหนะในขณะเกิดความเสียหายขึ้น* เช่น นาย ก. (เจ้าของรถ) นัด สังสรรค์กับเพื่อน คาดว่าตนเองจะขับรถยนต์กลับบ้านไม่ไหว จึงได้พักนอนที่ปั๊มน้ำมันแห่งหนึ่ง ปรากฏว่าลูกจ้างของปั๊มน้ำมันแห่งนี้ขับรถยนต์ของนาย ก. ออกมาจากปั๊มน้ำมัน โดยที่ไม่ได้ขอความ ยินยอมจากนาย ก. ก่อน ระหว่างทางเกิดอุบัติเหตุเฉี่ยวชนกับผู้อื่นได้รับความเสียหาย เช่นนี้ไม่อาจ บังคับได้ว่าขณะเกิดอุบัติเหตุ นาย ก. (เจ้าของรถยนต์) เป็นผู้ครอบครองรถยนต์คันเกิดเหตุ** เป็นต้น จากตัวอย่างข้างต้นก่อให้เกิดปัญหาของการตีความ นักกฎหมายของไทยจึงตีความคำว่า ผู้ครอบครองออกเป็น 2 ลักษณะ (ศันนกรณ โสทธิพันธ์, 2565, หน้า 333) คือ 1. ผู้ใดที่มีการกำกับ ควบคุมยานพาหนะขณะเกิดเหตุได้ถือเป็นผู้ครอบครอง (พจน ุชปาคม, 2523, หน้า 442-443) ดังนั้น นาย ก. (เจ้าของรถยนต์) คันเกิดเหตุจึงไม่ถือว่าเป็นผู้ครอบครอง เพราะขณะเกิดเหตุไม่สามารถกำกับ

* คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2659/2524

** คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3076/2522

ดูแลยานพาหนะได้ และ 2. หากผู้ใดมีสิทธิครอบครองตามมาตรา 1367 ย่อมถือว่าเป็นผู้มีสิทธิครอบครอง (จิตติ ติงศภทิพย์, 2526, หน้า 286) ส่งผลให้นาย ก. (เจ้าของรถยนต์) แม้ในขณะที่เกิดเหตุเมาหลับไม่ได้สติอยู่ภายในรถยนต์ แต่นาย ก. เป็นผู้มีสิทธิครอบครองตามมาตรา 1367 ในการยึดถือรถยนต์ไว้เพื่อตน ดังนั้นนาย ก. จึงต้องรับผิดชอบ โดยส่วนตัวของผู้เขียนเห็นด้วยกับแนวความคิดที่ 2 กล่าวคือ เมื่อทรัพย์สินนั้นมีเจ้าของ และเจ้าของควรกำกับดูแลยานพาหนะของตนเพื่อไม่ให้ก่อความเสียหายแก่ผู้อื่น แม้ว่าเจ้าของทรัพย์สินจะไม่มีสติขณะเกิดเหตุ แต่ทรัพย์สินที่เกิดเหตุขึ้นยังคงอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของเจ้าของทรัพย์สินนั้น ดังนั้นแม้ว่าเจ้าของทรัพย์สินจะมีสติหรือไม่ขณะเกิดเหตุ แต่เมื่อเจ้าของมีสิทธิครอบครองในตัวทรัพย์สิน ย่อมต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายให้กับบุคคลภายนอกสำหรับ “ผู้ควบคุมดูแล” (เพ็ง เพ็งนิตติ, 2561, หน้า 281) หมายถึง ผู้ที่ต้องรับผิดชอบควบคุม เพื่อบังคับทิศทางของรถยนต์ให้เคลื่อนที่ไปยังจุดหมายปลายทาง รวมถึงอาจกล่าวได้ว่าเป็นผู้ที่มีความใกล้ชิดกับยานพาหนะในขณะที่เกิดความเสียหายขึ้น (ศันนกรณ โสทธิพันธ์, 2565, หน้า 332) เช่น พนักงานผู้นำร่องเรือเดินสมุทร ถือเป็นผู้ควบคุมยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลตามมาตรา 437 วรรคหนึ่ง* ดังนั้นเมื่อพิจารณาผู้ที่ต้องรับผิดชอบตามมาตรา 437 วรรคหนึ่ง กำหนดให้ “ผู้ครอบครอง” หรือ “ผู้ควบคุมดูแล” ยานพาหนะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น เมื่อสถานะของผู้ขับขี่เปลี่ยนไปเป็นผู้โดยสารในรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ในระดับที่ 5 ซึ่งเป็นการใช้ระบบอัตโนมัติเต็มรูปแบบ (Full Automation) เป็นการขับเคลื่อนรถยนต์ด้วยระบบปฏิบัติการทั้งหมด เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นผู้ใดต้องเป็นผู้รับผิดชอบใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้น เนื่องจากขณะเกิดเหตุผู้ที่อยู่ภายในรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติมีสถานะเป็นเพียง “ผู้โดยสาร” ไม่ใช่ “ผู้ควบคุมดูแล” ยานพาหนะ สำหรับประเด็นดังกล่าวยังคงเป็นที่ถกเถียงสำหรับวงการกฎหมาย เนื่องจากประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบอันเกิดจากรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ เมื่อเกิดความเสียหายขึ้น หากต้องมีการชดเชยค่าสินไหมทดแทนจึงเป็นการนำบทบัญญัติที่ใกล้เคียงมาปรับใช้แทน

สำหรับส่วนต่อไปที่จะกล่าวถึง คือ รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติถือเป็นยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลหรือไม่ ในเมื่อรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติขับเคลื่อนด้วยการทำงานของระบบปฏิบัติการ Software กล่าวคือ ตามความหมายของพจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554 คำว่า “ยานพาหนะ” หมายถึง ยานต่าง ๆ มีรถและเรือ เป็นต้น ถือเป็นความหมายอย่างกว้าง ผู้เขียนจึงขอแยกคำออกเป็น คำว่า “ยาน” กับ “พาหนะ” คำว่า “ยาน” หมายถึง เครื่องนำไป, พาหนะต่าง ๆ เช่น รถ เกลียน เรือ เป็นต้น ส่วนคำว่า “พาหนะ” หมายถึง เครื่องนำไป, เครื่องขับเคลื่อน, สัตว์สำหรับขี่บรรทุกหรือลากเข็นมีช้าง ม้า โค กระบือ เป็นต้น เรียกว่า สัตว์พาหนะ, ยานต่าง ๆ มีรถ

*คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3088/2524

และเรือ เป็นต้น จากความหมายข้างต้นอาจสรุปความหมายได้ดังนั้น ยานพาหนะ หมายถึง เครื่องที่นำไปหรือเครื่องที่ขับเคลื่อนจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง เมื่อยานพาหนะคือการที่เคลื่อนที่จากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งจึงสอดคล้องกับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติที่สามารถเคลื่อนที่จากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งได้เช่นกัน

เมื่อรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติถือเป็นยานพาหนะ หลักการทำงานของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ คือ รถยนต์ได้ติดตั้งกล้องและ Sensor เพื่อให้สามารถมองเห็นทิศทางและใช้ Radar ร่วมกับ LiDAR (Light detection and ranging) สำหรับตรวจจับการเคลื่อนไหวของแสงบริเวณใกล้เคียง โดยมีวัตถุส่งไปยังโปรแกรม Software เพื่อให้ระบุจุดหมายปลายทางได้อย่างถูกต้องให้คำแนะนำเส้นทางอื่น ๆ ได้ ควบคุมทั้งความเร็วของรถ ระบบเบรก และพวงมาลัยรถ รวมทั้งหลีกเลี่ยงสิ่งขัดขวางพร้อมปฏิบัติตามกฎหมายจราจร เมื่อการเคลื่อนที่ของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติเป็นการเคลื่อนที่ด้วยระบบปฏิบัติการเปรียบเสมือนการทำงานของเครื่องจักรกลภายในโรงงานอุตสาหกรรมที่นำระบบปฏิบัติการ Software เข้ามาช่วยอำนวยความสะดวก เช่น การเคลื่อนย้ายสิ่งของโดยใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ เป็นการสั่งงานผ่าน Software เป็นต้น เช่นนี้จึงถือได้ว่ารถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติถือเป็นยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลด้วยเช่นกัน อย่างไรก็ตาม มีความเห็นของนักกฎหมายบางท่าน เห็นว่ารถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติเป็นทรัพย์สินอันตราย ตามมาตรา 437 วรรคสอง กล่าวคือ ท่านศาสตราจารย์ ดร.ศันนกรณ์ โสทธิพันธ์ อาจารย์ประจำคณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (ศันนกรณ์ โสทธิพันธ์, 2565, หน้า 341-342) เห็นว่า “ยานพาหนะไร้คนขับเหล่านี้จะเป็น “ทรัพย์สินอันตราย” เพราะวิ่งอยู่บนถนน ในแม่น้ำลำคลอง หรือแม้แต่ในอากาศ โดยปราศจากผู้ควบคุมหรือดูแล และอาจก่อความเสียหายได้เสมอ บุคคลที่ควรต้องรับผิดชอบจึงควรเป็นไปตามมาตรา 437 วรรคสอง คือ “ผู้มีไว้ในครอบครอง”.... การปรับให้ผู้มีไว้ในครอบครองต้องรับผิดชอบจะสมเหตุสมผลที่สุด เพราะยานพาหนะไร้คนขับควรถือเป็นทรัพย์สินอันตรายประเภทโดยกลไกของทรัพย์สินนั้น”

จากความคิดเห็นของท่านศาสตราจารย์ ดร.ศันนกรณ์ โสทธิพันธ์ ที่ว่า “ยานพาหนะไร้คนขับควรถือเป็นทรัพย์สินอันตรายประเภทโดยกลไกของทรัพย์สิน” ผู้เขียนมีความคิดเห็นแตกต่าง เนื่องจากการใช้ประโยชน์ของรถยนต์เป็นการเคลื่อนที่ไปยังจุดหมายปลายทาง โดยสัญจรบนถนน ถึงแม้จะไม่มีผู้ควบคุมหรือผู้ครอบครองดูแล รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติก็ยังสามารถขับเคลื่อนไปได้ อีกทั้งการเคลื่อนที่ของที่ของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติมาจากระบบปฏิบัติการ เป็นการสั่งงานผ่านระบบฮาร์ดแวร์ (Hardware) และซอฟต์แวร์ (Software) ที่ทำงานร่วมกันในการนำทางเมื่อขับเคลื่อนรถยนต์อัตโนมัติ ในขณะที่เดียวกันเมื่อมีผู้ขับขี่รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ระบบปฏิบัติการจะจัดเก็บข้อมูลเข้าสู่ระบบอินเทอร์เน็ต เพื่อรวบรวมข้อมูลให้กับระบบควบคุมการทำงานของตัวรถ ส่วนคำว่า “ทรัพย์สินอันตราย” ตามความหมายของมาตรา 437 วรรคสองนี้ ไม่ใช่ยานพาหนะอันเดินด้วยกำลัง

เครื่องจักรกล (เสนีย์ ปราโมช, 2559, หน้า 475) เมื่อพิจารณาความหมายของมาตราดังกล่าว ผู้เขียนสามารถตีความได้ว่า ยานพาหนะใดที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ไม่ถือเป็นทรัพย์สินอันตราย (ศันนกรณ โสทธิพันธ์, 2565, หน้า 341) ทั้งนี้ทรัพย์สินอันตรายโดยกลไกของทรัพย์สินจะต้องเป็นทรัพย์สินที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ที่มาจากกลไกการเคลื่อนไหวของตัวทรัพย์สิน ดังนั้นรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติที่ขับเคลื่อนด้วยระบบปฏิบัติการ ถือเป็นยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล จึงไม่ถือเป็นทรัพย์สินอันตรายประเภทโดยกลไกของทรัพย์สิน (พิเชษฐ์ เปี่ยมมีสมบูรณ์, 2559, หน้า 55-56)

ปัญหาการให้คำนิยาม คำว่า “รถ” ตามความหมายในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551 มาตรา 4 ได้ให้คำนิยาม คำว่า “รถ” ไว้ ดังนี้ “รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก รถยนต์รททตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์รทท และหมายความรวมถึงรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง”

เมื่อพิจารณาจากมาตรา 4 พบว่า กฎหมายได้ให้คำนิยามของคำว่ารถไว้ 4 จำพวก คือ รถตามความหมายของกฎหมายรถยนต์ (พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522) รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก (พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522) รถยนต์รททตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์รทท (พระราชบัญญัติรถยนต์รทท พ.ศ. 2476) และรถอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวง ถือเป็นกรให้คำนิยามที่มาจากกฎหมายหลากหลายฉบับ ขึ้นอยู่กับบริบทของรถยนต์แต่ละประเภท อย่างไรก็ตามแม้ว่าจะมีกฎหมายหลายฉบับให้คำนิยามคำว่า รถ ไว้ แต่ยังไม่ครอบคลุมถึงรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ

ดังนั้นผู้เขียนจึงจะขอแบ่งขอบเขตของการศึกษานิยามคำว่า “รถ” ออกเป็น 2 กลุ่ม กล่าวคือ การให้คำนิยามของประเทศไทย และการให้คำนิยามของต่างประเทศ ดังต่อไปนี้

1. ประเทศไทย

สำหรับการให้คำนิยาม คำว่า “รถ” ของประเทศไทย สอดคล้องกับสถานการณ์บ้านเมืองในแต่ละสมัย กล่าวคือ เมื่อปีพ.ศ. 2535 มีการบัญญัติกฎหมายที่ให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ให้ได้รับการช่วยเหลือที่รวดเร็ว และได้รับค่าตอบแทนที่เป็นธรรม โดยมีจำนวนเงินที่แน่นอน ถือเป็นข้อบังคับของกฎหมาย ที่เจ้าของรถหรือผู้ที่ครอบครองรถต้องปฏิบัติตาม หรือที่เรียกอย่างง่ายว่า “การต่อพ.ร.บ.” ซึ่งในปีพ.ศ. 2535 ประเทศไทยยังไม่ได้รับอิทธิพลของเทคโนโลยีที่สามารถบังคับทิศทางของรถยนต์ได้ โดยไม่มีมนุษย์ควบคุม อย่างที่ทราบโดยทั่วไปว่ารถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติเริ่มเข้ามามีบทบาทกับการดำรงชีวิตประจำวันมากขึ้น ต่อมาในปีพ.ศ. 2551 ประเทศไทยยังไม่ได้มีการใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ รวมถึงรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติยังไม่มีบทบาทอย่างเช่นในปัจจุบัน ดังนั้น

เนื้อหาภายในพระราชบัญญัติฯ จึงยังไม่มีส่วนใดส่วนหนึ่งกล่าวถึงคำนิยามของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติไว้ จึงเกิดข้อสงสัยในการแก้ไขปรับปรุงคำนิยาม คำว่า “รถ” ของมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551 ว่าจะสามารถปรับใช้กับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติได้หรือไม่

อย่างที่ได้อธิบายไปข้างต้นเกี่ยวกับการให้ความหมายของรถ ตามมาตรา 4 ให้นำความหมายที่มีอยู่ในกฎหมาย 4 ฉบับ มาปรับใช้ กล่าวคือ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 4* พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 (9)** พระราชบัญญัติรถยนต์ทหาร พ.ศ. 2476 มาตรา 4*** และรถอื่นที่กำหนดในกฎกระทรวง เมื่อการให้ความหมายคำว่า “รถ” ในกฎหมายทั้ง 4 ฉบับข้างต้น ไม่ครอบคลุมถึงรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติจึงควรมีการตีความกฎหมาย (Interpretation Law) เพื่อค้นหาหรืออธิบายความหมายของถ้อยคำที่ปรากฏในบทบัญญัติได้เกิดความชัดเจน เข้าใจได้ โดยง่ายซึ่งเป็นภาษาที่รู้จักกันอยู่โดยทั่วไป ซึ่งหลักการตีความกฎหมายสามารถแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ คือ การตีความตามตัวอักษรและการตีความตามเจตนารมณ์ กล่าวคือ การตีความตามตัวอักษรเป็นการตีความจากถ้อยคำที่ปรากฏในตัวบทกฎหมาย ใช้ภาษาที่เข้าใจได้ชัดแจ้งไม่จำเป็นต้องได้รับการตีความอีก ส่วนการตีความตามเจตนารมณ์หรือความมุ่งหมายของกฎหมาย (Teleological Interpretation) (กฤตพร เจริญกุล, 2559, หน้า 13-15) เป็นการตีความโดยอ้างอิงหลักการและเหตุผลของการตรากฎหมายฉบับนั้น ๆ เมื่อตีความคำว่า “รถ” ตามตัวอักษรสามารถพิจารณาความหมายและใช้ความหมายที่ปรากฏในพจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน ซึ่งไม่รวมถึงรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ อย่างไรก็ตามหากตีความตามเจตนารมณ์หรือความมุ่งหมายของกฎหมายสามารถอนุมานได้ว่ารถ (รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ ยกเว้นรถไฟ) เป็นยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ใช้ในการขนส่งทางบก เคลื่อนที่จากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง

รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ (Autonomous Vehicles) ซึ่งเป็นรถยนต์ที่มีการติดตั้งเทคโนโลยีไว้ทั้งหมดหรือบางส่วน เพื่อให้ขับเคลื่อนด้วยกำลังเครื่องจักรกล ซึ่งสั่งการผ่าน

*พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 4 บัญญัติว่า “รถ” หมายความว่า รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

**พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 (9) บัญญัติว่า “รถ” หมายความว่า ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางบกซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น และหมายความรวมถึงรถพ่วงของรถนั้นด้วย ทั้งนี้ เว้นแต่รถไฟ

***พระราชบัญญัติรถยนต์ทหาร พ.ศ. 2476 มาตรา 4 บัญญัติว่า “รถยนต์ทหาร” หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล (เว้นแต่ที่เดินบนราง) และรถพ่วงซึ่งเป็นของกระทรวงกลาโหมหรือของบุคคลอื่น ซึ่งมอบให้ใช้รถนั้นประจำในราชการทหาร

ระบบปฏิบัติการ (Software) ให้เคลื่อนที่ได้บนบกเพื่อไปยังจุดหมายปลายทางนั้น สอดคล้องกับการให้คำนิยามของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551 มาตรา 4 ที่ประกอบด้วยกฎหมายทั้ง 4 ฉบับข้างต้น ซึ่งใช้หลักการตีความทางกฎหมายในลักษณะตีความตามเจตนารมณ์มาปรับใช้ จึงอาจสันนิษฐานได้ว่ารถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ถือเป็นรถตามความหมายของพระราชบัญญัติฯ และเมื่อพิจารณาจากข้อเท็จจริงที่คล้ายกันเกี่ยวกับลักษณะการทำงานของทั้งรถยนต์ที่มีผู้ขับขี่กับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ เมื่อมีบางสิ่งบางอย่างคล้ายกันหรือใกล้เคียงกัน จึงอนุมานได้ว่า “สิ่งที่เหมือนกันย่อมมีผลอย่างเดียวกัน” (สมยศ เชื้อไทย, 2566, หน้า 196) ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับดุลพินิจของผู้อ่านในการพิจารณาแนวทางการตีความคำนิยาม เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความคลุมเครือของคำนิยาม ดังนั้นผู้เขียนเห็นว่าเมื่อรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติถือเป็นรถตามความหมายของประเทศไทย จึงควรแก้ไขปรับปรุงคำนิยามคำว่ารถ เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน เพื่อรองรับการให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยหากเกิดความเสียหายขึ้นจากรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติให้ได้รับความคุ้มครองเบื้องต้นเช่นเดียวกับผู้ประสบภัยจากรถยนต์ที่มีผู้ขับขี่ อาทิ ค่ารักษาพยาบาล และค่าปลงศพ เป็นต้น

2. ต่างประเทศ

สำหรับการให้คำนิยาม คำว่า “รถ” ของต่างประเทศ ได้แก่ สหราชอาณาจักร (United Kingdom) สาธารณรัฐสิงคโปร์ (Singapore) และรัฐโคลัมเบีย (District of Columbia) ถือเป็นกำหนัดคำนิยามที่ชัดเจนกว่าของประเทศไทย โดยบัญญัติไว้ในกฎหมายเป็นการเฉพาะเจาะจง ได้แก่ Automated and Electronic Vehicles Act 2018 มาตรา 8(1)(a) ของสหราชอาณาจักร ส่วน Road Traffic Act 2017 มาตรา 2 (1) ของสาธารณรัฐสิงคโปร์ และ Autonomous Vehicles Testing Program Amendment Act of 2020 § 50-2351 (1C) ของรัฐโคลัมเบีย

เมื่อพิจารณาจากคำนิยามของสหราชอาณาจักร สาธารณรัฐสิงคโปร์ และรัฐโคลัมเบีย พบว่าทั้ง 3 ประเทศไม่ได้เพียงแต่กำหนัดคำนิยามคำว่ารถ แต่กำหนัดเฉพาะเจาะจงถึงรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ถือเป็นกำหนัดให้ถึงความสำคัญเกี่ยวกับความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน รวมทั้งคาดการณ์ไปยังอนาคตเกี่ยวกับการนำรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติมาบังคับใช้ภายในประเทศ เพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ลดความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้นแก่ร่างกายและชีวิต จากคำนิยามของคำว่า “รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ” ของทั้ง 3 ประเทศ สามารถสรุปความหมายได้ว่า รถยนต์ที่มีการติดตั้งอุปกรณ์ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน โดยมีระบบปฏิบัติการเป็นผู้ควบคุมและบังคับทิศทางของรถให้เคลื่อนที่ไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างปลอดภัย เรียกได้ว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถพัฒนามุมมองได้กว้างมากขึ้น เพื่อรองรับวิทยาการทางเทคโนโลยีที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ

เมื่อพิจารณาคำนิยามคำว่า “รถ” ของประเทศไทย ร่วมกับคำนิยาม คำว่า “รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ” ของสหราชอาณาจักร สาธารณรัฐสิงคโปร์ และรัฐโคลัมเบีย พบว่าการกำหนัด

คำนิยามของประเทศไทยยังไม่มีการบัญญัติเป็นลายลักษณ์อักษรเกี่ยวกับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติให้ถือว่าเป็นรถ ตามความหมายของพระราชบัญญัติฯ นี้ ดังที่ปรากฏตามตารางที่ 3 การเปรียบเทียบคำนิยามของประเทศไทยและต่างประเทศ ได้แก่ สหราชอาณาจักร สาธารณรัฐสิงคโปร์ และรัฐโคลัมเบีย ดังนั้น ปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดว่ารถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติถือเป็นรถตามความหมายของมาตรา 4 ที่ต้องจัดให้มีการประกันภัยตามมาตรา 7 หรือไม่นั้น ผู้เขียนเห็นว่าหากนำหลักการตีความกฎหมายมาใช้ประกอบการตีความ ย่อมก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ที่เป็นเจ้าของหรือครอบครองรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ กล่าวคือ เมื่อคำว่า “รถ” บัญญัติด้วยถ้อยคำที่มีความหมายอย่างกว้างตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 4 บัญญัติว่า “กฎหมายนั้น ต้องใช้ในบรรดากรณีซึ่งต้องด้วยบทบัญญัติใด ๆ แห่งกฎหมายตามตัวอักษร หรือตามความมุ่งหมายของบทบัญญัตินั้น ๆ

ตารางที่ 3 การเปรียบเทียบคำนิยามของประเทศไทยและต่างประเทศ

| ลำดับ | ประเทศ | การให้คำนิยาม |
|-------|-------------------|---|
| 1 | ประเทศไทย | รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน และรถแทรกเตอร์ เป็นยานพาหนะที่ใช้ขนส่งทางบก ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า ยกเว้นรถไฟ |
| 2 | สหราชอาณาจักร | รถยนต์ที่มีการติดตั้งอุปกรณ์ไม่ว่าจะทั้งหมดหรือบางส่วน ถูก |
| 3 | สาธารณรัฐสิงคโปร์ | ควบคุมโดยระบบปฏิบัติการ บังคับทิศทางให้รถเคลื่อนที่ไปถึง |
| 4 | รัฐโคลัมเบีย | จุดหมายปลายทาง |

เมื่อไม่มีบทกฎหมายที่จะยกมาปรับคดีได้ ให้วินิจฉัยคดีนั้นตามจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น ถ้าไม่มีจารีตประเพณีเช่นนั้น ให้วินิจฉัยคดีอาศัยบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง และถ้าบทกฎหมายเช่นนั้นไม่มีด้วย ให้วินิจฉัยตามหลักกฎหมายทั่วไป” หากใช้การตีความตามเจตนารมณ์ เพื่อค้นหาความหมายของการกำหนดว่ารถชนิดใดบ้างให้ถือเป็นรถตามมาตรา 4 ส่งผลให้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติถือเป็นรถชนิดหนึ่ง หากมีการปรับปรุงหรือแก้ไขการให้คำนิยามในมาตรา 4 โดยเพิ่มรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติเข้าไป ย่อมเป็นประโยชน์แก่ประชาชนภายในประเทศหากมีการใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติอย่างแพร่หลายในอนาคต

ปัญหาการให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยจากรถและการจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายจากอุบัติเหตุ

1. การให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยจากรถ

เมื่อกฎหมายให้การคุ้มครองแก่ผู้ที่อยู่ในฐานะ “ผู้ประสบภัย” จึงมีคำสั่งนายทะเบียนที่ 66/2563 เรื่อง ให้ใช้คู่มือตีความกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ คู่มือตีความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ คู่มือตีความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์รวมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และคู่มือตีความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์แบบคุ้มครองเฉพาะภัย ข้อ 2 กำหนดความหมายของผู้ประสบภัย ดังนี้ “ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย เนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทาง หรือเนื่องจากสิ่งที่เป็นเหตุ หรือติดตั้งในรถนั้น และหมายความรวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย ซึ่งถึงแก่ความตายด้วย”

จากความหมายข้างต้นตีความได้ว่า บุคคลใดที่ได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย ไม่ว่าจะเป็นตัวผู้ประสบภัย ผู้โดยสาร คนเดินเท้า หรือบุคคลภายในครอบครัว ทั้งที่อยู่ในสถานที่เกิดเหตุหรือไม่ได้อยู่ในขณะเกิดเหตุ รวมทั้งทายาทโดยธรรม* ของผู้ประสบภัย หากได้รับความเสียหายจากการที่มีบุคคลคนหนึ่งนำรถออกมาใช้ โดยก่อให้เกิดภัยขึ้นจากการใช้รถ ซึ่งภัยนั้นส่งผลกระทบต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของผู้อื่น บุคคลเหล่านี้ล้วนเป็นผู้ประสบภัยจากรถทั้งสิ้น เมื่อผู้ใดได้รับความเสียหายจากรถที่ใช้ในทาง หรือจากสิ่งที่มีการบรรทุก หรือติดตั้งภายในรถ ถือว่าเป็นผู้ประสบภัยจากรถ กฎหมายจึงให้ความคุ้มครองตามข้อ 3** เพื่อให้ได้รับค่าสินไหมทดแทน ภายใต้บังคับข้อ 6*** บริษัทประกันภัยจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถในนามผู้เอาประกันภัย กล่าวคือ เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นกับผู้เอาประกันภัย (ผู้ประสบภัยจากรถ) เป็นผล มาจากการเกิดอุบัติเหตุจากรถที่ถูกใช้เป็นพาหนะ ส่งผลให้ผู้เอาประกันภัยได้รับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย บริษัทประกันภัยรับรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยตามจำนวนที่กำหนดไว้ ส่วนการ

*ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1629 บัญญัติว่า “ทายาทโดยธรรมมีหกลำดับเท่านั้น และภายใต้บังคับแห่งมาตรา 1630 วรรค 2 แต่ละลำดับมีสิทธิได้รับมรดกก่อนหลังดังต่อไปนี้ คือ

- (1) ผู้สืบสันดาน
- (2) บิดามารดา
- (3) พี่น้องร่วมบิดามารดาเดียวกัน
- (4) พี่น้องร่วมบิดาหรือร่วมมารดาเดียวกัน
- (5) ปู่ ย่า ตา ยาย
- (6) หลง ป้า น้า อา

คู่สมรสที่ยังมีชีวิตอยู่นั้นก็เป็นทายาทโดยธรรม ภายใต้บังคับของบทบัญญัติพิเศษแห่งมาตรา 1635”

**คำสั่งนายทะเบียนที่ 66/2563 เรื่อง ให้ใช้คู่มือตีความกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ คู่มือตีความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ คู่มือตีความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์รวมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และคู่มือตีความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์แบบคุ้มครองเฉพาะภัย

***เพ็งอ้าง.

รับประกันภัยของบริษัทประกันภัยจะเป็นไปตามหลักประกันภัยค้ำจุน มาตรา 887 วรรคหนึ่ง* เป็นการรับประกันภัยจากความรับผิดของผู้เอาประกันภัย ในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้อื่น โดยไม่มี วัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัย (Subject Matter of Insurance) เป็นทรัพย์สินดังเช่นการรับประกันภัยประเภท อื่นที่มีวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัย (ไชยยศ เหมะรัชตะ, 2546, หน้า 119) เช่น เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นกับ บุคคล โดยเกิดจากรถในระหว่างระยะเวลาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบผู้ที่ประสบภัยจาก รถ โดยผู้รับประกันภัย (บริษัทประกันภัย) ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัย** ส่วน หลักเกณฑ์การจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ จะพิจารณาจากประเภทหรือลักษณะ ของความสูญเสียที่เกิดขึ้นต่อชีวิต ร่างกาย และอนามัย

หากผู้ใดหลีกเลี่ยงไม่ทำประกันภัยภาคบังคับ (ไม่ต่อพ.ร.บ.) ถือว่าผู้นั้นกระทำการฝ่าฝืนต่อ กฎหมาย ตามมาตรา 7*** ส่งผลให้เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นจากรถที่ใช้อยู่บนท้องถนน ผู้นั้นย่อมไม่ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมาย ส่งผลให้เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถต้องเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่าย ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งของตนเองและผู้อื่นด้วยตัวเอง หรือสามารถได้รับเงินค่าเสียหายจากกองทุน ทดแทนผู้ประสบภัยตามมาตรา 23 (1)****

เมื่อตีความตามความหมายของผู้ประสบภัยจากรถดังที่กล่าวไปข้างต้น ที่กล่าวว่าผู้ใดได้รับความเสียหายอันเกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยซึ่งเป็นผลมาจากภัยจากรถที่ใช้อยู่ในทาง หรือ

* ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 887 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “อันว่าประกันภัยค้ำจุนนั้น คือ สัญญา ประกันภัยซึ่งผู้รับประกันภัยตกลงว่าจะใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัย เพื่อความวินาศกันอัน เกิดขึ้นแก่บุคคลหรือคนหนึ่ง และซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบ”

** คำพิพากษาฎีกาที่ 1763/2523

*** พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551 มาตรา 7 บัญญัติว่า “ภายใต้บังคับมาตรา 8 เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยกับบริษัท

จำนวนเงินเอาประกันภัย ให้กำหนดตามชนิด ประเภท และขนาดของรถแต่ต้องไม่น้อยกว่าจำนวนเงินที่ กำหนดไว้ในกฎกระทรวง

สำหรับรถที่เจ้าของรถได้จัดให้มีการประกันความเสียหายต่อผู้ประสบภัย โดยเอาประกันภัยครอบคลุม ความเสียหายต่อผู้ประสบภัยและทรัพย์สิน ตามชนิด ประเภท และขนาดของรถที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงแล้ว ไม่ ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยอีก”

**** พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551 มาตรา 23 บัญญัติว่า “ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยจากรถในกรณีดังต่อไปนี้ให้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย จากเงินกองทุน

(1) รถนั้นมีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 และเจ้าของรถไม่จ่าย ค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน”

จากสิ่งที่บรรทุก ที่ได้ติดตั้งภายในรถ ผู้นั้นย่อมถือเป็นผู้ประสบภัยจากรถ เช่นนี้หากเกิดอุบัติเหตุขึ้นกับผู้โดยสารที่อยู่ภายในรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ระดับ 5 (Full Automation) ที่ไม่มีมนุษย์เป็นผู้ควบคุม บังคับทิศทางของรถ ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยจากรถที่ใช้อยู่ ส่งผลให้ได้รับบาดเจ็บ สูญเสียอวัยวะ หรือเสียชีวิต ผู้โดยสารที่อยู่ภายในรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติจะได้รับความคุ้มครองจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551 ด้วยหรือไม่ เนื่องจากในพระราชบัญญัติฯ ไม่ได้มีส่วนใดส่วนหนึ่งกล่าวถึงรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติไว้ จากการศึกษาผู้เขียนเห็นว่าหากพิจารณาจากความหมายของคำว่า “รถ” ร่วมกับ คำว่า “ผู้ประสบภัย” หากเกิดอุบัติเหตุขึ้นกับผู้โดยสารที่อยู่ภายในรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ส่งผลให้ได้รับอันตรายแก่ชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย ทำให้บาดเจ็บ สูญเสียอวัยวะ ทูพพลภาพ หรือเสียชีวิต บุคคลเหล่านั้นถือว่าเป็นผู้ประสบภัยจากรถที่ใช้ในทางอยู่ ดังนั้นหากตีความได้ว่าผู้โดยสารที่ได้รับอันตรายแม้จะอยู่ภายในรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติเป็นผู้ประสบภัยจากรถ จึงสมควรได้รับการคุ้มครองจากพระราชบัญญัติฯ เช่นกัน

2. การจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายจากอุบัติเหตุ

โดยปกติแล้วหากเกิดอุบัติเหตุขึ้นบนท้องถนนส่งผลให้มีผู้ประสบภัยจากรถได้รับบาดเจ็บทางร่างกายหรือชีวิต ผู้ประสบภัยจากรถย่อมได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายก็ต่อเมื่อจัดให้มีการทำประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย (มาตรา 7) เพื่อให้ได้รับการเยียวยาที่รวดเร็วและเป็นธรรม รวมทั้งได้รับจำนวนเงินที่แน่นอน จากการศึกษาผู้เขียนสามารถจำแนกที่มาของความคุ้มครองออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้ หมายความว่าด้วยลักษณะละเมิด มาตรา 420 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551 และกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย กล่าวคือ

กฎหมายว่าด้วยลักษณะละเมิด มาตรา 420 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

หลักการของกฎหมายละเมิด คือ ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการกระทำที่ผิดกฎหมายโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้อื่น ส่งผลให้ได้รับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สิน และสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใด ผู้ที่ก่อให้เกิดความเสียหายถือว่าทำละเมิดจำต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้น อย่างไรก็ตามกระบวนการหรือขั้นตอนของการได้รับค่าสินไหมทดแทนจากการกระทำละเมิดของบุคคลอื่นมีความซับซ้อน ใช้ระยะเวลาค่อนข้างนาน ประกอบกับเมื่อเกิดเหตุละเมิดขึ้นส่วนใหญ่ผู้ที่กระทำละเมิดจะไม่จ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยง่าย คดีละเมิดส่วนใหญ่จึงต้องอาศัยอำนาจของศาลในการพิพากษาตัดสิน โดยแต่ละขั้นตอนใช้ระยะเวลาอันยาวนาน ส่งผลให้ผู้ได้รับความเสียหายได้รับค่าสินไหมทดแทนล่าช้าเป็นอย่างมาก หรือในบางกรณีศาลมีคำพิพากษาถึงที่สุดแล้วให้ผู้กระทำละเมิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ได้รับความเสียหาย แต่ระยะเวลาล่วงเลยไปผู้เสียหายบางคนยังไม่ได้รับค่าสินไหมทดแทนจากเหตุละเมิด เช่น คดีรถ

กระเบาะพุงชนร้านสะเต็ก* เหตุเกิดเมื่อวันที่ 19 กันยายน 2557 ส่งผลให้พ่อเสียชีวิตในสถานที่เกิดเหตุ ส่วนลูกสาวกลายเป็นผู้ป่วยติดเตียง โดยศาลมีคำตัดสินให้ผู้ซึ่งขับรถกระเบาะจำคุก 1 ปี ไม่รอลงอาญา และจ่ายค่าสินไหมทดแทน เป็นจำนวนเงิน 6.7 ล้านบาท โดยเมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2566 มารดาของผู้ป่วยติดเตียงได้แจ้งว่าจนตอนนี้ พ.ศ. 2566 ตนและลูกสาวยังไม่ได้รับค่าสินไหมทดแทนตามคำสั่งของศาล เป็นต้น เมื่อพิจารณาจากข้อข้างต้นพบว่าถึงแม้จะมีคำสั่งของศาลให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหาย หากผู้ที่กระทำละเมิดยืนยันไม่จ่ายค่าสินไหมทดแทนถึงจะมีคำสั่งของศาลหรือไม่ ย่อมไม่ได้เป็นการรับประกันว่าผู้ที่ได้รับความเสียหายจากเหตุละเมิดจะได้รับค่าสินไหมทดแทนรวดเร็วและเป็นธรรม ส่งผลให้ผู้เสียหายได้รับเงินค่าสินไหมทดแทนล่าช้า และได้รับจำนวนเงินที่ไม่แน่นอน

จะเห็นได้ว่าหากผู้เสียหายใช้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมายว่าด้วยลักษณะละเมิด มาตรา 420 ฟ้องคดีต่อศาลเพื่อให้ได้รับค่าสินไหมทดแทน เป็นการให้ความคุ้มครองที่ใช้ระยะเวลายาวนานมาก และไม่มีสิ่งรับประกันว่าจะได้รับค่าสินไหมทดแทนตามที่ร้องขอ ดังนั้น เพื่อให้ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากเหตุละเมิดบนท้องถนนได้รับค่าสินไหมทดแทนที่รวดเร็วและเป็นธรรม ได้จำนวนเงินที่แน่นอน ชัดเจน จึงมีการบัญญัติกฎหมายเพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถขึ้น ในปีพ.ศ. 2535 เพื่อให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น และค่าเสียหายที่เป็นส่วนเกินจากค่าเสียหายเบื้องต้น โดยไม่ตัดสิทธิของผู้ประสบภัยที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์** (สิทธิทางแพ่ง) รวมทั้งสามารถยื่นขอรับค่าเสียหายได้จากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยอีกด้วย

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551

เมื่อมีการบัญญัติพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้ขึ้น เพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถให้ได้รับความคุ้มครองจากการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ซึ่งเป็นการคุ้มครองทุกคน ทุกชีวิตที่ได้รับอันตรายจากการใช้รถ จึงกล่าวได้ว่ากฎหมายฉบับนี้ถือเป็นกฎหมายที่บังคับให้เจ้าของรถ หรือผู้ครอบครองรถจัดทำประกันภัย จึงได้ชื่อว่า “ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ” หรือที่โดยทั่วไปเรียกว่า “พ.ร.บ.” ที่ให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยทุกคน ไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่ เจ้าของรถ ผู้โดยสาร หรือคนเดินถนน หากในขณะเกิดอันตรายอยู่ภายในประเทศไทย ทั้งที่อยู่ภายในตัวรถหรืออยู่นอกตัวรถ เมื่อเกิดอุบัติเหตุ

* ตกรนททั้งเป็น คดี "น้องการ์ตูน" เกือบ 10 ปี ไร้เหยียวยา จัดไม้สุดท้ายจ่อฟ้องล้มละลาย. (2566.)

<https://www.thairath.co.th/news/local/2693111>

**พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551 มาตรา 22 บัญญัติว่า “การได้รับชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ไม่ตัดสิทธิผู้ประสบภัยที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์”

จากรถที่ใช้อยู่ ย่อมต้องได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอย่างรวดเร็ว ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ประเภท กล่าวคือ ค่าเสียหายเบื้องต้นกับค่าเสียหายส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้น

โดยเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติฯ มุ่งเน้นคุ้มครองเฉพาะความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกาย และอนามัยเท่านั้น ไม่รวมถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ทรัพย์สิน เช่น ค่าซ่อมแซมรถ ค่าบำรุงรักษาหลังการซ่อมแซม เป็นต้น ผู้คนส่วนใหญ่อาจมีความเข้าใจว่าพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้ ให้ความคุ้มครองบุคคลที่สาม ซึ่งในความเป็นจริงความเข้าใจเช่นนี้ถือเป็นความเข้าใจที่คลาดเคลื่อน มิใช่ การให้คุ้มครองแก่บุคคลที่สาม แต่เป็นการให้ความคุ้มครองกับทุกคนที่ได้รับความเสียหายจากการใช้รถที่อยู่บนถนน ส่งผลให้ได้รับอันตรายแก่ชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย ไม่ว่าผู้ใดย่อมได้รับความคุ้มครอง ส่วนการจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้ประสบภัยจากรถ แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ดังนี้ ค่าเสียหายเบื้องต้นและค่าเสียหายส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้น ดังที่ได้กล่าวไปแล้วในบทที่ 3 กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

การจัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยขึ้น มีวัตถุประสงค์เพื่อจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ ในกรณีที่ไม่สามารถจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นได้ แบ่งออกเป็น 6 ลักษณะ กล่าวคือ รถที่เจ้าของไม่ได้ทำประกันภัยไว้ หรือไม่มีผู้ใดแสดงตนว่าเป็นเจ้าของรถ และเจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถเมื่อเกิดเหตุ รถคันดังกล่าวถูกผู้อื่นเอาไปโดยมิได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถ ซึ่งเจ้าของรถได้ทำการร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวนเรียบร้อยแล้ว รวมทั้งกรณีที่บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย ดังนั้นจะเห็นได้ว่าแม้รถคันใดที่ไม่ได้ทำประกันภัยไว้ หากก่อความเดือดร้อนให้แก่ผู้ประสบภัยอื่น ๆ ผู้ประสบภัยผู้นั้นจะได้รับความ

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551 มาตรา 23 บัญญัติว่า “ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยจากรถในกรณีดังต่อไปนี้ให้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุน

- (1) รถนั้นมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 และเจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน
- (2) รถนั้นมิได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถในขณะที่เกิดเหตุเพราะถูกยักยอก ฉ้อโกง กรรโชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และได้มีการร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน
- (3) รถนั้นไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถและมิได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9
- (4) รถนั้นมีผู้ขับหลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่าความเสียหายเกิดจากรถคันใด
- (5) บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา 20 ให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน หรือ
- (6) รถตามมาตรา 8 ที่มีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 7”

คุ้มครองจากเงินของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย* ซึ่งเป็นเงินที่ได้มาจากเงินที่รัฐบาลจัดสรรให้ เงินที่บริษัทประกันภัยจ่ายเป็นเงินสมทบตามมาตรา 36 เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้ หรือดอกผลของเงินกองทุน เพื่อให้ผู้ประสบภัยจากรถได้รับความคุ้มครองเมื่อได้รับความเสียหาย

ตารางที่ 4 การเปรียบเทียบการให้ความคุ้มครอง ประเภทที่ได้รับการคุ้มครอง การจ่ายค่าสินไหมทดแทน และจำนวนเงินที่จะได้รับระหว่างประเทศไทยและต่างประเทศ

| หัวข้อ | ประเทศ | | | |
|-----------------------------|--|--|--------------------|--------------|
| | ประเทศไทย | สหราชอาณาจักร | สาธารณรัฐสิงคโปร์ | รัฐโคลัมเบีย |
| การให้ความคุ้มครอง | ให้ความคุ้มครองเฉพาะชีวิต ร่างกาย และอนามัย โดยไม่รวมทรัพย์สิน | ให้ความคุ้มครองทั้งชีวิต ทรัพย์สิน | ร่างกาย อนามัย และ | |
| ประเภทที่ได้รับความคุ้มครอง | กำหนดไว้ 4 ประเภท คือ -กฎหมายรถยนต์ -กฎหมายขนส่งทางบก -กฎหมายทหาร -ที่กำหนดในกฎกระทรวง | ยานพาหนะเคลื่อนที่ด้วยกลไกซึ่งใช้บนถนน ใช้ส่วนตัว ทุกคนต้องจดทะเบียน รวมถึงรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติด้วย | | |

*พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551 มาตรา 33 บัญญัติว่า “ให้จัดตั้งกองทุนขึ้น เรียกว่า “กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย” มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยเมื่อมีกรณีตามมาตรา 23 และเป็นค่าใช้จ่ายอื่นในการดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้

กองทุนประกอบด้วย

- (1) เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้
- (2) เงินที่จ่ายสมทบตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดตามมาตรา 36 และเงินเพิ่มที่ได้รับตามมาตรา 36 ทวิ
- (3) เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี
- (4) เงินหรือทรัพย์สินที่ได้ตามมาตรา 28 มาตรา 30 มาตรา 31 หรือมาตรา 32
- (5) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้
- (6) ดอกผลของเงินกองทุน
- (7) เงินที่ได้จากการขายทรัพย์สินที่ได้มาตาม (4) และ (5)
- (8) เงินรายได้อื่นๆ”

ตารางที่ 4 (ต่อ)

| หัวข้อ | ประเทศ | | | |
|---------------------------|---|---|-----------------------|---|
| | ประเทศไทย | สหราชอาณาจักร | สาธารณรัฐ สิงคโปร์ | รัฐโคลัมเบีย |
| การจ่ายค่า สินไหมทดแทน | ค่าเสียหาย เบื้องต้นและ ค่าเสียหายส่วนที่ เกินจาก ค่าเสียหาย เบื้องต้น | จ่ายโดยภาพรวม กล่าวคือ ความ เสียที่เกิดแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย และทรัพย์สิน | - | จ่ายโดยภาพรวม กล่าวคือ ความ เสียหายที่เกิดแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย และ ทรัพย์สิน รวมถึงให้ ค่ารักษาพยาบาลเพื่อ ไปผ่าตัดศัลยกรรม ความงาม |
| จำนวนเงินที่ได้รับ | 35,000-500,000 บาท/คน | 1,000,000- 5,000,000 ปอนด์สเตอร์ลิง/ เหยื่อ | - | สูงสุด 800 Monthly minimum wages. |

เมื่อพิจารณาถึงจำนวนเงินที่ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยได้รับจากค่าเสียหายเบื้องต้น ผู้เขียนสังเกตเห็นว่าจำนวนเงินค่อนข้างน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับความสูญเสียที่ได้รับ เช่น เมื่อผู้ประสบภัยจากรถได้รับบาดเจ็บ ส่งผลให้สูญเสียอวัยวะ ไม่สามารถดำรงชีวิตประจำวันได้ด้วยตนเอง หรือเมื่อผู้ประสบภัยประสบเหตุจนถึงแก่ชีวิต ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยจะได้รับเงินค่าช่วยเหลือเบื้องต้น เพียง 35,000 บาท เป็นต้น โดยจำนวนเงินดังกล่าวอาจไม่เพียงพอต่อความจำเป็นในการใช้จ่ายในปัจจุบัน หากเปรียบเทียบกับค่าเสียหายส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้น พบว่าจำนวนเงินที่จะได้รับจากค่าเสียหายส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นมีมากกว่าจำนวนเงินที่จะได้รับจากค่าเสียหายเบื้องต้น ทั้ง ๆ ที่เป็นค่าเสียหายที่ต้องได้รับการพิสูจน์ความผิดเสียก่อน ซึ่งใช้ระยะเวลาในการพิสูจน์

ดังนั้น จึงสมควรที่จะต้องถูกปรับปรุงแก้ไขจำนวนเงินในส่วนของค่าเสียหายเบื้องต้นให้มีจำนวนมากขึ้น เพื่อให้ทัดเทียมกับความสูญเสียที่เกิดขึ้นของผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย มิเช่นนั้นอาจเกิดปัญหาเกี่ยวกับจำนวนเงินที่ได้รับตามมาในอนาคต

ปัญหาการทำประกันภัยภาคบังคับของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติของประเทศไทยเปรียบเทียบกับต่างประเทศ

เมื่อพิจารณาจากวัตถุประสงค์หรือเหตุผลของการบัญญัติกฎหมายการทำประกันภัยภาคบังคับของไทย เพื่อให้การคุ้มครอง ให้ความช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกแก่ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนให้ได้รับความช่วยเหลือทางการเงิน รวมถึงนำส่งโรงพยาบาลโดยเร็วที่สุด เพื่อให้เข้าถึงบริการทางการแพทย์ ส่วนสหราชอาณาจักร และรัฐโคลัมเบีย มีวัตถุประสงค์ของการบัญญัติกฎหมายประกันภัยภาคบังคับสำหรับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ หรือประกันภัยภาคบังคับที่คล้ายกัน คือ เพื่อให้ผู้ที่ได้รับความเดือดร้อนได้รับค่าสินไหมทดแทนหรือค่าช่วยเหลือเยียวยาอย่างรวดเร็ว เพื่อให้เงินจำนวนดังกล่าวไปเข้ารับการรักษาทางการแพทย์ ให้สามารถดำรงชีวิตประจำวันได้ หรือเมื่อเกิดกรณีได้รับบาดเจ็บจนเป็นเหตุทำให้เกิดทุพพลภาพ (ถาวร/ชั่วคราว) ก็ยังมีสิทธิได้รับความคุ้มครองเช่นเดียวกัน หรือแม้แต่ทายาทโดยธรรมของผู้ที่ได้รับความเดือดร้อนจากอุบัติเหตุบนท้องถนนสามารถได้รับค่าสินไหมทดแทนจากการเสียชีวิต ซึ่งรายละเอียดดังกล่าวไปแล้วในหัวข้อเกี่ยวกับปัญหาการให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยจากรถและการจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายจากอุบัติเหตุ

อย่างไรก็ตาม เมื่อศึกษาข้อมูลของสหราชอาณาจักร สาธารณรัฐสิงคโปร์ และรัฐโคลัมเบีย พบว่าบางประเทศมีการบัญญัติเกี่ยวกับประกันภัยรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ และบางประเทศได้กล่าวถึงการทำประกันภัยสำหรับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ซึ่งในส่วนของประเทศไทยเป็นเพียงการกล่าวถึงการทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับสำหรับรถยนต์โดยทั่วไป ดังนั้นเมื่อผู้เขียนได้ศึกษาทั้งในส่วนของกฎหมายประกันภัยภาคบังคับของต่างประเทศร่วมกับของประเทศไทย สามารถจำแนกได้เป็น 2 ประการ ดังต่อไปนี้

ประการแรก คือ การบัญญัติกฎหมายประกันภัยภาคบังคับสำหรับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ

ประเทศที่มีการกล่าวถึงหรือให้ความสำคัญกับการทำประกันภัยภาคบังคับของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ คือ สหราชอาณาจักร (Automated and Electric Vehicles Act 2018) นอกเหนือจากกฎหมายดังกล่าวที่กล่าวถึงประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ ยังมีพระราชบัญญัติจราจรทางบก ค.ศ. 1988 ด้วยที่กล่าวถึงการทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับสำหรับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ส่วนสาธารณรัฐสิงคโปร์ไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับการทำประกันภัยภาคบังคับสำหรับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ มีเฉพาะกฎหมายประกันภัยสำหรับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ คือ Road Traffic Act 2017 สำหรับรัฐโคลัมเบียถือได้ว่าเป็นประเทศที่มีการบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับการทำประกันภัยภาคบังคับครบทั้งในส่วนของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ (The District of Columbia's Compulsory/ No-Fault Motor Vehicles Insurance Act) และรถยนต์โดยทั่วไป (Autonomous Vehicles Act of

2012) และประเทศไทยยังไม่มีกรกล่าวถึงหรือบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับการทำประกันภัยภาคบังคับ สำหรับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติไว้เลย ถึงแม้สาธารณรัฐสิงคโปร์จะไม่มีกรบัญญัติเกี่ยวกับการทำประกันภัยภาคบังคับสำหรับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ แต่ยังมีกรกล่าวถึงการทำประกันภัยรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ แม้จะไม่มีกรบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะแต่สามารถนำทบัญญัติอื่น ๆ มาปรับใช้ได้ สาเหตุที่ประเทศไทยยังไม่มีกรบัญญัติการทำประกันภัยสำหรับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ผู้เขียน เล็งเห็นว่า อาจมีสาเหตุมาจากเทคโนโลยีของอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ภายในประเทศส่วนใหญ่ เป็นเพียงการผลิตชิ้นส่วนอะไหล่รถยนต์มากกว่าการผลิตและประกอบ เพื่อจัดจำหน่าย ภายในประเทศไทย มีจำนวนค่อนข้างน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับสหราชอาณาจักร สาธารณรัฐสิงคโปร์ และรัฐโคลัมเบีย ซึ่งทั้ง 3 ประเทศ ถือว่าเป็นประเทศที่มีเทคโนโลยีการผลิตและประกอบรถยนต์สูง สามารถผลิตและจัดจำหน่ายภายในประเทศของตนเองได้ ส่งผลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเล็งเห็นถึงความสำคัญของการนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการควบคุมหรือบังคับทิศทางของรถยนต์ให้เคลื่อนที่ไป ยังจุดหมายปลายทางโดยไม่ถูกมนุษย์ควบคุม เป็นการควบคุมโดยระบบปฏิบัติการทั้งหมด โดยมี แนวความคิดที่ว่าหากนำรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติภายในประเทศ จะส่งผลให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุ บนท้องถนนลดลง เมื่อเปรียบเทียบกับรถยนต์ที่ใช้ในปัจจุบันถูกควบคุมและบังคับทิศทางโดยมนุษย์ ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจำนวนมาก ซึ่งในแต่ละปีอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนเพิ่มจำนวนมากขึ้น ทั้งนี้ปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนที่มีผู้ขับขี่ ส่วนมากมาจากความประมาทเลินเล่อ ต้มแล้ว ขับ ขับรถด้วยความคึกคะนอง เป็นต้น

จากการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนภายในประเทศไทย พบว่าสาเหตุส่วนใหญ่มาจากผู้ขับขี่ขาดความระมัดระวัง ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น รวมทั้งไม่เคารพกฎจราจร (รัชพร ศรีเดช และคณะ, 2564) จากการศึกษาพฤติกรรมเสี่ยง ทางด้านบุคคล พบว่าผู้ที่ขับรถด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด มีจำนวนร้อยละ 33.6 ผู้ที่เมา แล้วขับ มีจำนวนร้อยละ 16.8 หรือผู้ที่ขับรถตัดหน้าผู้อื่นในระยะกระชั้นชิดก่อให้เกิดความเสียหาย ทั้งสิ้น (ภาวิณี เอี่ยมตระกูล และสรารัตน์ ฉายพงษ์, 2564) เมื่อรถยนต์ที่อาศัยความสามารถของ มนุษย์ในการควบคุมและบังคับทิศทางของรถให้เคลื่อนที่ ยังก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นจำนวนมาก ดังนั้นหากนำรถยนต์ที่ใช้ระบบปฏิบัติการมาเป็นผู้ควบคุมและบังคับทิศทางของรถยนต์ให้เคลื่อนที่ ผู้ที่อยู่โดยรอบหรือผู้ที่ใช้นถนนร่วมกันจะมั่นใจได้อย่างไรว่าระบบปฏิบัติการจะไม่นำพารถยนต์ให้เกิด ความเสียหายเหมือนดังเช่นรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยมนุษย์ สำหรับการสร้างเสริมความมั่นใจให้กับผู้ใช้ รถใช้ถนนร่วมกันกับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ย่อมเป็นหน้าที่ของผู้คิดค้นและพัฒนาาระดับประเทศ เพื่อส่งเสริมและผลักดันให้อุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศไทยเจริญเติบโตมากขึ้น รวมทั้งเมื่อใน ปัจจุบันมีแนวความคิดที่อยากจะนำรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ภายในประเทศไทย นักกฎหมาย จึงมีหน้าที่ที่ต้องปรับปรุงแก้ไข หรือค้นหาทบัญญัติทางกฎหมายเพื่อรองรับและพัฒนาเนื้อหาทาง

กฎหมายให้มีความทัดเทียมกับเทคโนโลยีที่ล้ำสมัยมากขึ้น เพื่อให้สอดคล้องกับบริบททางสังคมและเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป ทั้งยังคงไว้ซึ่งการอำนวยความสะดวกแก่ผู้มีส่วนได้เสียอย่างเหมาะสม

หากนำหลักการคิดเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับสำหรับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติมาปรับใช้ เช่น รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ระดับที่ 5 (Full Automation) ถูกควบคุมด้วยระบบปฏิบัติการทั้งหมด อาจมีหรือไม่มีมนุษย์อยู่ในตัวรถก็ได้ ซึ่งผู้เขียนมีความคิดเห็นว่าการที่ประเทศไทยนำรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ อาจลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งเมื่ออุบัติเหตุลดลง จำนวนของการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นและค่าเสียหายส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นจะลดลง เนื่องด้วยตัวรถยนต์ถูกควบคุมโดยระบบปฏิบัติการ ระบบปฏิบัติการย่อมถูกป้อนข้อมูลที่ต้องตามกฎหมาย ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร รวมทั้งควบคุมรถยนต์ให้เคลื่อนที่อย่างปลอดภัย เมื่อปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมาย ย่อมไม่มีผู้ใดฝ่าฝืนให้เกิดอุบัติเหตุ ปัญหาการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นที่มาจากอุบัติเหตุบนท้องถนนจะลดลง ถึงแม้ว่ามีการใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติต่อมาเกิดอุบัติเหตุขึ้น จากสาเหตุใด ๆ ก็ตาม ย่อมสามารถใช้ทฤษฎีเกี่ยวกับการประกันภัยเป็นเครื่องมือในการพิสูจน์ความรับผิดชอบได้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับกฎหมายที่บัญญัติขึ้น

ประการที่ 2 คือ ลักษณะการให้ความคุ้มครองและกระบวนการของการให้ความคุ้มครอง รวมถึงจำนวนเงินที่จะได้รับจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

สำหรับการให้ความคุ้มครองทั้งประเทศไทย สหราชอาณาจักร สาธารณรัฐสิงคโปร์ และรัฐโคลัมเบีย ให้ความคุ้มครองที่คล้ายกัน คือ ทุกคนไม่ว่าผู้ใดที่ได้รับความเดือดร้อนจากอุบัติเหตุบนท้องถนน กล่าวคือ ผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร คนเดินเท้า และคนเดินถนน ล้วนได้รับความคุ้มครองทั้งสิ้นไม่ว่าจากประกันภาคบังคับสำหรับรถยนต์ทั่วไปหรือรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ สำหรับลักษณะของการให้ความคุ้มครอง จากการศึกษาพบว่าสหราชอาณาจักร (Road Traffic Act 1988 ร่วมกับ Motor Vehicles (Compulsory Insurance) Act) สาธารณรัฐสิงคโปร์ (Road Traffic Act) และรัฐโคลัมเบีย* เป็นประเทศที่ให้ความคุ้มครองทั้งชีวิต ร่างกาย รวมถึงให้ความคุ้มครองครอบคลุมไปยังความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินด้วย ส่วนประเทศไทย** ให้ความคุ้มครองเฉพาะชีวิตและร่างกาย เมื่อเกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิต ไม่รวมถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สิน ดังนั้นหากเกิดความเสียหายขึ้นกับทรัพย์สินผู้ประสบภัยจากรถ สามารถใช้สิทธิทางแพ่งในการฟ้องร้องเรียกค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมได้ ส่งผลให้ผู้ประสบภัยจากรถจะได้รับความคุ้มครองทั้งจากพระราชบัญญัติคุ้มครอง

*SURA. (2023). <https://www.segurossura.com.co/paginas/movilidad/soat.aspx>

**พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551 มาตรา 4 บัญญัติว่า ในพระราชบัญญัตินี้

“ความเสียหาย” หมายความว่า ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยอันเกิดจากรถ

ผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551 และจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

เมื่อต้องการได้รับความคุ้มครองจึงเป็นหน้าที่ของเจ้าของรถ ผู้ครอบครองรถ ผู้ขับขี่ ยานพาหนะ หรือผู้ที่ต้องการนำรถเข้ามาภายในดินแดนของประเทศ บุคคลเหล่านี้ล้วนมีหน้าที่ที่ต้องจัดให้มีการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ โดยประเทศไทย สหราชอาณาจักร สาธารณรัฐสิงคโปร์ และรัฐโคลัมเบียกล่าวไว้ในลักษณะเดียวกัน แต่มีความต่างกันในเรื่องของประเภทของรถยนต์ที่ต้องจัดให้มีการประกันภัยภาคบังคับ กล่าวคือ ประเทศไทยได้แบ่งประเภทของรถยนต์ไว้ 4 ประเภท* คือ กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร และรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ได้กำหนดไว้ว่าเจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย** ส่วนของสหราชอาณาจักร สาธารณรัฐสิงคโปร์ และรัฐโคลัมเบีย เป็นการกำหนดประเภทของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติไว้อย่างกว้าง กล่าวคือ ยานพาหนะที่เคลื่อนที่ด้วยกลไกที่ใช้บนถนน ยานพาหนะที่ใช้บนถนนส่วนตัว และรถทุกคันต้องจดทะเบียนหากจะมีการใช้บนถนนภายในประเทศ จะเห็นได้ว่าประเทศไทยเป็นเพียงประเทศเดียวที่กำหนดประเภทของรถยนต์ที่เฉพาะเจาะจงมากกว่าประเทศอื่นแต่ไม่มีการกล่าวถึงรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติเลย

เมื่อผู้ที่มีหน้าที่ต้องจัดให้มีการทำประกันภัยรถยนต์ได้จัดทำประกันภัยเรียบร้อยแล้ว ก่อให้เกิดความคุ้มครองตามมา เมื่อเกิดความคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุย่อมต้องได้รับค่าเสียหายตามสิทธิของตน โดยประเทศไทยแบ่งประเภทของการจ่ายค่าคุ้มครองความเสียหายออกเป็น 2 ลักษณะ คือ ค่าเสียหายเบื้องต้นกับค่าเสียหายส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้น ซึ่งค่าเสียหายเบื้องต้นจะได้รับไม่เกิน 60,000 บาท ขึ้นอยู่กับความเสียหายที่ได้รับ โดยไม่ต้องพิสูจน์ความรับผิดชอบเหมือนกับค่าเสียหายส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นที่ต้องมีการพิสูจน์ความรับผิดชอบ ผู้ที่ประสบภัยจึงจะได้รับเงินจำนวนตามที่กำหนดไว้ ขึ้นอยู่กับความเสียหายที่ได้รับ แต่ไม่รวมถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ทรัพย์สิน ส่วนของสหราชอาณาจักร แบ่งการจ่ายค่าเสียหายจากการบาดเจ็บ อยู่ที่ 1,000,000-5,000,000 ปอนด์สเตอร์ลิง/เหยื่อ หากทรัพย์สินเสียหายจะได้รับเงินจำนวน 1,000,000 ยูโร/เหยื่อ สำหรับสาธารณรัฐสิงคโปร์ไม่มีการกล่าวถึงเป็นการเฉพาะเจาะจง ส่วน

*พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551 มาตรา 4 บัญญัติว่า ในพระราชบัญญัตินี้

“รถ” หมายความว่า รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก รถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร และหมายความรวมถึงรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

**พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551 มาตรา 7 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “ภายใต้บังคับมาตรา 8 เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยกับบริษัท”

รัฐโคลัมเบียได้แจกแจงรายละเอียดของการคุ้มครองไว้ คือ คุ้มครองตั้งแต่ค่ารักษาพยาบาล จะได้รับมากที่สุด จำนวน 800 monthly minimum wages ซึ่งเงินส่วนนี้เป็นเงินที่ได้มาจากสำนักงานประกันสังคม (Colombia's Social Security Program) ไม่ใช่เงินที่ได้รับจากผู้ให้บริการประกันภัย อย่างเช่นประเทศไทย หน่วยงานในการจ่ายเงินค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยเป็นบริษัทประกันภัยและกองทุนผู้ประสบภัยจากรถ การคุ้มครองเบื้องต้นมีความคล้ายกับของประเทศไทย เกี่ยวกับการดูแล ค่ารักษาพยาบาล ค่ารถรับ-ส่งไปโรงพยาบาล เมื่อเสียชีวิตได้รับรับค่าชดเชย แต่ส่วนที่มีความแตกต่าง คือ มีการกำหนดค่าทำศัลยกรรมไว้เป็นการเฉพาะ โดยคำนึงถึงรูปลักษณะของผู้ประสบภัย สำหรับการกำหนดค่ารักษาพยาบาลเกี่ยวกับการทำศัลยกรรมไว้ ผู้เขียนสังเกตเห็นว่ายุ่งยากก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ที่ประสบภัยจากรถ เนื่องจากในหลายครั้งเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นจากรถส่วนมากมักเกิดความเสียหายที่รุนแรงมาก ส่งผลให้ผู้ประสบภัยอาจสูญเสียภาพลักษณ์ในลักษณะเดิมของตน เมื่อมีการรักษาโดยการผ่าตัดค่าใช้จ่ายย่อมมีราคาสูง ดังนั้นหากมีการกำหนดให้ผู้ประสบภัยจากรถสามารถเบิกค่าทำศัลยกรรมได้ ก่อให้เกิดประโยชน์กับผู้ประสบภัยได้เป็นอย่างมาก

อย่างไรก็ตามหากประเทศไทยจะนำเข้ารถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ภายในประเทศในอนาคต ผู้เขียนเห็นว่าควรแก้ไขบทบัญญัติเกี่ยวกับการทำประกันภัยภาคบังคับ ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองรถยนต์เพิ่มมากขึ้น เพื่อให้ผู้ที่เป็นเจ้าของหรือผู้ที่ครอบครองรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติได้รับความคุ้มครองค่าเสียหายเบื้องต้น และได้รับความคุ้มครองค่าเสียหายส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นเช่นเดียวกับรถยนต์ที่มนุษย์เป็นผู้ควบคุมที่ได้รับทั้งค่าเสียหายเบื้องต้นและค่าเสียหายส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นในลักษณะที่เท่าเทียมกัน

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

บทสรุป

ในสังคมปัจจุบันมีผู้คนเล็งเห็นประโยชน์ของการนำรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติเข้ามาใช้ภายในประเทศไทย เพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน เมื่อมีการใช้รถยนต์สิ่งที่จะต้องมาควบคู่กับการใช้รถยนต์คือการทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ เพื่อให้ได้รับความคุ้มครองขั้นพื้นฐาน จึงได้ศึกษาการทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับสำหรับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติของประเทศไทย รวมทั้งสหราชอาณาจักร สาธารณรัฐสิงคโปร์ และรัฐโคลัมเบีย สามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

1. นิยามคำว่า “รถ” ตามความหมายในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551

นิยามคำว่า “รถ” ในมาตรา 4 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551 เป็นการให้ความหมายอย่างกว้าง เพื่อให้กฎหมายฉบับอื่น ๆ สามารถกำหนดคำนิยามของตนเองได้ (ธานี วรภัทร์, 2558, หน้า 107) กล่าวคือ “รถ” หมายความว่า ตามที่กำหนดในนิยามไว้ในกฎหมายรถยนต์กฎหมายการขนส่งทางบก และกฎหมายทหาร ในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 4 กำหนดให้ “รถ” หมายถึง รถยนต์ที่ใช้สาธารณะ ซึ่งเป็นรถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด มีผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์ที่ใช้ในการบริการ เป็นรถยนต์ที่ใช้บรรทุกผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน และรถยนต์ส่วนบุคคล ถือเป็นรถยนต์ที่ใช้ส่วนตัวบรรทุกไม่เกินเจ็ดคน เช่นกัน ส่วนพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 (9) กำหนดให้ “รถ” หมายความว่า ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางบก ซึ่งสามารถเคลื่อนที่ด้วยเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น และ “รถ” ตามความหมายในพระราชบัญญัติรถยนต์ทหาร พ.ศ. 2476 ประกอบกับกฎกระทรวงกลาโหมออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ทหาร พ.ศ. 2476 ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2507 ข้อ 1 ถือเป็นรถยนต์ที่ใช้ในราชการทหาร รวมถึงรถยนต์ที่ใช้ในราชการปกติ

หากนำทฤษฎีการตีความกฎหมายมาปรับใช้ในการตีความคำว่า “รถ” ย่อมถือได้ว่า ลักษณะของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติมีความสอดคล้องกับการให้นิยามตามกฎหมายดังกล่าว จึงถือได้ว่ารถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติจัดเป็น “รถ” ตามกฎหมายของประเทศไทย ดังนั้นเมื่อรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ถือเป็นยานพาหนะตามความหมายที่กำหนดไว้ในมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551 จึงควรปรับปรุง แก้ไข และเพิ่มเติมรูปแบบของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติให้บัญญัติอยู่ในกฎหมายดังกล่าว เพื่อประโยชน์ของผู้ขับขี่รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ดังนั้นแม้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติอาจถูกตีความให้อยู่ภายใต้คำ

จำกัดความของคำว่า “รถ” ตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551 ได้ แต่การบัญญัติคำจำกัดความเฉพาะย่อมก่อให้เกิดความชัดเจนแน่นอนในทางกฎหมาย อีกทั้งป้องกันปัญหาการตีความที่อาจแตกต่างกันไปตามดุลพินิจของผู้ใช้กฎหมาย

2. การทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551

มาตรา 9 กำหนดให้รถทุกประเภทจัดให้มีการทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ เพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถหากเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถยนต์ ในการได้รับค่าสินไหมทดแทนในรูปแบบต่าง ๆ (ไชยยศ เหมะรัชตะ, 2546, หน้า 160-161) หากในอนาคตประเทศไทยจะนำเข้าและเปิดโอกาสให้ประชาชนภายในประเทศใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติเพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนให้น้อยลง ควรกำหนดให้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติจัดให้มีการทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับสำหรับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ เพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ หากได้รับอันตรายอันเกิดจากอุบัติเหตุจากการใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ให้ได้รับการชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นและค่าเสียหายส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นในจำนวนเงินที่แน่นอนและทันที (จิตรรา เพียรล้ำเลิศ, 2555, หน้า 124-125) ดังเช่นกฎหมายของสหราชอาณาจักรและรัฐโคโลัมเบียที่มีการบัญญัติกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับสำหรับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ เพื่อให้ได้รับความคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย และทรัพย์สินด้วย

3. สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ

มาตรา 20* พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551 ผู้ที่จะได้รับความคุ้มครองต้องอยู่ในฐานะ “ผู้ประสบภัยจากรถ” เพื่อให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นและค่าเสียหายส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้น เมื่อศึกษามาตรา 9 พบว่ากฎหมายกำหนดให้รถยนต์ทุกประเภทต้องทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ แต่ไม่ได้กล่าวถึงรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ เมื่อไม่มีการกฎหมายให้อำนาจผู้ใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถฯ แต่กฎหมายไม่ได้ตัดสิทธิของผู้ใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 ว่าด้วยกฎหมายละเมิด จากผู้กระทำละเมิดให้ได้รับผิดชดเชยค่าสินไหมทดแทน เนื่องจากความเสียหายอันมาจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ ถือเป็นความเสียหายฐานละเมิดทำให้ผู้เสียหายได้รับความ

*พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551 มาตรา 20 บัญญัติว่า “เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่บริษัทได้รับประกันภัยไว้ ให้บริษัทจ่าย ค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยเมื่อได้รับคำร้องขอจากผู้ประสบภัย”

เสียหาย ผู้ที่ถูกกระทำละเมิดย่อมสามารถใช้สิทธิเรียกร้องได้ตามมาตรา 420 ในฐานกระทำละเมิดให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ร่างกาย ชีวิต และอนามัย จำต้องได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น (ธานีวรภัทร์, 2555, หน้า 101-102)

ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาและวิเคราะห์บทบัญญัติแห่งกฎหมายเกี่ยวกับการทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศไทยร่วมกับบทบัญญัติแห่งกฎหมายของต่างประเทศ ได้แก่ สหราชอาณาจักร สาธารณรัฐสิงคโปร์ และรัฐโคลัมเบีย ผู้เขียนจึงขอเสนอแนวทางการกำหนดมาตรการทางกฎหมาย ดังนี้

1. แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 4 (9) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

โดยเป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ให้เพิ่มลักษณะของรถที่ใช้ภายในประเทศไทย ในมาตรา 4 (9) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 **ข้อความเดิม**

มาตรา 4 (9) บัญญัติว่า "รถ" หมายความว่า ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางบก ซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น และหมายความรวมถึงรถพ่วงของรถนั้นด้วย ทั้งนี้ เว้นแต่รถไฟ"

แก้ไขเป็น

มาตรา 4 (9) ความว่า "รถ" หมายความว่า ยานพาหนะทุกชนิด รวมทั้งเคลื่อนที่ด้วยตนเองได้ ใช้ในการขนส่งทางบก ซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า ระบบปฏิบัติการ หรือพลังงานอื่น และหมายความรวมถึงรถพ่วงของรถนั้นด้วย ทั้งนี้ เว้นแต่รถไฟ"

2. แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 4 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

โดยเป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ให้เพิ่มเติมประเภทของรถยนต์ในประเทศไทย ในมาตรา 4 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 **ข้อความเดิม**

มาตรา 4 บัญญัติว่า "รถ" หมายความว่า "รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง"

แก้ไขเป็น

มาตรา 4 ความว่า "รถ" หมายความว่า "รถยนต์ รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติอาจมีหรือไม่ มีผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง"

3. แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 7 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่แก้ไข

เพิ่มเติมฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551

โดยเป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ให้เพิ่มเติมรถที่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายในมาตรา 7 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551 **ข้อความเดิม**

มาตรา 7 บัญญัติว่า “ภายใต้บังคับมาตรา 8 เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยกับบริษัท

จำนวนเงินเอาประกันภัย ให้กำหนดตามชนิด ประเภท และขนาดของรถ แต่ต้องไม่น้อยกว่าจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง”

แก้ไขเป็น

มาตรา 7 ความว่า “ภายใต้บังคับมาตรา 8 เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ ซึ่งรถอาจขับเคลื่อนอัตโนมัติก็ได้ ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยกับบริษัท

จำนวนเงินเอาประกันภัย ให้กำหนดตามชนิด ประเภท ระดับความสามารถของรถยนต์ และขนาดของรถ แต่ต้องไม่น้อยกว่าจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง”

4. แนวทางการทำประกันภัยภาคบังคับของรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ หากมีการใช้ภายในประเทศไทย

ตามหลักการทำประกันภัยภาคบังคับของรถยนต์ที่ขับเคลื่อนโดยมนุษย์ มีการจัดให้มีการประกันภัยเพื่อให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยจากรถให้ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมาย ทั้งยังสามารถเรียกร้องค่าเสียหายได้ อย่างไรก็ตามหากไม่มีการประกันภัยภาคบังคับ เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นจากอุบัติเหตุ จะไม่สามารถเรียกร้องค่าเสียหายได้ (ธนภฤต ครุปัญญาภรณ์, 2559, หน้า 19-30) ดังนั้นผู้เขียนเล็งเห็นว่าสามารถนำเอาหลักการทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับที่กำหนดในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 5 พ.ศ. 2551 มาปรับใช้กับการจัดทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับสำหรับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติได้ เพื่อคุ้มครองผู้ขับขี่หรือผู้ใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติให้ได้รับค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมาย

หลักเกณฑ์การจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายจากอุบัติเหตุอันเกิดจากการใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ

ในกรณีการจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายจากอุบัติเหตุอันเกิดจากการใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ควรพิจารณาถึงความเสี่ยงที่อาจแปรผันกันการขับขี่ร่วมด้วย กล่าวคือ

1. การเปลี่ยนแปลงสถานะของผู้ขับขี่

ผู้เขียนคิดว่าเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ผู้ที่ต้องมีส่วนรับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่ต้องจ่ายให้แก่ผู้ขับขี่รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ คือ ผู้ผลิตรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ หรือบริษัทผู้คิดค้นระบบปฏิบัติการที่ทำงานภายในตัวรถ ทั้งนี้อาจ

เกี่ยวข้องกับความผิดจากการใช้ผลิตภัณฑ์ตามพระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 หรือไม่ ผู้ที่สนใจสามารถศึกษาเพิ่มเติมได้จากพระราชบัญญัติฯ ดังกล่าว

2. ความเสี่ยงที่มาจากผู้ผลิต ผู้ประกอบ ผู้นำเข้ารถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ และบริษัทผู้คิดค้นระบบปฏิบัติการ

หากพิสูจน์ได้ว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ไม่ได้เกิดจากการกระทำหรือพฤติกรรมของผู้ขับขี่หรือผู้ใช้รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ เช่น นำรถเข้าตรวจสอบคุณภาพตามมาตรฐานอย่างสม่ำเสมอ และปฏิบัติตามคำแนะนำของผู้ผลิต ผู้นำเข้ารถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติอย่างเคร่งครัด เป็นต้น ผู้เขียนเห็นว่าควรนำทฤษฎีความน่าจะเป็นมาปรับใช้ กล่าวคือ หากเกิดอุบัติเหตุขึ้นกับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ผู้ที่ควรจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหาย คือ ทั้งผู้ผลิต ผู้ประกอบ ผู้นำเข้ารถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ และบริษัทผู้คิดค้นระบบปฏิบัติการร่วมกับผู้ขับขี่รถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ และในกรณีละเลย เพิกเฉย ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของตนเองและผู้อื่น ควรจ่ายค่าสินไหมทดแทนในอัตราที่เท่ากัน โฉนดคำนวณจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามประกาศของสมาคมประกันวินาศภัย ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความชัดเจนแน่นอน สร้างบรรทัดฐานทางกฎหมายที่ครอบคลุมและเท่าทันกับบริบทความเปลี่ยนแปลง อีกทั้งอำนวยความสะดวกธรรมให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียอย่างเหมาะสม

บรรณานุกรม

- กรองกมล สันตจิตฺต. (2551). ปัญหาทางกฎหมายในการคุ้มครองผู้เสียหายตามพระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551. วิทยานิพนธ์ปริญญา
มหาบัณฑิต. มหาวิทยาลัยรามคำแหง,
กฤตพร เจริญกุล. (2559). ปัญหาการตีความและการบังคับใช้กฎหมาย เกี่ยวกับความรับผิดของผู้ค้า
ประกัน : ศึกษากรณีการให้สินเชื้เช่าซื้อรถยนต์ของธนาคารพาณิชย์. วิทยานิพนธ์ปริญญา
มหาบัณฑิต. มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต,
กัญญาภัทร ธาดาวรวงศ์ และเสถียรภาพ นาหลวง. (2565). มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้
พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 กับรถยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ. วารสารรัชต์ภาคย์ (สาขา
มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์), 16(44), 89-102.
กิตติบดี ไบพูล. (2561). ปกป้องกฎหมายความรับผิดเพื่อละเมิด. กฎหมายละเมิด, 8, 1-27.
คปภ. (2565). ข่าวประชาสัมพันธ์. <https://www.oic.or.th/th/consumer/news/releases/91436>
จิตติ เศรษฐบุตร. (2518). หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
จิตติ ดิงศรัทธี. (2526). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 มาตรา 354-452 (พิมพ์
ครั้งที่ 5 แก้ไขเพิ่มเติม) เรือนแก้วการพิมพ์.
จิตรา เพียรล้ำเลิศ. (2555). คำอธิบายกฎหมายว่าด้วยประกันภัย (พิมพ์ครั้งที่ 2) นิติธรรม.
ไชยยศ เหมะรัชตะ. (2546). ย่อหลักกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ประกันภัย พร้อมด้วยกฎหมายคุ้มครอง
ผู้ประสบภัยจากรถ (พิมพ์ครั้งที่ 7) นิติธรรม.
ณัฐภูมิินทร์ เขมะทัสสี และยุทนา พิมพ์เสน. (2561). รถจำลองขับเคลื่อนอัตโนมัติ Automatically Car.
วิทยานิพนธ์ปริญญาบัณฑิต. มหาวิทยาลัยสยาม,
ณิชกานต์ รัตนเดช. (2562). ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการทดสอบและการใช้งานยานพาหนะขับเคลื่อน
อัตโนมัติบนถนนสาธารณะ. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์,
ชนกฤต ครุปัญญามาตรย์. (2559). ประกันภัย พ.ร.บ. ระบบประกันภัยที่ต้องการเปลี่ยนแปลง. วารสาร
ประกันภัย, 35(147), 19-30.
ชนพัฒน์ เล็กเกียรติ์จจร. (2021). Fault Liability [เอกสารประกอบการสอน] (หน้า 3-39). คณะ
รัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.
ธานี วรภัทร์. (2555). กฎหมายว่าด้วยประกันภัย (พิมพ์ครั้งที่ 3) วิญญูชน.
ธานี วรภัทร์. (2558). กฎหมายว่าด้วยประกันภัย (พิมพ์ครั้งที่ 4) วิญญูชน.
ธีระยุทธ ปึกษา. (2562). คำอธิบายกฎหมายลักษณะประกันภัย (พิมพ์ครั้งที่ 2) นิติธรรม.

- นันทิตา โทวมงคล. (2561). *ความปลอดภัยในงานอุตสาหกรรม* [เอกสารประกอบการสอน]. (หน้า. 6-12). มหาวิทยาลัยราชภัฏนครปฐม
- บมจ.ภัทรลิสซิ่ง. (2566). *การบริหารความเสี่ยงในการขับขี่ (Risk management in driving)*.
<https://www.pl.co.th/single-post/2016/05/27/การบริหารความเสี่ยงในการขับขี่>
- บรรหาร กำลา. (2554). เจ้าหน้าที่ของรัฐรับทรัพย์สินและของขวัญอย่างไรไม่ผิดกฎหมาย. *จตุรนิติ*, 8(2).
https://www.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/elaw_parcy/ewt_dl_link.php?nid=2632รับของขวัญอย่างไรไม่ผิดกฎหมาย
- บริษัท ทิสโก้ อินซัวรันส์ โซลูชั่น จำกัด. (2556). *ความหมายของ “ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อชีวิตร่างกาย หรืออนามัยของบุคคลภายนอก”* <https://www.proprakan.com/third-party-bodily-injury/>
- ปานัสม์กัญ เทียนฉาย และคณะ. (2564). การจัดการความเสี่ยงธุรกิจรถยนต์ *Risk Management of Car Business*. *วารสารการบริหารนิติบุคคลและนวัตกรรมท้องถิ่น*, 7(9).
<https://so04.tci-thaijo.org/index.php/jsa-journal/article/view/249448/172564>
- ฝ่ายวิจัยและสถิติ บริษัท ไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด (มหาชน). (2559). รถยนต์ไร้คนขับ. *วารสารประกันภัย*, 31(132), 4-6.
- พงศกร สุขชื่น. (2556). *ความเสียหายในกฎหมายลักษณะละเมิด ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์*. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์,
- พจน์ ปุชปาคม. (2523). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด*. แสงทองการพิมพ์.
- พิเชษฐ์ เปี่ยมมีสมบูรณ์. (2559). *ปัญหากฎหมายความรับผิดทางกฎหมายแพ่งในความเสียหายที่เกิดจากการนำเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติมาใช้ในรถยนต์*. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,
- พินิจ ทิพย์มณี. (2550). *หลักประกันภัย*, วิญญูชน.
- เพ็ง เพ็งนิตี. (2560). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด พระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง (พิมพ์ครั้งที่ 10)* วิญญูชน.
- เพ็ง เพ็งนิตี. (2561). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด พระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง (พิมพ์ครั้งที่ 11)* กรุงเทพมหานคร พิมพ์ลิขิต.
- ภัทรนันท์ แสงศรี. (2562). *รถยนต์ไร้คนขับกับประเทศไทย*.
https://medium.com/@pattaranan_s/รถยนต์ไร้คนขับกับประเทศไทย

- ภาณุพันธุ์ อุดมสุวรรณกุล และภูมิภัทร อุดมสุวรรณกุล. (2563). ยานยนต์ไร้คนขับ จะเปลี่ยน
ประกันภัยอย่างไร. <https://www.bangkokbiznews.com/business/917783>
- ภาวิณี เอี่ยมตระกูล และสรารัตน์ ฉายพงษ์. (2564). การศึกษาปัจจัยพฤติกรรมเสี่ยงที่ส่งผลต่อการเกิด
อุบัติเหตุทางถนน. *วารสารชุมชนวิจัย*, 15(3), 30-42.
<http://trsl.thairoads.org/FileUpload/1813/220206001813.pdf>
- ภูมินทร์ บุตรอินทร์. (2563). รายงานฉบับสมบูรณ์ ประเด็นท้าทายทางด้านกฎหมายในยุค IoTs : ศึกษา
กรณีความรับผิดจากการใช้งาน Smart Car.
https://digital.library.tu.ac.th/tu_dc/frontend/Info/item/dc:169262
- เมธา สุพงษ์. (2554). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย. *สูตรไพศาล*.
- รัชพร ศรีเดช และคณะ. (2564). อุบัติเหตุบนท้องถนน : การสร้างแรงจูงใจเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุ
รถจักรยานยนต์ในวัยรุ่นและเยาวชน. *วารสารพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยสยาม*, 43(22),
127-136. [https://he01.tci-thaijo.org/index.php/nursingsiamjournal/article/
download/250900/171791/962331](https://he01.tci-thaijo.org/index.php/nursingsiamjournal/article/download/250900/171791/962331)
- วรสิทธิ์ จูติธนาการ และชุลีกร แต่โสภภาพงษ์. (2560). การศึกษาผลกระทบจากการเพิ่มวงเงินความ
คุ้มครองการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ. *วารสารประกาย*, 32(136), 40-45.
- ศันนกรณ โสทธิพันธ์. (2565). คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง และลาภมิควรได้
(พิมพ์ครั้งที่ 11) วิญญูชน.
- ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ. (2023). *การเปรียบเทียบสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย*.
<https://www.thairsc.com/data-compare>
- ศูนย์ข่าวผู้บริโภค. (2566). *เมื่อเกิดอุบัติเหตุเราเรียกร้องอะไรได้บ้าง*.
https://consumerthai.org/consumer_right/การใช้สิทธิเมื่อเกิดอุบัติเหตุ
- สมยศ เชื้อไทย. (2566). คำอธิบายวิชากฎหมายแพ่ง : หลักทั่วไป (พิมพ์ครั้งที่ 30) วิญญูชน.
- สมาคมประกันวินาศภัยไทย. (2558). *การประกันภัยรถยนต์คืออะไร?*
[https://www.tgia.org/insurance/motor#:~:text=2.การประกันภัยรถยนต์ที่มีต่อ
บุคคลภายนอก](https://www.tgia.org/insurance/motor#:~:text=2.การประกันภัยรถยนต์ที่มีต่อ,บุคคลภายนอก)
- สมาคมประกันวินาศภัยไทย. (2563, 1 เมษายน). *รูปแบบตารางกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครอง
ผู้ประสบภัยจากรถ*.
https://www.tgia.org/upload/file_group/9/download_1737.pdf
- สรพล สุขทรศนีย์. (2549). คำอธิบายกฎหมายลักษณะประกันภัย (พิมพ์ครั้งที่ 7) วิญญูชน.
- สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.). (2565). *การ*

ประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก.

<https://www.oic.or.th/th/education/insurance/miscellaneous/third-party-liability>

สิทธิโชค ศรีเจริญ. (2561). *หลักกฎหมายประกันภัย*, วิญญูชน.

สุขุม ศุภนิตย์. (2553). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด* (พิมพ์ครั้งที่ 7) นิติบรรณการ.

เสนีย์ ปราโมช. (2559). *ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยนิติกรรมและหนี้ เล่ม 1* (ภาค 1-2) (พิมพ์ครั้งที่ 3) วิญญูชน.

Center for Sustainable Systems University of Michigan. (2022). *Autonomous Vehicles Factsheet*. <http://css.umich.edu/sites/default/files/2022-09/Autonomous%20VehiclesCSS16-18.pdf>

ELEADER. (2019, January 8). *รอยแยกของเทคโนโลยีกับคน Self-Driving Car ความเหลื่อมล้ำหรือก้าวหน้า*. <https://www.theeleader.com/news-enterprise/self-driving-car-rift/#>

GOV.UK. (2022). *Vehicle insurance*. <https://www.gov.uk/vehicle-insurance>

KPMG. (2022). *Office locations*. <https://home.kpmg/xx/en/home/about/offices.html>

KPMG International. (2018). *2018 Autonomous Vehicles Readiness Index*. https://home.kpmg/xx/en/home/insights/2018/01/2018-autonomous-vehicles-readiness-index.html?cid=psrs_nwr_xx-acx_inf-avri&utm_medium=psrs&utm_source=nwr&utm_content=xx-acx&utm_campaign=inf-avri

Robinson, G. (2022). *Department of Motor Vehicles*. <https://dmv.dc.gov/service/vehicle-insurance>

SCG Logistics. (2563). *SCG-L PRACTICE: DOMINO THEORY* กับการป้องกันอุบัติเหตุ.

<https://www.scglogistics.co.th/th/scg-l-practice-domino-theory> ทฤษฎีโดมิโน

Statehood.dc.gov. (2022). *Frequently Asked Questions about Statehood for the People of DC*. <https://statehood.dc.gov/page/faq#:~:text=Washington%2C%20DC%2C%20isn't,Government%20of%20the%20United%20States.%22>

20DC%2C%20isn't,Government%20of%20the%20United%20States.%22

ประวัติย่อของผู้วิจัย

| | |
|---------------------------|--|
| ชื่อ-สกุล | นางสาวธิดารัตน์ หิรัญวงศ์ |
| วัน เดือน ปี เกิด | 14 มกราคม พ.ศ. 2537 |
| สถานที่เกิด | โรงพยาบาลสมเด็จพระบรมราชเทวี ณ ศรีราชา สภากาชาดไทย |
| สถานที่อยู่ปัจจุบัน | 216/64 หมู่ 2 ตำบลบ่อวิน อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี 20230 |
| ตำแหน่งและประวัติการทำงาน | พ.ศ. 2560-ปัจจุบัน เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป 5 งานบริหารความเสี่ยง ฝ่ายพัฒนาคุณภาพและบริหารความเสี่ยง โรงพยาบาลสมเด็จพระบรมราชเทวี ณ ศรีราชา สภากาชาดไทย |
| ประวัติการศึกษา | พ.ศ. 2560 นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง พ.ศ. 2567 นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยบูรพา |
| รางวัลหรือทุนการศึกษา | - |