

ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดตามกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์
ภาคสมัครใจ กรณีการนำรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล
ไปใช้เป็นรถยนต์สาธารณะ¹

กิตติยา เมตไตรพันธ์²

การศึกษาปัญหากฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดตามกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ กรณีการนำรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล ไปใช้เป็นรถยนต์สาธารณะ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงความหมาย ประวัติความเป็นมา แนวคิด ทฤษฎี และหลักการเกี่ยวกับความรับผิดตามกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ กรณีการนำรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล ไปใช้เป็นรถยนต์สาธารณะ ซึ่งทำให้ผู้ศึกษาได้รับความรู้ความเข้าใจว่ารากฐานแห่งความรับผิดเมื่อเกิดเหตุละเมิด หรืออุบัติเหตุจราจรซึ่งเป็นปัญหาสำคัญที่ก่อให้เกิดความสูญเสียอันจะนำไปสู่ปัญหาสังคมและเศรษฐกิจได้อย่างมากในปัจจุบัน การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจจึงเป็นสิ่งจำเป็นที่นำมาเป็นทางเลือกหรือตัวช่วยในการเผชิญความเสี่ยงภัยโดยเป็นผู้รับโอนความเสี่ยงภัยจากผู้ขับขี่มาเป็นของบริษัทประกันภัยแทนและบริษัทประกันภัยจะเข้าปฏิบัติตามสัญญาในการเยียวยาความเสียหายให้แก่ผู้เสียหายแทนผู้ขับขี่และลดความเสี่ยงที่ผู้ขับขี่อาจจะไม่มีความสามารถในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายจนทำให้ผู้เสียหายไม่ได้รับความเป็นธรรมเท่าที่ควร อันเป็นการนำแนวคิดการโอนความเสี่ยงภัยมาใช้ประโยชน์ เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการเยียวยาชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นและกลับคืนสู่สภาวะปกติดังเดิมก่อนเกิดเหตุละเมิดให้ได้มากที่สุด และเป็นแนวคิดที่ใช้กันในทุกๆ ประเทศเพื่อมุ่งรักษาความสงบสุขและสร้างความปลอดภัยให้แก่ประชาชน แม้ในการอยู่ร่วมกันเป็นสังคมแล้วนั้นย่อมมีการกระทบกระทั่งถึงสิทธิเสรีภาพต่อกันบ้าง

แต่อย่างไรก็ตามเมื่อเกิดการกระทำละเมิดขึ้นย่อมก่อให้เกิดความขัดแย้ง รัฐยังคงมีความจำเป็นต้องเข้าควบคุมหรือหาแนวทางที่จะแก้ไขและเยียวยาผู้เสียหายเพื่อมิให้กระทบสิทธิของประชาชนผู้เสียหายมากเกินไป รัฐจึงควรเข้ามาแทรกแซงในการออกกฎหมายต่างๆ เพื่อให้เกิดความสงบสุขและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน เพื่อสร้างความสมดุลในการอยู่ร่วมกันระหว่างเอกชนและ

¹บทความนี้เรียบเรียงจากการศึกษาอิสระ เรื่อง ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดตามกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ กรณีการนำรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล ไปใช้เป็นรถยนต์สาธารณะ โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษา คือรองศาสตราจารย์สุเมธ จานประดับ และคณะกรรมการสอบ คือ รองศาสตราจารย์จุฑามาศ นิสารัตน์ และรองศาสตราจารย์เรืองยศ แสนภักดี

²นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต (วิทยาเขตบางนา) คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

สังคมโดยรวมให้เกิดประโยชน์มากที่สุด โดยอ้างอิงจากธรรมชาติของเสียงในการอยู่ร่วมกันอย่างสงบสุข จำเป็นต้องผสานประโยชน์ระหว่างกันให้สมดุลไม่ว่าจะเป็นผลประโยชน์ของปัจเจกชน ผลประโยชน์ของรัฐและผล ประโยชน์ของสังคม ซึ่งในการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจแม้จะมีความเสรีในการเลือกเข้าทำสัญญาต่อกันแต่สัญญาประกันภัยมีลักษณะที่เป็นการเอาเปรียบผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นผู้บริโภคได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีความรับผิดชอบบุคคลภายนอกหรือผู้เสียหายซึ่งเป็นผู้ประสบภัย รัฐจึงจำเป็นต้องเข้ามาควบคุมเพื่อให้เกิดความสงบสุขของสังคม และลดปัญหาความขัดแย้งขึ้นเพื่อเป็นประโยชน์แก่สังคมส่วนรวม ดังนั้นหน่วยงานของรัฐในหลายๆภาคส่วนจำเป็นต้องบูรณาการเพื่อให้เกิดการรักษาสมดุลอันจะทำให้เกิดความสงบเรียบร้อยของสังคม โดยเฉพาะในกรณีการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้เป็นรถยนต์สาธารณะแล้วก่อให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินหรือบุคคลอื่น ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้

ผลจากการศึกษาทำให้ทราบว่ากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบตามกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ กรณีการนำรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล ไปใช้เป็นรถยนต์สาธารณะนั้นยังไม่มี ความชัดเจนและครอบคลุมเพียงพอ โดยเฉพาะกรณีการขับขี้อัตโนมัติหรือรถจักรยานยนต์โดยผ่านแอปพลิเคชัน ที่แม้จะมีกฎหมายรองรับว่าเป็นการใช้รถยนต์โดยถูกกฎหมายแล้วก็ตาม แต่สำหรับการนำรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์มาใช้เป็นรถยนต์สาธารณะโดยไม่ใช่นำมารับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์นั้น ยังคงผิดกฎหมายอยู่ ซึ่งสามารถสรุปประเด็นปัญหาได้ดังนี้

ประเด็นปัญหาแรก ปัญหาเกี่ยวกับบุคคลซึ่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายทางละเมิด กรณีผู้ขับขี่นำรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล ไปใช้เป็นรถยนต์สาธารณะ ซึ่งโดยปกติผู้ขับขี่ที่ได้กระทำละเมิดจะต้องเป็นผู้ชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 ที่ผู้ทำละเมิดต้องรับผิดชอบในผลที่ตนได้ก่อ แต่อย่างไรก็ตามกฎหมายยังกำหนดให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ทำละเมิดไม่ว่าจะเป็นนายจ้าง ตัวการตัวแทน บิดามารดา ผู้อนุญาต และผู้ปกครองหรือผู้ดูแล ตลอดจนถึงบริษัทประกันภัยร่วมรับผิดชอบชดเชยค่าสินไหมทดแทนด้วย ซึ่งเป็นปัญหาคือว่าบุคคลใดบ้างที่จะต้องรับผิดชอบกับผู้ขับขี่ในกรณีการนำรถยนต์ไปใช้รับจ้างสาธารณะโดยเฉพาะการใช้ผ่านแอปพลิเคชัน ซึ่งพบว่าบุคคลที่จะต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ขับขี่เมื่อผู้ขับขี่นำรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลไปใช้เป็นรถยนต์สาธารณะโดยผ่านแอปพลิเคชันแล้วมีความเสียหายเกิดขึ้นกับบุคคลภายนอกสามารถวิเคราะห์ได้ว่าความรับผิดชอบของนายจ้างสำหรับการกระทำละเมิดของลูกจ้างตามมาตรา 425 ซึ่งจะต้องวิเคราะห์ว่าการปฏิบัติงานของผู้ขับขี่นั้นอยู่ในลักษณะการทำงานในทางที่จ้างหรือไม่ ซึ่งต้องดูว่าการทำงานนั้นเป็นการทำงานตามสัญญาจ้างแรงงานหรือจ้างทำของกันแน่ ซึ่งยังไม่มีความชัดเจนเพียงพอ แต่หากพิจารณาตามข้อตกลงหรือสัญญาจ้างแรงงานนั้น มิได้มีข้อตกลงหรือสัญญาจ้างแรงงานต่อกัน และมีลักษณะเป็นการจ้างทำของมากกว่าจ้างแรงงาน จึงไม่อยู่ในบังคับของมาตรา 425 แต่อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นแล้วเข้าหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบ

ทางละเมิดของตัวการตัวแทน(ตัวแทนเชิด)ตามมาตรา 427 โดยมีพฤติการณ์ที่แสดงออกแจ้งชัดว่าผู้ให้บริการแพลตฟอร์มออนไลน์เชิดผู้ขี้ขี้เป็นตัวแทน ทั้งมีการยอมให้ผู้ขี้ขี้ใช้ชื่อของผู้ให้บริการแพลตฟอร์มออนไลน์ หรือโลโก้ หรือสัญลักษณ์ที่ทำให้บุคคลภายนอกเข้าใจได้ว่าผู้ขี้ขี้เป็นตัวแทนของผู้ให้บริการแพลตฟอร์มออนไลน์โดยผลแห่งกฎหมาย จึงทำให้ผู้ให้บริการแพลตฟอร์มออนไลน์ต้องร่วมรับผิดชอบแห่งละเมิดด้วย แต่อย่างไรก็ตาม หากผู้ขี้ขี้หรือผู้เอาประกันภัยได้ทำประกันภัยภาคสมัครใจไว้ บริษัทประกันภัยยอมให้ความคุ้มครองผู้ขี้ขี้ที่ทำละเมิดรวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องตามเงื่อนไขแห่งกรมธรรม์ประกันภัยที่ตกลงกัน เว้นแต่จะเป็นกรณีเข้าข้อยกเว้นที่กรมธรรม์ประกันภัยจะไม่คุ้มครองความรับผิดของผู้ขี้ขี้ตลอดถึงถึงบุคคลที่เกี่ยวข้องด้วย

ประเด็นปัญหาที่สอง ปัญหาเกี่ยวกับความเสียหายที่เรียกร้องได้ เนื่องจากการพิจารณาค่าสินไหมทดแทนภาคสมัครใจขึ้นอยู่กับดุลพินิจและแนวทางปฏิบัติของแต่ละบริษัทประกันภัย หรือผู้ตัดสินคดี ทำให้ผู้เสียหายได้รับค่าสินไหมทดแทนไม่เท่าเทียมกันขึ้นอยู่กับดุลพินิจของผู้พิจารณา และยังขาดหลักเกณฑ์และวิธีการในการกำหนดขอบเขตอัตราการจ่ายค่าสินไหมทดแทนว่าควรจะมีค่าเสียหายเป็นจำนวนขึ้นสูงขึ้นต่ำอย่างไรในในแต่ละประเภทความเสียหาย ซึ่งกฎหมายยังไม่มีกำหนดเกณฑ์อัตราการจ่ายค่าสินไหมทดแทนสำหรับการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจไว้ให้เป็นที่แน่ชัดเหมือนอย่างหลักเกณฑ์และวิธีการจ่ายค่าสินไหมทดแทนสำหรับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ อันจะเป็นปัญหาต่อไปในการพิจารณาค่าสินไหมทดแทนของแต่ละบริษัทที่ไม่มีเกณฑ์กลางในการใช้พิจารณาร่วมกัน จึงควรแก้ไขเพิ่มเติมในคำสั่งนายทะเบียนที่ 10/2563 โดยกำหนดอัตราขั้นต่ำในการพิจารณาจ่ายค่าสินไหมทดแทนในแต่ละประเภทความเสียหายอย่างเฉพาะเจาะจงขึ้นเพื่อลดปัญหาการใช้ดุลพินิจมากเกินไปอันจะเป็นการคุ้มครองความเสียหายของบุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายให้เกิดความยุติธรรม และลดการเอาเปรียบจากข้อสัญญาหรือแนวประเพณีปฏิบัติในการกำหนดอัตราค่าสินไหมทดแทนของบริษัทประกันภัยแต่ละบริษัทที่ไม่มีเกณฑ์กลางในการควบคุม

ประเด็นปัญหาประการสุดท้าย ปัญหาเกี่ยวกับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งยังคงมีปัญหาในการตีความกรมธรรม์ประกันภัยโดยเฉพาะในกรณีที่ผู้ขี้ขี้นำรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ส่วนตัวบุคคลไปใช้เป็นรถสาธารณะ แต่ได้ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจไว้เป็นประเภทการใช้รถยนต์ส่วนตัวบุคคล อันเป็นการใช้รถยนต์ผิดประเภทจากที่ได้เอาประกันภัยไว้ แม้จะได้มีกฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ออกมารองรับเพื่อให้การนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้เป็นรถยนต์สาธารณะเป็นเรื่องที่ชอบด้วยกฎหมายแล้วก็ตาม แต่กรมธรรม์ประกันภัยที่ได้ทำไว้ก่อนกฎกระทรวงฉบับดังกล่าวซึ่งยังมีผลบังคับใช้อยู่ในระยะเวลาประกัน จะทำให้กรมธรรม์ประกันภัยที่ทำให้เกิดความคุ้มครองหรือไม่ เมื่อพิจารณาตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 10/2563 ข้อ 9.2 ได้ระบุว่าประกันภัยจะไม่คุ้มครองในกรณีที่ผู้ขี้ขี้หรือผู้เอาประกันภัยได้ใช้รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ผิดประเภทจากที่ได้จดทะเบียนไว้ และพระราชบัญญัติ

รถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 21 ได้ห้ามมิให้ใช้รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ผิดจากประเภทที่จดทะเบียนไว้ หากฝ่าฝืนจะต้องถูกลงโทษ เมื่อผู้ขับขี่ฝ่าฝืนต่อกฎหมายย่อมเป็นการผิดวัตถุประสงค์ของการประกันภัยด้วย ซึ่งทำให้ประกันภัยไม่มีหน้าที่และความรับผิดชอบต่อผู้เอาประกันภัยหรือผู้ขับขี่ แต่สำหรับบุคคลภายนอกนั้น กฎหมายยังกำหนดให้บริษัทประกันภัยเข้ามาชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญเสีย หรือความเสียหายอย่างใด ๆ ที่เกิดขึ้นกับบุคคลภายนอก แล้วจึงจะใช้สิทธิไล่เบี้ยเอาจากผู้ขับขี่ที่ทำความผิดต่อไป เพื่อเป็นการคุ้มครองบุคคลภายนอกให้ได้รับการเยียวยา แม้ว่าจะมีกฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 ออกมารับรองแล้วว่าการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้เป็นรถยนต์สาธารณะโดยผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ สามารถทำได้โดยถูกต้องตามกฎหมายแล้ว แต่ไม่อาจทำให้ความคุ้มครองตามกฎหมายประกันภัยเปลี่ยนแปลงตามไปด้วยไม่ จึงไม่อาจตีความแบบและข้อความนายทะเบียนให้เปลี่ยนแปลงไปจากข้อตกลงแห่งสัญญากรมธรรม์ที่ได้ทำกันไว้ก่อนมีการเปลี่ยนแปลงทางทะเบียน

จากการศึกษาค้นคว้าปัญหากฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดตามกฎหมายประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ กรณีการนำรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล ไปใช้เป็นรถยนต์สาธารณะ ผู้ศึกษาพบว่ามีกฎหมายหลายฉบับที่ยังไม่ครอบคลุม หรือขาดตกบกพร่องอยู่ ผู้ศึกษาจึงขอเสนอแนะแนวทางแก้ไขดังนี้

1. ปัญหาเกี่ยวกับบุคคลซึ่งต้องรับผิดในทางละเมิด กรณีผู้ขับขี่นำรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล ไปใช้เป็นรถยนต์สาธารณะ ผู้ศึกษาขอเสนอแนะดังนี้

1.1 ให้เพิ่มเติมบทบัญญัติในกฎกระทรวงรถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2564 โดยเพิ่มเติมคำจำกัดความในกฎกระทรวง คือ เพิ่มความหมายของ“ผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์” ซึ่งจะต้องมีสัญชาติไทยหรือจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย และเป็นผู้ที่ได้รับอนุญาตในการประกอบการขนส่งสาธารณะผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์” และเพิ่มความหมาย“ผู้ขับขี่” ว่าเป็นผู้ลงทะเบียนและรับจ้างงานในระบบเครือข่ายของผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อรับจ้างขนส่งคนโดยสารหรือบริการขนส่งสาธารณะ ตลอดจนถึงเพิ่มเติมบทลงโทษเมื่อมีการฝ่าฝืนต่อกฎกระทรวงนี้จากเดิมที่ไม่มีการกำหนดโทษหากมีการฝ่าฝืน อันจะเป็นการควบคุมมิให้เกิดปัญหาขึ้นได้

1.2 ให้กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ออกกฎหมายควบคุมผู้ประกอบการหรือผู้ให้บริการแอปพลิเคชัน ซึ่งในปัจจุบันยังไม่มีออกกฎหมายควบคุม โดยเฉพาะผู้ประกอบการหรือผู้ให้บริการแอปพลิเคชันต่างประเทศ โดยการออกเป็นกฎกระทรวงควบคุมแพลตฟอร์มออนไลน์อย่างเช่นประเทศสหรัฐอเมริกาที่มีกฎหมาย Ride – Sharing มาบังคับใช้กับกรณีรับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ผู้ศึกษาจึงขอเสนอให้ออกกฎกระทรวงว่าด้วยการควบคุมดูแลธุรกิจบริการขนส่งบนแพลตฟอร์มออนไลน์ โดยมีเนื้อหาสาระครอบคลุมในเรื่องการจดทะเบียนจัดตั้งตามกฎหมายไทย การระบุนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการและผู้ขับขี่ว่าเป็นนายจ้างลูกจ้าง การบังคับให้มีการประกันภัยเชิงพาณิชย์แก่ผู้ขับขี่ที่เป็นลูกจ้าง

การจัดให้มีระบบการจัดเก็บข้อมูลผู้ขับขี่ เส้นทางเดินทางขนส่ง การติดตั้งระบบติดตามจีพีเอส การส่งข้อมูลให้กรมการขนส่งทางบกหรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทราบหรือเมื่อหน่วยงานมีการร้องขอ เป็นต้น

2. ปัญหาเกี่ยวกับความเสียหายที่เรียกร้องได้ ควรให้สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ออกคำสั่งหรือมาตรการเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ในการกำหนดค่าสินไหมทดแทนให้บริษัทประกันภัยปฏิบัติในการพิจารณาจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามแต่ละลักษณะกรณีความเสียหาย ให้มีมาตรฐานเกณฑ์กลาง ผู้ศึกษาจึงขอเสนอแนะให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมในคำสั่งนายทะเบียนที่ 10/2563 ข้อ 1 โดยกำหนดอัตราขั้นต่ำในการพิจารณาจ่ายค่าสินไหมทดแทนในแต่ละประเภทความเสียหาย อย่างเฉพาะเจาะจงขึ้นเหมือนกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

โดยเพิ่มข้อ “1.1.4 ในกรณีได้รับความเสียหายต่อร่างกายไม่ถึงกับสูญเสียชีวิต หรือทุพพลภาพ บริษัทจะจ่ายค่าเสียหาย ตามความเสียหายที่แท้จริง

และเพิ่มข้อ 1.1.5 ในกรณีได้รับความเสียหายต่อร่างกาย ถึงขนาดสูญเสียชีวิต หรือทุพพลภาพ บริษัทจะจ่าย

(1) สูญเสียมือสองข้าง หรือแขนสองข้าง หรือเท้าสองข้าง ขาสองข้าง หรือสายตาสองข้าง (ตาบอด) บริษัทจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนไม่น้อยกว่า 500,000 บาท ต่อหนึ่งคน

(2) สูญเสียมือหนึ่งข้าง แขนหนึ่งข้าง เท้าหนึ่งข้าง ขาหนึ่งข้าง สายตาหนึ่งข้าง (ตาบอด) ตั้งแต่ 2 กรณีขึ้นไป บริษัทจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนไม่น้อยกว่า 500,000 บาทต่อหนึ่งคน

(3) กรณีทุพพลภาพชั่วคราว บริษัทจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนไม่น้อยกว่า 300,000 บาทต่อหนึ่งคน

(4) สูญเสียมือหนึ่งข้าง หรือแขนหนึ่งข้าง หรือเท้าหนึ่งข้าง ขาหนึ่งข้าง หรือสายตาหนึ่งข้าง (ตาบอด) กรณีใดกรณีหนึ่ง บริษัทจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนไม่น้อยกว่า 250,000 บาทต่อหนึ่งคน

(5) ทุพพลภาพ เป็นใบ้หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด สูญเสียชีวิต สืบพันธุ์ หรือความสามารถสืบพันธุ์ จิตพิการอย่างติดตัว บริษัทจะจ่ายค่าสินไหมทดแทน ไม่น้อยกว่า 250,000 บาทต่อหนึ่งคน

(6) สูญเสียอวัยวะอื่นใด นอกเหนือจากที่ระบุไว้ใน (1) (2) (3) (4) และ (5) ซึ่งการสูญเสีย หรือการถูกทำลายลงแล้วนั้นจะกระทบต่อการดำรงชีวิตอย่างปกติสุขของผู้ประสบภัย เช่น การสูญเสียม้าม ปอด ตับ ไต หรือ ฟันแท้ทั้งซี่ตั้งแต่ 5 ซี่ ขึ้นไป หรือกรณีกะโหลกศีรษะถูกทำให้เสียหายเป็นเหตุให้ต้องใส่กะโหลกเทียม เป็นต้น บริษัทจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนไม่น้อยกว่า 300,000 บาทต่อหนึ่งคน

(7) สูญเสียนิ้วตั้งแต่ข้อนิ้วขึ้นไป ไม่ว่านิ้วเดียวหรือหลายนิ้ว บริษัทจะจ่ายค่าสินไหมทดแทน ไม่น้อยกว่า 200,000 บาทต่อหนึ่งคน

3.ปัญหาเกี่ยวกับความคุ้มครองตามกฎหมายประกันภัย มีการฝ่าฝืนใช้รถผิดประเภทควรที่จะมีบทกำหนดโทษเพื่อลดปัญหาการฝ่าฝืนกฎหมายให้ ผู้ศึกษาจึงขอเสนอแนะให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายดังนี้

3.1 แก้ไขเพิ่มเติมคำสั่งนายทะเบียนที่ 10/2563 ในหมวดความคุ้มครองความรับผิดบุคคลภายนอก ข้อ 2. ให้ผู้ฝ่าฝืนใช้รถยนต์ผิดประเภทจะต้องรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้นเองในวงเงินที่มากขึ้นเพื่อป้องกันการฝ่าฝืนหรือทำผิดในการใช้รถ จากเดิมรับผิดเพียง 2,000 บาทแรกของความเสียหายต่อทรัพย์สิน ควรแก้ความรับผิดให้สูงขึ้นโดย รับผิดชอบร้อยละห้าสิบของความเสียหายต่อทรัพย์สินแต่ไม่น้อยกว่า 2,000 บาท ในกรณีที่ผู้รถยนต์ในเวลาเกิดอุบัติเหตุนอกเหนือจากที่ได้ระบุไว้ในตาราง

3.2 แก้ไขในเรื่องข้อยกเว้นการห้ามใช้รถผิดประเภทตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 21 ที่แต่เดิมยังไม่มีบัญญัติครอบคลุมไปถึงการการนำรถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้เป็นรถโดยสารสาธารณะ และเพิ่มบทกำหนดโทษมาตรา 60 มาตรา 62 และมาตรา 62/1 ที่วางกำหนดโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนใช้รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ผิดประเภทดำเนินไปจึงสมควรแก้ไขใหม่เพื่อลดอัตราการฝ่าฝืนดังนี้

ในมาตรา 21 เห็นควรแก้ไขโดยเพิ่มข้อยกเว้นข้อ (5) เป็น “ มาตรา 21 ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถไม่ตรงตามประเภทที่จดทะเบียนไว้ เว้นแต่ในกรณีดังต่อไปนี้

(5) การใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเป็นรถยนต์สาธารณะ เฉพาะกรณีการใช้รถยนต์รับจ้างผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์

มาตรา 60 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 6 (2) (3) (4) หรือ (5) มาตรา 6/1 วรรคสองและวรรคสาม มาตรา 11 มาตรา 12 วรรคหนึ่ง มาตรา 13 วรรคหนึ่ง มาตรา 14 มาตรา 16 วรรคหนึ่ง มาตรา 17 วรรคหนึ่งและวรรคสอง มาตรา 18 วรรคหนึ่ง มาตรา 20 วรรคหนึ่ง มาตรา 21 มาตรา 22 วรรคหนึ่ง มาตรา 27 วรรคหนึ่ง มาตรา 26 หรือมาตรา 57 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท ควรแก้ไขอัตราโทษให้สูงขึ้นเป็น ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าพันบาท แต่ไม่เกินสองหมื่นบาท

มาตรา 62 ผู้ได้รับจ้างบรรทุกคนโดยสารโดยผู้รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนหรือรถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัดในท้องที่ที่รัฐมนตรีประกาศตามมาตรา 23 วรรคหนึ่งโดยไม่ได้รับอนุญาตจากนายทะเบียน หรือไม่ได้รับยกเว้นตามมาตรา 23 วรรคสองหรือวรรคสามต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ควรแก้ไขอัตราโทษให้สูงขึ้นเป็นต้องระวางโทษปรับไม่เกินหกหมื่นบาท”

มาตรา 62/1 ผู้ได้รับจ้างบรรทุกคนโดยสารโดยฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 27/1 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท ควรแก้ไขอัตราโทษให้สูงขึ้นเป็นต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าพันบาท แต่ไม่เกินสองหมื่นบาท”

นอกจากนี้สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ควรออกคำสั่งหรือมาตรการควบคุมให้บริษัทประกันภัยออกความคุ้มครองตรงตามกรมธรรม์ประกันภัยโดยขอ

ความร่วมมือกับกรมขนส่งทางบกเพื่อขอให้จัดส่งข้อมูลผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ให้บริการผ่านแอปพลิเคชันให้กับสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ) ด้วย

เอกสารอ้างอิง

กรชนก สุริยาเรืองฤทธิ์ และเสกฐพงษ์ ไปวันเสาร์. ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับกฎหมายการ

ควบคุมการให้บริการรถยนต์ร่วมเดินทางผ่านแอปพลิเคชันพทพ:กรณี ศึกษากฎหมายประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศออสเตรเลีย. วารสารกฎหมายขนส่งและพาณิชยนาวิ. ฉบับที่ 16. [Online], Available: <https://so04.tci-thaijo.org/index.php/transportandmaritimelawjournal/issue/download/16851/4062>. 2564, (ตุลาคม,17).

ประชาไท.ชนรู้จักปัญหา “ไรเดอร์” มุมแรงงานสัมพันธ์ที่ยังคลุมเครือและแนวทางแก้ไข-คุ้มครองในทางกฎหมายที่อาจต้องถกกันอีกยาว.บทความสัมภาษณ์ออนไลน์เรื่องปัญหาสิทธิไรเดอร์ ศูนย์นิติศาสตร์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์ลำปาง.[Online], Available:<https://prachatai.com/journal/2021/08/94442>. 2564, (ตุลาคม,17).

สิทธิกร ศักดิ์แสง. แนวคิดว่าด้วยกฎหมายที่เป็นเครื่องมือของรัฐควบคุมคนในสังคม : มุมมองเชิงลบและเชิงบวก. (บทความวิจัย).วารสารนิติศาสตร์และสังคมท้องถิ่น law and Local Society Journal, ฉบับที่ 3 (1) (มกราคม-มิถุนายน 2562):หน้า 35. [Online], Available: <https://so04.tci-thaijo.org/index.php/ljsj/article/download/189825/138524/2564>, (ตุลาคม, 14).

สุรศักดิ์ มณีสร.สรุปการบรรยาย วิชา น.230 กฎหมายสัญญาทางพาณิชย์ 1. คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ [Online], Available:<https://www.law.tu.ac.th/blog/wp-content/uploads/2020/04.pdf>. 2564, (พฤศจิกายน, 30).