

บทที่ 5

บทสรุปและเสนอแนะ

จากการศึกษากฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่ง อาจพอสรุปได้ดังนี้ ในด้านการควบคุมที่เกี่ยวกับการประกอบการขนส่ง มีกฎหมายที่ควบคุมหลายฉบับด้วยกัน ได้แก่ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นการควบคุมทั้งผู้ประกอบการขนส่งและผู้ปฏิบัติหน้าที่ในรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่ง เช่น ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องเป็นผู้ที่ได้รับอนุญาต มีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนด จะต้องใช้รถยนต์ที่มีสภาพสมบูรณ์แข็งแรง มีอุปกรณ์ส่วนควบครบถ้วน การจัดการขนส่งจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ในส่วนของจำนวนเที่ยวการเดินทาง การบรรทุกสินค้าหรือผู้โดยสาร จำนวนรถที่ใช้ในการขนส่ง จำนวนผู้ประจำรถที่จะต้องมิในแต่ละเที่ยวของการเดินทาง สำหรับผู้ขับรถขนส่งจะต้องเป็นผู้ที่ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามประเภทของรถที่ได้ทำหน้าที่ขับรถ ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่จะต้องมีสภาพร่างกายและจิตใจสมบูรณ์ ไม่เสพสุรายาเมา ไม่ใช้สารเสพติดหรือสารที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรทางบก เป็นต้น เจ้าหน้าที่จะทำการตรวจสอบว่าผู้ประกอบการขนส่งหรือผู้ขับรถขนส่งได้ปฏิบัติตามที่กฎหมายได้กำหนดไว้หรือไม่ การตรวจสอบนั้นจะมีทั้งการตรวจสอบประจำปีหรือตามกำหนดเวลาที่กำหนดไว้ และตรวจสอบเป็นครั้งคราวหรือตามที่เจ้าหน้าที่เห็นสมควร พนักงานเจ้าหน้าที่ที่สามารถที่จะใช้ประโยชน์จากสมุดประจำรถ ประวัติผู้ประจำรถ ใบกำกับสินค้าที่ทำการขนส่งที่ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องจัดทำขึ้นและเก็บประจำไว้ในรถที่ใช้ในการขนส่ง มีรายละเอียดที่พนักงานเจ้าหน้าที่นำไปใช้ในการตรวจสอบได้สะดวกรวดเร็ว ส่วนที่สำคัญอีกประการหนึ่งในการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่ใช้ในการขนส่งคือ ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องวางหลักทรัพย์เป็นเงินสดหรือพันธบัตรรัฐบาลไทย หรือเป็นสัญญาประกันภัยเพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่ผู้ประกอบการขนส่งเป็นผู้เอาประกันภัย เพื่อเป็นหลักประกันแก่ผู้ได้รับความเสียหายจากรถที่ใช้ในการขนส่ง ที่จะได้รับค่าใช้จ่ายเบื้องต้นเป็นเงินจำนวนไม่เกิน 10,000 บาท เพื่อนำไปใช้เยียวยาความเสียหายที่ตนได้รับ เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นจากรถที่ใช้ในการขนส่งผู้เสียหายมาขอรับจากพนักงานเจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบกได้ โดยต้องปฏิบัติ

ตามที่กฎหมายกำหนดไว้ การจ่ายค่าใช้จ่ายเบื้องต้นนี้แม้จะเป็นการจ่ายโดยปราศจากความผิดก็ตาม แต่ผู้ที่ได้รับค่าใช้จ่ายเบื้องต้นจะต้องเป็นผู้ที่กฎหมายระบุไว้เท่านั้น ซึ่งได้แก่ผู้ที่มิได้อยู่ในรถขนส่งคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายแต่ได้รับความเสียหาย หรือผู้ที่อยู่ในรถขนส่งคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายแต่ไม่รวมถึงผู้ขับรถขนส่ง คนงาน หรือลูกจ้างประจำที่อยู่ในระหว่างปฏิบัติหน้าที่ และผู้ที่มิได้อยู่ในรถคันที่ไม่ได้ก่อความเสียหาย เป็นการคุ้มครองบุคคลภายนอกเท่านั้น

พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 เป็นกฎหมายที่ควบคุมเกี่ยวกับวัตถุอันตรายประเภทต่างๆ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งเนื่องจากเป็นผู้ที่มีวัตถุอันตรายอยู่ในความครอบครอง การประกอบการขนส่งวัตถุอันตรายต้องมีการขออนุญาตอีกครั้งหนึ่งนอกจากการขออนุญาตประกอบการขนส่งตามกฎหมายการขนส่งทางบกแล้ว และยังมีควบคุมในด้านอื่นอีกเช่น การจัดวางสิ่งที่จะบรรทุก รถที่จะใช้ในการบรรทุกจะต้องเป็นรถที่มีคุณสมบัติหรือมีอุปกรณ์ส่วนควบต่างๆ ตามที่กฎหมายได้กำหนดไว้สำหรับการขนส่งวัตถุอันตรายแต่ละชนิด ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องระมัดระวังในการตรวจสอบความถูกต้องของสิ่งที่ใช้ในการขนส่งหรือรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่ง ความถูกต้องของภาชนะบรรจุและฉลากของวัตถุอันตราย ความเหมาะสมของวิธีการขนส่ง เนื่องจากการขนส่งวัตถุอันตรายหากเกิดอันตรายหรืออุบัติเหตุขึ้นแล้วจะสร้างความเสียหายแก่ประชาชนได้อย่างร้ายแรงและเป็นบริเวณกว้างอีกด้วย จึงได้มีการบัญญัติกฎหมายขึ้นเพื่อควบคุมการขนส่งวัตถุอันตรายอย่างเคร่งครัด นอกจากนี้แล้วส่วนที่สำคัญอีกประการหนึ่งของพระราชบัญญัตินี้คือ ความรับผิดชอบเด็ดขาดในทางแพ่งของผู้ประกอบการขนส่ง ในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากวัตถุอันตรายในขณะที่อยู่ในความครอบครองของตนหรืออยู่ในระหว่างการขนส่ง เป็นความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งในการกระทำของลูกจ้างของตน เว้นแต่ผู้ประกอบการขนส่งจะสามารถพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นเพราะเหตุสุดวิสัย หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายเอง ทั้งนี้เพราะผู้ประกอบการขนส่งเป็นผู้ที่อยู่ในฐานะที่ดีที่สุดที่จะป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการประกอบการขนส่ง เป็นผู้คัดเลือกบุคคลที่จะเข้ามาทำงานให้กับตน จึงเป็นหน้าที่ของผู้ประกอบการขนส่งในการเลือกบุคคลที่มีคุณภาพ มีความเหมาะสมมาทำงาน ดังนั้นเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นจากการกระทำของเขาเหล่านั้นผู้ประกอบการขนส่งจึงต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น นอกจากนี้แล้วกฎหมายยังกำหนดความรับผิดในทางแพ่งจากการกระทำของผู้อื่น เป็นความรับผิดในการกระทำของผู้ที่อยู่ในลูกโซ่ของการกระจาย ผู้ประกอบการขนส่งอาจจะต้องรับผิดชอบในการกระทำของผู้ส่งหรือผู้ที่รับวัตถุอันตรายต่อจากตนไปหรือบุคคลใดก็ตามที่อยู่ในลูกโซ่ของการกระจาย เพราะกฎหมายต้องการยกระดับความปลอดภัยให้สูงขึ้น โดยอาศัยผู้ที่อยู่ในกลุ่มอาชีพที่ต่อเนื่องกันต่างต้องรับผิดชอบในการกระทำของบุคคลที่อยู่ในระดับขึ้นไปหรือถดถอยมาจากตน หากมีความ

เสียหายเกิดขึ้นจากวัตถุอันตราย เนื่องจากผู้ที่มีอาชีพต่อเนื่องกันย่อมต้องทราบดีว่าผู้อื่นว่าบุคคลใดมีพฤติการณ์ที่มีความน่าเชื่อถือหรือไม่ มีความรับผิดชอบในการประกอบอาชีพเพียงไร เพราะอย่างไรก็ตามความรับผิดชอบที่สุดแล้วจะตกแก่ผู้ที่จะต้องรับผิดชอบที่แท้จริง

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เป็นกฎหมายที่กำหนดขึ้นเพื่อคุ้มครองช่วยเหลือผู้ที่ประสบภัยหรือได้รับความเสียหายจากรถยนต์ ให้ได้รับการช่วยเหลือเป็นเงินจำนวนหนึ่งโดยรวดเร็ว เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้นำเงินไปใช้บรรเทาความเสียหายของตนได้อย่างทันท่วงที ผู้ที่มีรถไว้ใช้หรือเป็นเจ้าของรถยนต์ทุกคันจะต้องทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นจากรถแล้วไม่ว่าจะเป็นบุคคลใด จะอยู่ในหรือนอกรถ หรือบริเวณใดก็ตาม หากได้รับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากรถ จะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นเสมอ แม้แต่ผู้ที่ก่อให้เกิดความเสียหายดังกล่าวด้วย ความเสียหายที่ได้รับจะต้องเป็นอันตรายที่เกิดแก่นามัย ร่างกายหรือต้อชีวิตเท่านั้น โดยขอรับจากบริษัทประกันภัยที่รับประกันรถยนต์นั้นหรือจากกองทุนทดแทน การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นการจ่ายโดยไม่ต้องคำนึงว่าฝ่ายใดเป็นฝ่ายผิด ตามหลักความรับผิดชอบโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด การกำหนดให้มีการจ่ายค่าเสียหายดังกล่าวนี้จะเป็นหลักประกันแก่ผู้เสียหายผู้ประสบภัยจากรถและสถานพยาบาลต่างๆ ที่จะได้รับค่าเสียหายหรือได้รับค่าชดเชยในการรักษาพยาบาลที่ได้ให้บริการไปแล้ว เป็นเงินจำนวนไม่เกิน 10,000 บาทกรณีไม่ถึงกับชีวิตและไม่เกิน 20,000 บาทกรณีถึงแก่ชีวิต

ในกฎหมายต่างประเทศในเรื่องของการควบคุมการขนส่งทางบกโดยรถยนต์ ส่วนใหญ่จะมีลักษณะที่คล้ายคลึงกันกับกฎหมายของไทย เช่น การควบคุมตัวรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่ง ที่จะต้องมีส่วนประกอบที่เป็นโครงสร้าง ส่วนควบ และอุปกรณ์ครบถ้วนถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนดไว้ หรือผู้ขับรถขนส่งจะต้องเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ได้ผ่านการทดสอบมาแล้ว จะต้องไม่ขับรถในลักษณะที่เป็นอันตรายหรืออาจเป็นอันตราย ไม่ขับรถในขณะที่มีเมามาจากสุราหรือยาเสพติด และอาจถูกตรวจสอบสภาพร่างกายในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ขับรถได้ หรือตรวจสารเสพติดหรือสิ่งมีเมามาในร่างกาย การจัดทำสมุดประจำรถ และบันทึกการเดินทางที่ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องจัดทำขึ้น เป็นต้น แต่มีบางส่วนของกฎหมายที่มีลักษณะแตกต่างกัน เช่น จำนวนชั่วโมงทำงานขับรถ กฎหมายขนส่งของประเทศนิวซีแลนด์ กำหนดห้ามผู้ประกอบการขนส่ง ยินยอมให้ผู้ขับรถทำหน้าที่ขับรถเป็นเวลาต่อเนื่องกันเกินกว่า 5 ชั่วโมงครึ่ง หรือภายในช่วงเวลา 24 ชั่วโมงได้ทำหน้าที่ขับรถรวมทั้งหมดมากกว่า 11 ชั่วโมง หรือทำงานในหน้าที่รวมทั้งหมดเกินกว่า 14 ชั่วโมง หรือไม่ได้รับการพักผ่อนเป็นเวลา 9 ชั่วโมงติดต่อกัน หรือไม่มีเวลาพักผ่อนติดต่อกันเป็นเวลา 24 ชั่วโมง หลังจากได้ทำการขับรถมาแล้ว 60 ชั่วโมงหรือได้ปฏิบัติงานแล้วเป็นเวลา 70 ชั่วโมง เป็นการกำหนดห้ามผู้ประกอบการขนส่งและผู้ทำหน้าที่ขับรถไว้อย่างเด็ดขาด กำหนดไว้เป็นการเฉพาะในกฎหมายขนส่งในขณะที่

กฎหมายของไทยไม่ได้กำหนดไว้จะมีอยู่แต่เพียงระเบียบของพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้ในการระบุจำนวนผู้ประจำรถ ว่าจะต้องมีพนักงานขับรถจำนวนกี่คนในแต่ละเที่ยวของการเดินรถ เพราะระเบียบได้กำหนดว่าผู้ที่ทำหน้าที่ขับจะต้องขับรถเป็นระยะทางไม่เกิน 400 กิโลเมตร หากการเดินรถเที่ยวนั้นมีระยะทางเกินกว่า 400 กิโลเมตรแล้วจะต้องมีพนักงานขับรถสำรองไว้สับเปลี่ยนด้วยเพื่อพนักงานขับรถได้รับการพักผ่อนที่เพียงพอ

ในกรณีอื่นๆ เช่น ได้มีการกำหนดเป็นข้อสันนิษฐานตามกฎหมายไว้เพื่อประโยชน์ในการควบคุมและการดำเนินคดี ในเรื่องของการบรรทุก ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องแน่ใจว่าการบรรทุกในหรือบนรถได้ถูกทำให้ปลอดภัยมั่นคง ในลักษณะที่จะไม่สามารถตกลงหรือหลุดออกจากรถได้ หากมีการตกลงหรือหลุดออกจากรถที่ใช้ในการขนส่ง จะถูกสันนิษฐานว่าผู้ประกอบการขนส่งไม่แน่ใจว่าการบรรทุกนั้นปลอดภัยหรือมีลักษณะที่จะตกลงหรือหลุดออกจากรถ เว้นแต่ผู้ประกอบการขนส่งจะพิสูจน์ได้ว่าการตกลงหรือหลุดออกมานั้นมิใช่ความผิดของตน นอกจากนี้เรื่องการบรรทุกแล้วยังได้มีการกำหนดข้อสันนิษฐานในเรื่องของความผิดเกี่ยวกับสมุดบันทึกการขับรถและจำนวนชั่วโมงในการขับรถ โดยกฎหมายให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าข้อความในสมุดดังกล่าวจากการเสนอของตำรวจหรือเจ้าหน้าที่จราจรหรือเจ้าหน้าที่อื่นที่ได้รับการแต่งตั้ง เป็นเอกสารที่มีความถูกต้องแน่นอน แต่สำหรับกฎหมายของประเทศไทยเอกสารดังกล่าวมิได้มีการรับรองหรือตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่ จึงมิได้เป็นเอกสารที่ถือว่าถูกต้องแน่นอนซึ่งจะมีผลต่อการควบคุมตรวจสอบและการดำเนินคดีต่อผู้ประกอบการขนส่ง เป็นต้น

ในการดำเนินคดีทั้งทางแพ่งและทางอาญาต่อผู้ประกอบการขนส่ง ผู้เสียหายหรือพนักงานอัยการเป็นโจทก์เป็นผู้มีภาระการพิสูจน์ในคดี ตามหลักผู้ใดกล่าวอ้างผู้นั้นต้องนำสืบในการดำเนินคดีอาญาการนำสืบพยานหลักฐานเพื่อพิสูจน์ความผิดของผู้ประกอบการขนส่งหรือความผิดของผู้ขับรถกระทำได้อาก เนื่องจากพยานหลักฐานที่จะนำมาใช้สนับสนุนหาได้ยากและเป็นเรื่องที่ยากแก่การพิสูจน์ทั้งสิ้น เพราะเป็นเรื่องที่รู้เห็นแต่เพียงฝ่ายเดียว นอกจากนี้จะต้องนำสืบพิสูจน์จนปราศจากเหตุอันควรสงสัย เป็นภาระอันหนักแก่โจทก์ ในการดำเนินคดีเรียกชดเชยค่าเสียหายในทางแพ่งผู้เสียหายมีภาระการพิสูจน์ว่าจำเลยขับรถโดยประมาทเลินเล่อหรือไม่ ผู้ประกอบการขนส่งเป็นนายจ้างของผู้ขับรถหรือไม่ การขับรถขนส่งนั้นเป็นการกระทำในทางการที่จ้างหรือไม่ ซึ่งล้วนแต่เป็นประเด็นที่ยากแก่การพิสูจน์ทั้งสิ้น เพราะเป็นเรื่องที่รู้เห็นแต่เพียงฝ่ายเดียวคือฝ่ายจำเลย แม้ว่าประเด็นเรื่องผู้ขับรถขนส่งประมาทเลินเล่อหรือไม่ มีประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 ที่สามารถช่วยลดภาระการพิสูจน์ของผู้เสียหายลง เนื่องจากกฎหมายกำหนดไว้เป็นความรับผิดเด็ดขาดและเป็นข้อสันนิษฐานตามกฎหมาย ที่ให้ผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลรถยนต์เป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากรถนั้น เว้นแต่จะเป็นเหตุสุดวิสัยหรือเป็นความผิดของผู้ต้องเสียหายเอง แต่ข้อสันนิษฐานนี้มิได้ครอบคลุมไปถึงผู้ประกอบการขนส่งซึ่งเป็นนาย

จ้างด้วย เพื่อให้มีโอกาสได้รับการชดเชยค่าเสียหายมากขึ้นจากการดำเนินคดีกับผู้ประกอบการขนส่งด้วย เพราะลำพังผู้กระทำละเมิดซึ่งเป็นเพียงลูกจ้างทำหน้าที่ขับรถไม่อยู่ในฐานะที่จะชดเชยค่าเสียหายได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่มีผู้เสียหายเป็นจำนวนมาก จึงจำเป็นต้องให้ผู้ประกอบการขนส่งเข้ามาร่วมรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นด้วย แต่การนำสืบประเด็นว่าผู้ประกอบการขนส่งเป็นนายจ้างและเป็นการกระทำในทางการที่จ้าง เป็นกรณีที่ทำได้ยากเพราะเป็นข้อเท็จจริงที่รู้เห็นแต่เพียงฝ่ายเดียว แม้ว่าภาระการพิสูจน์ของโจทก์ในคดีแพ่งจะน้อยกว่าในคดีอาญาก็ตาม โดยผู้เสียหายต้องนำสืบให้มีความน่าเชื่อถือมากกว่ามีน้ำหนักมากกว่าอีกฝ่ายในคดีแพ่งเป็นการชั่งน้ำหนักพยานหลักฐานของทั้งสองฝ่าย ตามหลักในการดำเนินคดีทั้งทางแพ่งและทางอาญาในต่างประเทศส่วนใหญ่แล้วจะมีหลักที่คล้ายกับของไทย จะมีแตกต่างกันบ้างในบางส่วน เช่น หลักในการกำหนดภาระการพิสูจน์ในคดี ในประเทศคอมมอนลอว์มีหลักกฎหมายบางอย่างที่มีบทบาทในการกำหนดภาระการพิสูจน์ คือ ข้อสันนิษฐานตามกฎหมายและข้อสันนิษฐานตามข้อเท็จจริง หรือการรู้ข้อเท็จจริงแต่เพียงฝ่ายเดียว หลักผิดปกติธรรมดา เป็นต้น ในการดำเนินคดีอาญาต่อผู้ประกอบการขนส่ง ในกฎหมายขนส่งของประเทศนิวซีแลนด์ ได้มีการกำหนดข้อสันนิษฐานในกรณีของการบรรทุก , ในกรณีของสมุดบันทึกการขับรถและจำนวนชั่วโมงในการขับรถ จากข้อบัญญัติเหล่านี้มีผลให้การดำเนินคดีกระทำได้ง่ายขึ้น เพราะกฎหมายจะสันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ประกอบการขนส่งไม่แน่ใจว่าการบรรทุกนั้นปลอดภัยมั่นคง หรือข้อความในสมุดบันทึกการเดินรถนั้นถูกต้องแน่นอน ภาระการพิสูจน์ของโจทก์ลดลง และทำให้มีเหตุผลที่น่าเชื่อถืออย่างเพียงพอ ประกอบการดำเนินคดีต่อผู้ประกอบการขนส่ง และทราบตัวผู้กระทำผิดได้อย่างรวดเร็ว ส่วนการดำเนินคดีในทางแพ่งในทางคอมมอนลอว์ได้มีการนำหลัก Res Ipsa Loquitur หรือเหตุการณ์ย่อมเป็นไปตามปกติธรรมดา มาใช้ในการดำเนินคดีละเมิด หลักนี้เป็นหลักในกฎหมายลักษณะพยาน นำมาใช้เพื่อสืบหาตัวผู้กระทำผิดในคดีละเมิด โดยเฉพาะกรณีประมาทเลินเล่อ การจะนำหลักนี้มาใช้จะต้องปรากฏว่าสิ่งที่ก่อให้เกิดความเสียหายอยู่ภายใต้การควบคุมของจำเลยหรือลูกจ้างของเขา และเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นตามธรรมดาจะไม่เกิดขึ้น ถ้าผู้กระทำได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควร และไม่มีพยานหลักฐานที่แสดงถึงสาเหตุที่เกิดขึ้นหรือแสดงว่าเหตุการณ์เกิดขึ้นอย่างไร หลักนี้เป็นการสันนิษฐานตามความเป็นจริง เป็นการสันนิษฐานว่าผู้กระทำนั้นเป็นผู้ประมาท เพราะตามปกติจะไม่เกิดเหตุการณ์เช่นนั้นขึ้นเว้นเสียแต่ว่าผู้กระทำจะมีผู้ประมาทเลินเล่อ ฝ่ายที่อ้างว่าตนมิได้ประมาทเลินเล่อจะต้องเป็นผู้พิสูจน์หักล้าง ผู้เสียหายโจทก์จึงไม่ต้องมีภาระการพิสูจน์ในประเด็นนี้แต่อย่างไร จะอย่างไรก็ตามหลักนี้มีได้ถูกนำมาใช้เป็นหลักในการกำหนดภาระการพิสูจน์ตามกฎหมายไทย จะนำมาใช้ในชั้นชั่งน้ำหนักพยานหลักฐานเท่านั้น

ในกรณีที่เป็นกรดำเนินการดำเนินคดีแพ่งเกี่ยวเนื่องกับคดีอาญามีหลักในการดำเนินคดีที่สำคัญคือ การรับฟังข้อเท็จจริงที่ยุติแล้วในคำพิพากษาคดีสวนอาญามาใช้เป็นข้อเท็จจริงในคดีสวนแพ่ง ข้อเท็จจริงนั้นจะต้องเป็นประเด็นโดยตรงกับคดีอาญา และดำเนินคดีสวนแพ่งไปตามหลักทางแพ่ง ผู้ที่จะต้องผูกพันรับฟังข้อเท็จจริงนั้นจะต้องเป็นคู่ความเดียวกันกับคดีอาญา ได้แก่ผู้เสียหายและจำเลยผู้ขับรถชนส่งเท่านั้น ผู้ประกอบการขนส่งซึ่งเป็นนายจ้างมิได้เป็นคู่ความในคดีอาญาด้วย จึงไม่ต้องผูกพันรับฟังข้อเท็จจริงดังกล่าวมาใช้ การดำเนินคดีต่อ นายจ้างผู้ประกอบการขนส่งจึงต้องเป็นไปตามหลักการดำเนินคดีทางแพ่งทั้งหมด ผู้ประกอบการขนส่งสามารถที่จะนำพยานหลักฐานใหม่มานำสืบแก้หรือปฏิเสธใจทักก็ได้ ผู้เสียหายจึงมีภาระการพิสูจน์ในคดี โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเด็นผู้ขับรถชนส่งลูกจ้างขับรถโดยประมาทเลินเล่อ ผู้เสียหายใจทักก็ต้องมีภาระการพิสูจน์ในคดีอยู่ดี แม้ว่าในคดีสวนอาญาข้อเท็จจริงรับฟังได้ว่าจำเลยผู้ขับรถได้ขับรถโดยประมาทก็ตาม ในกฎหมายต่างประเทศได้มีการดำเนินคดีแพ่งเกี่ยวเนื่องกับคดีอาญาเช่นกัน หลักในการดำเนินคดีก็มีลักษณะเช่นเดียวกับของไทย แต่ในเรื่องของการรับฟังข้อเท็จจริงในคดีอาญามาใช้ในคดีแพ่งนั้นบางกรณีก็ยินยอมให้มีการรับฟังบางกรณีก็ไม่ให้รับฟังข้อเท็จจริงนั้น

จากการศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งแล้ว พบว่ามีปัญหาหลายประการทั้งในสวนของกฎหมายและในทางปฏิบัติ จากการศึกษากฎหมายไทยและต่างประเทศในสวนที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ผู้เขียนได้มีข้อเสนอแนะแนวทางที่จะใช้ในการแก้ไขปัญหาดังต่อไปนี้

1. ปัญหาที่เกิดขึ้นเมื่อผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งได้รับการช่วยเหลือที่เร็วที่สุดคือ ค่าเสียหายเบื้องต้น ซึ่งเป็นเงินจำนวนน้อยมากไม่เพียงพอที่จะใช้เยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้น สำหรับการดำเนินคดีทางแพ่งเพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้ทำละเมิดและผู้ประกอบการขนส่งในฐานะนายจ้าง ผู้ประสบภัยมีภาระการพิสูจน์ในคดีประเด็นที่จะต้องพิสูจน์สวนใหญ่แล้วเป็นข้อเท็จจริงที่รู้เห็นแต่เพียงฝ่ายเดียว พยานหลักฐานที่จะนำมาใช้ในการสนับสนุนข้ออ้างของผู้ประสบภัยมีน้อยและขาดน้ำหนัก ทำให้น่าสืบได้ยากลำบาก ผู้ขับรถและผู้ประกอบการขนส่งเป็นผู้ที่รู้ข้อเท็จจริงที่ดีที่สุด ไม่ว่าจะเป็ประเด็นประมาทเลินเล่อหรือไม่ ผู้ประกอบการขนส่งเป็นนายจ้างหรือไม่ การขับรถชนส่งนั้นเป็นไปในทางการที่จ้างหรือไม่ ทำให้ผู้ประสบภัยมีภาระหนักในการพิสูจน์ประเด็นเหล่านี้ จากการศึกษาปัญหาการนำหลักข้อสันนิษฐานตามกฎหมายมาใช้เพื่อแก้ไขปัญหานี้ โดยกำหนดว่าถ้าปรากฏว่ารถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายเป็นรถยนต์ของผู้ประกอบการขนส่งที่ใช้ในการขนส่ง ให้

สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ประกอบการขนส่งนั้นเป็นนายจ้างและเป็นการกระทำในทางการที่จ้าง เป็นผลให้ลดภาระการพิสูจน์ของผู้ประสภภัย ผู้ประสภภัยเพียงแต่นำสืบว่ารถคันที่ก่อความเสียหายเป็นรถขนส่งของผู้ประกอบการขนส่งและใช้ในการขนส่งของเขาเป็นพอ ซึ่งเป็นการนำสืบที่ง่ายกว่ามาก ช่วยให้การดำเนินคดีทางแพ่งของผู้ประสภภัยสะดวกขึ้น ผู้ประสภภัยมีโอกาสดำเนินคดีใช้ค่าเสียหายในเต็มตามจำนวนที่เสียหายมากขึ้น การกำหนดข้อสันนิษฐานตามกฎหมายนี้ให้กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก เนื่องจากเรื่องเฉพาะของผู้ประกอบการขนส่งเท่านั้น มิได้มีผลต่อบุคคลอื่นโดยทั่วไปอย่างในมาตรา 437 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

2. การควบคุมการประกอบกิจการขนส่งเท่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบันมิได้มีการควบคุมอย่างเคร่งครัด ประกอบกับการขาดมาตรการทางเอกสารบางประการเพื่อใช้ในการควบคุม แม้ว่าตามกฎหมายได้กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องจัดทำสมุดประจำรถ ประวัติผู้ประจำรถ ใบกำกับสินค้า ซึ่งจะมีรายละเอียดเกี่ยวกับการขนส่งและผู้ปฏิบัติหน้าที่ในการขนส่ง แต่เอกสารเหล่านี้เป็นเพียงหลักฐานชิ้นหนึ่งที่เป็นคำรับของฝ่ายผู้ประกอบการขนส่ง ข้อความในเอกสารมิได้ถือว่าถูกต้องแน่นอน ผู้ประกอบการขนส่งสามารถที่จะนำสืบหักล้างได้ หลักฐานดังกล่าวจึงมิได้เป็นประโยชน์ในการควบคุม และต่อการดำเนินคดีเท่าไรนัก ดังนั้นการกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งยื่นส่งเอกสารเหล่านั้นต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ เพื่อรับรองความถูกต้องของเอกสาร จะทำให้เป็นเอกสารมหาชน ซึ่งจะมีผลทางกฎหมาย เนื่องจากกฎหมายได้สันนิษฐานว่าเป็นเอกสารที่แท้จริงและถูกต้อง เจ้าหน้าที่หรือพนักงานสอบสวนหรือพนักงานอัยการ หรือแม้แต่ผู้เสียหายสามารถใช้ประโยชน์จากเอกสารเหล่านี้ได้มากขึ้น เพราะข้อสันนิษฐานตามกฎหมายนี้จะช่วยให้เจ้าหน้าที่ต่างๆ ยึดถือข้อความในเอกสารเหล่านี้ใช้เป็นหลักในการควบคุมตรวจสอบ หรือใช้ในการดำเนินคดีอาญา หรือคดีแพ่งได้สะดวกขึ้น และยังช่วยลดภาระในการแสวงหาพยานหลักฐานฝ่ายโจทก์ได้อีกด้วย

3. ในการดำเนินคดีแพ่งเกี่ยวเนื่องกับคดีอาญา จากการศึกษาจะพบว่าจะเกิดปัญหาในกรณีที่ดำเนินคดีแพ่งต่อผู้ประกอบการขนส่งในฐานะนายจ้าง เพราะตามหลักของการดำเนินคดีแพ่งเกี่ยวเนื่องกับคดีอาญาแล้ว ผู้ประกอบการขนส่งเป็นบุคคลภายนอกจึงไม่ต้องผูกพันรับฟังข้อเท็จจริงที่ยึดแล้วตามคำพิพากษาในคดีอาญามาใช้ในการดำเนินคดีส่วนแพ่ง ทำให้การดำเนินคดีต่อผู้ประกอบการขนส่งผู้ประสภภัยจะต้องมีการพิสูจน์ในประเด็นต่างๆ ในคดี ในขณะที่ถูกจ้างผู้ขับรถจะต้องผูกพันข้อเท็จจริงนั้นอย่างเด็ดขาด และด้วยเหตุนี้อาจทำให้ผู้ประกอบการขนส่งอาจไม่ต้องร่วมรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นได้ ดังนั้นเพื่อให้การดำเนิน

คดีแพ่งเกี่ยวเนื่องกับคดีอาญาของผู้ประสมภยได้เป็นผล โดยให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องผูกพันตามข้อเท็จจริงที่ยุติแล้วในคดีอาญาด้วย อาศัยหลักการกำหนดข้อสันนิษฐานตามกฎหมายในลักษณะว่าในการดำเนินคดีแพ่งเกี่ยวเนื่องกับคดีอาญา ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่า นายจ้างจะต้องผูกพันตามข้อเท็จจริงที่ฟังเป็นยุติแล้วในคดีอาญาเช่นเดียวกับลูกจ้างของตน เว้นแต่นายจ้างจะนำสืบเป็นอย่างอื่น จากหลักนี้ผู้เขียนเห็นว่า จะช่วยให้ผู้ประสมภยสามารถดำเนินคดีแพ่งเกี่ยวเนื่องกับคดีอาญาต่อผู้ประกอบการขนส่งได้สะดวกรวดเร็วขึ้น เป็นไปในทางเดียวกันกับการดำเนินคดีต่อลูกจ้างผู้ขับรถขนส่ง

4. ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งในทางอาญา จากการศึกษาและวิเคราะห์ จะเห็นได้ว่า จะมีความรับผิดชอบบางประการที่ผู้ประกอบการขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบจากการกระทำของเขา หรือจากการกระทำของผู้ขับรถขนส่งซึ่งเป็นลูกจ้าง อาจเนื่องมาจากความยากลำบากในการพิสูจน์ความผิดเหล่านั้น หรือความผิดที่เกิดขึ้นมิได้เป็นการกระทำของเขา หรือกฎหมายไม่เปิดช่องให้ลงโทษ ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งไม่หวั่นเกรงต่อการกระทำนั้นๆ สร้างความไม่ปลอดภัยในการขนส่งอย่างยิ่ง มีผลกระทบต่อคนในสังคมโดยรวม เป็นความผิดเกี่ยวกับสวัสดิภาพสาธารณะ จึงต้องมีการกำหนดความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น เพื่อคุ้มครองประโยชน์ส่วนได้ส่วนเสียของสังคม ป้องกันมิให้นายจ้างอาศัยเป็นช่องทางหลีกเลี่ยงความรับผิดชอบของตน และปล่อยให้ลูกจ้างรับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียว เมื่อผู้ประกอบการขนส่งเป็นนายจ้างเป็นผู้ที่อยู่ในฐานะที่ดีที่สุดที่จะป้องกันมิให้เกิดความเสียหาย มีอำนาจในการควบคุมบังคับบัญชาลูกจ้างได้อย่างเต็มที่ มีอำนาจในการควบคุมความประพฤติของลูกจ้าง ดังนั้นการกำหนดให้นายจ้างต้องรับผิดชอบทางอาญาในการกระทำผิดของลูกจ้างของตนที่ได้กระทำในทางการที่จ้าง จึงเป็นแนวทางที่เหมาะสมกับปัญหาที่เกิดขึ้น เพราะการกำหนดความรับผิดชอบทางอาญาของนายจ้างผู้ประกอบการขนส่งในการกระทำของผู้ที่อยู่ในความควบคุมของตน จะทำให้ผู้ประกอบการขนส่งมีความระมัดระวังในการประกอบกิจการของตนมากขึ้น ควบคุมลูกจ้างอย่างใกล้ชิด คัดเลือกลูกจ้างที่จะเข้ามาทำงานให้กับตน สร้างความปลอดภัยแก่การขนส่งตั้งแต่ในขั้นต้น เป็นการป้องกันก่อนที่จะเกิดความเสียหาย นอกจากนี้แล้วการกำหนดความรับผิดชอบในทางอาญาของผู้ประกอบการขนส่งไว้ในกฎหมายการขนส่งทางบกซึ่งเป็นกฎหมายพิเศษ จะสามารถกำหนดโทษที่จะนำมาใช้ในแก่ผู้ประกอบการขนส่งได้เหมาะสมขึ้น และเป็นกฎหมายที่ผู้ประกอบการขนส่งทุกรายต้องทราบจะเป็นการเตือนผู้ประกอบการขนส่งไว้แต่ต้น หากเกิดความเสียหายหรือความผิดเกิดขึ้นจากการกระทำของลูกจ้างตน ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องรับผิดชอบด้วย

5. มาตรการอื่นๆ ที่จะนำมาใช้เพื่อให้การคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งเป็นผลยิ่งขึ้น ผู้เขียนขอเสนอแนะมาตรการดังนี้

1). การดำเนินคดีของผู้เสียหายจำนวนมาก (class action) ซึ่งเป็นมาตรการมุ่งหมายที่จะให้การดำเนินเรียกร้องค่าเสียหายในกรณีที่มีผู้เสียหายจำนวนมาก เป็นไปโดยสะดวก รวดเร็ว ประหยัดและให้เกิดความยุติธรรมแก่คู่ความทุกฝ่าย มีหลักที่สำคัญคือ การมีประเด็นข้อเท็จจริงหรือข้อกฎหมายร่วมกัน การมีส่วนได้ส่วนเสียร่วมกัน การเรียกร้องเพื่อผลแห่งคดีในแนวทางเดียวกัน โดยต้องเปิดโอกาสให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกคนสามารถเข้ามาในคดีได้ และมีผู้แทนในคดีที่จะสามารถปกป้องผลประโยชน์ของกลุ่มได้ มาตรการนี้เป็นมาตรการที่คุ้มครองประโยชน์ของสาธารณชน ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งมักจะสร้างความเสียหายให้แก่บุคคลเป็นจำนวนมาก เพื่อให้การดำเนินคดีเป็นไปด้วยความรวดเร็วและสะดวกในการดำเนินคดีครั้งเดียว หลีกเลี่ยงการซ้ำซ้อนในการฟ้องคดี ประหยัดค่าใช้จ่ายและเวลาแก่ทุกฝ่าย ผลของคำพิพากษาจะมีผลต่อผู้เสียหายทุกคนแม้จะไม่ได้เป็นผู้ร่วมลงชื่อในการดำเนินคดีก็ตาม

2). การให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องจัดทำประกันภัยรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งของตนทุกคันกับบริษัทประกันภัย เพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ในวงเงินประกันภัยที่สูงกว่าปัจจุบัน โดยกำหนดให้มีกฎหมายประกันภัยภาคบังคับสำหรับผู้ดำเนินกิจการขนส่งทุกประเภท และมีวงเงินประกันภัยสำหรับจ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่ง เป็นระบบประกันภัยแบบ no-fault liability เพื่อให้ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากรถได้รับการช่วยเหลือได้อย่างรวดเร็วและเป็นจำนวนที่เพียงพอต่อความจำเป็น เป็นการทำให้ประกันภัยภาคบังคับที่เป็นคนละส่วนกับประกันภัยเพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เพราะค่าเสียหายเบื้องต้นตามกฎหมายนั้นนอกจากบริษัทประกันภัยแล้วยังมีกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยที่ทำหน้าที่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น เพื่อให้เป็นการกระทบทกระเทือนต่อการดำเนินการของกองทุนทดแทน ที่จะต้องนำเงินที่เป็นของส่วนรวมมาจ่าย ส่วนหนึ่งของเงินที่นำมาจ่ายนั้นมาจากงบประมาณแผ่นดิน เมื่อผู้ประกอบการขนส่งเป็นผู้ที่ได้รับประโยชน์สูงสุดจากกระทำนั้น อีกทั้งเป็นผู้ที่ควบคุมการดำเนินการทั้งหมด จึงสมควรที่จะเป็นผู้ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งของตน ผู้ประกอบการขนส่งสามารถกระจายความเสี่ยงที่จะต้องรับผิดชอบโดยการจัดทำประกันให้กับรถทุกคัน แม้ว่าเบี้ยประกันที่ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องจ่ายสำหรับการประกันประเภทนี้จะอยู่ในอัตราที่สูงก็ตาม แต่เมื่อพิจารณาถึงความเสี่ยงที่จะต้องชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นเองแล้ว การทำประกันจะเหมาะสมกว่า ผู้ประกอบการขนส่งได้รับประโยชน์จากการทำประกันภัยมากกว่า อย่างไรก็ตามผู้ประกอบการขนส่งก็สามารถที่จะผลัดภาระในจ่ายเบี้ยประกันภัยนี้ไปยังผู้ใช้

บริการหรือผู้บริโภคได้ ในลักษณะของค่าบริการ ผู้ใช้บริการแม้จะต้องจ่ายค่าบริการมากขึ้นกว่าเดิมแต่ตนก็ได้รับการคุ้มครองจากประกันภัยดังกล่าวด้วย ทั้งสองฝ่ายต่างได้รับประโยชน์จากการมาตรการนี้ ส่วนจำนวนเงินที่ควรกำหนดให้เป็นมาตรฐานขั้นต่ำที่จะใช้เป็นฐานวงเงินประกันภัยภาคบังคับสำหรับรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่ง เมื่อพิจารณาจากค่าใช้จ่ายต่างๆ เกี่ยวกับการรักษาพยาบาล และค่าใช้จ่ายในการจัดงานศพ จึงควรจะเป็นวงเงินไม่ต่ำกว่า 100,000 บาทต่อคนต่อความเสียหายหนึ่งครั้งในกรณีที่เกิดแก่ความตาย และไม่ต่ำกว่า 50,000 บาทต่อคนโดยไม่มีการจำกัดจำนวนชั้นสูงสุดไว้ ในกรณีที่บาดเจ็บแต่ไม่ถึงแก่ชีวิต