

รายงานฉบับสมบูรณ์

สิทธิของคนใช้จักรยานบนทางสัญจร

The Right of People To Use A Bike on A Thoroughfare

โดย

นายบุญเลิศ โพธิ์ขำ

หัวหน้าโครงการ

และ

นายเจษฎา ไชยตา

ผู้ร่วมโครงการ

ในนาม

ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย

ยื่นต่อ

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ

10 มีนาคม 2558

## สิทธิของคนใช้จักรยานบนทางสัญจร

## The right of people to use a bike on a thoroughfare.

อาจารย์บุญเลิศ โพธิ์ข้า<sup>1</sup>, อาจารย์เจษฎา ไชยตา<sup>2</sup><sup>1</sup>คณะเทคโนโลยีอุตสาหกรรม, <sup>2</sup>คณะศิลปศาสตร์และวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยนครพนม

## บทคัดย่อ

งานวิจัยเรื่อง “สิทธิของคนใช้จักรยานบนทางสัญจร” เป็นการศึกษาถึงสิทธิของคนใช้จักรยานบนทางสัญจรเพื่อนำไปสู่การทำความเข้าใจถึงสิทธิ มาตรการทางกฎหมาย การจัดหมวดหมู่กฎหมาย การรวบรวมสังเคราะห์รูปแบบของสิทธิ สังเคราะห์มาตรการทางกฎหมายตลอดจนมีการเผยแพร่สิทธิเพื่อนำไปสู่การปรับวัฒนธรรมจักรยานเครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัยประกอบด้วย เอกสาร ตำรา บทความวิชาการ งานวิจัย วารสาร ข้อกฎหมาย เครือข่ายอินเทอร์เน็ตและผู้เชี่ยวชาญการวิเคราะห์ข้อมูลใช้สถิติเชิงพรรณนา(Descriptive Statistics)เพื่อนำไปสู่การสรุปผลและได้ข้อเสนอแนะจากงานวิจัยจากการศึกษาพบว่า 1)สิทธิผู้ใช้จักรยานบนทางสัญจรตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย(ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557 ที่ได้รับความคุ้มครองตามมาตรา 4 ได้แก่ สิทธิเสรีภาพในความเป็นมนุษย์ สิทธิเสรีภาพในความเป็นพลเมืองและสิทธิในความเสมอภาคซึ่งเป็นสิทธิที่ได้รับการคุ้มครองตามรัฐธรรมนูญ 2)สิทธิได้รับความคุ้มครองทางแพ่ง ได้แก่ ความรับผิดชอบในการละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งอยู่ในมาตรา 420,425,428,437,438,444,445 และมาตรา446และสิทธิได้รับความคุ้มครองทางอาญาได้แก่ความรับผิดชอบในการละเมิดตามประมวลกฎหมายอาญาจะอยู่ในมาตรา 59, 288, 291,300,374และมาตรา390 โดยประมวลกฎหมายอาญาเป็นจุดเริ่มแรกในการคุ้มครองสิทธิคนขี่จักรยานก่อนที่จะมีการเรียกร้องค่าเสียหายในทางแพ่งหรือในทางละเมิด 3)สิทธิตามกฎหมายจราจรของคนเดินเท้าและขี่จักรยานตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 อยู่ในมาตรา 79-84 ลักษณะ 10 ว่าด้วยรถจักรยานและ อยู่ในมาตรา 103-110 ลักษณะ 13 ว่าด้วยคนเดินเท้า 4)สิทธิของคนเดินเท้าและขี่จักรยานที่ได้รับการคุ้มครองตามกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยค่าเสียหายและได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันทีที่ได้แก่ ค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และแก้ไขเพิ่มเติมซึ่งปรากฏอยู่ในมาตรา 4,20,21,22,23,24,25,27และมาตรา32และสิทธิของคนเดินเท้าและขี่จักรยานที่ว่าด้วยกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยซึ่งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยทำหน้าที่ชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นโดยปรากฏอยู่ในมาตรา 33,34และมาตรา35 5)สิทธิได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายประกันสังคมสำหรับสิทธิผู้ใช้จักรยานและคนเดินเท้าในกรณีสิทธิประโยชน์ของผู้ประกันตน และเงื่อนไขการเกิดสิทธิที่ได้รับการคุ้มครองตามพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ.2533 แก้ไขเพิ่มเติมอยู่ในมาตรา 33,38,54,56,62,63,64,69,70,71และมาตรา73

**คำสำคัญ :** สิทธิ, ทางสัญจร, จักรยาน, มาตรการทางกฎหมาย, วัฒนธรรมจักรยาน

## ABSTRACT

Research on "the right of people to use a bicycle on the way," the study of the rights of people to use a bicycle on the way to contribute to the understanding of rights. Legal Measures Classification laws The synthetic form of the right. Synthesis of legal measures, as well as the right to distribute leads to adjust bicycle culture were used in this research include legal documents, journal articles, academic research network and expert analysis using descriptive statistics (Descriptive. Statistics) to lead to the conclusions and recommendations from the research. The study found that 1) the rights of cyclists on the way by the Constitution of the Kingdom of Thailand (Interim) Act 2557, which are protected under Section 4, including freedom of the human person. Freedom, citizenship and the right to equality, the right to be protected by the Constitution. 2) the protection of civil rights are. Liability in tort under the Civil and Commercial Code, in section. 420,425,428,437,438,444,445 and Section 446 and the right to be protected, including criminal liability for violations of the Criminal Code is located in Section 59, 288, 291 300 374 and Section 390. By the beginning of the Criminal Code to protect the rights of cyclists before a civil claim for damages or infringement. 3) the legal traffic of pedestrians and cyclists along. The Road Traffic Act 2522 in section 79-84 10 style on bicycles and in Section 103-110 on the 13 pedestrians. 4) the rights of pedestrians and cyclists who are covered by laws protecting the victims of the car so that victims receive compensation and damages, including introductory course and promptly. Compensation under the Victims Protection Act of 2535 vehicles and amendments which appear in the statute. 4,20,21,22,23,24,25,27 and Section 32 and the rights of pedestrians and cyclists on the Victims Compensation Fund for Victims Compensation Fund, which acts primarily by appearing in damages. section 33,34 and Section 35 5) The right to be protected by the social security law for the rights of cyclists and pedestrians in the event of the insured benefits. And conditions of the rights that are protected under the Social Security Act. 2533 amendments to the statute. 33,38,54,56,62,63,64,69,70,71 and Section 73

**Keywords:** *rights, walkways, bike, legal, cultural bicycles.*

## กิตติกรรมประกาศ

การทำวิจัยครั้งนี้ได้รับทุนสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพและสำเร็จ  
ลุล่วงด้วยดีโดยได้รับความอนุเคราะห์เป็นอย่างดีจาก อาจารย์สุรศักดิ์ แสนพรหม ผู้เชี่ยวชาญด้าน  
กฎหมาย , ผู้ช่วยศาสตราจารย์บุญเยี่ยม ยศเรืองศักดิ์ , ผู้ช่วยศาสตราจารย์ศุภชัย ปลายเนตร อาจารย์  
ประจำคณะเทคโนโลยีอุตสาหกรรมให้คำปรึกษาคำแนะนำเกี่ยวกับการอ้างอิงและการเขียนบรรณานุกรม  
และคณาจารย์สาขานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยนครพนมทุกท่านที่ให้คำชี้แนะและสนับสนุนให้กำลังใจทำให้  
งานวิจัยฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี ผู้วิจัยขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง

นายบุญเลิศ โพธิ์ขำ  
ผู้วิจัย

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ค
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ง
กิตติกรรมประกาศ	จ
สารบัญ	ฉ
บทที่	
๑    บทนำ	๑
๑.    ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	๑
๒.    วัตถุประสงค์ของโครงการ	๓
๓.    สมมุติฐานของการศึกษา	๓
๔.    ขอบเขตการการศึกษา	๓
๕.    นิยามศัพท์เฉพาะ	๔
๖.    วิธีดำเนินการศึกษา	๔
๗.    ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๔
๒    ความหมาย แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	๖
๑.    แนวคิดเกี่ยวกับสิทธิและเสรีภาพโดยทั่วไป	๖
๑.๑    ความหมายของสิทธิและเสรีภาพ	๖
๑.๒    ประเภทของสิทธิและเสรีภาพ	๙
๒.    ที่มาและความหมายของสิทธิและเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญ	๑๕
๒.๑    ที่มาของสิทธิและเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญ	๑๕
๒.๒    ความหมายของสิทธิและเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญ	๒๐
๓.    แนวความคิดเรื่องการขนส่งอย่างยั่งยืน	๒๑
๓.๑    บทบาทการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์	๒๒
๓.๒    ประวัติความเป็นมาของจักรยาน	๒๓
๓.๓    การเดินทางด้วยจักรยาน	๒๕
๓.๔    ลักษณะทางกายภาพของผู้ใช้จักรยานและเส้นทางจักรยาน	๒๖
๓.๕    รูปแบบของเส้นทางจักรยาน	๒๗
๓.๖    แนวทางการพิจารณาและวางแผนสร้างเส้นทางจักรยาน	๒๘
๓.๗    วัสดุและอุปกรณ์ประกอบเส้นทางจักรยาน	๒๙
๓.๘    สิ่งอำนวยความสะดวกในการขี่จักรยาน	๓๐
๓.๙    ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยาน	๓๑
๔.    ความปลอดภัยในการปั่นจักรยานบนถนน	๓๓
๔.๑    เตรียมพร้อมก่อนปั่น	๓๓
๔.๒    ถนนที่ควรหลีกเลี่ยง	๓๔
๔.๓    ถนนที่ปั่นจักรยานได้	๓๕

๔.๔	สิ่งที่ควรสังเกตและข้อควรระวังในขณะปั่นจักรยานบนถนน	๓๕
๔.๕	เทคนิคการปั่นจักรยานที่ควรรู้	๓๕
๕.	อุบัติเหตุบนท้องถนน	๓๗
๕.๑	ความหมายอุบัติเหตุ	๓๗
๕.๒	ความสูญเสียอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ	๓๘
๕.๓	ความสำคัญของอุบัติเหตุ	๓๙
๕.๔	สวัสดิภาพในการจราจรทางบก	๔๐
๕.๕	การป้องกันอุบัติเหตุในการจราจรทางบก	๔๓
๕.๖	การป้องกันด้านสิ่งแวดล้อม	๔๘
๖.	กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับคนขี่จักรยาน	๕๒
๖.๑	พระราชบัญญัติรถลาก รัตนโกสินทร์ศก เริ่มใช้ พระราชบัญญัติรถลาก รัตนโกสินทร์ศก	๕๒
๖.๒	พระราชบัญญัติรถจ้าง รัตนโกสินทร์ศก	๕๓
๖.๓	พระราชบัญญัติขนาดเกวียน พระพุทธศักราช ๒๔๕๙ เริ่มใช้ ๑ เมษายน ๒๔๕๙	๕๓
๖.๔	พระราชบัญญัติล้อเลื่อน พระพุทธศักราช ๒๔๖๐	๕๔
๖.๕	พระราชบัญญัติล้อเลื่อน พุทธศักราช ๒๔๗๘	๕๔
๖.๖	พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔	๕๔
๖.๗	ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๒๙๕ เรื่องทางหลวง (ลงวันที่ ๒๘ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๑๕)	๕๔
๖.๘	พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕	๕๔
๖.๙	พระราชบัญญัติรถยนต์ ร.ศ.๑๒๘ (พ.ศ.๒๔๕๒) และประกาศแก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช ๒๔๖๐	๕๕
๖.๑๐	พระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช ๒๔๗๓	๕๕
๖.๑๑	พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒	๕๕
๖.๑๒	พระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช ๒๔๗๗	๕๕
๖.๑๓	พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒	๕๕
๗.	ระบบหลักประกันสุขภาพในประเทศไทย	๕๕
๗.๑	วิวัฒนาการระบบประกันสุขภาพไทย	๕๕
๗.๒	ระบบหลักประกันสุขภาพในประเทศไทย	๕๗
๘.	งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	๕๙
๓	หลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสิทธิคนขี่จักรยานบนทางสัญจร	๗๒
๑.	สิทธิผู้ขี่จักรยานบนทางสัญจรตาม รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย(ฉบับชั่วคราว)พุทธศักราช ๒๕๕๗	๗๒
๒.	พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕	๗๖
๒.๑	บทนิยาม	๗๖

๒.๒ ประเภททางหลวง	๗๗
๓. ความรับผิดชอบเพื่อละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์	๘๐
๓.๑ การกระทำละเมิด	๘๐
๓.๒ นายจ้างต้องร่วมกันรับผิดชอบกับลูกจ้างในการละเมิด	๘๒
๓.๓ ผู้ว่าจ้างทำของไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันผู้รับจ้างได้ก่อ	๘๕
๓.๔ ความรับผิดชอบในการเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะ	๙๓
๓.๕ ศาลเป็นผู้กำหนดค่าสินไหมทดแทน	๙๔
๓.๖ ผู้ทำละเมิดต้องชดใช้ค่าเสียหายทั้งในปัจจุบันและอนาคต	๙๙
๓.๗ การใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอก	๑๐๒
๓.๘ ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความที่เสียหายอย่างอื่น อันมิใช่ตัวเงิน	๑๐๔
๔. การกระทำผิดในทางอาญาที่ต้องรับผิดชอบในการละเมิด	๑๐๖
๔.๑ ความรับผิดชอบทางอาญาของบุคคล	๑๐๖
๔.๒ เจตนาฆ่า	๑๑๐
๔.๓ ประมาทเป็นเหตุถึงแก่ความตาย	๑๑๑
๔.๔ ประมาทเป็นเหตุอันตรายสาหัส	๑๑๒
๔.๕ เห็นผู้อื่นตกอยู่ในภยันตรายแห่งชีวิต	๑๑๓
๔.๖ ประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ	๑๑๔
๕. สิทธิตามกฎหมายจราจรของผู้และขี่จักรยาน	๑๑๕
๕.๑ บทนิยาม	๑๑๕
๕.๒ กฎหมายจราจรที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยาน	๑๑๘
๕.๓ การสวมหมวกกันน็อกของผู้ขี่จักรยาน	๑๒๓
๖. สิทธิของผู้ขี่จักรยานที่ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ	๑๒๔
๖.๑ ค่าสินไหมทดแทน	๑๒๔
๖.๒ กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย	๑๓๕
๗. สิทธิได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายประกันสังคม	๑๕๒
๗.๑ ข้อยกเว้นและคำนิยาม	๑๕๓
๗.๒ สิทธิประโยชน์ของผู้ประกันตน และเงื่อนไขการเกิดสิทธิ	๑๕๔
๘. ผลการศึกษา	๑๖๓
๑. สิทธิผู้ขี่จักรยานบนทางสัญจรตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๗	๑๖๓
๒. สิทธิได้รับความคุ้มครองทางแพ่งและทางอาญาในกรณีได้รับผลกระทบต่อสิทธิของคนใช้จักรยานบนทางสัญจร	๑๖๖
๒.๑ ความรับผิดชอบในการละเมิดสิทธิคนเดินเท้าและขี่จักรยานตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์	๑๖๖
๒.๒ การกระทำผิดในทางอาญาที่ต้องรับผิดชอบในการละเมิด	๑๗๔

๓. สิทธิตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่จักรยาน	๑๗๗
๓.๑ กฎหมายจราจรที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยาน	๑๗๗
๓.๒ การสวมหมวกกันน็อกของผู้ขับขี่จักรยาน	๑๗๙
๔. สิทธิของผู้ขับขี่จักรยานที่ได้รับความคุ้มครอง	
ตามกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ	๑๘๐
๔.๑ ค่าสินไหมทดแทน	๑๘๐
๔.๒ กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย	๑๘๕
๕. สิทธิได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายประกันสังคม	๑๘๘
๕.๑ การเป็นผู้ประกันตนและการสิ้นสุดสภาพการประกันตน	๑๘๘
๕.๒ สิทธิได้รับประโยชน์ทดแทนจากกองทุน	๑๘๙
๕.๓ สิทธิประโยชน์ของผู้ประกันตน	๑๘๙
๖. ระบบประกันสุขภาพภาครัฐและระบบประกันสุขภาพภาคเอกชน	๑๙๔
๖.๑ ระบบประกันสุขภาพภาครัฐ	๑๙๔
๖.๒ ระบบประกันสุขภาพภาคเอกชน	
๑๙๖	
๕. บทสรุป อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ	๑๙๘
๑. บทสรุป	๑๙๘
๑.๑ สิทธิผู้ขับขี่จักรยานบนทางสัญจรตามรัฐธรรมนูญ	
แห่งราชอาณาจักรไทย(ฉบับชั่วคราว) พ.ศ. ๒๕๖๗	๑๙๘
๑.๒ สิทธิได้รับความคุ้มครองทางแพ่งและทางอาญาใน	
กรณีได้รับผลกระทบต่อสิทธิของคนใช้จักรยานบนทางสัญจร	๑๙๙
๑.๓ สิทธิตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่จักรยาน	๒๐๐
๑.๔ สิทธิของผู้ขับขี่จักรยานที่ได้รับความคุ้มครอง	
ตามกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ	๒๐๒
๑.๕ สิทธิได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายประกันสังคม	๒๐๓
๑.๖ ระบบประกันสุขภาพภาครัฐและระบบประกันสุขภาพภาคเอกชน	๒๐๓
๒. อภิปรายผล	๒๐๕
๒.๑ สิทธิผู้ขับขี่จักรยานบนทางสัญจรตามรัฐธรรมนูญ	
แห่งราชอาณาจักรไทย(ฉบับชั่วคราว) พ.ศ. ๒๕๖๗	๒๐๕
๒.๒ สิทธิได้รับความคุ้มครองทางแพ่งและทางอาญาใน	
กรณีได้รับผลกระทบต่อสิทธิของคนใช้จักรยานบนทางสัญจร	๒๐๗
๒.๓ สิทธิตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่จักรยาน	๒๐๗
๒.๔ สิทธิของผู้ขับขี่จักรยานที่ได้รับความคุ้มครอง	
ตามกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ	๒๐๙
๒.๕ สิทธิได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายประกันสังคม	๒๑๙



๒.๖ ระบบประกันสุขภาพภาครัฐและระบบประกันสุขภาพภาคเอกชน	๒๑๐
๓. ข้อเสนอแนะ	๒๑๒
บรรณานุกรม	๒๑๖

## บทที่ ๑ บทนำ

### ๑. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การคมนาคมย่อมเป็นสิ่งสำคัญต่อการดำรงชีวิตของมนุษย์ เพราะนอกจากการคมนาคมจะเป็นส่วนช่วยให้มนุษย์ติดต่อสื่อสารไปมาหาสู่กันได้แล้วยังช่วยให้มนุษย์สามารถประกอบสัมมาอาชีพโดยอาศัยการคมนาคม เช่น การคมนาคมขนส่งสินค้าจากเมืองหนึ่งไปยังอีกเมืองหนึ่ง การเลี้ยงชีพด้วยการขับรถแท็กซี่และการอาศัยยานพาหนะเดินทางไปประกอบอาชีพต่างๆ เป็นต้น นอกจากนี้การคมนาคมย่อมต้องอาศัยยวดยานพาหนะประเภทต่างๆบนท้องถนน เพื่อให้เกิดความสะดวกหรือตอบสนองความต้องการในการเดินทางของประชาชนแต่ละบุคคล คนใดมีกำลังทรัพย์มากหรือมีสถานะทางเศรษฐกิจที่ดีก็อาจมีทางเลือกอันทำให้สามารถใช้ยวดยานพาหนะที่สะดวกสบายปลอดภัยรวมถึงมีกำลังทรัพย์ที่จะมาบำรุงรักษายานพาหนะนั้นๆได้ ในขณะที่ชนชั้นกลางระดับล่างหรือชนชั้นล่างที่มีสถานะทางเศรษฐกิจต่ำหรือมีรายได้น้อยก็ย่อมต้องอาศัยยานพาหนะที่สะดวกสบายน้อยกว่าการเดินทางด้วยยานพาหนะประเภทอื่นๆ และอาจพบกับความเสี่ยงจากการใช้งานยานพาหนะเหล่านั้น ทั้งที่เป็นพาหนะที่จัดไว้โดยบริการสาธารณะของภาครัฐ เช่น รถโดยสารประจำทางที่จัดไว้บริการสาธารณะโดยรัฐหรือเอกชนที่มารับสัมปทานจากรัฐหรือจักรยานที่สามารถหาซื้อได้ในราคาที่ไม่แพง เป็นต้น

การเดินทางด้วยจักรยานถือเป็นทางเลือกของการเดินทางของผู้คนอีกทางเลือกหนึ่ง ไม่ว่าจะพื้นที่เมืองหรือชนบทนับแต่อดีตจนถึงปัจจุบันการเดินทางด้วยจักรยานประเภทต่างๆ ถือเป็นส่วนหนึ่งของกิจกรรมที่ผนวกเข้ากับวิถีชีวิตของผู้คนในชุมชนไม่ว่าจะเป็นชุมชนขนาดเล็กหรือชุมชนขนาดใหญ่ รวมไปถึงองค์ความรู้หรือศาสตร์ต่างๆ ที่เกี่ยวเนื่องเกี่ยวกับจักรยานได้เปลี่ยนผ่านมาแล้วจากรุ่นสู่รุ่น ผู้ที่เดินทางโดยอาศัยจักรยานมักต้องเจอกับประสบการณ์เกี่ยวกับการปั่นจักรยานเพื่อเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ (diverse cycling experience) โดยอาจเกี่ยวพันหรือสัมพันธ์กับเรื่องราวต่างๆ หลายๆ เรื่องบนท้องถนน ไม่ว่าจะเป็นทิวทัศน์ข้างทาง ระบบจราจรในชุมชนเมือง สถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติ สถานที่ท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ เป็นต้น<sup>๑</sup>

#### ประโยชน์การใช้จักรยานเป็นพาหนะ

ประโยชน์การใช้จักรยานเป็นพาหนะพอจะจำแนกพอสังเขปได้ดังนี้

๑. เป็นวิธีออกกำลังกายที่แสนง่ายที่ไม่อยากเสียเงินค่าสมัครสมาชิกฟิตเนสเพื่อออกกำลังกายและต้องเสียเวลาเดินทางไปอีก

๒. ทำให้ระบบไหลเวียนของเลือด และการทำงานของหัวใจดีขึ้น การขี่จักรยานเป็นวิธีช่วยให้หัวใจได้ออกกำลังกายอีกทางหนึ่ง เพราะทุก ๆ ครั้งที่ขี่จักรยานจะทำให้หัวใจเต้นเร็วขึ้น และเต้นอยู่ในอัตราที่เหมาะสม ซึ่งเป็นการเพิ่มความแข็งแรงให้กับหัวใจได้อีกทางหนึ่ง นอกจากนี้ยังช่วยให้בודทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น รวมทั้งลดความเสี่ยงต่อการเป็นโรคหลอดเลือดหัวใจได้อีกด้วย

---

<sup>๑</sup>ปิติเทพ อยู่ยืนยง. (๒๕๕๖). กฎหมายผังเมืองของอังกฤษที่สนับสนุนวัฒนธรรมการใช้จักรยานในพื้นที่ชุมชนเมือง. Retrieved February ๑๔, ๒๐๑๓, from <http://prachatai.com/journal/๒๐๑๓/๐๑/๔๔๔๒๙>

๓. เพิ่มความแข็งแรงให้กับร่างกายหากปั่นจักรยานเป็นประจำทุกวันอย่างต่อเนื่องร่างกายก็ยิ่งมีความแข็งแรงมากขึ้นเรื่อย ๆ

๔. ช่วยให้อึดกล้ามเนื้อกระชับกล้ามเนื้อบริเวณช่วงขาจะได้ทำงานอย่างเต็มที่ก็เพราะการขี่จักรยานนอกจากนี้ยังช่วยให้กล้ามเนื้อกระชับและสร้างกล้ามเนื้อให้แข็งแรงขึ้น

๕. ลดน้ำหนัก การขี่จักรยานออกกำลังกายช่วยให้ร่างกายเผาผลาญแคลอรีได้มากวิธีหนึ่ง ซึ่งเหมาะสำหรับผู้ที่ต้องการลดน้ำหนักและขจัดไขมันส่วนเกินออกจากร่างกายโดยที่ไม่ต้องไปเสียเงินเข้าคอร์สตามสถาบันความงามต่าง ๆ ให้สิ้นเปลืองแต่อย่างใดซึ่งการขี่จักรยานเพียง ๑ ชั่วโมง สามารถเผาผลาญพลังงานได้มากกว่า ๖๐๐ แคลอรีและหากยิ่งขี่ขึ้นภูเขาด้วยแล้วก็ยิ่งเผาผลาญได้มากอีกหลายเท่าตัว

๖. เป็นพาหนะที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากกว่าที่ทำงานไม่ได้อยู่ไกลจากบ้านมากนัก การขี่จักรยานไปทำงาน นอกจากจะทำให้มีรูปร่างดีจากการออกกำลังกายแล้ว ยังเป็นการช่วยรักษาสิ่งแวดล้อมอีกทางหนึ่งด้วยเพราะจักรยานเป็นยานพาหนะซึ่งไม่ต้องใช้เครื่องยนต์ใด ๆ ที่เป็นตัวปล่อยมลพิษทางอากาศออกมาสู่โลกภายนอก

๗. ช่วยให้สุขภาพร่างกายและจิตใจดีขึ้น อย่างที่กล่าวไปแล้วข้างต้นว่า การขี่จักรยาน เป็นการออกกำลังกายวิธีหนึ่งซึ่งช่วยให้เรามีสุขภาพร่างกายแข็งแรงขึ้น นอกจากนี้ยังช่วยให้สุขภาพจิตดีขึ้นอีกด้วย เพราะเวลาที่ขี่จักรยานตามสวนสาธารณะที่อุดมไปด้วยต้นไม้สีเขียวจำนวนมากรายล้อมอยู่รอบ ๆ จะช่วยให้รู้สึกสดชื่นและผ่อนคลายกว่าเดิม รวมทั้งได้สูดอากาศบริสุทธิ์อีกด้วย<sup>๒</sup>

จากความสำคัญในการใช้จักรยานในการก่อเกิดประโยชน์ต่างๆไม่ว่าในด้านคมนาคม ในด้านการส่งเสริมสุขภาพและการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมตลอดจนในเรื่องของสิทธิปวงชนชาวไทยที่เขียนไว้ในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยผู้วิจัยยังพบปัญหาในการดำเนินการให้เกิดเป็นรูปธรรมในการส่งเสริมวัฒนธรรมการขี่จักรยานของประเทศโดยปัญหาที่พบจากการศึกษาได้แก่

๑. ปัญหาด้านความปลอดภัยของคนใช้จักรยานบนทางสัญจร

๒. ปัญหาเกี่ยวกับการขาดความเข้าใจถึงสิทธิและการเรียกร้องสิทธิเมื่อได้รับผลกระทบกับคนใช้จักรยานบนทางสัญจร

๓. ขาดการแยกแยะสิทธิและการจัดหมวดหมู่กฎหมายที่รองรับสิทธิอย่างเป็นรูปธรรม

จากปัญหาข้างต้นพบว่าความรู้ถึงสิทธิและการเข้าถึงสิทธิตลอดจนการเข้าถึงกฎหมายที่รองรับสิทธิต่างๆที่เกี่ยวกับสิทธิของคนใช้จักรยานบนทางสัญจรจะเป็นส่วนช่วยในการส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมจักรยานขึ้นกับประชาชนทั่วไปและจากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องยังไม่มีนักวิจัยได้ศึกษาถึงสิทธิของคนใช้จักรยานบนทางสัญจรอย่างเป็นรูปธรรมชัดเจน

## ๒. วัตถุประสงค์ของโครงการ

๒.๑ เพื่อศึกษาทำความเข้าใจถึงสิทธิที่เกี่ยวข้องกับคนใช้จักรยานบนทางสัญจรว่ามีอะไรบ้าง

๒.๒ เพื่อศึกษาทำความเข้าใจมาตรการทางกฎหมายที่คุ้มครองสิทธิของคนใช้จักรยานบนทางสัญจรมีองค์ประกอบอย่างไร

---

<sup>๒</sup> เมนกระปุก. (๒๕๕๗). ประโยชน์น่ารู้ที่ร่างกายได้รับจากการขี่จักรยาน.[ออนไลน์], เข้าถึงได้จาก : <http://men.kapook.com/view๔๒๓๕๗.tml>

๒.๓ เพื่อจัดหมวดหมู่กฎหมายที่คุ้มครองสิทธิของคนใช้จักรยานบนทางสัญจร

๒.๔ เพื่อรวบรวมสังเคราะห์แยกแยะรูปแบบของสิทธิและมาตรการทางกฎหมายที่คุ้มครองสิทธิและการเผยแพร่สิทธิของคนใช้จักรยานบนทางสัญจรแก่ผู้ใช้จักรยานทั่วประเทศให้ทราบ

๒.๕ เพื่อนำไปสู่การปรับปรุงวัฒนธรรมจักรยานที่รองรับสิทธิ

### ๓. สมมุติฐานของการศึกษา

ประชาชนผู้ใช้จักรยานยังขาดความเข้าใจถึงสิทธิ มาตรการทางกฎหมายที่คุ้มครองสิทธิ และการจัดหมวดหมู่กฎหมายที่คุ้มครองสิทธิ จึงทำให้เมื่อเกิดปัญหาในกรณีมีการกระทบถึงสิทธิในการใช้จักรยานเป็นพาหนะสัญจรบนท้องถนนอาทิการเกิดอุบัติเหตุในการศึกษาครั้งเพื่อจัดหมวดหมู่กฎหมายที่คุ้มครองสิทธิของคนใช้จักรยานบนทางสัญจรรวบรวมสังเคราะห์แยกแยะรูปแบบของสิทธิและมาตรการทางกฎหมายที่คุ้มครองสิทธิและการเผยแพร่สิทธิของคนใช้จักรยานบนทางสัญจรแก่ผู้ใช้จักรยานทั่วประเทศให้ทราบเพื่อนำไปสู่การปรับปรุงวัฒนธรรมจักรยานที่รองรับสิทธิ

### ๔. ขอบเขตการการศึกษา

เป็นการศึกษาถึงสิทธิของคนใช้จักรยานบนทางสัญจรและศึกษามาตรการทางกฎหมายที่คุ้มครองสิทธิของคนใช้จักรยานบนทางสัญจรทั้งนี้การศึกษาจะอยู่ในกรอบรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ ประมวลกฎหมายอาญา ประมวลกฎหมายแพ่ง กฎหมายจราจร กฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ กฎหมายประกันสังคม กฎหมายประกันภัย และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสิทธิของคนใช้จักรยานบนทางสัญจร

### ๕. นิยามศัพท์เฉพาะ

๕.๑ สิทธิ หมายถึง อำนาจหรือประโยชน์ที่กฎหมายให้ความคุ้มครองให้

๕.๒ ทางสัญจร หมายถึง ถนนหนทาง,ทาง,เส้นทาง

๕.๓ จักรยาน หมายถึง ยานพาหนะประเภทรถที่มีล้อ ๒ ล้อ ล้อหนึ่งอยู่ข้างหน้าและอีกล้อหนึ่งอยู่ข้างหลัง มีโครงเหล็กเชื่อมล้อหน้ากับล้อหลัง มีคันบังคับด้วยมือติดตั้งอยู่บนล้อหน้า ขับเคลื่อนด้วยกำลังคนผู้ซึ่งใช้เท้าถีบบันไดรถให้วิ่ง เรียกว่า จักรยานสองล้อ ถ้ามี ๓ ล้อ เรียกว่า จักรยานสามล้อ

๕.๔ มาตรการทางกฎหมายหมายถึง วิธีการทางกฎหมาย

๕.๕ วัฒนธรรมจักรยานหมายถึง พฤติกรรมการใช้จักรยานเป็นประจำ

### ๖. วิธีดำเนินการศึกษา

การวิจัยครั้งนี้เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพ(Documentary research)โดยศึกษาข้อมูลจากเอกสาร ตำรา บทความวิชาการ งานวิจัย วารสาร กฎ ระเบียบ ข้อบังคับด้านกฎหมาย เครือข่าย Internet และข้อมูลที่ได้จากผู้เชี่ยวชาญสรุปเนื้อหาที่จะศึกษาได้ดังนี้

สิทธิของคนใช้จักรยานบนทางสัญจรและมาตรการทางกฎหมายที่คุ้มครองสิทธิของคนใช้จักรยานบนทางสัญจรทั้งนี้การศึกษาจะอยู่ในกรอบรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยพุทธศักราช ๒๕๕๐ ประมวลกฎหมายอาญา ประมวลกฎหมายแพ่ง กฎหมายจราจร กฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ กฎหมายประกันสังคม กฎหมายประกันภัย และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสิทธิของคนใช้จักรยานบนทางสัญจร

การรวบรวมข้อมูลเครื่องมือที่ใช้ได้แก่เอกสาร ตำรา บทความวิชาการ งานวิจัย วารสาร กฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องและผู้เชี่ยวชาญการวิเคราะห์ผลเป็นเชิงคุณภาพใช้วิธีการบรรยายเชิงพรรณนา

## ๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ๗.๑ ทำให้ทราบถึงสิทธิ หลักการแนวคิดทฤษฎี ที่เกี่ยวข้องกับสิทธิของคนใช้จักรยานบนทางสัญจร
- ๗.๒ ทำให้ทราบมาตรการทางกฎหมายที่คุ้มครองสิทธิของคนใช้จักรยานบนทางสัญจร
- ๗.๓ การจัดหมวดหมู่กฎหมายที่คุ้มครองสิทธิของคนใช้จักรยานบนทางสัญจร
- ๗.๔ ได้รวบรวมรูปแบบของสิทธิและมาตรการทางกฎหมายที่คุ้มครองสิทธิและการเผยแพร่สิทธิของคนใช้จักรยานบนทางสัญจรแก่ผู้ใช้จักรยานทั่วประเทศให้ทราบ
- ๗.๕ นำไปสู่การปรับวัฒนธรรมจักรยานที่รองรับสิทธิ

## บทที่ ๒

### ความหมาย แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

#### ๑. แนวคิดเกี่ยวกับสิทธิและเสรีภาพโดยทั่วไป<sup>๑</sup>

สิทธิและเสรีภาพเป็นแนวคิดที่มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งในระบอบประชาธิปไตย ทั้งนี้จะเห็นได้จากรัฐธรรมนูญที่เป็นลายลักษณ์อักษรของประเทศประชาธิปไตยทั้งหลาย ทุกประเทศจะต้องมีบทบัญญัติในรัฐธรรมนูญรับรองสิทธิและเสรีภาพไว้ตัวอย่าง เช่น กฎหมายพื้นฐานของสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมันนี้ได้บัญญัติให้หมวดที่ ๑ เป็นหมวดว่าด้วยสิทธิขั้นพื้นฐาน คำประกาศสิทธิมนุษยชนและพลเมืองลงวันที่ ๒๖ สิงหาคม ค.ศ. ๑๗๘๙ ซึ่งรัฐธรรมนูญนั้นได้บัญญัติในมาตรา ๑๖ ว่าสังคมใดไม่มีการให้หลักประกันในการคุ้มครองสิทธิเสรีภาพหรือไม่มีการแบ่งแยกการใช้อำนาจอธิปไตยจะถือว่ามิรัฐธรรมนูญไม่ได้

สิทธิต่างๆ มีมากมายจำแนกได้หลายประเภท ฉะนั้นจึงจำเป็นต้องทำความเข้าใจเสียก่อนว่าสิทธิเหล่านั้นอาจแบ่งเป็นประเภทใดได้บ้างมีลักษณะเช่นใด

เนื่องจากมักจะมีการใช้คำว่า “สิทธิ” และ เสรีภาพ ควบคู่กันไปเสมอ นอกจากนั้นสิทธิและเสรีภาพยังมีความเกี่ยวข้องกันอย่างยิ่งด้วย ฉะนั้นในการทำความเข้าใจจึงอธิบายควบคู่กันไปทั้งสองคำ

#### ๑.๑ ความหมายของสิทธิและเสรีภาพ

##### ๑.๑.๑ ความหมายของสิทธิ

ในทางวิชาการได้มีผู้ให้ความหมายของ “สิทธิ” เอาไว้ว่า สิทธิ คือประโยชน์ที่กฎหมายรับรองและคุ้มครองให้กล่าวคือเป็นประโยชน์ที่กฎหมาย คุ้มครอง คือคุ้มครองมิให้มีการละเมิดสิทธิ รวมทั้งบังคับให้เป็นไปตามสิทธิในกรณีที่มีการละเมิดด้วย

อนึ่ง ความเห็นของศาสตราจารย์ ดร.หยุด แสงอุทัยนั้นเป็นความเห็นที่สอดคล้องกับความเห็นของรูดอล์ฟ ฟอน เยียร์ริง(Rudolf von Jhering) นักกฎหมายชาวเยอรมัน โดยศาสตราจารย์ ดร.หยุด แสงอุทัยกล่าวอีกว่าการให้ความหมายเช่นนี้เน้นหนักไปที่วัตถุประสงค์ของสิทธิกฎหมายให้อำนาจของบุคคลที่จะมีเจตจำนงก็เพื่อประโยชน์อย่างใดอย่างหนึ่งซึ่งบุคคลมุ่งประสงค์

ศาสตราจารย์(พิเศษ) ดร.วรพจน์ วิศวกรรม ได้ให้ความหมายของ สิทธิ เอาไว้ว่าสิทธิคืออำนาจที่กฎหมายรับรองให้แก่บุคคลหนึ่งในอันที่จะกระทำการเกี่ยวข้องกับทรัพย์สินหรือบุคคลอื่น เป็นต้นว่าอำนาจที่กฎหมายรับรองให้แก่บุคคลหนึ่งในอันที่จะเรียกร้องให้ผู้อื่นอีกคนหนึ่งหรือหลายคน

---

<sup>๑</sup>บรรเจิด สิงคะเนติ และคณะ. (๒๕๕๔). ปัญหาและมาตรการทางกฎหมายในการรับรอง และคุ้มครองสิทธิในความเป็นอยู่ส่วนตัว (Right to privacy). กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ. หน้า. ๗-๑๕.

กระทำการบางอย่างบางประการให้เกิดประโยชน์แก่ตน หรือให้ละเว้นกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง เป็นต้น

รองศาสตราจารย์ ดร.บรรเจิด สิงคะเนติ ได้ให้ความหมายของ สิทธิ เอาไว้ว่า สิทธิในความหมายทั่วไป หมายถึง อำนาจที่กฎหมายรับรองคุ้มครองให้แก่บุคคลในอันที่จะเรียกร้องให้บุคคลอื่นกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง เป็นสิทธิที่ก่อให้เกิดหน้าที่แก่บุคคลในอันที่จะเรียกร้องให้บุคคลอื่นกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง เป็นสิ่งที่ก่อให้เกิดหน้าที่แก่บุคคลอื่นด้วย ส่วนสิทธิตามรัฐธรรมนูญนั้น หมายถึง อำนาจตามรัฐธรรมนูญหรือกฎหมายสูงสุดได้บัญญัติให้การรับรองคุ้มครองแก่ปัจเจกบุคคลในอันที่จะกระทำการใด หรือไม่กระทำการใด การให้อำนาจแก่ปัจเจกชน ดังกล่าว ได้ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องที่จะได้ให้บุคคลได้แทรกแซงการใช้รัฐธรรมนูญของตน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรียกร้องต่อองค์กรของรัฐมิให้แทรกแซงขอบเขตแห่งสิทธิของตน ในบางกรณีการรับรองดังกล่าวได้ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องให้รัฐกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งด้วย

จากการให้ความหมายต่างๆ ข้างต้น อาจสรุปลักษณะสำคัญของสิทธิได้ ดังต่อไปนี้

๑) สิทธิอาจเป็นทั้ง ประโยชน์ หรือ อำนาจ ฝ่ายที่ให้ความเห็นว่าสิทธิเป็น “ประโยชน์” นั้น พิจารณาว่าวัตถุประสงค์ของสิทธิเป็นไปก็เพื่อประโยชน์อย่างใดอย่างหนึ่งที่บุคคลมุ่งหมาย ส่วนฝ่ายที่ให้ความเห็นว่าสิทธิเป็น อำนาจ ได้กล่าวว่าสิทธิเป็นอำนาจที่กฎหมายรับรองให้แก่บุคคล เป็นการมองในแง่เนื้อหา ( inhalt ) ของสิทธิ

อนึ่ง หากพิจารณาว่าสิทธิเป็นอำนาจที่กฎหมายรับรองให้แก่บุคคลใดบุคคลหนึ่งแล้ว ถ้ากฎหมายได้รับรองเอาไว้บุคคลจะมีสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดหรือไม่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีของสิทธิที่ติดตัวมนุษย์มาตั้งแต่กำเนิด โดยไม่ขึ้นอยู่กับเขตแดนหรือระบบกฎหมายใดๆ หรือที่เรียกว่าสิทธิมนุษยชน ซึ่งจะได้กล่าวถึงต่อไป

๒) สิทธิเป็นประโยชน์ต่อเจ้าของสิทธิที่ กล่าวคือ สิทธินั้น ผู้ทรงสิทธิย่อมสามารถที่จะตัดสินใจว่าจะใช้หรือไม่ก็ได้ หรืออาจให้ผู้อื่นใช้แทนก็ได้ซึ่งกรณีการให้ผู้อื่นใช้สิทธิแทนนี้มักพบในกฎหมายแพ่งเช่น เรื่องตัวการตัวแทน ผู้แทนโดยชอบธรรม ผู้อนุบาล เป็นต้น

๓) สิทธิเรียกร้องให้บุคคลอื่นมีหน้าที่เคารพต่อสิทธิของผู้ทรงสิทธินั้นๆ กล่าวคือในการใช้สิทธิต่าง ๆ นั้น ผู้ทรงสิทธิย่อมจะเรียกร้องให้บุคคลอื่นกระทำการตามที่ตนมีสิทธิอยู่เช่น ให้กระทำการให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ทรงสิทธิ งดเว้นกระทำการที่ผู้ทรงสิทธิอยู่ เช่น ให้กระทำการให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ทรงสิทธิ งดเว้นกระทำการที่ผู้ทรงสิทธิต้องการ หรืองดเว้นกระทำการในอันที่จะล่วงละเมิดการใช้สิทธิของผู้อื่นที่สมควร

#### ๑.๑.๒ ความหมายของเสรีภาพ

ในทางวิชาการ ได้มีผู้ให้ความหมายของ “เสรีภาพ” ไว้ดังนี้

คำประกาศสิทธิมนุษยชนและพลเมือง ลงวันที่ ๒๖ สิงหาคม ค.ศ.๑๗๘๙ ซึ่งเป็นสิ่งที่เป็นผลมาจากการอภิวัฒน์ใหญ่เปลี่ยนแปลงการปกครองในฝรั่งเศส ได้ให้ความหมายของเสรีภาพในมาตรา ๔ ซึ่งบัญญัติว่า เสรีภาพก็คือความสามารถที่จะกระทำการใดก็ได้ที่ไม่เป็นการรบกวนผู้อื่น ดังนั้นการใช้สิทธิตามธรรมชาติของมนุษย์แต่ละคนจะมีก็แต่เพียงข้อจำกัดเฉพาะที่ต้องยอมให้สมาชิกอื่นของสังคมสามารถใช้สิทธิเหล่านี้ได้เช่นเดียวกัน ข้อจำกัดเช่นนี้จะกำหนดขึ้นได้ก็โดยบทกฎหมายเท่านั้น

ศาสตราจารย์(พิเศษ) ดร. วรพจน์ วิศรุตพิชญ์ กล่าวว่า เสรีภาพ คือ อำนาจของบุคคลในอันที่จะกำหนดตนเองโดยอำนาจนี้บุคคลย่อมเลือกวิถีชีวิตของตนได้ด้วยตนเองตามใจปรารถนา บุคคลใดบุคคลหนึ่งย่อมมีเสรีภาพอยู่ตราบเท่าที่เขาไม่ถูกบังคับให้ได้ด้วยตนเองตามใจปรารถนา บุคคลใดบุคคลหนึ่งย่อมมีเสรีภาพอยู่ตราบเท่าที่เขาไม่ถูกบังคับให้กระทำในสิ่งที่เขาไม่ประสงค์จะกระทำและไม่ถูกหน่วงเหนี่ยวขัดขวางไม่ให้กระทำในสิ่งที่เขาประสงค์จะกระทำ

รองศาสตราจารย์ ดร.บรรเจิด สิงคะเนติ ได้ให้ความหมายของ เสรีภาพ เอาไว้ว่า เสรีภาพ หมายถึง สภาพการณ์ที่บุคคลมีอิสระในการที่จะกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งตามความประสงค์ของตน เสรีภาพจึงหมายถึง อำนาจในการกำหนดตนเองโดยอิสระของบุคคลที่จะกระทำการใดหรือไม่กระทำการอันเป็นอำนาจที่มีเหนือตนเอง

จากความของ เสรีภาพ ตามที่ได้มีผู้ให้ความหมายไว้ข้างต้นอาจสรุปได้ว่าเสรีภาพ หมายถึงสภาพการณ์ที่บุคคลมีอิสระในการที่จะกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งตามความประสงค์ของตน เสรีภาพจึงหมายถึง อำนาจในการกำหนดตนเองโดยอิสระของบุคคลที่จะกระทำการใดหรือไม่กระทำการใดอันเป็นอำนาจที่มีเหนือตนเอง

จากความหมายของ เสรีภาพ ตามที่ได้มีผู้ให้ความหมายไว้ข้างต้น อาจสรุปได้ว่า เสรีภาพ หมายถึง การที่บุคคลใดๆ อาจจะกระทำการหรือไม่กระทำการใดก็ได้ตามความประสงค์และสมัครใจปราศจากการบังคับขู่เข็ญให้ต้องกระทำการหรือไม่กระทำการจากบุคคลภายนอก

### ๑.๑.๓ ความแตกต่างระหว่างสิทธิและเสรีภาพ

สิทธิและเสรีภาพเป็นคำที่มีการใช้ควบคู่กันเสมอ อย่างไรก็ตาม สิทธิและเสรีภาพมีความแตกต่างกัน คือ

สิทธิเป็นประโยชน์ในเรื่องที่บุคคลชอบที่จะเรียกร้องเอาจากบุคคลอื่นหากการเรียกร้องนั้นเป็นการเรียกร้องเอจากรัฐ สิทธินั้นก็เป็นสิทธิตามกฎหมายมหาชนหรือสิทธิตามรัฐธรรมนูญหรือหากพิจารณาถึงวิธีการ สิทธินั้นเป็นสิ่งที่ต้อง ใช้เช่นการใช้สิทธิเรียกร้องให้ผู้อื่นชำระหนี้ทางแพ่ง หรือสิทธิเลือกตั้ง เป็นเรื่องที่จะเห็นว่าผู้ทรงสิทธินั้นจะต้องดำเนินการบางประการเพื่อใช้สิทธินั้น

ส่วนเสรีภาพ คือ ประโยชน์ในลักษณะที่บุคคลจะกระทำการใดๆ โดยไม่ถูกบังคับหรือตกอยู่ภายใต้อาณัติ อันเป็นสิ่งที่ไม่ต้องเรียกร้อง หรือดำเนินการเพื่อใช้ แต่เสรีภาพนั้นจะส่งผลให้บุคคลผู้ทรงเสรีภาพนั้นปลอดจากการถูกบังคับให้กระทำหรือไม่กระทำการอยู่แล้ว ตลอดเวลาที่ยังมีเสรีภาพนั้นคุ้มครองอยู่อย่างไรก็ตามเสรีภาพก็ก่อให้เกิดสิทธิเช่นกันอาจเรียกได้ว่าสิทธิในเสรีภาพ กล่าวคือ เสรีภาพนั้นก่อให้เกิดสิทธิในการที่จะเรียกร้องมิให้บุคคลอื่นหรือรัฐกระทำการอันเป็นการลิดรอนเสรีภาพนั้นได้ และหากมีการลิดรอนเสรีภาพผู้ทรงเสรีภาพย่อมมีสิทธิในการร้องขอหรือเยียวยาเพื่อยุติการลิดรอนเสรีภาพนั้น นอกจากนั้น เสรีภาพยังก่อให้เกิดสิทธิที่จะ “เรียกร้อง” มิให้บุคคลอื่นหรือรัฐกระทำการอันเป็นการลิดรอนเสรีภาพนั้นได้ และหากมีการลิดรอนเสรีภาพ ผู้ทรงเสรีภาพย่อมมีสิทธิในการร้องขอหรือเยียวยาเพื่อยุติการลิดรอนเสรีภาพนั้น นอกจากนั้น เสรีภาพยังก่อให้เกิดสิทธิที่จะเรียกร้องให้ผู้อื่นเคารพในเสรีภาพดังกล่าวโดยบุคคลอื่นย่อมเกิดหน้าที่ในการที่จะไม่ไปกระทำการใดๆ อันเป็นการรอนสิทธิหรือเป็นการเสียประโยชน์อันควรมีควรรู้ได้ของผู้ทรงสิทธิ



## ๑.๒ ประเภทของสิทธิและเสรีภาพ

ในที่นี้ ขอแบ่งประเภทของสิทธิและเสรีภาพโดย ๒ วิธี คือ ๑)แบ่งตามแนวคลาสสิก ของเยอรมัน และ ๒)แบ่งโดยพิจารณาจากผู้ทรงสิทธิ์

### ๑.๒.๑ การแบ่งประเภทของสิทธิและเสรีภาพตามแนวคลาสสิกของเยอรมัน

Geor Jellinek นักกฎหมายมหาชนชาวเยอรมันในช่วงต้นศตวรรษที่ ๒๐ เป็นผู้เสนอแนวคิดในการแบ่งสิทธิและเสรีภาพดังกล่าว โดยอาศัยลักษณะของการใช้สิทธิและเสรีภาพของประชาชนกับเจ้าหน้าที่ของรัฐเป็นเกณฑ์พิจารณา ทำให้สามารถเข้าใจพื้นฐานของสิทธิและเสรีภาพแต่ละประเภทว่ามีจุดมุ่งหมายอย่างไรและการที่จะทำให้บรรลุความมุ่งหมายของสิทธิและเสรีภาพแต่ละประเภทของรัฐจะต้องดำเนินการอย่างไร

Geor Jellinek ได้แบ่งสิทธิและเสรีภาพออกเป็น ๓ ประเภท ดังต่อไปนี้

#### ๑.๒.๑.๑ สิทธิในเชิงปฏิเสธ(Status Negativus)

สิทธิในเชิงปฏิเสธ (Status Negativus) หมายถึง กลุ่มของสิทธิและเสรีภาพที่การใช้สิทธิและเสรีภาพของปัจเจกบุคคลจะต้องปราศจากการเข้าแทรกแซงใดๆของรัฐ การใช้สิทธิและเสรีภาพประเภทนี้เป็นเรื่องที่ปัจเจกบุคคลสามารถดำเนินการได้เองโดยรัฐไม่จำเป็นต้องเข้ามาดำเนินการใดๆ สิทธิและเสรีภาพประเภทนี้เป็นสิทธิและเสรีภาพที่ปฏิเสธอำนาจรัฐ สิทธิและเสรีภาพในกลุ่มนี้แสดงออกมาในรูปของสิทธิในการป้องกัน(Abwehrrecht)อันเป็นการคุ้มครองสิทธิของปัจเจกบุคคลดังกล่าวนี้ ปัจเจกบุคคลอาจเรียกร้องให้มีการแก้ไขเยียวยาจากรัฐได้ในกรณีที่มีการแทรกแซงหรือละเมิดจากรัฐหรืออาจเรียกร้องให้รัฐละเว้นจากการกระทำดังกล่าวได้

อาจกล่าวโดยสรุปได้ว่าสิทธิในเชิงปฏิเสธมีลักษณะเป็นสิทธิป้องกันการก้าวร้าวของอำนาจรัฐเพื่อปกป้องขอบเขตเสรีภาพของบุคคล

ตัวอย่างของสิทธิในเชิงปฏิเสธตามรัฐธรรมนูญไทย ได้แก่ เสรีภาพในชีวิตและร่างกาย เสรีภาพในการถือศาสนา เสรีภาพในเคหสถาน เสรีภาพในการสื่อสาร เสรีภาพในการแสดงความคิดเห็น เสรีภาพในทางวิชาการ เป็นต้น

#### ๑.๒.๑.๒ สิทธิในเชิงเรียกร้อง(Status Positivus)

สิทธิในเชิงเรียกร้อง (Status Positivus) หมายถึง กลุ่มของสิทธิที่การใช้สิทธิและเสรีภาพของปัจเจกบุคคลมีอาจจะบรรลุความมุ่งหมายได้หากปราศจากการเข้ามาดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่งจากรัฐ สิทธิและเสรีภาพประเภทนี้แสดงออกมาในรูปของสิทธิที่เรียกว่า “สิทธิเรียกร้อง” นอกจากนั้น สิทธิเรียกร้องที่ว่าเป็นสิทธิเรียกร้องตามกฎหมายมหาชนให้รัฐดำเนินการเพื่อประโยชน์ของปัจเจกบุคคลเอง” โดยตามทัศนะของ Jellinek แล้ว สิทธิที่เป็นศูนย์กลางของสิทธิประเภทนี้คือสิทธิเรียกร้องที่จะได้รับความคุ้มครองตามกฎหมาย

ตัวอย่างของสิทธิในเชิงเรียกร้องตามรัฐธรรมนูญไทย ได้แก่ สิทธิในการได้รับการศึกษาขั้นพื้นฐาน สิทธิในการรับบริการทางสาธารณสุข สิทธิได้รับการเลี้ยงดูและการศึกษาอบรมจากรัฐของเด็กและเยาวชน สิทธิที่จะได้รับความช่วยเหลือจากรัฐของบุคคลซึ่งมีอายุเกินสิบหกปี สิทธิที่จะได้รับสิ่งอำนวยความสะดวกอันเป็นสาธารณะและความช่วยเหลือจากรัฐของผู้พิการ สิทธิที่จะใช้สิทธิทางศาล เป็นต้น

#### ๑.๒.๑.๓ สิทธิกระทำการ(Status activus)

สิทธิกระทำ(Status activus)หมายถึง กลุ่มของสิทธิที่ปัจเจกบุคคลใช้สิทธิของตนในการเข้าไปมีส่วนร่วมในการสร้างเจตจำนงทางการเมือง หรือเข้าไปมีส่วนร่วมกับองค์กรของรัฐ สิทธิและเสรีภาพประเภทนี้ได้มีการบัญญัติรับรองออกมาในรูปของ “สิทธิพลเมือง” ซึ่งจำกัดให้เฉพาะพลเมืองของรัฐเท่านั้น

ลักษณะเด่นของสิทธิประเภทนี้ คือ สิทธิประเภทนี้เป็นสถานภาพที่เปิดโอกาสให้ผู้ทรงสิทธิสามารถเปลี่ยนสถานภาพทางกฎหมายของตนได้โดยอาศัยพฤติกรรมของตนเอง ด้วยเหตุนี้เอง ในทางวิชาการจึงจัดให้สิทธิเลือกตั้งและการลงมติเป็นส่วนหนึ่งของสิทธิประเภทนี้ เพราะในการลงมตินั้นย่อมถือได้ว่าเป็นการใช้สิทธิในการเปลี่ยนแปลงเจตจำนงที่เป็นบรรทัดฐานสำหรับองค์กรที่จัดให้มีการลงมตินั้น

ตัวอย่างของสิทธิกระทำการตามรัฐธรรมนูญไทย ได้แก่ สิทธิเลือกตั้ง สิทธิในการลงสมัครรับเลือกตั้ง สิทธิในการสมัครรับราชการ สิทธิในการจัดตั้งพรรคการเมือง เป็นต้น

### ๑.๒.๒ การแบ่งประเภทของสิทธิและเสรีภาพโดยพิจารณาจากผู้ทรงสิทธิ

ในการแบ่งประเภทของสิทธิและเสรีภาพโดยพิจารณาจากผู้ทรงสิทธินี้ จะพิจารณาว่าบุคคลใดบางที่จะได้รับความคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพเหล่านี้ กล่าวคือ สิทธิและเสรีภาพต่างๆ นั้น อาจมีผู้ทรงสิทธิได้แตกต่างกัน สิทธิและเสรีภาพบางประเภท บุคคลทุกๆ คนโดยไม่จำเป็นต้องเป็นพลเมืองเฉพาะของรัฐใดรัฐหนึ่งก็สามารถที่จะเป็นผู้ทรงสิทธิได้ ในทางตรงกันข้าม สิทธิและเสรีภาพบางประเภทจะจำกัดเฉพาะบุคคลที่เป็นพลเมืองของรัฐนั้นๆ เท่านั้นที่สามารถเป็นผู้ทรงสิทธิได้

#### ๑.๒.๒.๑ สิทธิมนุษยชน

สิทธิมนุษยชน หมายถึง สิทธิที่รัฐธรรมนูญมุ่งที่จะให้ความคุ้มครองแก่ทุกๆ คนโดยชอบเขตอำนาจรัฐที่ใช้รัฐธรรมนูญของประเทศนั้น บุคคลนั้นย่อมได้รับความคุ้มครองตามรัฐธรรมนูญนั้นๆ ด้วย สิทธิมนุษยชนเป็นสิทธิที่มนุษย์ทุกคนมีสิทธิด้วยเหตุผลแต่เพียงอย่างเดียวว่าเขาเกิดมาเป็นมนุษย์เท่านั้น มนุษย์ทุกคนมีสิทธิและเสรีภาพเหล่านี้อยู่แล้วตั้งแต่ก่อนที่จะมีรัฐเกิดขึ้นจึงอาจกล่าวได้ว่าสิทธิมนุษยชนเป็นสิทธิที่ติดตัวมนุษย์มาตั้งแต่เกิดและไม่อาจถูกพรากไปจากตัวมนุษย์ได้โดยไม่เป็นการทำลายความเป็นมนุษย์ของบุคคลนั้นๆ

ตัวอย่างของสิทธิมนุษยชน ได้แก่ สิทธิและเสรีภาพในชีวิตและร่างกาย สิทธิในความเป็นอยู่ส่วนตัว เสรีภาพในเคหสถาน เสรีภาพในทางศาสนา เสรีภาพในการแสดงความคิดเห็นสิทธิในทรัพย์สิน เสรีภาพในเคหสถาน เสรีภาพในทางศาสนา เสรีภาพในการแสดงความคิดเห็นสิทธิในทรัพย์สิน เสรีภาพในการแสดงเจตนา เป็นต้น

สิทธิมนุษยชนมีวิวัฒนาการมาตั้งแต่สมัยโบราณโดยปรากฏในลักษณะของกฎหมายธรรมชาติ ตัวอย่างเช่น สำนักสโตอิก(Stoic)ได้ยอมรับในความเท่าเทียมกันของมนุษย์ทุกคนโดยไม่มีเหตุแห่งความแตกต่างใดๆ ซึ่งความเท่าเทียมกันของมนุษย์ ดังกล่าวมีลักษณะเช่นเดียวกับสิทธิมนุษยชนที่มนุษย์ทุกคนได้รับความคุ้มครองโดยไม่มีข้อจำกัดด้านความแตกต่างใดๆ จนกระทั่งในศตวรรษที่ ๑๘ ซึ่งเป็นยุคที่สำนักกฎหมายธรรมชาติได้กลับมาเฟื่องฟูอีกครั้งหนึ่งแนวคิดเกี่ยวกับสิทธิมนุษยชนก็ได้เฟื่องฟูเช่นกัน โดยปรากฏควบคู่กับทฤษฎีสัญญาประชาคมที่มักจะสงวนสิทธิบางประเภทเอาไว้มิให้ผู้ปกครองใช้อำนาจล่วงละเมิดในสิทธิเหล่านี้ของประชาชนผู้ตกลงทำสัญญาประชาคมได้ ตัวอย่างเช่น ทฤษฎีสัญญาประชาคมของจอห์น ล็อก (John Locke) ได้กล่าวว่า

มนุษย์ได้ตกลงทำสัญญาประชาคมโอนอำนาจปกครองให้ผู้ปกครองใช้อำนาจ เพื่อคุ้มครองชีวิตร่างกาย ทรัพย์สินของมนุษย์ให้มีประสิทธิภาพดีกว่าที่มนุษย์แต่ละคนจะทำได้เองตามธรรมชาติ อย่างไรก็ตาม มนุษย์เหล่านั้นผู้ตกลงทำสัญญาประชาคมก็ได้โอนสิทธิในชีวิตร่างกาย เสรีภาพและทรัพย์สินให้แก่ผู้ปกครองด้วย ผู้ปกครองจึงไม่อาจใช้อำนาจล่วงละเมิดในสิทธิต่างๆ เหล่านี้และหากผู้ปกครองฝ่าฝืน มนุษย์ที่อยู่ภายใต้ปกครองก็ไม่จำเป็นต้องเชื่อฟังผู้ปกครองต่อไป สิทธิต่างๆ ที่ผู้ปกครองไม่อาจก้าวล่วงได้เหล่านี้ก็คือสิทธิมนุษยชนนั่นเอง

จากแนวคิดของสำนักกฎหมายธรรมชาติอาจสรุปได้ว่าสิทธิมนุษยชนของบุคคลทุกคนเป็นสิทธิติดตัวกับความเป็นมนุษย์ตามธรรมชาติอันทำให้สังคมต้องให้การยอมรับและสิทธิดังกล่าวได้ว่าเป็นสิทธิที่ไม่สามารถถ่ายโอนให้แก่กันได้

### ๑.๒.๒.๒ สิทธิพลเมือง<sup>๒</sup>

สิทธิพลเมือง หมายถึง สิทธิที่รัฐธรรมนูญมุ่งที่จะให้ความคุ้มครองเฉพาะบุคคลที่เป็นพลเมืองของรัฐเท่านั้น

#### ๑) แนวคิดสิทธิพลเมือง<sup>๒</sup>

เนื่องจากสิทธิพลเมืองมีลักษณะเป็นสิทธิที่จำกัดให้เฉพาะพลเมืองของแต่ละรัฐเท่านั้น ฉะนั้น จึงขออธิบายเกี่ยวกับสิทธิพลเมืองอย่างละเอียดเพราะสิทธิพลเมืองได้ถูกจำกัดไว้เฉพาะพลเมืองของแต่ละรัฐเช่นกัน

#### (๑) ความหมายของสิทธิพลเมือง

สิทธิพลเมือง หมายถึง สิทธิที่รัฐธรรมนูญมุ่งที่จะให้ความคุ้มครองเฉพาะบุคคลที่เป็นพลเมืองของรัฐเท่านั้น มักจะเป็นสิทธิและเสรีภาพในการที่จะเข้ามีส่วนร่วมในกระบวนการสร้างเจตนารมณ์ของรัฐหรืออีกนัยหนึ่งก็คือสิทธิและเสรีภาพในทางการเมืองต่างๆ ฉะนั้นบุคคลต่างชาติจึงไม่เป็นผู้ทรงสิทธิพลเมือง

ตัวอย่างของสิทธิพลเมือง ได้แก่ เสรีภาพในการรวมตัวกันจัดตั้งเป็นพรรคการเมือง เพื่อสร้างเจตนารมณ์ทางการเมืองของประชาชนและเพื่อดำเนินกิจการในทางการเมืองให้เป็นไปตามเจตนารมณ์นั้น สิทธิเลือกตั้งสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร สิทธิเลือกตั้งสมาชิกวุฒิสภา เสรีภาพในการชุมนุมโดยสงบปราศจากอาวุธ สิทธิพิทักษ์รัฐธรรมนูญ สิทธิในการเข้ารับราชการ เสรีภาพในการประกอบอาชีพ เสรีภาพในการเลือกถิ่นที่อยู่ เป็นต้น

#### (๒) ความเป็นมาของแนวคิดเรื่องสิทธิพลเมือง

##### ก) ความเป็นมาของแนวคิดเรื่องสิทธิพลเมืองในฝรั่งเศส

หากจะกล่าวถึงความเป็นมาของสิทธิพลเมืองในฝรั่งเศสคงไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ที่จะต้องเริ่มต้นที่คำประกาศสิทธิมนุษยชนและพลเมือง ค.ศ.๑๗๘๙

ก่อนการปฏิวัติใหญ่เมื่อ ค.ศ.๑๗๘๐ ฝรั่งเศสอยู่ในสถานการณ์ที่ไม่ปกติ เกิดวิกฤติทางเศรษฐกิจไม่มีเงินในท้องพระคลังจนทำให้พระเจ้าหลุยส์ที่ ๑๖ ต้องเรียกประชุมสภาฐานันดร ซึ่งประกอบด้วยพระ ขุนนาง และฐานันดรที่สาม เพื่อให้ความเห็นชอบในการเก็บเงินเข้าท้องพระคลังเพิ่มอย่างไรก็ตามพวกพระและขุนนางไม่ยอมประชุมร่วมกับพวกชนชั้นกลาง

<sup>๒</sup> บรรเจิด สิงคะเนติและคณะ, อ่างแล้ว เขิงอรรถที่ ๑, น.๑๖-๒๕.

ฐานันดรที่สามจึงได้แยกไปประชุมกันเองและได้เปลี่ยนชื่อจากฐานันดรที่สามเป็น สภาแห่งชาติ โดยกำหนดให้การเก็บภาษีใดๆ จะต้องได้รับความยินยอมจากสภาแห่งชาติเสียก่อน การกระทำดังกล่าวทำให้พระเจ้าหลุยส์ที่ ๑๖ ไม่พอใจจึงรับสั่งให้การกระทำทั้งหมดที่ฐานันดรที่สามทำขึ้นเป็นโมฆะและสั่งให้ฐานันดรที่สามมาประชุมกับพระองค์แต่ก็ไม่มีผู้ใดทำตามพระองค์จึงได้สั่งให้ทหารล้อมเมืองปารีส เหตุการณ์นี้จึงทำให้ม็อบที่ขึ้นซึ่งเป็นสมาชิกของฐานันดรที่สามเสนอให้ต้องมีการประกาศรับรองสิทธิและเสรีภาพของประชาชนชาวฝรั่งเศสเพื่อเป็นหลักการพื้นฐานให้แก่สังคมและให้แก่รัฐธรรมนูญซึ่งได้สาบานว่าร่างให้สมบูรณ์ให้ได้

ต่อมาเมื่อมีการอภิวัฒน์ใหญ่ในวันที่ ๑๔ กรกฎาคม ค.ศ. ๑๗๘๙ ได้มีการเสนอให้มีการร่างคำประกาศว่าด้วยสิทธิและเสรีภาพของประชาชนก่อนที่จะร่างรัฐธรรมนูญฉบับแรกเสียอีก ในที่สุดก็ได้มีการร่างคำประกาศจนกลายเป็นคำประกาศว่าด้วยสิทธิมนุษยชนและพลเมืองและประกาศรับรองในวันที่ ๒๖ สิงหาคม ค.ศ. ๑๗๘๙

เนื้อหาของคำประกาศประกอบไปด้วยการรับรองสิทธิมนุษยชน การรับรองสิทธิพลเมือง และการรับรองหลักการขององค์กรทางการเมือง จึงอาจกล่าวได้ว่าคำประกาศว่าด้วยสิทธิมนุษยชนและพลเมือง ค.ศ. ๑๗๘๙ เป็นจุดเริ่มต้นของการรับรองสิทธิพลเมืองในฝรั่งเศสเป็นต้นแบบของการรับรองสิทธิเสรีภาพของประเทศต่างๆ ทั่วโลก แสดงให้เห็นถึงแนวคิดและทฤษฎีที่สำคัญในการรับรองสิทธิและเสรีภาพของมนุษย์

พัฒนาการของแนวคิดเกี่ยวกับสิทธิพลเมืองในฝรั่งเศสหลังจากที่ได้มีการร่างคำประกาศสิทธิมนุษยชนและพลเมือง อาจสรุปได้ดังต่อไปนี้

ตามรัฐธรรมนูญฉบับลงวันที่ ๓ กันยายน ค.ศ. ๑๗๘๙ ซึ่งเป็นรัฐธรรมนูญฉบับแรกของประเทศได้ถูกนำหลักการในคำประกาศฯ มาบัญญัติเป็นมาตราต่างๆ ในรัฐธรรมนูญและภายหลังก็ได้ถูกนำหลักการในคำประกาศฯ มาบัญญัติในรัฐธรรมนูญของฝรั่งเศสอีกกล่าวอีกรัฐธรรมนูญ ค.ศ. ๑๗๙๙ ได้ขยายสิทธิส่วนของประชาชนจาก ๑๗ มาตราตามคำประกาศฯ เป็น ๓๕ มาตรารัฐธรรมนูญ ค.ศ. ๑๘๔๘ ให้ความสำคัญแก่คำประกาศฯ ว่ามีอยู่เหนือกฎหมายของรัฐและในรายละเอียดเรื่องสิทธิได้ให้ความคุ้มครองเฉพาะสิทธิพลเมืองเท่านั้น รัฐธรรมนูญ ค.ศ. ๑๙๕๖ ได้กลับมารับรองคำประกาศฯ ทั้งหมด

ส่วนรัฐธรรมนูญ ค.ศ. ๑๙๕๘ ซึ่งเป็นรัฐธรรมนูญฉบับปัจจุบันนั้นก็ได้รับยืนยันถึงความเกี่ยวข้องกันกับคำประกาศฯ ฉบับนี้ทั้งหมด โดยสถานะทางกฎหมายเรื่องความเกี่ยวข้องระหว่างคำประกาศฯ และรัฐธรรมนูญ เป็นที่ยอมรับในทางวิชาการว่าคำประกาศสิทธิมนุษยชนและพลเมือง ค.ศ. ๑๗๘๙ มีฐานะเป็นรัฐธรรมนูญเช่นกัน

#### ข) ความเป็นมาของแนวคิดเรื่องสิทธิพลเมืองในเยอรมนี

การจะกล่าวถึงความเป็นมาของสิทธิพลเมืองในเยอรมนีอาจจะต้องเริ่มต้นที่การร่างรัฐธรรมนูญที่โบสถ์เพาล์(PAULKICHE) เมื่อปี ค.ศ. ๑๘๔๘ อย่างไรก็ตาม มีข้อที่ต้องทำความเข้าใจเบื้องต้นก่อนว่าคำว่า “สิทธิพลเมือง” นั้น อาจจะใกล้เคียงกับคำอื่นๆ เช่น “สิทธิตามรัฐธรรมนูญ” สิทธิของปัจเจกบุคคล “สิทธิขั้นพื้นฐาน” ดังนั้น สิ่งใดจะจัดว่าเป็นสิทธิพลเมืองหรือไม่จะต้องพิจารณาจากความหมายที่แท้จริงยิ่งกว่าข้อแตกต่างทางภาษา ทั้งนี้เพราะความแตกต่างระหว่างศัพท์บางคำนั้นเป็นผลพวงมาจากวิวัฒนาการทางประวัติศาสตร์ ในขณะที่บางคำนั้นเป็นความ

แตกต่างกันทางด้านเนื้อหา ดังนั้นไม่ว่าผู้ร่างรัฐธรรมนูญของแต่ละประเทศจะเลือกใช้ศัพท์ใด เมื่อพิจารณาในแง่เนื้อหาแล้วก็เป็นสิ่งเดียวกันนั่นเองที่ถูกนำมาใช้เป็นหลักประกันสำหรับสถานภาพทางกฎหมายของมนุษย์และพลเมืองของรัฐ สำหรับเยอรมนีแล้วตั้งแต่ช่วงกลางศตวรรษที่ ๑๙ เป็นต้นมา ในทางวิชาการเยอรมันนี้เริ่มจะใช้ศัพท์สำหรับ สิทธิของพลเมืองที่ได้รับความคุ้มครองตามรัฐธรรมนูญ” ไปในทางเดียวกันว่า “สิทธิขั้นพื้นฐาน”

ความเป็นมาของสิทธิพลเมืองในเยอรมนีมีดังต่อไปนี้

ในการยกร่างรัฐธรรมนูญของปัญญาชนที่โบสถ์เพาล (Paulkirche) ณ เมืองแฟรงก์เฟิร์ต(Frank am Main)ปรากฏว่าสมาชิกในที่ประชุมส่วนใหญ่มิได้ยอมรับแนวคิดเรื่องสิทธิขั้นพื้นฐานในฐานะที่เป็นสิทธิที่มีมาก่อนการเกิดขึ้นของรัฐ โดยเห็นว่า สิทธิขั้นพื้นฐานเป็นสิทธิแห่งรัฐที่เกิดขึ้นโดยฝ่ายนิติบัญญัติ เป็นสิทธิสำหรับชาวเยอรมันเท่านั้น ไม่ใช่สิทธิของมนุษย์โดยทั่วไป(สิทธิมนุษยชน)และแม้ว่ารัฐธรรมนูญฉบับนี้จะมีได้ถูกประกาศใช้แต่การรับรองสิทธิขั้นพื้นฐานตามรัฐธรรมนูญฉบับนี้ก็เริ่มต้นแบบในการบัญญัติของรัฐธรรมนูญฉบับต่อๆ มา

รัฐธรรมนูญแห่งอาณาจักรเยอรมันลงวันที่ ๑๖ เมษายน ค.ศ.

๑๘๗๑ไม่มีการรับรองสิทธิขั้นพื้นฐานในรัฐธรรมนูญแต่อย่างใด อย่างไรก็ตาม รัฐธรรมนูญของรัฐต่างๆ ในอาณาจักรได้รับรองสิทธิขั้นพื้นฐานอยู่แล้วและเป็นในลักษณะเดิมคือคุ้มครองเฉพาะชาวเยอรมันเท่านั้น

หลังสงครามโลกครั้งที่ ๑ ได้มีการจัดตั้งสาธารณรัฐและประกาศใช้รัฐธรรมนูญฉบับไวมาขึ้น โดยได้ปรากฏหมวดเกี่ยวกับสิทธิเสรีภาพว่า “สิทธิขั้นพื้นฐานและหน้าที่ขั้นพื้นฐานสำหรับชาวเยอรมัน” และภายหลังสงครามโลกครั้งที่ ๒ กฎหมายพื้นฐานซึ่งเป็นรัฐธรรมนูญฉบับปัจจุบันก็ได้แยกสิทธิขั้นพื้นฐานของชาวเยอรมันออกจากสิทธิมนุษยชน

จากความเป็นมาของสิทธิขั้นพื้นฐานซึ่งพิจารณาในแง่ผู้ทรงสิทธิแล้วจะจำกัดเฉพาะชาวเยอรมันเท่านั้น จะเห็นได้ตั้งแต่เริ่มมีข้อความคิดเกี่ยวกับสิทธิขั้นพื้นฐานเป็นต้นมาสิทธิดังกล่าวได้จำกัดไว้เฉพาะชาวเยอรมันแยกออกไปจากชาวต่างชาติ จึงอาจสรุปได้ว่าในเยอรมนีได้รับรองและยืนยันสิทธิที่จำกัดเฉพาะแต่พลเมือง หรือที่อาจเรียกได้ว่าเป็นสิทธิพลเมืองมาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน

## ๒. ที่มาและความหมายของสิทธิและเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญ

สำหรับที่มาและความหมายของสิทธิและเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญไทยได้ปรากฏเรื่องสิทธิและเสรีภาพชัดเจนในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๔๙๒ ได้บัญญัติให้สิทธิและเสรีภาพต่างๆไว้อย่างชัดเจนซึ่งในขณะนั้นได้มีการจัดทำปฏิญญาสากลว่าด้วยสิทธิมนุษยชนแห่งสหประชาชาติ จึงมีการรับเอาหลักสิทธิมนุษยชนหรือหลักการสิทธิขั้นพื้นฐานของมนุษย์มาบัญญัติไว้ในรัฐธรรมนูญด้วยความเปนมามาของที่มา และหลักการคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญจึงเป็นเรื่องสำคัญที่จะทำให้ทราบหลักการคุ้มครองของสิทธิและเสรีภาพ รวมถึงทราบขอบเขตแห่งสิทธิและเสรีภาพได้

## ๒.๑ ที่มาของสิทธิและเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญ

นับตั้งแต่ปี ๒๔๗๕ อันเป็นปีที่มีการเปลี่ยนแปลงการปกครองครั้งสำคัญของแผ่นดินมาจนถึงปัจจุบัน รัฐธรรมนูญแต่ละฉบับที่เข้ามาและสาระสำคัญของหลักการที่แตกต่างกันขึ้นอยู่กับสถานการณ์ของบ้านเมืองขณะจัดทำรัฐธรรมนูญ ทำให้ที่มาของรัฐธรรมนูญและความเข้มข้นของขอบเขตสิทธิและเสรีภาพไม่เท่ากัน ดังนั้น การจะทราบขอบเขตของสิทธิและเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญจึงต้องพิจารณาจากคำปรารภของรัฐธรรมนูญแต่ละฉบับเป็นสำคัญก่อนจะพิจารณาขอบเขตของสิทธิและเสรีภาพในบทบัญญัติรัฐธรรมนูญ อย่างไรก็ตามรัฐธรรมนูญบางฉบับเป็นเพียงการกำหนดกรอบของการใช้อำนาจของรัฐไว้เพียงชั่วคราว เช่นรัฐธรรมนูญการปกครองแผ่นดินสยามชั่วคราว พุทธศักราช ๒๔๗๕ กำหนดเพียงเรื่องให้ราชอาณาจักรเป็นรัฐเดี่ยวจะแบ่งแยกมิได้โดยให้มีปกครองรูปแบบรัฐสภาที่มีสภาเดียวและมีพระมหากษัตริย์เป็นพระประมุขและทรงใช้อำนาจอธิปไตยผ่านทางคณะราษฎร<sup>๓</sup> ซึ่งแตกต่างจากสาระสำคัญของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๒๑ ที่กล่าวกันว่ามี การบัญญัติเรื่องสิทธิและเสรีภาพมากที่สุดฉบับหนึ่งที่ผู้กร่างพยายามนำหลักการจากรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ๒๕๑๑ และ ๒๕๑๗ มาบัญญัติไว้ในรัฐธรรมนูญฉบับนี้ โดยใช้อำนาจอธิปไตยเป็นของปวงชนชาวไทย

สำหรับที่มาของสิทธิและเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญฉบับแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๔๐ มีที่มาจากเหตุการณ์พฤษภาทมิฬ ซึ่งมีการเรียกร้องของประชาชนเพื่อโค่นล้มรัฐบาลของพลเอกสุจินดา คราประยูร ซึ่งเป็นนายกรัฐมนตรีในสมัยนั้น และเมื่อมีรัฐบาลชั่วคราวของนายอานันท์ ปันยารชุนได้จัดให้มีการแก้ไขรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๓๔ ซึ่งมีนายมีชัย ฤชุพันธุ์เป็นประธานคณะกรรมการและนายทักษิณ แจ่มวิจิตรเป็นเลขานุการฯ มีสาระสำคัญยึดมั่นในระบบรัฐสภาและกำหนดหลักอุดมการณ์ของชาติไว้เป็นสองประการ คือ ประเทศไทยต้องเป็นรูปแบบราชอาณาจักรอันหนึ่งเดียวจะแบ่งแยกมิได้ และต้องยึดมั่นในระบอบการปกครองแบบประชาธิปไตยที่มีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นพระประมุข ต่อมาเมื่อนายชวน หลีกภัยขึ้นมาดำรงตำแหน่ง นายกรัฐมนตรี ได้มีการให้มีการทบทวนโครงสร้างระบบการปกครองเสียใหม่ โดยแต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นคณะหนึ่งเรียกว่า “คณะกรรมการพัฒนาประชาธิปไตย” (คพป.) ศึกษาแนวทางในการจัดทำรัฐธรรมนูญต่อมาได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นคณะหนึ่งเรียกว่า “คณะกรรมการปฏิรูปการเมือง” (คปก.) เพื่อทำหน้าที่ศึกษาและนำเสนอแนวทางต่อรัฐบาลการปฏิรูปการเมือง และมีการเสนอคณะรัฐมนตรีมีมติให้แก้ไขเพิ่มเติมรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยและจัดทำรัฐธรรมนูญฉบับใหม่ โดยสภาร่างรัฐธรรมนูญ ซึ่งจัดทำรัฐธรรมนูญอยู่บนพื้นฐานของการกำหนดโครงสร้างและระบบใช้อำนาจรัฐเสียใหม่ เพื่อให้ประชาชนมีสิทธิควบคุมและตรวจสอบได้อย่างแท้จริง อันเป็นการป้องกันมิให้มีการใช้อำนาจการปกครองบ้านเมืองแสวงหาประโยชน์ให้แก่ตนเองและพวกพ้องรวมทั้งคำนึงถึงสิทธิการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างแท้จริงในกระบวนการทางการเมืองทุกขั้นตอน

<sup>๓</sup> เตโช สนวนานนท์, แนวทางศึกษารัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๔๐, (กรุงเทพมหานคร : วีทีซี คอมมิวนิเคชั่น, ๒๕๔๑), หน้า ๑๗.

ให้ทุกคนมีศักดิ์ศรีของความเป็นมนุษย์และได้รับการคุ้มครองจากการใช้อำนาจรัฐที่เกินเลยหรือไม่ชอบธรรม

การจัดทำรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๔๐ ซึ่งดำเนินการโดยสภาร่างรัฐธรรมนูญ มีการพิจารณาอย่างเป็นระบบและมีการกล่าวถึงสิทธิ และเสรีภาพต่างๆ โดยการเปิดโอกาสให้มีการอภิปรายอย่างกว้างขวางจนถือได้ว่ารัฐธรรมนูญฉบับนี้เป็นรัฐธรรมนูญที่ให้สิทธิ และเสรีภาพประชาชนชาวไทยมากที่สุดฉบับหนึ่ง โดยการพิจารณาคณะกรรมาธิการยกร่างรัฐธรรมนูญได้ยกร่างรัฐธรรมนูญเป็น ๒ ฉบับ คือ

ร่างฉบับแรก ใช้แนวคิดหลัก ๒ ประการ คือ สภาพปัญหาที่เป็นอยู่ในประเทศไทยทฤษฎีสิทธิเสรีภาพและตัวอย่างรัฐธรรมนูญต่างประเทศที่อาจนำมาปรับใช้กับรัฐธรรมนูญไทยได้สภาพปัญหาเกี่ยวกับสิทธิเสรีภาพในรัฐธรรมนูญได้แก่

(๑) บทบัญญัติในรัฐธรรมนูญมีเรื่องสิทธิเสรีภาพไม่ครบถ้วนเพราะยึดถือหลักที่ว่าประชาชนมีสิทธิเสรีภาพตามที่รัฐธรรมนูญกำหนด ในขณะที่รัฐธรรมนูญสหรัฐฯถือว่าสิทธิเสรีภาพที่ปรากฏในรัฐธรรมนูญเป็นกรณีตัวอย่างเท่านั้น

(๒) การขาดสภาพบังคับเพราะในรัฐธรรมนูญหมวดสิทธิเสรีภาพมักจะกำหนดต่อท้ายในแต่ละมาตราว่า ทั้งนี้รายละเอียดให้เป็นไปตามกฎหมาย ซึ่งมีผลทำให้ไม่อาจกล่าวอ้างสิทธิเสรีภาพที่บัญญัติไว้ในรัฐธรรมนูญโดยตรงได้

(๓) รัฐธรรมนูญมักร่างโดยคนบางกลุ่มจึงไม่คำนึงถึงคนกลุ่มอื่นบางกลุ่มที่ไม่สามารถใช้สิทธิเสรีภาพได้เท่าเทียมกับบุคคลอื่น

คณะกรรมาธิการยกร่างได้วางบททั่วไปว่าสิทธิเสรีภาพจะมีสถานะทางกฎหมายอย่างไร แยกประเภทของสิทธิเสรีภาพโดยพิจารณาจากภารกิจของสิทธิเสรีภาพได้ ๒ ประเภท คือ ๑) สิทธิที่มีมาแต่กำเนิด (Basic right) หรือสิทธิขั้นมูลฐาน (Fundamental right) ๒) สิทธิที่เกิดขึ้นเพราะคนมารวมกันเป็นรัฐหรือสิทธิพลเมือง นอกจากนี้ ยังได้จัดเรียงลำดับความสำคัญของสิทธิเสรีภาพเพื่อประโยชน์ในการตีความเมื่อสิทธิเสรีภาพขัดกัน ร่างบทบัญญัติหมวดสิทธิเสรีภาพให้สามารถพัฒนาสิทธิเสรีภาพใหม่ๆ ได้ตามแนวทางของรัฐธรรมนูญสหรัฐฯ และคำประกาศสิทธิพลเมืองแต่ละคนของฝรั่งเศส ค.ศ. ๑๗๘๙ และวางหลักประกันสิทธิเสรีภาพโดยตามหัวข้อ ๑) กรณีเป็นสิทธิที่สำคัญจะกำหนดให้เป็นสิทธิโดยเด็ดขาด (สมบูรณ์) การจำกัดสิทธินี้จะทำไม่ได้ ส่วนกรณีหัวข้อ ๒) กรณีเป็นสิทธิไม่สำคัญมีการจำกัดสิทธิได้แต่จะระบุรายละเอียดหรือเงื่อนไขในการจัดทำสิทธิไว้ด้วย

ร่างฉบับที่สอง เสนอโดยนายพนัส ทัศนียานนท์ เนื้อหาโดยส่วนใหญ่ ไม่ต่างไปจากร่างฉบับแรกเพียงแต่กำหนดให้แนวนโยบายแห่งรัฐมีสภาพบังคับ

กำหนดให้แนวนโยบายแห่งรัฐมาจากหลักสิทธิเสรีภาพใน ๓ เรื่อง คือ เสรีภาพบุคคลใดจะมาลวงละเมิดเสรีภาพไม่ได้ สิทธิในสังคมเศรษฐกิจ ผู้มีสิทธิสามารถเรียกร้องให้รัฐทำการให้เป็นไปตามสิทธินั้นได้ การนำเอาสิทธิในสังคมเศรษฐกิจมาบัญญัติไว้ในหมวดสิทธิเสรีภาพมีผลให้สามารถฟ้องร้องบังคับได้ แต่หากนำไปบัญญัติไว้ในแนวนโยบายแห่งรัฐไม่อาจฟ้องได้แต่มีสภาพบังคับทางการเมืองและได้มอบหมายให้รวมหลักการของทั้งสองร่างโดยแนวนโยบายแห่งรัฐเรื่องใดมีความจำเป็นที่จะให้มีสภาพบังคับอาจจัดให้เป็นสิทธิ (บัญญัติไว้ในเรื่องสิทธิเสรีภาพ) ส่วนเรื่องใดมีความจำเป็นแต่ไม่อาจ

รับภาระได้ก็ให้เป็นนโยบายแห่งรัฐ และให้แยกสิทธิทางอาญาไปไว้ในหมวด ๘ ศาลและเจ้าพนักงาน  
ในกระบวนการยุติธรรม

สำหรับการร่างบทบัญญัติในสวนสิทธิเสรีภาพนั้น คณะอนุกรรมการฯ ได้แยกประเภท  
ของสิทธิและเสรีภาพออกเป็น ๓ สวน คือ บททั่วไป สิทธิและเสรีภาพขั้นมูลฐาน สิทธิและเสรีภาพ  
ของพลเมือง ซึ่งบทสรุปของคณะทำงานฯ ได้แยกเรื่องสิทธิเสรีภาพออกเป็น ๒ ประเภท คือ

ประเภทแรก สิทธิเสรีภาพขั้นมูลฐาน เป็นสิทธิที่สำคัญยิ่งซึ่งบุคคลมีมาตั้งแต่เกิดเช่นสิทธิ  
เสรีภาพในร่างกายชีวิต การนับถือศาสนา และสิทธิในความเป็นส่วนตัว เป็นต้น

ประเภทที่สอง สิทธิเสรีภาพของพลเมือง เป็นสิทธิที่ได้มาเพราะการเป็นพลเมืองของรัฐ

บทสรุปสุดท้ายของการยกร่างเพื่อประกาศใช้บังคับรัฐธรรมนูญฉบับนี้ได้แสดงถึงเจตนารมณ์  
ว่ารัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มีหลักการปกครองประเทศตามระบอบประชาธิปไตยอันมี  
พระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุขมาเป็นเวลานานกว่าหกสิบห้าปี และในช่วงระยะเวลาดังกล่าวได้มีการ  
ยกเลิกและแก้ไขเพิ่มเติมรัฐธรรมนูญหลายครั้ง ซึ่งเปลี่ยนแปลงตามความเหมาะสมแห่งกาล  
เวลาและสภาพการณ์ของบ้านเมือง รวมทั้งบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญ จะต้องกำหนดกฎเกณฑ์สำคัญ  
ที่กระจ่างแจ้ง ชัดเจน สามารถใช้เป็นหลักในการปกครองประเทศและเป็นแนวทางในการจัดทำ  
กฎหมายประกอบรัฐธรรมนูญและกฎหมายอื่นซึ่งสอดคล้องกับรัฐธรรมนูญได้ในการยกร่าง  
รัฐธรรมนูญฉบับพุทธศักราช ๒๕๔๐ นั้นเนื่องจากรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยพุทธศักราช  
๒๕๓๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย แก้ไขเพิ่มเติม(ฉบับที่ ๖) พุทธศักราช  
๒๕๓๙ ได้บัญญัติให้มี สภาร่างรัฐธรรมนูญขึ้นประกอบด้วยสมาชิกที่ได้รับเลือกตั้งจากรัฐสภาจำนวน  
เก้าสิบเก้าคน มีหน้าที่จัดทำร่างรัฐธรรมนูญฉบับใหม่ทั้งฉบับเพื่อเป็นพื้นฐานสำคัญในการปฏิรูป  
การเมืองภายหลังจากนั้นสภาร่างรัฐธรรมนูญ ได้จัดทำร่างรัฐธรรมนูญโดยมีสาระสำคัญซึ่งเป็นการสง  
เสริมและคุ้มครองสิทธิเสรีภาพของประชาชนให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการปกครองและตรวจสอบ  
การใช้อำนาจรัฐเพิ่มขึ้น ตลอดจนปรับปรุงโครงสร้างทางการเมืองให้มีเสถียรภาพและประสิทธิภาพ  
ยิ่งขึ้นโดยคำนึงถึงความคิดเห็นของประชาชนเป็นสำคัญ

การจัดทำรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ เป็นรัฐธรรมนูญแห่ง  
ราชอาณาจักรไทย ฉบับที่ ๑๘ ซึ่งจัดทำร่างโดยสภาร่างรัฐธรรมนูญ (สสร.) ในระหว่าง พ.ศ. ๒๕๔๙-  
๒๕๕๐ ภายหลังกการรัฐประหารในประเทศโดยคณะปฏิรูปการปกครองในระบอบประชาธิปไตยอันมี  
พระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข (คปค.) เมื่อวันที่ ๑๙ กันยายน พ.ศ. ๒๕๔๙ ซึ่งต่อมาเปลี่ยนชื่อคณะ  
เป็น คณะมนตรีความมั่นคงแห่งชาติ (คมช.) เมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ปีเดียวกัน ร่างรัฐธรรมนูญฉบับนี้  
พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดชทรงลงพระปรมาภิไธยเมื่อวันที่ ๒๔ สิงหาคม พ.ศ.  
๒๕๕๐ ณ พระตำหนักจิตรลดารโหฐาน กรุงเทพมหานคร นายมีชัย ฤชุพันธุ์ ประธานสภานิติบัญญัติ  
แห่งชาติ (สนช.) เป็นผู้รับสนองพระบรมราชโองการ ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม  
๑๒๔ ตอนที่ ๔๗ ก หน้า ๑ ในวันเดียวกันนั้น และมีผลใช้บังคับเป็นกฎหมายทันที แทนที่รัฐธรรมนูญ  
แห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๔๙

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยฉบับนี้เป็นกฎหมายไทยฉบับแรกที่เมื่อร่างเสร็จและ  
ได้รับความเห็นชอบจากฝ่ายนิติบัญญัติแล้ว ได้เผยแพร่ ให้ประชาชนทราบ และจัดให้มีการลง  
ประชามติเพื่อ ขอความเห็นชอบ ณ วันที่ ๑๙ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๕๐ ผลปรากฏว่าผู้มาลงประชามติ



ร้อยละ ๕๗.๘๑ เห็นชอบ และร้อยละ ๔๒.๑๙ ไม่เห็นชอบ ประธาน สนช. จึงนำขึ้นทูลเกล้าฯ ถวาย พระมหากษัตริย์ให้ทรงลงพระปรมาภิไธย

เนื่องจากความผันผวนทางการเมืองภายในประเทศ การร่างรัฐธรรมนูญฉบับนี้จึงดำเนินไป บนความร้อนแรงทางการเมือง มีการเผชิญหน้าระหว่างฝ่ายสนับสนุนและฝ่ายคัดค้านร่างรัฐธรรมนูญ กับทั้งมีการวิพากษ์วิจารณ์เกี่ยวกับขั้นตอนการร่าง เช่น ประชาชนไม่มีส่วนร่วมอย่างกว้างขวาง และ คมช. ผูกขาดการสรรหาสมาชิก สสร. รวมถึงเกี่ยวกับเนื้อหาสาระของร่าง เช่น ให้สมาชิกวุฒิสภา เกือบกึ่งหนึ่งมาจากการแต่งตั้ง และให้นิรโทษกรรม คมช. เองที่ก่อรัฐประหาร

รัฐธรรมนูญฉบับนี้ได้รับการแก้ไขเพิ่มเติมสองครั้งในเดือนมีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๔ ประเด็นที่ แก้ไข คือ ระบบการเลือกตั้ง (แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ ๑ มาตรา ๙๓-๙๘) และหลักเกณฑ์ในการทำ สนธิสัญญา (แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ ๒ มาตรา ๑๙๐) วันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๕๗ คณะรักษาความสงบ แห่งชาติให้รัฐธรรมนูญนี้สิ้นสุดลง ยกเว้นหมวด ๒ พระมหากษัตริย์<sup>๔</sup> และสิ้นสุดลงทุกมาตราเมื่อมีการ ประกาศใช้รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗ โดยคณะรักษา ความสงบแห่งชาติเป็นผู้ร่าง<sup>๕</sup>

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ ที่กล่าวถึงสิทธิและเสรีภาพกำหนด ไว้ในหมวด ๓ สิทธิและเสรีภาพของชนชาวไทย (มาตรา ๒๖-๖๙)

รัฐธรรมนูญ พ.ศ. ๒๕๕๐ แตกต่างจากฉบับ พ.ศ. ๒๕๔๐ อยู่หลายประการ ดังจะเห็นว่ามีการถอดหรือโครงสร้าง เช่น สิทธิเสรีภาพ การมีส่วนร่วมทางการเมืองของประชาชน ที่มาของ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร สมาชิกวุฒิสภา การตรวจสอบการใช้อำนาจรัฐ องค์กรอิสระ อำนาจตุลา การ การเงินการคลังงบประมาณ ฯลฯ

รัฐธรรมนูญ ๒๕๔๐ ได้รับการกล่าวขานว่ามีความก้าวหน้าเนื่องจากนำแนวคิดใหม่ ๆ ที่ ลอกเลียนจากต่างประเทศมาใช้ แต่เมื่อบังคับใช้จริงก็ดูจะไม่ค่อยสอดคล้องกับวัฒนธรรมการเมืองไทย เพราะเกิดการฉ้อราษฎร์บังหลวงขนาดใหญ่ การละเมิดสิทธิมนุษยชนอย่างกว้างขวางทั้งกรณีการฆ่า ตัดตอน ๒ พันศพ อุ้มฆ่าแกนนำภาคประชาชนที่ต่อสู้กับความไม่เป็นธรรมในพื้นที่ เช่น กรณีของ สมชาย นิละไพจิตร นอกจากนี้ รัฐธรรมนูญ ๒๕๔๐ ถูกวิจารณ์ว่าทำให้ฝ่ายการเมืองเข้มแข็งเกินไปจน เกิดระบบผู้นำกึ่ง ประธานาธิบดี รัฐธรรมนูญ ๒๕๕๐ จึงถูกวิจารณ์ว่ามีคติต่อ "ระบอบทักษิณ" ที่มี คำอธิบายว่าเป็นเผด็จการทุนนิยม ใช้อำนาจผ่านพรรคการเมืองใหญ่ ทำให้เกิดผู้นำเดี่ยวที่สามารถใช้อำนาจได้เบ็ดเสร็จเด็ดขาด ละเลยต่อเสียงปัญญาชนในสังคม สุดท้ายจึงสร้างปัญหาต่อระบอบ ประชาธิปไตยจนก่อตัวเป็นวิกฤตการเมือง รัฐธรรมนูญฉบับนี้จึงมีข้อห้ามต่าง ๆ ที่เป็นพฤติกรรมของ ระบอบทักษิณ เช่น ห้ามควรวรมพรรคการเมืองในระหว่างอายุของสภาผู้แทนราษฎร การทำเอฟทีเอ

<sup>๔</sup> "คสช. ประกาศให้อำนาจนายกฯ เป็นของประยุทธ์ - เลิก รธน. ๕๐ วันหมวด ๒ วุฒิฯ-ศาล ทำหน้าที่ต่อ" [NPOMC announces the prime minister powers belong to Prayuth, repeals ๒๐๐๗ charter, except chapter ๒ - senate and courts remain in office] (ใน Thai). Manager. ๒๐๑๔-๐๕-๒๒. สืบค้นเมื่อ ๒๐๑๔-๐๕-๒๓.

<sup>๕</sup> "ในหลวง"พระราชทานรัฐธรรมนูญฯ ฉบับชั่วคราว, ผู้จัดการ, ๒๒ กรกฎาคม ๒๕๕๗

ต้องฟังความเห็นจากรัฐสภา เข้มงวดต่อการแปรรูปรัฐวิสาหกิจและจริยธรรมของนักการเมือง สร้างมาตรการป้องกันผลประโยชน์ทับซ้อนเป็นต้น

จุดแข็งของรัฐธรรมนูญ ๒๕๕๐ คือบทบัญญัติเรื่องสิทธิเสรีภาพของประชาชน เช่น รัฐต้องจัดสวัสดิการขั้นพื้นฐานแก่ประชาชนทุกคนชั้น ผู้ยากไร้ ผู้พิการ ทูพพลภาพต้องได้รับการศึกษา ทัดเทียมบุคคลอื่น ผู้ไร้ที่อยู่อาศัย ผู้สูงอายุ ไม่มีรายได้เพียงพอ ต้องได้รับความช่วยเหลือจากรัฐ ให้สิทธิประชาชนได้รับหลักประกันและสวัสดิภาพในการทำงาน ให้สิทธิแก่ข้าราชการ เจ้าหน้าที่รัฐในการรวมกลุ่มเพื่อปกป้องสิทธิ์ของตน ที่สำคัญคือให้มีผลบังคับทันที ต่างจากรัฐธรรมนูญ ๒๕๔๐ ที่ระบุข้อความท้ายมาตราต่างๆ ว่า "ทั้งนี้ ตามที่ กฎหมายบัญญัติ" หมวดที่ได้รับการบัญญัติขึ้นมาใหม่ เช่น "สิทธิชุมชน" ชุมชนสามารถปกป้องสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรท้องถิ่นของตน หรือการกำหนดให้รัฐต้องจัดให้มีการรับฟังความเห็นหากโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตหรือทรัพยากรธรรมชาติ หมวด "การมีส่วนร่วมทางการเมืองโดยตรงของประชาชน" ให้ประชาชนเข้าชื่อเสนอร่างกฎหมาย หรือถอดถอนนักการเมืองที่ประพฤติมิชอบได้ง่ายขึ้น ประชาชนมีโอกาสยื่นแก้ไขรัฐธรรมนูญได้โดยตรงรวมถึงการให้รัฐต้องจัดให้มีกฎหมายการจัดตั้งกองทุนพัฒนาการเมืองภาคพลเมือง ฯลฯ

## ๒.๒ ความหมายของสิทธิและเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญ

หากพิจารณาคำหมายของสิทธิและเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญมีเพียงได้นั้นอาจพิจารณาได้จากความหมายดังต่อไปนี้

โกคิน พลกุล ได้ให้ความหมายขอบสิทธิและเสรีภาพไว้ว่า<sup>๖</sup>

“สิทธิ” หมายถึง อำนาจหรือประโยชน์ที่กฎหมายรับรองและคุ้มครองให้

“เสรีภาพ” หมายถึง สถานภาพของมนุษย์ที่จะไม่ตกอยู่ภายใต้การบังคับบัญชาของใครหรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือ เป็นอำนาจที่จะกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดหรือที่จะไม่กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด

วิษณุ เครืองาม ได้ให้ความหมายไว้ว่า<sup>๗</sup>

“สิทธิ”(Right) หมายถึง ประโยชน์ที่กฎหมายรับรองและคุ้มครองให้

“เสรีภาพ”(Liberty) หมายถึง ความมีอิสระที่จะกระทำการหรืองดเว้นกระทำการ

วรพจน์ วิศรุตพิชญ ได้ให้ความหมายไว้ว่า<sup>๘</sup>

“สิทธิ” คือ อำนาจที่กฎหมายรับรองและคุ้มครองให้แก่บุคคลในอันที่จะกระทำการเกี่ยวข้องกับทรัพย์สินหรือบุคคลอื่น เช่นสิทธิทางหนี้ กรรมสิทธิ์ ฯลฯ

<sup>๖</sup>โกคิน พลกุล, หลักกฎหมายมหาชน, พิมพ์ครั้งที่ ๒, (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, ๒๕๓๙), หน้า ๑๓๘- ๑๓๙.

<sup>๗</sup>วิษณุ เครืองาม, กฎหมายรัฐธรรมนูญ, พิมพ์ครั้งที่ ๓, (กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์แสวงสุทธิตการพิมพ์, ๒๕๓๐), หน้า ๖๗.

<sup>๘</sup>วรพจน์ วิศรุตพิชญ, สิทธิและเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญ, (กรุงเทพมหานคร: เคล็ดไทย, ๒๕๓๘), หน้า ๔๑.

“เสรีภาพ” คือ ภาวะของมนุษย์ที่ไม่อยู่ภายใต้การครอบงำของผู้อื่น และเป็นภาวะที่ปราศจากการถูกหน่วงเหนี่ยวขัดขวาง เช่นเสรีภาพในการติดต่อสื่อสาร เสรีภาพในการเดินทาง ฯลฯ

อาจกล่าวได้ว่าสิทธิตามความหมายของรัฐธรรมนูญ หมายถึง อำนาจที่กฎหมายสูงสุดได้บัญญัติให้การรับรองคุ้มครองแก่บุคคลในอันที่จะกระทำการใด ไม่กระทำการใด รวมทั้งก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องที่จะไม่ให้บุคคลอื่น โดยเฉพาะอย่างยิ่งองค์กรของรัฐที่จะเข้ามาแทรกแซงในขอบเขตของสิทธิของบุคคลนั้นบางกรณีอาจก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องให้รัฐดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่ง สิทธิตามรัฐธรรมนูญจึงเป็นสิ่งที่ต้องผูกพันองค์กรผู้ใช้อำนาจรัฐทั้งหมดที่จะต้องให้ความเคารพปกป้องและคุ้มครองสิทธิตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญ เพื่อให้สิทธิเหล่านั้นมีผลในทางปฏิบัติ

สวนเสรีภาพ คือ ความอิสระของบุคคลที่จะกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งตามความประสงค์ของตนโดยไม่อยู่ภายใต้การครอบงำของผู้อื่น จึงเป็นอิสระของบุคคลที่จะใช้สิทธิต่างๆ ของตนที่มีอยู่ภายในกรอบที่กฎหมายกำหนด<sup>๙</sup>

จากความหมายของสิทธิและเสรีภาพดังกล่าว จึงเห็นได้ว่าสิทธิและเสรีภาพเป็นเรื่องพื้นฐานทั่วไปของประชาชนแต่การรับรองสิทธิเสรีภาพจะแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับรูปแบบการปกครองของแต่ละประเทศว่าจะรับรองสิทธิเสรีภาพอย่างสมบูรณ์ (Absolute Right) หรือรับรองไว้แต่เปิดโอกาสให้มีการจำกัดสิทธิให้ตามที่กฎหมายบัญญัติ สำหรับรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ มาตรา ๔ บัญญัติคุ้มครองศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ สิทธิและเสรีภาพของบุคคลไว้ และมาตรา ๒๙ การจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลที่รัฐธรรมนูญรับรองไว้จะกระทำมิได้เว้นแต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายเฉพาะเพื่อการที่รัฐธรรมนูญนี้ กำหนดไว้และเท่าที่จำเป็นเท่านั้นและจะกระทบกระเทือนสาระสำคัญของสิทธิและเสรีภาพนั้นมิได้

### ๓. แนวความคิดเรื่องการขนส่งอย่างยั่งยืน (Sustainable Transportation)<sup>๑๐</sup>

แนวความคิดเรื่องการขนส่งอย่างยั่งยืนเกิดจากความต้องการในการแก้ปัญหาทางด้านขนส่งเนื่องจากในหลายทศวรรษที่ผ่านมา กระแสหลักในการวางแผนการขนส่งเน้นหนักไปในการพัฒนาโครงข่ายระบบเส้นทางสัญจรเพื่อตอบสนองความต้องการในการเดินทางซึ่งก่อให้เกิดปัญหาจราจรและส่งผลกระทบต่อการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ ในปี ค.ศ. ๑๙๘๗ องค์กรเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (Organization for Economic Cooperation and Development (OECD) ได้จัดทำโครงการเพื่อกำหนดแนวทางในการพัฒนาระบบขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Environmentally Sustainable Transport (EST)) โดยให้ความสำคัญกับการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ การใช้รถยนต์ร่วมกันการเดินทางและการใช้จักรยานในการเดินทางและให้ความสำคัญในการลดจำนวนการใช้ยานพาหนะที่ใช้เครื่องยนต์(Wikimedia Foundation, Inc., ๒๐๐๗)ภายใต้ข้อ

<sup>๙</sup> สารานุกรมรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐, หลักพื้นฐานของสิทธิเสรีภาพและศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์, นนทบุรี :สถาบันพระปกเกล้า, ๒๕๕๓).

<sup>๑๐</sup> สลิลา ตระกูลเวช.(๒๕๕๑).ทำการวิจัยเรื่องการศึกษาการประยุกต์ใช้ระบบจักรยานสาธารณะในมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตบางเขน.กรุงเทพฯ: สาขาวิชาการวางแผนเมืองและสภาพแวดล้อม มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

จำกัดที่เรียกว่าการจัดการอุปสงค์การขนส่ง (Transportation Demand Management (TDM)) โดยมีแนวทางสำคัญ คือการลดกิจกรรมที่ก่อให้เกิดการเดินทางด้วยยานพาหนะที่ใช้เครื่องยนต์ การเปลี่ยนแปลงเส้นทาง การเปลี่ยนหรือลดเวลาในการเดินทาง (Wikimedia Foundation, Inc., ๒๐๐๘)

### ๓.๑ บทบาทการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non-Motorized Transport (NMT)) ในเมืองประเภทต่างๆ

ในปี ค.ศ. ๑๙๙๑ Michael Replogle ได้กล่าวถึง บทบาทการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ไว้ว่าเป็นการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลที่มีต้นทุนต่ำ ไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม ใช้พลังงานหมุนเวียน และเป็นรูปแบบการเดินทางที่ให้ความสำคัญกับการใช้แรงงานในการขับเคลื่อนมากกว่าการเคลื่อนย้ายทุน ซึ่งเป็นรูปแบบการเดินทางที่มีประสิทธิภาพเหมาะสมกับการเดินทางระยะใกล้ภายในเมือง นอกจากนี้ยังสามารถผนวกเข้าเป็นส่วนหนึ่งของการเดินทางระยะไกลได้ โดยเป็นการเดินทางเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งรูปแบบการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ ประกอบด้วย การเดินเท้า จักรยาน สามล้อ ถีบ

อัจฉรา ตันติวิทยาพิทักษ์ (๒๕๔๐) ได้จำแนกบทบาทการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ตามเมืองประเภทต่างๆ ดังนี้

๑. เมืองที่ใช้ระบบสัญจรประเภทเครื่องยนต์เป็นหลัก (Motor Vehicle Dependent Cities)

เป็นเมืองที่สัดส่วนของรูปแบบการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ต่ำกว่า ๒๕% แต่ใช้ระบบขนส่งสาธารณะที่ใช้เครื่องยนต์ (Motorized Public Transport) การเดินเท้า และจักรยานเพื่อเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ หรือเมืองที่มีการใช้พาหนะส่วนบุคคลเป็นรูปแบบหลักในการเดินทาง เมืองประเภทนี้มักจะต้องเดินทางในระยะไกล สัดส่วนของการเดินเท้าและจักรยานจะต่ำ เช่นกรุงเทพมหานคร บอมเบย์ กัวลาลัมเปอร์ มะนิลา

๒. เมืองที่ใช้ระบบสัญจรแบบผสม (Mixed Traffic System)

เป็นเมืองที่มีสัดส่วนของรูปแบบการเดินทางประเภทที่ใช้เครื่องยนต์และไม่ใช้เครื่องยนต์มีสัดส่วนเท่าๆ กัน โดยที่สัดส่วนของการเดินเท้าและการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์อยู่ระหว่าง ๒๕-๕๐% ของการเดินทางทั้งหมด ซึ่งสามารถแบ่งเมืองที่ใช้ระบบสัญจรแบบผสมออกได้เป็น ๒ รูปแบบ คือ ๑) เมืองที่สัดส่วนของการเดินทางและขนส่งสาธารณะมีมากกว่ารถส่วนบุคคล เช่นเมืองกัลกัตตา (Calcutta) และ เมืองมัทราส (Madras) ในอินเดีย และ สุราบายา (Surabaya) ในอินโดนีเซีย และ ๒) เมืองที่มีสัดส่วนของการเดินทางด้วยรถส่วนบุคคลมากกว่าขนส่งสาธารณะ เช่นเซี่ยงไฮ้ และกรุงเทพมหานคร

๓. เมืองที่ใช้ระบบสัญจรประเภทไม่ใช้เครื่องยนต์เป็นหลัก (Non-Motorized Transportation Dependent Cities)

เป็นเมืองที่สัดส่วนการเดินเท้าและการเดินทางประเภทที่ไม่ใช้เครื่องยนต์สูง และเป็นรูปแบบหลักในการเดินทางของเมือง ซึ่งระยะทางเฉลี่ยที่ใช้ในการเดินทางมักจะสั้น ทั้งนี้ในเมืองประเภทผู้มีรายได้ต่ำที่ต้องพึ่งพาระบบสัญจรที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (Low-income NMT Dependent

Cities) จะมีสัดส่วนการเป็นเจ้าของรถยนต์ส่วนบุคคลต่ำ รูปแบบการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์จะอยู่ในระดับคงที่ หรือกำลังเพิ่มขึ้น แต่ต้องสู้กับกระแสการพัฒนาาระบบขนส่งที่ใช้เครื่องยนต์เป็นหลัก ส่วนเมืองประเภทที่ผู้มีรายได้สูงที่ต้องพึ่งพาาระบบสัญจรประเภทไม่ใช้เครื่องยนต์ (High-income NMT Dependent ities) ประชากรส่วนใหญ่ของเมืองสามารถเป็นเจ้าของรถยนต์ส่วนบุคคล แต่นโยบายการใช้ที่ดิน และโครงสร้างพื้นฐาน กำหนดให้การเดินทางด้วยรถยนต์มีความเหมาะสมสำหรับการเดินทางระยะไกลเท่านั้น โดยที่รัฐให้การสนับสนุนและแรงจูงใจให้ใช้ระบบสัญจรที่ไม่ใช้เครื่องยนต์เป็นหลัก การเดินทางในเมืองซึ่งเป็นการเดินทางระยะไกล เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายเข้ากับขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ ได้แก่ เมืองขนาดเล็ก เช่นเมืองในทวีปยุโรป และญี่ปุ่น ที่ประชากรมีรายได้สูง และมีอัตราการเป็นเจ้าของรถยนต์ส่วนบุคคลในสัดส่วนสูง แต่การเดินทางโดยส่วนใหญ่เป็นการเดินทางภายในเมืองที่มีระยะทางสั้น สัดส่วนของรูปแบบการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์จึงไม่ต่ำกว่า ๕๐%

### ๓.๒ ประวัติความเป็นมาของจักรยาน

เทพซู ทับทอง (๒๕๑๙) ได้กล่าวถึงประวัติความเป็นมาของจักรยานในประเทศไทยไว้ดังนี้

จักรยานเข้ามาสู่ประเทศไทยในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ประมาณปี พ.ศ. ๒๔๔๑ (ร.ศ.๑๑๗) เป็นจักรยานชนิดล้อหน้าสูง ล้อหลังเล็ก ต่อมาเปลี่ยนรูปแบบเป็นล้อทั้ง ๒ ข้างเท่ากัน ซึ่งสมัยก่อนนั้นจักรยานเรียกตามภาษาอังกฤษว่า “ไบซิเกิ้ล” และเปลี่ยนมาเรียกเป็น “จักรยาน” เมื่อประมาณ ๕๐ ปีเศษ นับตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๔๖๘

ในสมัยนั้นเฉพาะพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เจ้านายฝ่ายใน บรรดาขุนนาง และคหบดีที่มีจักรยาน ซึ่งเป็นที่นิยมถึงกับมีการตั้งสโมสรจักรยานขึ้นที่วังพระบรมวงศเธอกรมหลวงอดิศรอุดมเดช และมีการประชุมรถจักรยานเป็นครั้งแรกที่วังบูรพาภิรมย์ เนื่องในโอกาสที่ ๑ กรมหลวงพิษณุโลกประชานาถ เสด็จกลับจากยุโรป เมื่อ ๒ พ.ศ. ๒๔๔๒ โดยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จพระราชดำเนิน เมื่อวันที่ ๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๔๒ เมื่อเจ้านายกับขุนนางพากันขี่รถจักรยาน พวกราษฎรก็พากันขี่บ้างจนเกิดความนิยมมาถึงเวลานี้

สวนพอค่างที่ส่งจักรยานเข้ามาขายเป็นรายแรกได้แก่ นายเลิศ เศรษฐบุตร (พระยาภักดีนรเศรษฐ) ส่งเข้ามาขายได้ไม่นาน ก็เลิกกิจการเพราะขาดทุน เพราะในสมัยนั้นจักรยานถือว่ามีราคาแพง จึงมีแต่ผู้ที่มีฐานะดีเท่านั้นจึงพอที่จะซื้อรถจักรยานได้ สำหรับราษฎรที่มีรถจักรยานเป็นรุ่นแรกคือ ร.อ. ขุนจงใจหาญ เป็นคนแรกที่ขี่จักรยานไปเรียนที่โรงเรียนวัดเทพศิรินทราวาส เมื่อความนิยมขี่จักรยานมีมากขึ้น พอค่างส่งจักรยานมาขายมากขึ้น และในที่สุดก็ได้แพร่หลายไปตามต่างจังหวัดทั่วไป

ในสมัยรัชกาลที่ ๖-๗ รถจักรยานมีบทบาทในท้องถนนไม่แพ้กับรถยนต์ และรถจักรยานเนื่องจากราษฎรสามารถที่จะขี่มาใช้ได้สะดวก เพราะนอกจากจะมีขายทั้งในกรุงเทพฯ และต่างจังหวัดแล้วราคายังถูกกว่าในสมัยรัชกาลที่ ๕ หลายเท่า รถจักรยานจึงเพิ่มจำนวนขึ้นอย่างมากมายอีกทั้งในสงครามอินโดจีน รถจักรยานใช้เป็นพาหนะในกองทัพบก และในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ ๒ กองทัพอากาศบางหน่วยใช้จักรยานเป็นยานพาหนะซึ่งเป็นแถวยาวเหยียดตามถนนในกรุงเทพฯ

รถจักรยานในสมัยก่อนสงครามโลกครั้งที่ ๒ มีชื่อ “พลลิปส” เป็นรถจักรยานประเภทบรรทุกของ ที่ด้านหลังมีตะแกรงสำหรับนั่งซ้อนท้าย หรือบรรทุกของหนัก และมีขาตั้งเป็นแบบตั้งตรง ส่วนอีกยี่ห้อหนึ่งคือ “ชันบีม” เป็นรถจักรยานประเภทสปอร์ต และมีไฟไดนาโม ใช้ไฟหน้าและไฟท้ายสีแดง หลังจากนั้น ยี่ห้อที่เป็นที่นิยม คือ “ราเลย์” และ “ชันบีม” เป็นรถจักรยานที่ดีที่สุด และราคาแพงที่สุดตามลำดับ

ปัจจุบันจักรยานในประเทศไทยมีราคาถูก เพราะสามารถผลิตได้เองในประเทศ แต่เนื่องจากอิทธิพลของจักรยานยนต์และรถยนต์ที่มีเพิ่มมากขึ้น ประกอบกับการพัฒนาระบบขนส่งในปัจจุบันมุ่งไปทางพัฒนาถนนเพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่สูงขึ้น ทำให้เส้นทางที่ใช้สำหรับจักรยานและทบาทของจักรยานในการเดินทางมีน้อยลง เนื่องจากขาดเส้นทางเฉพาะสำหรับจักรยาน และปัญหาทางความปลอดภัยในการใช้การสัญจรร่วมกับยานพาหนะอื่น

### ๓.๓ การเดินทางด้วยจักรยาน (Bicycle Transportation)

วัตถุประสงค์ของการเดินทางด้วยจักรยาน ระยะทางที่เหมาะสมสำหรับการเดินทางด้วยจักรยาน และข้อดีและข้อเสียของการเดินทางด้วยจักรยานเมื่อเปรียบเทียบกับการเดินทางในรูปแบบอื่นๆ เป็นปัจจัยในการส่งเสริมให้เกิดการเดินทางด้วยจักรยาน

อัจฉรา ตันติวิทยพิทักษ์ (๒๕๔๐) กล่าวถึงการเดินทางด้วยจักรยาน ไว้ว่า

จักรยานเป็นพาหนะในลักษณะ Door-to-Door Mode คือ สามารถเดินทางจากจุดเริ่มต้นไปยังจุดปลายทางได้โดยไม่ต้องเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง เช่นเดียวกับการเดินเท้า แต่สามารถทำความเร็วได้มากกว่า และถือว่าเป็นรูปแบบที่มีประสิทธิภาพมากในระบบหนึ่งของระบบสัญจรที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (None-Motorized Transportation - NMT) ในการเดินทางระยะไกลในเมือง ซึ่งระยะที่เหมาะสมสำหรับการเดินทางด้วยจักรยานอยู่ระหว่าง ๐.๕-๖.๕ กิโลเมตร ในประเทศที่พัฒนาแล้วจัดให้จักรยานเป็นรูปแบบการเดินทางระยะไกลเพื่อการวางแผนแก้ปัญหาการเดินทางในเมืองควบคู่ไปกับมาตรการการใช้ที่ดิน

เมื่อเทียบกับการเดินทางรูปแบบอื่นๆ จักรยานมีผลกระทบต่อสวนรวมน้อยกว่า ทั้งในแง่ผลกระทบต่อสังคมโดยรวมการใช้พลังงาน (Energy Efficiency) ผลกระทบทางอากาศและเสียง (Air and Noise Pollution) การส่งผลต่อความสวยงามของเมือง (Aesthetics) ความเปราะบางของระบบ (Less Vulnerability of System) ความยั่งยืนของระบบ (Sustainable of System) งบประมาณสวนรวม (Public Expense) และมีความรุนแรงของอุบัติเหตุ (Fewer Serious Accidents)

เมื่อเทียบการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ และการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล พบว่าจักรยานมีข้อดีมากกว่า ในแง่ของค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (Cost to Users) สภาพแวดล้อมสวนบุคคล (Personal Microenvironment) ความยืดหยุ่น (Flexibility) คือจำนวนเส้นทางที่สามารถเดินทางจากจุด A ไปยังจุด B หรือจำนวนของจุดเริ่มต้น (Origin) และจุดหมายปลายทาง (Destination) ที่สามารถเข้าถึงได้โดยจักรยาน ความถี่ (Frequency) การตรงต่อเวลา (Punctuality) ความสบาย (Comfort) โอกาสในการสัมผัสกับสิ่งรอบข้างทาง (Orientation) และเวลาที่ใช้ในการ

เดินทางทั้งหมด (Total Travel Time) สวนข้อดีของจักรยานเมื่อเทียบกับการเดินเท้า คือ สามารถบรรทุกสัมภาระได้ง่ายกว่า (Ease of carrying thing) และเดินทางได้ระยะทางที่ไกลกว่า

ด้วยข้อจำกัดของจักรยาน เช่นสภาพทางภูมิอากาศ ทำให้บทบาทของการใช้จักรยานเป็นการใช้สำหรับการเดินทางระยะไกล ซึ่งสามารถใช้เป็นการทดแทนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ (Bike and Ride) ในเมืองประเภทที่มีผู้มีรายได้น้อยที่ต้องพึ่งพา ระบบสัญจรที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (Low-income NMT Dependent Cities) ระยะทางที่เหมาะสมสำหรับการเดินทางด้วยจักรยานจะไกลกว่าเนื่องจากบริการขนส่งสาธารณะยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอและราคาแพง

อย่างไรก็ตามการเดินทางด้วยจักรยานสามารถใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพกับเมืองที่มีขนาดเล็ก มีแหล่งกิจกรรมหลากหลายและเกาะกลุ่มรวมกันในพื้นที่ใกล้ๆกันมีการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะ เป็นพื้นที่ราบ มีถนนกว้าง ปริมาณการจราจรไม่หนาแน่นและมีเขตทางพอที่จะใช้จักรยานได้ (วิโรจน์ ศรีสุภานนท์ และคณะ, ๒๕๕๖)

### ๓.๔ ลักษณะทางกายภาพของผู้ใช้จักรยานและเส้นทางจักรยาน

ลักษณะของผู้ใช้จักรยาน ลักษณะทางกายภาพของจักรยาน รูปแบบของเส้นทางจักรยาน แนวทางการพิจารณาและวางแผนเส้นทางจักรยาน วัสดุและอุปกรณ์ประกอบเส้นทางจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขี่จักรยาน เป็นประเด็นสำคัญที่ใช้ในการสร้างตัวแปรในการวิเคราะห์สภาพเส้นทางจักรยานในปัจจุบัน และเส้นทางที่สามารถปรับปรุงให้เป็นเส้นทางจักรยานในอนาคต

ลักษณะทางกายภาพของผู้ใช้จักรยานและเส้นทางจักรยาน สามารถแบ่งออกเป็น ๖ ส่วน ได้แก่ ลักษณะของผู้ใช้จักรยาน ลักษณะกายภาพของผู้ใช้จักรยาน รูปแบบของเส้นทางจักรยาน แนวทางการพิจารณาและวางแผนเส้นทางจักรยาน วัสดุและอุปกรณ์ประกอบเส้นทางจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขี่จักรยาน

#### ๓.๔.๑ ลักษณะของผู้ใช้จักรยาน

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี (ม.ป.ป.) ได้แบ่งผู้ใช้เส้นทางจักรยาน ออกเป็น ๓ ลักษณะคือ

๓.๔.๑.๑ ผู้ที่ขี่จักรยานเพื่อการพักผ่อน ออกกำลังกาย หรือ เพื่อการเที่ยวชมทัศนียภาพสองข้างทางจักรยาน

๓.๔.๑.๒ ผู้ที่ขี่จักรยานเพื่อการดำเนินชีวิตประจำวัน เช่นเพื่อเดินทางไปทำงาน ไปโรงเรียน ไปซื้อสินค้า เป็นต้น

๓.๔.๑.๓ ผู้ใช้อื่น คือ ผู้พิการที่ใช้รถเข็น คนเดินเท้าที่ต้องเข็นรถเข็นเด็ก

#### ๓.๔.๒ ลักษณะกายภาพของจักรยาน

ลักษณะทางกายภาพที่ควรทราบนั้นแบ่งออกเป็น ๓ ส่วน ได้แก่

##### ๓.๔.๒.๑ พื้นที่ในการขี่จักรยาน (Bicycle Envelopment)

หลักเกณฑ์ในการออกแบบทางจักรยานของกองวิศวกรรม สำนักพัฒนามาตรฐานผังเมือง (๒๕๕๔) กำหนดไว้ว่าทางจักรยานควรออกแบบให้เป็นประเภทการจราจรเดินทางเดียว ความกว้างมาตรฐานของทางจักรยานคือ ๒.๕ เมตร หรืออย่างน้อย ๑.๘ เมตร ถ้าออกแบบ

ให้การจราจรเดินรถสองทาง ความกว้างปกติอย่างน้อย ๓.๖ เมตร แต่ถ้ามีการใช้จักรยานน้อย ความกว้างอาจน้อยกว่านี้ก็ได้ โดยกำหนดความกว้างขั้นต่ำไว้ที่ ๐.๗๕ เมตร สำหรับ ๑ ช่องจราจร และขนาด ๑.๔ เมตร สำหรับทางจักรยานแบบสวนทางกันได้ ซึ่งจะพบเส้นทางจักรยานลักษณะนี้ได้ ในทาง จักรยานบางแห่งในสหรัฐอเมริกา

สวนถนนที่มีการจราจรคับคั่งสับสนมากบริเวณทางแยกควรสร้าง อุโมงค์สำหรับจักรยาน กำหนดความสูงอย่างน้อย ๒.๒๕ เมตร ความกว้างอย่างน้อย ๓.๐ เมตร สำหรับการจราจรเดินรถทางเดียว หรือความกว้าง ๔.๐ เมตร สำหรับการจราจรเดินรถสองทาง ความลาดชัน ๑: ๒๐ ในกรณีพื้นที่ลาดเอียงขึ้น และ ๑: ๑๕ ในกรณีพื้นที่ลาดเอียงลง (สำนักพัฒนามาตรฐานผังเมือง, ๒๕๔๔)

### ๓.๔.๒.๒ การเคลื่อนที่ในการขี่จักรยาน

ปยเดช ลิมปสุทธิรัชต์ (๒๕๔๕) ได้แบ่งการเคลื่อนที่ในการขี่จักรยาน นั้นจะแบ่งการอธิบายออกเป็น ๒ ส่วน ได้แก่

๑) ความเร็วในการขี่จักรยานอยู่ที่ค่าเฉลี่ยของ ๑๕ กม./ชม. โดยมีความเบี่ยงเบนมาตรฐานกำหนดที่ ๓ กม./ชม.

๒) ความแรงของผู้ที่ขี่จักรยานอยู่ที่ค่าเฉลี่ยของ ๑ เมตร/วินาที

### ๓.๔.๓ ระยะทางในการขี่จักรยาน

ระยะทางในการขี่จักรยานที่นิยมขี่กันมากที่สุดอยู่ที่ระยะทาง ๓-๘ กิโลเมตร (Forester, ๑๙๙๔ อ้างใน ปยเดช ลิมปสุทธิรัชต์, ๒๕๔๕) ในประเทศไทยอยู่ที่ ๐.๕-๖.๕ กิโลเมตร (หน่วยวิจัยจราจรและขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๓๕ อ้างใน วิโรจน์ ศรีสุรภานนท์ และคณะ, ๒๕๔๖)

## ๓.๕ รูปแบบของเส้นทางจักรยาน

The American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO, ๑๙๙๑ อ้างใน มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี, ม.ป.ป.) ได้แบ่งรูปแบบของเส้นทางจักรยานออกเป็น ๓ รูปแบบคือ

### ๓.๕.๑ เส้นทางจักรยาน (Bicycle Path)

คือเส้นทางจักรยานที่แยกออกจากเส้นทางจราจรอื่นอย่างชัดเจน ออกแบบเป็นการเฉพาะสำหรับการขี่จักรยานเท่านั้น ลักษณะของทางเฉพาะจักรยานแบบช่องทางเดียว จะมีความกว้างตั้งแต่ ๐.๗๕ เมตร ถึง ๑.๕ เมตร สำหรับความจุของทางจักรยานประเภทนี้อยู่ที่ประมาณ ๑, ๒๐๐ คันต่อชั่วโมง สำหรับทางเฉพาะจักรยานที่สามารถขี่สวนทางกันได้จะมีความกว้างในช่วง ๑.๔ เมตร ถึง ๓ เมตร โดยมีความจุประมาณ ๒, ๐๐๐ คันต่อชั่วโมง

### ๓.๕.๒ ช่องทางจักรยาน (Bicycle Lane)

คือ การใช้ขอบทางหรือไหล่ทางของถนนโดยทั่วไปเป็นเส้นทางจักรยาน โดยมีการออกแบบให้มีวัสดุ สี ที่แตกต่างจากถนนทั่วไป หรือ มีขอบเตี้ยๆ คั่นระหว่างเส้นทางจักรยานกับถนน



### ๓.๕.๓ ทางจักรยานที่ใช้พื้นที่รวมกันกับการจราจรประเภทอื่น (Shared Roadway) แบ่งออกเป็น ๓ ประเภท

#### ๓.๕.๓.๑ ทางจักรยานบนทางเดินเท้า

การใช้จักรยานบนทางเดินเท้าเกิดจากการออกแบบของถนนที่ไม่ได้เตรียมไว้สำหรับการใช้จักรยานด้วย ดังนั้นการใช้จักรยานบนทางเท้าจึงทำให้ความจุของทางเท้าลดลงสำหรับความกว้างของทางประเภทนี้ได้กำหนดไว้ที่ ๒ เมตร ถึง ๓ เมตร

#### ๓.๕.๓.๒ ทางจักรยานบนถนน

การใช้จักรยานบนถนนจะเป็นการใช้จักรยานบนถนนสำหรับรถยนต์ ผลกระทบของการใช้จักรยานบนถนนนั้นขึ้นอยู่กับความกว้างของช่องจราจร ปริมาณรถยนต์ และปริมาณจักรยาน

#### ๓.๕.๓.๓ การใช้จักรยานบนถนนที่ไม่มีทางเดินเท้า

การใช้จักรยานบนถนนที่ไม่มีทางเดินเท้าเป็นการใช้จักรยานที่มีคนเดินเท้ารวมกับรถยนต์ ลักษณะของถนนดังกล่าวจะเป็นถนนประเภท ตรอก ซอย ทางเข้าบ้าน ซึ่งจะมีปริมาณรถยนต์ไม่มากนัก

### ๓.๖ แนวทางการพิจารณาและวางแผนสร้างเส้นทางจักรยาน

การพิจารณาและวางแผนสร้างเส้นทางจักรยานควรจะต้องศึกษาถึงองค์ประกอบ ๕ ปัจจัยที่สำคัญ คือ

#### ๓.๖.๑ กิจกรรมในพื้นที่ที่สนับสนุนให้เกิดการใช้จักรยาน

โดยหลักการทางวิชาการผังเมือง ในพื้นที่ที่มีกิจกรรมเกี่ยวกับการพักผ่อนหย่อนใจ หรือกิจกรรมที่มีผู้ใช้หนาแน่นในรัศมี ๔.๘ ถึง ๙.๗ กม. จากจุดศูนย์กลางของกิจกรรม จะมีความเหมาะสมกับการเดินทางด้วยจักรยาน (มทร.อีสาน, ม.ป.ป.) ในสถานที่ที่จะเกิดกิจกรรมเหล่านั้นก็คือ

๑. โรงเรียน
๒. สวนสาธารณะ หรือ สวนสุขภาพ
๓. ศูนย์กลางชุมชน
๔. พื้นที่สำนักงานหนาแน่น
๕. ย่านพาณิชยกรรมหรือศูนย์การค้า

หมายเหตุ: ในรัศมี ๘ กม. ในเขตพื้นที่เมือง การเดินทางโดยใช้รถยนต์ หรือรถจักรยานจะใช้เวลาในการเดินทางไม่แตกต่างกันมากนัก

#### ๓.๖.๒ ทัศนียภาพของเส้นทางจักรยาน

เส้นทางจักรยานที่มีการออกแบบให้มีความสัมพันธ์กับสวนสาธารณะ หรือมีทัศนียภาพรอบสองข้างทางที่สวยงาม จะเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดความดึงดูดใจให้ใช้เส้นทางจักรยานนั้นมากขึ้น

#### ๓.๖.๓ ภูมิประเทศ

โดยธรรมชาติของผู้ใช้จักรยานจะพยายามหลีกเลี่ยงที่จะขี่จักรยานในเส้นทางที่มีความลาดชันมากเกินไป เนื่องจากต้องใช้กำลังในการขี่จักรยานมากกว่าปกติ ดังนั้นในการวางแผน

สร้างเส้นทางจักรยานควรจะหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีความลาดชันมากกว่า ๕ เปอร์เซ็นต์ (AASHTO, ๙๙๑ อ่างในมทร. อีสาน, ม.ป.ป.) หรือเส้นทางที่มีลักษณะภูมิประเทศเป็นเนินลาดชันระยะยาวมากเกินไป

### ๓.๖.๔ ความกว้างของเส้นทางจักรยาน

ความกว้างของเส้นทางจักรยาน ขึ้นอยู่กับขนาดความต้องการพื้นที่ของผู้ที่จักรยาน พื้นที่ว่างรอบข้างผู้ที่จักรยาน และระยะที่ไม่เป็นอุปสรรคในกรณีที่ขี่จักรยานสวนทางกัน หรือมีผู้ใช้อื่นบนเส้นทางจักรยาน

### ๓.๖.๕ อุปสรรคในการขี่จักรยาน

ไม่ควรเลือกเส้นทางที่มีภูมิประเทศหรือกิจกรรมที่เป็นอุปสรรคต่อการขี่จักรยาน เช่นพื้นที่ที่มีพื้นผิวขรุขระ มีคันดินสูง เป็นถนนที่รถใช้ความเร็วสูง หรือเส้นทางที่ต้องผานทางแยกที่มีการจราจรพลุกพล่าน

## ๓.๗ วัสดุและอุปกรณ์ประกอบเส้นทางจักรยาน

### ๓.๗.๑ วัสดุพื้นผิว

พื้นผิวของเส้นทางจักรยานที่ได้รับความนิยมมากที่สุดคือ แอสฟัลท เนื่องจากสามารถทำงานได้ง่าย สะดวก รวดเร็ว และให้ความรู้สึกที่ดีในการขี่จักรยาน รองลงมาคือพื้นผิวคอนกรีต แต่ต้องระวังไม่ให้มีพื้นผิวหยาบและมีรอยต่อมากเกินไป

พื้นผิวที่ใช้การเรียงหิน เป็นอีกทางเลือกหนึ่งแต่มักจะมีปัญหาเรื่องการระบายน้ำและความเรียบของพื้นผิว

### ๓.๗.๒ ปาย

การใช้ปายในเส้นทางจักรยานแบ่งออกเป็นสามประเภทคือ

๑. ปายบังคับ ซึ่งจะบอกถึงกฎ ระเบียบ ในการใช้เส้นทางจักรยาน เช่นห้ามจอดหรือจอดเฉพาะจักรยานเท่านั้น

๒. ปายเตือน เป็นการแจ้งเตือนให้ผู้ขี่จักรยานหรือผู้ใช้เส้นทางให้ระมัดระวังซึ่งกันและกัน เช่นระวังจักรยาน ทางแคบ ทางลาด รอสัญญาณไฟ เป็นต้น

๓. ปายแนะนำเส้นทาง เป็นการแจ้งข่าวสาร เส้นทางจักรยาน ว่าเริ่มต้นหรือสิ้นสุดที่ใดขอแนะนำในการใช้เส้นทางเป็นต้น

ตำแหน่งที่ติดตั้งปาย เช่นปายแนะนำเส้นทาง ควรติดตั้งในบริเวณที่เส้นทางเริ่มต้นหรือสิ้นสุด บริเวณที่มีการเปลี่ยนทิศทางหรือบริเวณที่เป็นจุดตัดกับเส้นทางอื่น ปายเตือน ควรอยู่ในจุดที่มีโอกาสจะเกิดอุบัติเหตุระหว่างผู้ขี่จักรยานกับพาหนะอื่น บริเวณที่ทางจักรยานตัดกับถนน บริเวณที่ทางจักรยานตัดกับทางเข้า ออกอาคาร หรือ บริเวณที่คาดว่าจะมีผู้ใช้จักรยานเป็นจำนวนมาก เช่นบริเวณโรงเรียน และสวนสาธารณะ ขอบด้านกลางของปายควรสูงไม่น้อยกว่า ๑.๕๐ เมตรจากพื้นผิวทางจักรยานในเขตนอกเมือง และไม่น้อยกว่า ๒.๑๐ เมตรในเขตที่พักอาศัย พาณิชยกรรม ย่านอาคารสำนักงาน (มทร. อีสาน, ม.ป.ป.)

### ๓.๗.๓ ทางลาด

ทางจักรยานในสวนที่ต้องทำเป็นทางลาดต้องคำนึงถึงผู้ใช้ประเภทอื่นด้วย เช่นคนพิการที่ใช้รถเข็น รถเข็นเด็กอ่อน ในกรณีที่ใช้รูปแบบการจราจรแบบผสมระหว่างทางเดินเท้ากับจักรยาน ดังนั้นทางลาดจึงควรมีความลาดชันไม่เกิน ๑:๒๐ (มทร. อีสาน ม.ป.ป.)

### ๓.๘ สิ่งอำนวยความสะดวกในการขี่จักรยาน

สิ่งอำนวยความสะดวกในการขี่จักรยานสามารถแบ่งได้เป็น ๒ ส่วน ได้แก่ สิ่งอำนวยความสะดวกระหว่างทางจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกเมื่อสิ้นสุดการขี่จักรยาน

#### ๓.๘.๑ สิ่งอำนวยความสะดวกระหว่างทางจักรยาน

หมายถึง สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่ตั้งอยู่ในบริเวณเส้นทางที่ผู้ใช้จักรยานขับขี่อยู่ สิ่งอำนวยความสะดวกประเภทนี้ประกอบด้วย

##### ๓.๘.๑.๑ ทางข้ามสำหรับผู้ขี่จักรยาน

ทางข้ามสำหรับผู้ขี่จักรยาน หมายถึงทางที่ใช้ในการข้ามถนนสำหรับผู้ขี่จักรยาน ซึ่งลักษณะทางข้ามในปัจจุบันจะเป็นเส้นคูขนานไปกับทางมาลายของคนเดินเท้า ขนาดความกว้างของทางข้ามสำหรับผู้ขี่จักรยานนั้นกว้างประมาณ ๑ เมตร

##### ๓.๘.๑.๒ สิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ

สิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ หมายถึง สิ่งอำนวยความสะดวกที่อยู่ในบริเวณทางจักรยาน อาจเป็นพวกเครื่องใช้ริมทางต่างๆ เช่นป้ายจราจร ป้ายบอกเส้นทาง ที่นั่ง ที่ดื่ม น้ำสาธารณะ ถังขยะ ไฟฟ้าสองทาง เป็นต้น

#### ๓.๘.๒ สิ่งอำนวยความสะดวกเมื่อสิ้นสุดการขี่จักรยาน

หมายถึง สิ่งอำนวยความสะดวกภายหลังการขับขี่จักรยาน หรือการเชื่อมต่อการเดินทางในรูปแบบอื่นๆ สิ่งอำนวยความสะดวกประเภทนี้ประกอบด้วย

##### ๓.๘.๒.๑ ที่จอดรถจักรยาน

ที่จอดรถจักรยาน หรือจุดจอดรถจักรยานจำเป็นต้องมี เพื่อเก็บจักรยานให้อยู่ในความปลอดภัยไม่สูญหาย ลักษณะของที่จอดรถจักรยานมีหลายรูปแบบ เช่นแบบจอดได้คันเดียว แบบกลุ่มจอดได้หลายคัน แบบถาวรไม่สามารถเคลื่อนย้ายได้ แบบชั่วคราวสามารถเคลื่อนย้ายได้ ได้กำหนดพื้นที่สำหรับจอดจักรยานว่า ควรมีความกว้างอย่างน้อย ๐.๖ เมตร และความยาว ๑.๘๐ เมตร มีพื้นที่สำหรับเคลื่อนย้ายจักรยานออกจากที่จอดรถจักรยานอย่างน้อย ๑.๕๐ เมตร สวนที่จอดรถจักรยานแบบมีหลังคาคลุม หลังคาควรมีความสูงไม่น้อยกว่า ๒.๑๐ เมตร สำหรับมหาวิทยาลัยควรมีที่จอดรถจักรยานอย่างน้อย ๖% หรือ ๑:๕ ของจำนวนนิสิต บวกกับ ๓% หรือ ๑:๑๐ ของจำนวนบุคลากร สำหรับหอพักควรมีที่จอดรถจักรยานอย่างน้อย ๑:๓ ของจำนวนผู้พักอาศัยในหอพัก

##### ๓.๘.๒.๒ จุดเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน

การเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนเป็นส่วนหนึ่งที่จะต้องพิจารณาสำหรับผู้ขี่จักรยาน ลักษณะการจัดการการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนนั้นสามารถกระทำได้ ๒ แนวทาง ได้แก่ ๑)การจัดที่จอดรถจักรยานในตำแหน่งที่ใกล้กับจุดเชื่อมต่อ และ๒) การจัดที่เก็บจักรยานด้านหลังรถประจำทาง หรืออนุญาตให้นำจักรยานขึ้นเขาไปในรถไฟฟ้าได้

จากแนวความคิดพื้นฐานเกี่ยวกับจักรยานทางตน เป็นองค์ประกอบสำคัญในการนำมาสร้างตัวแปรในการศึกษา โดยเฉพาะปัจจัยทางด้านลักษณะทางกายภาพของจักรยานและผู้ใช้ รูปแบบของเส้นทาง อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการใช้จักรยาน เป็นส่วนสำคัญที่ทำให้เกิดการเลือกที่จะใช้หรือไม่ใช้จักรยานในการเดินทาง และยังเป็นปัจจัยที่สามารถกระตุ้นส่งเสริมให้เกิดการใช้ระบบจักรยานสาธารณะ ได้เช่นกัน

### ๓.๙ ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยาน

เนื้อหาส่วนนี้จะอธิบายถึงปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยานทางด้านต่างๆ ซึ่งเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อบุคคลในการตัดสินใจใช้จักรยานในการเดินทาง ซึ่งเป็นประเด็นสำคัญที่ใช้ในการสร้างตัวแปรในการวิเคราะห์สภาพเส้นทางจักรยานในปัจจุบัน และแนวทางการปรับปรุงเส้นทางจักรยานในอนาคต

จากการศึกษาและพัฒนาแนวทางมาตรฐานการออกแบบทางจักรยาน ศาสน สุขประเสริฐ และ รุ่งอรุณ บุญถาวร (๒๕๔๖) ได้แบ่งปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยาน ออกเป็น ๖ ประเภท ได้แก่

#### ๓.๙.๑ ความปลอดภัย

ผู้ใช้จักรยานส่วนใหญ่มีความรู้สึกว่เกี่ยวข้องกับการใช้เส้นทางจักรยานร่วมกับพาหนะอื่นนั้น ยังไม่มีความปลอดภัยเพียงพอ เมื่อระบบเส้นทางจักรยานยังไม่ได้รับการออกแบบอย่างเฉพาะ และผู้ใช้งานพาหนะอื่นนั้นไม่ให้ความสำคัญกับผู้ใช้จักรยาน จึงทำให้มีความเสี่ยงต่ออันตรายอย่างมาก

#### ๓.๙.๒ ระบบโครงข่ายเส้นทางจักรยานที่ไม่สนับสนุนให้เกิดการใช้จักรยาน

สาเหตุสำคัญที่ทำให้ประชาชนไม่นิยมใช้จักรยานเป็นเพราะว่า ไม่มีการออกแบบระบบโครงข่ายเส้นทางจักรยานที่เชื่อมโยงกับระบบการขนส่งอื่น ขาดการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้ใช้จักรยาน และจุดขึ้น-ลงสำหรับจักรยานบริเวณเชื่อมต่อระหว่างทางจักรยานและถนนการมีสิ่งกีดขวางจนเป็นอุปสรรคต่อการใช้จักรยาน ซึ่งสิ่งเหล่านี้สามารถส่งผลให้เกิดความปลอดภัยต่อผู้ใช้จักรยาน

#### ๓.๙.๓ การขาดโครงสร้างที่ดีของเส้นทาง

ลักษณะผิวจราจร และการวางระบบระบายน้ำบนถนน ไหลทาง รองระบายน้ำ เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการเดินทางที่สะดวกปลอดภัยของผู้ใช้จักรยาน

#### ๓.๙.๔ ทิศนคติที่ไม่ดีต่อการใช้จักรยาน

ประชาชนให้ความสำคัญกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าการเดินทางเท้าและจักรยาน ผู้ขับขี่ยานยนต์ส่วนใหญ่จะไม่อยากลดความเร็วเมื่อมีคนข้ามถนน หรือมีจักรยานเข้ามาใกล้รถยนต์ไม่ให้ความเคารพและสิทธิการใช้เส้นทางร่วมกันระหว่างรถยนต์ คนเดินเท้า และผู้ใช้จักรยาน

#### ๓.๙.๕ ขาดความร่วมมือกับหน่วยงานต่างๆ

การสนับสนุนอย่างต่อเนื่องจากหน่วยงานหรือองค์กรของรัฐ และเอกชน สำคัญต่อการใช้จักรยานอย่างยิ่ง ซึ่งโดยทั่วไปแล้วหน่วยงานส่วนใหญ่ยังไม่ค่อยให้การสนับสนุนการใช้จักรยานอย่างจริงจัง

### ๓.๙.๖ ขาดแคลนแหล่งความรู้และการเผยแพร่

ควรมีการเผยแพร่ความรู้เรื่องการใช้จักรยาน และกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้ผู้ใช้งานจักรยานหรือผู้ที่มีความต้องการในการใช้จักรยาน เพื่อเพิ่มความปลอดภัยต่อผู้ใช้งานมากขึ้น

จากปัญหาที่เกี่ยวกับการใช้จักรยานข้างต้น เป็นองค์ประกอบสำคัญในการนำมาสร้างตัวแปรในการศึกษา โดยเฉพาะปัจจัยทางด้านความปลอดภัย ระบบโครงข่ายเส้นทางจักรยาน โครงสร้างของเส้นทาง การสนับสนุนของหน่วยงานในการใช้จักรยานในการปลูกฝังทัศนคติที่ดีให้กับประชากร และการเผยแพร่ความรู้ในการใช้จักรยานและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งถือว่าเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้เกิดการเลือกที่จะใช้หรือไม่ใช้จักรยานในการเดินทางและยังเป็นปัจจัยที่สามารถกระตุ้นส่งเสริมให้เกิดการใช้ระบบจักรยานสาธารณะได้เช่นกัน

## ๔. ความปลอดภัยในการปั่นจักรยานบนถนน<sup>๑๑</sup>

ทุกประเทศทั่วโลกจะรณรงค์ ให้ประชาชนลดการใช้ รถยนต์ ส่วนบุคคล และหันมาใช้รถโดยสารสาธารณะหรือปั่นจักรยาน เพื่อลดปริมาณ รถยนต์ ในท้องถนนลดการใช้ พลังงานและปัญหา มลพิษ รวมทั้งปัญหา การจราจรติดขัด และการเกิดอุบัติเหตุ ทางถนน โดยความเป็นจริงคนเราส่วนใหญ่ก็มักจะขี่จักรยานกันเป็นมาตั้งแต่เด็กๆ ใช้ขี่ไปใกล้ ๆ บ้านหรือไปโรงเรียน แต่จะยึดถึงขั้นใช้เป็นยานพาหนะ ในการเดินทางไปทำงานทุกวันนั้นยังมีจำนวนน้อยอยู่ยังคนทำงานในเมืองใหญ่ ๆ ส่วนมากจะใช้รถยนต์ รถจักรยานยนต์ และรถโดยสารมากกว่า จักรยานยังเป็นตัวเลือกสุดท้ายอยู่ อาจเป็นเพราะถนนไม่ เอื้ออำนวยไม่มีเส้นทางรถจักรยานโดยเฉพาะสภาพภูมิอากาศที่ร้อนอบอ้าว หรือมีฝนตกไม่เหมาะกับการขี่จักรยานนอกจากนี้สถานที่ทำงานส่วนใหญ่ไม่มีห้องอาบน้ำให้ชำระ คราบเหงื่อไคลและที่สำคัญคือไม่มีทักษะในการขี่จักรยานบนถนนที่มีการจราจรหนาแน่นได้ชำนาญ และปลอดภัยพอเหล่านี้เป็นความไม่สะดวกด้วยประการทั้งปวงจึงทำให้ คนในเมืองส่วนใหญ่ ไม่นิยมขี่จักรยานไปทำงานแต่สำหรับคนที่ยังรักการปั่นจักรยานอยู่บ้างก็อาจซื้อหาและนำไปปั่นภายในหมู่บ้าน หรือในวันหยุดตามสวนสาธารณะ หรือตามถนนว่างๆในช่วงเช้าของวันหยุดสุดสัปดาห์ซึ่งทุกวันนี้ ก็เห็นมี จำนวนนักปั่นหน้าใหม่ ในกลุ่ม นี้เพิ่มจำนวนมากขึ้น ไม่ว่าท่านจะเข้าข่ายนักปั่นลักษณะไหน มีอาชีพปั่นทุกวันเพื่อไปทำงานหรือท่องเที่ยวไกลๆในวันหยุดหรือมีอสมัครเล่นปั่นภายในหมู่บ้าน หรือในสวนสาธารณะเพื่อออกกำลังกายเฉพาะในวันหยุดสุดสัปดาห์หรือใช้เดินทางใกล้ๆเพื่อทำกิจธุระต่างๆ การเรียนรู้ทักษะในการขี่จักรยานที่ถูกต้องเป็นเรื่องจำเป็นที่ต้องให้ ความใส่ใจฝึกฝน ควบคู่ไปกับการมุ่งมั่นปั่นอย่างมี สติและไม่ ประมาททุกครั้งที้ออกไปโลดแล่นบนท้องถนน เพื่อให้อยู่รอดปลอดภัยและกลับถึงบ้านได้นั่นเอง

<sup>๑๑</sup>ชรินทร์พร ธนศุภานุเวช(๒๕๕๗). ความปลอดภัยในการปั่นจักรยานบนถนน.[ออนไลน์], เข้าถึงได้จาก : [http:// www.greenworld.or.th](http://www.greenworld.or.th) [www.sanook auto.](http://www.sanook auto.)[มิถุนายน,๒๕๕๗].

#### ๔.๑ เตรียมพร้อมก่อนปั่น

ก่อนอื่นต้อง เลือกรถจักรยานให้เหมาะสมกับตัวผู้ขี่โดยเขาสามารถยึดยันถึงพื้นได้ แขนด์และเบรกอยู่ในตำแหน่งที่จับบังคับสบายสภาพรถและอุปกรณ์ต่างๆ ต้องอยู่ในสภาพสมบูรณ์ โดยเฉพาะส่วนที่สำคัญและส่งผลให้ เกิดความปลอดภัยอย่างเช่น ผ้าเบรกต้องหนาอย่างน้อย ๑ มิลลิเมตร สายเบรกปรับให้สามารถใช้แรงบีบไม่มากควรใช้แรงบีบเบรกเพียงครึ่งของเบรกมือแล้วสามารถเบรกรถให้หยุดสนิทได้ ยางและวงล้อไม่มีรอยฉีกแตกหรือสกปรก มิฉะนั้นรถจะไม่เกาะถนน และแฉลบเวลาเลี้ยวเติมลมยางให้ได้ตามที่ผู้ผลิตกำหนดหมั่นสังเกตตะเกียบคู่หน้าและชี้ลวดหากคดงอหลวมหรือขาดต้องรีบเปลี่ยนหรือขันให้แน่นตรวจสอบสายโซ่ โดยหมุนโซ่กลับหลังหากมีข้อที่โก่งให้ใช้มือคลายออกแต่ถ้ายังมีข้อที่สะดุดกับเฟืองอีกให้ซ่อมแก้ไขอีกชิ้นส่วนหนึ่งที่ไม่ควรมองข้ามคือ กระจังให้ติดไว้เพื่อใช้ส่งเสียงเตือนคนที่เดินถนนไปมาและติดไฟกะพริบแสงสีขาวที่สว่างมากๆ ด้านหน้ารถโดยเลือกไฟกะพริบที่มีจังหวะติด-ดับห่างกันพอสมควร เพื่อให้เป็นที่สังเกตได้ง่ายหากขับรถกลางคืนให้ติดไฟหน้า-หลังหรือแผ่นสีสะท้อนแสงให้รถคันอื่นเห็นได้แต่ไกล และก่อนที่จะนำรถไปปั่นบนถนนทุกครั้งควรได้มีการตรวจสอบชิ้นส่วนที่สำคัญต่างๆ เหล่านี้โดยเฉพาะเบรกถ้าเบรกไม่ดีต้องซ่อมทันทีการที่จะนำรถจักรยานไปปั่นบนถนนได้ท่านต้อง มีทักษะเบื้องต้นในการควบคุมรถพอสมควร อย่างน้อยก็สามารถขี่มือเดียวได้รู้จักใช้ สะโพก แขน ขา เข่า อย่างเหมาะสมโดยไม่ทำให้ส่วนใดบาดเจ็บจากการขี่ที่ผิดท่านนอกจากนี้ควรสวมหมวกกันน็อกและถุงมือเพื่อป้องกันอวัยวะที่ถูกสวมอยู่นั้นหากไปกระทบกับของแข็ง เมื่อรถล้มยอมช่วยผ่อนหนักเป็นเบาได้ และที่สำคัญต้องมีสมาธิและไม่ประมาทในขณะที่ปั่นตลอดเวลา

#### ๔.๒ ถนนที่ควรหลีกเลี่ยง

ถนนสายหลักบางเส้นทางแม้เป็นถนนกว้าง ๔ เลนหรือ ๘ เลน แต่ไม่มีไหล่ทาง และการจราจรไม่ติดขัดรถส่วนใหญ่ จะวิ่งเร็วจึงเสี่ยงหรือมีแนวโน้มจะเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายแต่ถ้าบนถนนนั้นมีพุดบาทที่กว้างและคนเดินถนนน้อยก็สามารถนำรถจักรยานไปปั่นบนพุดบาทได้แต่ต้องให้สิทธิคนเดินถนนก่อนเพื่อความปลอดภัยและเป็นมารยาทที่ดี นอกจากนี้ควรระวังรถจักรยานยนต์ ที่เข้ามาวิ่งร่วมทางด้วยและอย่าใช้กระจังพรา่เพรื่อเกินไป ถนนซอยที่เป็นทางลัดของรถยนต์ที่มีรถใช้เส้นทางมาก ซึ่งมักเป็นทางแคบแต่ก็มีข้อยกเว้นหากไม่ใช่ในเวลาเร่งด่วนตอนเช้าหรือตอนเย็น และเป็นทางช่วงสั้นๆที่สามารถปั่นผ่านไปได้โดยใช้เวลาไม่มากช่วงใกล้แยกจุดตัดถนนที่เป็น ๓ แยก ๔ แยก และมีสัญญาณไฟจราจรซึ่งเป็นจุดที่รถได้ไฟเขียวจะเร่งความเร็วขึ้นพร้อมๆกันซึ่งอาจไม่ปลอดภัยพอที่จะปั่นให้หลีกเลี่ยงไปปั่นหรือเข็นจักรยานบนพุดบาทแทนการข้ามถนนที่กว้างและรถยนต์ใช้ความเร็วสูงหรือการขี่ในเลนกลางถนนเพื่อไปยังจุดกลับรถเป็นเรื่องอันตรายอย่างยิ่งสำหรับรถจักรยานเพราะต้องใช้ความเร็วที่เหมาะสมและยังต้องใช้ความระมัดระวังรถมากกว่า ๒ ทิศทาง ทั้งขาขึ้นและขาล่องรวมทั้งรถยนต์ที่ต้องการกลับรถตรงจุดกลับรถด้วย แต่ถ้าหากจำเป็นต้องใช้จุดกลับรถในการข้ามถนนพยายามอย่าเลือกตำแหน่งที่คาดว่าจะมีรถยนต์มาใช้ผิวทาง เช่น หัวเกาะทั้ง ๒ จุด บางครั้งการเลือกข้ามตรงจุดกึ่งกลางระหว่างหัวเกาะที่มีพื้นที่กว้างขวางอาจจะปลอดภัยกว่า หรืออาจใช้วิธีเข็นรถจักรยานข้ามเกาะกลางทีละครึ่งถนนเช่นเดียวกับการเดินข้ามถนน หรืออาจเลือกใช้ วิธีนำรถจักรยานข้ามถนนตรงทางม้าลายหรือสะพานลอยคนข้ามถนนแทนจะปลอดภัยที่สุด

### ๔.๓ ถนนที่ปั่นจักรยานได้

ถนนสายหลักที่มีการจราจรติดขัดเป็นเส้นทางหนึ่งที่รถจักรยานสามารถปั่นในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงได้เป็นอย่างดี รวมถึงในซอยย่อยที่รถไม่พลุกพล่าน หรือเป็นทางตันสำหรับรถยนต์แต่เป็นทางลัดของคนเดิน หรือซอยย่อยที่มีเส้นทางคดเคี้ยวหรือ อ้อมและถนนในหมู่บ้านที่ขนานกับถนนสายหลักเป็นอีกเส้นทางที่เหมาะสมกับการปั่นจักรยานได้อย่างปลอดภัย เพราะปริมาณรถน้อย

### ๔.๔ สิ่งที่ควรสังเกตและข้อควรระวังในขณะที่ปั่นจักรยานบนถนน

#### ๔.๔.๑ คนยืนริมถนนที่น่าจะรอข้ามถนนหรือรอเรียกรถโดยสาร

คนข้ามถนนอาจเดินตัดหน้าและขวางทาง หรืออาจถูกรถสี่ล้อเล็กและแท็กซี่ที่ขับตีคู่วิ่งตัดหน้าหรือถ้าอยู่ข้างหน้าก็เบรกกะทันหันในระยะกระชั้นชิด เพื่อเข้าไปรับผู้โดยสาร ฉะนั้นเพื่อความปลอดภัยให้ท่านชะลอความเร็วลงหยุดการปั่นเบรก หรือเตรียมเบรกไว้ล่วงหน้าก่อนเลย

#### ๔.๔.๒ บริเวณใกล้ป้ายรถเมล์ หรือจุดรับส่งผู้โดยสาร

แม้จะไม่มีผู้โดยสารยืนรอแต่ก็มีความเสี่ยงที่รถเมล์ หรือรถโดยสารจะขับตัดหน้ารถจักรยานเพื่อจอดส่งผู้โดยสาร

#### ๔.๔.๓ รถยนต์ที่จอดอยู่ในช่องทางริมถนน แต่มีผู้ขับขี่อยู่ในนั่งคนขับ

มักมีแนวโน้มที่จะออกรถอย่างทันทีทันใด ในช่วงเวลาใดก็ได้ซึ่งหากปั่นจักรยานอยู่ข้างๆรถยนต์ที่กำลังออกตัวพอดีจะค่อนข้างอันตราย อาจถูกเบียดชนล้มได้ให้ใช้ความระมัดระวังให้มากพยายามให้สัญญาณผู้ขับขี่รถยนต์เพื่อให้สังเกตเห็นและระมัดระวังจักรยานด้วย

#### ๔.๔.๔ ทางโค้งหรือถนนที่มีลูกระนาดเพื่อชะลอความเร็วของรถ

เมื่อต้องปั่นข้ามไปจะกินแรงมากกว่าปกติ และยังทำให้รู้สึกสะเทือนมากกว่าการปั่นบนพื้นผิวถนนเรียบท่านอาจเสี่ยงไปปั่นบนช่องว่างที่กว้างประมาณ ๑ ฟุต ซึ่งอยู่ด้านข้างช่องจราจรทั้ง ๒ ด้านแทน ถนนบางแห่งที่มีรถยนต์จอดอยู่ก็มีสุนัขนอนอยู่ใต้ท้องรถ หรือบางพื้นที่มีสุนัขจรจัดหลายตัว การปั่นจักรยานผ่านอาจมีปัญหาสุนัขขึงไล่กวด ทางที่ดีพยายามปั่นช้าๆ หรือลงจูงจักรยานผ่านไปอย่างช้าๆจะปลอดภัยมากกว่า

### ๔.๕ เทคนิคการปั่นจักรยานที่ควรรู้

ถนนซอยบางแห่งผิวทางขรุขระไม่ราบเรียบเป็นช่วงสั้นๆเป็นระยะๆ ถ้าท่านมีความชำนาญในการควบคุมแฮนด์ และการทรงตัวดีพออาจเสี่ยงไปปั่นบนแนวเส้นทางร่องระบายน้ำซึ่งมักจะมี ผิวราบเรียบกว่า การปั่นผ่านลูกระนาดและผิวทางขรุขระช่วงสั้นๆควรปล่อยให้รถเคลื่อนที่ไปด้วยแรงเฉื่อยของตัวเองมากกว่าการปั่นเพราะเป็นผิวทางที่กินกำลังในการปั่นมากกว่าปกติ ถนนบางแห่งมีเหล็กปิดฝาท่อระบายน้ำเป็นร่องตื้นๆเป็นร่องตามขวาง หรือร่องตามยาว ถ้าเป็นร่องตามยาวต้องหลบหลีกให้พ้นหากไม่หลบล้อที่เล็กกว่าร่องจะตกลงไปติด ทำให้หกคะเมนตีลังกาได้ ถนนต่างจังหวัดที่มีไหล่ทางให้ระวังหากพลาดลงไปอย่ารีบหักกลับขึ้นมาจะคว่ำได้ให้ประคองรถตรงไปเรื่อยๆและชะลอความเร็วลงจนกว่าจะมีทางเรียบให้ขึ้น หากไม่มีควรจอดแล้วจูงขึ้น และให้ระวังก้อนดินเหลวๆ หรือก้อนหินที่หล่นมาจากรถบรรทุกเพราะทำให้ถนนลื่นและรถแฉลบล้มได้ง่าย

ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดศึกษาให้เข้าใจอย่างถ่องแท้ และปฏิบัติให้ถูกต้องรวมทั้งต้องพยายามเรียนรู้คุณลักษณะของรถและพฤติกรรมของคนขับรถแต่ละประเภทจะได้ตั้งรับหรือหลีกเลี่ยงได้ถูกต้อง ควรปั่นชิดขอบทางด้านซ้ายให้มากที่สุดเสมอบังคับรถให้วิ่งตรงไปข้างหน้า โดยไม่ส่ายเขมีสมาธิมองตรงหน้าแนวแน่สำหรับถนนที่มีรถยนต์จอดอยู่เลนซ้ายเป็นระยะแม้จะมีระยะทางห่างกันมากก็ควรปั่นอยู่ในแนวเลนที่มีรถจอดจะปลอดภัยมากกว่าการปั่นอยู่ในเลนขวาที่ว่าง เนื่องจากรถยนต์ที่มีความเร็วมักไม่นิยมเล่นบนเลนที่มีรถจอดขวางอยู่ข้างหน้า ครั้งที่ปั่นถึงทางแยกทางโค้งทางเลี้ยวทางคับขันต้องลดความเร็วและในช่วงที่รถมากหรือมีรถติดกันยาวให้วิ่งกลางถนนตามแนวของรถจักรยานยนต์ อย่าปั่นเร็วมากนัก เนื่องจากเบรกไม่ใช้ดีสักเบรกหน้ายางที่เกาะถนนเล็กน้อยอาจลื่นไถลล้มได้ง่าย ถ้าฝนตกถนนยิ่งลื่นต้องปั่นช้าลง และต้องระวังคนเดินข้ามถนนหรือออกมาจากซอยของรถที่จอดติดกันอยู่ รวมทั้งรถจักรยานยนต์ที่วิ่งชอกแซกไปมาด้วยไม่ควรปั่นแข่งรถเมลล์ หรือรถแท็กซี่ที่จอดรอรับผู้โดยสารหรือส่งผู้โดยสารโดยไม่จำเป็น เพราะเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย เมื่อรถเหล่านั้นเคลื่อนที่ออกจากที่จอดโดยมองไม่เห็นรถจักรยานที่อยู่ด้านข้าง หากปั่นด้วยความเร็วค่อนข้างสูงและลำบากต่อการเบรกหยุดรถกะทันหัน เพื่อป้องกันรถอื่นแซงจากด้านหลังแล้วเลี้ยวตัดหน้าเข้าซอย ควรปั่นชิดขอบเลนด้านขวามือหรือปั่นอยู่กลางเลนเฉพาะในจังหวะที่ผ่านบริเวณปากซอย เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากด้านหลัง บริเวณสี่แยกจราจรที่ช่องจราจรซ้ายสุดเป็นเลนสำหรับรถที่เลี้ยวซ้ายผ่านตลอดถ้าต้องการตรงไปควรที่จะเลือกอยู่ในตำแหน่งซ้ายสุดของช่องจราจรช่องที่ ๒ จะปลอดภัยกว่าขณะที่รถใหญ่จอดรอเลี้ยวขวาอยู่กลางถนน และท่านก็ต้องการเลี้ยวขวาด้วย ให้ปั่นเข้าไปอยู่ทางด้านซ้ายของรถใหญ่ แล้วเลี้ยวขวาพร้อมกับรถใหญ่ ในกรณีที่รถใหญ่จะเลี้ยวซ้ายให้เข้าไปอยู่ทางขวาของรถใหญ่ แล้วเลี้ยวซ้ายพร้อมรถคันนั้น อย่าอยู่ผิดข้างจะทำให้ถูกเบียดออกไปอยู่กลางถนนหรือเข้าไปอยู่ใต้ท้องรถใหญ่ได้เมื่อมีรถยนต์จอดขวางอยู่ด้านหน้าและปั่นแข่งผ่านไปไม่ได้ ควรจอดรอและลดเกียร์ต่ำ เพื่อเตรียมตัวออกรถตามรถยนต์คันนั้นออกไปขณะปั่นผ่านรถที่จอดข้างทางต้องดูเข้าไปข้างในรถคันนั้นด้วยว่ามีคนจะเปิดประตูออกมาขวางทางหรือไม่พยายามตื่นตัวและคอยฟังเสียงรอบข้างตลอดเวลา โดยเฉพาะกับรถที่วิ่งตามมาด้านหลังว่าเป็นรถอะไร ถ้าเป็นรถใหญ่ควรหันไปมองด้วยว่าวิ่งเข้ามาในลักษณะไหน จะต้องหลบให้ชิดขอบทางอีกหรือไม่ก่อนเปลี่ยนช่องทางวิ่งต้องเหลียวมองรถข้างหลังก่อนทุกครั้งโดยรถไม่ส่ายหรือเซ อย่าปั่นฉวัดเฉวียนส่ายซิกแซกเพราะอาจเป็นปัญหากับรถอื่นและจะตามมาด้วยอุบัติเหตุการปั่นขึ้นเนินหรือสะพานสูงชัน ควรถอยกันไปทำยานนิตหนึ่ง แล้วถีบเท้าไปข้างหน้ากดลงแล้วตั้งขึ้นให้เท้าหมุนในลักษณะเป็นวงกลม จะมีแรงอัดทำให้ไต่ขึ้นได้มากขึ้น เมื่อตัดสินใจจะปั่นจักรยานบนถนนไม่ว่าจะไปใกล้ หรือไกลต้องรู้เขารู้เรา รู้ว่ารถอื่นเขาใหญ่กว่า แข็งกว่า เร็วกว่ารถจักรยานเราเล็กที่สุดที่วิ่งอยู่บนถนน อุปกรณ์ชิ้นส่วนทุกชิ้นย่อมเล็กและมีสมรรถนะต่ำกว่า เพราะฉะนั้นต้องมีสติเต็มทีในการปั่นทุกครั้งสติเท่านั้นจะช่วยผ่อนหนักเป็นเบา และผ่อนเบาให้เป็นปลอดภัย

#### ๕. อุบัติเหตุบนท้องถนน<sup>๑๒</sup>

<sup>๑๒</sup>สถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตสุพรรณบุรี.(๒๕๕๗).ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับสวัสดีศึกษา.ออนไลน์], เข้าถึงได้จาก : <http://www.ipesp.ac.th/learning/supitcha/html/E๔-๔-๑.html>.



### ๕.๑ ความหมายอุบัติเหตุ (Accident)

คำว่า “อุบัติเหตุ” ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน ได้ให้คำนิยามไว้ว่า อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่ทันคิด ความบังเอิญเป็น

อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ใด ก็ตามที่เกิดขึ้นมิได้ตั้งใจ หรือมิได้คาดคิดมาก่อน และเป็นผลให้เกิดความเสียหายแก่ร่างกายหรือทรัพย์สินของเรา

อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่ตั้งใจ และเหตุการณ์นั้นต้องทำให้คนอื่นถึงแก่ความตาย บาดเจ็บ หรือทรัพย์สินเสียหาย

อุบัติเหตุ (Incidence) คือ เหตุการณ์ซึ่งเกิด(อุบัติเหตุ)ขึ้นอาจจะเป็นเหตุการณ์ดี หรือเหตุการณ์ร้ายก็ได้ ส่วนอุบัติเหตุ (Accident) คือเหตุการณ์ซึ่งเกิดขึ้น โดยไม่คาดฝันมาก่อน โดยไม่เจตนา เป็นผลให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินเป็นอันตรายแก่ร่างกายและจิตใจและอาจทำให้สูญเสียชีวิตได้ด้วยการใช้คำ “อุบัติเหตุ” ตรงกับภาษาอังกฤษว่า Accidents ที่แล้ว ๆ มาจึงไม่ตรงกับศัพท์ที่ถูกต้องแต่ก็ได้ใช้กันมานานจนเป็นที่ยอมรับกันทั่วไปแล้ว

อุบัติเหตุ (Incidence) หมายถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอาจเป็นเหตุการณ์ที่ร้ายหรือเหตุการณ์ดีก็ได้ แต่ถ้าเป็นอุบัติเหตุแล้วมักจะนึกถึงแต่เหตุร้ายไม่คิดว่าจะเป็นเรื่องดีจึงตรงกับคำว่า Accidents ซึ่งนิยมใช้กันมาจนเป็นที่ยอมรับแล้ว ส่วนอุบัติเหตุ (Accident) คือเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่ตั้งใจไม่คาดฝันมาก่อน เป็นผลให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สิน ร่างกาย และจิตใจ รวมทั้งอาจเป็นอันตรายถึงแก่เสียชีวิตได้ทั้งกับตนเองและผู้อื่น

อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์หรืออันตรายที่เกิดขึ้น โดยไม่ได้คาดคิดหรือตั้งใจมาก่อน ซึ่งมีผลให้บุคคลได้รับบาดเจ็บ อันตราย ตาย หรือสูญเสียทรัพย์สิน ส่วนคำว่า “อุบัติเหตุ” ซึ่งปัจจุบันนิยมใช้กันอย่างกว้างขวางนั้น มีความหมายว่า “อันตรายหรือภัยที่อาจเกิดขึ้นแก่ร่างกาย ชีวิต และทรัพย์สินของบุคคล” คำว่า “อุบัติเหตุ” หรือ “อุบัติเหตุ” จึงมีความหมายคล้ายกัน

สรุปได้ว่า อุบัติเหตุ (Accident) หมายถึง เหตุการณ์อันตรายที่เกิดขึ้นโดยไม่ตั้งใจ หรือคาดคิดมาก่อนทำให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินบุคคลได้รับอันตรายทั้งร่างกายและจิตใจอาจบาดเจ็บพิการหรือรุนแรงถึงขั้นเสียชีวิต

### ๕.๒ ความสูญเสียอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ

ความสูญเสียอันเนื่องมาจาก อุบัติเหตุ นั้นมีมากกว่าที่ทุกคนคาดคิด ผู้เชี่ยวชาญของประเทศอังกฤษ ได้ประเมินว่า การสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุบนถนนแต่เพียงอย่างเดียวในประเทศกำลังพัฒนานั้น มีประมาณ ร้อยละ ๑-๒ ของผลิตภัณฑ์ประชาชาติ ส่วนประเทศญี่ปุ่นได้ศึกษาพบว่า การสูญเสียโดยตรงเป็นค่าใช้จ่าย และค่าชดเชยสำหรับผู้ประสบอุบัติเหตุตกสายละ ๑๕,๐๐๐ และ ๓๐๐,๐๐๐ บาท สำหรับผู้บาดเจ็บ และตายตามลำดับและตามสถิติเฉลี่ยประเทศไทยมีผู้บาดเจ็บประมาณปีละ ๒ ล้านคนและ ๓ หมื่นคน ตามลำดับดังนั้นการสูญเสียโดยตรงเนื่องจากอุบัติเหตุในประเทศไทยจึงตกประมาณปีละ ๔๐,๐๐๐ ล้านบาท

จากการศึกษาของคณะวิจัยของมหาวิทยาลัยจอห์นส์ ฮอปกินส์ ซึ่งทำการศึกษาในประเทศบราซิล พบว่าการสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุที่นั่นเปรียบเสมือนภูเขาน้ำแข็งส่วนที่มองเห็น หรือค่าสูญเสียโดยตรง (direct loss) นั้นมีเพียงร้อยละ ๖ แต่ส่วนที่จมอยู่ในน้ำซึ่งมองไม่เห็น ได้แก่ ค่าสูญเสียทางอ้อม (Indirect loss) นั้นมีมากถึงร้อยละ ๙๔ ดังนั้นถ้าจะคิดประเมินค่าของการสูญเสียทั้งหมดเนื่องจากอุบัติเหตุตามผลการศึกษานี้ประเทศไทยเราต้องสูญเสียทางเศรษฐกิจถึงปีละเกือบ ๗ แสนล้านบาท ซึ่งสูงกว่างบประมาณแผ่นดินของประเทศไทย ประมาณ ๓ เท่า

ปัจจุบันความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุยังคงรุนแรง จากสถิติจำนวนตายด้วยสาเหตุที่สำคัญ พ.ศ.๒๕๓๓ - ๒๕๓๖ ของสำนักงานนโยบายและแผนสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข (มปป) ปรากฏว่า อุบัติเหตุและการเป็นพิษ เป็นสาเหตุการตาย ที่สำคัญเป็นอันดับ ๒ รองจากโรคหัวใจมาโดยตลอด

สาเหตุตาย	ปี พ.ศ.			
	๒๕๓๓	๒๕๓๔	๒๕๓๕	๒๕๓๖
รวม	๒๕๒,๕๑๒	๒๖๔,๓๕๐	๒๗๕,๓๑๓	๒๘๕,๗๓๑
โรคหัวใจ	๒๘,๙๒๔	๓๑,๐๐๓	๓๒,๑๓๑	๓๓,๙๘๙
อุบัติเหตุ และการเป็นพิษ	๒๓,๖๓๔	๒๕,๘๕๒	๒๗,๘๑๑	๓๐,๕๙๙
มะเร็งทุกชนิด	๒๒,๑๕๔	๒๓,๓๓๒	๒๔,๙๖๑	๒๖,๑๓๒
ความดันเลือดสูงและโรคหลอดเลือดในสมอง	๘,๔๔๕	๙,๐๓๕	๙,๗๐๙	๙,๔๙๖
การบาดเจ็บจากการฆ่าตัวตาย ถูกฆ่าตายและอื่น ๆ	๘,๖๒๑	๘,๓๘๖	๘,๗๓๒	๘,๕๕๓
โรคเกี่ยวกับตับและตับอ่อน	๗,๕๒๐	๗,๕๖๖	๗,๖๔๔	๗,๕๒๗
ปอดอักเสบ และโรคอื่น ๆ ของปอด	๕,๙๐๒	๖,๓๘๓	๖,๕๖๙	๘,๐๐๕
ไตอักเสบ กลุ่มไตพิการ	๔,๒๕๔	๔,๕๑๑	๕,๕๕๖	๕,๗๖๑
วัณโรคทุกชนิด	๓,๙๓๗	๓,๖๖๓	๓,๕๙๕	๓,๕๑๔
อัมพาตทุกชนิด	๓,๓๔๑	๓,๔๖๖	๓,๕๕๖	๓,๑๕๒
อื่น ๆ	๑๓๕,๗๘๐	๑๔๑,๑๔๓	๑๔๕,๐๔๙	๑๔๙,๐๐๓

ตารางที่ ๑ แสดงจำนวนตายด้วยสาเหตุที่สำคัญ พ.ศ.๒๕๓๓-๒๕๓๖  
ที่มา : ส่วนข้อมูลข่าวสารสาธารณสุข สำนักงานนโยบายและแผนสาธารณสุข, มปป.

รวมทั้งเกิดความสูญเสียทั้งส่วน บุคคลและส่วนรวม อื่น ๆ เช่น เสียโอกาส เสียเวลาขาดรายได้เสียค่าใช้จ่าย ครอบครัวเสียสมาชิกในครอบครัวไป ทรมานจิตใจเสียสุขภาพเสียสูญเสียกำลังคนในการพัฒนาประเทศประเทศขาดรายได้และเสียค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล

### ๕.๓ ความสำคัญของอุบัติเหตุ

การใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อการพัฒนาประเทศนั้น ทำให้เกิดการพัฒน์ที่ก้าวหน้าไปอย่างรวดเร็วในทุกๆ ด้าน ทั้งด้านการคมนาคม การขนส่ง การอุตสาหกรรมมาชยกรรม การก่อสร้างและการเกษตรกรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการคมนาคมการขนส่งที่มียานพาหนะเพิ่มขึ้นด้านอุตสาหกรรมเกิดมีโรงงานเพิ่มขึ้นด้านการก่อสร้างที่มีความเจริญรุดหน้าและมีสิ่งก่อสร้างอยู่ทั่วไปทางด้านเกษตรกรรมได้มีการใช้สารเคมีการเกษตรเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว หน่วยศึกษานิเทศก์สำนักพัฒนาการพลศึกษากีฬาและนันทนาการ (๒๕๔๔ : ๙) กล่าวว่า เป็นที่ยอมรับกันทั่วไปว่าอุบัติเหตุคือโรคซึ่งเกิดจากการพัฒนาในต่างประเทศนั้นเมื่อมีแผนพัฒนาประเทศแล้วก็ต้องมีแผนป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติควบคู่กันไปด้วย จึงทำให้สามารถป้องกันคนบาดเจ็บและตายจากอุบัติเหตุได้ลดการสูญเสียอันเกิดจากอุบัติเหตุได้แสดงว่ายังมีการพัฒนาประเทศมากขึ้นเพียงไรประชาชนก็ยิ่งบาดเจ็บและตายจากอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้นเท่านั้น

### ๕.๔ สถิติภาพในการจราจรทางบก

อันตรายนจากอุบัติเหตุในการจราจรของคนไทยพุ่งขึ้นติดอันดับ ๑ ใน ๑๐ ของสาเหตุการตายทั้งหมด เมื่อแยกตามประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุพบว่าอุบัติเหตุเกิดจากรถยนต์จักรยานยนต์มากที่สุดรองลงมาได้แก่ รถปิคอัพในแต่ละปีจะมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจำนวนมากกว่า ๙๐,๐๐๐ ราย ในจำนวนนี้เป็นผู้ที่มีอายุระหว่าง ๑๘-๓๘ ปี มากที่สุดและในจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด อุบัติเหตุที่ทำให้มีการเสียชีวิตมากที่สุดก็คือ อุบัติเหตุจากการขับขี่ยานพาหนะ ซึ่งอยู่ในกลุ่มอายุ ๑๘-๒๔ ปี และมักมีผลให้เกิดการเจ็บปวด และทนทุกข์ทรมานจากการบาดเจ็บเป็นระยะเวลายาวนาน เช่น การบาดเจ็บที่หลังหรือหัวเข่าสายตาศีรษะการแขนขาขาดพิการ เป็นต้น

อาจกล่าวได้ว่าอุบัติเหตุจากการจราจร เปรียบเสมือนหนึ่งโรคภัยร้ายแรงชนิดหนึ่งที่เกิดขึ้นทุกวันและคุกคามสุขภาพคุณภาพชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนเป็นอย่างมาก ซึ่งเป็นปัญหาเร่งด่วนที่ทุกคน และทุกหน่วยงานต้องมีส่วนร่วมรับผิดชอบ และร่วมมือกันแก้ปัญหา รวมทั้งป้องกันโรคอุบัติเหตุอย่างจริงจัง

#### ๕.๔.๑ สาเหตุของอุบัติเหตุในการจราจรทางบก

อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในการจราจรทางบกนั้นเกิดขึ้นได้จากหลายสาเหตุด้วยกัน จากสถิติของกรมทางหลวงพบว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางหลวงมากที่สุดคือการขับรถเร็วรองลงมาคือการขับรถระยะกระชั้นชิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในการจราจรทางบกนั้นมักเกิดขึ้นจากสาเหตุที่สำคัญ ๓ ประการดังนี้

๑. บุคคล
๒. สิ่งแวดล้อม
๓. กฎหมาย

๕.๔.๑.๑ สาเหตุเกิดจากผู้ขับขี่ยานพาหนะ ผู้โดยสาร คนเดินทาง หรือสัตว์เลี้ยงต่างๆ ซึ่งมีสาเหตุดังนี้

- ๑) สาเหตุจากผู้ขับขี่ยานพาหนะ

(๑) มีความบกพร่องทางด้านร่างกาย เช่น ร่างกายอ่อนเพลีย ง่วงนอน หรือหลับในสุขภาพไม่ดี มีโรคประจำตัว โรคลมชัก ตาบอดสี ตาพร่า น้ำตาลในเลือดต่ำ

(๒) มีความบกพร่องทางด้านจิตใจและอารมณ์ เช่น มีความกตัญญูวิตกกังวล อารมณ์หงุดหงิด ฉุนเฉียว มีความตึงเครียดทางอารมณ์

(๓) ขาดความรู้ความชำนาญ และประสบการณ์ในการใช้ถนน เช่น ขาดความรู้เรื่องความเร็วกับรถ คาดคะเนความเร็ว หรือระยะเวลาทางไม่ถูกต้อง ไม่มีความรู้ความชำนาญในเรื่องลักษณะของยวดยานที่ใช้ขับไม่รู้กฎจราจร เป็นต้น

(๔) ไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบหรือข้อบังคับ เช่น ขับรถเร็ว ขับรถตัดหน้ารถอื่นระยะกระชั้นชิด ขับรถล้ำช่องทางเดินรถ ขับรถแซงซ้าย หรือแซงขวาในที่คับขัน ขับรถตามหลังคนอื่นอย่างกระชั้นชิด ฝ่าฝืนป้ายหยุดขณะออกจากทางร่วม ขับรถย้อนศรทางเดินรถ ขับรถฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร หยุดรถโดยกระชั้นชิด ฯลฯ

(๕) ไม่รู้จักป้องกันตนเอง เช่น ขับรถด้วยความประมาท ขาดความระมัดระวัง ความเร่งรีบในการเดินทาง เสพยากระตุ้นประสาท ดื่มสุราขณะขับรถ ฯลฯ สำหรับเรื่องการดื่มสุรานี้ จากสถิติของสถาบันนิติเวชวิทยา กรมตำรวจ ปี พ.ศ. ๒๕๓๒ พบว่าผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุจากการจราจร มีประวัติการดื่มสุราจำนวน ๒๘๘ คน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ ๗๗.๑๒

๒) สาเหตุจากผู้โดยสาร คนเดินเท้า หรือสัตว์เลี้ยง

(๑) การขาดความระมัดระวัง เช่น ผู้โดยสารขึ้นหรือลงรถโดยไม่ระมัดระวังในการปิด-เปิดประตูรถ เดินถนนโดยไม่ระมัดระวังยวดยาน วิ่งตัดหน้ารถ การวิ่งเล่นบนถนน ลื่นหกล้ม ลังเลใจในการข้ามถนน ฯลฯ

(๒) การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น ห้อยโหนรถโดยสารรถประจำทาง ไม่ขึ้นหรือลงขณะรถหยุด หรือที่ป้ายจอด ไม่ข้ามถนนตรงทางข้าม, สัญญาณ หรือสะพานลอย ไม่เดินถนนตามบาทวิถีหรือทางเท้า

(๓) ความรู้เท่าไม่ถึงการณ์ เช่น ข้ามถนนโดยออกจากหน้าหรือท้ายรถขณะที่รถยังจอดอยู่ สัตว์เลี้ยงเดินข้ามถนนหรือวิ่งตัดหน้ารถ ฯลฯ

(๔) ความไม่สมบูรณ์ของร่างกายและจิตใจ เช่น สภาพร่างกายที่อ่อนเพลีย การดื่มสุราขณะเดินถนน เป็นต้น

**๕.๔.๑.๒ สาเหตุจากสิ่งแวดล้อมที่เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่สภาพของรถ สภาพถนนและดินฟ้าอากาศ**

๑) สาเหตุจากรถ

(๑) ยางระเบิดหรือยางแตกทำให้รถเสียการทรงตัวพลิกคว่ำได้ง่าย โดยเฉพาะรถที่กำลังแล่นด้วยความเร็วสูงและถนนลื่น

(๒) เบรกแตก เบรกลื่น ทำให้รถไม่สามารถหยุดหรือชะลอความเร็วลงได้ตามความต้องการ

(๓) เพลาลุดหรือเพลาชขาด ทำให้รถ หมุดกำลังในการขับเคลื่อน รถจะไม่แล่นแม้ว่าจะเหยียบคันเร่งอย่างไรก็ตามทำให้ยากแก่การควบคุมความเร็วและง่ายต่อการเกิดอุบัติเหตุ

(๔) คันส่งหลุดทำให้พวงมาลัยใช้การไม่ได้ไม่สามารถควบคุมรถได้

(๕) อุปกรณ์ประจำรถชำรุดหรือขัดข้อง เช่น ไม่มีไฟหน้า-หลัง ไฟใหญ่มีข้างเดียวหรือไม่มีเลยไฟเลี้ยวชำรุดไม่ได้ซ่อมแซมหรือแก้ไขพวงมาลัยสั่นขณะขับ เป็นต้น

(๖) การเปลี่ยนแปลงสภาพรถ เช่น การเพิ่มแรงเครื่องทำให้ผู้ขับขี่เกิดความคะนองและขับรถเร็วการแปลงสภาพรถตามความพอใจโดยไม่คำนึงถึงสภาพรถที่ได้รับการออกแบบมา

๒) สาเหตุจากบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ สภาพถนนและสภาพแสงสว่าง

(๑) บริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ ทางแยก ทางโค้ง ทางตรง ทางเบี่ยง สะพาน วงเวียน ทางตัดทางรถไฟ ทางลาดชัน/เนินเขา ทางเข้าออกทางด่วน ทางเชื่อมโยงทางแยก ทางเชื่อมอาคารที่พักอาศัย ฯลฯ ซึ่งบริเวณที่มักเกิดเหตุบ่อยที่สุดคือ ทางตรงโดยสภาพเส้นที่ตีเรียบมักทำให้ผู้ขับขี่ขาดความระมัดระวังและขับรถด้วยความเร็วสูงนอกจากนี้จะพบว่าถนน ๓ ช่องทางจะเกิดอุบัติเหตุมากกว่าถนน ๒ ช่องทาง และถนน ๔ ช่องทาง และถนนสี่แยกจะอันตรายกว่าสามแยก

(๒) สภาพถนนที่เป็นหลุมเป็นบ่อมีโคลนตมมีเครื่องกีดขวางมากๆ หรือถนนที่แคบถนนที่ลื่นมีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้

(๓) สภาพแสงสว่างบนถนน เช่น แสงสว่างที่ส่องจากรถคันที่สวนมาโดยการเปิดไฟสูงและมีความสว่างสูง ทำให้ตามัวมองไม่ชัดเจน หรือไม่มีไฟส่องสัญญาณทางแยกบนท้องถนน มีดไม่มีไฟฟ้าไม่มีแสงสว่างทำให้มองไม่เห็นทางหรือมองไกลไม่ได้ยอมเป็นอันตรายต่อการขับรถ อย่างไรก็ตามแสงสว่างในเวลากลางวัน หรือความสว่างของถนนก็มักทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงกว่าเวลากลางคืนแต่ความรุนแรงจะเกิดในเวลากลางคืนมากกว่า

๓) สาเหตุจากดินฟ้าอากาศ

(๑) ฝนตกหนักน้ำท่วมทำให้ถนนเป็นหลุมเป็นบ่อเป็นหล่มโคลนถนนลื่นทำให้รถตกถนนพลิกคว่ำ

(๒) การเกิดพายุหรือหมอกลงจัด ทำให้มีควันปกคลุมมองไม่เห็นทาง เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

(๓) พายุหิมะในต่างประเทศอาจมีพายุหิมะทำให้ถนนลื่นมองไม่เห็นทาง

(๔) สภาพดินฟ้าอากาศที่อุบัติเหตุมักเกิดจากสภาพดินฟ้าอากาศที่ตีเสมอ ทั้งนี้เพราะผู้ขับขี่ขับรถด้วยความเร็วสูงและขาดความระมัดระวังอันตราย

**๕.๔.๑.๓ สาเหตุจากกฎหมาย** กฎหมายมีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ ดังนี้

๑) การขาดการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ ให้ประชาชนทุกคนทราบกฎระเบียบ ข้อบังคับและบทลงโทษในการฝ่าฝืนกฎต่างๆ ทำให้ประชาชนขาดจิตสำนึกและฝ่าฝืนกฎระเบียบต่างๆ ซึ่งมีผลให้เกิดอุบัติเหตุได้

๒) บทลงโทษหรือค่าปรับยังไม่เหมาะสม ทำให้มีการฝ่าฝืนกฎจราจรหรือกฎระเบียบต่างๆ อยู่เสมอ

๓) การที่กฎหมายมิได้กำหนดเพศ อายุสูงสุดของผู้ขับขี่ รวมทั้งการศึกษาขั้นต่ำของผู้ขับขี่รถยนต์ยานพาหนะถึงแม้ว่าผู้ขับขี่จะสอบผ่านและได้รับใบอนุญาตขับขี่มาแล้วก็อาจทำผิดกฎจราจรและทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

๔) การขาดการกวดขัน จับกุม หรือยังไม่จริงจังหรือเข้มงวดในการพิจารณา ดำเนินคดีหรือจับกุมผู้กระทำผิดเป็นสาเหตุให้ขับรถหรือใช้รถใช้ถนนอย่างเสรีตามอำเภอใจซึ่งมักทำให้เกิดอุบัติเหตุ

### ๕.๕ การป้องกันอุบัติเหตุในการจราจรทางบก

อุบัติเหตุในการจราจรทางบก สามารถป้องกันได้ดังต่อไปนี้

๑. ด้านบุคคล
๒. ด้านสิ่งแวดล้อม
๓. ด้านกฎหมาย

การป้องกันด้านบุคคลการป้องกันอุบัติเหตุในการจราจรทางบกด้านบุคคลนั้นควรพิจารณาในเรื่องสุขภาพการศึกษาและความปลอดภัยในการขับขี่การโดยสารและการเดินเท้าซึ่งมีวิธีการป้องกันดังต่อไปนี้

#### ๕.๕.๑ เรื่องสุขภาพ ผู้ขับขี่รถ ผู้โดยสารและผู้เดินเท้า

ผู้ขับขี่รถผู้โดยสารและผู้เดินเท้าควรมีสภาพร่างกายและจิตใจที่แข็งแรงสมบูรณ์ และเป็นปกติอยู่เสมอ ทั้งในช่วงก่อนเดินทาง ขณะเดินทาง และหลังการเดินทาง สำหรับผู้ขับขี่รถ จะต้องรักษาสุขภาพให้แข็งแรงอยู่เสมอ ผู้ที่เป็นโรคหัวใจ โรคของระบบการไหลเวียนโลหิตโรคของต่อมไร้ท่อ เช่น โรคเบาหวาน โรคคอพอกเป็นพิษ ไม่ควรขับรถ ผู้ขับขี่ต้องมีความสามารถในการได้ยินเสียงต่างๆ ชัดเจน หากสายตาสั้น ต้องสวมแว่นตลอดเวลาที่ขับรถ หากตาบอดสี ตาเหล่ หรือเห็นภาพซ้อนกันไม่ควรขับรถนอกจากนี้ผู้ที่เป็นโรคกระดูกสันหลังอย่างแรง เช่น วัณโรคหรือโรคสันหลังแข็งไม่ควรขับรถในระหว่างเป็นโรคเมื่อโรคได้ทุเลาลงและไม่มีความผิดปกติหรือพิการรุนแรงก็อาจขับรถต่อไปได้และผู้พิการถูกตัดขาข้างหนึ่ง หรือนิ้วหายไปมากกว่า ๓ นิ้ว ก็ไม่ควรขับรถเช่นเดียวกัน ส่วนสภาพทางจิตใจนั้น ผู้ขับขี่ควรคุมอารมณ์ และจิตใจไว้ได้ มีสติสัมปชัญญะเสมอ ในการขับรถ หากมีอาการอ่อนเพลีย ง่วงนอน หรือมีความวิตกกังวลใจ ตื่นเต้น กระวนกระวายใจ มีอารมณ์เสียเกิดขึ้นบ่อยๆ มีความเครียด มีโรคทางจิต ทางประสาท ก็ไม่ควรขับรถ เพราะจะขาดสมาธิในการขับรถ และอาจเกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ง่าย

สำหรับผู้โดยสารยานพาหนะ และผู้เดินเท้า ก็ควรรักษาสุขภาพให้ดีทั้งทางกาย และจิตใจเพราะหากมีความผิดปกติของร่างกายและจิตใจก็จะทำให้ประสบอุบัติเหตุได้ง่ายเช่นเดียวกัน

#### ๕.๕.๒ การศึกษา การป้องกันอุบัติเหตุ

การศึกษา การป้องกันอุบัติเหตุ ที่สำคัญประการหนึ่งคือ การศึกษาหาความรู้และการถ่ายทอด หรือให้ความรู้แก่ทุกคน ในเรื่องความปลอดภัยในการจราจร การจัดการเรียนการสอน สวัสดิศึกษาการอบรมมารยาทในการขับขี่รถยนต์แก่ผู้ใช้รถยนต์ผู้โดยสารและผู้เดินเท้าการแนะนำประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนให้รู้จักระมัดระวังในการเดินทางขณะสภาพดินฟ้าอากาศผิดปกติสำหรับผู้ขับขี่รถจะต้องเรียนรู้เรื่องเกี่ยวกับตัวรถสภาพการใช้งานเรียนรู้วิธีการขับขี่เส้นทางเดินทางเรียนรู้อบรมและกฎการจราจรด้วย

#### ๕.๕.๓ ความปลอดภัยในการขับขี่รถยนต์

การขับขี่รถยนต์พาหนะไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ รถจักรยาน รถจักรยานยนต์ รถบรรทุก หรือรถประจำทางก็ตาม ผู้ขับขี่จะต้องปฏิบัติตามเพื่อความปลอดภัย ดังนี้

**๕.๕.๓.๑ ต้องได้รับใบอนุญาตขับรถก่อนการใช้รถ** (ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์ ต้องมีอายุ ไม่ต่ำกว่า ๑๘ ปีบริบูรณ์ ผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะต้องมีอายุ ๒๕ ปีบริบูรณ์ และผู้ขับขี่รถจักรยาน ต้องมีอายุ ๑๓ ปีบริบูรณ์) ซึ่งผ่านการทดสอบจากเจ้าหน้าที่ขนส่ง

**๕.๕.๓.๒ การตรวจสภาพของรถทุกครั้งก่อนที่จะนำออกไปใช้** ควรตรวจสอบให้เรียบร้อย เช่น ปริมาณน้ำมัน ตรวจหม้อน้ำรั่ว หรือมีน้ำในหม้อน้ำให้เพียงพอ สายพาน น้ำมันเครื่อง น้ำมันเบรก ยางรถ(อาจเก่าเกินไป กระด้าง หรือดอกยางหมด) เบรกของรถจักรยานทั้งล้อหน้าและล้อหลัง

**๕.๕.๓.๓ ควรวางแผนการขับรถวางแผนการใช้เส้นทาง** วางแผนขับรถอย่างสบายๆ ไม่รีบร้อน ตรวจสอบ หรือกำหนดล่วงหน้าถึงจุดจอดรถ จุดจอดพัก จุดเติมน้ำมัน หากต้องเดินทางระยะไกลหรือบริเวณทางด่วน

**๕.๕.๓.๔ แต่งกายให้รัดกุมและใช้สีที่มองเห็นได้ชัดเจน** โดยเฉพาะผู้ที่ขับขี่รถจักรยาน และรถจักรยานยนต์ การขับรถไปในระยะทางไกลๆ หรือในเวลาค่ำคืน ควรสวมแว่นตาสำหรับขี่รถจักรยานยนต์ สวมเสื้อแขนยาว ผ้าหนาสี่ตะกุดตา สวมกางเกงขายาวผ้าหนา สวมถุงมือหนังสวมรองเท้าหุ้มข้อมีส้น

**๕.๕.๓.๕ สวมใส่เครื่องป้องกันอันตราย** เช่น สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่ หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องรัดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่หรือโดยสารรถยนต์ขณะเกิดอุบัติเหตุผู้ที่ไม่สวมหมวกกันน็อกจะได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะมากกว่าผู้ที่สวมหมวกกันน็อกถึง ๕ เท่า หรือตายจากการบาดเจ็บที่ศีรษะมากกว่า ๓ เท่า ส่วนการคาดเข็มขัดนิรภัยขณะเกิดอุบัติเหตุ จะช่วยลดการบาดเจ็บให้น้อยลง ๑/๓ เท่า และจะลดการตายให้น้อยลงถึง ๔/๕ เท่านอกจากนั้นเข็มขัดนิรภัยยังช่วยยึดร่างกายของคนในรถไว้ไม่กระเด็นออกจากรถด้วยซึ่งหากมีการกระเด็นออกไปนอกรถจะทำให้มีโอกาสเสียชีวิตได้มากกว่าที่จะอยู่ในรถถึง ๕ เท่า

**๕.๕.๓.๖ ขับรถตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด** เช่น ขับรถด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด ไม่ขับรถตัดหน้ารถอื่นในระยะกระชั้นชิด ขับรถจักรยาน หรือรถจักรยานยนต์ในช่องเดินรถด้านซ้ายสุดไม่ขับรถล้ำแนวกลางถนนไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟหรือสัญญาณจราจรต่างๆสำหรับรถจักรยานตามกฎหมายกำหนดให้ขับขี่ได้เพียง ๑ คน เท่านั้นไม่ควรบรรทุกผู้โดยสารซ้อนท้ายแต่สามารถบรรทุกของได้ไม่เกิน ๓๐ กิโลกรัม

**๕.๕.๓.๗ ขับรถด้วยความระมัดระวังเสมอ** ไม่ว่าจะเป็นเวลาออกรถ เวลาใช้ความเร็ว เวลาจะเลี้ยวเวลาจะแซงเวลาจะขึ้นหรือลงจากที่สูงเมื่อผ่านทางแยกหรือเมื่อเวลาจะจอดรถ นอกจากนั้น ควรเพิ่มความระมัดระวังเป็นพิเศษเวลาฝนตกถนนลื่นหรือบริเวณที่มีน้ำนองสำหรับการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ควรบรรทุกผู้โดยสารซ้อนท้ายหรือบรรทุกของเกินอัตราที่กำหนดและในการหยุดรถทุกครั้งต้องใช้เบรกเครื่องยนต์เบรกหน้าและเบรกหลังส่วนเบรกหน้าไม่ควรเบรกให้ล้อตาย (Lock) จะทำให้รถเสียการทรงตัวอาจล้มได้สำหรับเบรกเครื่องยนต์จะใช้เมื่อรถเอียงเข้าโค้ง

**๕.๕.๓.๘ ควรขับรถอย่างมีมารยาท** มีน้ำใจ สุภาพ สุขุม และรู้จักให้อภัยเมื่อมีการผิดพลาดเกิดขึ้น

**๕.๕.๓.๙ ผู้ที่ขับขี่ยานพาหนะไม่ควรใช้ยาเสพติดต่างๆ** เช่น ยากระตุ้นประสาท ยาระงับประสาท หรือยากล่อมประสาทรวมทั้งไม่ควรดื่มสุราหรือของมีเมาต่างๆ เมื่อจะขับรถ

**๕.๕.๓.๑๐ ทุกครั้งที่ขับขี่ยานพาหนะผู้ขับขี่ต้องมีสติมั่นคงไม่ตกใจง่าย** สามารถควบคุมสติได้ดีซึ่งจะทำให้ตัดสินใจและเลือกใช้วิธีแก้สถานการณ์เฉพาะหน้าได้ถูกต้อง

**๕.๕.๔ ความปลอดภัยในการโดยสารยานพาหนะ** เพื่อความปลอดภัยผู้โดยสารยานพาหนะทางบกควรปฏิบัติดังนี้

การโดยสารรถจักรยานยนต์พึงปฏิบัติดังนี้

๑. ควรขึ้นหรือลงจากรถด้วยความระมัดระวังและเมื่อรถจอดอยู่  
๒. ควรแต่งกายให้รัดกุม ไม่เกะกะรุ่มร่าม เพราะอาจทำให้เสื้อผ้าเกาะเกี่ยวกับตัวรถ ขณะรถวิ่ง ทำให้เกิดอันตรายได้

๓. ควรสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อโดยสารรถจักรยานยนต์

๔. ควรนั่งซ้อนท้ายผู้ขับรถจักรยานยนต์และนั่งคร่อมบนอาจที่จัดไว้สำหรับผู้โดยสาร

๕. วางเท้าไว้ที่พิกเท้าให้ปลายเท้าชี้ไปข้างหน้า

การโดยสารรถยนต์นั่งหรือรถบรรทุกพึงปฏิบัติดังนี้

๑. ควรขึ้นหรือลงจากรถเมื่อรถหยุดเรียบร้อยแล้ว  
๒. ควรรัดเข็มขัดนิรภัย(กรณีที่มี) ทุกครั้งเมื่อโดยสารรถ  
๓. ขณะนั่งรถไม่ควรพูดคุย หรือซักถามผู้ขับรถตลอดเวลาที่ผู้ขับรถ กำลังขับรถอยู่

๔. ไม่ควรชะโงกหน้าหรือยื่นแขนออกไปนอกรถขณะที่รถกำลังวิ่งอยู่

๕. เมื่อลงจากรถแล้วหากจะข้ามถนนไม่ควรเดินออกมาทางหน้ารถที่ยังจอดอยู่ เพราะอาจทำให้รถที่วิ่งแซงขึ้นมาวิ่งมาเฉี่ยวชนได้

การโดยสารรถประจำทาง พึงปฏิบัติดังนี้

๑. ควรขึ้นหรือลงจากรถประจำทางเฉพาะป้ายจอดรถประจำทางเท่านั้น  
๒. ควรขึ้นลงเมื่อรถจอดสนิทแล้ว  
๓. ควรให้คนโดยสารสำรองลงเสียก่อนจึงค่อยขึ้น  
๔. เมื่อขึ้นรถแล้วมีที่นั่งก็ควรนั่งให้เรียบร้อย  
๕. ไม่ควรยื่นส่วนหนึ่งส่วนใดของร่างกายออกนอกตัวรถ  
๖. ไม่ควรคุยหรือซักถามผู้ขับรถขณะที่กำลังขับรถอยู่  
๗. ไม่ควรห้อยโหนตัวออกนอกรถ  
๘. ไม่ควรนั่งบนขอบหน้าต่างรถ หลังคารถ หรือบนพนักพิงที่ไม่ปลอดภัย  
๙. เมื่อลงจากรถแล้วต้องการจะข้ามถนนไม่ควรเดินออกมาทางหน้ารถที่ยังจอดอยู่ เพราะรถที่กำลังวิ่งแซงขึ้นมาอาจมองไม่เห็นและวิ่งชนได้

การโดยสารรถไฟ พึงปฏิบัติดังนี้

๑. ควรขึ้นหรือลงจากรถ เมื่อรถได้จอดเทียบชานชาลาเรียบร้อยแล้ว



๒. ควรนั่งให้เรียบร้อยก่อนรถไฟจะออก
๓. ขณะนั่งรถไฟไม่ควรชะโงกหรือยื่นส่วนหนึ่งส่วนใดของร่างกายออกไป โดยเฉพาะ เมื่อรถไฟแล่นผ่านสะพานหรือถ้ำ
๔. ไม่ควรขึ้นไปนั่งบนหลังการถและไม่ควรยืนหรือนั่งขวางประตูหรือเดินเล่นไปมาระหว่างตู้รถไฟ

**๕.๕.๕ ความปลอดภัยในการเดินทางเท้า ผู้เดินทางเท้า ควรปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยดังนี้**

**๕.๕.๕.๑ การเดินถนน**

- ๑) ถนนที่มีทางเท้าให้เดินบนทางเข้าโดยเดินชิดด้านซ้ายมือไม่เดินใกล้ทางรถ โดยหันหลังให้รถที่กำลังแล่นมาและก่อนที่จะก้าวเดินไปทางรถต้องมองซ้ายมองขวาทั้งสองด้านก่อนเสมอ
- ๒) ถนนที่ไม่มีทางเท้าให้เดินชิดริมทางขวาของถนนเดินให้ส่วนทางกับริดที่วิ่งเข้ามาและเดินเรียงเดี่ยวตามกันไปไม่เดินคู่กัน
- ๓) การเดินถนนในที่มืดควรสวมเสื้อผ้าสีขาวและถือไฟฉายส่องติดมือไปด้วย
- ๔) ไม่ควรเล่นเกะกะบนทางเท้า
- ๕) หากจูงเด็กให้เดินด้านในและจับมือเด็กให้แน่นเพื่อป้องกันเด็กวิ่งออกไปทางรถ

**๕.๕.๕.๒ การข้ามถนน เพื่อความปลอดภัยในการข้ามถนน ตรงช่องทางข้าม (ทางม้าลาย สะพานลอย หรืออุโมงค์) การข้ามถนนตรงช่องทาง ที่ควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร และการข้ามถนนโดยไม่มีสัญญาณอะไรเลยผู้ข้ามถนนควรปฏิบัติดังนี้**

**๑) การข้ามถนนตรงช่องทางข้าม**

(๑) การข้ามถนนที่ทางม้าลายควรยืนรอนบนทางเท้าหรือไหล่ทางเสียก่อนแล้วมองขวามองซ้ายและมองดูรถอีกรอบหนึ่งเพื่อให้แน่ใจว่ารถอยู่ห่างทั้งสองข้างแล้วจึงข้ามโดยเดินทางด้านซ้ายของทางม้าลายและข้ามด้วยความรวดเร็วสำหรับทางม้าลายที่มีเสาไฟเป็นรูปตุ๊กตาคอนข้ามถนนให้ยืนบนทางเท้าหรือไหล่ทางก่อนแล้วมองที่ตุ๊กตารูปคนหากตุ๊กตาสีเขียวก็ให้ข้ามถนนไปได้แต่ต้องรอให้รถหยุดเสียก่อนถ้าเป็นตุ๊กตาสีแดงห้ามข้ามเด็ดขาดในบางแห่งอาจใช้สัญญาณเป็นตัวหนังสือบอกไว้ว่า “เตรียม” “หยุด” “ไปได้” หรือ มีเสียงเพลงเมื่อมีเสียงเพลงขึ้นมาแสดงว่าให้ข้ามได้

(๒) การข้ามถนนที่สะพานลอย ในระยะ ๑๐๐ เมตร ต้องเดินไปข้ามตามกฎจราจรที่กำหนดไว้ควรเดินไปข้ามและระมัดระวังในการเดินขึ้นและลงสะพานลอยไม่ควรเดินข้ามถนนใต้สะพานลอย

(๓) การข้ามถนนที่อุโมงค์ ให้เดินลงบันได้ด้วยความระมัดระวังและเดินลอดข้ามไปอีกฝั่งหนึ่งแล้วขึ้นบันได้ด้วยความระมัดระวัง

**๒) การข้ามถนนตรงช่องทางที่ควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร**

(๑) ให้ยื่นรอบนทางเท้า หรือไหล่ทาง เมื่อรถหยุดติดไฟแดงแล้วจึงจะก้าวลงข้างถนนสัญญาณไฟจราจรสีเขียวเป็นสัญญาณให้รถวิ่งแค่สัญญาณไฟสีแดงเป็นสัญญาณให้รถหยุด จึงควรสังเกตสัญญาณไฟ ให้ดีก่อนข้ามถนน

(๒) ควรระวังที่ให้สัญญาณลูกศรบอกเลี้ยวซ้าย โดยต้องรอให้ลูกศรชี้ให้รถเลี้ยวซ้ายดับเสียก่อนจึงจะก้าวข้ามลงไปได้

(๓) หากมีตำรวจจราจรยืนอยู่ที่ทางแยก ให้สังเกต และฟังเสียงนกหวีด ถ้าเสียงนกหวีด ยาวปืดหนึ่งครั้ง แสดงว่าให้รถหยุด หรือมีสัญญาณไฟแดง แต่ถ้าเสียงนกหวีดสั้นๆ ๑-๒ ครั้ง ดัง ปืด-ปืด แสดงว่าให้รถเล่นได้ หรือมีสัญญาณไฟเขียว

### ๓) การข้ามถนนโดยไม่มีสัญญาณอะไรเลย

(๑) ก่อนข้ามถนนทุกครั้งต้องหยุดยืนที่ขอบถนน แล้วมองขวา-ซ้าย-ขวา ให้แน่ใจเสียก่อนว่า ไม่มีรถกำลังแล่นมา จึงรีบเดินข้ามถนนเป็นเส้นตรงไปโดยเร็ว

(๒) การข้ามถนนที่รถเดินทางเดียว ต้องหยุดดูให้แน่ใจก่อนว่า รถแล่นมาจากทางไหนแล้วจึงข้ามด้วยความระมัดระวัง

(๓) ถนนที่มีเกาะกลางให้ข้ามทีละครึ่งถนนโดยข้ามครั้งแรกไปพักที่บนเกาะกลางถนนเสียก่อนแล้วจึงข้ามในครึ่งหลังต่อไป

(๔) อย่าข้ามถนนโดยออกจากที่กำบังตัว เช่น ออกจากซอกรถที่จอดอยู่ หรือออกจากท้ายรถประจำทางหากเป็นเวลาค่ำคืนควรหาที่ข้ามซึ่งมีแสงสว่างและสวมเสื้อผ้าสีขาวให้ตัดกับความมืด

## ๕.๖ การป้องกันด้านสิ่งแวดล้อม

การ ป้องกันอุบัติเหตุด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การป้องกันเกี่ยวกับ สภาพแวดล้อมทางพาหนะ สภาพถนน และสภาพดิน ฟ้า อากาศ ซึ่งมีวิธีการ ดังต่อไปนี้

### ๕.๖.๑ การป้องกันเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมทางพาหนะ

ความบกพร่อง หรือความผิดปกติ ของยวดยานพาหนะ มักเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้เสมอ การป้องกัน เกี่ยวกับสภาพแวดล้อมทางพาหนะ เช่น รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถจักรยาน รถบรรทุก รถกะบะ รถสามล้อเครื่อง ฯลฯ จึงควรปฏิบัติดังนี้

๑. การเลือกซื้อ และใช้ยวดยานพาหนะที่ออกแบบดีมีสภาพมั่นคงแข็งแรง มีอุปกรณ์ครบถ้วน และมีอุปกรณ์ที่ช่วยลดอันตราย ของผู้ขับขี่หรือผู้โดยสาร

๒. ตรวจสอบสภาพยวดยานพาหนะอย่างสม่ำเสมอ หากมีสภาพผิดปกติ ควรนำไปแก้ไขซ่อมแซม ให้เรียบร้อย ก่อนนำไปใช้งาน

๓.ไม่ควรนำรถยนต์ หรือยวดยานพาหนะ ที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรือไม่ปลอดภัยมาใช้ ซึ่งอาจเกิดอันตราย และผิดกฎหมายตามมาตรา ๖ ของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ด้วย

สภาพของของยวดยานพาหนะบางชนิด

๑. สภาพรถจักรยานที่ปลอดภัยจะต้องมีความมั่นคงแข็งแรงมีอุปกรณ์ต่างๆ ครบถ้วน พร้อมทั้งจะใช้การได้เสมอ ซึ่งจะต้องมีไฟหน้าที่ทำให้ความสว่าง มองระยะทางได้ไกลไม่น้อยกว่า

๕๐ เมตร มีกระดิ่งที่ได้ยินไกลอย่างน้อย ๓๐ เมตร และใช้การได้มีมือจับเบรกที่ใช้การได้ดีเบาะนั่งที่ปรับได้มีสายโซ่จากลูกโซ่ที่สะอาดและมีน้ำมันหล่อลื่นอยู่เสมอมีกระโถนจักรยานยางรถและล้อซึ่งล้อครบรวมทั้งมีโคมไฟติดท้ายรถ อย่างน้อย ๑ ดวง หรือทาสีสะท้อนสีแดงที่บังโคลนหลังด้วย

๒. สภาพรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยต้องมีสภาพใช้การได้ดีและมีอุปกรณ์ต่างๆ ได้แก่ พวงมาลัยหรือที่จับคันเลี้ยวซึ่งมีความหมายที่เที่ยงตรงและมั่นคงมีสัญญาณไฟต่างๆ และมีมาตรสัญญาณที่มีสภาพใช้การได้ดี มีกระจกมองหลังมองข้างซึ่งปรับได้ระดับพอดีกับสายตาเกียร์ที่สตาร์ทและคลัตช์ ใช้งานได้สะดวกมีเบาะนั่งที่มีขนาดพอเหมาะซึ่งติดกับตัวถังแน่นและในด้านท้ายของเบาะมีเหล็กกันเพื่อกันคนซ้อนท้ายมิให้ลื่นหล่นได้ มีที่วางเท้าสำหรับคนขับและคนซ้อนท้ายครบสองข้าง มีโซ่และที่ครอบโซ่ยึดติดแน่นท่อไอเสียก็ต้องเชื่อมติดแน่นกับตัวถังไม่แตกร่วนนอกจากนั้นยังมีบังโคลนหน้าและหลังห้ามล้อหรือเบรกเท้าที่ใช้งานได้ดีและล้อที่แข็งแรงด้วย

๓. สภาพรถยนต์รถยนต์จะต้องมีความมั่นคงแข็งแรงอุปกรณ์ครบถ้วนได้แก่ โคมไฟหน้า ไฟท้าย ไฟหยุด ไฟส่องหมายเลขทะเบียน สัญญาณไฟต่างๆ มีกันชนหน้าและหลัง กระจกมองหลังมองข้าง บังโคลนหน้า และหลัง มีเกียร์ ที่สตาร์ท คลัตช์ และเบรกมือ เบรกเท้า ที่ใช้งานได้ดี มีพวงมาลัยที่มีความเที่ยงตรง มั่นคง เพื่อความปลอดภัย พวงมาลัยควรทำด้วยวัสดุที่ดูดซับแรงกระแทก และแกนพวงมาลัยเป็นแบบยุบตัวได้ป้องกันแรงกระแทกขณะเกิดอุบัติเหตุ มีมาตร เครื่องปัดน้ำฝนที่ใช้งานได้ดี เบาะนั่งติดแน่นกับตัวรถ มีถุงลมนิรภัย (Air Cushion) ตรงด้านหน้าบริเวณเบาะที่นั่งหน้ารถที่ช่วยป้องกันการปะทะหรือแรงกระแทกเมื่อเกิดอุบัติเหตุมีเข็มขัดนิรภัยซึ่งช่วยยึดร่างกายของคนในรถไว้มิให้กระเด็นออกจากรถเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นมียางและล้อที่แข็งแรงรวมทั้งท่อไอเสียที่ใช้งานได้ดี

### ๕.๖.๒ การป้องกันเกี่ยวกับสภาพถนน

สภาพ ถนนที่ปลอดภัยนั้น ย่อมขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายอย่าง เช่น การออกแบบถนน การออกแบบทางแยก ทางเชื่อม ลักษณะผิวพื้นถนน เครื่องหมายจราจร หรือสัญญาณจราจรต่างๆ ปริมาณการจราจร และสภาพแสงสว่างบนถนน ฯลฯ เพื่อความปลอดภัย ควรพิจารณาเกี่ยวกับสภาพถนนดังนี้

๑. การออกแบบถนน ควรออกแบบให้ได้มาตรฐาน และแบ่งถนน ตามหน้าที่การใช้สอย เช่น ถนนธรรมดา ถนนเชื่อมถนนธรรมดา และเชื่อมถนนซอย ถนนสายเอก และถนนพิเศษ หรือถนนด่วน ส่วนการออกแบบถนนที่ปลอดภัยนั้น จะต้องคำนึงถึงความโค้งของถนน ผิวลาดของถนน และระยะสายตา โดยปกติโค้งถนนที่มีทั้งส่วนที่เป็นผิวลาด และผิวเนินสูงรวมอยู่ด้วยกัน จะต้องลดความลาดลง นอกจากนั้น ควรออกแบบถนน โดยการวางแนวถนนเป็นเส้นรอบวง ทำให้เป็นระยะที่สายตาจะมองเห็นได้ ถนนควรสร้างให้มีความกว้างพอ ที่จะมียางเท้าที่เหมาะสม และจัดแบ่งช่องทางวิ่งให้มีขนาดกว้างพอ และตีเส้นชัดเจน รวมทั้งมีเกาะกลางถนน และมีลู่อถนน หรือช่องถนนฉุกเฉินสำหรับขบวนที่เสียหายจนแล่นไม่ได้

๒. การออกแบบทางเชื่อมทางแยกควรวางผังหรือออกแบบทางแยกทางเชื่อมที่เหมาะสมทั้งนี้เพราะบริเวณทางแยกถนนตัดกันเป็นสิ่งแยกมีปริมาณอุบัติเหตุเกิดขึ้นมากกว่าสามแยกเสมอและบริเวณทางแยกการเลี้ยงขวามักมีอันตรายที่สุด

๓. ลักษณะผิวพื้นถนนผิวพื้นถนนจะต้องมีความผิดหรือมีความต้านทานการลื่นที่จะช่วยถ่ายแรงสัมผัสระหว่างยางรถกับถนนในระหว่างที่ห้ามล้อและขับไปตามโค้งถนนนอกจากนี้สภาพพื้นผิวถนนจะต้องไม่ขรุขระไม่เป็นหลุมเป็นบ่อด้วย

๔. เครื่องหมายจราจรต่างๆ จะต้องออกแบบให้เข้าใจง่ายสังเกตเห็นได้ชัดเจนทั้งเวลากลางวันและกลางคืนขนาดของแผ่นป้ายและตัวหนังสือควรออกแบบโดยคำนึงถึง ความเร็วรถ เวลาที่ใช้ในการอ่านข้อความบนถนนและระยะห่างของป้ายกันแนวทางเดินของรถส่วนเครื่องหมายจราจร ถนนที่ไม่ดีหรือเสื่อมสภาพควรปรับปรุงซ่อมแซมให้ใช้งานได้ดีเสมอสำหรับเครื่องกันต่างๆ ควรจัดวางไว้ในแนวกลางแผนริมถนนสะพานหรือเนินดินต่างๆ เพื่อช่วยให้เกิดความปลอดภัย ในการจราจร

๕. ปริมาณการจราจรบนท้องถนนที่มีการจราจรหนาแน่นและการใช้อัตราความเร็วต่างๆ ในขณะที่ขับรถยนต์ก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ง่ายเสมอจึงควรมีการจำกัดจำนวนยานพาหนะบนท้องถนนและกำหนดอัตราความเร็วของรถไม่ต่ำหรือสูงเกินไป

๖. สภาพแสงสว่างความสามารถในการมองเห็นจะช่วยลดอุบัติเหตุได้ดังนั้นจึงควรจัดแสงไฟส่องบนท้องถนนให้เหมาะสมและให้มีแสงสว่างจำเข้าตาผู้ขับขี่น้อยที่สุด

#### ๕.๖.๓ การป้องกันเกี่ยวกับสภาพดินฟ้าอากาศ

เนื่องจากสภาพดินฟ้าอากาศเป็นเรื่องของธรรมชาติซึ่งไม่สามารถควบคุมได้บุคคลจึงควรรู้จักป้องกันอันตรายจากการที่สภาพดินฟ้าอากาศไม่เหมาะสมโดยเฉพาะในเรื่องความระมัดระวังในการขับขี่รถยนต์ยานพาหนะต่างๆขณะที่เกิดพายุฝนฟ้าคะนองน้ำท่วมหรือหมอกหรือหากเป็นไปได้ควรหลีกเลี่ยงการขับขี่รถยนต์ยานพาหนะในขณะที่ดินฟ้าอากาศเอื้ออำนวยต่อการเกิดอุบัติเหตุ

#### ๕.๖.๔ การป้องกันด้านกฎหมาย

การป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก ที่สำคัญอีกประการหนึ่ง คือการป้องกันด้านกฎหมาย ซึ่งอาจกล่าวได้ดังนี้

๑. ควรออกกฎหมายให้ผู้บริโภคใช้ถนนปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยโดยระบุโทษให้เพิ่มมากขึ้นหากมีการฝ่าฝืนหรือกระทำผิดกฎจราจร

๒. เมื่อมีการกระทำผิดกฎระเบียบการจราจร ควรจะส่งฟ้องศาลทุกครั้ง

๓. เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบกฎหมาย หรือควบคุมการปฏิบัติของผู้บริโภคใช้ถนน ควรดูแลเอาใจใส่ ในเรื่องกฎระเบียบ และลงโทษผู้กระทำผิดอย่างจริงจัง โดยเฉพาะ ในเรื่องการตรวจสอบความสามารถของผู้ขับขี่รถยนต์ก่อนที่จะอนุญาตให้ใช้รถยนต์และการไม่ปรับหรือไม่จับกุมฝ่าฝืนกฎจราจร

๔. ควรจัดตั้งด่านตรวจ และควบคุมความเร็วรถ รวมทั้งขยายงานของกองตำรวจทางหลวงในด้านต่างๆ ให้เพิ่มมากขึ้น

๕. ประชาชนทุกคนควรให้ความร่วมมือในการสร้างระเบียบวินัยและความปลอดภัย โดยการศึกษาหาความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและปฏิบัติตามให้ถูกต้องจริงจัง

#### ๕.๖.๕ กฎจราจรที่ควรทราบเกี่ยวกับการขึ้นรถทุกชนิด

ข้อที่ต้องปฏิบัติ

๑. นำใบอนุญาตขับรถติดตัวไปทุกครั้ง

๒. เดินทางทางด้านซ้ายของทางเสมอ ยกเว้นจะแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น
  ๓. เมื่อจะเลี้ยวซ้ายให้เดินรถชิดขอบซ้ายของทาง
  ๔. เมื่อจะเลี้ยวขวา ให้เดินรถชิดด้านขวาของแนวกึ่งกลางของทาง หรือเดินรถในช่องที่มีเครื่องหมาย ให้เลี้ยวขวา ก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า ๓๐ เมตร
  ๕. เมื่อรถถึงทางร่วมพร้อมกัน ต้องให้รถที่มาทางด้านซ้ายผ่านไปก่อน
  ๖. เมื่อจะหยุดรถ เบารถ เลี้ยวรถ หรือผ่านทางร่วม ทางแยก หรือเปลี่ยนช่องเดินรถ ต้องให้สัญญาณทุกครั้ง
  ๗. ในเวลากลางคืนต้องจุดโคมไฟเสมอ
- ข้อที่ไม่ควรปฏิบัติ
๑. ขับรถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน
  ๒. ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัย หรือความเดือดร้อนของผู้อื่น
  ๓. ขับรถในลักษณะที่กีดขวางการจราจรของผู้อื่น
  ๔. ขับรถแซงขึ้นหน้ารถคันอื่นตรงทางร่วม ทางแยก หัวเลี้ยว ในที่คับขัน หรือที่มีรถหรือสิ่งกีดขวางข้างหน้า
  ๕. ขับรถคร่อมทับเส้น หรือแนวช่องเดินรถ เว้นแต่เพื่อช่องเดินรถ
  ๖. ขับรถเคลื่อนถอยไฟมา กลับรถ หยุดรถบนสะพาน ทางร่วม ทางแยก หัวเลี้ยว หรือในที่คับขัน
  ๗. กลับรถตัดหน้ารถอื่นที่สวนหรือตามมาในระยะน้อยกว่า ๑๕ เมตร
  ๘. ขับรถในเมื่อรู้ตัวว่าหย่อนความสามารถในอันที่จะขับ เช่น เจ็บป่วย เมาสุรา เป็นต้น
  ๙. ขับรถในที่ ที่ซึ่งเจ้าพนักงานจราจรทำเครื่องหมายห้ามจอดไว้

## ๖. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับคนขี่จักรยาน<sup>๑๓๖</sup>

การคมนาคมของไทยในอดีตใช้แม่น้ำลำคลองและทางเกวียน เป็นทางสัญจรหลักระหว่างจังหวัด หรือภูมิภาคกับใช้ทางเดินระหว่างเรือสวนไรนาและวัดวาอารามเป็นทางสัญจรภายในชุมชนของจังหวัดเดียวกันหรือของจังหวัดที่มีพื้นที่ติดต่อกัน สำหรับรถจักรยาน ๒ ล้อ นั้น เคยใช้ทั้งทางสัญจรร่วมกับทางเดินระหว่างเรือสวนไรนาและวัดวาอาราม และทางเกวียนมาก่อน ต่อมาเมื่อทางสัญจรได้พัฒนาจากทางเกวียนมาเป็นทางรถไฟและถนนหนทางดังเช่นปัจจุบัน เส้นทางสัญจรสำหรับจักรยานจึงถูกรุกด้วย ขนาด ความเร็ว และจำนวน ของยานยนต์สมัยใหม่จนเกือบหมดสิ้น ยิ่งถนนหนทางในกรุงเทพมหานครด้วยแล้วผิวจราจรสำหรับจักรยานซึ่งเคยมีอยู่ตั้งครั้งตั้งคอนของถนน

<sup>๑๓๖</sup>โครงการศึกษากฎหมายเกี่ยวกับการใช้จักรยานในประเทศไทย นายไชยยศ รัตนพงษ์และนายณัฐ นีลวัชระ๒๕๔๖

ทั้งหมด ได้ถูกรุกให้ลดลงด้วยถนนเกิดใหม่ที่จำต้องออกแบบตามกระแสโลกที่เกิดปริมาณยานยนต์เพิ่มขึ้นอย่างทวีคูณ วิวัฒนาการทางกฎหมายเกี่ยวกับการใช้จักรยานในประเทศไทยได้มีการพัฒนามาจากกฎหมายเกี่ยวกับเส้นทางคมนาคม ยานพาหนะ และระบบจราจร ซึ่งเริ่มต้นอย่างเป็นระบบมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ ๕ ในเบื้องต้นนี้ ได้ลำดับรายชื่อกฎหมายเกี่ยวกับการใช้จักรยานและทางจักรยานตามประเภทและระยะเวลาที่ได้ตราออกประกาศใช้ในรูปพระราชบัญญัติต่างๆ ดังต่อไปนี้

### ๖.๑ พระราชบัญญัติรถลาก รัตนโกสินทรศก ๑๒๐ เริ่มใช้ พระราชบัญญัติรถลาก รัตนโกสินทรศก ๑๒๐

เหตุผลในการประกาศใช้ : “มีพระบรมราชโองการในพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาจุฬาลงกรณ์ พระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ดำรัสเหนือเกล้า ๆ ว่า กรุงเทพมหานครในทุกวันนี้ มีรถคนลากสำหรับรับจ้างคนโดยสาร และรับบรรทุกของเดินในถนนหนทาง ทวียิ่งขึ้นเป็นอันมาก แต่รถที่ใช้ นั้นไม่แข็งแรงมั่นคง และไม่มีสิ่งสำหรับป้องกันความอันตรายของผู้โดยสาร กับทั้งไม่สะอาด เรียบร้อยตลอดไปจนคนลากรถด้วย ย่อมเป็นที่รังเกียจและรำคาญแก่ผู้ที่จะใช้รถ หรือผู้ที่เดินทางในท้องถนนรวมกัน อีกประการหนึ่ง คนที่ลากรถนั้น บางทีรับคนโดยสารหรือรับบรรทุกสิ่งของที่มาก หรือที่หนักเกินกำลังรถที่พาไปได้ จนเป็นเหตุเกิดอันตรายแก่คนโดยสารและคนเดินทางกับทั้งรถ และไม่เป็นความเรียบร้อยในท้องถนนอีกด้วย สมควรจะต้องมีพระราชบัญญัติสำหรับบังคับตรวจตราการใช้รถลาก เพื่อได้จัดระเบียบรถ และป้องกันความอันตรายของผู้ใช้รถ และทั้งคนที่เดินทางให้เป็นคุณประโยชน์แก่มหาชน และเป็นการเรียบร้อยในท้องถนนสืบไป จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้า ๆ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้สืบไปดังนี้”

บทนิยาม :

มาตรา ๓ บรรดารถสองล้อซึ่งลากด้วยคนหรือคำสามัญที่เรียกว่ารถแจ๊กหรือรถญี่ปุ่น หรือรถยีนริกขอสำหรับรับจ้างส่งคนโดยสารนั้น ในพระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “รถลาก” และผู้เป็นแจ๊กของรถนั้นเรียกว่า “เจ้าของรถลาก” และรถลากที่ใช้รับจ้างอยู่ในกรุงเทพมหานครให้แบ่งเป็นสองชั้น คือ รถชั้นที่หนึ่งและรถชั้นที่สองต้องจดทะเบียนรถลากเมื่อมีไว้ให้เช่าหรือรับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร

มาตรา ๔ ผู้หนึ่งผู้ใดมีรถลากไว้สำหรับให้เช่าหรือใช้รับจ้างหรือเที่ยวลากรับจ้างอยู่ในจังหวัดกรุงเทพมหานคร ต้องให้ผู้นั้นนำรถลากมาจดทะเบียนและรับใบอนุญาตต่อเจ้าพนักงานผู้จดทะเบียนก่อน เมื่อเจ้าพนักงานผู้จดทะเบียนได้ตรวจรถลากนั้นเห็นว่ามิมีลักษณะสมควรตามข้อพระราชบัญญัตินี้แล้วจึงจะได้รับจดทะเบียนและออกใบอนุญาตให้ เมื่อเจ้าของรถลากนั้นได้รับใบอนุญาตสำหรับรถลากคันใดแล้วจึงจะใช้รถลากคันนั้นให้สำหรับรับจ้างหรือให้มีผู้เช่าไปเที่ยวรับจ้างได้

### ๖.๒ พระราชบัญญัติรถจ้าง รัตนโกสินทรศก ๑๒๔

ประกาศใช้ในพุทธศักราช ๒๔๔๘

### ๖.๓ พระราชบัญญัติขนาดเกวียน พระพุทธศักราช ๒๔๕๙ เริ่มใช้ ๑ เมษายน ๒๔๕๙

เหตุผลในการประกาศใช้ :

“มีพระบรมราชโองการในพระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาอานันทมหิดล พระอัฐมรามาธิบดินทร พระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ดำรัสเหนือเกล้า ฯ สั่งว่า ตามหัวเมืองในสยามรัฐสีมา มีเกวียนที่ใช้เป็นพาหนะในการเดินทาง และบรรทุกสินค้าเป็นประโยชน์อยู่เป็นอันมาก แต่เกวียนเหล่านั้นบางเมืองทำขนาดระหว่างล้อต่างกัน ไม่สามารถจะนำไปใช้ในทางบางเมืองได้ เป็นความลำบากขัดข้องอยู่ ทรงพระราชดำริเห็นว่าถ้าให้เกวียนทั้งปวงมีขนาดระหว่างล้อเดินทางร่วมติดต่อกันได้ จะเป็นประโยชน์แก่พลเมืองในการไปมาค้าขายยิ่งขึ้นเป็นอันมาก จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้า ฯ ให้สอบสวนได้ขนาดทางเกวียนที่มีอยู่เป็นขนาดกลางโดยมากแล้วตามหัวเมืองในพระราชอาณาจักรว่าขนาดทางเกวียนกว้าง ๑ เมตร ๔๕ เซ็นติเมตร นั้นเป็นขนาดสามัญ จึงได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้า ฯ ให้เจ้าพนักงานปกครองท้องที่ ชี้แจงให้เจ้าของเกวียนจัดการแก้ไขเกวียนที่ยังไม่ได้ขนาดนั้น เป็นขนาดระหว่างล้อทั้ง ๒ ข้าง กว้าง ๑ เมตร ๔๕ เซ็นติเมตร ได้โดยมากแล้วแต่ทรงพระราชดำริเห็นว่า ควรให้วางขนาดระหว่างล้อเกวียนไว้เสียให้เป็นหลักฐานเมื่อผู้ใดจะสร้างเกวียนให้มีก็ดี หรือจะแก้ไขขนาดเกวียนเก่าที่มีอยู่แล้วก็ดี จะได้แก้ไขให้เป็นขนาดเดียวกัน จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้า ฯ ให้ตราพระราชบัญญัติไว้ดังต่อไปนี้”

#### ๖.๔ พระราชบัญญัติล้อเลื่อน พระพุทธศักราช ๒๔๖๐

[ยกเลิกโดย มาตรา ๓ แห่งพระราชบัญญัติล้อเลื่อน พระพุทธศักราช ๒๔๗๘]

#### ๖.๕ พระราชบัญญัติล้อเลื่อน พระพุทธศักราช ๒๔๗๘

เป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยานโดยตรงในหลายเรื่องเช่นการจดทะเบียนและออกใบอนุญาตรถจักรยาน ๒ ล้อ(ยกเลิกแล้ว) ๓ ล้อ และ ๔ ล้อ, การจดทะเบียน และออกใบอนุญาตขับขี่รถจักรยาน ๒ ล้อ ๓ ล้อ และ ๔ ล้อ , ลักษณะล้อเลื่อน เครื่องหมายล้อเลื่อนรับจ้าง และเครื่องแต่งกายผู้ขับขี่ล้อเลื่อนรับจ้าง

#### ๖.๖ พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔

เหตุผลในการประกาศใช้ :

“มีพระบรมราชโองการ ในพระบาทสมเด็จพระรามาธิบดีศรีสินทรมหาอานันทมหิดล พระอัฐมรามาธิบดินทร พระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ดำรัสเหนือเกล้า ฯ ให้ประกาศให้ทราบทั่วกันว่า ด้วยมีเหตุสมควรที่จะ จัดวางการรถไฟแผ่นดิน รถไฟราษฎรและทางหลวงให้เรียบร้อยดียิ่งขึ้น และเพื่อรวบรวมบท กฎหมายข้อบังคับในเรื่องนี้เข้าไว้เป็นหมวดหมู่ จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้า ฯ ให้ตราพระราชบัญญัติโดยบทมาตราไว้ดังต่อไปนี้”

#### ๖.๗ ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๒๙๕ เรื่องทางหลวง (ลงวันที่ ๒๘ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๑๕)

[ยกเลิกโดย มาตรา ๓ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕]

#### ๖.๘. พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕

เป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยานในแง่ของ “กฎกติกาการใช้รถจักรยานระหว่างเมือง” “สัญญาณ เครื่องหมาย ป้ายจราจร”, “การแบ่งชั้นทางหลวง” “มาตรฐานและลักษณะของทางหลวง งานทาง และเขตทางหลวง”, “มาตรฐานที่จอดรถ ระยะแนวต้นไม้ และเสาพาดสาย” “ข้อกำหนดทางวิศวกรรมของทางจักรยาน อุโมงค์ ผิวจราจร การรับน้ำหนัก การรองรับความเร็วความลาดชัน ที่จอดจักรยาน” รายละเอียดเฉพาะที่เกี่ยวกับจักรยาน กล่าวไว้ในหัวข้อ “พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕” “สัญญาณ เครื่องหมาย ป้ายจราจร” และ “ข้อกำหนดทางวิศวกรรมของ ทางจักรยาน และที่จอดจักรยาน”

**๖.๙ พระราชบัญญัติรถยนต์ ร.ศ.๑๒๘ (พ.ศ.๒๔๕๒) และประกาศแก้ไข เพิ่มเติม พุทธศักราช ๒๔๖๐**

**๖.๑๐ พระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช ๒๔๗๓**

[ยกเลิกโดย มาตรา ๓ แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒]

**๖.๑๑ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒**

เป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องและเทียบเคียงกับการใช้จักรยานในหลายเรื่อง เช่นใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลตลอดชีพ, ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ตลอดชีพ และการขนส่งรถจักรยาน ๒ ล้อ รายละเอียดเฉพาะที่เกี่ยวกับจักรยาน อยู่ในหัวข้อ “ใบอนุญาตขับรถส่วนบุคคลตลอดชีพ และใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ตลอดชีพ”, “พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒” และ “การขนส่งรถจักรยาน ๒ ล้อ” ของรายงานฉบับนี้

**๖.๑๒. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช ๒๔๗๗**

[ยกเลิกโดย มาตรา ๓ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒]

**๖.๑๓ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒**

เป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยานในแง่ของ “กฎกติกาการใช้รถจักรยาน ๒ ล้อในเมือง”, “สัญญาณ เครื่องหมาย ป้ายจราจร”,

**๗. ระบบหลักประกันสุขภาพในประเทศไทย<sup>๑๔</sup>**

**๗.๑ วิวัฒนาการระบบประกันสุขภาพไทย**

ระบบหลักประกันสุขภาพในประเทศไทย มีวิวัฒนาการแบบแยกส่วนสำหรับประชาชนแต่

<sup>๑๔</sup>สำนักงานวิจัยเพื่อการพัฒนาหลักประกันสุขภาพไทย (สวปก.) .(๒๕๕๗).ระบบหลักประกันสุขภาพในประเทศไทย.[ออนไลน์],เข้าถึงได้จาก : [http:// www.hisro.or.th](http://www.hisro.or.th) [กันยายน,๒๕๕๗].



ระบบหลักประกันสุขภาพในประเทศไทยมีวิวัฒนาการแบบแยกส่วนสำหรับประชาชนแต่ละกลุ่ม เช่น สำหรับกลุ่มลูกจ้างในภาคเอกชน สำหรับลูกจ้างในภาครัฐ และสำหรับประชาชนทั่วไปที่ไม่อยู่ในภาคการจ้างงานอย่างเป็นทางการ เช่น เกษตรกร ผู้ประกอบอาชีพอิสระ ฯลฯ เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีระบบประกันสุขภาพที่มีวัตถุประสงค์เฉพาะ เช่น คุ่มครองเฉพาะการบาดเจ็บที่เกิดจากการทำงาน หรือเฉพาะในกรณีเกิดอุบัติเหตุจากรถ เป็นต้น ดังแผนภาพประมวลวิวัฒนาการของระบบประกันสุขภาพไทยด้านล่าง

๒๔๘๘	การเก็บค่าบริการในสถานพยาบาลรัฐ						
					การลดหย่อนค่าบริการกับ		
๒๕๑๗	กองทุนทดแทน				คนที่ไม่สามารถจ่ายได้		
๒๕๑๘				บัตรรายได้ น้อย			
๒๕๒๓			สวัสดิการข้าราชการ				
๒๕๒๗						บัตรสุขภาพ	
						กองทุนชุมชน	
๒๕๓๓		ประกันสังคม					
๒๕๓๕				ผู้สูงอายุ			
๒๕๓๖	พรบ. ผู้ประสบภัยจากรถ						
๒๕๓๗				สปร.		ประกันสมัครใจ	
๒๕๔๑				ระเบียบใหม่			
๒๕๔๒			มาตรการควบคุมรายจ่าย	โครงการ SIP ใน ๖ จังหวัด		ใช้ DRG ชดเชยค่าใช้จ่ายสูง	
				คนจน		คนเกือบจน	ผู้ไม่มีประกัน
เม.ย. ๒๕๔๔				นำร่องหลักประกันสุขภาพถ้วนหน้าใน ๖ จังหวัด			
เม.ย. ๒๕๔๕				ขยายการดำเนินงานไปทั่วประเทศ			

ปี	ลูกจ้างภาคเอกชน	ลูกจ้างภาครัฐ	ประชาชนภายใต้โครงการหลักประกันสุขภาพถ้วนหน้า
----	-----------------	---------------	--

ที่มา : ดัดแปลงจาก Supachutikul. A (๑๙๙๕) Situation Analysis on Health Insurance and Future Development

### ๗.๒ ระบบหลักประกันสุขภาพในประเทศไทย

ประเทศไทยมีระบบหลักประกันสุขภาพหลัก ๓ ระบบใหญ่ด้วยกัน ได้แก่ (๑) ระบบประกันสังคม (๒) ระบบสวัสดิการรักษายาบาลข้าราชการและ (๓) ระบบหลักประกันสุขภาพถ้วนหน้า ทั้งนี้แต่ละระบบมีวิวัฒนาการและแนวคิดที่แตกต่างกัน ระบบสวัสดิการรักษายาบาลข้าราชการถือเป็นสวัสดิการที่รัฐจัดให้แก่ข้าราชการรวมถึงพ่อแม่และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะไม่เกิน ๒ คน ขณะที่ระบบประกันสังคมถือเป็นความมั่นคงด้านสังคมของลูกจ้างที่รัฐ นายจ้างและลูกจ้างร่วมกันสมทบแก่แรงงานในระบบ ส่วนระบบหลักประกันสุขภาพถ้วนหน้าเป็นรัฐสวัสดิการที่จัดให้แก่ประชาชนไทย กลุ่มอื่นๆที่เหลือ ซึ่งเกิดจากการรวมระบบประกันสุขภาพที่มีอยู่ในขณะนั้นซึ่งได้แก่ระบบสวัสดิการผู้ที่ควรช่วยเหลือเกื้อกูล ระบบบัตรประกันสุขภาพ และผู้ที่ไม่ใช่หลักประกันใดๆ

ระบบหลักประกันทั้งสามระบบมีการออกแบบระบบที่ต่างกันหลายประเด็น เช่น แหล่งเงินที่ใช้ สิทธิประโยชน์ ผู้ให้บริการ และระบบการจ่ายเงิน ดังแสดงในตารางด้านล่าง

ความแตกต่างของระบบหลักประกันทั้งสามของประเทศไทย

	ระบบสวัสดิการรักษายาบาลข้าราชการ	ระบบประกันสังคม	ระบบหลักประกันสุขภาพถ้วนหน้า
จำนวนผู้มีสิทธิ <sup>๑</sup>	๕ ล้านคน (๘%)	๙.๘๔ ล้านคน (๑๕.๘%)	๔๗ ล้านคน (๗๕%)
แหล่งเงิน	งบประมาณรัฐ รายจ่ายในปี ๒๕๕๑ เท่ากับ ๕๔,๙๐๔.๔๘ ล้านบาท <sup>๒</sup> (~๑๑,๐๐๐ บาท/คน)	สมทบจากรัฐ นายจ้าง และลูกจ้างฝ่ายละเท่ากัน ร้อยละ ๑.๕ ของเงินเดือน อัตราเหมาจ่ายรายหัวปี ๒๕๕๐ เท่ากับ ๑,๒๕๐ บาท และมีรายจ่ายรวม ๒,๑๓๓.๕ บาท/คน <sup>๓</sup>	งบประมาณรัฐ อัตราเหมาจ่ายรายหัวปี ๒๕๕๑ เท่ากับ ๒,๑๐๐ บาท <sup>๑</sup>
สิทธิประโยชน์	รอบด้านทั้งบริการผู้ป่วยนอก/ ใน ทันตกรรม ค่ายาเวชภัณฑ์ ค่าอาหารและห้องพิเศษ ค่าคลอด	รอบด้านทั้งบริการผู้ป่วยนอก/ ใน ทันตกรรม ค่ายาเวชภัณฑ์ ค่าอาหารและห้องสามัญ	รอบด้านทั้งบริการผู้ป่วยนอก/ ใน ทันตกรรม ค่ายาเวชภัณฑ์ ค่าอาหารและห้องสามัญ ค่าคลอดบุตร

	บุตร	ชตเชยกรณีคลอดบุตร ตาย พิการ	ชตเชยตาม ม.๔๑
ผู้ให้บริการ	สถานพยาบาลรัฐเป็นหลัก ใช้ รพ.เอกชนได้ กรณีฉุกเฉินแบบผู้ป่วยใน แต่เบิกได้ไม่เกิน ๓,๐๐๐ บาท	โรงพยาบาลรัฐและ เอกชนคู่สัญญา และ สถานพยาบาลในเครือข่าย	สถานพยาบาลรัฐและ เอกชนคู่สัญญา และ สถานพยาบาลในเครือข่าย
รูปแบบวิธีการจ่ายเงิน	ผู้ป่วยนอก ตามปริมาณบริการและราคาที่เรียกเก็บย้อนหลัง สำหรับบริการผู้ป่วยในตามรายป่วยในอัตราที่กำหนด (DRG)	เหมาจ่ายรายหัวรวม สำหรับบริการผู้ป่วยนอก และใน และจ่ายเพิ่มเป็นรายกรณี	เหมาจ่ายรายหัวสำหรับบริการส่งเสริมป้องกัน และ ผู้ป่วยนอก สำหรับบริการผู้ป่วยในจัดสรรงบประมาณตามน้ำหนักสัมพัทธ์ DRG

ที่มา: <sup>๑</sup> รายงานประจำปี ๒๕๕๑ สำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ, <sup>๒</sup> กรมบัญชีกลาง, <sup>๓</sup> สำนักงานประกันสังคมสำนักงานวิจัยเพื่อการพัฒนาหลักประกันสุขภาพไทย (สวปก.)

#### ๘. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

**สลิลลา ตระกูลเวช (๒๕๕๑)<sup>๑๕</sup>** ทำการวิจัยเรื่องการศึกษาการประยุกต์ใช้ระบบจักรยานสาธารณะในมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตบางเขน การศึกษาค้นคว้ามีวัตถุประสงค์เพื่อประยุกต์ใช้ระบบจักรยานสาธารณะในมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตบางเขน ผู้วิจัยได้ศึกษาวิวัฒนาการของระบบจักรยานสาธารณะในต่างประเทศเพื่อเป็นกรณีศึกษารวมทั้งศึกษาลักษณะทางกายภาพและสภาพแวดล้อมศักยภาพและปัญหาของพื้นที่แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงทางด้านการสัญจรในอนาคตและความต้องการของผู้ใช้โดยการสอบถามความคิดเห็นนิสิตและบุคลากร และการสำรวจภาคสนาม ผู้วิจัยได้นำผลจากการเก็บข้อมูลไปวิเคราะห์ด้วยระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (GIS) และโปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ (SPSS/PC) เพื่อวิเคราะห์ความคิดเห็นของนิสิตและบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยานและระบบจักรยานสาธารณะ

<sup>๑๕</sup> สลิลลา ตระกูลเวช.(๒๕๕๑).ทำการวิจัยเรื่องการศึกษาการประยุกต์ใช้ระบบจักรยานสาธารณะในมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตบางเขน.กรุงเทพฯ: สาขาวิชาการวางแผนผังเมืองและสภาพแวดล้อม มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

ผลการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการประยุกต์ใช้ระบบจักรยานสาธารณะ โดยมหาวิทยาลัยเป็นองค์กรบริหารดูแลระบบ ซึ่งหากมีการเก็บค่าบริการควรเก็บเป็นค่าใช้จ่ายในการจัดเจ้าหน้าที่ดูแลรักษาความปลอดภัย และค่าความเสียหายที่อาจเกิดจากจักรยานปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการเลือกใช้หรือไม่ใช้ระบบจักรยานสาธารณะ คือ ระบบสัญญาณที่กลุ่มตัวอย่างเลือกใช้ในการเดินทางระหว่างที่พักและมหาวิทยาลัย กลุ่มตัวอย่างที่เดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะและการเดินทางเท้า ส่วนระบบที่เหมาะสม คือ ระบบเช่าจักรยานแบบห้องสมุดคิดค่าธรรมเนียมการใช้จักรยานเป็นรายภาคการศึกษา โดยเก็บร่วมกับค่าบำรุงการศึกษา แผนการปรับปรุงเส้นทางจักรยานแบ่งออกเป็น ๕ ระยะตามโครงการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินและการเดินทางที่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่โครงข่ายจักรยานประกอบด้วย เส้นทาง ๓ ประเภท ได้แก่ ทางจักรยานบนถนน เส้นทางเฉพาะสำหรับจักรยาน และทางจักรยานในเส้นทางคู-คลอง และสถานีจักรยานสาธารณะ ๑๕ จุด

ภาวิณี เอี่ยมตระกูล พิริยา ชัมเจริญและพรชัย จันทร์ถาวร<sup>๑๖</sup> ทำการวิจัยเรื่อง แนวทางการศึกษาการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนของเมือง: กรณีศึกษาเทศบาลเมืองท่าโขลง จังหวัดปทุมธานี การสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยยังคงเป็นปัญหาที่ร้ายแรงและมีความซับซ้อนในหลายมิติด้วยเหตุนี้การวิจัยที่สามารถตอบปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของพื้นที่ได้อย่างแท้จริงจำเป็นต้องอาศัยการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่เข้ามาแลกเปลี่ยนเรียนรู้เพื่อให้เกิดแนวทางแก้ไขปัญหาด้วยการประยุกต์การศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมโดยจากการศึกษาพบว่ากระบวนการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ศึกษาเทศบาลท่าโขลง จังหวัดปทุมธานี ได้เริ่มต้นการมีส่วนร่วมของชุมชนในมิติของการเรียนรู้ร่วมกันในการสร้างความตระหนักและเข้าใจด้านความปลอดภัยทางถนนแล้วจึงสามารถระบุจุดและสร้างแผนที่เสี่ยงอุบัติเหตุทางถนนซึ่งทำให้สามารถทราบถึงสภาพปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในปัจจุบันของประชาชนอันมาสู่ขั้นตอนของการร่วมกันแสวงหาแนวทางในการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน โดยได้มีการบูรณาการความร่วมมือจากหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้องทั้งในส่วนของท้องถิ่นประชาชนและเยาวชนในชุมชนการดำเนินการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมนี้ไม่เพียงแต่ก่อให้เกิดการรับฟังความคิดเห็นและการตัดสินใจแก้ปัญหาร่วมกันแต่ยังสร้างความเข้มแข็งของชุมชนทางด้านความปลอดภัยทางถนนซึ่งเป็นการเชื่อมโยงของกลุ่มเป้าหมายในการจัดตั้งแนวทางการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่โดยมีสถาบันการศึกษาเป็นผู้ประสานความร่วมมือและมอบองค์ความรู้แก่ชุมชนเพื่อสร้างความตระหนักต่อปัญหาและแนวคิดเบื้องต้นในการจัดการความปลอดภัยด้วยตนเองอันนำมาสู่การขับเคลื่อนและการพัฒนายุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน

<sup>๑๖</sup> ภาวิณี เอี่ยมตระกูล พิริยา ชัมเจริญและพรชัย จันทร์ถาวร. (๒๕๕๕).แนวทางการศึกษาการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนของเมือง:กรณีศึกษาเทศบาลเมืองท่าโขลง จังหวัดปทุมธานี.กรุงเทพฯ: คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

**ไชยยศ รัตนพงษ์และณัฐ นิลวัชร(๒๕๔๖)<sup>๑๗</sup>** ทำการวิจัยเรื่องโครงการศึกษากฎหมายเกี่ยวกับการใช้จักรยานในประเทศไทย จากงานวิจัยได้ศึกษาค้นคว้ากฎหมายที่กระจายอยู่ตามพระราชบัญญัติ พระราชกำหนด กฎกระทรวง ประกาศและข้อกำหนดต่างๆประมาณ ๕๐ฉบับและคัดกฎหมายแต่ละเรื่องมาเรียบเรียงลงตามหัวข้อที่เกี่ยวข้องกันก่อนที่จะศึกษาวิเคราะห์แล้วกำหนดเป็นโครงสร้างขึ้นมากกว่า ๑๐หัวข้อเรื่องจากนั้นก็จัดทำเป็นร่างรายงานสำหรับการประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการจากทั้งภาครัฐองค์กรเอกชนและประชาชนที่เกี่ยวข้องกับข้อเสนอแนะของผู้ที่ไม่สามารถมาร่วมสัมมนาอีกส่วนหนึ่งเพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลที่จะมาวิเคราะห์แล้วสรุปเป็นรายงานที่ต้องกลั่นกรองและเขียนเป็นเชิงวิชาการตั้งข้อสรุปต่อไปนี้

๑. ประวัติความเป็นมาของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยานในประเทศไทย
๒. การจดทะเบียนและใบขับขี่จักรยาน
๓. ลักษณะรถ กฎจราจร และมารยาทในการใช้จักรยาน
๔. กฎระเบียบในทางระหว่างเมือง ป้าย เครื่องหมายจราจรนอกเมืองกับข้อกำหนดทางวิศวกรรมของทางจักรยานและที่จอดจักรยาน
๕. การขนส่งจักรยาน
๖. พิกัดอัตราศุลกากร
๗. การประกันภัย
๘. การได้มา การจัดหาที่ดินเพื่อสร้างทางจักรยานและการดูแลรักษา
๙. ตัวอย่างองค์การด้านระบบขนส่งมวลชนที่มาแห่งที่ดิน
๑๐. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดนโยบายและจัดระบบทางจักรยาน

**วิติยา ปิตตังนาโพธิ์และคณะ (๒๕๕๕)<sup>๑๘</sup>** ทำการศึกษาเรื่องแรงจูงใจและอุปสรรคในการใช้จักรยานสำหรับคนที่เดินทางด้วยจักรยานในประเทศไทย เพื่อส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมการใช้จักรยานในการเดินทางในชีวิตประจำวันให้มากขึ้น การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้จึงมุ่งค้นหาปัจจัยที่ช่วยสร้างแรงจูงใจให้คนใช้จักรยาน และอุปสรรคต่อการใช้จักรยาน เพื่อนำข้อเท็จจริงดังกล่าวไปประยุกต์ใช้สำหรับภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในการสร้างสภาพแวดล้อมด้านต่างๆ ให้เกื้อหนุนต่อการใช้จักรยาน และขจัดอุปสรรคสำคัญในการขี่จักรยานต่อไป จากการศึกษากลุ่มตัวอย่างที่ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันอยู่แล้วจำนวน ๒,๐๒๔ คน ใน ๙ จังหวัด โดยกำหนดช่วงชั้นคะแนนออกเป็น ๑-๕ และใช้วิธีคำนวณค่าคะแนนถ่วงน้ำหนัก พบว่าเหตุผลจูงใจที่สำคัญ ๓ อันดับแรกที่ทำให้ประชาชนที่ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันอยู่แล้วได้ใช้จักรยาน คือ (๑) ได้ออกกำลังกาย ร่างกายแข็งแรง(คะแนน ๔.๑๖) (๒) ลดมลพิษ ลดโลกร้อน (คะแนน ๓.๙๗) และ (๓) ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (คะแนน ๓.๙๕) โดย

<sup>๑๗</sup> ไชยยศ รัตนพงษ์และณัฐ นิลวัชร.(๒๕๔๖). **ทำการวิจัยเรื่องโครงการศึกษากฎหมายเกี่ยวกับการใช้จักรยานในประเทศไทย.**กรุงเทพฯ:ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย.

<sup>๑๘</sup>วิติยา ปิตตังนาโพธิ์และคณะ.(๒๕๕๕). **แรงจูงใจและอุปสรรคในการใช้จักรยานสำหรับคนที่เดินทางด้วย จักรยานในประเทศไทย.**กรุงเทพฯ:ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย.

เหตุผลที่สำคัญน้อยที่สุด คือ สะดวกดี (คะแนน ๑.๘๗) และเท่, เก๋, เข้ากับกระแสสังคม (คะแนน ๒.๓๔) ซึ่งสอดคล้องกับปัจจัยในเรื่องอิทธิพลที่สำคัญ ๓ อันดับแรกที่มีผลต่อการเลือกใช้วิธีการเดินทางด้วยจักรยาน คือ (๑) ได้ออกกำลังกาย ร่างกายแข็งแรง (คะแนน ๔.๐๓) (๒) ใช้จักรยานไปเที่ยวและพักผ่อนในชีวิตประจำวันได้ (คะแนน ๓.๖๗) และ (๓) ถ้าพิสูจน์ได้ว่าการใช้จักรยานประหยัดค่าใช้จ่ายกว่าการเดินทางแบบอื่น (คะแนน ๓.๔๐) โดยอิทธิพลที่สำคัญน้อยที่สุด คือ มีดาราคงใจใช้จักรยานเป็นตัวอย่าง (คะแนน ๑.๗๓) และมีคนขี่จักรยานเก่งมาช่วยเป็นที่ปรึกษาออกถนนก่อนในช่วงแรกๆ (คะแนน ๒.๐๑) สำหรับอุปสรรคที่สำคัญ ๓ อันดับแรก ในการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน คือ (๑) ฝนเป็นอุปสรรค (คะแนน ๓.๓๙) (๒) กลักรถชน อุบัติเหตุจากรถยนต์ (คะแนน ๓.๓๔) และ (๓) คนขับรถประเภทอื่นไม่มีวินัยจราจร (คะแนน ๓.๒๗) และอุปสรรคที่สำคัญน้อยที่สุด คือ ๑) ไม่เท่ ไม่เก๋ เซย ไม่ทันสมัย (คะแนน ๑.๙๑) และ ๒) ขี่จักรยานไม่คล่อง ไม่กล้าออกถนน (คะแนน ๑.๙๘)

อย่างไรก็ตาม การศึกษาในรายละเอียดของอุปสรรคที่ผู้ใช้จักรยานกังวลเป็นอันดับแรกๆ เช่น กลัวอุบัติเหตุกลัวถูกสุนัขกัด เมื่อวิเคราะห์ข้อมูลแล้วพบว่า สถิติการเกิดอุบัติเหตุและการถูกสุนัขกัดกลับมีสัดส่วนไม่มากนัก โดยร้อยละ ๑ ของคนใช้จักรยานเท่านั้นที่เคยประสบอุบัติเหตุรุนแรงและต้องไปพบแพทย์ ร้อยละ ๒๗ เคยประสบอุบัติเหตุแต่ไม่รุนแรงและร้อยละ ๗๒ ยังไม่เคยประสบอุบัติเหตุ ซึ่งในกลุ่มผู้ที่ประสบอุบัติเหตุมีสาเหตุจากปัจจัยภายนอกร้อยละ ๔๑ ซึ่งประกอบด้วยทางไม่ดี ร้อยละ ๒๖ และเกิดจากความผิดพลาดผู้อื่นร้อยละ ๑๕ สำหรับคนใช้จักรยานที่เคยถูกสุนัขกัดมีประมาณร้อยละ ๑๔ เท่านั้น

จากผลการศึกษาดังกล่าว อาจสรุปแนวทางส่งเสริมให้เกิดการใช้จักรยานในเบื้องต้น ได้ดังนี้ การรณรงค์ถึงประโยชน์ของการใช้จักรยานโดยเน้นประเด็นด้านสุขภาพ สิ่งแวดล้อม และเศรษฐกิจของประชาชนเป็นเหตุผลหลัก ในขณะที่เดียวกันก็จำเป็นต้องจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้จักรยาน เช่น การเพิ่มเส้นทางจักรยานเพื่อเชื่อมระหว่างสถานที่สำคัญ แหล่งงาน กับย่านที่อยู่อาศัย การปลูกต้นไม้ให้ร่มเงาหรือติดตั้งหลังคาคลุมฝนในเส้นทางจักรยานที่ผู้คนนิยมใช้ และการติดตั้งอุปกรณ์เพื่อป้องกันอันตรายให้แก่ผู้ใช้จักรยานพาหนะประเภทอื่นๆ

**พิเชษฐ เรือนสอน(๒๕๕๕)<sup>๑๙</sup>** ศึกษาเรื่องการศึกษาเพื่อเสนอแนะแนวทางการจัดทำเส้นทางจักรยานภายในชุมชน กรณีศึกษาชุมชนโดยรอบสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าลาดกระบัง การวิจัยฉบับนี้เป็นการศึกษาถึงพฤติกรรมในการใช้จักรยานเดินทางรวมทั้งศึกษาถึงสภาพปัญหาและอุปสรรคที่มีต่อการใช้จักรยานเดินทาง เพื่อที่จะเสนอแนะแนวทางที่เหมาะสมสำหรับการจัดทำเส้นทางจักรยานในชุมชนที่อยู่โดยรอบสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง โดยในการวิจัยครั้งนี้ได้ทำการศึกษาจากทั้งกลุ่มผู้ใช้จักรยานเดินทางและทัศนคติด้านต่างๆ ที่มีต่อการใช้

<sup>๑๙</sup>พิเชษฐ เรือนสอน.(๒๕๕๕).การศึกษาเพื่อเสนอแนะแนวทางการจัดทำเส้นทางจักรยานภายในชุมชน: กรณีศึกษาชุมชนโดยรอบสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าลาดกระบัง. กรุงเทพฯ: คณะการวางแผนภาค

จักรยานเดินทางและทัศนคติด้านต่างๆ ที่มีต่อการใช้จักรยานเดินทางจากประชากรทั้งสองกลุ่มดังกล่าว

ผลการศึกษาพบว่ากลุ่มผู้ที่นิยมใช้จักรยานเดินทางกันมากที่สุดในบริเวณพื้นที่ศึกษาได้แก่ กลุ่มนักศึกษาของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ซึ่งจะนิยมใช้จักรยานเดินทางไปจากย่านหอพักของเอกชนเพื่อเดินทางไปยังสถานศึกษาเป็นวัตถุประสงค์หลักของการเดินทาง เนื่องจากเป็นพาหนะที่ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางเป็นเหตุผลสำคัญ ซึ่งในการใช้จักรยานเดินทางนั้นส่วนใหญ่จะมีระยะทางประมาณ ๐.๕ - ๑.๐ กม. เท่านั้น และจะใช้เวลาเดินทางไปถึงที่หมายได้ภายในระยะเวลาเพียง ๑๐-๑๕ นาทีเท่านั้น ผลการศึกษาได้พบว่าภายในบริเวณพื้นที่ศึกษาจะมีปริมาณการสัญจรของจักรยานในเส้นทางต่างๆ โดยเฉลี่ยจะอยู่ในช่วงตั้งแต่ ๓๑-๑๙๓ คัน ชม. โดยที่บริเวณถนนคุณหญิงเยี่ยมเป็นเส้นทางที่มีปริมาณการสัญจรของจักรยานสูงที่สุดในพื้นที่ศึกษา สำหรับความเร็วเฉลี่ยในการใช้จักรยานเดินทางนั้นพบว่า เพศหญิงจะใช้ความเร็วในการขี่จักรยาน ๑๓.๖๗ กม./ชมทำนองส่วนใหญ่ในเพศชายจะใช้ความเร็วที่สูงกว่า คือ ๑๕.๕๓ กม./ชม นอกจากนี้แล้วผลการศึกษายังพบว่าปัญหาสำคัญในการใช้จักรยานเดินทางภายในบริเวณพื้นที่ศึกษาแห่งนี้ได้แก่ปัญหาเนื่องจากการจราจรบนท้องถนนเป็นปัญหาที่สำคัญที่สุด รวมทั้งปัญหาความปลอดภัยจากการถูกลักขโมยจักรยานด้วยเช่นกัน สำหรับทางด้านกลุ่มผู้ที่ไม่ใช้จักรยานเดินทางภายในบริเวณพื้นที่ศึกษา โดยที่พาหนะที่นิยมนำมาใช้เดินทางกันมากที่สุดในบริเวณพื้นที่ศึกษาได้แก่ จักรยานยนต์ส่วนตัว แต่อย่างไรก็ตามกลุ่มตัวอย่างกลุ่มนี้มีจำนวนประชากรเกือบครึ่งหนึ่งที่ยินดีจะหันมาใช้จักรยานเดินทางอย่างเพียงพอ ซึ่งในการหันมาใช้จักรยานเดินทางแทนการใช้พาหนะที่ใช้เครื่องยนต์นั้นจากการศึกษาพบว่าจะสามารถช่วยลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ๑,๓๐๘-๒,๖๑๗ ลิตร เลยทีเดียวผลการวิเคราะห์ดังกล่าวนี้ชี้ให้เห็นถึงระดับการยอมรับที่ดีต่อการนำจักรยานมาใช้เดินทางกันเพิ่มมากขึ้น ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงการมีศักยภาพที่ดีสำหรับการส่งเสริมระบบการเดินทางด้วยจักรยานขึ้นมาภายในบริเวณพื้นที่ศึกษาแห่งนี้

โดยสรุปแล้วบริเวณพื้นที่ศึกษาสามารถที่จะพัฒนารูปแบบของเส้นทางจักรยานได้ด้วยกันทั้งหมด ๔ รูปแบบ คือการใช้จักรยานเดินทางร่วมกันกับยานพาหนะอื่นๆ บนท้องถนนทั่วไป (Shared road way) สำหรับในเส้นทางที่มีปริมาณการสัญจรของจักรยานต่ำและไม่มีพื้นที่ว่างเหลือมากพอสำหรับการขยายพื้นผิวการจราจร (เช่น ถนน ซอย หรือถนนสายย่อย) การใช้จักรยานสัญจรบนทางเท้า (Side walked Bike way) สำหรับในเส้นทางที่มีทางเท้ากว้างและได้มีการจัดสิ่งสาธารณูปโภคไว้อย่างเป็นระเบียบ การจัดทำช่องทางจักรยาน (Bike way) สำหรับในเส้นทางที่มีปริมาณการสัญจรของรถยนต์สูงและมีปริมาณการสัญจรของจักรยานสูงด้วย และการจัดทำเส้นทางเฉพาะสำหรับจักรยาน (Bike Part) สำหรับในเส้นทางที่มีปริมาณการสัญจรของจักรยานสูงและยังมีพื้นที่ว่างด้านข้างถนนเหลือมากพอสำหรับการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในการใช้จักรยานเดินทาง

**จักรพิพัฒน์ อัครบุญญาเลิศและคณะ(๒๕๕๕)<sup>๒๐</sup>** ทำการศึกษาว่าทำไมคนไทยจึงไม่นิยมใช้จักรยานเพื่อส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมการใช้จักรยานในการเดินทางในชีวิตประจำวันให้มากขึ้น การศึกษาครั้งนี้จึงมุ่งค้นหาปัจจัยที่ช่วยสร้างแรงจูงใจให้คนใช้จักรยานและอุปสรรคต่อการใช้จักรยาน และอุปสรรคต่อการใช้งานเพื่อนำข้อเท็จจริงดังกล่าวไปประยุกต์ใช้สำหรับภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในการสร้างสภาพแวดล้อมต่างๆให้เกื้อหนุนต่อการใช้จักรยานและขจัดอุปสรรคสำคัญในการขี่จักรยานต่อไป จากการศึกษากลุ่มตัวอย่างที่ไม่ได้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันจำนวน ๑,๖๗๖ คนใน ๙ จังหวัดซึ่งอนุมานว่าเป็นตัวแทนชาวบ้านไทยโดยกำหนดช่วงชั้นคะแนนออกเป็น ๑-๕ และใช้วิธีคำนวณค่าคะแนนถ่วงน้ำหนัก พบว่าอุปสรรคที่สำคัญอันดับแรกที่ทำให้ผู้ที่ยังไม่ได้ใช้จักรยานในการเดินทางรู้สึกไม่อยากใช้จักรยานคือ (๑)ไปไม่ได้ถึงจุดหมายปลายทางซึ่งอยู่ไกลไปต้องไปต่อการเดินทางประเภทอื่นอีกเช่นรถ เรือ(คะแนน ๓.๕๙) (๒)ใช้มอเตอร์ไซค์สะดวกกว่าทั้งมอเตอร์ไซค์ของตนเองและมอเตอร์ไซค์รับจ้าง(คะแนน ๓.๕๑) (๓)ร้อนแดด (คะแนน ๓.๔๙) และอุปสรรคที่สำคัญน้อยที่สุดคือ(๑)จักรยานราคาแพง(คะแนน ๑.๙๕ไม่ทันสมัยคะแนน ๒.๐๒ สำหรับอิทธิพลที่สำคัญอันดับแรกที่มีผลทำให้ผู้ที่ยังไม่ได้ใช้จักรยานหันมาสนใจใช้จักรยานในการเดินทางคือ (๑)ได้ออกกำลังกายร่างกายแข็งแรง (คะแนน ๓.๙๔) (๒) เส้นทางร่มรื่น(คะแนน ๓.๕๘)และ (๓)อากาศไม่มีมลพิษหรือน้อย(คะแนน ๓.๖๔) โดยอิทธิพลที่มีความสำคัญน้อยที่สุดคือมีดาราคมนักการเมืองใช้จักรยานเป็นตัวอย่าง(คะแนน ๑.๘๕)และมีคนขี่จักรยานเก่งมาช่วยเป็นพี่เลี้ยงพาออกถนนในช่วงแรกๆ

จากผลการศึกษาได้เสนอแนวทางสำคัญเพื่อส่งเสริมและจูงใจให้ผู้ที่ยังไม่ได้ใช้จักรยานหันมาสนใจที่จะใช้จักรยานดังนี้การจัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้จักรยานเพื่อเชื่อมระหว่างสถานที่สำคัญๆแหล่งงานกับย่านที่อยู่อาศัยเพื่อลดรอยต่อการเดินทาง การใช้จ่ายมาตรการทางการเงินเพื่อส่งเสริมให้มีการเตรียมบริเวณจอดจักรยานในพื้นที่สาธารณะ หรือในอาคารสถานที่ที่ให้ความสะดวกมากกว่ายานพาหนะประเภทอื่นๆ การปลูกต้นไม้ให้ร่มเงาหรือติดตั้งหลังคาคลุมฝนในเส้นทางจักรยานหลักๆ ตลอดจนการรณรงค์ถึงประโยชน์ของการใช้จักรยานโดยเน้นประเด็นด้านสุขภาพที่ได้มากกว่าการใช้มอเตอร์ไซค์ และเป็นการเดินทางที่ช่วยรักษาสภาพแวดล้อม

**ปีติเทพ อยู่ยืนยง(๒๕๕๖)<sup>๒๑</sup>** ศึกษาแนวทางการพัฒนากฎหมายจักรยานของสหภาพยุโรป การพัฒนากฎหมายจักรยานในลักษณะที่เป็นข้อบังคับเดียว (single directive) ที่รวมเอามาตรการต่างๆ ที่เกี่ยวกับปัจจัยต่างๆ ที่เอื้อต่อการใช้งานจักรยาน น่าจะเป็นหนทางที่ดีสำหรับการสร้างทิศทางของบทบัญญัติของประเทศต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการใช้งานจักรยานให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน โดยกฎหมายจักรยานของสหภาพยุโรปควรบรรจุหลักการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการสนับสนุนการใช้งาน

<sup>๒๐</sup> จักรพิพัฒน์ อัครบุญญาเลิศและคณะ.(๒๕๕๕).ทำไมคนไทยจึงไม่นิยมใช้จักรยาน. กรุงเทพฯ:ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย.

<sup>๒๑</sup>ปีติเทพ อยู่ยืนยง. (๒๕๕๖). แนวทางการพัฒนากฎหมายจักรยานของสหภาพยุโรป. Retrieved February ๑๔, ๒๐๑๓, from <http://prachatai.com/journal/๒๐๑๓/๐๑/๔๔๙๒๙>



จักรยานหรือโครงการจักรยานอื่นๆ ที่สหภาพยุโรปให้การสนับสนุน ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของมาตรการผังเมืองที่เอื้อต่อการใช้งานจักรยานในพื้นที่ชุมชนเมือง มาตรการความปลอดภัยในผลิตภัณฑ์จักรยาน มาตรการความปลอดภัยสำหรับผู้ขับขี่จักรยาน และมาตรการจูงใจอื่นๆ ให้ผู้คนหันมาใช้จักรยานในพื้นที่ชุมชนเมือง อนึ่ง อาจมีความเห็นโต้แย้งว่าการพัฒนากฎหมายจักรยานในลักษณะที่เป็นข้อบังคับเดียวดังที่ได้กล่าวมาอาจเป็นการยากและอาจเผชิญอุปสรรคหลายประการ เช่น ค่านิยมหรือทัศนคติของประชาชนต่อการใช้จักรยานในแต่ละประเทศที่แตกต่างกัน สภาพภูมิประเทศกับภูมิอากาศที่เอื้อต่อการใช้งานจักรยานแตกต่างกัน วัฒนธรรมการใช้งานจักรยานในแต่ละประเทศที่แตกต่างกัน และการกระจายตัวของบทบัญญัติสหภาพยุโรปที่เกี่ยวข้องกับการใช้งานจักรยานในพื้นที่ชุมชนเมือง เป็นต้น

ดังนั้น การพัฒนากฎหมายจักรยานของสหภาพยุโรปจึงถือเป็นความท้าทายของสหภาพยุโรปและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการใช้งานจักรยานต่างๆ ที่สหภาพยุโรปให้การสนับสนุน รวมไปถึงประเทศสมาชิกที่ตระหนักถึงความสำคัญของการใช้จักรยานและวัฒนธรรมการใช้จักรยานในชุมชนเมือง ในการร่วมกันสร้างหลักเกณฑ์หรือแนวทางการใช้จักรยานสำหรับสหภาพยุโรปในอนาคต

**ปิติเทพ อยู่ยืนยง(๒๕๕๖)<sup>๒๒</sup>** ศึกษากฎหมายผังเมืองของอังกฤษที่สนับสนุนวัฒนธรรมการใช้จักรยานในพื้นที่ชุมชนเมือง วัฒนธรรมการใช้จักรยานจากการใช้งานจักรยานในพื้นที่ชุมชนเมือง ผ่านกิจกรรมรณรงค์ของภาคเอกชนและกิจกรรมต่างๆ ของภาครัฐ ได้รับการส่งเสริมและสนับสนุนให้วัฒนธรรมการใช้จักรยานปรากฏชัดมากขึ้นและได้รับความสะดวกในการเข้าถึงโครงสร้างขั้นพื้นฐานที่สอดคล้องกับการใช้งานจักรยานในพื้นที่ชุมชนเมืองมากขึ้น อย่างไรก็ตาม การขี่จักรยานจะกลายมาเป็นวัฒนธรรมที่ดีในชุมชนเมืองได้ก็ต้องปลูกฝังความเป็นระเบียบเรียบร้อยและการประสานระหว่างองค์ความรู้หรือมาตรการต่างๆ ให้กับประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ชุมชนเมืองและในประเทศให้ตระหนักและเข้าใจถึงบริบทการใช้จักรยาน รวมไปถึงกิจกรรมอื่นๆ ที่สอดคล้องกับการใช้จักรยานในพื้นที่ชุมชนเมือง ด้วยเหตุนี้ การกำหนดบทบัญญัติกฎหมายเพื่อสนับสนุนวัฒนธรรมการใช้จักรยานจึงถือเป็นวิธีการที่ตัวอย่างหนึ่งในการสร้างระเบียบแบบแผนให้ประชาชนที่เป็นผู้ขับขี่จักรยานในประเทศ ได้ตระหนักถึงระเบียบและปฏิบัติตามระเบียบเพื่อให้การใช้งานจักรยานในพื้นที่ชุมชนเมืองเป็นไป

**วิมลสิทธิ์ พรยางกุล(๒๕๕๕)<sup>๒๓</sup>** ศึกษาการสร้างสรรคสภาพแวดล้อมชุมชนเมืองที่น่าอยู่อาศัย ปัญหาที่มองไม่เห็นและแนวทางแก้ไข ด้วยอิทธิพลสังคมทุนนิยมตะวันตก ภายใต้กระแสโลกาภิวัตน์ กรุงเทพมหานครได้มีการเปลี่ยนแปลงสู่ความเป็นเมืองอย่างรวดเร็ว สภาพแวดล้อมชุมชนมีความนำ

<sup>๒๒</sup> ปิติเทพ อยู่ยืนยง. (๒๕๕๖). กฎหมายผังเมืองของอังกฤษที่สนับสนุนวัฒนธรรมการใช้จักรยานในพื้นที่ชุมชนเมือง. Retrieved February ๑๔, ๒๐๑๓, from <http://prachatai.com/journal/๒๐๑๓/๐๑/๔๔๙๒๙>

<sup>๒๓</sup> วิมลสิทธิ์ พรยางกุล.(๒๕๕๖). ศึกษาการสร้างสรรคสภาพแวดล้อมชุมชนเมืองที่น่าอยู่อาศัย: ปัญหาที่มองไม่เห็นและแนวทางแก้ไข. กรุงเทพฯ:คณะสถาปัตยกรรมและการผังเมือง มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

อยู่นำอาศัยลดลง งานวิจัยเบื้องต้นนี้ จึงมีวัตถุประสงค์ของการวิจัย เพื่อศึกษาสภาพการณ์ทั่วไปในมิติและประเด็นปัญหาของชุมชนเมืองใน ๓ ประการสำคัญ ได้แก่ ๑) การสร้างสรรค์ความเป็นระเบียบเรียบร้อยของชุมชนเมือง ๒) การสร้างสรรค์สัญลักษณ์ของชุมชนเมือง ๓) การสร้างสรรค์ความยั่งยืนให้กับชุมชนเมือง พร้อมทั้งเสนอแนวทางชุมชนเมืองปัญหาของชุมชนเมือง รวมทั้งการศึกษาหาแนวทางในการเพิ่มพูนบุคลากรที่มีศักยภาพในการจินตศักยภาพในการรับผิดชอบการสร้างสรรค์และฟื้นฟูสภาพแวดล้อมชุมชนเมือง ทั้งนี้โดยอาศัยการสำรวจทางกายภาพสภาพทั่วไปของสภาพแวดล้อมชุมชนเมืองในมิติและประเด็นปัญหาต่างๆ พร้อมกับการเก็บรวบรวมข้อมูลทางเอกสารเกี่ยวกับงานศึกษาวิจัยที่เกี่ยวข้องรวมทั้งจากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญและผู้ปฏิบัติวิชาชีพที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะมีส่วนช่วยตรวจสอบและยืนยันประเด็นปัญหาและแนวทางแก้ไข

การวิจัยเบื้องต้นนี้ พบว่า สภาพแวดล้อมชุมชนเมืองที่นำอยู่อาศัยจะต้องมีการปรับปรุงและสร้างสรรค์ในมิติประการแรก ความเป็นระเบียบเรียบร้อยของสภาพแวดล้อมชุมชนเมือง เกี่ยวกับภาระการรับรู้ข่าวสารจากสื่อโฆษณา ความรกรุงรังของสภาพแวดล้อม ความหลากหลายของรูปแบบสถาปัตยกรรม รวมทั้งการจัดระเบียบสังคมพื้นที่ย่านธุรกิจบันเทิงในมิติประการที่สอง การสร้างสรรค์สัญลักษณ์ของสภาพแวดล้อมชุมชนเมือง เกี่ยวกับการจัดสภาพแวดล้อมอย่างเหมาะสม เพื่อให้เกิดจินตภาพสาธารณะ การอนุรักษ์งานสถาปัตยกรรมที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์และคุณค่าทางสถาปัตยกรรม และการสร้างสรรค์สถาปัตยกรรมให้เป็นสัญลักษณ์ใหม่ของชุมชนเมือง ส่วนในมิติประการที่สาม การสร้างสรรค์ความยั่งยืนของสภาพแวดล้อมชุมชนเมือง ต้องพิจารณาการสร้างสรรค์พื้นที่สีเขียว พื้นที่ลานเมือง/สวนวัฒนธรรม และถนนคนเดิน ตลอดจนการกำหนดการใช้สอยพื้นที่แบบผสมผสาน การวิเคราะห์สภาพการณ์นำอยู่อาศัยที่ลดลงและแนวทางสร้างสรรค์สภาพแวดล้อมชุมชนเมืองดังกล่าวข้างต้น นำไปสู่แนวทางแก้ไขปัญหาด้านบุคลากร ซึ่งได้มุ่งไปที่ให้สถาบันการศึกษาเปิดสอนหลักสูตรการออกแบบชุมชนเมืองเพิ่มขึ้น เพื่อผลิตบุคลากรวิชาชีพที่จะเป็นกำลังสำคัญในการสร้างสรรค์สภาพแวดล้อมชุมชนเมือง และสู่การหากระบวนการเพื่อส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนในการกำหนดนโยบายและการตัดสินใจเลือกแนวทางการสร้างสรรค์ชุมชน โดยเฉพาะที่เกี่ยวกับเทคนิคการสร้างความเข้าใจ และการมีวิจรณ์ญาณต่อการพิจารณาได้อย่างรวดเร็ว ดังเช่นเทคนิคเกมส์จำลอง เป็นต้น นอกจากนี้ ยังเสนอแนะให้มีการพิจารณาการจัดทำกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบสภาพแวดล้อมชุมชนเมืองโดยตรง ที่จะยกระดับคุณภาพชีวิต และการกำหนดมาตรฐานสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ รวมทั้งแนวทางต่างๆ ในการสร้างความมั่นคงทางวิชาชีพท้ายสุด งานวิจัยเบื้องต้นนี้ได้สรุปประเด็นเพื่อจัดทำเป็นชุดคำถามวิจัยเพื่อการจัดทำโครงการวิจัยต่อไปในอนาคต

**นนทิวัต ธรรมหทัย(๒๕๕๕)<sup>๒๔</sup>** ศึกษาการสร้างวัฒนธรรมการใช้จักรยานที่ยั่งยืนในมหาวิทยาลัยประสบการณ์จากโครงการ Active Campus ของบริษัท โคคา-โคล่า(ประเทศไทย)

<sup>๒๔</sup> นนนทิวัต ธรรมหทัย.(๒๕๕๕).การสร้างวัฒนธรรมการใช้จักรยานที่ยั่งยืนในมหาวิทยาลัย ประสบการณ์จากโครงการ Active Campus ของบริษัท โคคา-โคล่า(ประเทศไทย) จำกัด.กรุงเทพฯ: บริษัท โคคา-โคล่า(ประเทศไทย) จำกัด.

จำกัด คนจำนวนมากอาจรู้สึกทราบดีว่า เมื่อไม่นานมานี้เอง จักรยานเป็นเพียงทางเลือกในการเดินทางสำหรับผู้มีรายได้น้อย ซึ่งไม่มีทางเลือก หรือคิดว่าการขี่จักรยานเป็นเพียงกิจกรรมยามว่างของเด็กและเยาวชนเท่านั้น แต่หลังจากที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงขยับสูงขึ้นเรื่อยๆ อย่างต่อเนื่อง ประกอบกับเริ่มมีความตื่นตัวในเรื่องของการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและการรักษาสุขภาพ การใช้จักรยานก็ได้พลิกโฉมกลายเป็นทางเลือกของการสัญจรในเมืองที่ชนทุกชั้นหันมาให้ความสนใจกันทั่วโลก และหลายคนถึงกับมองว่าการใช้จักรยานเป็นเรื่องของความเท่หรือความทันสมัยเสียด้วยซ้ำ

สำหรับประเทศไทย การใช้จักรยานมีมานานมากแล้ว แต่อาจกล่าวได้ว่าคนทั่วไปก็มีได้ให้ความสนใจเท่าใดนัก จนกระทั่งเริ่มมีการผลิตจักรยานเสือภูเขาที่ราคาไม่แพงและจักรยานฟิกซ์เกียร์ที่ออกแบบได้อย่างสวยงามมาขาย การขี่จักรยานจึงกลายเป็นกิจกรรมที่มีสีสันและเป็นที่นิยมมากขึ้นเรื่อยๆ เมื่อยังมีกระแส “Copenhagenization” หรือการพัฒนาาระบบคมนาคมภายในเมืองให้เอื้อต่อการใช้จักรยานตามแบบอย่างกรุงโคเปนเฮเกน ประเทศเดนมาร์ก แลแนวคิด “ปาฏิหาริย์แห่งโบโกต้า” หรือการพัฒนาาระบบจักรยานที่ช่วยคลี่คลายปัญหาสังคมต่างๆ ในกรุงโบโกต้า ประเทศโคลัมเบียด้วยแล้ว ก็ยิ่งทำให้การใช้จักรยานกลายเป็นวาระทางด้านนโยบายสาธารณะเต็มรูปแบบ กลุ่มผู้สนับสนุนการใช้จักรยานในเขตเมืองเชื่อกันว่า การใช้จักรยานจะช่วยบรรเทาปัญหาทางสังคมหลายๆ อย่างที่มหานครอย่างกรุงเทพฯ กำลังประสบอยู่ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการเสื่อมโทรมของสภาพแวดล้อม การจราจรติดขัด การมีฝุ่นและมลพิษที่ไม่เหมาะสมของเยาวชน การล่มสลายของธุรกิจและชุมชนขนาดเล็ก ไปจนถึงวิถีชีวิตของผู้คนในเขตเมืองซึ่งขาดการมีกิจกรรมทางกายที่พอเพียง เหล่าผู้นำทางความคิด หรือแม้แต่ศิลปิน ดารา ก็ยังออกมาสนับสนุนให้มีการวางโครงข่ายคมนาคมให้เอื้อต่อการใช้จักรยานมากขึ้นจนในที่สุดการส่งเสริมการใช้จักรยานได้กลายเป็นวาระหนึ่งในการประชุม สมัชชาสุขภาพแห่งชาติครั้งที่ ๕ เมื่อเดือนธันวาคม ๒๕๕๕ ที่ผ่านมา ซึ่งนั่นหมายความว่า การใช้จักรยานได้รับการยอมรับแล้วว่าเป็นวาระเร่งด่วนทางด้านสุขภาพของประชากรไทย

บทความชิ้นนี้นำเสนอว่าหัวใจของงานการส่งเสริมการใช้จักรยานคือการบริหารความเปลี่ยนแปลง ยิ่งเปลี่ยนแปลงมากเท่าไร แรงต้านการเปลี่ยนแปลงก็จะมากขึ้นไปเท่านั้น ซึ่งมีได้หมายความว่า การเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่เป็นเรื่องที่เป็นไปไม่ได้ แต่เป็นเรื่องที่จะต้องบริหารจัดการอย่างระมัดระวัง การปรับเปลี่ยนทางด้านกายภาพจำเป็นจะต้องมีการลงทุนระดับหนึ่ง และนั่นอาจหมายถึงการเปลี่ยนแปลงในด้านการจัดลำดับความสำคัญทางนโยบายและแนวทางการจัดสรรทรัพยากรที่มีอยู่จำกัด แต่การปรับเปลี่ยนแต่เฉพาะด้านกายภาพอย่างเดียวเป็นเรื่องที่ไม่เพียงพอ การปรับความรู้สึกรู้สึกคิด ทศนคติและบรรทัดฐานทางสังคมก็เป็นเรื่องสำคัญที่จำเป็นต้องดำเนินควบคู่ไปกับการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพ และอาจเป็นเรื่องที่ยากที่สุดในการทำงานเรื่องนี้ หรืออาจกล่าวได้ถึงกับว่าจำเป็นต้องมีการปรับเปลี่ยนปัจจัยเหล่านี้ก่อนที่การปรับเปลี่ยนและการลงทุนทางกายภาพต่างๆ จะสามารถเกิดขึ้นได้เสียด้วยซ้ำ

บทความชิ้นนี้ มีชิ้นงานวิจัยที่ใช้ระเบียบวิธีวิจัยในการหาคำตอบว่าปัจจัยใดเป็นปัจจัยความสำเร็จที่สำคัญในการสรรค์สร้างวัฒนธรรมการใช้จักรยานที่ยั่งยืนในประเทศไทย และมีได้เป็นการทบทวนวรรณกรรมหรือข้อมูลต่างๆ อย่างเป็นระบบ เพื่อนำเสนอว่าปัจจัยใดบ้างเป็นปัจจัยที่จะช่วยส่งเสริมการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยได้อย่างมีประสิทธิภาพ บทความชิ้นนี้เป็นเพียงการแบ่งปันประสบการณ์ของผู้เขียนจากการได้มีโอกาสร่วมงานกับมหาวิทยาลัยสามแห่ง คือ

มหาวิทยาลัยมหิดล มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และมหาวิทยาลัยราชภัฏหมู่บ้านจอมบึง เพื่อส่งเสริมการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยได้อย่างมีประสิทธิภาพ บทความชิ้นนี้เป็นเพียงการแบ่งปันประสบการณ์ของผู้เขียนจากการได้มีโอกาสร่วมงานกับมหาวิทยาลัยสามแห่ง คือ มหาวิทยาลัยมหิดล มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และมหาวิทยาลัยราชภัฏหมู่บ้านจอมบึง เพื่อส่งเสริมการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยอย่างยั่งยืน บทความนี้เป็นการกล่าวถึงการบริหารจัดการความเปลี่ยนแปลงในโครงการเหล่านี้และปัจจัยต่างๆ ที่ทำให้ความเปลี่ยนแปลงเหล่านี้เกิดขึ้นได้และแม้ ณ ขณะนี้ ยังเร็วเกินไปที่จะสรุปได้เพียงว่าโครงการต่างๆ มีความยั่งยืนมากน้อยเพียงใด แต่ผู้เขียนหวังว่าเรื่องราวต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการเหล่านี้จะมีแง่มุมต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อผู้ที่สนใจงานด้านนี้และจะเป็นประโยชน์ แม้แต่กับผู้ที่มุ่งมั่นและพากเพียรพยายามในการสร้างความเปลี่ยนแปลงเชิงบวกด้านอื่นๆ ให้กับสังคมเราในปัจจุบัน

**วิริยะ นามศิริพงศ์พันธ์และคณะ(๒๕๕๒)<sup>๒๕</sup>** การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์(๑)ศึกษาบทบัญญัติของกฎหมายของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสิทธิเสรีภาพและความเสมอภาคทางการศึกษาของคนพิการตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย๒๕๕๐และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา(๒)เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคของการบังคับใช้บทบัญญัติดังกล่าว (๓)เฝ้าจัดทำรายงานข้อเสนอแนะแนวทางและรูปแบบที่เหมาะสมในการศึกษาแก่คนพิการการศึกษาครั้งนี้เป็นวิจัยประยุกต์

ผลการศึกษาในเรื่องสิทธิเสรีภาพและความเสมอภาคทางการศึกษาของคนพิการโดยใช้วิธี SWOTพบว่าจุดแข็งที่สำคัญคือมีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่เป็นอุปสรรคหรือจำกัดสิทธิเสรีภาพและความเสมอภาคทางการศึกษาของคนพิการส่วนจุดอ่อนคือการเข้าสู่ระบบการศึกษา งบประมาณ บุคลากร การคัดกรองส่วนโอกาสมีทั้งกฎหมายแม่และกฎหมายลูกที่กำหนดสิทธิเสรีภาพและความเสมอภาคส่วนข้อจำกัดมีหลายประการประกอบด้วย การบริหารจัดการการให้บริการ

ข้อเสนอแนะจากการศึกษามีข้อเสนอแนะอาทิควรเผยแพร่ความรู้ในสิทธิเสรีภาพและความเสมอภาคส่งเสริมให้มีการเตรียมความพร้อมทั้งโรงเรียนและครอบครัวคนพิการสนับสนุนงบประมาณให้เพียงพอชุมชนมีส่วนร่วมเร่งรัดให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นออกกฎระเบียบและแนวปฏิบัติเกี่ยวกับการจัดการศึกษาของคนพิการและการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลของคนพิการ

**ชิต เจริญประเสริฐและคณะ (๒๕๔๗)<sup>๒๖</sup>** การศึกษาผลกระทบการดำเนินงานที่ผ่านมา นับตั้งแต่ได้มีนโยบายหลักประกันสุขภาพถ้วนหน้า ๓๐ บาทรักษาทุกโรค จนมีการประกาศใช้ พ.ร.บ. หลักประกันสุขภาพแห่งชาติ โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อประเมินผลกระทบ พ.ร.บ. หลักประกันสุขภาพแห่งชาติ ต่อสถานบริการต่อผู้ให้บริการ ประชากรที่ศึกษาคือโรงพยาบาลที่เข้าร่วมนโยบายนี้ในปี พ.ศ. ๒๕๔๖(ทั้งภาครัฐและเอกชน) ขนาดตัวอย่างคำนวณโดยใช้สูตร Taro Yamane ได้ค่า =

<sup>๒๕</sup>วิริยะ นามศิริพงศ์พันธ์และคณะ.(๒๕๕๒).สิทธิเสรีภาพและความเสมอภาคทางการศึกษาของคนพิการตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย๒๕๕๐.กรุงเทพฯ:สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา.

<sup>๒๖</sup>ชิต เจริญประเสริฐและคณะ.(๒๕๔๗).ผลกระทบพระราชบัญญัติหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๔๕ต่อสังคมไทย.กรุงเทพฯ:สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา.

๙๑ แห่งได้รวบรวมข้อมูลทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพในส่วนเชิงปริมาณได้ส่งแบบสอบถามให้โรงพยาบาลที่ถูกเลือกโดยวิธีสุ่มตัวอย่าง เพื่อให้บุคคลดังต่อไปนี้ตอบคือผู้บริหารโรงพยาบาลได้ข้อมูลกลับ ๑๑๕ ชุด ผู้ให้บริการ (กลุ่มวิชาชีพละ ๒ ชุดเป็นอย่างน้อย) ได้ข้อมูลกลับ ๑,๕๖๗ ชุด และศึกษาโดยการสัมภาษณ์ผู้รับบริการในแต่ละโรงพยาบาล แห่งละ ๓๐ คนได้ข้อมูลจำนวน ๒,๔๒๖ ชุด นอกจากนี้ยังจัดประชุมเสวนากลุ่ม (Focus Group Discussion) ๗ ครั้ง ประกอบด้วยตัวแทนวิชาชีพต่าง ๆ เช่น แพทย์ ทันตแพทย์ เกษัชกร นักเทคนิคการแพทย์ พยาบาล เจ้าหน้าที่สาธารณสุข ตัวแทน ภาคประชาชน โดยมีวิธีการเลือกตัวแทนนั้นเลือกโดยกระจายตามประเภทขนาดของโรงพยาบาล ให้ครอบคลุมทั่วทุกภาคทั้งประเทศ และได้ศึกษาจากเอกสาร/ รายงานของหน่วยงานต่าง ๆ รวมทั้งการนำเสนอของหน่วยงานในที่ประชุมคณะกรรมการการสาธารณสุข วุฒิสภา พบว่า ส่วนใหญ่เป็นโรงพยาบาลขนาด ๑๐ – ๓๐ เตียง ๕๐ แห่ง (ร้อยละ ๔๓.๕) ส่วนใหญ่มีแพทย์น้อยกว่า ๓ คน ๔๙ แห่ง (ร้อยละ ๔๒.๖) โรงพยาบาลส่วนใหญ่มีทันตแพทย์ ๑-๒ คน จำนวน ๖๖ แห่ง (ร้อยละ ๕๗.๔) ส่วนใหญ่มีเภสัชกร ๓-๕ คน จำนวน ๕๐ แห่ง (ร้อยละ ๔๓.๕) โรงพยาบาลส่วนใหญ่มีพยาบาลจำนวน ๔๑-๖๐ คนจำนวน ๓๕ แห่ง (ร้อยละ ๓๐.๔) ผลกระทบกับสถานพยาบาลพบว่า เมื่อการเปลี่ยนวิธีการจัดสรรงบประมาณทำให้งบประมาณที่โรงพยาบาลได้รับในปี ๒๕๔๖ เทียบกับปี ๒๕๔๕ มีโรงพยาบาลที่ได้รับงบประมาณมากขึ้นจำนวน ๓๓ แห่ง (ร้อยละ ๒๘.๗) ได้รับงบประมาณน้อยลงจำนวน ๖๐ แห่ง (ร้อยละ ๕๒.๒) ในด้านค่าใช้จ่ายของโรงพยาบาลพบว่าเมื่อเทียบกับปี ๒๕๔๖ กับปี ๒๕๔๕ มีโรงพยาบาลที่มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นจำนวน ๗๔ แห่ง (ร้อยละ ๖๔.๓) และค่าใช้จ่ายลดลงจำนวน ๒๗ แห่ง (ร้อยละ ๒๓.๕) ในขณะที่โรงพยาบาลสามารถจัดเก็บรายได้เพิ่มขึ้นในปี ๒๕๔๖ เมื่อเทียบกับปี ๒๕๔๕ จำนวน ๖๓ แห่ง (ร้อยละ ๕๔.๘) และเก็บลดลงจำนวน ๔๑ แห่ง (ร้อยละ ๓๕.๗) เมื่อดูผลลัพธ์(งบประมาณที่ได้ รวมกับรายได้ที่เก็บเองหักด้วยค่าใช้จ่าย) พบว่ามีโรงพยาบาลที่มีผลลัพธ์ ในปี ๒๕๔๖ มากขึ้นกว่าปี ๒๕๔๕ จำนวน ๖๑ แห่ง (ร้อยละ ๕๓.๑) และลดลงจำนวน ๒๑ แห่ง (ร้อยละ ๑๘.๓) สอดคล้องกับข้อมูลที่ว่าโรงพยาบาลที่มีอัตราส่วนสภาพคล่อง (Quick ratio) มากกว่า ๒ จำนวน ๔๒ แห่ง (ร้อยละ ๓๖.๕) อัตราส่วนสภาพคล่องมากกว่า ๑-๒ จำนวน ๒๗ แห่ง (ร้อยละ ๒๓.๕) และโรงพยาบาลที่มีอัตราส่วนหมุนเวียน (Current ratio) มากกว่า ๒ จำนวน ๕๒ แห่ง (ร้อยละ ๔๕.๒) มีอัตราส่วนหมุนเวียนมากกว่า ๑-๒ จำนวน ๒๗ แห่ง (ร้อยละ ๒๓.๕) นอกจากนี้ผู้บริหารโรงพยาบาลส่วนใหญ่ต้องการได้รับงบประมาณงวดแรกไม่เกินวันที่ ๑๕ ตุลาคมเพราะในปีงบประมาณ ๒๕๔๗ ส่วนใหญ่ได้รับในช่วงวันที่ ๒๑-๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๔๖ สำหรับผู้ป่วยนอกพบว่า มีโรงพยาบาลที่มี ผู้ป่วยนอกมากขึ้นใน ๒๕๔๖ เมื่อเทียบกับปี ๒๕๔๕ จำนวน ๕๐ แห่ง (ร้อยละ ๔๓.๕) (หลายโรงพยาบาลมีการจัดทีมแพทย์ไปตรวจที่ศูนย์สุขภาพชุมชนด้วย) โดยเฉลี่ยมีผู้ป่วยนอกเพิ่มประมาณร้อยละ ๑๐ ในเรื่องผู้ป่วยใน พบว่าเมื่อเทียบกับปี ๒๕๔๖ กับปี ๒๕๔๕ พบว่ามีโรงพยาบาลที่ผู้ป่วยในเพิ่มขึ้น จำนวน ๓๕ แห่ง (ร้อยละ ๓๐.๔) โดยสรุปนโยบายนี้มีผลกระทบต่อโรงพยาบาลในเรื่องของการบริหารงบประมาณ ปริมาณงานการให้บริการที่เพิ่มขึ้น

ผลกระทบต่อผู้ให้บริการ ส่วนใหญ่ของผู้ให้บริการเห็นว่า พ.ร.บ.นี้ทำให้มีผู้มาใช้บริการมากขึ้น (ร้อยละ ๘๒.๗) และมีความคาดหวังสูงขึ้นด้วย ส่วนใหญ่เห็นว่า พ.ร.บ.นี้มีผลทำให้การให้บริการดีขึ้น (ร้อยละ ๕๐.๗) มีการปรับปรุงการบริหารโรงพยาบาล (ร้อยละ ๙๓.๔) แต่ไม่มี ผลกระทบต่อรายได้ของ

ผู้ให้บริการ (ร้อยละ๕๑.๖)ไม่มีผลกระทบต่องานวิชาชีพเนื่องจากมีมาตรฐานวิชาชีพกำหนดไว้มีบางคนที่ได้รับผลกระทบจากงบประมาณที่จำกัดในการพัฒนาบุคลากร และบางแห่งที่มีบุคลากรลาออกทำให้คนที่เหลือทำงานมากขึ้น ส่วนใหญ่ของผู้ให้บริการในทุกกลุ่มให้คะแนนความพึงพอใจนโยบายนี้ในการเสวนากลุ่มในระดับเฉย ๆ รองลงมาคือพอใจแบบมีเงื่อนไขต้องปรับปรุงด้านต่างๆ

ผลกระทบต่อผู้รับบริการ ส่วนใหญ่ผู้รับบริการเห็นว่าระยะเวลาการให้บริการอยู่ในเกณฑ์ดี (ร้อยละ๔๗.๗) คุณภาพบริการอยู่ในเกณฑ์ดี (ร้อยละ๖๒.๖) การให้บริการเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงก่อนมี พ.ร.บ.นี้ส่วนใหญ่เห็นว่าดีขึ้น (ร้อยละ๔๙.๙) ส่วนใหญ่ยังไม่เคยได้รับคำแนะนำจากเจ้าหน้าที่ในเรื่องส่งเสริมสุขภาพและป้องกันโรค (ร้อยละ๕๑.๗) ตัวแทนประชาชนในส่วนใหญ่ให้คะแนนนโยบายนี้ในระดับพึงพอใจ ในเรื่องการร่วมจ่าย (co-payment) ผู้ให้บริการทุกกลุ่มเห็นด้วยเป็นส่วนใหญ่ และ ผู้รับบริการส่วนใหญ่เห็นด้วยแบบมีเงื่อนไขว่า ต้องไม่ทำให้คนระดับรากหญ้าเดือดร้อน และจะต้องหารือในรายละเอียดอีกข้อเสนอแนะ จากผลกระทบต่อปริมาณงานที่มากขึ้น ความคาดหวังของประชาชนที่สูงขึ้น รัฐบาลจึงควรจัดสรรอัตรากำลังบุคลากรให้เหมาะสม เพียงพอ ตลอดทั้งสร้างขวัญกำลังใจในรูปแบบต่าง ๆ เช่น เพิ่มเงินเดือน ค่าตอบแทนตามปริมาณงานที่เพิ่มขึ้น และควรทำความเข้าใจกับบุคลากรในเรื่องนโยบายจำกัดกำลังคนภาครัฐ โดยเฉพาะมาตรการที่ ๓ สำหรับงบประมาณที่ได้รับการจัดสรรควรมีหลักเกณฑ์การจัดสรรที่ชัดเจนไม่เปลี่ยนแปลงบ่อย และควรมีปริมาณงบประมาณที่มากพอต่อการให้บริการที่มีคุณภาพ รวมทั้งจัดสรรให้ถึงโรงพยาบาลโดยเร็ว

ในเรื่องการร่วมจ่าย (co-payment) เป็นเรื่องที่คุณให้บริการ และผู้รับบริการส่วนใหญ่ยอมรับ จึงควรมีการศึกษาว่าจะร่วมจ่ายอย่างไรเท่าใดจึงจะเหมาะสมทั้งกลุ่มผู้ให้บริการและผู้รับบริการเห็นด้วยตรงกันในเรื่องของการประชาสัมพันธ์โดยใช้สื่อต่าง ๆ อย่างต่อเนื่องสม่ำเสมอเพื่อให้ประชาชนและผู้ให้บริการมีความเข้าใจในสิทธิต่างๆ ตามมาตรา ๔๑ และมาตรา ๔๒ นั้น อาจเป็นสิ่งที่ทำให้มีการร้องเรียกเงินเพิ่มขึ้นกว่าที่ควรจะเป็นจึงควรมีการศึกษาคิดตามทั้งในแง่ ผลดีและผลเสียต่อภาพรวมของระบบในระยะยาวต่อไปตลอดจนควรมีความชัดเจนว่าเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาตามบทเฉพาะกาลแล้ว ( ๓ ปี นับตั้งแต่เริ่มใช้ พ.ร.บ.นี้) จะมีการดำเนินการของโรงพยาบาลต่างๆ(ภาครัฐและเอกชน) ในลักษณะใดนอกจากนี้ควรมีการติดตามให้มีดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการควบคุมคุณภาพและมาตรฐานสถานพยาบาลให้ครบทุกจังหวัดตามคู่มือหลักประกันสุขภาพแห่งชาติและประชาสัมพันธ์ให้ผู้เกี่ยวข้องทราบต่อไป



## บทที่ ๓

### หลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสิทธิคนใช้จักรยานบนทางสัญจร

ผู้วิจัยได้เลือกกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสิทธิของคนใช้จักรยานเมื่อใช้ถนนเป็นเส้นทางสัญจรทั้งใน ส่วนของสิทธิที่จะได้รับความคุ้มครองและสิทธิเรียกร้องเมื่อมีการกระทบสิทธิของคนใช้จักรยานใน การศึกษากฎหมายโดยศึกษากฎหมายที่เป็นหลักจำนวน ๘ ฉบับดังรายชื่อกฎหมายข้างล่างนี้

๑. รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย(ฉบับชั่วคราว)พุทธศักราช ๒๕๕๗
๒. พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕
๓. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์
๔. ประมวลกฎหมายอาญา
๕. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒
๖. พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕
๗. พระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ.๒๕๓๓
๘. พระราชบัญญัติหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๔๕

#### ๑. รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย(ฉบับชั่วคราว)พุทธศักราช ๒๕๕๗ (มาตรา๔)

มาตรา ๔ ภายใต้บังคับบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญนี้ ศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ สิทธิ เสรีภาพและ ความเสมอภาค บรรดาที่ชนชาวไทยเคยได้รับการคุ้มครองตามประเพณีการปกครองประเทศไทยใน ระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุขและตามพันธกรณีระหว่างประเทศที่ ประเทศไทยมีอยู่แล้ว ย่อมได้รับการคุ้มครองตามรัฐธรรมนูญนี้<sup>๑</sup> โดยภาพรวมรัฐธรรมนูญนี้กำหนด เรื่องศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ สิทธิ เสรีภาพ ความเสมอภาค และการปฏิบัติตามพันธกรณีระหว่าง ประเทศ ไว้ในมาตรา ๔ ถือเป็นเรื่องดีเพราะจะครอบคลุมรัฐธรรมนูญทั้งฉบับในส่วนของผู้ใช้ จักรยานบนทางสัญจรตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย(ฉบับชั่วคราว)พุทธศักราช ๒๕๕๗ ใน การศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยจะศึกษาเทียบเคียงกับ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๕๐ ตาม มาตราที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

มาตรา ๔ ศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ สิทธิ เสรีภาพ และความเสมอภาคของบุคคลย่อมได้รับ ความคุ้มครอง<sup>๒</sup>

มาตรา ๒๖ การใช้อำนาจโดยองค์กรของรัฐทุกองค์กร ต้องคำนึงถึงศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ สิทธิและเสรีภาพ ตามบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญนี้<sup>๓</sup>

<sup>๑</sup> รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย(ฉบับชั่วคราว)พุทธศักราช ๒๕๕๗ ,มาตรา๔.

<sup>๒</sup> รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๕๐,มาตรา๔.

<sup>๓</sup> รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๕๐,มาตรา๒๖.



**มาตรา ๒๘** บุคคลย่อมอ้างศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์หรือใช้สิทธิและเสรีภาพของตนได้ เท่าที่ไม่ละเมิดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลอื่น ไม่เป็นปฏิปักษ์ต่อรัฐธรรมนูญ หรือไม่ขัดต่อศีลธรรมอันดีของประชาชน<sup>๔</sup>

บุคคลซึ่งถูกละเมิดสิทธิหรือเสรีภาพที่รัฐธรรมนูญนี้รับรองไว้ สามารถยกบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญนี้เพื่อใช้สิทธิทางศาลหรือยกขึ้นเป็นข้อ ต่อสู้อยู่ในศาลได้

บุคคลย่อมสามารถใช้สิทธิทางศาลเพื่อบังคับให้รัฐต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติ ในหมวดนี้ได้โดยตรง หากการใช้สิทธิและเสรีภาพในเรื่องใด มีกฎหมายบัญญัติรายละเอียดแห่งการใช้ สิทธิและเสรีภาพตามที่รัฐธรรมนูญนี้รับรองไว้แล้วให้การใช้สิทธิและเสรีภาพในเรื่องนั้นเป็นไปตามที่กฎหมายบัญญัติ

บุคคลย่อมมีสิทธิได้รับการส่งเสริม สนับสนุน และช่วยเหลือจากรัฐในการใช้สิทธิตามความ ในหมวดนี้

จากบทบัญญัติตามมาตรา ๔ มาตรา ๒๖ และมาตรา ๒๘ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๕๐ กล่าวถึงสิทธิที่จะอยู่ จะเป็น หรือ เป็นสิทธิที่ติดมากับตัวประชาชน ก็เพราะเป็นสิทธิที่เป็นส่วนควบติดอยู่กับความเป็นคนตามธรรมชาติ โดยที่ทุกคนมีอยู่เหมือนกัน รัฐไม่อาจเข้าไปแทรกแซงให้เกิดความแตกต่าง หรือ สูญสิ้นสิทธิอันเป็นเสมือนองค์ประกอบของชีวิต จิตใจ และร่างกายนั้นได้ ดังนั้น สิทธิ เสรีภาพในความเป็นมนุษย์จึงเป็นสิทธิของคนที่ไม่ให้รัฐกระทำซึ่งอาจเรียกสิทธิแบบนี้ได้ว่าเป็นสิทธิที่เป็นปฏิปักษ์กับรัฐ

**มาตรา ๔๓** บุคคลย่อมมีเสรีภาพในการประกอบกิจการหรือประกอบอาชีพและการแข่งขัน โดยเสรีอย่างเป็นธรรม<sup>๕</sup>

การจำกัดเสรีภาพตามวรรคหนึ่งจะกระทำมิได้ เว้นแต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย เฉพาะเพื่อประโยชน์ในการรักษาความมั่นคงของรัฐหรือเศรษฐกิจของประเทศ การคุ้มครองประชาชนในด้านสาธารณสุข การรักษาความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน การจัดระเบียบการประกอบอาชีพ การคุ้มครองผู้บริโภค การผังเมือง การรักษาทรัพยากรธรรมชาติหรือสิ่งแวดล้อม สวัสดิภาพของประชาชน หรือเพื่อป้องกันการผูกขาดหรือขัดขวางไม่เป็นธรรมในการแข่งขัน

**มาตรา ๔๔** บุคคลย่อมมีสิทธิเสมอกันในการรับการศึกษาไม่น้อยกว่าสิบสองปีที่รัฐจะต้องจัดให้อย่างทั่วถึงและมีคุณภาพ โดยไม่เก็บค่าใช้จ่าย

ผู้ยากไร้ ผู้พิการหรือทุพพลภาพ หรือผู้อยู่ในสภาวะยากลำบาก ต้องได้รับสิทธิตามวรรคหนึ่งและการสนับสนุนจากรัฐเพื่อให้ได้รับการศึกษาโดย ทัดเทียมกับบุคคลอื่น

การจัดการศึกษาอบรมขององค์การวิชาชีพหรือเอกชน การศึกษาทางเลือกของประชาชน การเรียนรู้ด้วยตนเอง และการเรียนรู้ตลอดชีวิต ย่อมได้รับความคุ้มครองและส่งเสริมที่เหมาะสมจากรัฐ<sup>๖</sup>

<sup>๔</sup> รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๕๐, มาตรา ๒๘.

<sup>๕</sup> รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๕๐, มาตรา ๔๓.

<sup>๖</sup> รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๕๐, มาตรา ๔๔.

**มาตรา ๕๑** บุคคลย่อมมีสิทธิเสมอกันในการรับบริการทางสาธารณสุขที่เหมาะสมและได้มาตรฐาน และผู้ยากไร้มีสิทธิได้รับการรักษาพยาบาลจากสถานบริการสาธารณสุขของรัฐโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย

บุคคลย่อมมีสิทธิได้รับการบริการสาธารณสุขจากรัฐซึ่งต้องเป็นไปอย่างทั่วถึงและมีประสิทธิภาพ

บุคคลย่อมมีสิทธิได้รับการป้องกันและขจัดโรคติดต่ออันตรายจากรัฐอย่างเหมาะสมโดยไม่เสียค่าใช้จ่ายและทันต่อเหตุการณ์<sup>๗</sup>

**มาตรา ๖๐** บุคคลย่อมมีสิทธิที่จะฟ้องหน่วยราชการ หน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจ ราชการส่วนท้องถิ่น หรือองค์กรอื่นของรัฐที่เป็นนิติบุคคล ให้รับผิดชอบเนื่องจากการกระทำหรือการละเว้นการกระทำของข้าราชการ พนักงาน หรือลูกจ้างของหน่วยงานนั้น<sup>๘</sup>

**มาตรา ๖๑** สิทธิของบุคคลซึ่งเป็นผู้บริโภคย่อมได้รับความคุ้มครองในการได้รับข้อมูล ที่เป็นความจริง และมีสิทธิร้องเรียนเพื่อให้ได้รับการแก้ไขเยียวยาความเสียหาย รวมทั้งมีสิทธิรวมตัวกัน เพื่อพิทักษ์สิทธิของผู้บริโภค

ให้มืองค์การเพื่อการคุ้มครองผู้บริโภคที่เป็นอิสระจากหน่วยงานของรัฐ ซึ่งประกอบด้วยตัวแทนผู้บริโภค ทำหน้าที่ให้ความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของหน่วยงานของรัฐในการตราและการบังคับใช้กฎหมายและกฎ และให้ความเห็นในการกำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อคุ้มครองผู้บริโภค รวมทั้งตรวจสอบและรายงานการกระทำหรือละเลยการกระทำอันเป็นการคุ้มครองผู้บริโภค ทั้งนี้ ให้รัฐสนับสนุนงบประมาณในการดำเนินการขององค์การอิสระดังกล่าวด้วย<sup>๙</sup>

สิทธิในการเข้าชื่อเสนอกฎหมายและข้อบัญญัติท้องถิ่น สิทธิการเข้าชื่อถอดถอนผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมืองทั้งระดับชาติ และระดับท้องถิ่น ทั้งนี้ ในการใช้สิทธิเสนอกฎหมายนั้นมีขอบเขตจำกัด เฉพาะกฎหมายเกี่ยวกับสิทธิ เสรีภาพตามหมวด ๓ และเกี่ยวกับนโยบายพื้นฐานแห่งรัฐตามหมวด ๕ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๕๐ เท่านั้น

ที่กล่าวว่า เป็นสิทธิที่จะเรียกขอได้ หรือจะรับเอาได้ หรือเป็นสิทธิที่ตามมากับตัวโดยที่ออก ขึ้นมาจากความเป็นพลเมืองของรัฐ เพราะเป็นสิทธิที่ขึ้นอยู่กับความเป็นพลเมืองของรัฐ โดยที่การได้รับความยุติธรรมจากการใช้สิทธิสำคัญกว่าการได้รับประโยชน์จาก สิทธิที่เท่ากัน เช่น พลเมืองที่เด็กได้รับสิทธิการศึกษาภาคบังคับฟรี แต่พลเมืองที่เป็นผู้ใหญ่ได้รับสิทธิในการออกเสียงเลือกตั้ง และสมัครรับเลือกตั้ง ขณะที่พลเมืองที่ด้อยโอกาสจะได้รับสิทธิการสงเคราะห์จากรัฐ ทั้งที่คนปกติทั่วไปไม่ได้รับสิทธิดังกล่าว

ดังนั้นสิทธิเสรีภาพในความเป็นพลเมืองจึงเป็นสิทธิของพลเมืองที่ไม่จำเป็น ว่าทุกคนจะต้องได้รับประโยชน์เท่ากัน แต่หากเป็นสิทธิอะไรของใครก็เป็นหน้าที่ของรัฐที่จะต้องรับผิดชอบในการสนองตอบต่อการใช้สิทธินั้น กล่าวคือ พลเมืองที่เป็นเด็กย่อมสามารถเรียกร้องการศึกษาฟรีในภาค

<sup>๗</sup> รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๕๐, มาตรา ๕๑.

<sup>๘</sup> รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๕๐, มาตรา ๖๐.

<sup>๙</sup> รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๕๐, มาตรา ๖๑.

บังคับจากรัฐได้เช่นเดียวกับผู้ใหญ่ก็ย่อมสามารถเรียกร้องการใช้สิทธิออกเสียงเลือกตั้งได้ ดังนั้นสิทธิเสรีภาพของพลเมืองจึงเป็นสิทธิที่สงวนไว้ให้เป็นหน้าที่ของรัฐ ที่จะต้องจัดทำให้ประชาชน หรือบังคับให้รัฐจะต้องกระทำซึ่งอาจเรียกสิทธิแบบนี้ได้ว่าเป็นสิทธิที่เป็นปฏิฐานกับรัฐ

**มาตรา ๓๐** บุคคลย่อมเสมอกันในกฎหมายและได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายเท่าเทียมกันชายและหญิงมีสิทธิเท่าเทียมกัน

การเลือกปฏิบัติโดยไม่เป็นธรรมต่อบุคคลเพราะเหตุแห่งความแตกต่างในเรื่อง ถิ่นกำเนิด เชื้อชาติ ภาษา เพศ อายุ ความพิการ สภาพทางกายหรือสุขภาพ สถานะของบุคคล ฐานะทางเศรษฐกิจหรือสังคม ความเชื่อทางศาสนา การศึกษาอบรม หรือความคิดเห็นทางการเมืองอันไม่ขัดต่อบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญ จะกระทำมิได้

มาตรการที่รัฐกำหนดขึ้นเพื่อขจัดอุปสรรคหรือส่งเสริมให้บุคคลสามารถใช้ สิทธิและเสรีภาพได้เช่นเดียวกับบุคคลอื่น ย่อมไม่ถือเป็นการเลือกปฏิบัติโดยไม่เป็นธรรมตามวรรคสาม<sup>๑๐</sup>

ตามมาตรา ๓๐ รัฐไม่อาจปฏิเสธความเป็นกลาง หรือความเป็นธรรมด้วยการละเลยเพิกเฉย ไม่ยื่นมือเข้าไปช่วย หรือ หยิบยื่นโอกาสอันพึงมีพึงได้ให้กับประชาชนได้รับอย่างเสมอภาคเท่าเทียมกัน โดยที่ไม่มีใครได้เปรียบเสียเปรียบ เพราะความแตกต่างตามธรรมชาติ และเพราะการกระทำหรือละเว้นการกระทำของรัฐที่ไม่เท่าเทียมกัน เช่น การเสมอกันในกฎหมาย การไม่ถูกเกณฑ์แรงงาน การได้รับสิ่งอำนวยความสะดวกอันเป็นสาธารณะการได้รับความคุ้มครองโดยรัฐและสิทธิได้รับความช่วยเหลือจากรัฐ เป็นต้น

## ๒. พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕

ในการที่จะศึกษาสิทธิผู้ซึ่งจกรยานบนทางสัญจร จำเป็นที่จะต้องมีความเข้าใจในส่วนคำนิยามที่ใช้ในตัวบทกฎหมายและประเภทของทางสัญจรในประเทศไทยเพื่อที่จะได้เข้าใจความเชื่อมโยงในเรื่องของสิทธิผู้ซึ่งจกรยาน

### ๒.๑ บทนิยาม

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

“ทางหลวง”<sup>๑๑</sup> หมายความว่า ทางหรือถนนซึ่งจัดไว้เพื่อประโยชน์ในการจราจรสาธารณะทางบก ไม่ว่าในระดับพื้นดิน ใต้หรือเหนือพื้นดิน หรือใต้หรือเหนืออสังหาริมทรัพย์อย่างอื่นนอกจากทางรถไฟ และหมายความรวมถึงที่ดิน พืช พันธุ์ไม้ทุกชนิด สะพาน ท่อหรือรางระบายน้ำอุโมงค์ ร่องน้ำ กำแพงกันดิน เขื่อน รั้ว หลักสำรวจ หลักเขต หลักระยะป้ายจราจร เครื่องหมายจราจร เครื่องหมายสัญญาณ เครื่องสัญญาณไฟฟ้า เครื่องแสดงสัญญาณที่จอดรถ ที่พักคนโดยสาร ที่พักริมทาง เรือหรือพาหนะสำหรับขนส่งข้ามฟาก ท่าเรือสำหรับขึ้นหรือลงรถ และอาคารหรือสิ่งอื่นอันเป็น

<sup>๑๐</sup> รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๕๐, มาตรา ๓๐.

<sup>๑๑</sup> มาตรา ๔ บทนิยามคำว่า “ทางหลวง” แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๘

อุปกรณ์งานทางบรรดาที่มีอยู่หรือที่ได้จัดไว้ในเขตทางหลวงเพื่อประโยชน์แก่งานทางหรือผู้ใช้ทางหลวงนั้นด้วย

“งานทาง” หมายความว่า กิจการใดที่ทำเพื่อหรือเนื่องในการสำรวจการก่อสร้างการขยายการบูรณะ หรือการบำรุงรักษาทางหลวง หรือการจราจรบนทางหลวง

“ทางจราจร” หมายความว่า ส่วนหนึ่งของทางหลวงที่ทำหรือจัดไว้เพื่อการจราจรของยานพาหนะ

“ทางเท้า” หมายความว่า ส่วนหนึ่งของทางหลวงที่ทำหรือจัดไว้สำหรับคนเดิน

“ทางขนาน”<sup>๑๒</sup> (ยกเลิก)

“ไหล่ทาง” หมายความว่า ส่วนหนึ่งของทางหลวงที่อยู่ติดต่อกับทางจราจรทั้งสองข้าง

“ยานพาหนะ”<sup>๑๓</sup> หมายความว่า รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก รวมทั้งเครื่องจักร เครื่องกล และสิ่งอื่นใดที่เคลื่อนที่ไปได้บนทางหลวงในลักษณะเดียวกัน

“ผู้อำนวยการทางหลวง” หมายความว่า บุคคลซึ่งมีอำนาจและหน้าที่หรือได้รับแต่งตั้งให้ควบคุมทางหลวงและงานทางเฉพาะประเภทใดประเภทหนึ่ง หรือเฉพาะท้องถิ่นใดท้องถิ่นหนึ่ง หรือเฉพาะสายใดสายหนึ่ง ตามพระราชบัญญัตินี้

“เจ้าพนักงานทางหลวง” หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นเจ้าพนักงานทางหลวงเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

## ๒.๒ ประเภททางหลวง

มาตรา ๖ ทางหลวงมี ๖ ประเภท คือ

- (๑) ทางหลวงพิเศษ
- (๒) ทางหลวงแผ่นดิน
- (๓) ทางหลวงชนบท
- (๔) ทางหลวงเทศบาล
- (๕) ทางหลวงสุขาภิบาล
- (๖) ทางหลวงสัมปทาน

### ๒.๒.๑ ทางหลวงพิเศษ

มาตรา ๗ ทางหลวงพิเศษ คือ ทางหลวงที่ได้ออกแบบเพื่อให้การจราจรผ่านได้ตลอดรวดเร็ว เป็นพิเศษ ซึ่งรัฐมนตรีได้ประกาศกำหนดให้เป็นทางหลวงพิเศษและกรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการ ก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงพิเศษ

<sup>๑๒</sup> มาตรา ๔ บทนิยามคำว่า “ทางขนาน” ยกเลิกโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ๒) พ.ศ.๒๕๔๙

<sup>๑๓</sup> มาตรา ๔ บทนิยามคำว่า “ยานพาหนะ” เพิ่มโดยพระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ๒) พ.ศ.๒๕๔๙

### ๒.๒.๒ ทางหลวงแผ่นดิน

**มาตรา ๘** ทางหลวงแผ่นดิน คือ ทางหลวงสายหลักที่เป็นโครงข่ายเชื่อมระหว่างภาค จังหวัด อำเภอ ตลอดจนสถานที่ที่สำคัญ ที่กรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะ และบำรุง รักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงแผ่นดิน

### ๒.๒.๓ ทางหลวงชนบท

**มาตรา ๙** ทางหลวงชนบท คือ ทางหลวงนอกเขตเทศบาลและเขตสุขาภิบาล ที่องค์การ บริหารส่วนจังหวัด กรมโยธาธิการ หรือสำนักงานเร่งรัดพัฒนาชนบทเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงชนบท

### ๒.๒.๔ ทางหลวงเทศบาล

**มาตรา ๑๐** ทางหลวงเทศบาล คือ ทางหลวงในเขตเทศบาล ที่เทศบาลเป็นผู้ดำเนินการ ก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงเทศบาล

### ๒.๒.๕ ทางหลวงสุขาภิบาล

**มาตรา ๑๑** ทางหลวงสุขาภิบาล คือ ทางหลวงในเขตสุขาภิบาลที่สุขาภิบาลเป็นผู้ดำเนินการ ก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงสุขาภิบาล

### ๒.๒.๖ ทางหลวงสัมปทาน

**มาตรา ๑๒** ทางหลวงสัมปทาน คือ ทางหลวงที่รัฐบาลได้ให้สัมปทานตามกฎหมายว่าด้วย ทางหลวงที่ได้รับสัมปทาน และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงสัมปทาน

ทางหลวงสัมปทานเคยมีมาในอดีต ๒ สาย<sup>๑๔</sup> คือ (๑) สายเนินหลังเต่า-บ.ทุ่งเหียง ระยะทาง ๑๔.๗๒๙ กม.ซึ่งปัจจุบันกำหนดเป็นทางหลวงหมายเลข ๓๒๔๖ (๒) สายบูกี๋สะมี-ดุงขยอ ระยะทาง ๑๕ กม. ซึ่งปัจจุบันกำหนดเป็นทางหลวงหมายเลข ๔๐๕๕ทางหลวงทั้ง ๒ สาย หมดยุคสัมปทานไปแล้ว ในปัจจุบันกรมทางหลวงมีทางหลวงสัมปทาน ๑ สาย คือ ทางยกระดับบนถนนวิภาวดีรังสิตโดยกรมทางหลวงรับผิดชอบดูแลทางหลวง ๓ ประเภท คือ ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทานและนอกจากทางหลวง ๖ ประเภท ดังกล่าวแล้วยังมีหน่วยงานอื่นที่รับผิดชอบในการก่อสร้าง และบูรณะทางด่วน ได้แก่ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และการดำเนินการก่อสร้างทางเฉพาะกิจของหน่วยงานต่าง ๆ

### ๒.๒.๗ การลงทะเบียนทางหลวงประเภทต่างๆ

**มาตรา ๑๓** ทางหลวงประเภทต่างๆ ให้ลงทะเบียนไว้ดังต่อไปนี้

(๑) ทางหลวงพิเศษและทางหลวงแผ่นดิน อธิบดีกรมทางหลวงเป็นผู้จัดให้ ลงทะเบียนไว้ ณ กรมทางหลวง โดยอนุมัติรัฐมนตรี

(๒) ทางหลวงสัมปทาน อธิบดีกรมทางหลวงเป็นผู้จัดให้ลงทะเบียนไว้ ณ กรมทางหลวง

<sup>๑๔</sup> กรมทางหลวง. (๒๕๕๗). ประเภททางหลวงแผ่นดิน.[ออนไลน์], เข้าถึงได้จาก : <http://www.doh.go.th>. [มิถุนายน, ๒๕๕๗].

(๓) ทางหลวงชนบท ผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นผู้จัดให้ลงทะเบียนไว้ ณ ศาลากลางจังหวัด เมื่อได้รับความยินยอมจากอธิบดีกรมโยธาธิการหรือเลขาธิการเร่งรัดพัฒนาชนบท แล้วแต่กรณี

(๔) ทางหลวงเทศบาล นายกเทศมนตรีเป็นผู้จัดให้ลงทะเบียนไว้ ณ สำนักงาน เทศบาล โดยอนุมัติผู้ว่าราชการจังหวัด

(๕) ทางหลวงสุขาภิบาล ประธานกรรมการสุขาภิบาลเป็นผู้จัดให้ลงทะเบียนไว้ ณ สำนักงานสุขาภิบาล โดยอนุมัติอธิบดีกรมโยธาธิการ

**มาตรา ๑๔** รัฐมนตรีมีอำนาจแต่งตั้งผู้อำนวยการทางหลวง การแต่งตั้งนั้นจะจำกัดให้เป็น ผู้อำนวยการทางหลวงเฉพาะประเภทใดประเภทหนึ่ง หรือเฉพาะท้องถิ่นใดท้องถิ่นหนึ่ง หรือเฉพาะ สายใดสายหนึ่งก็ได้

**มาตรา ๑๕** ในกรณีที่รัฐมนตรียังไม่ได้แต่งตั้งผู้อำนวยการทางหลวงตามมาตรา ๑๔ ให้บุคคล ดังต่อไปนี้เป็นผู้ดำเนินการทางหลวง

(๑) อธิบดีกรมทางหลวงเป็นผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน

(๒) ผู้ว่าราชการจังหวัด หรือนายอำเภอซึ่งผู้ว่าราชการจังหวัดมอบหมาย เป็น ผู้อำนวยการทางหลวงชนบท

(๓) นายกเทศมนตรีเป็นผู้อำนวยการทางหลวงเทศบาล

(๔) ประธานกรรมการสุขาภิบาลเป็นผู้อำนวยการทางหลวงสุขาภิบาล

**มาตรา ๑๖** ให้รัฐมนตรีมีอำนาจสั่งเปลี่ยนแปลงประเภททางหลวงดังต่อไปนี้

(๑) ทางหลวงที่อยู่ในอำนาจของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเดียวกันให้ รัฐมนตรี ว่าการกระทรวงนั้นเป็นผู้มีอำนาจสั่งเปลี่ยนแปลง

(๒) ทางหลวงที่อยู่ในอำนาจของรัฐมนตรีว่าการต่างกระทรวงกันให้ รัฐมนตรีว่าการ กระทรวงซึ่งเป็นผู้รับการเปลี่ยนแปลงประเภททางหลวงเป็นผู้มีอำนาจสั่งเปลี่ยนแปลง เมื่อได้ เปลี่ยนประเภททางหลวงตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้แก้ไขทะเบียนให้ถูกต้อง การสั่งเปลี่ยนแปลงทางหลวง ประเภทอื่นเป็นทางหลวงพิเศษหรือการสั่งเปลี่ยนแปลงทางหลวง พิเศษ เป็นทางหลวงประเภทอื่น ให้ ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

**มาตรา ๑๗** ในกรณีที่มีปัญหาว่าทางหลวงสายใดเป็นทางหลวงประเภทใดให้ รัฐมนตรีเป็นผู้ วินิจฉัยชี้ขาด

**มาตรา ๑๘** บุคคลซึ่งก่อสร้างทางขึ้นอาจร้องขอให้เจ้าหน้าที่ตามมาตรา ๑๓ ลงทะเบียนทาง นั้นเป็นทางหลวงได้ แต่เจ้าหน้าที่ดังกล่าวจะรับลงทะเบียนให้ได้ต่อเมื่อบุคคลซึ่ง ก่อสร้างทาง นั้นได้ ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่เจ้าหน้าที่ได้กำหนดไว้แล้ว

### ๓. ความรับผิดชอบเพื่อละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

การขับขีรถบนท้องถนนไม่ว่าจะเป็นถนนในเขตเมืองหรือถนนในเขตชนบทย่อมต้องมีกฎกติกา มารยาท ในการขับขีรถหากการขับขีรถในท้องถนนเป็นไปด้วยความเรียบร้อยปลอดภัยทุกประการ ก็คงไม่เกิดกฎหมายจราจรทางบก กฎหมายประกันภัย หรือกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับภัยทางถนน แต่เนื่องจากอุบัติเหตุทางถนนเกิดเพิ่มขึ้นทุกวัน โดยแต่ละครั้งจะนำมาซึ่งความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สินต่าง ๆ ของบุคคล ก่อเกิดปัญหาต่อสังคม และเศรษฐกิจโดยรวมเป็นอย่างมาก รัฐ จึงได้ออกกฎหมายทั้งทางแพ่งและทางอาญาเพื่อให้ประชาชนผู้เสียหายจากอุบัติเหตุได้รับความ ค้ำครองสิทธิ ป้องกันและปราบปรามผู้ก่อภัยทั้งหลายให้สังคมอยู่ร่วมกันอย่างสันติกฎหมายแพ่งและ กฎหมายอาญาที่ผู้เดินเท้าและขับขีรถจักรยานจำเป็นต้องเรียนรู้ถึงสิทธิที่จะได้รับความคุ้มครองในชั้นนี้ ขอกกล่าวถึงความรับผิดทางแพ่ง และความรับผิดทางอาญาตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และประมวลกฎหมายอาญาเป็นหลัก เหตุที่ต้องศึกษาเนื่องจากมาตรา ๖๔ แห่งประมวล กฎหมายอาญาบัญญัติไว้ในลักษณะปิดปากว่า บุคคล จะแก้ตัวว่า ไม่รู้กฎหมาย เพื่อให้พ้นจาก ความ รับผิดในทางอาญาไม่ได้แต่ถ้าศาลเห็นว่าตามสภาพและพฤติการณ์ผู้กระทำความผิดอาจจะไม่รู้ ว่า กฎหมายบัญญัติว่า การกระทำนั้น เป็นความผิด ศาลอาจอนุญาต ให้แสดง พยานหลักฐาน ต่อศาล และถ้า ศาลเชื่อว่า ผู้กระทำ ไม่รู้ ว่า กฎหมายบัญญัติไว้เช่นนั้น ศาลจะลงโทษ น้อยกว่า ที่ กฎหมาย กำหนดไว้ สำหรับความผิดนั้น เพียงใดก็ได้ ดังนั้นผู้เดินเท้าและขับขีรถจักรยาน จึงต้องศึกษาเรียนรู้ถึง ความคุ้มครองสิทธิเมื่อเกิดการละเมิดต่อสิทธิทั้งในทางแพ่งและทางอาญาเพื่อเป็นหลักในการเรียกร้อง ค่าเสียหายที่เกิดขึ้น

ความรับผิดเพื่อละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ประมวลกฎหมายแพ่งและ พหุณยที่สำคัญและเกี่ยวข้องกับสิทธิคนขับขีรถจักรยานปรากฏอยู่ในมาตรา ๔๒๐ มาตรา ๔๒๕ มาตรา ๔๒๘ มาตรา ๔๓๗ มาตรา ๔๓๘ มาตรา ๔๔๔ มาตรา ๔๔๕ และ๔๔๖ ซึ่งจะอธิบายดังต่อไปนี้

### ๓.๑ การกระทำละเมิด

**มาตรา ๔๒๐** ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขา เสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่า ผู้นั้นทำละเมิดจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น<sup>๕</sup>

องค์ประกอบของการทำละเมิดตามมาตรา ๔๒๐

๑. ผู้ใด

๒. จงใจหรือประมาทเลินเล่อทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหาย

๓. แก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สินหรือสิทธิ อย่างหนึ่งอย่างใด

๔. ผู้นั้นกระทำละเมิด ต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น

ละเมิด หมายถึง การที่บุคคลหนึ่งกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อต่ออีกบุคคลหนึ่ง โดยผิดกฎหมาย เป็นเหตุให้เขาเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย ทรัพย์สิน เสรีภาพ หรือ สิทธิอย่างใด อย่างหนึ่ง ซึ่งในที่สุดแล้วผู้กระทำจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนต่อผู้เสียหาย

<sup>๕</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งพาณิชย์,มาตรา๔๒๐..

ศาสตราจารย์ ดร. หยุด แสงอุทัย ได้บันทึกไว้ท้ายคำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๒๕๖/๒๕๔๑ว่า มาตรา ๔๒๐ นี้ปรากฏหลักฐานการร่างว่าเทียบเคียงมาจากมาตรา ๘๒๓ ของประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมัน และมาตรา ๗๐๙ ของประมวลกฎหมายแพ่งญี่ปุ่น ตามคำอธิบายกฎหมายเยอรมันว่า “ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมาย หมายถึงการประทุษร้ายต่อสิทธิของผู้อื่นโดยปราศจากอำนาจหรือเกินกว่าอำนาจที่มีอยู่”

ฉะนั้น การละเมิดสิทธิของผู้อื่น จึงเป็นการผิดกฎหมายอยู่ในตัวโดยไม่จำเป็นต้องมีกฎหมายบัญญัติไว้ว่าการกระทำเช่นนั้นผิดต่อกฎหมาย เว้นแต่ผู้กระทำจะมีอำนาจกระทำเช่นนั้นได้ และตามตำราประมวลกฎหมายแพ่งญี่ปุ่น ได้อธิบายคำว่า “ละเมิด” ไว้ว่า เป็นการกระทำที่ต่างหากไปจากการไม่ปฏิบัติตามหนี้ซึ่งเป็นการละเมิดสิทธิของผู้อื่นหรือทำให้ผู้อื่นเสียหาย โดยผู้กระทำไม่มีอำนาจที่จะทำเช่นนั้น และมาตรา ๗๐๙ นี้ไม่มีคำว่า “ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมาย” ทั้งนี้ เพราะถือว่า การละเมิดสิทธิของผู้อื่นโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อเป็นผิดกฎหมายอยู่ในตัว

ส่วนประมาทซึ่งเป็นละเมิดลักษณะเอกเทศนั้น Alderson ผู้พิพากษาศาลอังกฤษได้ให้ อรรถาธิบายไว้ในคดี Blyth v. Birmingham Waterworks Co. ว่า คือการละเว้นไม่กระทำสิ่งซึ่ง วิทยุชน (reasonable man) ผู้ที่อาศัยการไตร่ตรองซึ่งตามปกติย่อมใช้ยึดถือกันเป็นหลักในการ ประกอบภารกิจของมนุษย์จะต้องกระทำ หรือกระทำการในสิ่งซึ่งวิทยุชนผู้มีความรอบคอบจะต้องไม่กระทำ

Owen ผู้พิพากษาอีกท่านหนึ่งได้อธิบายไว้ในคดี Thomas v. Quartermaine. ว่า ประมาท คือการไม่ใช้ความระมัดระวังบางอย่างที่ควรจะต้องใช้ต่อบุคคลอื่น

คำว่า วิทยุชน ซึ่งแปลจากคำว่า reasonable man นั้นหมายถึงบุคคลทั่ว ๆ ไป ที่อยู่ ในฐานะและภาวะเช่นผู้กระทำหรือละเว้นกระทำนั้นเอง ฉะนั้น reasonable man ในหมู่บุคคลธรรมดา ก็หมายถึงบุคคลธรรมดาทั่ว ๆ ไป reasonable man ในหมู่ผู้มีอาชีพในทางศิลปะหรืออาชีพที่ต้อง ใช้ฝีมือเป็นพิเศษ เช่น แพทย์ ทนายความ วิศวกร หรือผู้ขับรถยนต์สาธารณะ ก็หมายถึงบุคคลใน ประเภทนั้น ๆ ซึ่งจะต้องอาศัยความชำนาญ ฝีมือ และความระมัดระวังยิ่งกว่าบุคคลธรรมดา

ในอเมริกา คำว่า ประมาท ในละเมิดลักษณะเอกเทศหมายถึงการกระทำซึ่งอยู่ต่ำกว่าระดับ ที่กฎหมายได้กำหนดไว้ เพื่อป้องกันผู้อื่นให้พ้นจากการเสี่ยงอันไม่สมควรอย่างยิ่งต่ออันตราย หรือ อาจหมายถึงการกระทำที่เกี่ยวข้องกับการเสี่ยงอันไม่สมควรอย่างยิ่งต่อการก่อให้เกิดความเสียหาย

Edgerton ได้กล่าวว่หลักอันแท้จริงของประมาทมิได้อยู่ที่การขาดความระมัดระวัง แต่อยู่ที่ ความประพฤติซึ่งถือว่าก่อให้เกิดอันตรายอันไม่สมควรแก่บุคคลอื่น

**ตัวอย่าง** โจทก์ซึ่งเล่นเรือตามน้ำชนกับเรือของจำเลยซึ่งเล่นเรือทวนน้ำแต่จำเลยได้แล่น ตัดเข้าไปในเส้น ทางเรือของโจทก์ ซึ่งโจทก์พยายามหลบแต่ไม่พ้นนั้น เป็นความผิดของเรือของจำเลย ซึ่งจำเลยต้องรับผิดชอบ เพราะแม้จะฟังว่านายท้ายเรือของโจทก์ไม่มีประกาศนียบัตรถือท้ายและคุมเครื่อง กี่ดี อีกทั้งคนโดยสารเกินอัตรา (แต่ไม่ถึงเพียบ) กี่ดี เรือของโจทก์ไม่ให้สัญญาณก็ดี ก็ไม่เป็นข้อแก้ตัว ของจำเลย เพราะถ้าเรือของจำเลยไม่แล่นตัดเข้าไปแล้วข้ออ้างต่าง ๆ ที่ยกขึ้นนี้ก็ยังไม่เป็นเหตุให้เรือ ชนกันได้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๒๓๔๒/๒๕๒๗ การขับรถยนต์จะผ่านทางรถไฟ แม้ไม่มีป้ายสัญญาณ “หยุด” บอกไว้ แต่ก็มีป้ายบอกเครื่องหมายว่ามีทางรถไฟข้างหน้าแสดงไว้ ซึ่งควรใช้ความระมัดระวัง



ดูความปลอดภัยให้แน่เสียก่อนโดยชะลอความเร็วและหยุดรถมองซ้ายและขวา ต่อเมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับต่อไป แต่ไม่ปรากฏว่าได้ปฏิบัติดังกล่าวเมื่อรถยนต์ที่จำเลยขับชนกับรถไฟ จึงเป็นความประมาทของจำเลย

### ๓.๒ นายจ้างต้องร่วมกันรับผิดชอบลูกจ้างในการละเมิด

**มาตรา ๔๒๕** นายจ้างต้องร่วมกันรับผิดชอบลูกจ้างในผลแห่งละเมิด ซึ่งลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้างนั้น<sup>๑๖</sup>

องค์ประกอบของการทำละเมิดตามมาตรา ๔๒๕

๑. การกระทำของลูกจ้างเป็นการละเมิดต่อบุคคลอื่น
๒. มีความสัมพันธ์เป็นนายจ้างและลูกจ้างกันในขณะกระทำละเมิด
๓. การกระทำของลูกจ้างเป็นการละเมิดในทางการที่จ้าง
๔. นายจ้างต้องร่วมรับผิดชอบลูกจ้างอย่างลูกหนี้ร่วม

องค์ประกอบของการทำละเมิดตามมาตรา ๔๒๕ จะอธิบายตามลำดับดังต่อไปนี้

**๑. การกระทำของลูกจ้างเป็นการละเมิดต่อบุคคลอื่น ในการละเมิดต่อบุคคลอื่นให้พิจารณาดังต่อไปนี้**

๑.๑ ลูกจ้างต้องมีการกระทำ อันเป็นการละเมิด เป็นเหตุให้ตัวลูกจ้างเองต้องรับผิดชอบตามมาตรา ๔๒๐ หรือ ๔๒๓ แล้วแต่กรณี

๑.๒ การละเมิดของลูกจ้างนี้ นายจ้างต้องไม่มีส่วนเกี่ยวข้องหรือรู้เห็นในการกระทำนั้น และต้องไม่มีส่วนผิดในเหตุนี้ด้วย

**๒. มีความสัมพันธ์เป็นนายจ้างและลูกจ้างกันในขณะกระทำละเมิด การพิจารณาความสัมพันธ์ในการเป็นลูกจ้างนายจ้างให้พิจารณาดังต่อไปนี้**

๒.๑ ต้องมีสัญญาการมีสัญญา ไม่จำเป็นต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษรเพราะกฎหมายมิได้บังคับไว้ เพียงแต่ให้มีคำเสนอและคำสนองถูกต้องตรงกัน มีการตกลงจ้างและตกลงรับจ้างก็ถือว่าเป็นสัญญาแล้ว

๒.๒ ลูกจ้างตกลงทำงานโดยอยู่ภายใต้บังคับบัญชาของนายจ้าง

๒.๒.๑ อำนาจการบังคับบัญชาในหน้าที่การงานตกอยู่แก่นายจ้างเช่น เจ้าของรถให้คนอื่นยืมรถไป เจ้าของให้สารภีของตนขับไปด้วย เป็นการให้ลูกจ้างทำงานด้วยวิธีขับรถให้ผู้อื่น รถไปชนทรัพย์สินผู้อื่นเสียหายเจ้าของรถต้องรับผิดชอบด้วย หรือ นายจ้างสั่งให้ลูกจ้างขับรถไปปรับใช้งานวันเกิดของเพื่อน เมื่อลูกจ้างกระทำละเมิดต่อผู้อื่น นายจ้างก็ต้องร่วมรับผิดชอบด้วย

๒.๒.๒ สินจ้างต้องให้เพื่อตอบแทนการทำงานของลูกจ้าง

๒.๒.๓ สินจ้างอาจเป็นเงินหรือทรัพย์สินอื่นใดก็ได้

๒.๒.๔ อาจโดยตรงหรือโดยปริยายก็ได้

<sup>๑๖</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งพาณิชย์,มาตรา๔๒๕.

เมื่อนายจ้างเข้าร่วมกิจกรรมกับบุคคลอื่น ถือว่า บุคคลนั้นเป็นนายจ้างเพิ่มขึ้นด้วย ต้องร่วมรับผิดชอบกับลูกจ้างเช่นเดียวกับนายจ้างเดิม เช่น นายจ้างนำรถยนต์พร้อมด้วยลูกจ้างคนขับรถเข้าร่วมรับส่งคนโดยสารในเส้นทางของ ผู้รับสัมปทาน ถือว่า ผู้รับสัมปทานเป็นนายจ้างด้วย (ฎีกาที่ ๑๘๙๕/๒๕๒๑, ๑๘๔๘/๒๕๒๔)

ลูกจ้างให้บุคคลภายนอกทำงานแทน โดยนายจ้างยินยอม ตามมาตรา ๕๗๗ วรรค ๒ ถือว่า บุคคลภายนอกนั้นเป็นลูกจ้าง แม้ลูกจ้างให้บุคคลภายนอกทำงานแทนตนโดยนายจ้างไม่ยินยอม หรือฝ่าฝืนคำสั่งของนายจ้าง นายจ้างก็ต้องร่วมรับผิดชอบ เพราะถือว่า ลูกจ้างประมาทเลินเล่อในการให้บุคคลอื่นทำงานแทนตน (ฎีกาที่ ๔๗๒/๒๕๒๔)

เมื่อนายจ้างเข้าร่วมกิจกรรมกับบุคคลอื่น ถือว่า บุคคลนั้นเป็นนายจ้างเพิ่มขึ้นด้วย ต้องร่วมรับผิดชอบกับลูกจ้างเช่นเดียวกับนายจ้างเดิม เช่น นายจ้างนำรถยนต์พร้อมด้วยลูกจ้างคนขับรถเข้าร่วมรับส่งคนโดยสารในเส้นทางของ ผู้รับสัมปทาน ถือว่า ผู้รับสัมปทานเป็นนายจ้างด้วย (ฎีกาที่ ๑๘๙๕/๒๕๒๑, ๑๘๔๘/๒๕๒๔)

### ๒.๓ นายจ้างตกลงให้สินจ้างแก่ลูกจ้าง

#### ๓. การกระทำของลูกจ้างเป็นการละเมิดในทางการที่จ้าง

การที่ลูกจ้างกระทำไปนั้น ต้องเป็นการปฏิบัติให้งานที่จ้างลุล่วงไป และเหตุเกิดขึ้นเป็นผลจากการปฏิบัติงานนั้น มิใช่แต่เพียงเป็นเหตุที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ลูกจ้างกำลังปฏิบัติงาน ที่จ้างอยู่เท่านั้น ดังนั้น แม้จะอยู่ในระหว่างเวลาที่ลูกจ้างกำลังปฏิบัติงาน ถ้าเกิดเหตุขึ้น มิใช่ผลจากการปฏิบัติงาน ย่อมมิใช่กระทำละเมิดในทางการที่จ้าง แต่ถ้าเหตุที่เกิดขึ้นเป็นผลจากการปฏิบัติงาน แม้จะไม่อยู่ในระหว่างเวลาปฏิบัติงาน ก็เป็นการละเมิดในทางการที่จ้าง

๓.๑ ลูกจ้างมีหน้าที่ขับรถยนต์บรรทุก โดยผู้จ้างบรรทุกจะจ้างกับเจ้าของรถหรือคนขับก็ได้ ถ้าลูกจ้างรับจ้างบรรทุกของไปแล้วขับรถชนคนตาย ถือว่าเป็นการทำละเมิดในทางการที่จ้าง ซึ่งเจ้าของรถผู้เป็นนายจ้างต้องรับผิดชอบร่วมด้วย การที่ลูกจ้างรับจ้างแล้วไม่บอกนายจ้าง หรือคิดจะเอาค่าจ้างเสียเอง ก็ไม่เป็นการนอกหน้าที่ อันจะเป็นเหตุให้พ้นความรับผิด

คำพิพากษาฎีกาที่ ๒๐๖๐/๒๕๒๔ จำเลยที่ ๑ ขับรถยนต์ในทางการที่จ้างของจำเลยที่ ๒ ผู้เป็นนายจ้างด้วยความประมาทชน ส. บุตรโจทก์ ได้รับอันตรายแก่กายถึงสาหัสแล้วนำไปทิ้งหมกน้ำในคูริมนอน เป็นเหตุให้ ส. ตาย เป็นคนละเรื่อง คนละตอนกับเหตุที่จำเลยที่ ๑ ขับรถชน ส. และเห็นได้ว่าเป็นการกระทำเพื่อประโยชน์ส่วนตัวของจำเลยที่ ๑ โดยเฉพาะเจาะจงเป็นพิเศษ คือเพื่อปกป้องและเพื่อให้พ้นอาญาในความผิดที่ตนได้กระทำขึ้น หากเกี่ยวกับการที่จำเลยที่ ๒ ได้จ้างจำเลยที่ ๑ กระทำไม่ จำเลยที่ ๒ จึงไม่ต้องร่วมรับผิดชอบในผลแห่งความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่โจทก์ เพราะการตายของ ส.

๓.๒ ถ้ามูลหนี้ละเมิดระดับ เช่น ผู้เสียหายปลดหนี้ให้แก่ลูกจ้าง หรือทำสัญญาประนีประนอมยอมความกับลูกจ้าง อันเป็นเหตุให้มูลหนี้ละเมิดระดับ ความรับผิดของนายจ้างย่อมระงับไปสิ้น (ฎีกาที่ ๑๓๙๙/๒๕๒๖, ๒๔๗๘/๒๕๒๖)

๓.๓ แต่ถ้าลูกจ้างเพียงแต่ทำหนังสือรับสารภาพหนี้ หรือสัญญาประนีประนอมยอมความที่ทำนั้นใช้ไม่ได้ เพราะเหตุอย่างใดอย่างหนึ่ง มูลหนี้ละเมิดไม่ระงับ นายจ้างต้องรับผิดชอบ (ฎีกาที่ ๒๕๖๙/๒๕๔๐, ๗๐๒๖/๒๕๓๘, ๑๓๙๙/๒๕๒๖, ๑๒๗/๒๕๓๘)

๓.๔ ความรับผิดของนายจ้างจำกัดไม่เกินกว่าลูกจ้าง

#### ๔. นายจ้างต้องร่วมรับผิดกับลูกจ้างอย่างลูกหนึ่งร่วม

เมื่อการกระทำของลูกจ้างเป็นละเมิด ผู้เสียหายจะฟ้องทั้งนายจ้างและลูกจ้างให้ร่วมกันรับผิด หรือฟ้องคนใดคนหนึ่งให้รับผิดก็ได้ แล้วแต่จะเลือก อันเป็นสิทธิของผู้เสียหาย ซึ่งเป็นเจ้าหนี้ ในการเรียกชำระหนี้จากลูกหนึ่งร่วม ตาม ป.พ.พ. มาตรา ๒๙๑

ตัวอย่าง จำเลยที่ ๑ ขับรถยนต์ในทางการที่จ้างของจำเลยที่ ๒ ผู้เป็นนายจ้างด้วยความประมาทชน ส. บุตรโจทก์ ได้รับอันตรายแก่กายถึงสาหัสแล้วนำไปทิ้งหมกน้ำในคูริมนน เป็นเหตุให้ ส. ตาย เป็นคนละเรื่อง คนละตอนกับเหตุที่จำเลยที่ ๑ ขับรถชน ส. และเห็นได้ว่าเป็นการกระทำเพื่อประโยชน์ส่วนตัวของจำเลยที่ ๑ โดยเฉพาะเจาะจงเป็นพิเศษ คือ เพื่อปกป้องและเพื่อให้พ้นอาญาในความผิดที่ตนได้กระทำขึ้น หากเกี่ยวกับการที่จำเลยที่ ๒ ได้จ้างจำเลยที่ ๑ กระทำไม่จำเลยที่ ๒ จึงไม่ต้องร่วมรับผิดในผลแห่งความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่โจทก์ เพราะการตายของ ส.

คำพิพากษาฎีกาที่ ๒๗๓๙/๒๕๓๒ ขณะเกิดเหตุ จำเลยที่ ๑ ลูกจ้างและผู้ขับขี่รถของจำเลยที่ ๓ ไม่ได้เป็นผู้ขับขี่รถยนต์ของจำเลยที่ ๓ ด้วยตนเองแต่ได้มอบหมายให้จำเลยที่ ๒ เป็นผู้ขับขี่รถเพื่อนำไปเก็บแม่จำเลยที่ ๒ จะขับชื้อออกนอกเส้นทางหลังจากชนท้ายรถ ท. ต้องถือว่าจำเลยที่ ๑ ให้จำเลยที่ ๒ ขับรถแทนตนและอยู่ในความรับผิดชอบของจำเลยที่ ๑ และถือว่าขณะเกิดเหตุเป็นการกระทำของลูกจ้างของจำเลยที่ ๓ ในทางการที่จ้างจำเลยที่ ๑ และที่ ๓ ต้องร่วมรับผิดต่อโจทก์ในผลแห่งละเมิดที่จำเลยที่ ๒ ได้ก่อให้เกิดขึ้นด้วย เมื่อจำเลยที่ ๒ ขับรถเฉี่ยวชนท้ายรถของ ท. โดยประมาทเลินเล่อแล้วหลบหนีไป ท. ได้ขับรถติดตามจำเลยที่ ๒ ไปในทันทีทันใดเพื่อเจรจาทำความตกลงในเรื่องค่าเสียหายที่จำเลยที่ ๒ ได้ก่อให้เกิดขึ้น แต่จำเลยที่ ๒ ซึ่งขับรถหนีไปติดสัญญาณไฟแดงไม่ยอมลงจากรถมาเจรจาดูด้วย และขับรถจะหลบหนีต่อไป ท. จึงกระโดดขึ้นไปเกาะรถที่จำเลยที่ ๒ ขับทางด้านขวาของคนขับ จำเลยที่ ๒ จึงขับรถโดยกระชากอย่างแรงเป็นเหตุให้ ท. ตกลงมาสู่พื้นถนนแล้วถูกรถที่จำเลยที่ ๒ ขับทับถึงแก่ความตายนั้น เป็น เหตุการณ์ที่ต่อเนื่องจากเหตุรถเฉี่ยวชนในตอนแรก ไม่อาจที่จะแยกการกระทำของจำเลยที่ ๒ ออกจากกันได้ กรณีถือได้ว่าเป็นการกระทำอันเกี่ยวเนื่องมาจากการที่จำเลยที่ ๑ ใช้ให้จำเลยที่ ๒ ขับรถไปเก็บและอยู่ในทางการจ้าง ของจำเลยที่ ๓ จำเลยที่ ๑ และที่ ๓ ต้องร่วมรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น.

#### ๓.๓ ผู้ว่าจ้างทำของไม่ต้องรับผิดเพื่อความเสียหายอันผู้รับจ้างได้ก่อ<sup>๑๗</sup>

มาตรา ๔๒๘ ผู้ว่าจ้างทำของไม่ต้องรับผิดเพื่อความเสียหายอันผู้รับจ้างได้ก่อให้เกิดขึ้นแก่บุคคล ภายนอกในระหว่างทำการงานที่ว่าจ้าง เว้นแต่ผู้ว่าจ้างจะเป็นผู้ผิดในส่วนการงานที่สั่งให้ทำ หรือในคำสั่งที่ตนให้ไว้หรือในการเลือกหาผู้รับจ้าง

สัญญาว่าจ้างทำของ คือ สัญญาซึ่งบุคคล หนึ่งเรียกว่า ผู้รับจ้าง ตกลงรับจะทำการสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จให้แก่บุคคลอีกคนหนึ่งเรียกว่า ผู้ว่าจ้าง และผู้ว่าจ้างตกลงจะให้สินจ้างเพื่อผลสำเร็จแห่งการที่ทำนั้น<sup>๑๘</sup>

<sup>๑๗</sup> สานี สุรเศรษฐบุรณะ, ความรับผิดทางละเมิดของผู้ว่าจ้างทำของ(กรุงเทพฯ : สาขากฎหมายเอกชน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, ๒๕๕๕).

ผู้ว่าจ้างทำของไม่ต้องรับผิดเพื่อความเสียหายอันผู้รับจ้างได้ก่อให้เกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอกในระหว่างทำการงานที่ว่าจ้าง เว้นแต่ผู้ว่าจ้างจะเป็นผู้ผิดในส่วนการงานที่สั่งให้ทำ หรือในคำสั่งที่ตนให้ไว้หรือในการเลือกหาผู้รับจ้างซึ่งจะอธิบายความรับผิดของนายจ้างตามมาตรา ๔๒๘ ดังต่อไปนี้

### ๓.๓.๑ กรณีผู้ว่าจ้างผิดในการงานที่สั่งให้ทำ

ผู้ว่าจ้างเป็นผู้ผิดในส่วนการงานที่สั่งให้ทำ(fault in regard to the work ordered)หมายความว่า การงานที่ทำนั้นโดยสภาพเป็นละเมิด คำว่า “เป็นผู้ผิด”<sup>๑๘</sup> หมายความว่าผู้ว่าจ้างได้ทำให้เกิดผลละเมิดขึ้นไม่ว่าจะเป็นการสั่งให้ทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ กล่าวคือ การงานที่สั่งให้ทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อนั้นในตัวของมันเองเป็นการละเมิดคือ เป็นการทำให้ผิดกฎหมายและก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่นถ้าผู้รับจ้างรู้ความจริงและยังทำยอมเป็นการร่วมกันทำละเมิดตามมาตรา ๔๓๒ จะต้องร่วมรับผิด ถ้าผู้รับจ้างประมาทเลินเล่อก็ต้องร่วมรับผิดด้วยกัน ผู้ว่าจ้างมีสิทธิขอให้แบ่งส่วนความรับผิดได้อย่างลูกหนี้ร่วมตามมาตรา ๒๙๖ ถ้าผู้รับจ้างไม่รู้หรือควรรู้ผู้รับจ้างไม่ต้องรับผิด ผู้ว่าจ้างรับผิดฝ่ายเดียวเพราะผู้รับจ้างมิได้จงใจหรือประมาทเลินเล่อ<sup>๒๐</sup>

ผู้ว่าจ้างจะเป็นผู้ผิดในการงานที่สั่งให้ทำ ผู้ว่าจ้างต้องมีการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ความเสียหายจะต้องเป็นผลโดยตรงจากการงานที่ผู้ว่าจ้างสั่งให้ผู้รับจ้างทำด้วย หรือว่าการงานที่ผู้ว่าจ้างสั่งให้ผู้รับจ้างทำเป็นเหตุทำให้บุคคลภายนอกหรือทรัพย์สินของบุคคลภายนอกได้รับความเสียหาย

#### ๑) ความเสียหายเป็นผลโดยตรงจากงานที่สั่งให้ทำ

ความเสียหายที่เกิดขึ้นจะต้องเกิดจากการงานที่ผู้ว่าจ้างเป็นผู้สั่งให้ทำ หากไม่มีการว่าจ้างให้ทำการงานนั้นๆ ก็จะไม่เกิดความเสียหายขึ้น เช่น ถ้าไม่มีการก่อสร้างบ้าน ก็ไม่ทำให้ผนังบ้านเพื่อนบ้านเกิดร้าว ซึ่งรอยร้าวนั้นเกิดจากแรงสั่นสะเทือนในการก่อสร้างบ้านหลังนั้น เป็นต้น ดังนั้นหากความเสียหายไม่ได้เป็นผลโดยตรงจากการงานที่สั่งให้ทำ ผู้ว่าจ้างก็ไม่ต้องรับผิดตามมาตรา ๔๒๘ ในกรณีเป็นผู้ผิดในส่วนการงานที่สั่งให้ทำ แต่ผู้ว่าจ้างจะรับผิดในกรณีเป็นผู้ผิดในคำสั่งที่ตนให้ไว้หรือในการเลือกหาผู้รับจ้างหรือไม่ก็ต้องพิจารณาข้อเท็จจริงว่าเข้าตามองค์ประกอบความรับผิดในเรื่องดังกล่าวหรือไม่ หากว่าไม่เข้ากรณีทั้ง ๓ กรณีตามมาตรา ๔๒๘ ก็จะต้องพิจารณาเรื่องความรับผิดทางละเมิดตามหลักทั่วไปตามมาตรา ๔๒๐

#### ๒) ลักษณะของการงานที่สั่งให้ทำ

ลักษณะของการงานที่ผู้ว่าจ้างสั่งให้ทำอาจมีความหลากหลายมีความยากง่ายแตกต่างกันไป แต่การงานนั้นจะต้องเป็นงานที่สามารถทำได้จริงการงานที่ว่าจ้างจะต้องไม่เป็นการงาน

<sup>๑๘</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์,มาตรา ๔๒๘

<sup>๑๙</sup> วาริ นาสกุล, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลากมิกวร ได้, พิมพ์ครั้งที่ ๗(กรุงเทพมหานคร:บริษัทประชาชนจำกัด, ๒๕๒๖), น.๑๓๖-๑๓๗.

<sup>๒๐</sup> ศักดิ์ สนองชาติ, คำอธิบายโดยย่อประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิดและความรับผิดทางละเมิดตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. ๒๕๓๙, แก้ไขเพิ่มเติม พิมพ์ครั้งที่๘(กรุงเทพมหานคร:สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, ๒๕๕๑),น.๑๑๘ -๑๑๙.

ที่พันวิสัยการงานที่ว่าจ้างแม้ว่ามีความยุ่งยากซับซ้อนแต่ต้องไม่เกินความสามารถที่มนุษย์พึงกระทำได้ การงานนั้นต้องไม่เป็นการที่มีวัตถุประสงค์ที่ขัดต่อศีลธรรมอันดีหรือขัดต่อความสงบเรียบร้อยของประชาชนการงานที่ว่าจ้างทำของอาจสำเร็จเป็นผลงานซึ่งเป็นรูปธรรมที่สามารถจับต้องได้ เช่น การจ้างตัดเสื้อผลงาน คือ เสื้อ เป็นต้นหรือการงานที่ว่าจ้างทำของอาจสำเร็จเป็นผลงานซึ่งเป็นนามธรรมซึ่งไม่สามารถจับต้องได้ ไม่เห็นเป็นผลงานที่เป็นรูปธรรมหรือไม่มีผลงานที่เป็นขึ้นเป็นอัน เช่น จ้างทำความสะดวกสบายบ้าน ผลงาน คือ ความสะดวกสบายของบ้าน เป็นต้นความรับผิดชอบกรณีเรื่องการงานที่ผู้ว่าจ้างสั่งให้ผู้รับจ้างทำนั้น ซึ่งโดยสภาพของการงานจะต้องเป็นการละเมิด สภาพเป็นละเมิด นั้นหมายความว่าสภาพการงานนั้นต้องเป็นการกระทำละเมิดต่อกฎหมายไม่ว่าจะเป็นกฎหมายฉบับใด ไม่เพียงแต่กฎหมายแม่บทเท่านั้น กฎหมายแม่บท ได้แก่ กฎหมายรัฐธรรมนูญ พระราชบัญญัติ ประมวลกฎหมาย และพระราชกำหนด และรวมถึงกฏลำดับรองด้วย กฎลำดับรอง ได้แก่ พระราชกฤษฎีกา กฎกระทรวงประกาศ ระเบียบ ข้อบังคับ และคำสั่งและ กฎหมายที่ออกโดยองค์กรปกครองตนเอง ดังนั้นหากผู้ว่าจ้างได้สั่งให้ทำการงานที่ละเมิดต่อกฎหมายไม่ว่ากฎหมายฉบับใด ถือว่าผู้ว่าจ้างเป็นผู้ผิดในส่วนการงานที่สั่งให้ทำ ตามมาตรา ๔๒๘ แต่อย่างไรก็ตามการงานที่ผู้ว่าจ้างสั่งให้ทำโดยสภาพไม่ละเมิดต่อกฎหมาย แต่ทำให้ผู้อื่นได้รับความเสียหาย ผู้ว่าจ้างก็อาจมีความรับผิดชอบตามมาตรา ๔๒๘ ได้

**ตัวอย่าง** นายเช่า(ผู้ว่าจ้าง)สั่งให้นายเย็น(ผู้รับจ้าง) ขุดดินในที่ดินของนายสาย โดยที่นายเย็นเข้าใจว่าเป็นที่ดินของนายเช่าเพราะที่ดินอยู่ใกล้เคียงกับที่ดินนายเช่า ดังนั้นการกระทำของนายเย็นผู้รับจ้างก่อให้เกิดความเสียหายต่อนายสายซึ่งเป็นบุคคลภายนอก แต่นายเย็นไม่ต้องรับผิดชอบต่อนายสาย เพราะมิได้จงใจหรือประมาทเลินเล่อทำให้ทรัพย์สินของนายสายเสียหาย ที่ดินของนายสายได้รับความเสียหายอันเกิดจากการงานที่นายเช่าสั่งให้นายเย็นทำ (การจ้างขุดดิน) ซึ่งหากนายเช่าไม่ว่าจ้างให้ขุดดิน ความเสียหายย่อมไม่เกิดขึ้น

**คำพิพากษาฎีกาที่ ๑๙๔๒/๒๕๔๓** แม้จำเลยที่๑ อยู่ในฐานะเป็นผู้ว่าจ้างจำเลยที่๖และที่๗ตอกเสาเข็มในการก่อสร้างภัตตาคาร แต่ได้ความว่าจำเลยที่๑ มิได้ปล่อยให้จำเลยที่๖และที่๗ ตอกเสาเข็มไปตามแบบแปลนโดยลำพัง จำเลยที่๑ ให้ ก.เป็นวิศวกรผู้ควบคุมดูแลการตอกเสาเข็มทั้งหมด ก.จึงอยู่ในฐานะตัวแทนของจำเลยที่๑ เมื่อ ก.เห็นแล้วว่าการตอกเสาเข็มของจำเลยที่๖และที่๗ก่อให้เกิดความเสียหายแก่โจทก์แต่มิได้สั่งห้ามหรือให้เปลี่ยนแปลงวิธีการทำงานเพื่อมิให้โจทก์ต้องเสียหายถือได้ว่าจำเลยที่๑ เป็นผู้ผิดในส่วนการงานที่สั่งให้ทำด้วยการจ้างให้ต่อเติมอาคารทำให้ผู้อื่นได้รับความเสียหาย

๓.๓.๒ ผู้ว่าจ้างเป็นผู้ผิดใน“คำสั่งที่ตนให้ไว้”ตามมาตรา ๔๒๘

ผู้ว่าจ้างเป็นผู้ผิดใน“คำสั่งที่ตนให้ไว้”เป็นกรณีที่โดยสภาพของการงานไม่ก่อให้เกิดความเสียหาย แต่ด้วยคำสั่งที่ทำก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นพิจารณาดังต่อไปนี้

๑) ที่มาของหลักผู้ว่าจ้างเป็นผู้ผิด “ในคำสั่งที่ตนให้ไว้”การที่ผู้ว่าจ้างต้องรับผิดชอบกรณีเป็นผู้ผิดในคำสั่งที่ตนให้ไว้ ตามมาตรา ๔๒๘ เหมือนกับบทบัญญัติตามมาตรา ๗๑๖ประมวลกฎหมายแพ่งญี่ปุ่น มาตรา๗๑๖ประมวลกฎหมายแพ่งญี่ปุ่น(ภาษาอังกฤษ)

“The person who placed the order for a work is not bound to make compensation for any damage caused to a third person by the contractor in

the cause of such work; however, this shall not apply if the person who placed the order was at fault in regard to the order or his instructions”

บทบัญญัติมาตรา ๗๑๖ ประมวลกฎหมายแพ่งญีปุ่น(ภาษาไทย)

“ผู้ว่าจ้างทำของไม่ต้องรับผิดชอบใช้คำสั่งใหม่ทดแทนเพื่อความปลอดภัยซึ่งผู้รับจ้างได้ก่อให้เกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอกในระหว่างที่ทำการงานที่จ้าง อย่างไรก็ตามบทบัญญัตินี้ย่อมไม่ใช้บังคับ ถ้าผู้ว่าจ้างเป็นผู้ผิดในคำสั่งหรือคำแนะนำที่ตนให้ไว้”

๒) ความเห็นของนักกฎหมาย

ศาสตราจารย์จิตติ ดิงศภัทย์<sup>๒๑</sup> ผู้ว่าจ้างเป็นผู้ผิดในคำสั่งที่ตนให้ไว้ (fault in regard to his instructions) ตามกฎหมายไทย แม้การงานที่สั่งไม่ทำให้เป็นละเมิดในตัวเอง แต่อาจสั่งให้ผู้รับจ้างทำโดยวิธีการอย่างใดอย่างหนึ่งอันเป็นผลทำให้ผู้อื่นเสียหายก็ได้

ศาสตราจารย์จิต เศรษฐบุตร<sup>๒๒</sup> ผู้ว่าจ้างไม่มีสิทธิหรืออำนาจจะสั่งผู้รับจ้าง ผู้รับจ้างมีหน้าที่เท่าที่ปรากฏตามสัญญาจ้างทำของ คือ ทำงานให้สำเร็จเท่านั้น มิจำเป็นจะต้องปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ว่าจ้างแต่ประการใด ดังนั้นผู้ว่าจ้างจึงมีต้องรับผิดชอบเนื่องจากการกระทำของผู้รับจ้าง

ศาสตราจารย์ไพจิตร บุญญพันธุ์<sup>๒๓</sup> “เป็นผู้ผิดในคำสั่ง” (at fault in regard to the order) ตามกฎหมายญีปุ่น น่าจะหมายถึง กรณีสั่งให้ทำตามสัญญาจ้างที่มีต่อกันด้วย ส่วนที่ว่า “คำแนะนำที่ตนให้ไว้” (to his instructions) น่าจะตรงกับมาตรา ๔๒๘ ของไทย ที่ว่า “ในคำสั่งที่ตนให้ไว้” (to his instructions) ซึ่งตามกฎหมายไทย หมายถึง คำแนะนำสั่งสอนเท่านั้น ซึ่งตาม๗๔ จิตติ ดิงศภัทย์, กฎหมายญีปุ่นมีเพียงกรณี “ในคำสั่ง” หรือ “คำแนะนำที่ตนให้ไว้” เพียงเท่านั้น ไม่มีกรณี “การงานที่สั่งให้ทำ” หรือ “การเลือกหาผู้รับจ้าง” อย่างในกฎหมายไทย<sup>๒๓</sup>

คำสั่งที่ว่านี้ไม่เหมือนกับคำสั่งที่กล่าวถึงในส่วนการงานที่สั่งให้ทำตอนก่อน เป็นเพียงคำแนะนำสั่งสอนเท่านั้น คำสั่งที่ให้ไว้ เรียกว่า “instructions” ซึ่งหมายถึง สั่ง (ชี้แนะ, แจ้ง, สอน) อีกทั้งผู้ว่าจ้างไม่มีสิทธิที่จะสั่งผู้รับจ้าง ดังนั้นคำสั่งที่ตนให้ไว้ก็ไม่เหมือนกับคำสั่ง (command) ในสัญญาจ้างแรงงาน (มาตรา ๕๘๓) หรือคำสั่ง (direction) ในสัญญาตัวแทน<sup>๒๔</sup>

<sup>๒๑</sup> จิตติ ดิงศภัทย์, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ ๒ มาตรา ๓๕๔ ถึง ๔๕๒ ว่าด้วยมูลหนี้, พิมพ์ครั้งที่ ๕ (กรุงเทพมหานคร: เรือนแก้วการพิมพ์, ๒๕๒๖), น. ๕๔๘.

<sup>๒๒</sup> จิต เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด, พิมพ์ครั้งที่ ๖ (กรุงเทพมหานคร: โครงการรารและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, ๒๕๕๐), น. ๑๘๓.

<sup>๒๓</sup> ไพจิตร บุญญพันธุ์, ความรับผิดของผู้ว่าจ้างทำของในมูลละเมิดเป็นความรับผิดในการกระทำของบุคคลอื่นหรือไม่, วารสารนิติศาสตร์, ปีที่ ๑๓, ฉบับที่ ๔, น. ๒๙๘ (ธันวาคม ๒๕๒๖), น. ๓๑๑.

<sup>๒๔</sup> ไพจิตร บุญญพันธุ์, ความรับผิดของผู้ว่าจ้างทำของในมูลละเมิดเป็นความรับผิดในการกระทำของบุคคลอื่นหรือไม่, วารสารนิติศาสตร์, ปีที่ ๑๓, ฉบับที่ ๔, น. ๒๙๘ (ธันวาคม ๒๕๒๖), น. ๓๑๗

รศ.ดร.วารี นาสกุล<sup>๒๕</sup> กรณีที่การทำงานนั้นในตัวของมันเองไม่ได้เป็นละเมิด หากแต่ ผู้ว่าจ้างโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อได้สั่งให้กระทำการงานอันเกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น

คุณเพชร จารุสกุล<sup>๒๖</sup> “คำสั่ง” ตามมาตรา ๔๒๘ น่าจะเป็นลักษณะคำแนะนำ (instructions) มากกว่า “คำสั่ง” นี้รวมถึง “คำแนะนำ” ซึ่งมีความหมายเบากว่าคำสั่ง (command) ด้วย แม้ผู้ว่าจ้างจะมีได้ออกคำสั่งโดยตรง แต่ได้ให้คำแนะนำในการปฏิบัติงานแก่ผู้รับจ้าง และผู้รับจ้างได้กระทำไปตามคำแนะนำดังกล่าวนั้น ผลเกิดความเสียหายแก่บุคคลภายนอก ดังนี้ ผู้ว่าจ้างต้องรับผิดด้วยเพราะถือว่ามีกรกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ว่าจ้างในการ “สั่ง” หรือได้ “แนะนำ” นั้นเองดังนั้นการเป็นผู้ผิดในคำสั่งที่ตนให้ไว้ ตามมาตรา ๔๒๘ ถือว่าผู้ว่าจ้างทำผิดหน้าที่ ได้มีการกระทำของผู้ว่าจ้างทำของเกิดขึ้นแล้ว คือ “สั่ง” อาจโดยความจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหาย เมื่อผู้ว่าจ้างไม่มีสิทธิออกคำสั่งแต่ได้ออกคำสั่งให้ผู้รับจ้างปฏิบัติตาม ผู้รับจ้างได้ทำงานตามคำสั่งนั้นและเกิดความเสียหายแก่บุคคลภายนอก ผู้ว่าจ้างก็ต้องรับผิดในผลเสียหายที่ผู้รับจ้างเป็นผู้ก่อขึ้นเพราะตนมีส่วนในความผิดอยู่ด้วย

**ตัวอย่าง** ผู้ว่าจ้างสั่งให้คนขับรถแท็กซี่ขับรถด้วยความเร็วสูง เป็นเหตุให้ชนบุคคลอื่นได้รับบาดเจ็บ ดังนั้นผู้ว่าจ้างต้องรับผิดในคำสั่งที่ตนให้ไว้ตามมาตรา ๔๒๘ ผู้ว่าจ้างแนะนำให้ผู้รับจ้างทำรงน้ำชายคาของบ้านใกล้ชิดกับแนวเขตที่ดินข้างเคียงของผู้อื่น เวลาฝนตกน้ำไหลตกลงในดินที่ใกล้เคียงกันดังนั้นเมื่อเกิดความเสียหายแก่ผู้อื่นผู้ว่าจ้างต้องรับผิดตามมาตรา ๔๒๘ หรือผู้ว่าจ้างจะต้องรับผิดในคำสั่งที่ตนให้ไว้ผู้ว่าจ้างจ้างผู้รับจ้างให้ทำการงานโดยอยู่ในความควบคุมของตนหรือ ให้ก่อสร้างภายใต้แบบแปลนของตนเองซึ่งบกพร่อง ผู้รับจ้างทักท้วงแล้วยังคงยืนยันให้ทำตามแบบแปลนของตน ภายหลังการก่อสร้างพังลงโดยแบบแปลนที่ไม่ถูกต้อง ทำให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่นผู้ว่าจ้างต้องรับผิดตามมาตรา ๔๒๘ หรือผู้ว่าจ้างจะต้องรับผิดในคำสั่งที่ตนให้ไว้

**คำพิพากษาฎีกา** ที่ ๓๖๘/๒๕๑๘ จำเลยทั้งสามกับ จ.จ้างเหมาให้ ฮ.สร้างตึกแถวให้คนละห้องโดยต่างคนต่างจ้างและแยกกันทำสัญญาคนละฉบับ ก. ตอกเสาเข็มเพื่อก่อสร้างตึกแถวดังกล่าวทำให้ตึกของโจทก์ซึ่งอยู่ในที่ข้างเคียงสั่นสะเทือนและแตกร้าว ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า แต่เมื่อข้อเท็จจริงรับฟังได้ว่าความเสียหายของตึกแถวของโจทก์เกิดจากการตอกเสาเข็มเนื่องในการก่อสร้างตึกแถวของจำเลยจำเลยเป็นผู้เลือกหาผู้รับจ้างการก่อสร้างต้องเป็นไปตามการงานที่จำเลยสั่งให้ทำตามข้อบังคับในสัญญาจ้างจำเลยทั้งสามจึงต้องรับผิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๔๒๘

๓.๓.๓ ผู้ว่าจ้างเป็นผู้ผิดในการเลือกหาผู้รับจ้าง

ผู้ว่าจ้างเป็นผู้ผิดในการเลือกหาผู้รับเป็นกรณีที่โดยสภาพของการงานไม่ก่อความเสียหาย โดยคำสั่งก็ไม่ก่อความเสียหาย แต่ความเสียหายเกิดขึ้นเพราะเลือกคนไม่เหมาะสมกับงาน

<sup>๒๕</sup> วารี นาสกุล, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลากมิกวร ได้, พิมพ์ครั้งที่ ๗ (กรุงเทพมหานคร: บริษัทประชาชนจำกัด, ๒๕๒๖), น.๑๓๗.

<sup>๒๖</sup> เพชร จารุสกุล, “ความรับผิดของผู้ว่าจ้างทำของในมูลละเมิดเพื่อความเสียหายอันผู้รับจ้างได้ก่อขึ้น,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, ๒๕๒๔), น.๖๘-๖๙

๑) ที่มาของหลักผู้ว่าจ้างเป็นผู้ผิดใน “การเลือกหาผู้รับจ้าง”

“การเลือกหาผู้รับจ้าง” หรือ selection เป็นข้อยกเว้นที่ทำให้ผู้ว่าจ้างทำของต้องรับผิดชอบหากมีความเสียหายเกิดขึ้นในระหว่างการจ้างทำของต่อบุคคลภายนอก โดยมีสาเหตุมาจากการที่ผู้ว่าจ้างได้เลือกหาผู้รับจ้างที่ไม่เหมาะสมกับการงานที่ว่าจ้าง ซึ่งหลักดังกล่าวไม่ได้มาจากกฎหมายญี่ปุ่นมาตรา ๗๑๖ ซึ่งตามมาตรา ๗๑๖ บัญญัติในเรื่อง “คำสั่ง” กับ “คำแนะนำ” เท่านั้น แต่อย่างไรก็ตาม โดยมีการสันนิษฐานว่าผู้ร่างมาตรา ๔๒๘ จะนำบทบัญญัติมาตรา ๘๓๑ ว่าด้วยจ้างแรงงานตามกฎหมายเยอรมันมาดัดแปลงเพิ่มเติมมาตรา ๔๒๘ ว่าด้วยจ้างทำของของไทย เพราะไม่มีบัญญัติไว้ในมาตรา ๗๑๖ ของประมวลกฎหมายแพ่งญี่ปุ่นอันเป็นที่มาของมาตรา ๔๒๘ ของไทย<sup>๒๗</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมัน มาตรา ๘๓๑วรรคแรกบัญญัติว่า “บุคคลใดซึ่งจ้างผู้อื่นทำงานอย่างใด ๆ จะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหาย ซึ่งผู้รับจ้างได้ก่อให้เกิดขึ้นโดยมิชอบด้วยกฎหมายแก่บุคคลภายนอกในการปฏิบัติงานที่จ้าง หน้าที่ที่จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนย่อมจะไม่เกิดขึ้น ถ้าหากผู้ว่าจ้างได้ใช้ความระมัดระวังอันจำเป็นในการเลือกผู้รับจ้าง และเมื่อผู้ว่าจ้างได้จัดหาเครื่องมือเครื่องใช้ หรือควบคุมการทำงานที่ว่าจ้าง ได้ใช้ความระมัดระวังตามธรรมดาเกี่ยวกับการจัดหาหรือการควบคุมงานที่จ้างตั้งแต่นั้นด้วย หรือความเสียหายย่อมจะเกิดขึ้นแม้จะไม่ได้ใช้ความระมัดระวังตั้งแต่นั้นก็ตาม”

๒) ความเห็นของนักกฎหมาย

ผู้ว่าจ้างเป็นผู้ผิดในการเลือกหาผู้รับจ้าง (fault in regard to the selection of the contractor) เป็นกรณีโดยสภาพของงานและคำสั่งไม่ก่อให้เกิดความเสียหาย แต่ความเสียหายเกิดขึ้นเพราะเลือกคนไม่เหมาะสมกับงาน<sup>๒๘</sup> คือ จ้างคนที่ตนรู้หรือควรจะรู้ว่าไม่ใช่ผู้มีความสามารถหรือระมัดระวังอันควรแก่สภาพของงานที่จ้างให้ทำ ผู้ว่าจ้างต้องเลือกหาผู้รับจ้างที่สามารถทำงานนั้นได้ ถ้าผู้ว่าจ้างเลือกผู้รับจ้างไม่ดี ซึ่งอาจเป็นการเลือกโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อก็ได้ ทำให้ได้ผู้รับจ้างที่ไม่มีความสามารถหรือไม่มีควมระมัดระวังอันควรแก่สภาพของงานที่จ้างให้ทำ<sup>๒๙</sup> การหาผู้รับจ้างต้องเลือกเอาผู้ที่สามารถทำงานนั้นได้ ถ้าไปจ้างผู้ที่ไม่สามารถทำกรนั้นได้ โดยผู้ว่าจ้างรู้หรือเสี่ยงว่าอาจจะเกิดความเสียหายเป็นความประมาทเลินเล่อของผู้ว่าจ้างเองที่

<sup>๒๗</sup> ไผจิตร ปุญญพันธ์, ความรับผิดของผู้ว่าจ้างทำของในมูลละเมิดเป็นความรับผิดในการกระทำของบุคคลอื่นหรือไม่, วารสารนิติศาสตร์, ปีที่ ๑๓, ฉบับที่ ๔, น. ๒๙๘ (ธันวาคม ๒๕๒๖), น. ๓๑๐.

<sup>๒๘</sup> ศนันท์กรณ โสทธิพันธ์, คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่งลาภมิควรได้ (มูลหนี้ ๒) พร้อมด้วยคำอธิบายในส่วนพระราชบัญญัติว่าด้วยวามรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. ๒๕๓๙ พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. ๒๕๔๐ พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. ๒๕๕๑ และกฎหมายใหม่ที่เกี่ยวข้อง, พิมพ์ครั้งที่ ๓ (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, ๒๕๕๓), น. ๒๒๔.

<sup>๒๙</sup> จิตติ ดิงศภัทย์, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ ๒ มาตรา ๓๕๔ ถึง ๔๕๒ ว่าด้วยมูลหนี้, พิมพ์ครั้งที่ ๕ (กรุงเทพมหานคร: เรือนแก้วการพิมพ์, ๒๕๒๖), น. ๕๔๘.

<sup>๓๐</sup> ประจักษ์ พุทธิสมบัติ, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิดและจัดการงานนอกสั่ง, พิมพ์ครั้งที่ ๔ (กรุงเทพมหานคร: บริษัท ศรีสมบัติการพิมพ์ จำกัด, ๒๕๔๘), น. ๑๒๖.



มอบหมายการงานนั้นให้ผู้ที่ไม่สามารถทำเหตุผลที่ต้องรับผิดชอบ ถ้าเป็นลูกจ้างกระทำการงานให้เรา เราต้องรับผิดชอบในฐานะนายจ้าง แต่เพราะเขาไม่ใช่ลูกจ้างเป็นการรับจ้างทำของ เขามีความสามารถที่จะทำการงานในความรับผิดชอบของเขาเอง เราไม่มีอำนาจควบคุมเขา เราจึงไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เขาทำ ดังนั้นกฎหมายจึงให้หน้าที่แก่เราที่จะต้องเลือกหาผู้ที่สามารถทำงานนั้นโดยไม่เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น<sup>๓๑</sup>

ตัวอย่าง นาย ก. ต้องการจะสร้างบ้านจึงไปจ้างนาย ข. ซึ่งไม่มีความรู้ในการสร้างบ้านมาทำการปลูกสร้าง โดยนาย ก. ก็ทราบว่า นาย ข. ไม่มีความรู้แต่ได้จ้างนาย ข. เพราะเห็นว่าจ้างได้ในราคาถูกๆเช่นนี้ ถ้ามีการละเมิดเกิดขึ้น เช่น นาย ข. ผู้รับจ้างได้บ้านที่กำลังปลูกฝังลงทำให้นาย ค. บาดเจ็บ นาย ก. ผู้ว่าจ้างต้องรับผิดชอบการจ้างสร้างตึกก็ต้องจ้างผู้ที่มีความรู้ความสามารถในการก่อสร้าง แต่ไปจ้างผู้ที่ผูกเหล็กผสมปูนซีเมนต์ ยังไม่ชำนาญเท่าที่ควร ซึ่งตนก็รู้แล้ว จึงเป็นผลให้ตึกทรุดพังทลายลงมาถูกอื่นเสียหาย แต่ถ้าผู้ว่าจ้างไม่รู้หรือไม่ควรเชื่อโดยสุจริตตามที่ผู้รับจ้างโอ้อวดว่าตนมีความชำนาญเป็นอย่างดี ดังนี้ ก็ไม่ใช่ความผิดของผู้ว่าจ้างในการเลือกหาผู้รับจ้าง

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๒๘๓๕/๒๕๕๒ จำเลยที่ ๑ เป็นผู้ว่าจ้าง ท. ให้รับเหมาก่อสร้างบ้าน โดยจำเลยที่ ๒ เป็นตัวแทนของจำเลยที่ ๑ ซึ่งจำเลยที่ ๑ ต้องรับผิดชอบในการกระทำของตัวแทน ดังนั้นแม้ ท. จะเป็นผู้ดำเนินการตอกเสาเข็ม แต่จำเลยที่ ๑ ก็มีส่วนผิดในส่วนการงานที่สั่งให้ทำ และการที่ ท. ไม่ได้เรียนวิชาช่างมาโดยตรง เพิ่งรับเหมาก่อสร้างให้จำเลยที่ ๑ เป็นงานแรก ก็เป็นเหตุทำให้บ้านของโจทก์ทั้งสองเกิดรอยร้าวเสียหาย แสดงว่า ท. เป็นผู้ขาดความรู้ความสามารถ การที่จำเลยที่ ๑ ว่าจ้างให้ ท. เป็นผู้รับเหมาก่อสร้าง ถือว่าเป็นความผิดของจำเลยที่ ๑ ในการเลือกหาผู้รับจ้างมาก่อสร้างด้วย คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๘๕๑/๒๕๒๒ จำเลยที่ ๑ มอบให้จำเลยที่ ๒ ดำเนินการก่อสร้างอาคารจำเลยที่ ๒ ได้ว่าจ้างมาให้ ฟ. ทำการก่อสร้างสัญญาระหว่างจำเลยที่ ๑ กับ ฟ. จึงเป็นสัญญาจ้างทำของเมื่อการก่อสร้างดังกล่าวเป็นการก่อสร้างตามแบบแปลนที่ได้รับอนุญาตแล้วและจำเลยที่ ๒ ได้ว่าจ้างให้ ศ. เป็นผู้ควบคุมงานและให้รายงานผลให้ทราบเป็นระยะ ย่อมถือได้ว่าจำเลยที่ ๑ เป็นผู้เลือกหาผู้รับจ้าง และการก่อสร้างต้องเป็นไปตามการงานที่จำเลยที่ ๑ สั่งให้ทำ กรณีต้องตามข้อยกเว้นแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๔๒๘ เมื่อการก่อสร้างตึกของจำเลยเป็นเหตุให้ตึกแถวของโจทก์และโจทก์ร่วมเสียหาย จำเลยที่ ๑ จะปฏิเสธความรับผิดชอบไม่ได้ และการที่ศาลวินิจฉัยถึงความรับผิดชอบของจำเลยที่ ๑ ก็ไม่ใช่เรื่องนอกฟ้องนอกประเด็น

ศาสตราจารย์จิติ ติงศภัทย์ ได้หมายเหตุคำพิพากษาศาลฎีกา ๘๕๑/๒๕๒๒ ว่า “เห็นจะต้องเข้าใจให้ถูกว่า เพียงแต่เป็นผู้เลือกหาผู้รับจ้าง ไม่ใช่ความรับผิดชอบตามมาตรา ๔๒๘ ความรับผิดชอบผู้ว่าจ้างทำของเป็นผู้ผิดในการเลือกหาผู้รับจ้าง เพราะเมื่อมีสัญญาจ้างทำของ ก็ต้องมีการเลือกหาผู้รับจ้างทุกรายเป็นธรรมดา ข้อสำคัญของความรับผิดชอบอยู่ที่ความผิดในการเลือกหาผู้รับจ้างอีกชั้นหนึ่ง การงานที่สั่งให้ทำก็ต้องเป็นความผิดด้วย มิใช่ทำตามสัญญาแล้วผู้ว่าจ้างต้องรับผิดชอบ หากต้องเป็นความผิดโดยสภาพการงานนั่นเอง”

<sup>๓๑</sup> พจน์ ปุષปาคม, ค อธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด, (กรุงเทพมหานคร : สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, ๒๕๓๐), น. ๓๔๗-๓๔๘.

รองศาสตราจารย์สุชม ศุภนิത്യ เห็นว่า ข้อสังเกตท้ายฎีกาดังกล่าวนี้ถูกต้อง เพราะมิฉะนั้นแล้วจะกลายเป็นว่าความผิดของผู้ว่าจ้างทำของนี้เกิดขึ้นโดยกฎหมายกำหนดให้รับผิด เป็นกรณีพิเศษนอกเหนือจากหลักความผิดในละเมิด กล่าวคือ เพียงเลือกหา ก็เป็นความผิดแล้ว ซึ่งแท้ ที่จริงกฎหมายมีเหตุผลว่าถ้าเลือกก็ต้องเลือกให้เหมาะกับงานเพื่อป้องกันความเสียหายนั่นเอง ถ้า เลือกผู้ผิดมาทำงานความเสียหายย่อมเกิด จึงต้องรับผิดในการเลือก แต่ถ้าหากข้อเท็จจริงชัดเจนว่า ผู้ว่าจ้างจงใจหรือประมาทก่อให้เกิดความเสียหาย เช่น ควรจะรู้ว่า จะเกิดความเสียหายก็ยังไม่ออก คำสั่งให้ทำ ดังนี้เป็นการกระทำละเมิดตามมาตรา ๔๒๐

### ๓.๔ ความรับผิดชอบในการเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะ

**มาตรา ๔๓๗** บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอย่างใด ๆ อันเดินด้วย กำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น เว้นแต่จะ พิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเอง<sup>๓๒</sup>

ในกฎหมาย มาตรา ๔๓๗ บุคคล ใด ครอบครอง หรือ ควบคุมดูแล ยานพาหนะ อย่างใด ๆ อันเดินด้วย กำลังเครื่องจักรกลบุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยาน พาหนะนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่า การเสียหาย นั้น เกิดแต่ เหตุสุดวิสัย หรือ เกิด เพราะ ความผิดของผู้ต้องเสียหาย นั้นเอง ความข้อนี้ ให้ใช้บังคับได้ ตลอดถึง บุคคล ผู้ มีไว้ ในครอบครอง ของ ตน ซึ่ง ทรัพย์สิน อันเป็น ของ อันตรายได้ โดย สภาพหรือโดย ความมุ่งหมาย ที่จะใช้ หรือ โดยอาการกลไกของทรัพย์สิน นั้นด้วย จะเห็นได้ว่า หลักคือ

๑. ต้องมีเจ้าของหรือบุคคลผู้ควบคุม
๒. ต้องมียานพาหนะ อย่างใด ๆ อันเดินด้วย กำลังเครื่องจักรกล
๓. ต้องก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น

#### แต่มีข้อยกเว้น

๑. ความเสียหายเกิดแต่เหตุสุดวิสัย เช่น เหตุอันจวนตัว รู้แต่ไม่สามารถ ป้องกันได้

๒. ความผิดของผู้ต้องเสียหาย เช่น ผู้เสียจงใจหรือประมาททำให้ตนเสียหาย

**ตัวอย่าง** นายไม้ซันรถไปที่ทำงานแต่รถเป็นของรยระหว่างทางได้ขึ้นไปชนนายชวยที่เดิน อยู่ริมทาง นายชวยได้รับบาดเจ็บ ใครต้องรับผิดชอบ ใครต้องรับผิด จะเห็นได้ว่า คนชนต้องรับผิดอยู่ แล้ว แต่ปัญหาอยู่ที่เจ้าของรถว่าจะต้องรับผิดหรือไม่ ด้วยหลักแล้วมีเพียงหนึ่งคนต้องรับผิดชอบใน เมื่อผู้ควบคุมรถรับผิดแล้วก็ถือ ว่าเจ้าของก็ไม่ต้องรับผิด แต่ถ้าเจ้าของได้ใช้ หรือเป็นนายจ้าง หรือ มารดา บิดา หรือผู้ดูแลคนขับ อาจจะสามารถร่วมรับผิดได้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๔๐๓๗/๒๕๔๕ ความเสียหายของรถยนต์บรรทุกและรถลากพ่วง ๔ คัน เกิดขึ้นในขณะที่ลูกจ้างของจำเลยที่ ๑ กำลังยกแท่นไฮดรอลิกเพื่อเทน้ำตาลดิบออกจากรถยนต์ บรรทุกและรถลากพ่วงซึ่งจอดอยู่บนแท่นไฮดรอลิกนั้นลงข้างเก็บโดยแท่นไฮดรอลิกเป็นทรัพย์สินอันเป็น ของเกิดอันตรายได้โดยอาการกลไกของทรัพย์สินนั้นซึ่งจำเลยที่ ๑ ผู้มีไว้ในครอบครองจะต้องรับผิดชอบ เพื่อการเสียหายอันเกิดขึ้นแต่ทรัพย์สินนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือ

<sup>๓๒</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์,มาตรา ๔๓๗.

เกิดเพราะความผิดของผู้เสียหายนั่นเองตาม ป.พ.พ. มาตรา ๔๓๗ โจทก์จึงไม่ต้องนำสืบว่าเหตุที่เกิดความเสียหายสืบเนื่องมาจากความประมาทเลินเล่อของลูกจ้างของจำเลยที่ ๑ ขณะเกิดเหตุรถยนต์บรรทุกน้ำตาลดิบมาจากจังหวัดอุดรธานี ระหว่างการเดินทางน้ำตาลมีความชื้นสูงจึงเกาะกันแน่น ซึ่งก่อนเหมิได้มีการทำให้น้ำตาลแตกตัวทั้งหมดก่อนที่จะยกแท่นไฮดรอลิกขึ้นแต่อย่างใด น้ำตาลดิบที่ยังคงมีสภาพเกาะกันแน่นย่อมทำให้น้ำหนักเฉลี่ยไม่สม่ำเสมอ เมื่อถ่าน้ำหนักออกจากรถพ่วงทันทีที่ทันโดยยอมทำให้แท่นบรรทุกเกิดแรงต้านติดตัวรถให้ลอยขึ้นข้ามที่กั้นล้อแล้วดึงโซ่ที่มัดด้านหน้าไว้ขาดก่อนที่จะไหลลงมากกระโดดข้ามที่กั้นล้อทุกล้อ ทำให้รถยนต์บรรทุกและรถพ่วงที่บรรทุกน้ำตาลมาไหลชนรถยนต์บรรทุกและรถพ่วงคันอื่นได้รับความเสียหาย ซึ่งไม่ใช่ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากเหตุสุดวิสัย เพราะจำเลยที่ ๑ อาจป้องกันได้โดยทำให้น้ำตาลแตกตัวเสียก่อนที่จะนำรถขึ้นแท่นไฮดรอลิก จำเลยที่ ๑ จึงต้องรับผิดชอบในความเสียหายนั้นตาม ป.พ.พ. มาตรา ๔๓๗ และจำเลยที่ ๒ ผู้รับประกันภัยก็ต้องร่วมกับจำเลยที่ ๑ รับผิดชอบต่อโจทก์ซึ่งเป็นผู้รับประกันภัยรถยนต์บรรทุกและรถพ่วงคันที่ได้รับ ความเสียหายและได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนเป็นค่าซ่อมแซมรถที่เสียหายนั้นไปแล้ว

### ๓.๕ ศาลเป็นผู้กำหนดค่าสินไหมทดแทน

**มาตรา ๔๓๘** ค่าสินไหมทดแทนจะพึงใช้โดยสถานใดเพียงใดนั้น ให้ศาลวินิจฉัยตามควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด

อนึ่ง ค่าสินไหมทดแทนนั้นได้แก่การคืนทรัพย์สินอันผู้เสียหายต้องเสียไปเพราะละเมิด หรือใช้ราคาทรัพย์สินนั้น รวมทั้งค่าเสียหายอันจะพึงบังคับให้ใช้เพื่อความเสียหายอย่างใด ๆ อันได้ ก่อขึ้นนั้นด้วย<sup>๓๓</sup>

ความในวรรคแรกที่ว่า “ ค่าสินไหมทดแทนจะพึงใช้ โดยสถานใด เพียงใด นั้น” คำว่า โดยสถานใด น่าจะหมายถึงวิธีที่จะให้ค่าสินไหมทดแทน เช่นจะให้เป็นตัวเงินหรือเป็นค่าสินไหมทดแทน อย่างอื่นที่ไม่ใช่ตัวเงิน ตามที่ได้บัญญัติไว้ใน มาตรา ๔๔๖ หรือ มาตรา ๔๔๗ ส่วนคำว่า เพียงใด นั้นมีความหมายกว้าง ซึ่งควรจะหมายถึงทั้งความรับผิดชอบของผู้ทำละเมิดว่าจะมีแค่ไหน และทั้งจำนวนค่าสินไหมทดแทนว่าจะมีเท่าใดด้วย ซึ่งมาตรานี้ยก ให้เป็นดุลพินิจของศาลโดยอาศัยพฤติการณ์และ ความร้ายแรงแห่งละเมิดเป็นหลัก

ส่วนความในวรรคสองที่ว่า “ ค่าสินไหมทดแทน ฯลฯ รวมทั้งค่าเสียหายอันจะพึงบังคับให้ใช้เพื่อความเสียหายอย่างใด ๆ อันได้ก่อให้เกิดขึ้น นั้นด้วย” ความที่ว่า เพื่อความเสียหายอย่างใด ๆ อันได้ก่อให้เกิดขึ้น นั้น จะหมายถึงความเสียหายใด ๆ อันเป็นผลเกิดจากการทำละเมิดนั้นทั้งสิ้น หรือว่าหมายความเพียงความเสียหายที่เป็นผลโดยตรงและใกล้ชิดกับการกระทำ ละเมิดนั้นเท่านั้น

การที่ศาลจะวินิจฉัยว่า ความเสียหายใด แค่นั้น ผู้ทำละเมิดจึงจะต้องรับผิดชอบนั้นเป็นของที่ยากยิ่ง ประการหนึ่งตามหลักกฎหมายอังกฤษเรียกว่า remoteness of consequence หรือ remoteness of damage ซึ่งมีหลักพอจะยึดถืออยู่ ๒ หลัก คือ

<sup>๓๓</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา ๔๓๘.

๑. ถ้อยเออาการมองเห็นผลแห่งการทำละเมิดหรืออาจจะคาดคะเนเห็นผลนั้นได้ในขณะทำละเมิดเป็นสำคัญ แต่จะไม่จำเป็นต้องเป็นการมองเห็น หรืออาจมองเห็นของผู้ทำละเมิดเอง เพียงแต่บุคคลธรรมดาในฐานะเป็นผู้ทำละเมิดนั้น อาจมองเห็นได้แล้วก็ถือว่าผู้ทำละเมิดต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากการ ทำละเมิดเช่นนั้น

**ตัวอย่างเช่น** ก. ทิ้งก้นบุหรี่ลงไปในกองฟาง ซึ่งอยู่ติดกับบ้าน ข. เมื่อไฟเกิดไหม้ฟางและลุกลามไปไหม้บ้าน ข. เข้า ดังนั้นในความนึกคิดของสามัญชนก็ย่อมจะรู้แล้วว่าฟางนั้นติดไฟง่ายและเมื่อ กองฟางอยู่ติดกับบ้าน ข. ถ้ากองฟางไหม้ก็ย่อมจะลุกลามไปไหม้บ้าน ข. ได้ ดังนั้น ก. จึงต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่บ้าน ข. ถูกไฟไหม้ด้วย

๒. ถ้อยเออาผลที่เกิดขึ้นนั้นว่าสืบเนื่องมาจากการทำละเมิดหรือไม่ ถ้าเป็นผลสืบเนื่องมาจากการทำละเมิดและขณะทำละเมิดสามัญชนในฐานะเช่นนั้น ย่อมรู้อยู่ว่าต้องมีความเสียหายอย่างหนึ่งอย่างใดเกิดขึ้น จากการ ทำละเมิดของตนแล้ว ผู้ทำละเมิดต้องรับผิดชอบในความเสียหายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการทำละเมิดนั้น ไม่ว่าตนหรือบุคคลธรรมดาที่ตกอยู่ในฐานะอย่างผู้ทำละเมิดนั้นจะมองเห็น หรืออาจจะมองเห็นความเสียหายนั้นหรือไม่ก็ตาม เช่นตามตัวอย่างข้างต้นที่ว่า ก. ทิ้งก้นบุหรี่ลงบนกองฟาง ถ้ากองฟางนั้น อยู่ห่างบ้าน ข. ประมาณ ๔ – ๕ เส้น และจากกองฟางไปถึงบ้าน ข. นั้นไม่มีสิ่งใดที่จะเป็นเชื้อเพลิงนำไปสู่การไหม้บ้าน ข. ได้ แต่บังเอิญขณะที่ไฟไหม้ กองฟางอยู่นั้น มีลมพัดเอาฟางที่ติดไฟปลิวไปถูกบ้าน ข. เข้า ไฟจึงไหม้บ้าน ข. หมด ถ้าถือตามหลักนี้แล้ว ก. ก็ยังต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิด แก่บ้าน ข. อยู่แน่นอน เพราะขณะที่ ก. ทิ้งก้นบุหรี่ไปย่อมเห็นได้แล้วว่ากองฟางนั้นต้องติดไฟ และการที่บ้าน ข. ถูกไฟไหม้ก็จะเป็นปฏิเสธรไม่ได้ว่าไม่ใช่ 'เกิดจากก้นบุหรี่ที่ตนทิ้งบนกองฟางนั้น' ถ้าถือตามหลักแรกที่ถ้อยเออาการมองเห็นหรืออาจจะมองเห็นในขณะทำละเมิดเป็น สำคัญแล้ว ก. ก็ไม่น่าจะต้อง รับผิดชอบในความเสียหายของบ้าน ข. สำหรับศาลไทยเรา ยังไม่มีคำพิพากษาศาลฎีกาชั้นใดพิพากษาวางหลักเกณฑ์ในเรื่องความรับผิดของผู้ทำ ละเมิดไว้โดยแน่นอนลงไป แต่พอจะจับ แนวได้ว่าศาลฎีกาถือเออาการมองเห็นหรืออาจมองเห็นผลแห่งการทำละเมิดเป็นหลัก ดังจะเห็นได้จากคำพิพากษาศาลฎีกาบางเรื่องต่อไปนี้

**คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๘๐๙/๒๔๘๗** ระหว่างนายพั้ว แพ้นจันทร์ ผู้รับมอบอำนาจจากวัดสนธิ โจอทก์ นายเหมหรือห้วยกับพวก จำเลย ซึ่งข้อเท็จจริงมีว่า จำเลยสมคบกันมีปืนและไม้เข้าทำการขัดขวางงานของวัดสนธิ ห้ามมิให้มนราเล่นโดยไม่มีอำนาจ เป็นเหตุให้มนราต้องเลิก และทำให้โจทก์ขาด รายได้ในกาเรียไรเก็บเงินจากประชาชนผู้มาดูงาน ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า การกระทำของจำเลยเป็นการรบกวน จำกัดตัดเสรีภาพของวัดในการที่จะดำเนิน งาน จนทำให้ขาดประโยชน์ควรได้ประโยชน์ที่ขาดจึงเป็นค่าเสียหายโดยตรงจากการทำละเมิดของจำเลย ซึ่งจำเลยจะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนให้โจทก์ จะว่าไกลต่อเหตุไม่ได้

คำพิพากษาศาลฎีกาฉบับนี้ใช้คำว่า “ ประโยชน์ที่ทางวัดขาดรายได้เป็นค่าเสียหายโดยตรงจากการทำละเมิดของจำเลยจะ ว่าไกลต่อเหตุไม่ได้” ซึ่งพอจะอนุมานได้ว่า ค่าเสียหายโดยตรงจากการทำละเมิดนั้นย่อมเป็นค่าเสียหายที่บุคคลธรรมดามองเห็นได้อยู่

ตามกฎหมายอังกฤษได้มีการถกเถียงกันมากกว่าในเรื่อง remoteness of damage นี้ จะควรใช้หลักใดเป็นเครื่องวินิจฉัย คำพิพากษาของศาลสูง ก็มีวินิจฉัยไว้ทั้งสองหลัก แต่เมื่อ พ.ศ. ๒๔๖๔ ( ค.ศ. ๑๙๒๑) ศาลอุทธรณ์ได้พิพากษาคดีไว้คดีหนึ่ง ซึ่งถ้อยเออาผลที่เกิดสืบเนื่องจากการทำ

ละเมิดเป็นสำคัญ โดยไม่คำนึงว่าผู้ทำละเมิดหรือบุคคลธรรมดาในฐานะเช่นนั้นจะมองเห็น หรืออาจจะมองเห็นผลนั้นหรือไม่ก็ตาม คดีนั้นคือ Polemis v. Furness Willy & Co หรือที่รู้จักกันอย่างแพร่หลายว่า Re Polemis ข้อเท็จจริงมีว่า บริษัทจำเลยเช่าเรือลำหนึ่งจากโจทก์ เพื่อบรรทุกสินค้า และได้บรรทุกน้ำมันเบนซิน บรรจุถังไว้ด้วย ระหว่างทางถึงน้ำมันรั่ว เป็นเหตุให้น้ำมันระเหยไปทั่วห้องที่เก็บสินค้า เมื่อเรือถึงท่าคนงานของจำเลยก็ขนย้ายสินค้า และด้วยความประมาทของคนงานนั้น ทำให้ไม้กระดานตกไปที่ห้องเก็บน้ำมันซึ่งมีไอระเหยของน้ำมันอยู่ จึงทำให้เกิดไฟลุกขึ้นและไหม้เรือนั้นทั้งลำ ศาลอุทธรณ์ พิพากษายืนตามศาลชั้นต้นให้จำเลยชดเชยราคาเรือนั้นเป็นเงินเกือบ ๒๐๐,๐๐๐ ปอนด์ โดยวินิจฉัยว่าการที่ไฟไหม้เรือนั้น เป็นผลสืบเนื่องมาจากความ ประมาทเลินเล่อของลูกจ้างของจำเลย ซึ่งจำเลยผู้เป็นนายจ้างจำต้องรับผิดชอบด้วย แม้ว่าบุคคลธรรมดาอาจจะมองไม่เห็นได้เลยว่า การที่ไม้กระดาน หล่นไปถูกห้องเก็บสินค้านั้น จะทำให้เกิดไฟลุกไหม้ขึ้นได้อย่างไร

หลังจากคดีนี้แล้ว ก็มีคำพิพากษาศาลสูงอีกหลายเรื่องที่เกิดขึ้นตามหลักนี้ แต่ก็ยังไม่มีคำพิพากษาของศาลสูงสุด (House of Lords) วินิจฉัยในเรื่อง นี้ไว้ จนกระทั่งเมื่อ พ.ศ. ๒๕๐๔ (ค.ศ. ๑๙๖๑) นี้เอง กรรมการตุลาการของ Privy Council ได้พิพากษาคดี Overseas Tankship (U. K.) Ltd. V. Morts Dock and Engineering Co. Ltd. โดยเปลี่ยนหลักไปจากหลักเดิมในคดี Re Polemis หันไปถือเอาหลักการมองเห็นหรืออาจมองเห็นผลแห่งการละเมิด เป็นสำคัญ ข้อเท็จจริงในคดีนี้มีอยู่ว่า ด้วยความประมาทเลินเล่อของคนเรือของจำเลยทำให้น้ำมันไหลจากเรือของจำเลยลอยไปตามน้ำในเมืองท่าซิดนีย์ บนท่าจอดเรือนั้นมีโรงงานของโจทก์อยู่ และคนงานของโจทก์ได้ทำงานหลอมโลหะอยู่ในขณะนั้น โลหะที่หลอมเหลวบางส่วนได้ไหลตกลงไปถูกน้ำ ที่มีน้ำมันลอยเข้า เกิดไฟลุกไหม้น้ำมันขึ้น และได้ไหม้ท่าจอดเรือของโจทก์ ข้อเท็จจริงฟังได้ว่าจำเลยไม่รู้หรือไม่อาจจะมีทางรู้ได้เลยว่า ตามพฤติการณ์ เช่นนั้น น้ำมันจะติดไฟ และทำให้ไฟไหม้ท่าจอดเรือของโจทก์ได้ กรรมการตุลาการของ Privy Council วินิจฉัยว่า จำเลยไม่ต้องรับผิดชอบเพราะไม่อาจมองเห็นผลแห่งการทำละเมิดนั้นได้

โดยที่กรรมการตุลาการของ Privy Council ไม่ใช่ศาลสูงสุดของอังกฤษขณะนั้นจึงไม่แน่ว่าคำพิพากษาในคดีนี้จะได้รับการ ถือตามโดยคำพิพากษา ของศาลอังกฤษต่อไปหรือไม่ แต่นักกฎหมายอังกฤษส่วนมากเห็นด้วยกับคำพิพากษานับนี้ อย่างไรก็ตามในการที่จะ วินิจฉัยว่า ผู้ทำละเมิดจะต้องรับผิดชอบในผลแห่งการทำละเมิดของตนเพียงใดนั้น นอกจากจะยึดถือเอาหลักใดหลักหนึ่งใน ๒ หลักดังกล่าวมาแล้ว ยังอาจถือเอาหลักเกณฑ์ต่อไปนี้เป็นเครื่องช่วยการวินิจฉัยได้อีกด้วย คือ

๑. การทำละเมิดใด ๆ ก็ตาม ที่ทำไปโดยจงใจและประสงค์ต่อผล ย่อมถือว่าผู้ทำละเมิดต้องรับผิดชอบในผลที่เกิดขึ้นโดยการจงใจนั้น แม้ว่าผลนั้นจะ ไม่บังเกิดต่อบุคคลหรือทรัพย์สินที่ตนมุ่งกระทำละเมิด แต่กลับไปบังเกิดต่อบุคคลอื่น หรือทรัพย์สินอื่นก็ตาม เช่น ก. จุดประทัดขว้างไปที่กลุ่มแผงลอย ประทัดตกไปถูกร้านของ ข. เกรงจะเกิดอันตรายต่อคนและสินค้าของ ข. ได้จับประทัดขว้างต่อไป เผอิญไปตกที่ร้านของ ง. ง. จับขว้างต่อไปจึงไป ระเบิดถูกตา จ. เข้ามีบาดเจ็บ ดังนี้ ก. ก็ต้องรับผิดชอบ จ. ในบาดเจ็บที่เกิดขึ้นนั้น แม้ว่า ก. มิได้ตั้งใจจะให้ประทัดระเบิด ไปถูก จ. ก็ตาม ทั้งนี้เพราะถือว่า ก. ตั้งใจและประสงค์ต่อผลที่จะเกิดขึ้นจากการขว้างประทัดที่ติดไฟเข้าไปที่ กลุ่มแผงลอยนั้นแล้ว ส่วน ค. และ ง. เป็นเพียงผู้บาดเจ็บที่บังเกิดขึ้นที่ ก. ขึ้นแก่ตนและทรัพย์สินของตนเท่านั้น จึงไม่ถือว่าได้ทำละเมิดร่วมกับ ก. ด้วย

๒. ถ้าการทำละเมิดมิได้เป็นไปโดยจงใจและประสงค์ต่อผล ผู้ทำละเมิดจะต้องรับผิดชอบ แต่เฉพาะผลที่สืบเนื่องโดยตรงจากการทำละเมิดนั้น เท่านั้น กล่าวคือ มิใช่ผลที่เกิดขึ้นโดยการแทรกแซงหรือเกี่ยวข้องของบุคคลภายนอกหรือเหตุการณ์ ใหม่ ตัวอย่างเช่น เรือ ก. แล่นไปชนเรือ ข. เข้า ด้วยความ ประมาทเลินเล่อทำให้เรือ ข. ต้องเข้าไปจอดซ่อม เมื่อซ่อมเสร็จแล้วได้แล่นออกไปใหม่ แต่เนื่องจากมีลมพายุพัดแรงเลยทำให้เรือ ข. จมลง ดังนี้ แม้ว่าการจมของเรือ ข. อาจมีส่วนเนื่องมาจากถูกเรือ ก. ชนอยู่บ้าง คือ ถ้าเรือ ข. ไม่ถูกเรือ ก. ชน ก็อาจจะไม่จมแม้จะถูกพายุพัดก็ตาม แต่ก็ต้องถือว่า การที่เรือ ข. จมก็เพราะถูกพายุพัดต่างหาก หาใช่เกิดจากการชนของเรือ ก. ไม่ เรือ ก. จึงไม่ต้องรับผิดชอบในการจมของเรือ ข. แต่บังคับต้องรับผิดชอบในความ เสียหายอันเกิดจากการชนนั้นอยู่ เช่น ต้องรับผิดชอบค่าซ่อมแซมเรือ ข. นั้น เป็นต้น

แต่การที่ผู้ทำละเมิดจะไม่ต้อง รับผิดชอบในการกระทำของบุคคลภายนอก หรือการแทรกแซงของเหตุการณ์ใหม่นั้น จะต้องเป็นการกระทำ หรือแทรกแซงของบุคคลหรือเหตุการณ์ที่ผู้ทำละเมิดไม่ต้องรับผิดชอบด้วย ถ้าเป็นการแทรกแซงหรือเกี่ยวข้องของบุคคลหรือ เหตุการณ์ที่ผู้ทำละเมิดต้องรับผิดชอบด้วยแล้ว ผู้ทำละเมิดก็จำต้องรับผิดชอบ ในผลที่เกิดขึ้นอยู่ ตัวอย่างเช่น ก. จ้าง ข. มาทาสีและตกแต่งบ้าน ระหว่างที่ ข. ทำงานอยู่นั้น ก. เผอิญมีธุระต้อง ไปที่อื่น และไม่มีใครอยู่ที่บ้านนั้น จึงสั่ง ข. ไว้ว่า ถ้า ข. จะไปไหนก็ให้ปิดประตูบ้านไว้ ต่อมา ข. จำเป็นต้องออกไปหาซื้อของบางอย่าง จึงได้ออกไป และปิดประตูบ้านแต่ได้กดปุ่มกันกุญแจมิให้ติดประตูไว้ ทำให้เปิดประตูจากด้านนอกเข้าไปได้โดยไม่ต้องใช้กุญแจไข ระหว่างนั้นได้มีคนร้ายเปิด ประตูเข้าไปลักของ ๆ ก. โดย ก. ไป ศาลอังกฤษพิพากษาว่า ข. ต้องรับผิดชอบใช้ราคาของที่ถูกลักไปนั้น เพราะถือว่าแม่ของ ก. ที่หายจะเกิดจากการกระทำ ของคนร้ายก็ตาม แต่ ข. ก็มีผลผิดที่ประมาทเลินเล่อปิดประตูโดยทำให้กุญแจไม่ติดประตูไว้ด้วย

ในเรื่องความรับผิดชอบในการทำ ละเมิดนี้ ยังมีปัญหาต่อไปว่า ถ้าการทำละเมิดนั้นก่อให้เกิดความเสียหายแต่เพียงทางจิตใจของผู้เสียหายเท่า นั้น เช่น ทำให้ผู้เสียหายตกใจจนเป็นโรคประสาท หรือทำให้จิตใจวิปริตปรวนแปรไปเช่นนี้ จะถือว่าผู้ทำละเมิดต้องรับผิดชอบในความเสียหายทางจิตใจนั้นหรือไม่ ตามหลักกฎหมายอังกฤษถือว่าผู้ทำละเมิดต้องรับผิดชอบในทำนองเดียว กับการทำอันตรายต่อร่างกาย ดังตัวอย่างคดี Schneider V. Eisovitch ซึ่งข้อเท็จจริงมีว่า โจทก์และสามีได้ยืมรถยนต์จากพี่ชายของสามีโจทก์ขับไปเที่ยวในฝรั่งเศส โดยจำเลยเป็นผู้ขับ ระหว่างทางจำเลยด้วยความประมาทเลินเล่อ ได้ขับรถยนต์ไปชนต้นไม้ เป็นเหตุให้สามีของโจทก์ตายและโจทก์สลบไป เมื่อทราบข่าวพี่ชายสามีโจทก์และภรรยาได้บินไปยังที่เกิดเหตุ และนำโจทก์ กับศพสามีโจทก์กลับอังกฤษเมื่อโจทก์ฟื้นขึ้นจึงทราบว่า สามีตนตาย เพราะความตกใจที่ทราบว่าสามีตายประการหนึ่ง เพราะบาดเจ็บที่ตนได้รับ ตอนรถยนต์ชนต้นไม้ประการหนึ่ง ประกอบกับคิดว่าตนจะต้องเผชิญกับความยากลำบากในการเลี้ยงดูบุตรเล็ก ๆ อีก ๒ คน และมารดาของตนด้วยอีก ประการหนึ่ง เลยทำให้โจทก์เป็นโรคประสาททางผิวหนัง โจทก์ฟ้องเรียกค่าเสียหายคือค่าใช้จ่ายของพี่ชายสามีโจทก์ และภรรยาในการเดินทางไป รับโจทก์และศพสามีโจทก์ กับค่าเสียหายเนื่องจากโรคประสาทนั้น ศาลพิพากษาว่า จำเลยต้องรับผิดชอบใช้เงินที่เรียกทั้งสองจำนวนนี้

สำหรับไทยเรา ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๔๔๔ ได้บัญญัติว่า “ ในกรณีทำให้เสียหายแก่ร่างกายหรืออนามัยนั้น ผู้ต้องเสียหายชอบที่จะได้ขอใช้ค่าใช้จ่ายอันตนต้องเสีย

ไป ฯลฯ” คำว่า อนามัย นั้นจะกินความถึงความเสียหายทางจิตใจ เช่นโรคประสาทหรือไม่นั้น ยังไม่พบคำพิพากษาศาลฎีกา ที่วินิจฉัยเรื่องนี้ไว้โดยตรง เพียงแต่มีคำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๖๒๐/๒๕๐๒ ระหว่าง ม.ร.ว. สุรวัช ศรีวัช โจทก์ นายฮุ้นจิง แซ่ฮ้อ จำเลย วินิจฉัยว่า การที่จำเลยขับรถโดยประมาทชน โจทก์ จนร่างกายโจทก์ทุพพลภาพ และโจทก์ได้รับอันตรายเกี่ยวกับสมองอีก เช่น โจทก์ต้องปวดศรีษะ อยู่เสมอ ความจำเสื่อมลง การศึกษาเลวลงนั้น เป็นความเสียหายแก่ร่างกายและสมองนับว่าเป็นพฤติการณ์ร้ายแรงอยู่ ศาลฎีกาให้ค่าสินไหมทดแทน ๒๐,๐๐๐ บาท

การที่ศาลฎีกาให้ค่าเสียหาย เพราะโจทก์ต้องบาดเจ็บ ทุพพลภาพทั้งทางกายและสมองนั้น หากจะเข้าใจว่าศาลฎีกาคงเห็นว่า ความเสื่อมโทรมทาง สมองนั้นก็เป็นการเสียหายอย่างหนึ่งซึ่งผู้ทำละเมิดจะต้องรับผิดชอบด้วย ก็ไม่น่าจะเป็นความเข้าใจที่ผิด พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. ๒๕๓๓ ให้ความหมายของคำ อนามัย ว่า “ ความไม่มีโรค ความสบายกาย ” คำในศัพท์กฎหมายอังกฤษใช้ว่า health ซึ่งก็มีความหมายอย่างเดียวกับความหมาย ที่พจนานุกรมไทยให้ไว้ ความไม่มีโรค ควรจะเกิดความทั้งโรคทางกายและโรคทางใจด้วย เพราะถ้าคนเป็นโรคประสาท ก็ยังต้องถือว่าไม่มีโรคอยู่นั่นเอง ถ้าจะตีความคำ อนามัย ให้หมายถึงความสบายทางกาย หรือสุขภาพทางกายแล้ว ก็จะเป็นการซ้ำกับคำว่า ร่างกายที่มาตรา ๔๔๔ ได้บัญญัติไว้แล้ว การตีความควรตีความไปในทางที่เป็นผล ผู้เขียนจึงมีความเห็นเป็นส่วนตัวว่า คำว่า อนามัย ในมาตรา ๔๔๔ นี้ควรจะหมายถึงสุขภาพทางจิต มากกว่า ทางกาย ฉะนั้นถ้าโดยผลของการทำละเมิด ผู้เสียหายเป็นโรคทางจิตอย่างใดขึ้น เช่นเป็นโรคประสาท ผู้ทำละเมิดก็ควรต้องรับผิดชอบใช้ ค่าสินไหม ทดแทนให้

### ๓.๖ ผู้ทำละเมิดต้องชดใช้ค่าเสียหายทั้งในปัจจุบันและอนาคต

มาตรา ๔๔๔ ในกรณีทำให้เสียหายแก่ร่างกายหรืออนามัยนั้น ผู้ต้องเสียหายชอบที่จะได้ชดใช้ค่าใช้จ่ายอันตนต้องเสียไป และค่าเสียหายเพื่อการที่เสียความสามารถประกอบกิจการงานสิ้นเชิงหรือแต่บางส่วน ทั้งในเวลาปัจจุบันนั้นและในเวลาอนาคตด้วย

ถ้าในเวลาพิพาทคดี เป็นพันวิสัยจะหยั่งรู้ได้แน่ว่าความเสียหายนั้นได้มีแท้จริงเพียงใด ศาลจะกล่าวในคำพิพากษาว่ายังสงวนไว้ซึ่งสิทธิที่จะแก้ไขคำพิพากษานั้นอีกภายในระยะเวลาไม่เกินสองปีก็ได้<sup>๓๔</sup>

ที่กฎหมายลักษณะความรับผิดเพื่อการเสียความสามารถประกอบกิจการงานตามมาตรา ๔๔๔ เป็นบทบัญญัติละเมิดกำหนดขึ้นเพื่อให้สิทธิผู้เสียหายที่ถูกกระทำละเมิดในร่างกายหรืออนามัย จะเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อชดเชยการที่ต้องเสียความสามารถประกอบกิจการงานเป็นกรณีเฉพาะอันเป็นการเพิ่มเติมจากมาตรา ๔๒๐ ดังนั้นการวินิจฉัยความรับผิดเพื่อเสียความสามารถประกอบกิจการงานตามมาตรา ๔๔๔ นี้จึงจะต้องพิจารณาหลักเกณฑ์ความรับผิดตามมาตรา ๔๒๐ ด้วยนอกจากนี้การเรียกค่าเสียหายเพื่อการเสียความสามารถประกอบกิจการงานนั้นจะต้องคำนึงหลักเกณฑ์ความรับผิดดังที่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา ๔๔๔ อีกด้วยซึ่งมาตรา ๔๔๔ วรรคแรกบัญญัติว่า ในกรณีทำให้เสียหายแก่ร่างกายหรืออนามัยนั้น ผู้ต้องเสียหายชอบที่จะได้ชดใช้ ค่าใช้จ่ายอันตนต้องเสียไป และ

<sup>๓๔</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา ๔๔๔

ค่าเสียหายเพื่อการที่เสียความสามารถประกอบการงานสิ้นเชิงหรือแต่บางส่วน ทั้งในเวลาปัจจุบันนั้น และในเวลาอนาคตด้วย

จากบทบัญญัติดังกล่าวจะเห็นได้ว่าการกระทำละเมิดที่ผู้เสียหายจะเรียกค่าเสียหายเพื่อการเสียความสามารถประกอบการงานได้จะต้องเข้าหลักเกณฑ์ดังกล่าวข้างต้นซึ่งเพื่อการสะดวกแก่การเข้าใจขอแยกพิจารณา ดังนี้

### ๓.๖.๑ ความรับผิดชอบกรณีเสียความสามารถประกอบการงานในเวลาปัจจุบัน

กรณีมาตรา ๔๔๔ วรรคแรก อาจเทียบได้กับมาตรา ๔๔๓ วรรค ๒ ซึ่งเป็นเรื่องที่ผู้เสียหายต้องพักรักษาตัว ทำให้ระหว่างนี้ไปทำงานไม่ได้ ย่อมขาดประโยชน์ที่หาหาได้เพราะไม่สามารถทำงานได้ ดังนั้นหลักเกณฑ์การรับผิดชอบในมาตรา ๔๔๔ วรรคแรกนี้จึงมีดังนี้

#### ๑) มีความเสียหายแก่ร่างกายอนามัย

กรณีการเสียหายแก่ร่างกายก็อาจได้แก่ร่างกายบาดเจ็บ สูญเสียอวัยวะหรือกรณีพิการก่อนอื่นต้องขอทำความเข้าใจเบื้องต้นก่อนว่าการที่ร่างกายได้รับบาดเจ็บนี้มิได้หมายความว่า จะต้องเป็นกรณีผู้เสียหายต้องสูญเสียอวัยวะหรือต้องพิการไปด้วยเนื่องจากบางกรณีที่ได้รับบาดเจ็บก็อาจเป็นกรณีที่ร่างกายได้รับบาดเจ็บแผลฟกช้ำหรือเพียงช็อคหมดสติและต้องหยุดพักรักษาตัวเท่านั้นไม่ได้สูญเสียอวัยวะหรือไม่ได้พิการไปด้วยหรืออาจกรณีผู้เสียหายจะต้องสูญเสียอวัยวะจะต้องพิการรวมกันไปด้วยก็ได้

ในทำนองเดียวกันการสูญเสียอวัยวะในบางกรณีเป็นเรื่องของกายพิการเช่นเสียแขน เสียขา ฯลฯ แต่บางกรณีเป็นการเสียอวัยวะโดยทั่วไปเช่นเส้นผม เล็บ ฯลฯ ซึ่งก็ไม่ถึงกับจะเป็นกรณีของการพิการแต่อย่างใดและในบางครั้งการพิการก็ไม่ได้หมายถึงว่าจะต้องเป็นการสูญเสียอวัยวะทุกกรณีไปเนื่องจากบางกรณีอาจเป็นเรื่องการเสียประสาทสัมผัส ประสาทการรับรู้ก็ได้กล่าวคือเป็นเรื่องประสาทพิการที่ผู้เสียหายอาจไม่ได้รับอันตรายแก่เนื้อตัวโดยตรงเช่นอาจจะช็อคตกใจหมดสติจากการกระทำของผู้ละเมิดและเสียการรับรู้เป็นต้นหรืออาจจะได้รับอันตรายแก่ร่างกายประกอบด้วยก็ได้แต่มีผลทำให้สูญเสียประสาทสัมผัสการรับรู้ทำให้ไม่สามารถตอบสนองสิ่งต่างๆรอบข้างได้เลยเช่นเป็นอัมพาตหรือมีสมรรถภาพในการตอบสนองได้ช้ากว่าปกติหรือตอบสนองอ่อนแรงลงเช่นเป็นอัมพฤกษ์เป็นต้น

**ตัวอย่าง** คำพิพากษาฎีกา ๕๒๒๐/๒๕๓๙ จำเลยขับรถยนต์บรรทุกสิบล้อด้วยความประมาทเลินเล่อแล่นข้ามเกาะกลางถนนไปชนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลทำให้โจทก์ซึ่งนั่งอยู่ด้านหลังทางขวาได้รับอันตรายสาหัสมีอาการอัมพาตตั้งแต่ส่วนคอลงมาต้องกลายเป็นคนทุพพลภาพเป็นอัมพาตถาวรยอมทำให้โจทก์เสียความสามารถประกอบการงานในอนาคต

การทำให้เสียหายแก่จิตใจอาจที่เช่นการทำให้ช็อค (Nervous shock) ผู้เสียหายก็สามารถเรียกค่าเสียหายได้เช่นเดียวกันแต่ต้องเป็นกรณีที่ทำให้ผู้เสียหายได้รับความเสียหายแก่จิตใจ (Mental) ซึ่งมีผลต่อร่างกายหรือทางกายภาพ()ของผู้เสียหายด้วยมิใช่เพียงแต่ทำให้ผู้เสียหายตกใจรู้สึกเศร้าโศกเสียใจกังวลใจหรือทุกข์ใจเท่านั้น

ส่วนกรณีเสียหายแก่อนามัยเป็นเรื่องที่ผู้เสียหายต้องเสียสุขภาพ ต้องเจ็บป่วยเป็นโรค หรือต้องเดือดร้อนที่จะอยู่อย่างสงบสุข เพราะกลิ่น เสียง คว้น ความกระเทือน น้ำเน่า ฝุ่น ฯลฯ ซึ่งลักษณะของการเสียหายแก่อนามัยเหล่านี้ ในบางครั้งอาจจะต้องใช้ระยะเวลาานกว่าจะ



แสดงอาการของความเจ็บป่วย หรืออาการของโรคนั้นๆ ออกมาเป็นการสะสมสารพิษในร่างกาย หรือเป็นระยะฟักตัวของเชื้อโรค เช่น การสูดควันพิษเป็นประจำเป็นระยะเวลานานๆ การดื่มหรือสัมผัสน้ำในแม่น้ำที่มีสารพิษปนเปื้อนจากการที่โรงงานปล่อยน้ำเสียลงในแม่น้ำลำคลอง ฯลฯ

อย่างไรก็ดี ในบางกรณีการที่ทำให้ผู้เสียหายเป็นอันตรายหรือเสียหายแก่ร่างกาย อาจเป็นผลให้เสียอนามัย ได้ด้วย เช่น ถูกรถชนขาหักต้องรักษาพยาบาล ต้องเข้าเฝือกนอนพักรักษาตัวอยู่บนเตียงเป็นระยะเวลานาน ทำให้ทุกข์ทรมาน ก็เป็นการเสียอนามัย

### ๒) ทำให้ไม่สามารถทำงานได้

กรณีที่มีการทำความเสียหายแก่ร่างกายหรืออนามัยแล้ว ปรากฏว่า ผู้เสียหายจำเป็นต้องเข้ารับการรักษาตัวในโรงพยาบาลหรือสถานรักษาพยาบาลอื่น เพื่อให้ร่างกายหายกลับคืนดี ซึ่งในระหว่างที่รักษาตัวนี้เอง ผู้เสียหายอาจไม่สามารถทำงานได้มิใช่ปรากฏข้อเท็จจริงแต่เพียงว่าผู้เสียหายเข้าไปทำแผลเล็กน้อย และสามารถกลับไปทำงานตามปกติได้เช่นนี้แล้ว ก็ไม่เข้าหลักเกณฑ์อันจะทำให้มีสิทธิเรียกค่าเสียหายเพื่อการนี้ได้ แต่อาจเรียกค่ารักษาพยาบาลได้เท่านั้น

อย่างไรก็ดี ในบางกรณีเสียหายอาจไม่สามารถทำงานได้ โดยมีลักษณะต่อเนื่องกันไปในอนาคต หรืออาจทำให้ประสิทธิภาพในการทำงานลดน้อยลง ซึ่งจะเป็นเรื่องของการเสียความสามารถประกอบการงานในเวลาอนาคต ซึ่งคงจะต้องพิจารณาหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบจะได้อธิบายในหัวข้อต่อไป

### ๓.๖.๒ ความรับผิดกรณีเสียความสามารถประกอบการงานในเวลาอนาคต

การเสียความสามารถประกอบการงานในเวลาอนาคตเป็นเรื่องของการเรียกค่าเสียหายเพื่อความเสียหายในอนาคตซึ่งสามารถเรียกกันได้ หากเป็นอันแน่นอนแล้วว่า จะเกิดขึ้นต่อไปด้วย กล่าวคือ ผู้ต้องเสียหายแก่ความสามารถประกอบการงานจากการกระทำละเมิด ย่อมมีสิทธิที่จะเรียกค่าเสียหายเพื่อการเสียความสามารถประกอบการงานในเวลาอนาคตได้ หากปรากฏข้อเท็จจริงว่า มีความแน่นอนแล้วว่า ความไม่สามารถประกอบการงาน จะเกิดขึ้นต่อไปเวลาอนาคตแก่ผู้เสียหาย อันเป็นผลจากการกระทำละเมิด ซึ่งหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบแยกออกได้เป็น ๓ ประการดังนี้

- ๑) มีความเสียหายแก่ร่างกายหรืออนาคต
- ๒) ทำให้เสียความสามารถประกอบการงาน
- ๓) เป็นที่แน่นอนว่า การเสียความสามารถประกอบการงานนั้นจะเกิดขึ้นต่อไปในเวลาอนาคต

**ตัวอย่าง** คำพิพากษาฎีกาที่ ๖๗/๒๕๓๙ (สงเสริม.) น.๔ วินิจฉัยว่า “หลังเกิดเหตุโจทก์เสียถูกตัดขาข้างขวา และให้ขาเทียม นายจ้างเปลี่ยนหน้าที่การงานของโจทก์จากนักข่าวให้ทำงานเพียงมีหน้าที่เปิดซองจดหมาย ทำให้โจทก์เสียความก้าวหน้า จึงกำหนดค่าสินไหมทดแทนที่โจทก์เสียความสามารถในการประกอบการงานทั้งในปัจจุบันและอนาคต ๑๕๐,๐๐๐ บาท

**คำพิพากษาฎีกาที่** ๑๔๔๗/๒๕๒๓(เนติ) น.๒๖๖๒ วินิจฉัยว่า “การที่โจทก์ต้องถูกตัดข้อมือขวา แล้วใช้แขนเทียมแทน ย่อมทำให้โจทก์เสียความสามารถประกอบการงานไปโดยสิ้นเชิงหรือบางส่วน

**คำพิพากษาศาลฎีกา** ที่๔๕๐/๒๕๑๖ (เนติ) น.๕๔๗ วินิจฉัยว่า “ส่วนค่าเสียหายที่โจทก์ต้องสูญเสียอนาคตในการทำงานนั้น เห็นว่า โจทก์มีอาชีพรับราชการเป็นทหาร เมื่อโจทก์ถูกรถยนต์ชนกระตุกแข็งขวาหัก หายแล้วทำให้พิการไปตลอดชีวิตไม่สามารถทำงานหนักได้ เสียบุคลิกลักษณะที่จะเข้าสอบเป็นนายทหารสัญญาบัตรก็ไม่ได้ นายแพทย์เห็นว่า แม้หายแล้วก็เดินได้อย่างคนขาไม่เท่ากัน พิกัดไปตลอดชีวิต ไม่สามารถทำงานหนักได้ เสียบุคลิกลักษณะที่จะเข้าสอบเป็นนายทหารสัญญาบัตรก็ไม่ได้ นายแพทย์เห็นว่า แม้หายแล้วก็เดินได้อย่างคนขาไม่เท่ากัน พิกัดไปตลอดชีวิต ไม่สามารถทำงานหนักได้ ถือว่าโจทก์สูญเสียความสามารถประกอบการงานในภายหน้าทำลายความก้าวหน้าของโจทก์ตลอดชีวิต

### ๓.๗ การใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอก

**มาตรา ๔๔๕** ในกรณีทำให้เขาถึงตาย หรือให้เสียหายแก่ร่างกายหรืออนามัยก็ดี ในกรณีทำให้ เขาเสียเสรีภาพก็ดี ถ้าผู้ต้องเสียหายมีความผูกพันตามกฎหมายจะต้องทำการงานให้เป็นคุณแก่บุคคลภายนอก ในครัวเรือน หรืออุตสาหกรรมของบุคคลภายนอกนั้นไซ้ ท่านว่าบุคคลผู้จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนนั้นจะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกเพื่อที่เขาต้องขาดแรงงานอันนั้นไปด้วย<sup>๓๕</sup>

ผลกระทบของการเสียความสามารถประกอบการงานที่มีต่อบุคคลภายนอกเนื่องจากในบางครั้งผู้เสียหายซึ่งต้องเสียความสามารถประกอบการงาน เป็นบุคคลที่มีความผูกพันตามกฎหมายจะต้องทำการงานให้เป็นคุณแก่บุคคลภายนอกในครัวเรือน หรืออุตสาหกรรมของบุคคลภายนอก การที่ผู้ทำละเมิดมาทำให้ผู้เสียหายต้องเสียความสามารถประกอบการงานโดยสิ้นเชิงหรือแต่บางส่วน ไม่ว่าจะในเวลาปัจจุบันและหรือในเวลาอนาคตเช่นนี้ย่อมทำให้บุคคลผูกพันตามกฎหมาย จะต้องทำการงานให้เป็นคุณแก่บุคคลภายนอกในครัวเรือน หรืออุตสาหกรรมของบุคคลภายนอก การที่ผู้ทำละเมิดมาทำให้ผู้เสียหายต้องเสียความสามารถประกอบการงานโดยสิ้นเชิงหรือแต่บางส่วน ไม่ว่าจะในเวลาปัจจุบันและหรือในเวลาอนาคตเช่นนี้ย่อมทำให้บุคคลภายนอกที่ควรจะได้คุณประโยชน์จากการทำงานของผู้เสียหาย ต้องขาดประโยชน์หรือได้รับความเสียหายอันเป็นผลโดยตรงจากการทำละเมิดไปด้วย

จากบทบัญญัตินี้จะเห็นได้ว่า บุคคลภายนอกที่ต้องเสียหายจากการขาดประโยชน์ในกรณีที่ผู้เสียหายเสียความสามารถประกอบการงาน จนไม่สามารถทำงานให้แก่ครัวเรือน หรืออุตสาหกรรมของบุคคลภายนอกได้ มีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อการที่ตนต้องขาดแรงงานในครัวเรือนหรือในอุตสาหกรรมของตนได้ แล้วแต่กรณี

ในกรณีบุคคลภายนอกต้องขาดแรงงานในอุตสาหกรรม เพราะผู้เสียหายเสียความสามารถประกอบการงาน ย่อมไม่ค่อยมีปัญหาอะไรนัก เนื่องจากเป็นกรณีที่นายจ้างตามสัญญาจ้างแรงงาน” ต้องจ่ายค่าจ้างให้แก่ผู้เสียหายที่เสียความสามารถประกอบการงานนั้นในระหว่างที่พักรักษาตัว โดยบุคคลภายนอกที่เป็นนายจ้างนั้นไม่ได้ผลของการทำงานของผู้เสียหายเลย ทั้งนี้เป็นผลเนื่องมาจากการกระทำของผู้ทำละเมิดนั่นเอง นายจ้างจึงมีสิทธิฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้ทำละเมิดแก่

<sup>๓๕</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์,มาตรา๔๔๕.

ผู้เสียหายที่เป็นลูกจ้างตนได้ หรือในบางกรณีที่ลูกจ้างต้องเสียความสามารถประกอบการทำงานแล้ว ปรากฏว่านายจ้างต้องได้รับความเสียหาย เช่น ลูกจ้างเป็นช่างฝีมือ ซึ่งหาคนอื่นทดแทนได้ยาก หรือ จ้างดาราส่งภาพยนตร์ และมีผู้ทำละเมิดเป็นเหตุให้ดารานั้นต้องเสียความสามารถประกอบการทำงาน คือพิการหรือเสียโฉม ฯลฯ ทำให้ไม่สามารถส่งภาพยนตร์เป็นพระเอกตามที่จ้างต่อไปได้ และ จะหาคนอื่นถ่ายแทนก็ไม่ได้ เพราะได้ถ่ายทำไปแล้วบางส่วนเช่นนี้ เจ้าของภาพยนตร์ก็ย่อมได้รับความเสียหาย และมีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้ทำละเมิดได้ตามมาตรา ๔๔๕

ส่วนกรณีของบุคคลภายนอกขาดแรงงานในครัวเรือนตามมาตรา ๔๔๕ ผู้เขียนเห็นว่าเป็น เรื่องของบุคคลภายนอกเรียกค่าสินไหมทดแทนแก่การที่ต้องเสียหายเพราะขาดผู้ประกอบการทำงานใน ครัวเรือน หรือการทำงานบ้านต่างๆ อาทิเช่น การปิดกวาดเช็ดถูบ้าน การซักผ้า การทำครัว ฯลฯ ซึ่ง ปกติผู้เสียหายที่เป็นสามีภริยา หรือบุตรของบุคคลภายนอก เป็นผู้ทำหน้าที่ทำการงานนั้นแต่โดยผล ของการทำละเมิดทำให้ผู้เสียหายต้องเสียความสามารถประกอบการทำงาน และไม่ได้ทำการงานใน ครัวเรือนนั้น บุคคลภายนอกนั้นจึงได้รับความเสียหายและอาจต้องจ้างผู้อื่นมาทำแทน เช่น ปกติ ผู้เสียหายเป็นแม่บ้านจัดการเรือนด้วยตนเอง แต่เมื่อผู้เสียหายต้องพิการจากการทำละเมิดช่วยเหลือ ตัวเองไม่ได้ นอกจากจะเป็นภาระแก่สามีแล้วสามียังต้องจ้างคนรับใช้มาทำหน้าที่ ซักผ้า ทำครัว และ กวาดบ้านถูบ้านแทน เช่นนี้สามีของผู้เสียหาย ก็ถือได้ว่าเป็นบุคคลภายนอกที่เสียหายจากการขาด แรงงานในครัวเรือน มีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนได้ตามมาตรา ๔๔๕ นี้

กรณีตามมาตรา ๔๔๕ นี้ ไม่ใช่กรณีที่ถึงขนาดจะเรียกค่าขาดไร้อุปการะได้ เพราะการเรียก ค่าขาดไร้อุปการะเป็นกรณีที่สามี ภริยา บุพการี หรือบุตรของผู้เสียหาย (แล้วแต่กรณี) จะมีสิทธิเรียก ได้ต่อเมื่อผู้เสียหายเสียชีวิตจากการทำละเมิดเท่านั้น ซึ่งจะต้องไปปรับเข้ากับบทบัญญัติในมาตร ๔๔๓ วรรคสาม ที่บัญญัติว่า “ถ้าว่าเหตุที่ตายลงนั้นทำให้บุคคลคนหนึ่งคนใดต้องขาดไร้อุปการะตาม กฎหมายไปด้วยไซ้ ท่านว่าบุคคลคนนั้นชอบที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น” แต่กรณีการ เสียความสามารถประกอบการทำงานตามมาตรา ๔๔๔ ดังที่ได้กล่าวไว้แล้วในตอนต้นว่า ผู้เสียหายไม่ได้ เสียชีวิตแต่อย่างใด และหากจะตีความว่าบุคคลภายนอกที่จะเรียกค่าขาดแรงงานในครัวเรือน เพราะ ผู้เสียหายถูกทำละเมิดให้เสียความสามารถประกอบการทำงานตามมาตรา ๔๔๔ เรียกค่าขาดไร้ อุปการะได้แล้ว ก็อาจจะเป็นการเรียกค่าเสียหายที่ซ้ำซ้อนกันกับการเรียกค่าเสียความสามารถ ประกอบการทำงานของผู้เสียหายได้ เพราะค่าอุปการะเลี้ยงดูก็เป็นเงินที่ผู้เสียหายได้มาจากการ ประกอบการทำงานของผู้เสียหายได้ เพราะค่าอุปการะเลี้ยงดูก็เป็นเงินที่ผู้เสียหายได้มาจากการ ประกอบการทำงานของผู้เสียหายเช่นเดียวกัน

แต่อย่างไรก็ดี หากเป็นกรณีที่ผู้เสียหายมีอาการหนักจนถึงขั้นเสียชีวิต บุคคลภายนอกก็ ย่อมจะเรียกค่าขาดแรงงานในครัวเรือนได้ ตามมาตรา ๔๔๕ และเรียกค่าขาดไร้อุปการะตามมาตรา ๔๔๓ ได้ด้วย แต่ทั้งนี้ในกรณีค่าเสียหายอย่างหลังผู้เขียนเห็นว่า ต้องพิจารณาว่าผู้เสียหายได้ดำเนินคดี ฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายใดๆ ไว้หรือไม่ หากยังไม่ดำเนินคดีไว้เลย บุคคลภายนอก ซึ่งเป็นทายาทตาม กฎหมายย่อมฟ้องร้องเรียกค่าขาดไร้อุปการะและค่าเสียหายอื่นๆ ได้ตามมาตรา ๔๔๓ แต่หากได้ ดำเนินการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายเพื่อการเสียความสามารถประกอบการทำงานและค่าเสียหายอื่นๆ ไว้ แล้ว และผู้เสียหายจึงตายลงในภายหลัง แต่อยู่ในระหว่างพิจารณาคดีของศาล ในกรณีนี้ ผู้เขียนเห็น ว่าแม้ค่าฟ้องจะตั้งต้นคดีมาเรียกค่าเสียความสามารถประกอบ การงานตามมาตรา ๔๔๔ และไม่ใช้

คำฟ้องที่ทายาทเรียกค่าขาดไร้อุปการะตามมาตรา ๔๔๓ มาแต่แรก แต่หลังจากทายาทเข้ามาในคดีแทนผู้เสียหายที่เป็นคู่ความผู้มรณะแล้ว ศาลก็อาจใช้อำนาจแรก แต่หลังจากทายาทเข้ามาในคดีแทนผู้เสียหายที่เป็นคู่ความผู้มรณะแล้ว ศาลก็อาจใช้อำนาจตามมาตรา ๔๓๘ กำหนดค่าขาดไร้อุปการะ, ค่าขาดประโยชน์ที่นำมาหาได้เพราะไม่สามารถประกอบกิจการงาน และค่าเสียหายอื่นๆ ตามมาตรา ๔๔๓ แทนการเรียกค่าเสียหายเพื่อการเสียความสามารถประกอบกิจการงานได้ ตามหลักในบทบัญญัติมาตรา ๔๓๘ ที่ว่า “ค่าสินไหมทดแทนจะถึงใช้โดยสถานใดเพียงใดนั้น ให้ศาลวินิจฉัยตามควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด” นั้นเอง

### ๓.๘ ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความที่เสียหายอย่างอื่น อันมิใช่ตัวเงิน

**มาตรา ๔๔๖** ในกรณีทำให้เขาเสียหายแก่ร่างกายหรืออนามัยก็ดี ในกรณีทำให้เขาเสียเสรีภาพก็ดี ผู้ต้องเสียหายจะเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนเพื่อความที่เสียหายอย่างอื่น อันมิใช่ตัวเงินด้วยอีกก็ได้ สิทธิเรียกร้องอันนี้ไม่โอนกันได้ และไม่ตกสืบไปถึงทายาท เว้นแต่สิทธินั้นจะได้รับสภาพกันไว้โดยสัญญาหรือได้เริ่มฟ้องคดีตามสิทธิ นั้นแล้ว

อนึ่ง หญิงที่ต้องเสียหายเพราะผู้ใดทำผิดอาญาเป็นทุรศีลธรรมแก่ตนก็ย่อมมีสิทธิเรียกร้องทำนองเดียวกัน<sup>๓๖</sup>

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา ๔๔๖ ของไทยอันมีที่มาจากประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมันมาตรา ๘๔๗ ได้ให้สิทธิผู้เสียหาย เรียกค่าสินไหมทดแทนความเสียหายที่ไม่เป็นตัวเงินโดยจำกัดเฉพาะความเสียหายที่มีใช้ตัวเงินอันเกิดจาก กรณีทำละเมิดให้เขาเสียหายแก่ร่างกายอนามัยเสรีภาพหรือหญิงต้องเสียหายเพราะถูกละเมิดอันเป็นความ ผิด อาญาเกี่ยวกับเพศเช่นผลแห่งละเมิด ทำให้ผู้เสียหายทุพพลภาพตลอดชีวิตนอกจากเรียกค่าเสียหายเพื่อการ เสียความสามารถประกอบกิจการงานตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา ๔๔๔ แล้วความทุพพลภาพยังเป็นที่มาของความทุกข์ ทรมานทางจิตใจจึงเรียกค่าเสียหายที่มีใช้ตัวเงินตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา ๔๔๖ ได้ด้วย (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๖๓๐๓/๒๕๔๗, ๖๗/๒๕๓๙)

**ตัวอย่าง** คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๖๓๐๓/๒๕๔๗ การ ที่เด็กชาย ก. ต้องเป็นคนพิการ ไม่สามารถเดินและซบถ่ายได้ตามปกติ ถือได้ว่าเด็กชาย ก. ต้องสูญเสียความสามารถประกอบกิจการงานใน ภายหน้าและทำลายความก้าวหน้าไปตลอด ชีวิต โดยความเสียหายที่ไม่สามารถประกอบอาชีพได้ตามปกติก็คือ ความเสียหายที่ไม่สามารถประกอบกิจการงานได้สิ้นเชิงทั้งในเวลาปัจจุบันและใน อนาคต เมื่อผลแห่งการละเมิดของจำเลยที่ ๑ ทำให้เด็กชาย ก. ต้องทุพพลภาพไปตลอดชีวิต โจทก์ทั้งสองจึงเรียกค่าเสียหายเพื่อการที่เสียความสามารถประกอบกิจการงานได้ ตาม ป.พ.พ. มาตรา ๔๔๔ วรรคหนึ่ง และความทุพพลภาพที่เกิดขึ้นนี้ยังเข้ากรณีเป็นความเสียหายอันเป็นที่มาของ ความทุกข์ ทรมานทั้งร่างกายและจิตใจอย่างแสนสาหัสที่บังเกิดขึ้นกับเด็กชาย ก. ในขณะที่มีอายุเพียง ๖ ปี เท่านั้น โจทก์ทั้งสองจึงมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายที่ไม่ใช่ตัวเงินได้ตาม ป.พ.พ. มาตรา ๔๔๖ ด้วย ค่าเสียหายดังกล่าวไม่ซ้ำซ้อนกันและไม่เป็นค่าเสียหายอย่างเดียวกัน

<sup>๓๖</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา ๔๔๖.

**คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๖๗/๒๕๓๙** การที่จำเลยที่ ๒ ขับรถบรรทุกในเวลาากลางคืน บรรทุกรถแทรกเตอร์ ใบมีดจานไถของรถแทรกเตอร์ยื่นล้ำออกมานอกตัวรถบรรทุก จำเลยที่ ๒ จะต้องติดไฟสัญญาณตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๑๑,๑๕ กฎกระทรวง และข้อกำหนดของกรมตำรวจ แต่จำเลยที่ ๒ มิได้กระทำ เป็นการฝ่าฝืนบทกฎหมายดังกล่าว ซึ่งเป็นกฎหมายที่มีความประสงค์จะปกป้องบุคคลอื่น ๆ ด้วยข้อสันนิษฐานว่า จำเลยที่ ๒ เป็นฝ่ายผิดตาม ป.พ.พ. มาตรา ๔๒๒ จำเลยที่ ๔ ขับรถในเวลาากลางคืนลงเนินซึ่งความเร็วของรถต้องเพิ่มขึ้น ขณะที่มิแสงไฟของรถแล่นสวนมาเห็นได้ไกล จำเลยที่ ๔ จะต้องระวังเพิ่มขึ้นโดยลดความเร็วแต่จำเลยที่ ๔ ยังขับต่อไปด้วยความเร็วสูงจนเกิดอุบัติเหตุชนกับใบมีดรถแทรกเตอร์ที่จำเลยที่ ๒ ขับมา จึงเป็นความประมาทของจำเลยที่ ๔ ด้วย ค่าเสียหายจากการกระทำละเมิดในกรณีนี้ผู้เสียหายได้รับอันตรายสาหัสและทุพพลภาพ ได้แก่ ค่ารักษาพยาบาล ค่าเช่าเตียง ค่าเสียความสามารถในการประกอบการทำงานทั้งในปัจจุบันและอนาคตตามมาตรา ๔๔๔ และค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงินตามมาตรา ๔๔๖ วรรคหนึ่งได้แก่ ค่าที่ต้องทุพพลภาพพิการตลอดชีวิต ต้องทรมาณร่างกายและจิตใจนอกจากนี้ หากทรัพย์สินเสียหายจากการกระทำละเมิดก็มีสิทธิได้รับชดเชยอีกต่างหาก จำเลยที่ ๒ และที่ ๔ ต่างฝ่ายต่างทำละเมิดโดยมิได้ร่วมกัน แต่ละฝ่ายจึงไม่ต้องร่วมกันใช้ค่าสินไหมทดแทนทั้งหมดแก่โจทก์ คงรับผิดชอบเฉพาะส่วนของตนเท่านั้น

#### ๔. การกระทำความผิดในทางอาญาที่ต้องรับผิดชอบในการละเมิด

กฎหมายที่คุ้มครองสิทธิคนซึ่งจักษยานที่ปรากฏในประมวลกฎหมายอาญาที่ต้องรับผิดชอบในการละเมิดจะกล่าวเฉพาะใน มาตรา ๕๙ มาตรา ๒๘๘ มาตรา ๒๙๑ มาตรา ๓๐๐ มาตรา ๓๓๔ และ ๓๙๐ ซึ่งจะเห็นว่าประมวลกฎหมายอาญาเป็นจุดเริ่มแรกในการคุ้มครองสิทธิคนซึ่งจักษยานก่อนที่จะมีการเรียกร้องค่าเสียหายในทางแพ่งหรือในทางละเมิดโดยจะอธิบายดังต่อไปนี้

##### ๔.๑ ความรับผิดทางอาญาของบุคคล

**มาตรา ๕๙** บุคคลจะต้องรับผิดชอบในทางอาญาก็ต่อเมื่อได้กระทำโดยเจตนาเว้นแต่จะได้กระทำโดยประมาทในกรณีที่กฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดชอบเมื่อได้กระทำโดยประมาทหรือเว้นแต่ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติไว้โดยแจ้งชัดให้ต้องรับผิดชอบแม้ได้กระทำโดยไม่มีเจตนา

กระทำโดยเจตนา ได้แก่ กระทำโดยรู้สำนึก ในการที่กระทำ และในขณะที่เดียวกันผู้กระทำ ประสงค์ต่อผล หรือ ย่อมเล็งเห็นผล ของการกระทำนั้น

ถ้า ผู้กระทำ มิได้รู้ ข้อเท็จจริง อันเป็นองค์ประกอบ ของความผิด จะถือว่า ผู้กระทำ ประสงค์ต่อผล หรือ ย่อมเล็งเห็นผล ของการกระทำนั้น มิได้

กระทำโดยประมาท ได้แก่ กระทำความผิด มิใช่โดยเจตนา แต่กระทำ โดยปราศจาก ความระมัดระวัง ซึ่ง บุคคล ในภาวะเช่นนั้น จักต้องมี ตาม วิสัย และ พฤติการณ์ และ ผู้กระทำ อาจใช้ ความระมัดระวัง เช่นว่านั้นได้ แต่ หาได้ใช้ ให้เพียงพอไม่

การกระทำ ให้หมายความรวมถึง การให้เกิดผล อันหนึ่งอันใดขึ้น โดยดเว้น การที่จักต้องกระทำ เพื่อป้องกันผลนั้นด้วย<sup>๓๗</sup>

สามารถอธิบายความรับผิดทางอาญาของบุคคลตามมาตรา ๕๙ ได้ดังต่อไปนี้

กระทำ หมายถึงปกติ การเคลื่อนไหว หรือไม่เคลื่อนไหวร่างกาย โดยรู้สำนึก อยู่ภายใต้การควบคุมของจิตใจกระทำโดยผลของกฎหมาย คือ การงดเว้น ไม่ป้องกันผล เมื่อมีหน้าที่ต้องป้องกัน

เจตนา หมายถึง ความตั้งใจ ความจงใจ หรือความมุ่งหมาย

ไม่ เจตนา คือ การกระทำที่ผู้กระทำไม่ตั้งใจประสงค์ต่อผล หรือเล็งเห็นผลที่เกิดขึ้นจากการกระทำเท่านั้น แต่บังเอิญเกิดผลอื่นตามมา หรือการกระทำที่ผู้กระทำตั้งใจทำให้เกิดผลอย่างหนึ่ง แต่ผลเกิดขึ้นมากกว่าที่ตั้งใจไว้ เมื่อกฎหมายบัญญัติไว้ว่าการกระทำในลักษณะเช่นนั้นต้องรับผลร้าย ผู้กระทำก็ ต้องรับผิดด้วย

ประมาท นั้นหมายถึง การกระทำที่ทำได้ด้วยการขาดสติ ปราศจากการระมัดระวัง ความชะล่าใจ การปล่อยให้จิตใจล่องลอยไปโดยไม่รู้สึกตัว เหม่อลอย การไม่รู้ตัวว่า ขณะปัจจุบันกำลังทำอะไรอยู่ กำลังคิดอะไรอยู่ การกระทำทุกอย่างที่ปราศจากความรอบคอบ การไม่คิดไตร่ตรองให้ดีกว่าก่อน รวมถึงการไม่เตรียมความพร้อมเพื่อรับมือกับสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต นั่นเอง

**มาตรา ๕๙ วรรคแรก**บุคคลจะต้อง “รับผิด” ในทางอาญา ก็ต่อเมื่อได้ “กระทำโดยเจตนา” เว้นแต่จะได้ “กระทำโดยประมาท” ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิด เมื่อได้กระทำโดยประมาท หรือเว้นแต่ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติไว้โดยแจ้งชัดให้ต้องรับผิด แม้ได้ ”กระทำโดยไม่มีเจตนา”

(๑) กระทำโดย “เจตนา” เป็นองค์ประกอบภายใน อันเป็นเงื่อนไขที่ผู้กระทำจะต้องมี “เจตนา” จึงจะต้องรับผิด ในทุกฐานความผิด (เว้นแต่ กรณี (๒) (๓)) โดยกฎหมาย ไม่ต้องบัญญัติไว้ที่ฐานความผิดนั้นอีก

(๒) กระทำโดย “ประมาท” เป็นองค์ประกอบภายในที่กฎหมาย ต้องบัญญัติไว้ที่ฐานความผิด เมื่อบัญญัติให้ต้องรับผิด

(๓) กระทำโดย “ไม่มีเจตนา” ต้องมีกฎหมายบัญญัติไว้โดยแจ้งชัด เช่น ความผิดลหุโทษ ตาม ม ๑๐๔

**ตัวอย่าง** นายพิกรู้ว่านายแพ่ง ซึ่งเป็นศัตรูจะต้องเดินผ่านสะพานข้ามคลองหลังวัดสันติธรรมทุกเช้าเวลา ประมาณ ๐๘.๐๐ น. เขาจึงขับรถยนต์ไปดักรออยู่ใกล้บริเวณนั้น เมื่อนายแพ่งเดินมาใกล้ นายพิกรจึงขับรถพุ่งชนนายแพ่ง เป็นเหตุให้นายแพ่งถึงแก่ความตาย นายพิกรมีความผิดฐานฆ่าคนตายโดยเจตนา

**คำพิพากษาฎีกาที่ ๔๒๕/๒๕๒๕** การที่จำเลยกับผู้เสียหายกอดปล้ำพืดเหรียญพลิกไปพลิกมา เพื่อแย่งมีดกันนั้น อาจเป็นเหตุให้มีผิดที่แย่งกัน ซึ่งเป็นมีดปลายแหลม แหว่งเข้าไปที่สะบักซ้าย ด้านหลังของผู้เสียหาย โดยจำเลยไม่มีเจตนาแทงได้ กรณีไม่อาจสันนิษฐานให้เป็นผลร้ายแก่จำเลย

<sup>๓๗</sup> ประมวลกฎหมายอาญา, มาตรา ๕๙.

เหตุที่เกิดขึ้นผู้เสียหายเป็นฝ่ายที่ทำจำเลยให้ต่อยกันก่อน ฟังไม่ได้ว่าจำเลยใช้มีดแทงผู้เสียหาย คงฟังได้เพียงว่าจำเลยชกต่อยผู้เสียหาย ซึ่งเป็นความผิดตาม ป.อ. ม.๓๙๑ เท่านั้น

**มาตรา ๕๙ วรรค ๒** กระทำโดยเจตนา ได้แก่ กระทำโดยรู้สำนึก ในการที่กระทำ และในขณะที่เดียวกัน ผู้กระทำ ประสงค์ต่อผล หรือ ย่อมเล็งเห็นผล ของการกระทำนั้น

รู้สำนึก หมายถึง การรู้ถึงการกระทำของตน, การรู้สำนึกเป็นเรื่องที่อยู่ภายใต้บังคับของจิตใจ การรู้สำนึกผู้กระทำจะต้องมีการคิดที่จะกระทำ และได้ตกลงใจที่จะกระทำตามที่คิด และได้กระทำลงไป(เคลื่อนไหวร่างกายหรือไม่เคลื่อนไหวร่างกาย) ตามที่ตกลงใจ ดังนั้น ผู้ที่ละเมอ ผู้ที่ถูกฉก ถูกชน หรือถูกสะกดจิต เป็นต้น ย่อมไม่ถือว่าเขามีการกระทำเพราะการเคลื่อนไหวร่างกายของเขานั้นไม่มีความรู้สำนึกในการเคลื่อนไหวร่างกายนั้น

เจตนาประสงค์ต่อผล ทางตำราเรียกว่า “เจตนาโดยตรง” ประสงค์ต่อผลหมายความว่ามุ่งหมายจะให้เกิดผล ถ้าเกิดผลก็เป็นความผิดสำเร็จ ถ้าผลไม่เกิดก็เป็นผิดพยายาม

**ตัวอย่าง** แดงต้องการทำลายแอกันโบละล้านของนายเด่น แดงจึงแกล้งทำเป็นชนแอกันนั้นตกลงมาแตก เช่นนี้นายแดงเจตนาประสงค์ต่อการทำให้เสียหายของนายเด่น

**คำพิพากษาฎีกาที่ ๓๒๑/๒๕๓๕** การที่จำเลยใช้อาวุธปืนยิง และกระสุนปืนไปถูกกระจกหน้าต่าง และโต๊ะของผู้เสียหาย ได้รับความเสียหายด้วยนั้น แสดงว่าจำเลยมีเจตนายิงผู้เสียหายเป็นสำคัญ จึงเป็นความผิดฐานพยายามฆ่าผู้อื่น (โดยมีเจตนาประสงค์ต่อผล) และฐานทำให้เสียหาย (โดยมีเจตนาย่อมเล็งเห็นผล) ซึ่งเป็นกรรมเดียว

เจตนาเล็งเห็นผล “เจตนาโดยอ้อม” คือเล็งเห็นว่าผลนั้นจะเกิดขึ้นได้อย่างแน่นอนเท่าที่จิตใจของบุคคลในขณะเช่นนั้นจะเล็งเห็นได้

**ตัวอย่าง** แดงต้องการฆ่าดำ แดงใช้ปืนยิงดำซึ่งยืนติดกับขาปืนที่ใช้เป็นปืนลูกซอง กระสุนถูกดำและแผ่กระจายไปถูกขา ทั้งดำและขา ตาย ในกรณีเช่นนี้เมื่อนายแดงต้องการฆ่าดำ นายแดงจึงมีเจตนาประเภทประสงค์ต่อผลต่อนายดำ แต่การฆ่านายดำโดยใช้ปืนลูกซองนั้น นายแดงย่อมเล็งเห็นว่ากระสุนของปืนลูกซองจะต้องแผ่กระจายไปยังบุคคลที่อยู่ ใกล้เคียงอย่างแน่นอน นายแดงจึงมีเจตนาประเภทเล็งเห็นผลต่อนายขา

**คำพิพากษาฎีกาที่ ๒๔/๒๕๓๓** แม้จำเลยจะยิงผู้เสียหาย โดยไม่มีเจตนาประสงค์ต่อผล คือความตาย เพราะผู้เสียหายกับจำเลยเป็นเพื่อนกัน และยิ่งในขณะที่จำเลยมีนเมาสุรา แต่การที่จำเลยยกอาวุธปืนขึ้นเล็ง แล้วยิงไปที่ผู้เสียหายในระยะกระชั้นชิด จำเลยเล็งเห็นผลได้ว่ากระสุนปืนที่ยิงจะต้องไปถูกผู้เสียหาย จำเลยจะอ้างความมีนเมามาเป็นข้อแก้ตัวเพื่อให้พ้นความผิดไม่ได้ / จำเลยยิงผู้เสียหายในระยะใกล้ กระสุนปืนถูกที่ห้องต้องรับการรักษาโดยการผ่าตัด หากแพทย์รักษาไม่ทันผู้เสียหายอาจถึงแก่ความตายได้ เมื่อผู้เสียหายไม่ถึงแก่ความตาย จำเลยจึงมีความผิดฐานพยายามฆ่า

**มาตรา ๕๙ วรรค ๓** ถ้า ผู้กระทำ มิได้รู้ ข้อเท็จจริง อันเป็นองค์ประกอบ ของความผิด จะถือว่า ผู้กระทำ ประสงค์ต่อผล หรือ ย่อมเล็งเห็นผล ของการกระทำนั้น มิได้

หากไม่รู้ข้อเท็จจริงอันเป็นองค์ประกอบความผิดในทางกฎหมายถือได้ว่าผู้กระทำ ไม่มีเจตนาในการกระทำความผิด

**ตัวอย่าง** จำเลยสำคัญผิดโดยเข้าใจว่าผู้เสียหายอายุ ๑๗ ปี ย่อมมีผลให้จำเลยไม่รู้ข้อเท็จจริงว่าผู้เสียหายอายุไม่เกิน ๑๕ ปี ซึ่งเป็นข้อเท็จจริงอันเป็นองค์ประกอบของความผิดตาม

ป.อ. มาตรา ๒๗๗ วรรคหนึ่ง เมื่อจำเลยไม่รู้ข้อเท็จจริงดังกล่าวจึงถือว่าจำเลยไม่มีเจตนากระทำความผิด ฐานนี้ ตาม ป.อ. มาตรา ๕๙ วรรคสาม

**คำพิพากษาฎีกาที่ ๓๘๘๑/๒๕๔๒** จำเลยได้พาเด็กหญิง ส. ผู้เสียหายไปเพื่อจะกระทำชำเราในขณะที่ผู้เสียหายอายุ ๑๔ ปี ๑๐ เดือนเศษ โดยผู้เสียหายสมัครใจยินยอมไปกับจำเลย และจำเลยกอดจูบกระทำอนาจารแก่ผู้เสียหาย แม้การกระทำของจำเลยอาจเป็นความผิดตาม ป.อ. มาตรา ๒๗๙ วรรคหนึ่ง ก็ตาม แต่การที่ผู้เสียหายมีรูปร่างและลักษณะการพูดจาทำให้จำเลยสำคัญผิดว่าผู้เสียหายอายุ ๑๘ ถึง ๑๙ ปีซึ่งเป็นการสำคัญผิดในข้อเท็จจริงอันเป็นองค์ประกอบของความผิดฐานกระทำ อนาจารผู้เสียหายอายุไม่เกิน ๑๕ ปี ตาม ป.อ. มาตรา ๒๗๙ วรรคหนึ่ง การกระทำของจำเลยจึงขาดเจตนากระทำความผิดฐานดังกล่าวตามมาตรา ๕๙ วรรคสาม

**มาตรา ๕๙ วรรค ๔** กระทำโดยประมาท ได้แก่กระทำความผิดมิใช่โดยเจตนาแต่กระทำโดยปราศจากความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้แต่หาได้ใช้ ให้เพียงพอไม่

จะเห็นได้ว่ามาตรา ๕๙ วรรค ๔ กระทำโดยประมาทเป็น การกระทำที่ทำได้ด้วยการขาดสติ ปราศจากการระมัดระวัง ความชะล่าใจ การปล่อยให้จิตใจล่องลอยไปโดยไม่รู้สึกรู้สึกรวมถึงการไม่รู้ตัวว่าขณะปัจจุบันกำลังทำอะไรอยู่กำลังคิดอะไรอยู่การกระทำทุกอย่างที่ปราศจากความรอบคอบการไม่คิดไตร่ตรองให้ถี่ถ้วนรวมถึงการไม่เตรียมความพร้อมเพื่อรับมือกับสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตนั่นเอง

**ตัวอย่าง** การขับรถตามหลังคนอื่น ควรจะเว้นระยะให้ห่างมากพอที่จะหยุดรถได้ทันโดยไม่ชนรถคันหน้า ยิ่งฝนตลบ ก็ย่อมจะต้องระมัดระวังเว้นระยะให้ห่างมากขึ้น เมื่อรถจำเลยไปชนรถคันหน้าเป็นเหตุให้คนตาย ถือได้ว่า จำเลยประมาท ทำให้คนตาย

**คำพิพากษาฎีกาที่ ๗๖๑/๒๕๑๑** จำเลยขับรถประจำทางมาตามถนน เห็นรถบรรทุกทุกแล่นสวนทางมาในระยะกว่า ๕๐ เมตรในลักษณะผิดปกติ คือแล่นกินทางเข้ามาด้วยความเร็วสูงและสายไปมา เช่นนี้ จำเลยควรมีหน้าที่หยุดรถ หรือชะลอรถแอบเข้าข้างทาง แต่คงขับต่อไป เพิ่งจะห้ามล้อเมื่ออยู่ห่างกันในระยะ ๗-๘ เมตร แล้วหักหลบไปทางขวา เป็นเหตุให้ชนรถบรรทุกจนมีคนตายและบาดเจ็บ ถือว่าเป็นการกระทำโดยปราศจากความระมัดระวัง ซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และอาจใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้ แต่หาได้ใช้เพียงพอไม่ จำเลยจึงมีความผิดฐานประมาททำให้คนตายและบาดเจ็บ

**มาตรา ๕๙ วรรคท้าย** การกระทำ ให้หมายความรวมถึง การให้เกิดผล อันหนึ่งอันใดขึ้น โดยงดเว้น การที่จักต้องกระทำ เพื่อป้องกันผลนั้นด้วย

การกระทำ ให้หมายความรวมถึง การให้เกิดผลอันหนึ่งอันใดขึ้น โดยงดเว้นการที่จักต้องกระทำเพื่อป้องกันผลนั้นด้วยงดเว้นกระทำการ มีทั้งกรณี เจตนา และประมาทในกรณีงดเว้นกระทำการ โดยมีเจตนากระทำผิดแล้ว ผลเสียหายไม่เกิดแต่อาจต้องรับผิดชอบพยายามกระทำผิดได้

**ตัวอย่าง** แดง จ้างชาว ไปฆ่าดำ ชาวตกลง ระหว่างรอโอกาส ดำไปว่ายน้ำในสระ เกิดตะคริว จะจมน้ำ ดำร้องขอให้คนช่วย ชาวเป็นลูกจ้างประจำสระ มีหน้าที่ดูแลความปลอดภัย เห็นดำและช่วยได้ แต่ไม่ช่วยเพราะประสงค์ให้ดำตาย ซึ่งหากชาวช่วย ดำก็จะไม่จมน้ำ (ชาวและแดงผิดฐานใด) ชาวมีหน้าที่ป้องกันมิให้ผู้มาว่ายน้ำจมน้ำ ปล่อยให้ดำจมน้ำ เป็นการฆ่าดำ โดยงดเว้นการที่จัก



ต้องกระทำเพื่อป้องกันผลนั้น ตาม ม ๕๙ วรรคท้าย เมื่อมีเจตนาฆ่าอยู่ก่อนแล้ว จึงผิดฐานฆ่าโดยไตร่ตรองไว้ก่อน ตาม ม ๒๘๙ (๔) เพราะเป็นการรับจ้างฆ่า แต่ง ผู้ใช้ต้องรับโทษเสมือนตัวการ ตาม ม ๘๔ วรรคสอง ผิด ม ๒๘๙ (๔) ประกอบ ม ๘๔

**คำพิพากษาฎีกาที่ ๒๒๑๐/๒๕๔๔** แม้ข้อเท็จจริงจะฟังได้ว่าจุดที่จำเลยจอดรถและเกิดเหตุชนกันอยู่ในไหล่ทางด้านซ้ายของถนน ในลักษณะไม่กีดขวางการจราจรแล้วก็ตาม แต่การที่จำเลยจอดรถในเวลามืดค่ำโดยไม่ได้เปิดไฟ หรือใช้แสงสว่างตามที่กำหนดในกฎกระทรวง(ฉบับที่ ๒ พ.ศ. ๒๕๒๒) เพื่อเป็นสัญญาณให้ผู้ขับขี่มองเห็นรถที่จอดอยู่ จนเป็นเหตุให้ผู้ตายขับรถจักรยานยนต์ พุ่งเข้าชนท้ายรถคันที่จำเลยจอดอยู่ทำให้ผู้ตายถึงแก่ความตายอันเป็นผลจากความประมาทของจำเลย ไม่ว่าจะฟังว่าผู้ตายมีส่วนประมาทอยู่ด้วยก็ตาม ก็ต้องถือว่าเหตุที่ผู้ตายถึงแก่ความตายเกิดเพราะความประมาทของจำเลยด้วย จึงเป็นผลโดยตรงที่เกิดจากความประมาทของจำเลยเพื่องดเว้นการที่จำต้องกระทำเพื่อป้องกันผลนั้น หาใช่ผลโดยตรงจากการขับรถของจำเลยไม่ จำเลยจึงไม่มีความผิดฐาน ขับรถโดยประมาทตาม พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ มาตรา ๔๓ (๔), ๑๕๗ คงผิดฐานกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายตาม ป.อ. มาตรา ๒๙๑

#### ๔.๒ เจตนาฆ่า

**มาตรา ๒๘๘** ผู้ใดฆ่าผู้อื่น ต้องระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบห้าปีถึงยี่สิบปี<sup>๓๘</sup>

ในกรณี มาตรา ๒๘๘ เป็น การกระทำความผิดโดยมีเจตนาตามมาตรา๕๖วรรคแรกเป็นเจตนาโดยตรงได้แก่การประสงค์ต่อผลหรือเล็งเห็นผลของการกระทำในการกระทำความผิดที่เป็นความผิดเกี่ยวกับชีวิตและร่างกายเมื่อเกิดอุบัติเหตุหรือมีการละเมิดเกิดขึ้นโดยมีเจตนาฆ่า ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบห้าปีถึงยี่สิบปี

**ตัวอย่าง** คำพิพากษาฎีกาที่ ๒๒๕๕/๒๒ บรรยายฟ้องว่าจำเลยขับรถบรรทุก ๑๐ ล้อ ทางไม่ให้รถที่ตามมาแซง เมื่อเห็นรถโดยสารสวนมาใกล้จำเลยหยุดรถทันทีและหักหัวรถมาทางซ้าย รถที่ตามมาต้องหักกลับไปทางขวาและชนกับรถที่สวนมา เป็นเหตุให้คนตาย ทั้งนี้โดยจำเลยเล็งเห็นผลเจตนาให้คนตาย หรือประมาทเป็นเหตุให้คนตาย ดังนี้ ไม่เป็นฟ้องเคลือบคลุม ได้ความว่าจำเลยขับรถปิดทางและหยุดรถทันทีดังฟ้อง จำเลยเล็งเห็นผลว่าจะเกิดเหตุคนตายเป็นฆ่าคนโดยเจตนา ตาม ป.อ. มาตรา๒๘๘

**คำพิพากษาฎีกาที่ ๓๒๗/๒๕๔๐** นอกจากโจทก์จะมีมารดาผู้ตายเป็นประจักษ์พยานแล้วยังมีแพทย์ผู้รักษาผู้ตายเบิกความสนับสนุนว่า วันเกิดเหตุมารดาผู้ตายแจ้งว่าผู้ตายถูกจำเลยจับโยนและพนักงานสอบสวนเบิกความว่า หลังจากผู้ตายถึงแก่ความตายจำเลยได้มอบตัวและให้การรับสารภาพโดยนำไปชี้ที่เกิดเหตุ ซึ่งพยานโจทก์สอดคล้องกันมีน้ำหนักน่าเชื่อ จำเลยเองก็เบิกความรับว่าวันเกิดเหตุได้ผลักผู้ตายเข้าไปหามารดาผู้ตายจริง จึงเชื่อสมกับพยานโจทก์ และเมื่อผู้ตายตายเพราะกระตุกต้นคอตอนที่ ๗ เคลื่อนที่ไปข้างหลัง จากการกระทำของจำเลย ทำให้ภาวะการหายใจล้มเหลวมิได้ตายเพราะโรคเลือดคั่งในสมองกำเริบ อันเป็นอาการบาดเจ็บที่มีอยู่เดิม ซึ่งแม้จำเลยจะไม่มีเหตุ

<sup>๓๘</sup> ประมวลกฎหมายอาญา,มาตรา๒๘๘.

โทรทัศน์กับผู้ตายโดยตรง แต่ก็มีสาเหตุกับมารดาผู้ตาย การที่จำเลยจับผู้ตายซึ่งเป็นเด็กอายุเพียง ๓ ปี โยนใส่มารดาผู้ตายหลายครั้ง จนศีรษะผู้ตายกระแทกตะกร้า กระดุกต้นคอเคลื่อน ย่อมเล็งเห็นผลได้ว่าอาจเป็นต้นเหตุให้ผู้ตายถึงแก่ความตายได้ จำเลยจึงมีความผิดฐานฆ่าผู้อื่นโดยเจตนา

#### ๔.๓ ประมาทเป็นเหตุถึงแก่ความตาย

**มาตรา ๒๙๑** ผู้ใดกระทำโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปี และปรับไม่เกินสองหมื่นบาท<sup>๓๙</sup>

กรณีมาตรา ๒๙๑ การกระทำโดยประมาท เป็นเหตุโดยตรง ทำให้เกิดผล คือความตายต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปี และปรับไม่เกินสองหมื่นบาท

**ตัวอย่าง** การขับรถผ่านทางร่วมทางแยกนั้น เป็นหน้าที่ของผู้ขับขี่รถทุกเส้นทางที่มาบรรจบทางร่วมทางแยก จะต้องลดความเร็วลงให้อยู่ในอัตราความเร็วต่ำ เพื่อหลีกเลี่ยงอันตรายอันอาจเกิดจากการชนกันระหว่างรถที่กำลังแล่นผ่าน หากผู้ขับขี่ที่มาในทางเอกจะใช้ความเร็วในอัตราสูง โดยขับผ่านทางร่วมทางแยกไปโดยปราศจากความระวัง ไม่ว่าจะมีรถในทางเดินรถทางโทแล่นมาถึงพร้อมกันหรือไม่ เมื่อจำเลยที่ ๑ ได้ขับรถแล่นเข้าไปในทางร่วมที่เกิดเหตุด้วยความเร็วสูง ทั้งที่ควรลดความเร็วลงเพื่อหลีกเลี่ยง มิให้เกิดเหตุขึ้น ทำให้ชนกับรถคันที่จำเลยที่ ๒ ขับมา เป็นเหตุให้มีคนตายและบาดเจ็บ ย่อมถือได้ว่าเหตุที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากความประมาทของจำเลยที่ ๑ ด้วย

**คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๒๖๐๔/๒๕๓๓** จำเลยขับรถบรรทุกถอยหลังดันเหล็กท่อน้ำ ซึ่งปลายข้างหนึ่งยื่นขดลวดสายไฟฟ้าที่วางขวางอยู่บนรถบรรทุกอีกคันหนึ่ง ส่วนปลายเหล็กท่อน้ำข้างหนึ่งยื่นที่กระบะท้ายรถที่จำเลยขับ โดยผู้ตายเป็นผู้จับเหล็กท่อน้ำไว้ ขณะถอยรถเหล็กท่อน้ำหลุดจากขดลวดสายไฟฟ้า รถที่จำเลยขับจึงทับผู้ตายถึงแก่ความตาย ดังนี้ แม้ว่าผู้ตายเป็นผู้สั่งให้จำเลยถอยรถ จำเลยก็ต้องพิจารณาว่าการถอยรถในลักษณะเช่นนั้นปลอดภัยหรือไม่ การนำขดลวดสายไฟฟ้าลงจากรถยนต์บรรทุกคันหนึ่ง โดยวิธีให้จำเลยขับรถบรรทุกถอยหลังดันเหล็กท่อน้ำ เพื่อให้เหล็กท่อน้ำดันขดลวดสายไฟฟ้า ให้เคลื่อนที่จากแนวขวางเป็นแนวตรงนั้น เป็นวิธีที่ไม่ปลอดภัย เพราะถ้าเหล็กท่อน้ำหลุดจากขดลวดสายไฟฟ้า หรือจากกระบะท้ายรถบรรทุกที่ยื่นหรือจากมือผู้ตาย กระบะท้ายรถยนต์บรรทุกที่จำเลยขับ ก็จะอัดผู้ตายเข้ากับกระบะท้ายรถบรรทุกอีกคันหนึ่ง การถอยรถของจำเลย จึงเป็นความประมาทปราศจากความระมัดระวัง ซึ่งบุคคลในภาวะเช่นจำเลยจะต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และจำเลยอาจใช้ความระมัดระวังเช่นว่านั้นได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่ การกระทำของจำเลยเป็นความผิดตาม มาตรา ๒๙๑

#### ๔.๔ ประมาทเป็นเหตุอันตรายสาหัส

**มาตรา ๓๐๐** ผู้ใดกระทำโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายสาหัส ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ<sup>๔๐</sup>

<sup>๓๙</sup> ประมวลกฎหมายอาญา, มาตรา ๒๘๘.

<sup>๔๐</sup> ประมวลกฎหมายอาญา, มาตรา ๓๐๐.

กระทำโดยประมาท ได้แก่ กระทำความผิด มิใช่โดยเจตนา แต่กระทำ โดยปราศจาก ความระมัดระวัง ซึ่ง บุคคล ในภาวะเช่นนั้น จำต้องมี ตาม วิสัย และ พฤติการณ์ และ ผู้กระทำ อาจใช้ ความระมัดระวัง เช่นว่านั้นได้ แต่ หาได้ใช้ ให้เพียงพอไม่

**ตัวอย่าง** แดงขับรถประมาท เกือบจะชนชาว ตำรวจเห็นเหตุการณ์ จึงกระโดดไปกระชาก แขนขาว โดยรู้ว่าชาวอาจได้รับบาดเจ็บ ทำให้กระดูกข้อมือของนายขาว บวม ต้องเข้าเฝือก ๓๐ วัน ตำรวจถูกล้อรถทับขาบาดเจ็บ / ตำรวจไม่ผิดฐานทำอันตรายสาหัส เพราะทำด้วยความจำเป็น พอสมควรแก่เหตุ ม ๖๗ (๒) / แดงผิดฐานกระทำโดยประมาท เป็นเหตุให้ตำรวจได้รับอันตรายแก่ ภาย ม ๓๙๐ และผิดฐานกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ชาวได้รับอันตรายสาหัส ม ๓๐๐ (การขับรถประมาท เป็นผลโดยตรงให้ชาวบาดเจ็บสาหัส และการที่ตำรวจกระโดดเข้าช่วยชาวนั้น เป็นเหตุแทรกแซงโดยบุคคลภายนอก ที่ไม่ตัดความสัมพันธ์ระหว่างเหตุกับผล แดงยังคงต้องรับผิดชอบต่อชาว ที่ ชาวบาดเจ็บสาหัส)

**คำพิพากษาฎีกา** ที่ ๗๒๑๓/๒๕๔๐ จำเลยที่ ๑ ขับรถบรรทุกสิบล้อบรรทุกอ้อยเป็นจำนวนมากล้นท้ายรถออกมา ทำให้ผู้ขับรถตามหลังกมาในบางช่วงบางระยะไม่เห็นไฟท้ายรถคันที่ จำเลยที่ ๑ ขับเพราะส่วนเกินของลำอ้อยที่บรรทุกมาบังไฟหมด จำเลยที่ ๑ ไม่ติดไฟสีแดงตามที่ กฎหมายบังคับไว้เป็นเหตุให้จำเลยที่ ๒ ขับรถจักรยานยนต์ตามหลังกมาไม่เห็นท้ายรถบรรทุกที่ จำเลยที่ ๑ ขับ ทำให้รถจักรยานยนต์พุ่งเข้าชนท้ายรถและจำเลยที่ ๒ ได้รับอันตรายสาหัส ถือว่า จำเลยที่ ๑ ประมาทเลินเล่อ มีความผิดฐานกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้จำเลยที่ ๒ ได้รับอันตราย สาหัส

**คำพิพากษาฎีกา**ที่๗๗๘/๒๕๓๒ แม้พนักงานอัยการจะ ได้ฟ้องขอให้ลงโทษ ส. ลูกจ้างของ โจทก์และจำเลยที่ ๑ ฐานขับรถยนต์โดยประมาทเป็นเหตุให้ บุคคลอื่นได้รับอันตรายสาหัส และ รถยนต์ทั้งสองคันเสียหาย ตาม ป.อ. มาตรา ๓๐๐ พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๔๓, ๑๕๗ และ ศาลพิพากษาลงโทษ ส. แต่ยกฟ้องจำเลยที่ ๑ ก็ตาม เมื่อโจทก์ ไม่ใช่ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจาก มูลกรณีรถชนกัน และในข้อหา ความผิดต่อ พ.ร.บ. จราจร ทางบก โจทก์ก็ไม่ใช่ผู้เสียหายที่มี อำนาจ ฟ้องหรือขอเข้าร่วมเป็นโจทก์กับพนักงานอัยการได้ พนักงานอัยการจึงไม่อยู่ในฐานะฟ้องคดีอาญา แทนโจทก์ ผล แห่งคำพิพากษาคดีอาญาจึงไม่ผูกพันโจทก์ซึ่งฟ้องคดีแพ่งว่า จำเลยที่ ๑ ซึ่งเป็นลูกจ้าง จำเลยที่ ๒ ขับรถยนต์ใน ทางการที่จ้างโดยประมาทชนรถยนต์ของโจทก์ที่ ส. ลูกจ้าง โจทก์เป็นผู้ขับ เพราะโจทก์ไม่ใช่คู่ความรายเดียวกัน จึง ต้องฟังข้อเท็จจริงในคดีแพ่งใหม่

#### ๔.๕ เห็นผู้อื่นตกอยู่ในภยันตรายแห่งชีวิต

**มาตรา ๓๗๔** ผู้ใดเห็นผู้อื่นตกอยู่ในภยันตรายแห่งชีวิต ซึ่งตนอาจช่วยได้โดยไม่ควรกลัว อันตรายแก่ตนเองหรือผู้อื่น แต่ไม่ช่วยตามความจำเป็น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือ ปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ<sup>๔๑</sup>

**ศาสตราจารย์จิติ ดิงศภัทย์** อธิบายว่า ความผิดตามมาตรานี้ ไม่เป็นการไม่กระทำ ไม่ใช่ หน้าที่ตามกฎหมายที่ต้องกระทำเพื่อป้องกันผลมิให้ตายตามมาตรา ๕๙ วรรคท้าย ฉะนั้น ถ้าไม่ช่วย

<sup>๔๑</sup> ประมวลกฎหมายอาญา, มาตรา ๓๗๔.

แล้ว เกิดมีความตาย ผู้ไม่ช่วยไม่มีความผิดฐานฆ่าคน และความผิดตามมาตรานี้ไม่ต้องมีผล ฉะนั้นการที่ไม่ช่วยจะตายหรือจะรอดไม่สำคัญ และการละเว้นไม่ช่วยตามความจำเป็นต้องเป็นการกระทำโดยเจตนา ถึงแม้การที่ควรจะช่วยหรือไม่ โดยไม่ต้องมีเจตนาในส่วนนั้นก็ตาม

“อันตรายแก่ตนเองหรือผู้อื่น” กฎหมายมิได้กำหนดว่าถึงขนาดไหน กฎหมายไม่ได้บังคับให้ผู้ใดต้องเสี่ยงภัยเพื่อช่วยบุคคลอื่น จึงต้องวินิจฉัยตามความรู้สึกของคนทั่วไปว่า ควรกลัวอันตรายแก่ผู้กระทำหรือควรเสี่ยงต่ออันตรายนั้นหรือไม่

ตัวอย่าง แดง ดำ และเขียว เสพสุรา แล้วพายเรือกลับบ้านด้วยกัน เกิดทะเลาะกัน นายดำใช้พายตีนายแดง มีบาดแผลและเรือล่ม นายดำ และนายเขียวว่ายน้ำได้ นายแดงจมน้ำ โดยนายดำและเขียวรู้ว่าแดงว่ายน้ำไม่เป็น ตามตัวอย่างไม่ได้ความว่าเรือล่มเพราะเหตุใดกัน กรณีตัวอย่างนายดำผิดตามมาตรา ๒๙๕ ส่วนนายเขียวไม่ผิดตามมาตรา ๓๗๔ เพราะไม่ปรากฏว่า สามารถช่วยได้แต่ไม่ช่วย

#### ๔.๖ ประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ

**มาตรา ๓๙๐** ผู้ใดกระทำโดยประมาท และการกระทำนั้น เป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ<sup>๔๒</sup>

กฎหมายมาตรา**มาตรา ๓๙๐** เกี่ยวพันกับมาตรา ๒๙๑ ซึ่งบัญญัติว่า ผู้ใดกระทำโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปี และปรับไม่เกินสองหมื่นบาท มาตรา ๒๙๕ ผู้ใดทำร้ายผู้อื่นจนเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่กายหรือจิตใจของผู้อื่นนั้น ผู้นั้นกระทำความผิดฐานทำร้ายร่างกาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินสี่พันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับและมาตรา ๓๐๐ ผู้ใดกระทำโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายสาหัส ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

การฝ่าฝืนกฎหมายแล้วเกิดกระทำผิดขึ้นจะถือว่ากระทำผิดโดยประมาทนั้นคำพิพากษาฎีกาที่ ๙๓๑/๒๔๘๔ วางหลักว่า การกระทำอันเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายต้องเป็นเรื่องในสภาพความผิดโดยตรง และคำพิพากษาฎีกาที่ ๑๖๖๑/๒๔๘๙ วางหลักว่าการฝ่าฝืนกฎหมายอันจะถือได้ว่าเป็นการกระทำโดยประมาท ตามกฎหมายลักษณะอาญา มาตรา ๔๓ นั้น ต้องได้ความว่าเนื่องจากการกระทำฝ่าฝืนกฎหมายนั้น เป็นเหตุให้เกิดการกระทำความผิดนั้นด้วย เช่นกฎหมายบังคับให้จุดคอมไฟรลในเวลาเดินรถกลางคืนจำเลยไม่จุดคอมไฟรลจึงโดนผู้อื่นเพราะมีคมองไม่เห็นต้องถือว่าจำเลยประมาท แต่กรณีขับรถยนต์โดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่นั้นเกี่ยวกับความสามารถของตัวบุคคลผู้ขับขี่ถ้าผู้ขับขี่มีความสามารถและเหตุที่ชนกันไม่ได้เกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่เพียงไม่มีใบอนุญาตให้ขับขี่เท่านั้น ไม่ทำให้เป็นความผิดฐานประมาท

ตัวอย่าง คำพิพากษาฎีกาที่ ๔๙๑/๒๕๐๗ รถยนต์โดยสารสองคันแล่นตามกันมา คันหนึ่งขอทางจะแซงขึ้นหน้าคันหน้าไม่ยอมกลับเร่งความเร็วรถทั้งสองคันจึงแล่นด้วยความเร็วสูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดในถนนซึ่งแคบและเป็นทางโค้งรถคันหลังเฉี่ยวกับรถคันหน้าซึ่งจอดข้างทางแล้ว

<sup>๔๒</sup> ประมวลกฎหมายอาญา, มาตรา ๓๙๐.

เซไปประทะรถยนต์คันหน้าที่แข่งกันมาตถนนพลิกกว่าคนโดยสารได้รับอันตรายถึงสาหัสและไม่สาหัสต้องถือว่าคนขับรถทั้งสองคันประมาท

**คำพิพากษาฎีกาที่ ๕๖๗/๒๕๐๖** ผู้ที่ขับรถยนต์ที่จอดอยู่ขึ้นไปทางขวาทางของรถฝ่ายที่สวนมานั้น ตามวิสัยจะต้องเป็นฝ่ายใช้ความระมัดระวังให้เพียงพอ มิฉะนั้นอาจถือได้ว่าเป็นการเสี่ยงภัยของตนเอง จำเลยขับรถบรรทุกทุกสิกรรถที่จอดอยู่ไปทางขวาปิดทางรถที่กำลังลงสะพานสวนมาข้างหน้าโดยมิได้ลดความเร็ว ทำให้ผู้ขับขี่สวนมาไม่สามารถแก้ไขอย่างอื่นได้นอกจากห้ามล้อทันทีเป็นเหตุให้รถที่สวนมาเสียหลักไถลเอาข้างไปชนรถจำเลยเกิดอันตรายแก่รถและผู้ที่นั่งมาจำเลยผิดฐานขับรถโดยประมาท

**คำพิพากษาฎีกาที่ ๔๙๑/๒๕๐๗** รถยนต์โดยสารสองคันแล่นตามกันมา คันหนึ่งขอทางจะแซงขึ้นหน้า คันหน้าไม่ยอมกลับเร่งความเร็วรถทั้งสองคันจึงแล่นด้วยความเร็วสูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดในถนนซึ่งแคบและเป็นทางโค้งรถคันหลังเฉี่ยวกับรถยนต์บรรทุกซึ่งจอดข้างทางแล้วเซไปประทะรถยนต์คันหน้าที่แข่งกันมาตถนนพลิกกว่าคนโดยสารได้รับอันตรายถึงสาหัสและไม่สาหัสต้องถือว่าคนขับรถทั้งสองคันประมาท

## ๕. สิทธิตามกฎหมายจราจรของคนขี่จักรยาน

การศึกษาวิจัยหัวข้อสิทธิตามกฎหมายจราจรของคนขี่จักรยานเพื่อเป็นประโยชน์สำหรับคนขี่จักรยานตลอดจนผู้ใช้ถนนเป็นเส้นทางสัญจรการเข้าใจถึงสิทธิตามกฎหมายจราจรโดยศึกษาเป็นประเด็นหัวข้อดังต่อไปนี้

### ๕.๑ บทนิยาม

**มาตรา๔** พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และแก้ไขเพิ่มเติม<sup>๔๓</sup>

(๑) "การจราจร" หมายความว่า การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูงขี่ หรือไล่ต้อนสัตว์

(๒) "ทาง" หมายความว่า ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถ ประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางข้าม ทางร่วมทางแยก ทางลาด ทาง โค้ง และลานที่ประชาชนใช้ในการจราจร และให้หมายความรวมถึงทางส่วน บุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจรหรือที่เจ้าพนักงานจราจร ได้ประกาศให้เป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย แต่ไม่รวมไปถึงทางรถไฟ

(๓) "ทางเดินรถ" หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับการเดินรถไม่ว่า ในระดับพื้นดิน ใต้หรือเหนือพื้นดิน

(๔) "ช่องเดินรถ" หมายความว่า ทางเดินรถที่จัดแบ่งเป็นช่องสำหรับ การเดินรถ โดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวแบ่งเป็นช่องไว้

<sup>๔๓</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒,มาตรา๔.

(๕) "ช่องทางเดินรถประจำทาง" หมายความว่า ช่องเดินรถที่กำหนด ให้เป็นช่องเดินรถ สำหรับรถโดยสารประจำทาง หรือรถบรรทุกทุกคนโดยสาร ประเภทที่อธิบดีกำหนด

(๖) "ช่องทางเดินรถทางเดียว" หมายความว่า ช่องเดินรถใดที่กำหนด ให้ผู้ขับขี่ไปใน ทิศทางเดียวกันตามเวลาที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด

(๗) "ขอบทาง" หมายความว่า แนวริมของทางเดินรถ

(๘) "ไหล่ทาง" หมายความว่า พื้นที่ที่ต่อจากขอบทางออกไปทางด้าน ข้างซึ่งยังมีได้ จัดทำเป็นทางเท้า

(๙) "ทางร่วมทแยงแยก" หมายความว่า พื้นที่ที่ทางเดินรถตั้งแต่สอง สายตัดผ่านกัน รวม บรรจบกัน หรือติดกัน

(๑๐) "วงเวียน" หมายความว่า ทางเดินรถที่กำหนดให้รถเดินรอบ เครื่องหมายจราจร หรือสิ่งก่อสร้างขึ้นในทางร่วมทางแยก

(๑๑) "ทางเท้า" หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับคนเดิน ซึ่งอยู่ข้าง ใดข้างหนึ่งของ ทาง หรือทั้งสองข้างของทาง หรือส่วนที่อยู่ชิดขอบทางซึ่ง ใช้เป็นสำหรับคนเดิน

(๑๒) "ทางข้าม" หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับให้คนเดินเท้าข้ามทาง โดยทำ เครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวหรือดอกหมุดไว้บนทางและให้หมาย ความรวมถึงพื้นที่ที่ทำให้คนเดิน เท้าข้ามไม่ว่าในระดับใต้หรือเหนือพื้นดินด้วย

(๑๓) "เขตปลอดภัย" หมายความว่า พื้นที่ในทางเดินรถที่มีเครื่องหมาย แสดงไว้ให้เห็น ได้ชัดเจนตลอดเวลา สำหรับให้คนเดินเท้าที่ข้างทางหยุดรอหรือ ให้คนที่ขึ้นหรือลงรถหยุดรอก่อนจะข้าม ทางต่อไป

(๑๔) "ที่คับขัน" หมายความว่า ทางที่มีการจราจรพลุกพล่านหรือมีสิ่ง กีดขวาง หรือใน ที่ซึ่งมองเห็นหรือทราบได้ล่วงหน้าว่าอาจเกิดอันตราย หรือ ความเสียหายแก่รถหรือคนได้ง่าย

(๑๕) "รถ" หมายความว่า ยานพาหนะทางบกทุกชนิด เว้นแต่รถไฟ และรถราง

(๑๖) "รถยนต์" หมายความว่า รถที่มีล้อตั้งแต่สามล้อและเดินด้วยกำลัง เครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้าหรือพลังงานอื่น ยกเว้นรถที่เดินบนราง

(๑๗) "รถจักรยานยนต์" หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือ พลังงานอื่น และมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มอีก ไม่เกินหนึ่งล้อ

(๑๘) "รถจักรยาน" หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังของผู้ขับขี่ที่มีไซ้ เป็นการลากเข็น

(๑๙) "รถฉุกเฉิน" หมายความว่า รถดับเพลิงและรถพยาบาลของราชการ บริหาร

ส่วนกลาง ราชการบริหารส่วนภูมิภาคและราชการบริหารส่วนท้องถิ่น หรือรถอื่นที่ได้รับอนุญาตจาก อธิบดีให้ใช้ไฟสัญญาณแสงวับวาบ หรือให้ใช้เสียง สัญญาณไซเรน หรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นตามที่ จะกำหนดให้

(๒๐) "รถบรรทุก" หมายความว่า รถยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้บรรทุกสิ่งของหรือสัตว์

(๒๑) "รถบรรทุกคนโดยสาร" หมายความว่า รถยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้ บรรทุกคน โดยสารเกินเจ็ดคน

- (๒๒) "รถโรงเรียน" หมายความว่า รถบรรทุกคนโดยสารที่โรงเรียน ใ้รับส่งนักเรียน
- (๒๓) "รถโดยสารประจำทาง" หมายความว่า รถบรรทุกคนโดยสารที่ เดินตามทางที่กำหนดไว้ และเรียกเก็บค่าโดยสารเป็นรายคนตามอัตราที่ วางไว้เป็นระยะทางหรือตลอดทาง
- (๒๔) "รถแท็กซี่" หมายความว่า รถยนต์ที่ใ้รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ไม่เกินเจ็ดคน
- (๒๕) "รถลากจูง" หมายความว่า รถยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อใ้สำหรับลาก จูงรถหรือ เครื่องมือการเกษตรหรือเครื่องมือการก่อสร้าง โดยตัวรถนั้นเอง มิได้ใ้สำหรับบรรทุกคนหรือสิ่งของ
- (๒๖) "รถพ่วง" หมายความว่า รถที่เคลื่อนที่ไปโดยใ้รถอื่นลากจูง
- (๒๗) "มาตรแท็กซี่" หมายความว่า เครื่องแสดงอัตราและค่าโดยสาร ของรถแท็กซี่โดยอาศัยเกณฑ์ระยะทางหรือเวลาการใ้รถแท็กซี่หรือโดย อาศัยทั้งระยะทางและเวลาการใ้รถแท็กซี่
- (๒๘) "ผู้ขับขี" หมายความว่า ผู้ขับรถ ผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่ง ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง ผู้ลากเชิ้นยานพาหนะ
- (๒๙) "คนเดินเท้า" หมายความว่าคนเดินและใ้รวมตลอดถึงผู้ใ้เก้าอี้ ล้อสำหรับคนพิการหรือรถสำหรับเด็กดัดว้ย
- (๓๐) "เจ้าของรถ" หมายความว่าผู้มีรถไว้ในครอบครองด้วย
- (๓๑) "ผู้เก็บค่าโดยสาร" หมายความว่า ผู้ซึ่งรับผิดชอบในการเก็บค่า โดยสารและผู้ดูแลคนโดยสารที่อยู่ประจำรถบรรทุกคนโดยสาร
- (๓๒) "ใบอนุญาตขับขี" หมายความว่าใบอนุญาตขับรถยนต์ตามกฎหมาย ว่าด้วยรถยนต์ ใบอนุญาตสำหรับคนขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถจ้าง ใบอนุญาตขับขีตามกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน และใบอนุญาตผู้ประจำเครื่อง อุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง
- (๓๓) "สัญญาณจราจร" หมายความว่า สัญญาณใด ๆ ไม่ว่าจะแสดงด้วย ธงไฟ ไฟฟ้ามือ แขน เสียงนกหวีด หรือด้วยวิธีอื่นใด สำหรับใ้ผู้ขับขี คน เดินเท้าหรือคนที่จูงขี หรือไล่ต้อนสัตว์ ปฏิบัติตามสัญญาณนั้น
- (๓๔) "เครื่องหมายจราจร" หมายความว่า เครื่องหมายใด ๆ ที่ได้ติด ตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทางสำหรับใ้ผู้ขับขี คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ขี หรือไล่ต้อนสัตว์ ปฏิบัติตามเครื่องหมายนั้น
- (๓๕) "รัฐมนตรี" หมายความว่ารัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้
- (๓๖) "อธิบดี" หมายความว่า อธิบดีกรมตำรวจ
- (๓๗) "เจ้าพนักงานจราจร" หมายความว่า ข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตรซึ่งรัฐมนตรี แต่งตั้งใ้ เป็นเจ้าพนักงานจราจร
- (๓๘) "พนักงานเจ้าหน้าที่" หมายความว่า ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุม การจราจร
- (๓๙) "อาสาจราจร" หมายความว่า ผู้ซึ่งผ่านการอบรมตามหลักสูตร อาสาจราจร และได้รับแต่งตั้งจากอธิบดีใ้ช่วยเหลือการปฏิบัติหน้าที่ของ พนักงานเจ้าหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้
- (๔๐) "ผู้ตรวจการ" หมายความว่า ผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยการ ขนส่งทางบก และผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

\*หมายเหตุ แก้ไขครั้งสุดท้ายโดย พ.ร.บ.จราจรทางบก (ฉ.๖) พ.ศ.๒๕๔๒

**มาตรา ๕** ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยรักษาการ ตาม พระราชบัญญัตินี้และให้มีอำนาจแต่งตั้งเจ้าพนักงานจราจรที่ออกกฎ กระทรวงกำหนดกิจการอื่นเพื่อปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

## ๕.๒ กฎหมายจราจรที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยาน

กฎหมายจราจรที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานตามพ.ร.บ.จราจรทางบก ๒๕๒๒ อยู่ในมาตรา ๗๙-๘๔ ลักษณะ ๑๐ ว่าด้วยรถจักรยาน<sup>๔๔</sup>

### ๕.๒.๑ ทางจักรยาน

**มาตรา ๗๙** ทางใดที่ได้จัดไว้สำหรับรถจักรยาน ผู้ขับขี่รถจักรยาน ต้องขับในทางนั้น  
**มาตรา ๗๙** บัญญัติว่า ทางใดที่ได้จัดทำไว้สำหรับรถจักรยาน ผู้ขับขี่รถจักรยานต้องขับในทางนั้นและ ตามมาตรา ๑๔๗ หากผู้ใดฝ่าฝืนมีโทษปรับไม่เกิน ๒๐๐ บาท ทางใดจะเป็นทางเฉพาะของจักรยานนั้น “เจ้าพนักงานจราจร” จะเป็นผู้กำหนด รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ผู้รักษาการตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้มี “คำสั่งกระทรวงมหาดไทย ที่ ๓๘๗/๒๕๔๑”<sup>๔๕</sup> กำหนดให้

๑. อธิบดีกรมตำรวจ เป็นเจ้าพนักงานจราจรทั่วราชอาณาจักร
๒. ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บังคับการตำรวจจราจร เป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร
๓. ผู้บัญชาการตำรวจสอบสวนกลางผู้บังคับการตำรวจทางหลวงเป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตพื้นที่ทางหลวงที่รับผิดชอบทั่วราชอาณาจักร
๔. ผู้บัญชาการตำรวจภูธรเป็นจราจร เป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตอำนาจรับผิดชอบและเขตพื้นที่การปกครองแต่ละตำรวจภูธรภาค
๕. ผู้บังคับการตำรวจจังหวัด เป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตอำนาจรับผิดชอบและเขตพื้นที่การปกครองแต่ละตำรวจภูธรจังหวัด
๖. ผู้บังคับการตำรวจน้ำผู้กำกับการ๑และรองผู้กำกับการ๒กองกำกับการ๑กองตำรวจน้ำเป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตพื้นที่รับผิดชอบ
๗. ผู้บังคับการกองตำรวจรถไฟผู้กำกับการ๑ผู้กำกับการ๒รองผู้กำกับการ๑แผนก๑กองกำกับการ๑และสารวัตรแผนก๑กองกำกับการ๒ตำรวจรถไฟเป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตพื้นที่รับผิดชอบ

๘. ผู้กำกับการและสารวัตรในกองตำรวจทางหลวงเป็นเจ้าพนักงานจราจรเฉพาะในเขตพื้นที่ทางหลวงที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบ

๙. หัวหน้าสถานีตำรวจทุกแห่ง รองผู้กำกับการ งานที่๑ งานที่ ๒ งานที่ ๓ งานที่ ๔ กองกำกับการ ๒ กองบังคับการตำรวจจราจร เป็นเจ้าพนักงานจราจร เฉพาะตามความในมาตรา ๑๙ มาตรา ๑๑๔ มาตรา ๑๓๓ มาตรา ๑๔๒ มาตรา๑๔๓ มาตรา ๑๔๓ ทวิ และมาตรา ๑๔๔

<sup>๔๔</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก ๒๕๒๒ ,มาตรา ๗๙-๘๔.

<sup>๔๕</sup> “คำสั่งกระทรวงมหาดไทย ที่ ๓๘๗/๒๕๔๑”



แห่งพระราชบัญญัติจราจร ทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ในเขตอำนาจการรับผิดชอบและเขตพื้นที่การปกครองของแต่ละสถานีตำรวจ

๑๐. ผู้กำกับ ๑ ผู้กำกับ ๒ และผู้กำกับการ ๕ กองบังคับการตำรวจจราจร เป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตอำนาจรับผิดชอบ

๑๑. ผู้กำกับการ สารวัตรงานที่ ๒ งานที่ ๓ งานที่ ๔ ฝ่ายปฏิบัติการพิเศษการจราจร กองบังคับการตำรวจจราจร เป็นเจ้าพนักงานจราจรเฉพาะตามความในมาตรา ๑๔๒ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ในเขตอำนาจรับผิดชอบ

๑๒. ผู้กำกับการ สารวัตรงานที่ ๓ กองกำกับการอำนวยการ กองบังคับการตำรวจจราจร เป็นพนักงานจราจรเฉพาะตามความในมาตรา ๑๔๑ มาตรา ๑๑๔ และมาตรา ๑๓๓ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ สารวัตรในกองกำกับการ ๒ สารวัตรในกองกำกับการ ๒ สารวัตรงานที่ ๒ สารวัตรในกองกำกับการ ๑ สารวัตรในกองกำกับการ ๒ สารวัตรงานที่ ๒ และสารวัตรงานที่ ๓ กองกำกับการ ๕ กองบังคับการตำรวจจราจร เป็นเจ้าพนักงานจราจรเฉพาะตามความในมาตรา ๑๔๒ มาตรา ๑๔๓ มาตรา ๑๔๓ ทวิ และมาตรา ๑๔๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ในเขตอำนาจรับผิดชอบ

ทั้งนี้ ให้หมายความรวมถึงผู้รักษาการในตำแหน่ง ผู้รักษาราชการแทน หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติราชการแทนในตำแหน่งดังกล่าวแล้ว ทุกตำแหน่งด้วย

ข้อบังคับพนักงานจราจรเกี่ยวกับทางจักรยานนั้น เห็นจะมีแต่<sup>๔๖</sup> “ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการกำหนดช่องทางเดินรถสำหรับจักรยาน พ.ศ.๒๕๕๓” ซึ่งกำหนดช่องทางเดินรถเฉพาะสำหรับเดินรถจักรยาน โดยมีความกว้างของช่องทาง ๑ เมตร ๒๐ เซนติเมตร ได้แก่บริเวณ ถนนหน้าพระลาน เฉพาะฝั่งด้านถนนมหาราชมุ่งหน้าถนนหน้าพระธาตุ ถนนหน้าพระธาตุ เฉพาะฝั่งด้านถนนหน้าพระลานมุ่งหน้าถนนราชินี ถนนราชินี เฉพาะฝั่งด้านถนนหน้าพระธาตุมุ่งหน้าถนนพระอาทิตย์และถนนพระอาทิตย์ เฉพาะฝั่งด้านถนนราชินีมุ่งหน้าถนนพระสุเมรุ

แต่เส้นทางดังกล่าวไม่เชื่อมโยงจนทำให้ผู้ต้องการใช้จักรยานสามารถใช้งานได้ ซึ่งถึงเวลาที่ จะจัดเส้นทางจักรยานเพื่อให้ผู้ต้องการใช้จักรยานสามารถใช้ งานได้จริง ส่วนทางอื่นนอกจากนี้ที่ กรุงเทพมหานครทำไว้ ๓๐ กว่าเส้นทาง เป็นแค่ทางที่ทำให้อำนวยความสะดวกให้จักรยาน แต่ไม่ได้มีผลและสภาพบังคับตามกฎหมายแต่อย่างใด

## ๕.๒.๒ อุปกรณ์หลักสำหรับจักรยานที่ใช้ในทางเดินรถ

มาตรา ๘๐ รถจักรยานที่ใช้ในทางเดินรถ ไหล่ทางหรือทางที่จัดไว้ สำหรับรถจักรยาน ผู้ขับขี่รถจักรยานต้องจัดให้มี

- (๑) กระจิ่งที่ให้เสียงสัญญาณได้ยินได้ ในระยะไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร
- (๒) เครื่องห้ามที่ใช้การได้ดีเมื่อใช้สามารถทำให้รถจักรยานหยุดได้ทันที
- (๓) โคมไฟติดหน้ารถจักรยานแสงขาวไม่น้อยกว่าหนึ่งดวง ที่ให้แสงไฟ

<sup>๔๖</sup> สิรินาฏ ศิริสุนทร. (๒๕๕๗). Car Free Day ขอเส้นทางจักรยาน.[ออนไลน์], เข้าถึงได้จาก : [www.bangkokbiznews.com](http://www.bangkokbiznews.com). [กันยายน, ๒๕๕๗].

ส่องตรงไปข้างหน้าเห็นพื้นทางได้ชัดเจนในระยะไม่น้อยกว่าสิบห้าเมตร และ อยู่ในระดับต่ำกว่า  
สายตาของผู้ขับขี่ซึ่งขับรถสวนมา

(๔) โดยไฟติดท้ายรถจักรยานแสงแดงไม่น้อยกว่าหนึ่งดวง ที่ให้แสง สว่าง  
ตรงไปข้างหลังหรือติดวัตถุสะท้อนแสงสีแดงแทน ซึ่งเมื่อถูกส่องให้ มีแสงสะท้อน

### ๕.๒.๓ การเปิดไฟหน้าของจักรยาน

**มาตรา ๘๑** ในเวลาต้องเปิดไฟตาม มาตรา ๑๑ หรือ มาตรา ๖๑ ผู้ขับขี่  
รถจักรยานอยู่ในทางเดินรถ ไหล่ทาง หรือทางที่จัดทำไว้สำหรับรถจักรยาน ต้องจุดโคมไฟแสงขาว  
หน้ารถเพื่อให้ผู้ขับขี่หรือคนเดินเท้า ซึ่งขับรถหรือ เดินสวนสามารถมองเห็นรถ

ตามมาตรา ๘๑ ในเวลาต้องเปิดไฟตาม มาตรา ๑๑ หรือ มาตรา ๖๑  
โดยมาตรา ๑๑ หรือ มาตรา ๖๑ มีเนื้อความดังนี้

มาตรา ๑๑ ใน เวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่จะมองเห็นคน รถหรือสิ่งกีดขวาง  
ในทางได้โดยชัดแจ้งภายในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตรผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางต้องเปิดไฟ หรือ  
ใช้แสงสว่างตามประเภท ลักษณะ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๖๑ ใน เวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่ผู้ขับขี่จะมองเห็นรถที่จอดในทางเดิน  
รถได้ โดยชัดแจ้งในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตรผู้ขับขี่ซึ่งจอดรถในทาง เดินรถหรือไหล่ทาง  
ต้องเปิดไฟหรือใช้แสงสว่างตามประเภท ลักษณะ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

**กฎกระทรวง ฉบับที่ ๒<sup>๔๗</sup>** ( พ.ศ. ๒๕๒๒ ) ออกตามความใน พ.ร.บ.จราจรทางบก  
พ.ศ.๒๕๒๒ อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕ มาตรา ๑๑ และมาตรา ๖๑ แห่ง พ.ร.บ.จราจรทาง  
บก พ.ศ.๒๕๒๒ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ รถทุกชนิดที่อยู่ในความควบคุมของกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกต้อง  
มีโคมไฟตาม ประเภทและลักษณะที่กำหนดตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

ข้อ ๒ รถยนต์ต้องมีโคมไฟหน้ารถและโคมไฟท้ายรถและมีรายการดังต่อไปนี้

(๑) โคมไฟหน้ารถมี ๓ ประเภท คือ

(ก) โคมไฟแสงพุ่งไกล ให้ติดหน้ารถข้างละหนึ่งดวง สูงจากพื้นทางราบ  
ถึงจุดศูนย์กลางดวงโคมไฟไม่น้อยกว่า ๐.๖๐ เมตร แต่ไม่เกิน ๑.๓๕ เมตร โคมไฟทั้งสองข้างอยู่  
ระดับเดียวกัน ใช้ไฟแสงสีขาวมีกำลังไฟเท่ากันไม่เกินดวงละ ๕๐ วัตต์ มีแสงสว่างให้เห็นพื้นทางได้  
ชัดเจนในระยะไม่น้อยกว่า ๑๐๐ เมตร ศูนย์รวมแสงต้องไม่สูงกว่าแนวขนานพื้นทางราบ และไม่เฉไป  
ทางขวา

(ข) โคมไฟแสงพุ่งต่ำ ให้ติดหน้ารถข้างข้างละหนึ่งดวง สูงจากพื้นราบถึง  
จุดศูนย์กลางดวงโคมไฟไม่น้อยกว่า ๐.๖๐ เมตร แต่ไม่เกิน ๑.๓๕ เมตร โคมไฟทั้งสองข้างต้อง  
อยู่ในระดับเดียวกัน ใช้ไฟแสงสีขาวมีกำลังไฟเท่ากันไม่เกินดวงละ ๕๐ วัตต์ มีแสงสว่างให้เห็นพื้น  
ทางชัดเจนในระยะไม่น้อยกว่า ๓๐ เมตร ศูนย์รวมแสงต้องอยู่ต่ำกว่าแนวขนานกับพื้นทางราบไม่  
น้อยกว่า ๒ องศา หรือ ๐.๒๐ เมตร ในระยะ ๗.๕๐ เมตร และไม่เฉไปทางขวา

<sup>๔๗</sup> ที่กฎกระทรวงฉบับที่ ๒ พ.ศ. ๒๕๒๒ ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

(ค) โคมไฟเล็ก ให้ติดตั้งห่างอย่างน้อยข้างละหนึ่งดวง โดยให้อยู่ทางริมสุด แต่จะล้ำเข้ามาได้ไม่เกิน ๐.๔๐ เมตร โคมไฟทั้งสองข้างต้องอยู่ในระดับเดียวกัน ใช้ไฟแสงขาวหรือแสงเหลืองมีกำลังไฟเท่ากันไม่เกินดวงละ ๑๐ วัตต์ และต้องมีแสงสว่างสามารถมองเห็นได้จากระยะไม่น้อยกว่า ๑๕๐ เมตร โคมไฟแสงพุ่งไกล โคมไฟแสงพุ่งต่ำและโคมไฟเล็กจะรวมอยู่ในดวงเดียวกันก็ได้

บทกำหนดโทษ มาตรา ๑๔๘ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๑ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

**คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๗๓๐๕/๒๕๔๙<sup>๔๘</sup>** พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ มาตรา ๑๑ และมาตรา ๗๘ วรรคหนึ่ง ประสงค์ที่จะลงโทษผู้ขับรถในทางในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่จะมองเห็น โดยไม่เปิดโคมไฟให้แสงสว่าง และลงโทษผู้ขับรถในทางซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่นแล้วไม่หยุดรถให้ความช่วยเหลือตามสมควร และพร้อมทั้งแสดงตัวและแจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที หากใช้กรณีประสงค์จะลงโทษผู้ขับรถที่จอดอยู่ไม่ จำเลยกระทำโดยประมาทจอตระยนต์บนถนนกีดขวางทางจราจร ทั้งไม่ได้เปิดโคมไฟให้แสงสว่าง เพื่อแสดงว่ามีรถยนต์จอดอยู่ เป็นเหตุให้ผู้ตายและผู้เสียหายซึ่งขับรถจักรยานยนต์และซ้อนท้ายกันมาชนท้ายรถยนต์ของจำเลย แล้วจำเลยหลบหนีไป การกระทำของจำเลยจึงไม่เป็นความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ มาตรา ๑๑, ๑๔๘ และมาตรา ๗๘, ๑๖๐ ตามที่โจทก์ฟ้อง ทั้งโจทก์ไม่ได้บรรยายฟ้องว่าจำเลยขับรถโดยมีเครื่องอุปกรณ์ไม่ครบถ้วน ที่ศาลชั้นต้นปรับบทลงโทษจำเลยตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ มาตรา ๖ วรรคสอง ตามที่โจทก์ขอมาท้ายฟ้องด้วยจึงไม่ถูกต้อง แม้จำเลยให้การรับสารภาพ ศาลก็ไม่อาจลงโทษจำเลยตามบทบัญญัติดังกล่าวได้ ปัญหาดังกล่าวเป็นข้อกฎหมายที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อย แม้จำเลยมิได้ยกขึ้นฎีกา ศาลฎีกาก็มีอำนาจยกขึ้นวินิจฉัยและแก้ไขให้ถูกต้องได้ตาม ป.วิ.อ. มาตรา ๑๘๕ วรรคหนึ่ง, ๑๘๕ วรรคสอง, ๒๑๕ และ ๒๒๕

#### **๕.๒.๔ ขับขี่รถจักรยานต้องขับให้ชิดขอบทางด้านซ้ายของทางเดินรถไหล่ทาง**

**มาตรา ๘๒** ผู้ขับขี่รถจักรยานต้องขับให้ชิดขอบทางด้านซ้ายของทางเดิน รถไหล่ทาง หรือทางที่จัดทำไว้สำหรับรถจักรยานให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ แต่ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายสุดของทางเดินรถ ต้องขับขี่รถ จักรยานให้ชิดช่องเดินรถประจำทางนั้น

#### **๕.๒.๕ ข้อห้ามสำหรับผู้ขี่จักรยาน**

**มาตรา ๘๓** ในทางเดินรถไหล่ทางหรือทางที่จัดทำไว้สำหรับรถจักรยาน ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถจักรยาน

(๑) ขับโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

(๒) ขับโดยไม่จับคันบังคับรถ

(๓) ขับขนานกันเกินสองคัน เว้นแต่ขับในทางที่จัดทำไว้สำหรับรถจักรยาน

(๔) ขับโดยนั่งบนที่อื่นมิใช่อาานที่จัดไว้เป็นที่นั่งตามปกติ

<sup>๔๘</sup> ห้องสมุดอิเล็กทรอนิกส์ศาลยุติธรรม.(๒๕๕๗). ฎีกาเฉพาะเรื่อง.[ออนไลน์], เข้าถึงได้จาก : [www.library.coj.go.th](http://www.library.coj.go.th). [กันยายน, ๒๕๕๗].

(๕) ขับโดยบรรทุกบุคคลอื่น เว้นแต่รถจักรยานสามล้อสำหรับบรรทุกคน  
ทั้งนี้ ตามเงื่อนไขที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด

(๖) บรรทุก หรือถือสิ่งของหรือของใด ๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวาง การ  
จับคันบังคับรถหรืออันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

(๗) เกาะหรือพ่วงรถอื่นที่กำลังแล่นอยู่

#### ๕.๒.๖ ผู้ขับขี่จักรยานปฏิบัติตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ โดยอนุโลม

มาตรา ๘๔ เว้นแต่บทบัญญัติในลักษณะนี้จะได้บัญญัติไว้เป็นอย่างอื่น ให้ ผู้ขับขี่  
รถจักรยานปฏิบัติตาม มาตรา ๒๑ มาตรา ๒๒ มาตรา ๒๓ มาตรา ๒๔ มาตรา ๒๕ มาตรา ๒๖  
มาตรา ๓๒ มาตรา ๓๓ มาตรา ๓๔ มาตรา ๓๖ มาตรา ๓๗ มาตรา ๓๘ มาตรา ๔๐ มาตรา ๔๑  
มาตรา ๔๒ มาตรา ๔๕ มาตรา ๔๖ มาตรา ๔๗ มาตรา ๔๘ มาตรา ๔๙ มาตรา ๕๐ มาตรา ๕๑  
มาตรา ๕๒ มาตรา ๕๓ มาตรา ๕๓ มาตรา ๕๕ มาตรา ๕๖ มาตรา ๕๗ มาตรา ๕๘ มาตรา ๖๐  
มาตรา ๖๑ มาตรา ๖๒ มาตรา ๖๓ มาตรา ๖๔ มาตรา ๖๕ มาตรา ๖๗ มาตรา ๗๑ มาตรา ๗๒  
มาตรา ๗๓ มาตรา ๗๔ มาตรา ๗๖ (๒) มาตรา ๗๘ มาตรา ๑๒๕ มาตรา ๑๒๗ และ มาตรา ๑๓๓  
ด้วยโดยอนุโลม

มาตรา ๘๔ กำหนดให้ผู้ขับขี่จักรยานซึ่งรถจักรยานปฏิบัติตาม พ.ร.บ.ที่เกี่ยวข้องตาม  
พ.ร.บ. จราจรทางบกพ.ศ.๒๕๒๒โดยอนุโลมตามมาตราดังต่อไปนี้ มาตรา ๒๑-๒๖ อยู่ในลักษณะ ๒  
สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร มาตรา ๓๒-๔๓ อยู่ในลักษณะ ๓ การใช้ทางเดินรถด้วย  
หมวด ๑ การขับรถ มาตรา ๔๕-๔๘ หมวด ๒ ว่าด้วยการขับแซงและผ่านขึ้นหน้า มาตรา ๕๐-๕๓  
หมวด ๓ ว่าด้วยการออกรถ การเลี้ยวรถและการกลับรถ มาตรา ๕๕-๖๔ หมวด ๔ ว่าด้วยการหยุดรถ  
และจอดรถ มาตรา ๖๕-๗๐ ลักษณะ ๔ ว่าด้วยการใช้ทางเดินรถที่จัดเป็นช่องเดินรถประจำทาง มาตรา  
๗๑-๗๔ ลักษณะ ๖ ว่าด้วย การขับรถผ่านทางร่วมทางแยกหรือวงเวียน มาตรา ๗๖ ลักษณะ ๗ ว่าด้วย  
รถฉุกเฉิน ๗๘ มาตรา ๑๒๕ มาตรา ๑๒๗ และ มาตรา ๑๓๓ ลักษณะ ๘ ว่าด้วยอุบัติเหตุ

#### ๕.๓ การสวมหมวกกันน็อกของผู้ขับขี่จักรยาน

มาตรา ๑๒๒ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกที่  
จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และ โดยสารรถจักรยานยนต์ ทั้งนี้เฉพาะท้องที่  
ที่ได้กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกา

ความในวรรคหนึ่ง ให้มีผลใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดห้าปีนับแต่วันที่พระราช บัญญัตินี้ใช้  
บังคับ

ลักษณะและวิธีการใช้หมวกเพื่อป้องกันอันตรายตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไป ตามที่กำหนดใน  
กฎกระทรวง

บทบัญญัติตาม มาตรา นี้ มิให้ใช้บังคับแก่ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช หรือผู้นับถือ  
ลัทธิศาสนาอื่นใดที่ใช้ผ้าโพกศีรษะตามประเพณีนิยมนั้น หรือ บุคคลใดที่กำหนดในกฎกระทรวง

#### ๖. สิทธิของคนขี่จักรยานที่ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

เนื่องจากปรากฏว่าอุบัติเหตุอันเกิดจากรถได้ทวีจำนวนขึ้นในแต่ละปี เป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก โดยผู้ประสบภัยดังกล่าวไม่ได้รับการชดใช้ค่าเสียหายหรือได้รับชดใช้ค่าเสียหายไม่คุ้มกับความเสียหายที่ได้รับจริง และหากผู้ประสบภัยจะใช้สิทธิทางแพ่งเรียกร้องค่าเสียหายก็ต้องใช้เวลาดำเนินคดียาวนาน ดังนั้น เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการชดใช้ค่าเสียหายและได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันท่วงที สมควรกำหนดให้มีกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ และแก้ไขเพิ่มเติมขึ้นเพื่อมาคุ้มครองแก้ปัญหากรณีในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากรถบนท้องถนน ให้ได้รับความความยุติธรรมและคุ้มครองสิทธิผู้ใช้ถนนเป็นเส้นทางสัญจรโดยแบ่งเป็นประเด็นที่เกี่ยวข้อง ๒ ประเด็นด้วยกันดังจะอธิบายดังต่อไปนี้

๑. ค่าสินไหมทดแทน

๒. กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

### ๒.๑ ค่าสินไหมทดแทน

ค่าสินไหมทดแทน<sup>๔๙</sup> ตาม พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. ๒๕๔๒ หมายถึงเงินที่ต้องชดใช้เพื่อทดแทนความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินหรือแก่บุคคล อันเนื่องมาจากการละเมิดหรือการผิดสัญญา รวมทั้งทรัพย์สินที่ต้องคืนให้แก่ผู้เสียหายด้วย เช่น ค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิด ค่าสินไหมทดแทนในการไม่ชำระหนี้ให้ต้องตามความประสงค์อันแท้จริงแห่งมูลหนี้ ในการศึกษาวิจัยในประเด็นค่าสินไหมทดแทนจำเป็นต้องมีความรู้ความเข้าใจความหมายของคำจำกัดความและเนื้อหาที่เกี่ยวข้องในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ และแก้ไขเพิ่มเติมซึ่งปรากฏอยู่ในมาตรา ๔ มาตรา ๒๐ มาตรา ๒๑ มาตรา ๒๒ มาตรา ๒๓ มาตรา ๒๔ มาตรา ๒๕ มาตรา ๒๗ และ ๓๒

#### ๒.๑.๑ คำจำกัดความ

มาตรา ๔ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ แก้ไขเพิ่มเติม

“รถ”<sup>๕๐</sup> หมายความว่า รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก รถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร และหมายความรวมถึงรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง”

“เจ้าของรถ” หมายความว่า ผู้ซึ่งมีกรรมสิทธิ์ในรถหรือผู้มีสิทธิครอบครองรถตามสัญญาเช่าซื้อ และหมายความรวมถึงผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวด้วย

“ผู้ประสบภัย” หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยเนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งที่ยกหรือติดตั้งในรถนั้น และหมายความรวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย ซึ่งถึงแก่ความตายด้วย

<sup>๔๙</sup> พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. ๒๕๔๒

<sup>๕๐</sup> มาตรา ๔ นิยามคำว่า “รถ” เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๕๐

“ความเสียหาย” หมายความว่า ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยอันเกิด  
จากรถ

“ผู้ซึ่งอยู่ในรถ” หมายความว่า ผู้ซึ่งอยู่ในหรือบนหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถ และ  
หมายความรวมถึงผู้ซึ่งกำลังขึ้นหรือกำลังลงจากรถนั้นด้วย

“บริษัท” หมายความว่า บริษัทตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยที่ได้รับ  
ใบอนุญาตให้ประกอบกิจการประเภทประกันภัยรถ

“ค่าเสียหายเบื้องต้น”<sup>๕๑</sup> หมายความว่า ค่ารักษาพยาบาล ค่าใช้จ่ายอันจำเป็น  
เกี่ยวกับการรักษาพยาบาล ค่าปลงศพ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการศพ รวมทั้งค่าเสียหายและ  
ค่าใช้จ่ายที่จำเป็นอย่างอื่นเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยในเบื้องต้น ทั้งนี้ ตามรายการ  
และจำนวนเงินที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๒๐ วรรคสอง”

“คณะกรรมการ”<sup>๕๒</sup> หมายความว่า คณะกรรมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

“นายทะเบียน” หมายความว่า เลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการ  
ประกอบธุรกิจประกันภัยหรือผู้ซึ่งเลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจ  
ประกันภัยมอบหมายโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

“กองทุน” หมายความว่า กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

#### ๖.๑.๒ กำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหาย เบื้องต้น การร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น

มาตรา ๒๐ เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่บริษัทได้รับ  
ประกันภัยไว้ ให้บริษัทจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยเมื่อได้รับคำร้องขอจากผู้ประสบภัย

ความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นการ  
ร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามวรรคหนึ่ง ให้  
เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

การกำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหาย  
เบื้องต้น การร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นอาศัยความตามมาตรา ๒๐ พระราชบัญญัติ  
คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ แก้ไขเพิ่มเติมได้ออกกฎกระทรวงกำหนดความเสียหายที่จะ  
ให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นการร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหาย  
เบื้องต้น พ.ศ. ๒๕๕๒ ด้วยเหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้คือเนื่องจากความเสียหายที่  
เกิดขึ้นกับผู้ประสบภัยจากรถในบางกรณีมีผลกระทบต่อชีวิตและร่างกายของผู้ประสบภัยและยังมีผล  
ให้ผู้ประสบภัยต้องรับภาระในค่าเสียหายและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นรวมทั้งได้รับความเดือดร้อนในการ

<sup>๕๑</sup> มาตรา ๔ นิยามคำว่า “ค่าเสียหายเบื้องต้น” แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครอง  
ผู้ประสบภัยจากรถ(ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๕๐

<sup>๕๒</sup> มาตรา ๓ นิยามคำว่า “คณะกรรมการ” เพิ่มโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจาก  
รถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ.๒๕๔๐

ดำรงชีวิตตามปกติสมควรที่จะได้มีการปรับปรุงค่าเสียหายและค่าใช้จ่ายที่จำเป็นอย่างอื่นเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยในเบื้องต้นเพื่อให้สอดคล้องกับความเสียหายที่เกิดขึ้นและสถานะเศรษฐกิจของประเทศในปัจจุบันและกำหนดให้บริษัทที่รับประกันภัยสามารถจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัดได้จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕<sup>๕๓</sup> แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๐ และมาตรา ๒๐ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ อันเป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๙ ประกอบกับมาตรา ๔๑ และมาตรา ๔๓ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๕๐ บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้ยกเลิกกฎกระทรวงกำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวน เงินค่าเสียหายเบื้องต้น และการร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. ๒๕๔๗

ข้อ ๒ ค่าเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น มีดังต่อไปนี้

(๑) ค่าใช้จ่ายในกรณีความเสียหายต่อร่างกาย ได้แก่

(ก) ค่ายาและค่าเวชภัณฑ์ที่ใช้ในการบำบัดรักษา

(ข) ค่าอวัยวะเทียมและอุปกรณ์ในการบำบัดรักษา รวมทั้งค่าซ่อมแซม

(ค) ค่าบริการทางการแพทย์ ค่าตรวจ และค่าวิเคราะห์โรค ทั้งนี้ ไม่รวมถึง

ค่าจ้างพยาบาลพิเศษและค่าบริการอื่นทำนองเดียวกัน

(ง) ค่าห้องและค่าอาหารตลอดเวลาที่เข้ารับการรักษาพยาบาลใน

สถานพยาบาล

(จ) ค่าพาหนะนำผู้ประสบภัยไปสถานพยาบาล

(๒) ค่าใช้จ่ายในกรณีความเสียหายต่อชีวิต ได้แก่

(ก) ค่าปลงศพ

(ข) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการศพ

ข้อ ๓ จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น ให้เป็นไปดังต่อไปนี้

(๑) จำนวนเท่าที่จ่ายจริงแต่ไม่เกินหนึ่งหมื่นห้าพันบาท สำหรับความเสียหาย

ต่อร่างกายตามข้อ ๒ (๑)

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกายอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้ ให้มีสิทธิได้รับเงินค่าเสียหายเบื้องต้นจำนวนสามหมื่นห้าพันบาทด้วย

(ก) ตาบอด

(ข) หูหนวก

(ค) เป็นใบ้หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด

(ง) เสียอวัยวะสืบพันธุ์ หรือความสามารถสืบพันธุ์

<sup>๕๓</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม

(จ) เสียแขน ขา มือ เท้า หรือนิ้ว

(ฉ) เสียอวัยวะอื่นใด

(ช) จิตพิการอย่างติดตัว

(ซ) ทุพพลภาพอย่างถาวร

(๒) จำนวนสามหมื่นห้าพันบาท สำหรับความเสียหายต่อชีวิตตามข้อ ๒ (๒)

ข้อ ๔ ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายดังต่อไปนี้ ให้ได้รับเงินค่าเสียหายเบื้องต้นรวมกันแล้วต้องไม่เกินห้าหมื่นบาท

(๑) ได้รับความเสียหายตามข้อ ๒ (๑) ต่อมาได้รับความเสียหายตามข้อ ๒ (๒)

(๒) ได้รับความเสียหายต่อร่างกายอย่างหนึ่งอย่างใดตามข้อ ๓ (๑) วรรคสอง ต่อมาได้รับความเสียหายตามข้อ ๒ (๒)

(๓) ได้รับความเสียหายตามข้อ ๒ (๑) ต่อมาได้รับความเสียหายต่อร่างกายอย่างหนึ่งอย่างใดตามข้อ ๓ (๑) วรรคสอง และข้อ ๒ (๒)

ข้อ ๕ การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นต่อบริษัทที่รับประกันภัย ให้ยื่นคำร้องขอตามแบบที่นายทะเบียนกำหนด และต้องมีหลักฐานดังต่อไปนี้

(๑) ความเสียหายต่อร่างกาย

(ก) ใบเสร็จรับเงินหรือหลักฐานการแจ้งหนี้เกี่ยวกับการรักษาพยาบาลในกรณีที่มี การรักษาพยาบาลในสถานพยาบาลตามข้อ ๒ (๑)

(ข) สำเนาบัตรประจำตัวหรือหลักฐานอื่นใดที่ทางราชการเป็นผู้ออกให้ สำเนาใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าวหรือสำเนาหนังสือเดินทาง หรือหลักฐานอื่นใดที่นายทะเบียนประกาศกำหนดซึ่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ที่มี ชื่อในหลักฐานนั้นเป็นผู้ประสบภัย แล้วแต่กรณี

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกายอย่างหนึ่งอย่างใดตามข้อ ๓ (๑) วรรคสองนอกจากต้องยื่นหลักฐานตาม (ก) และ (ข) แล้ว ให้ยื่นใบรับรองแพทย์หรือความเห็นแพทย์ หรือหลักฐานอื่นใดที่ระบุว่าเป็นผู้ประสบภัยซึ่งได้รับความเสียหายต่อร่างกายดังกล่าว พร้อมทั้งสำเนาบันทึกประจำวันของพนักงานสอบสวนหรือหลักฐานอื่นใด ที่แสดงว่าผู้นั้นได้รับความเสียหายจากการประสบภัยจากรถด้วย

(๒) ความเสียหายต่อชีวิต

(ก) สำเนามรณบัตร หรือหลักฐานอื่นใดที่นายทะเบียนประกาศกำหนดซึ่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ที่มีชื่อในหลักฐานนั้นเป็นผู้ประสบภัย

(ข) สำเนาบันทึกประจำวันของพนักงานสอบสวน หรือหลักฐานอื่นใดที่แสดงว่าผู้นั้นถึงแก่ความตายจากการประสบภัยจากรถในกรณี ที่ผู้ประสบภัยถึงแก่ความตายภายหลังจากการเข้ารับการรักษาพยาบาลในสถาน พยาบาล นอกจากต้องยื่นหลักฐานตาม (๒) แล้ว ให้ยื่นหลักฐานตาม (๑) ด้วย

ข้อ ๖ บุคคลผู้มีสิทธิร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น มีดังต่อไปนี้

(๑) กรณีความเสียหายต่อร่างกายตามข้อ ๒ (๑) ให้ผู้ประสบภัยเป็นผู้ร้องขอ หากผู้ประสบภัยไม่สามารถร้องขอได้ ให้สถานพยาบาลที่รักษาผู้ประสบภัยและได้รับโอนสิทธิเรียกร้องจากผู้ประสบภัย บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ที่รับโอนสิทธิเรียกร้องจาก



สถานพยาบาลที่รักษาผู้ประสบภัยทายาทหรือญาติ หรือผู้มีส่วนได้เสียของผู้ประสบภัย แล้วแต่กรณี ร้องขอแทน

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกายอย่างหนึ่งอย่างใดตาม ข้อ ๓ (๑) วรรคสอง ให้ผู้ประสบภัยเป็นผู้ร้องขอ หากผู้ประสบภัยไม่สามารถร้องขอได้ให้ทายาทหรือญาติ หรือผู้มีส่วนได้เสียของผู้ประสบภัย แล้วแต่กรณี ร้องขอแทน

(๒) กรณีความเสียหายต่อชีวิตตามข้อ ๒ (๒) ให้ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยเป็นผู้ร้องขอ

ข้อ ๗ การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทที่รับประกันภัยต้องกระทำภายใน หนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่มีความเสียหายเกิดขึ้น

ข้อ ๘ การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ให้จ่ายแก่ผู้ร้องขอตามข้อ ๖ แล้วแต่กรณี เป็นเงินสดหรือเป็นเช็คที่มีได้ลงวันที่ล่วงหน้า ภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่รับคำร้องขอโดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิดชอบ

กฎกระทรวงกำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นการร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๗<sup>๕๔</sup> เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ โดยที่ปัจจุบันสถานะเศรษฐกิจของประเทศเปลี่ยนแปลงไปทำให้ผู้ประสบภัยจากรถต้องรับภาระค่าเสียหายเพิ่มมากขึ้นดังนั้นเพื่อเป็นการบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยในเบื้องต้นและให้สอดคล้องกับสถานะเศรษฐกิจของประเทศสมควรปรับปรุงจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ผู้ประสบภัยมีสิทธิได้รับเพิ่มมากขึ้นจึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕ วรรคหนึ่งแห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๐ และมาตรา ๒๐ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้ยกเลิกความในข้อ ๓ แห่งกฎกระทรวงกำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นการร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. ๒๕๕๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ข้อ ๓ จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น ให้เป็นไปดังต่อไปนี้

(๑) จำนวนเท่าที่จ่ายจริงแต่ไม่เกินสามหมื่นบาทสำหรับความเสียหายต่อร่างกายตามข้อ ๒ (๑) ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกายอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ ให้มีสิทธิได้รับเงินค่าเสียหายเบื้องต้นจำนวนสามหมื่นห้าพันบาทด้วย

(ก) ตาบอด

(ข) หูหนวก

(ค) เป็นใบ้หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด

(ง) เสียอวัยวะสืบพันธุ์ หรือความสามารถสืบพันธุ์

(จ) เสียแขน ขา มือ เท้า หรือนิ้ว

<sup>๕๔</sup> เล่ม ๑๓๑ ตอนที่ ๘๕ ก ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ ธันวาคม ๒๕๕๗

(ฉ) เสียอวัยวะอื่นใด

(ช) จิตพิการอย่างติดตัว

(ซ) ทุพพลภาพอย่างถาวร

(๒) จำนวนสามหมื่นห้าพันบาทสำหรับความเสียหายต่อชีวิตตามข้อ ๒ (๒)”

ข้อ ๒ ให้ยกเลิกความในข้อ ๔ แห่งกฎกระทรวงกำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นการร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. ๒๕๕๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ข้อ ๔ ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายดังต่อไปนี้ ให้ได้รับเงินค่าเสียหายเบื้องต้นรวมกันแล้วต้องไม่เกินหกหมื่นห้าพันบาท

(๑) ได้รับความเสียหายตามข้อ ๒ (๑) ต่อมาได้รับความเสียหายตามข้อ ๒ (๒)

(๒) ได้รับความเสียหายต่อร่างกายอย่างหนึ่งอย่างใดตามข้อ ๓ (๑) วรรคสอง ต่อมาได้รับความเสียหายตามข้อ ๒ (๒)

(๓) ได้รับความเสียหายตามข้อ ๒ (๑) ต่อมาได้รับความเสียหายต่อร่างกายอย่างหนึ่งอย่างใดตามข้อ ๓ (๑) วรรคสอง และข้อ ๒ (๒)”

### ๖.๑.๓ บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

มาตรา ๒๑ ในกรณีที่บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา ๒๐ ให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนที่ต้องจ่ายให้ผู้ประสบภัยแจ้งการไม่ได้รับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นหรือการได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นไม่ครบจำนวนจากบริษัทต่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

การแก้ไขเยียวยากรณีบริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ แก้ไขเพิ่มเติมบัญญัติไว้ในมาตรา ๒๑ซึ่งกำหนดไว้ในกฎกระทรวงดังจะอธิบายดังต่อไปนี้

กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนและการ จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนพ.ศ. ๒๕๔๕<sup>๕๕</sup>

เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ โดยที่กฎกระทรวง ฉบับที่ ๗ (พ.ศ. ๒๕๓๕) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ ได้กำหนดให้ผู้ประสบภัยที่ยื่นคำร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากสำนักงาน กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ต้องแนบหลักฐานสำเนาบัตรประจำตัว สำเนาทะเบียนบ้าน สำเนาใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว หรือสำเนาหนังสือเดินทางพร้อมกับการยื่นคำขอ แต่ผู้ประสบภัยบางรายไม่สามารถนำหลักฐานดังกล่าวมาแสดงได้ สมควรกำหนดให้ผู้ประสบภัยสามารถนำหลักฐานอื่นใดที่ทางราชการเป็นผู้ออกให้ ที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ที่มีชื่อในหลักฐานดังกล่าวเป็นผู้ประสบภัยจริงมา แสดงพร้อมกับการยื่นคำขอได้นอกจากนี้ ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บจนไม่สามารถร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น ต่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยด้วยตนเองได้ สมควรกำหนดให้โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล

<sup>๕๕</sup>ราชกิจจานุเบกษา.เล่ม ๑๑๙/ตอนที่ ๓๕ก/หน้า ๑/๑๙ เมษายน ๒๕๔๕

ที่รักษาผู้ประสบภัย ญาติ ผู้มีส่วนได้เสียของผู้ประสบภัย หรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย สามารถร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นแทนผู้ ประสบภัยได้ด้วย ซึ่งรวมถึงกรณีที่ผู้ประสบภัยบาดเจ็บจนไม่สามารถแจ้งต่อสำนักงานกองทุนทดแทน ผู้ประสบภัยด้วยตนเองได้ว่าบริษัทประกันภัยไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้ หรือจ่ายให้ไม่ครบจำนวน สมควรกำหนดให้บุคคลดังกล่าวแจ้งแทนได้และเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ประสบภัย สมควรกำหนดให้การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นสามารถจ่ายให้แก่โรงพยาบาลหรือสถาน พยาบาลที่รักษาผู้ประสบภัยได้ จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๐ มาตรา ๒๑ และมาตรา ๓๕ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้ยกเลิกกฎกระทรวง ฉบับที่ ๗ (พ.ศ. ๒๕๓๕) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕

ข้อ ๒ ในกรณีที่บริษัทประกันภัยไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา ๒๐ หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน ให้ผู้ประสบภัยแจ้งต่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย กรรมการประกันภัย พร้อมขอเท็จจริง ดังนี้

(๑) ชื่อบริษัทประกันภัย และหมายเลขกรมธรรม์ประกันภัย

(๒) จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ประสงค์ได้รับ

(๓) วันที่ไปยื่นขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัย

หาก ผู้ประสบภัยไม่สามารถแจ้งได้ ให้โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่รักษาผู้ประสบภัย ญาติ ผู้มีส่วนได้เสียของผู้ประสบภัย หรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย แล้วแต่กรณีแจ้งแทนได้

ข้อ ๓ เมื่อมีกรณีตามมาตรา ๒๓ เกิดขึ้น และผู้ประสบภัยไม่อาจขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากเจ้าของรถที่ก่อให้เกิด ความเสียหายหรือจากบริษัทประกันภัยได้ ผู้ประสบภัยอาจยื่นคำร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นตามแบบที่นายทะเบียนกำหนด ต่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย กรรมการประกันภัย พร้อมกับเอกสารหลักฐาน ดังนี้

(๑) ใบเสร็จรับเงิน หรือหลักฐานการแจ้งหนี้เกี่ยวกับการรักษาพยาบาล

(๒) สำเนาบัตรประจำตัว หรือสำเนาใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว หรือสำเนาหนังสือเดินทางหรือหลักฐานอื่นใดที่ทางราชการเป็นผู้ออกให้ที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ที่มีชื่อในหลักฐานนั้นเป็นผู้ประสบภัยแล้วแต่กรณี ในกรณีผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บ

(๓) สำเนามรณบัตร และหลักฐานตาม (๒) ในกรณีผู้ประสบภัยถึงแก่ความตายเพราะอุบัติเหตุจากรถ

(๔) สำเนาบันทึกรายวันในคดีของพนักงานสอบสวน

ในกรณีผู้ประสบภัยถึงแก่ความตาย ให้ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยยื่นเอกสารตาม (๒) พร้อมด้วยหลักฐานที่แสดงการเป็นทายาทโดยธรรม

หาก ผู้ประสบภัยไม่สามารถร้องขอได้ ให้โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่รักษาผู้ประสบภัย ญาติ ผู้มีส่วนได้เสียของผู้ประสบภัย หรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย แล้วแต่กรณีร้องขอแทนได้

ข้อ ๔ การยื่นคำร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นต้องกระทำภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่มีความเสียหายเกิดขึ้น ไม่ว่าจะเป็นกรณีใดตามมาตรา ๒๓

ข้อ ๕ การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ให้จ่ายแก่ผู้ประสบภัย หรือโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่ยื่นคำร้องแทนผู้ประสบภัย แล้วแต่กรณี

**๖.๑.๔ การได้รับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้น ไม่ตัดสิทธิผู้ประสบภัยที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน**

มาตรา ๒๒ การได้รับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา ๒๐ ไม่ตัดสิทธิผู้ประสบภัยที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

การได้รับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา ๒๐ ไม่ตัดสิทธิผู้ประสบภัยที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งปรากฏอยู่ในมาตรา ๔๒๐ มาตรา ๔๒๕ มาตรา ๔๒๘ มาตรา ๔๓๗ มาตรา ๔๓๘ มาตรา ๔๔๔ มาตรา ๔๔๕ และ๔๔๖

**๖.๑.๕ การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย**

มาตรา ๒๓<sup>๕๖</sup> ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยจากรถในกรณีดังต่อไปนี้ให้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุน

(๑) รถนั้นมีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา ๗ หรือมาตรา ๙ และเจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

(๒) รถนั้นมีได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถในขณะที่เกิดเหตุเพราะถูกยักยอก ฉ้อโกงกรรโชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และได้มีการร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน

(๓) รถนั้นไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถและมีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา ๗ หรือมาตรา ๙

(๔) รถนั้นมีผู้ขับหลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่าความเสียหายเกิดจากรถคันใด

(๕) บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา ๒๐ ให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน หรือ

(๖) รถตามมาตรา ๘ ที่มีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา ๗ มาตรา ๗ มาตรา ๘ มาตรา ๙ อธิบายได้ดังต่อไปนี้

<sup>๕๖</sup> มาตรา ๒๓ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๕๐

มาตรา ๗ ภายใต้บังคับมาตรา ๘ เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยกับบริษัท

จำนวนเงินเอาประกันภัย ให้กำหนดตามชนิด ประเภท และขนาดของรถ แต่ต้องไม่น้อยกว่าจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง

มาตรา ๘ รถดังต่อไปนี้ไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา ๗

(๑) รถสำหรับเฉพาะองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท และรถสำหรับผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์

(๒) รถของสำนักพระราชวังที่จดทะเบียนและมีเครื่องหมายตามระเบียบที่เลขาธิการพระราชวังกำหนด

(๓) รถของกระทรวง ทบวง กรม เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สุขาภิบาล กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา และราชการส่วนท้องถิ่นที่เรียกชื่ออย่างอื่น และรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร

(๔) รถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๙ รถที่จดทะเบียนในต่างประเทศและนำเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวโดยเจ้าของรถไม่มีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร เจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย ทั้งนี้ ตามจำนวนเงิน หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

#### **๖.๑.๖ ค่าเสียหายเบื้องต้น กรณีรถตั้งแต่ ๒ คัน ขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหาย**

มาตรา ๒๔ ในกรณีที่รถตั้งแต่สองคันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถ ให้บริษัทที่รับประกันภัยรถแต่ละคันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถคันที่เอาประกันภัยไว้กับบริษัท

ในกรณีตามวรรคหนึ่ง แต่ผู้ประสบภัยมิใช่เป็นผู้ซึ่งอยู่ในรถ ให้บริษัทดังกล่าวร่วมกันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยทุกคนโดยเฉลี่ยจ่ายในอัตราส่วนที่เท่ากัน

สำหรับกรณีตามมาตรา ๒๓ ให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายหรือร่วมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสอง แล้วแต่กรณี

ค่าเสียหายเบื้องต้น กรณีรถตั้งแต่ ๒ คัน ขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหาย กรณีรถตั้งแต่ ๒ คันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหาย(เฉี่ยวชนกัน) เป็นเหตุให้ผู้ซึ่งอยู่ในรถไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารก็ตาม หากได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ให้บริษัทที่รับประกันภัยรถแต่ละคันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถคันที่บริษัทรับประกันภัยไว้ แต่ถ้าผู้ประสบภัยเป็นบุคคลภายนอกไม่ได้อยู่ในรถคันใดคันหนึ่ง ให้บริษัท ร่วมกันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยโดยเฉลี่ยจ่ายในอัตราส่วน ที่เท่ากัน

#### **๖.๑.๗ ระยะเวลาการจ่าย และการขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น**

มาตรา ๒๕ ให้บริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา ๒๐ มาตรา ๒๓ หรือมาตรา ๒๔ ให้แก่ผู้ประสบภัยให้เสร็จสิ้นภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับคำร้องขอ ทั้งนี้ โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิดชอบให้ถือว่าค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นส่วนหนึ่งของเงินค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา ๒๗ การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัตินี้ ผู้ประสบภัยต้องร้องขอภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่ความเสียหายเกิดขึ้น

**๖.๑.๘ สิทธิไล่เบี้ยจากการกระทำของบุคคลภายนอก หรือเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของเจ้าของรถ ผู้ขับขี่รถ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสบภัย**

มาตรา ๓๑<sup>๕๗</sup> ในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลภายนอก หรือเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของเจ้าของรถ ผู้ขับขี่รถ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสบภัย เมื่อบริษัทได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือค่าสินไหมทดแทนหรือเมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือเมื่อหน่วยงานตามมาตรา ๘ (๑) (๒) (๓) หรือเจ้าของรถตามมาตรา ๘(๔) ได้จ่ายเงินคืนกองทุนตามมาตรา ๓๒ ไปแล้วเป็นจำนวนเงินเท่าใดให้บริษัท หรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย หรือหน่วยงานตามมาตรา ๘ (๑) (๒) (๓) หรือเจ้าของรถตามมาตรา ๘ (๔) แล้วแต่กรณี มีสิทธิไล่เบี้ยเอาแก่บุคคลดังกล่าวหรือมีสิทธิเรียกให้ผู้ประสบภัยคืนเงินดังกล่าวได้

## **๖.๒ กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย**

การจัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย ต้องการให้ผู้ประสบภัยจากรถทุกคนได้รับการรักษาพยาบาลอย่างทันทีทันใด โดยไม่ต้องกังวลกับเงินค่ารักษา หรือได้รับการชดเชยอย่างเร่งด่วน ในกรณีเสียชีวิต เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนในเบื้องต้น กฎหมายจึงกำหนดให้มีกองทุนขึ้น เรียกว่า กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เพื่อทำหน้าที่ชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือทายาท ในกรณีที่ไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัท สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งเป็นหน่วยงานจัดการเงินกองทุนนี้ จะอยู่ที่กรมการประกันภัยกรุงเทพมหานครสำนักงานคุ้มครองผู้เอาประกันภัยเขตทั้ง ๔ เขต และสำนักงานประกันภัยจังหวัดทุกจังหวัด

### **๖.๒.๑ ที่มากองทุนทดแทนผู้ประสบภัย**

มาตรา ๓๓ ให้จัดตั้งกองทุนขึ้นเรียกว่า “กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย” มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยเมื่อมีกรณีตามมาตรา ๒๓ และเป็นค่าใช้จ่ายอื่นในการดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้

กองทุนประกอบด้วย

(๑) เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้

(๒)<sup>๕๘</sup> เงินที่บริษัทจ่ายสมทบตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดตามมาตรา ๓๖ และเงินเพิ่มที่ได้รับตามมาตรา ๓๖ ทวิ

(๓) เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี

<sup>๕๗</sup> มาตรา ๓๑ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๐

<sup>๕๘</sup> เงินที่บริษัทจ่ายสมทบตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดตามมาตรา ๓๖ และเงินเพิ่มที่ได้รับตามมาตรา ๓๖ ทวิ

(๔) เงินหรือทรัพย์สินที่ได้มาตามมาตรา ๒๘ มาตรา ๓๐ มาตรา ๓๑ หรือมาตรา

๓๒

(๕) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้

(๖) ดอกผลของเงินกองทุน

(๗) เงินที่ได้จากการขายทรัพย์สินที่ได้มาตาม (๔) และ (๕)

(๘) เงินรายได้อื่นๆ

เงินและทรัพย์สินดังกล่าวให้เป็นของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยเพื่อใช้ประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ของกองทุน โดยไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลังเป็นรายได้แผ่นดิน

กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ประกอบด้วย ๑. เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้ ๒. เงินที่บริษัทจ่ายสมทบ ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดตามมาตรา ๓๖ ทวิ ๓. เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้ จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี ๔. เงินหรือทรัพย์สินที่ได้ตามมาตรา ๒๘ มาตรา ๓๐ มาตรา ๓๑ หรือมาตรา ๓๒ ๕. เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้ ๖. ดอกผลของเงินกองทุน ๗. เงินที่ได้จากการขายทรัพย์สินที่ได้มาตาม (๔) และ (๕) ๘. เงินรายได้อื่นๆ สำหรับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย มีวัตถุประสงค์ เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ให้แก่ผู้ประสบภัย เมื่อมีกรณีตามมาตรา ๒๓ และ เป็นค่าใช้จ่ายอื่น ในการดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้

#### ๖.๒.๒ สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

มาตรา ๓๔<sup>๕๙</sup> ให้มีสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยขึ้นในสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับกองทุน

สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยอาจจัดสรรเงินกองทุนไม่เกินร้อยละสามสิบห้าของดอกผลของเงินกองทุนต่อปี เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการบริหารงานและค่าใช้จ่ายอื่นของสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย<sup>๖๐</sup>

การเบิกจ่าย การเก็บรักษา การจัดการกองทุน ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและอัตราเบี้ยประชุมของคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการ และค่าใช้จ่ายอื่นของสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยกำหนดโดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง

#### ๖.๒.๓ การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามมาตรา ๒๓

มาตรา ๓๕<sup>๖๑</sup> เมื่อมีกรณีตามมาตรา ๒๓ เกิดขึ้นและผู้ประสบภัยไม่อาจขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากเจ้าของรถที่มีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายหรือบริษัทได้ ให้สำนักงาน

<sup>๕๙</sup> มาตรา ๓๔ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๕๐

<sup>๖๐</sup> มาตรา ๓๔ วรรคสอง แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๕๐

<sup>๖๑</sup> มาตรา ๓๕ วรรคหนึ่ง แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๕๐

กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากกองทุนเมื่อผู้ประสบภัยได้นำหลักฐานสำเนาบันทึกประจำวันของพนักงานสอบสวนมาแสดงพร้อมกับการยื่นคำขอ

การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุน ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะมีได้ก็แต่เฉพาะกรณีที่กฎหมายบัญญัติไว้เท่านั้น ซึ่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ แก้ไขเพิ่มเติมได้บัญญัติไว้ในมาตรา ๒๓ ดังต่อไปนี้

๑) อุบัติเหตุเกิดจากรถที่ไม่มีประกันภัย และเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายค่าเสียหาย ในกรณีที่อุบัติเหตุที่นั้น เกิดจากรถที่ต้องมีประกันภัยตามกฎหมายนี้ แต่เจ้าของหรือผู้มีสิทธิครอบครองรถตามสัญญาเช่าซื้อ ไม่ได้ทำประกันภัยรถนั้น อีกทั้งไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย ไม่ครบจำนวน ผู้ประสบภัยมีสิทธิขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น ได้จากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

๒) อุบัติเหตุเกิดจากรถที่ถูกลักทรัพย์ ชิงทรัพย์ฯ ในกรณีที่ขณะเกิดเหตุ รถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้น ไม่ได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถ เพราะรถนั้นถูกขโมย ชิงทรัพย์ ปล้นทรัพย์ หรือถูกยักยอก ฉ้อโกง กรรโชก และเจ้าของรถได้ร้องทุกข์ไว้กับพนักงานสอบสวนแล้ว กรณีนี้ แม้รถนั้นจะมีประกันภัยไว้แล้วก็ตาม บริษัทประกันภัย ก็ไม่ต้องรับผิดชอบจ่ายค่าเสียหาย ตามข้อยกเว้นที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ ดังนั้น เพื่อเป็นการบรรเทาความเดือดร้อนแก่ผู้ประสบภัย กฎหมายจึงกำหนดให้ผู้ประสบภัย มีสิทธิขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนฯ ได้

๓) ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถ และรถนั้นไม่มีประกันภัย ขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นได้จากกองทุนฯ ในกรณีที่ทราบได้ว่า รถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย แต่ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และรถคันนั้น ไม่มีการประกันภัยกับบริษัท เช่น คนขับก่อให้เกิดอุบัติเหตุแล้วหนีไป แต่ทิ้งรถไว้ และรถคันนั้นไม่มีประกันภัย การที่จะติดตามสืบหาให้เจ้าของรถมารับผิดชอบ จ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัย อาจจะไม่ทันกาล กฎหมายจึงให้สิทธิผู้ประสบภัยขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนฯ ได้

๔) ไม่ทราบว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย หรือกรณีชนแล้วหนี ขอรับค่าเสียหายได้จากกองทุนฯ ในกรณีมีความเสียหายจากรถเกิดแก่ผู้ประสบภัย แต่ไม่อาจทราบได้ว่า รถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย หรือ อาจเรียกว่า “ชนแล้วหนี” ซึ่งเป็นเหตุการณ์ที่น่าสะพรึงกลัวและก่อให้เกิดความสูญเสียแก่ชีวิต ร่างกาย ของผู้คนเป็นจำนวนมากในแต่ละปี กรณีเช่นนี้ ผู้ประสบภัยจากรถ จึงมีสิทธิขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นได้จากกองทุนทดแทนฯ

๕) บริษัทประกันภัยไม่จ่ายหรือจ่ายไม่ครบจำนวน ขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นได้จากกองทุนฯ ในกรณีที่เจ้าของรถ ได้จัดให้มีการประกันภัยความเสียหาย สำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยไว้กับบริษัทแล้ว และเมื่อเกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย บริษัทกลับปฏิเสธที่จะจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบตามจำนวน ผู้ประสบภัยมีสิทธิขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนได้

๖) ได้รับความเจ็บหรือเสียชีวิตจากรถที่ได้รับการยกเว้น ไม่ต้องมีประกันภัย ขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุน เมื่อพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ บัญญัติ



ให้เจ้าของรถทุกชนิด ทุกประเภท ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย แต่กฎหมายก็ได้บัญญัติ ยกเว้นแกรทบางประเภทไว้ ดังนั้น ในกรณีที่มีผู้ประสบภัยจากรถ ที่ได้รับการยกเว้นดังกล่าว และรถ นั้นไม่ได้จัดให้มีประกันภัย ผู้ประสบภัยจึงมีสิทธิขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น จากกองทุนทดแทน ผู้ประสบภัย

การบังคับใช้ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ และพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๓๕ กำหนดวันที่ กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย จะสามารถจ่ายเงินให้ผู้ประสบภัยได้ กรณีตามมาตรา ๒๓ ตั้งแต่วันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๓๗ เป็นต้นไปโดยสถานที่ตั้งสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย หรือทายาท ที่โชคร้าย ประสบอุบัติเหตุในต่างจังหวัดหรือท้องถิ่นต่าง ๆ ไม่ต้องหวังว่าจะต้องเดินทางมาขอรับค่าเสียหาย เบื้องต้นถึงกรุงเทพฯ ท่านสะดวกที่ไหน ติดต่อขอรับได้ที่จังหวัดนั้นเลย เพราะสำนักงานกองทุน ทดแทนฯ ตั้งอยู่ที่สำนักงานประกันภัยจังหวัดทุกจังหวัด ถ้าใกล้กรุงเทพฯ ก็มีอยู่ที่สำนักงานคุ้มครองผู้ เอาประกันภัยเขตทั้ง ๔ เขต คือ พระโขนง บางเขน ธนบุรี ตลิ่งชัน ศูนย์กลางใหญ่ จะอยู่ที่กรมการ ประกันภัย กระทรวงพาณิชย์

ผู้ประสบภัย หรือ ทายาท จะยื่นขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นด้วยตนเอง หรือ มอบอำนาจให้ สถานพยาบาล โรงพยาบาลเป็นผู้ขอรับแทนได้ ขณะที่ในส่วนของค่าเสียหายเบื้องต้นจะได้รับภายใน ๗ วัน นับจากวันร้องขอ โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิดชอบ และสามารถรับแบบคำขอได้ที่ โรงพยาบาลทั่วไป หรือที่สำนักงานประกันภัยจังหวัดทุกจังหวัด หรือที่บริษัทประกันภัย และสาขาทั่ว ประเทศ รวมทั้ง บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

### ๗. สิทธิได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายประกันสังคม

ในช่วงที่เกิดวิกฤติเศรษฐกิจ กลุ่มด้อยโอกาสในสังคม เช่นแรงงานนอกระบบมักจะได้รับ ผลกระทบที่รุนแรงกว่าผู้ซึ่งได้รับสวัสดิการ การประกันสังคมจากภาครัฐอยู่แล้ว ฉะนั้น การขยายการ คุ้มครองด้านประกันสังคมให้ครอบคลุมไปถึงกลุ่มแรงงานนอกระบบที่มี จำนวนสองในสามของกำลัง แรงงานไทยทั้งหมด จึงน่าจะเป็นมาตรการซึ่งมีประสิทธิภาพอย่างหนึ่งที่จะทำหน้าที่เป็นหลัก ประกัน ความมั่นคงให้แก่แรงงานนอกระบบเหล่านี้ได้

แนวคิดเรื่องการประกันสังคมในเมืองไทยนั้น เริ่มมีการพูดถึงตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๔๙๐ แล้ว และ หลังจากนั้นอีกประมาณ ๑๐ ปีต่อมา อาจารย์นิคม จันทรวาทูร นักวิชาการแรงงานและกลุ่มสหภาพ แรงงานต่างๆ จึงช่วยกันรณรงค์ปลุกจิตสำนึกและความรับรู้เกี่ยวกับเรื่องนี้ให้เกิดขึ้น แพร่หลายในหมู่ คนงาน นักการเมือง นักวิชาการและประชาชนทั่วไป ส่งผลให้มีการตราพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ.๒๕๓๓ ขึ้นและมีผลบังคับใช้ในเดือนกันยายนปีเดียวกันนั่นเอง กฎหมายฉบับนี้เป็นการให้ หลักประกันและรับรองสิทธิของคนงานที่จะได้รับการ คุ้มครองตามหลักการขององค์การ ไอ แอล โอ โดยกำหนดให้รัฐต้องจ่ายเงินสมทบร่วมกับนายจ้างและลูกจ้างเป็นการคุ้มครองผู้ ซึ่งอยู่ในวัยทำงาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ที่ทำงานมีรายได้ประจำในภาคเศรษฐกิจแบบเป็นทางการ การจ่ายเงินสมทบของ ลูกจ้างจะแตกต่างกันไปตามจำนวนรายได้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับหลักการช่วยเหลือซึ่งกันและกัน การจ่ายเงิน สมทบจะใช้อัตราเดียวกันตามสัดส่วนของฐานเงินเดือน โดยกำหนดว่าเงินเดือนต่ำสุดที่จะต้องจ่ายเงิน

สมทบไม่ควรต่ำกว่าเดือนละ ๑,๖๕๐ บาท และเงินเดือนสูงสุดไม่ควรสูงเกินกว่าเดือนละ ๑๕,๐๐๐ บาท

การประกันสังคมในเมืองไทย พระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ.๒๕๓๓ ได้รับการแก้ไขปรับปรุงใหญ่สองครั้งในปี ๒๕๓๗ และปี ๒๕๔๒ สารสำคัญของกฎหมายที่มีการแก้ไขเป็นเรื่องเกี่ยวกับเงินสมทบ ประโยชน์ทดแทนและผู้มีสิทธิได้รับประโยชน์ทดแทน กล่าวคือ ตั้งแต่เดือนมีนาคม ๒๕๓๔ เป็นต้นมา ผู้ประกันตนจะได้รับประโยชน์ทดแทนใน ๔ กรณี คือ ประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย คลอดบุตร ทูพพลภาพ และเสียชีวิตอันมิใช่เนื่องจากการทำงาน ต่อมาในระหว่างปี ๒๕๔๑-๒๕๔๗ มีการเพิ่มประโยชน์ทดแทนในกรณีการชราภาพ การสงเคราะห์บุตรและการว่างงานให้อีก ทั้งนี้ ในช่วงก่อนปี ๒๕๔๕ กฎหมายประกันสังคมจะบังคับใช้กับกิจการซึ่งมีลูกจ้างตั้งแต่ ๑๐ คนขึ้นไปเท่านั้น แต่นับตั้งแต่ปี ๒๕๔๕ เป็นต้นมา กฎหมายนี้บังคับใช้กับสถานประกอบการที่มีลูกจ้างมากกว่าหนึ่งคนทุกแห่งทั่วประเทศ

สำหรับสิทธิผู้ซึ่งจักรยานและคนเดินเท้าที่ได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ.๒๕๓๓แก้ไขเพิ่มเติมจะอธิบายเป็นประเด็นๆดังต่อไปนี้

### ๗.๑ ข้อยกเว้นและคำนิยาม

**มาตรา ๔** พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่

(๑) ข้าราชการ ลูกจ้างประจำ ลูกจ้างชั่วคราวรายวัน และลูกจ้างชั่วคราวรายชั่วโมงของราชการส่วนกลาง ราชการส่วนภูมิภาค และราชการส่วนท้องถิ่น ยกเว้นลูกจ้างชั่วคราวรายเดือน<sup>๖๒</sup>

(๒) ลูกจ้างของรัฐบาลต่างประเทศหรือองค์การระหว่างประเทศ

(๓) ลูกจ้างของนายจ้างที่มีสำนักงานในประเทศ และไปประจำทำงานในต่างประเทศ

(๔) ครูหรือครูใหญ่ของโรงเรียนเอกชนตามกฎหมายว่าด้วยโรงเรียนเอกชน

(๕) นักเรียน นักเรียนพยาบาล นิสิตหรือนักศึกษาหรือแพทย์ฝึกหัดซึ่งเป็นลูกจ้างของโรงเรียน มหาวิทยาลัย หรือโรงพยาบาล

(๖) กิจการหรือลูกจ้างอื่นตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา

**มาตรา ๕** ในพระราชบัญญัตินี้

“ลูกจ้าง” หมายความว่า ผู้ซึ่งทำงานให้นายจ้าง โดยรับค่าจ้างไม่ว่าจะเรียกชื่ออย่างไร แต่ไม่รวมถึงลูกจ้าง ซึ่งทำงานเกี่ยวกับงานบ้านอันมิได้มีการประกอบธุรกิจรวมอยู่ด้วย

“นายจ้าง” หมายความว่า ผู้ซึ่งรับลูกจ้างเข้าทำงานโดยจ่ายค่าจ้าง และให้หมายความรวมถึงผู้ซึ่งได้รับมอบหมายให้ทำงานแทนนายจ้างในกรณีที่นายจ้างเป็นนิติบุคคล ให้หมายความรวมถึงผู้มีอำนาจกระทำการแทนนิติบุคคล และผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้มีอำนาจกระทำการแทนนิติบุคคลให้ทำการแทนด้วย

<sup>๖๒</sup> มาตรา ๔(๑) ความเดิมถูกยกเลิกโดยมาตรา ๓ แห่งพระราชบัญญัติประกันสังคม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๓๗

“ค่าจ้าง” หมายความว่า เงินทุกประเภทที่นายจ้างจ่ายให้แก่ลูกจ้างเป็นค่าตอบแทนการทำงานในวันและเวลาทำงานปกติไม่ว่าจะคำนวณตามระยะเวลาหรือคำนวณตามผลงานที่ลูกจ้างทำได้และให้หมายความรวมถึงเงินที่นายจ้างจ่ายให้ในวันหยุดและวันลาซึ่งลูกจ้างไม่ได้ทำงานด้วยทั้งนี้ ไม่ว่าจะกำหนดคำนวณหรือจ่ายในลักษณะใดหรือโดยวิธีการใดและไม่ว่าจะเรียกชื่ออย่างไร

“วันทำงาน” หมายความว่าวันที่กำหนดให้ลูกจ้างทำงานตามปกติ

“ผู้ประกันตน” หมายความว่าผู้ซึ่งจ่ายเงินสมทบอันก่อให้เกิดสิทธิได้รับประโยชน์ทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้

“การคลอดบุตร” หมายความว่า การที่ทารกออกจากครรภ์มารดาซึ่งมีระยะเวลาตั้งครรภ์ไม่น้อยกว่ายี่สิบแปดสัปดาห์ไม่ว่าทารกจะมีชีวิตรอดอยู่หรือไม่

“ทุพพลภาพ” หมายความว่า การสูญเสียอวัยวะหรือสูญเสียสมรรถภาพของอวัยวะหรือของร่างกายหรือสูญเสียสภาวะปกติของจิตใจจนไม่สามารถทำงานได้ทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการการแพทย์กำหนด

“ว่างงาน” หมายความว่า การที่ผู้ประกันตนต้องหยุดงานเนื่องจากนิติสัมพันธ์ระหว่างนายจ้างและลูกจ้างตามสัญญาจ้างแรงงานสิ้นสุดลง

“กองทุน” หมายความว่า กองทุนประกันสังคม

“สำนักงาน” หมายความว่า สำนักงานประกันสังคม

“คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการประกันสังคม

“กรรมการ” หมายความว่า กรรมการประกันสังคม

“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้ปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

“เลขอาธิการ” หมายความว่า เลขอาธิการสำนักงานประกันสังคม

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

## ๗.๒ สิทธิประโยชน์ของผู้ประกันตน และเงื่อนไขการเกิดสิทธิ

### ๗.๒.๑ การเป็นผู้ประกันตนและการสิ้นสุดสภาพการประกันตน

**มาตรา ๓๓** ให้ลูกจ้างซึ่งมีอายุไม่ต่ำกว่าสิบห้าปีบริบูรณ์และไม่เกินหกสิบปีบริบูรณ์เป็นผู้ประกันตน

ลูกจ้างซึ่งเป็นผู้ประกันตนอยู่แล้วตามวรรคหนึ่งเมื่อมีอายุครบหกสิบปีบริบูรณ์ และยังเป็นลูกจ้างของนายจ้างซึ่งอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ให้ถือว่าลูกจ้างนั้นเป็นผู้ประกันตนต่อไป<sup>๖๓</sup>

**มาตรา ๓๔** ความเป็นผู้ประกันตนตามมาตรา ๓๓ สิ้นสุดลง เมื่อผู้ประกันตนนั้น

(๑) ตาย

(๒) สิ้นสภาพการเป็นลูกจ้าง

<sup>๖๓</sup> มาตรา ๓๓ ความเดิมถูกยกเลิกโดยมาตรา ๙ แห่งพระราชบัญญัติประกันสังคม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๓๗

ในกรณีที่ผู้ประกันตนที่สิ้นสภาพการเป็นลูกจ้างตาม (๒) ได้ส่งเงินสมทบครบตามเงื่อนไขที่จะก่อให้เกิดสิทธิตามบทบัญญัติในลักษณะ ๓ ว่าด้วยประโยชน์ทดแทนแล้วให้ผู้นั้นมีสิทธิตามบทบัญญัติในหมวด ๒ ว่าด้วยประโยชน์ทดแทนในกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยหมวด ๓ ว่าด้วยประโยชน์ทดแทนในกรณีคลอดบุตรหมวด ๔ ว่าด้วยประโยชน์ทดแทนในกรณีทุพพลภาพและหมวด ๕ ว่าด้วยประโยชน์ทดแทนในกรณีตายต่อไปอีกหกเดือนนับแต่วันที่สิ้นสภาพการเป็นลูกจ้างหรือตามระยะเวลาที่กำหนดเพิ่มขึ้นโดยพระราชกฤษฎีกาซึ่งต้องไม่เกินสิบสองเดือนนับแต่วันที่สิ้นสภาพการเป็นลูกจ้าง

### ๗.๒.๒ สิทธิได้รับประโยชน์ทดแทนจากกองทุน

มาตรา ๕๔ ผู้ประกันตนหรือบุคคลตามมาตรา ๗๓ มีสิทธิได้รับประโยชน์ทดแทนจากกองทุน ดังต่อไปนี้

- (๑) ประโยชน์ทดแทนในกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย
- (๒) ประโยชน์ทดแทนในกรณีคลอดบุตร
- (๓) ประโยชน์ทดแทนในกรณีทุพพลภาพ
- (๔) ประโยชน์ทดแทนในกรณีตาย
- (๕) ประโยชน์ทดแทนในกรณีสงเคราะห์บุตร
- (๖) ประโยชน์ทดแทนในกรณีชราภาพ
- (๗) ประโยชน์ทดแทนในกรณีว่างงาน ยกเว้นผู้ประกันตนตามมาตรา ๓๙

บุคคลตามมาตรา ๗๓ ได้แก่ ๑)บุคคลซึ่งผู้ประกันตนทำหนังสือระบุให้เป็นผู้จัดการศพ และได้เป็นผู้จัดการศพผู้ประกันตน ๒)สามีภริยา บิดามารดา หรือบุตรของผู้ประกันตนซึ่งมีหลักฐานแสดงว่าเป็นผู้จัดการศพผู้ประกันตน ๓)บุคคลอื่นซึ่งมีหลักฐานแสดงว่าเป็นผู้จัดการศพผู้ประกันตน

ผู้ประกันตนตามมาตรา ๓๙ ได้แก่ ผู้ที่เคยเคยเป็นผู้ประกันตนตามมาตรา ๓๓

### ๗.๒.๓ สิทธิประโยชน์ของผู้ประกันตน

มาตรา ๕๖ ผู้ประกันตนหรือบุคคลอื่นใดเห็นว่าตนมีสิทธิได้รับประโยชน์ทดแทนในกรณีใดตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๕๔ และประสงค์จะขอรับประโยชน์ทดแทนนั้น ให้ยื่นคำขอรับประโยชน์ทดแทนต่อสำนักงานตามระเบียบที่เลขาธิการกำหนดภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่สิทธิขอรับประโยชน์ทดแทนนั้น และให้เลขาธิการหรือผู้ซึ่งเลขาธิการมอบหมายพิจารณาสั่งการโดยเร็ว

ประโยชน์ทดแทนตามวรรคหนึ่งที่เป็นตัวเงินถ้าผู้ประกันตนหรือบุคคลซึ่งมีสิทธิไม่มารับภายในสองปีนับแต่วันที่ได้รับแจ้งจากสำนักงานให้เงินนั้นตกเป็นของกองทุน<sup>๖๔</sup>

สิทธิประโยชน์ของผู้ประกันตน และเงื่อนไขการเกิดสิทธิของผู้ซึ่งจักกรยานและผู้เดินเท้าเมื่อพิจารณาในส่วนของพ.ร.บ. ประกันสังคม พ.ศ.๒๕๓๓ แก้ไขเพิ่มเติมจะปรากฏสิทธิอยู่ในลักษณะที่๓ว่าด้วยประโยชน์ทดแทนโดยแบ่งออกเป็น ๓ ประเด็นดังต่อไปนี้

#### ๑. กรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย

<sup>๖๔</sup> มาตรา ๕๖ ความเดิมถูกยกเลิกโดยมาตรา ๑๙ แห่งพระราชบัญญัติประกันสังคม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๓๗

๒. กรณีทุพพลภาพ

๓. กรณีตาย.

**๗.๒.๓.๑ กรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย**

๑) สิทธิได้รับประโยชน์ทดแทนในกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยอันมิใช่เนื่องจากการทำงาน

**มาตรา ๖๒** ผู้ประกันตนมีสิทธิได้รับประโยชน์ทดแทนในกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยอันมิใช่เนื่องจากการทำงาน ต่อเมื่อภายในระยะเวลาสิบห้าเดือนก่อนวันรับบริการทางการแพทย์ผู้ประกันตนได้จ่ายเงินสมทบมาแล้วไม่น้อยกว่าสามเดือน<sup>๖๕</sup>

กรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย

๑. ค่าบริการทางการแพทย์

๒. เงินทดแทนการขาดรายได้

เมื่อจ่ายเงินสมทบครบ ๓ เดือนภายในระยะเวลา ๑๕ เดือนก่อนเดือนที่รับบริการทางการแพทย์และเลือกโรงพยาบาลแล้วผู้ประกันตนจะได้รับ “บัตรรับรองสิทธิการรักษา” ซึ่งบัตรจะมีชื่อของผู้ประกันตน และชื่อสถานพยาบาลที่เลือกไว้แต่ไม่มีภาพถ่ายติดจึงต้องใช้ควบคู่กับบัตรประจำตัวประชาชนการเข้ารับการรักษาไม่ว่าจะเป็น “ผู้ป่วยนอก คือ ป่วยไม่พบแพทย์ฯ ตรวจรักษาจัดยาให้แล้วกลับบ้าน หรือ นอนรักษาเป็น “ผู้ป่วยใน” ค่ารักษาพยาบาลที่เกิดขึ้นทั้งหมดในโรงพยาบาลตามบัตรรับรองสิทธิฯ ผู้ประกันตนไม่ต้องจ่ายค่ารักษา ยกเว้นขอยุ่ห้องพิเศษหรือขอแพทย์พิเศษเองสถานพยาบาลที่ผู้ประกันตนเลือกถือเป็นสถานพยาบาลหลัก (MAIN CONTRACTOR) ซึ่งสถานพยาบาลหลักนั้นอาจมี สถานพยาบาลเครือข่าย (SUB CONTRACTOR) เช่น โรงพยาบาลเล็ก ๆ หรือคลินิกเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประกันตน โดยผู้ประกันตนสามารถเข้าไปรักษาพยาบาลได้โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย ในขณะที่เดียวกันถ้าโรคบางโรคโรงพยาบาลตามบัตรรับรองสิทธิฯ รักษาไม่ได้ เช่น การผ่าตัดหัวใจ ผ่าตัดสมอง ผ่าตัดเปิดกะโหลกศีรษะ โรงพยาบาลตามบัตรรับรองสิทธิฯ ก็จะส่งตัวไปรักษาที่โรงพยาบาลระดับสูง (SUPPA CONTRACTOR) (โรงพยาบาลที่มีศักยภาพในการให้บริการทางการแพทย์แก่ผู้ประกันตนที่เกินขีดความสามารถของสถานพยาบาลตามบัตรรับรองสิทธิฯ จะให้บริการแก่ผู้ประกันตนได้) ที่สถานพยาบาลตามบัตรรับรองสิทธิฯ นั้นทำข้อตกลงไว้ โดยค่ารักษาพยาบาลที่เกิดขึ้นจะอยู่ในความรับผิดชอบของโรงพยาบาลตามบัตรรับรองสิทธิฯ<sup>๖๖</sup>

๒) ประโยชน์ทดแทนในกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย

**มาตรา ๖๓** ประโยชน์ทดแทนในกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยอันมิใช่เนื่องจากการทำงานได้แก่

(๑) ค่าตรวจวินิจฉัยโรค

<sup>๖๕</sup> มาตรา ๖๒ ความเดิมถูกยกเลิกโดยมาตรา ๒๓ แห่งพระราชบัญญัติประกันสังคม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๓๗

<sup>๖๖</sup> มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์. (๒๕๕๗). สิทธิประโยชน์ของผู้ประกันตน และเงื่อนไขการเกิดสิทธิ.[ออนไลน์], เข้าถึงได้จาก : <http://www.personnel.psu.ac.th/word/๙.๙๐.pdf> .[กัณยานน, ๒๕๕๗].

- (๒) ค่าบำบัดทางการแพทย์
- (๓) ค่ากินอยู่และรักษาพยาบาลในสถานพยาบาล
- (๔) ค่ายาและค่าเวชภัณฑ์
- (๕) ค่ารถพยาบาลหรือค่าพาหนะรับส่งผู้ป่วย
- (๖) ค่าบริการอื่นที่จำเป็น

ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และอัตราที่คณะกรรมการการแพทย์กำหนดโดย  
ความเห็นชอบของคณะกรรมการ

ผู้ประกันตนที่ต้องหยุดงานเพื่อการรักษาพยาบาลตามคำสั่งของแพทย์ให้  
ได้รับเงินทดแทนการขาดรายได้ตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในมาตรา ๖๔ ด้วย

ประโยชน์ทดแทนในกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยอันมิใช่เนื่องจากการทำงาน  
อธิบายได้ดังต่อไปนี้

#### ค่าบริการทางการแพทย์

การเข้ารับบริการทางการแพทย์ตามพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ.๒๕๓๓แก้ไข  
เพิ่มเติม แบ่งการเข้ารับบริการทางการแพทย์เป็น ๑๐ กรณี

๑. เจ็บป่วยปกติ
๒. เจ็บป่วยฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ
๓. กรณีทันตกรรม
๔. กรณีบำบัดทดแทนไต ได้แก่ การฟอกเลือดด้วยเครื่องไตเทียม การล้างช่อง  
ท้องด้วยน้ำยาแบบถาวร การผ่าตัดปลูกถ่ายไต และการผ่าตัดเปลี่ยนไต
๕. กรณีปลูกถ่ายไขกระดูก
๖. กรณีเปลี่ยนอวัยวะกระจกตา
๗. ค่าอวัยวะเทียมและอุปกรณ์ในการบำบัดรักษาโรค
๘. กรณีโรคเอดส์
๙. กรณีที่มีสิทธิแต่ยังไม่มีบัตร
๑๐. กรณีไม่มีสิทธิได้รับบริการทางการแพทย์

ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่จักรยานยนต์และคนเดินเท้าในกรณีใช้ถนนเป็นเส้นทาง  
สัญจรคงจำกัดเฉพาะในส่วนกรณี ๒ เจ็บป่วยฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุและกรณีที่ ๙ มีสิทธิแต่ยังไม่มี  
บัตรจะอธิบายดังต่อไปนี้

#### ๑.๑ เจ็บป่วยฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ

เมื่อเกิดการเจ็บป่วยฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุสามารถเข้ารับการรักษาพยาบาลใน  
โรงพยาบาลตามบัตรรับรองสิทธิฯ ได้โดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่าย กรณีผู้ประกันตนไม่สามารถเข้ารับ  
รักษาในโรงพยาบาลตามบัตรรับรองสิทธิฯ เนื่องจากประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยฉุกเฉิน ให้เข้ารับ  
การรักษาในโรงพยาบาลที่ใกล้ที่สุดและแจ้งโรงพยาบาลตามบัตรรับรองสิทธิฯ โดยเร็ว โดยสำนักงาน  
ประกันสังคมจะจ่ายค่าบริการทางการแพทย์เฉพาะค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นตามความจำเป็นไม่เกิน ๗๒  
ชั่วโมงนับตั้งแต่วันที่ผู้ประกันตนเข้ารับบริการทางการแพทย์ โดยไม่รวมระยะเวลาใน  
วันหยุดราชการและโรงพยาบาลตามบัตรรับรองสิทธิฯ จะต้องรับผิดชอบการให้บริการทางการแพทย์

ต่อจากโรงพยาบาลที่ผู้ประกันตนเข้ารับการรักษาพยาบาลนับตั้งแต่วันที่เข้ารับแจ้ง สำหรับค่ารักษาพยาบาลที่เกิดขึ้นก่อนการแจ้งฯ ซึ่งผู้ประกันตนสำรองจ่ายสำนักงานประกันสังคมจะจ่ายค่ารักษาพยาบาลกรณีฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุให้ดังนี้

๑.๑.๑ ถ้าเป็นโรงพยาบาลรัฐบาลจ่ายให้ตามจริงตามความจำเป็นพร้อมค่าห้องค่าอาหารวันละไม่เกิน ๗๐๐ บาท

๑.๑.๒ ถ้าเป็นโรงพยาบาลเอกชน จ่ายให้ดังนี้

๑.๑.๒.๑ กรณีผู้ป่วยนอก ค่ารักษาพยาบาลจะจ่ายให้เท่าที่จ่ายจริงไม่เกิน ครั้งละ ๑,๐๐๐ บาท และจ่ายเพิ่มตามรายการการรักษาที่กำหนด

๑.๑.๒.๒ กรณีผู้ป่วยใน ค่ารักษาพยาบาลจะจ่ายให้วันละไม่เกิน ๒,๐๐๐ บาท ค่าห้องค่าอาหารไม่เกินวันละ ๗๐๐ บาท แต่ถ้าเจ็บหนักต้องนอนในห้องไอซียูจ่ายให้ไม่เกินวันละ ๔,๕๐๐ บาท พร้อมการเบิกรายการค่ารักษาอื่น ๆ ได้ตามรายการที่สำนักงานประกันสังคมประกาศกำหนด เช่น ทำ CT Scan เบิกได้ ๔,๐๐๐ บาท ทำ MRI เบิกได้ ๘,๐๐๐ บาท เป็นต้นหากต้องมีการผ่าตัดเฉพาะค่าผ่าตัดใหญ่จะเบิกคืนได้ดังนี้

๑) ใช้เวลาผ่าตัดไม่เกิน ๑ ชั่วโมงเบิกได้ไม่เกิน ๘,๐๐๐ บาท

๒) ใช้เวลาผ่าตัดเกิน ๑ ชั่วโมงแต่ไม่เกิน ๒ ชั่วโมงเบิกได้ไม่

เกิน ๑๒,๐๐๐ บาท

๓) ใช้เวลาผ่าตัดเกิน ๒ ชั่วโมงเบิกได้ ๑๖,๐๐๐ บาท

กรณีฉุกเฉิน เบิกได้ปีละไม่เกิน ๔ ครั้ง (ผู้ป่วยนอก ๒ ครั้ง ผู้ป่วยใน ๒ ครั้ง)กรณีอุบัติเหตุ ไม่จำกัดจำนวนครั้ง

๑.๑.๓ วิธีการเบิก

๑.๑.๓.๑ ทดรองจ่ายค่ารักษาพยาบาลไปก่อน

๑.๑.๓.๒ ขอใบรับรองแพทย์ ระบุเหตุผลของการฉุกเฉินหรือมีการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุอย่างไรบ้าง

๑.๑.๓.๓ ขอใบเสร็จรับเงินแสดงค่าใช้จ่ายโดยละเอียดเบิกคืนได้กับสำนักงานประกันสังคมตามอัตราที่ประกาศได้ทุกแห่งทั่วประเทศการเบิกค่ารถพยาบาล กรณีฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ โรงพยาบาลที่รักษาโรงพยาบาลแรกส่งไปรักษาโรงพยาบาลที่สองซึ่งไม่ใช่โรงพยาบาลตามบัตรรับรองสิทธิภายในเขตจังหวัด

๑.๓.๓.๔ ค่ารถพยาบาลหรือเรือพยาบาล เบิกคืนได้ ๕๐๐ บาท

๑.๓.๓.๕ รถรับจ้างส่วนบุคคล เบิกคืนได้ ๓๐๐ บาทข้ามเขตจังหวัด เบิกเพิ่มได้อีกกิโลเมตรละ ๖ บาท (ตามระยะทางของกรมทางหลวง)

๑.๒ กรณีที่มีสิทธิแต่ยังไม่มีบัตร เบิกได้เช่นเดียวกับกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยฉุกเฉิน หากจำเป็นต้องนอนรักษาตัวในโรงพยาบาลเกิน ๗๒ ชั่วโมง ให้รับแจ้งสำนักงานประกันสังคมเพื่อสามารถเบิกค่ารักษาได้ถึงวันที่ออกจากโรงพยาบาล

๓) เงินทดแทนการขาดรายได้

มาตรา ๖๔ ในกรณีที่ผู้ประกันตนประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยอันมิใช่เนื่องจากการ ทำงานให้ผู้ประกันตนมีสิทธิได้รับเงินทดแทนการขาดรายได้ในอัตราร้อยละห้าสิบ

ของค่าจ้างตามมาตรา ๕๗ สำหรับการที่ผู้ประกันตนต้องหยุดงานเพื่อการรักษาพยาบาลตามคำสั่งของแพทย์ครั้งหนึ่งไม่เกินเก้าสิบวัน และในระยะเวลาหนึ่งปีปฏิทินต้องไม่เกินหนึ่งร้อยแปดสิบวัน เว้นแต่การเจ็บป่วยด้วยโรคเรื้อรังตามที่กำหนดในกฎกระทรวงก็ให้มีสิทธิได้รับเงินทดแทนการขาดรายได้เกินหนึ่งร้อยแปดสิบวัน แต่ไม่เกินสามร้อยหกสิบห้าวัน

ระยะเวลาได้รับเงินทดแทนการขาดรายได้ ให้เริ่มนับแต่วันแรกที่ต้องหยุดงานตามคำสั่งของแพทย์จนถึงวันสุดท้ายที่แพทย์กำหนดให้หยุดงาน หรือจนถึงวันสุดท้ายที่หยุดงานในกรณีผู้ประกันตนกลับเข้าทำงานก่อน ครบกำหนดเวลาตามคำสั่งของแพทย์แต่ไม่เกินระยะเวลาที่กำหนดในวรรคหนึ่ง

ในกรณีที่ผู้ประกันตนมีสิทธิได้รับค่าจ้างจากนายจ้างในระหว่างหยุดงาน เพื่อการรักษาพยาบาลตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานหรือมีสิทธิตามระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงาน สัญญาจ้างแรงงาน หรือข้อตกลงเกี่ยวกับสภาพการจ้างแล้วแต่กรณี ผู้ประกันตนไม่มีสิทธิได้รับเงินทดแทนตามวรรคหนึ่งจนกว่าสิทธิได้รับเงินค่าจ้างนั้นได้สิ้นสุดลง จึงจะมีสิทธิได้รับเงินทดแทนดังกล่าวเท่าระยะเวลาที่คงเหลือ และถ้าเงินค่าจ้างที่ได้รับจากนายจ้างในกรณีได้น้อยกว่าเงินทดแทนการขาดรายได้จากกองทุน ผู้ประกันตนมีสิทธิได้รับเงินทดแทนจากกองทุนในส่วนที่ขาดด้วย

ในรอบปีปฏิทิน ถ้าลาป่วยโดยได้รับค่าจ้างจากนายจ้างครบ ๓๐ วัน ตามกฎหมายคุ้มครองแรงงานแล้ว ต้องหยุดงานตามคำสั่งแพทย์ต่อไปอีกสำนักงานประกันสังคมจะจ่ายเงินเรียกว่า “เงินทดแทนการขาดรายได้” เป็นเงินครั้งหนึ่งของค่าจ้างเฉลี่ยซึ่งสามารถจ่ายให้ติดต่อกันได้ครั้งละไม่เกิน ๙๐ วัน ในรอบปีหนึ่งๆ ก็จะจ่ายให้ไม่เกิน ๑๘๐ วัน เว้นแต่ ผู้ประกันตนจะเจ็บป่วยด้วยโรคเรื้อรังตามกฎหมายกระทรวงจะจ่ายให้เกิน ๑๘๐ วัน แต่ไม่เกิน ๓๖๕ วัน ซึ่งในปัจจุบันกำหนดไว้ ๖ รายการ คือ

๑. โรคมะเร็ง
๒. โรคไตวายเรื้อรัง
๓. โรคเอดส์
๔. โรคหรือการบาดเจ็บของสมอง เส้นเลือดสมองหรือกระดูกสันหลัง

อันเป็นเหตุให้เป็นอัมพาต

๕. ความผิดปกติของกระดูกหักที่มีภาวะแทรกซ้อน

๖. โรคหรือการเจ็บป่วยอื่น ๆ ที่ต้องรักษาตัวนานติดต่อกันเกิน ๑๘๐ วัน ระหว่างการรักษาทำงานไม่ได้ให้ยื่นเรื่องขอมติคณะกรรมการการแพทย์

### ๗.๒.๓.๒ กรณีทุพพลภาพ

๑) สิทธิได้รับประโยชน์ทดแทนในกรณีทุพพลภาพอันมิใช่เนื่องจากการทำงาน



**มาตรา ๖๙** ผู้ประกันตนมีสิทธิได้รับประโยชน์ทดแทนในกรณีทุพพลภาพอันมิใช่เนื่องจากการทำงาน ต่อเมื่อภายในระยะเวลาสิบห้าเดือนก่อนทุพพลภาพผู้ประกันตนได้จ่ายเงินสมทบมาแล้วไม่น้อยกว่าสามเดือน<sup>๖๗</sup>

ผู้ประกันตนมีสิทธิได้รับประโยชน์ทดแทนในกรณีทุพพลภาพอันมิใช่เนื่องจากการทำงาน เมื่อผู้ประกันตนจ่ายเงินสมทบมาครบ ๓ เดือน ภายในระยะเวลา ๑๕ เดือนก่อนเดือนที่สำนักงานประกันสังคมกำหนดให้เป็นผู้ทุพพลภาพ และเจ็บป่วยหรือได้รับอุบัติเหตุจนถึงขั้นทุพพลภาพ เช่น ป่วยเป็นโรคเบาหวานและมีภาวะแทรกซ้อนทำให้ตาบอดทั้ง ๒ ข้าง หรือได้รับอุบัติเหตุจนถึงขั้นทุพพลภาพและไม่สามารถทำงานได้แล้ว

**๒) ประโยชน์ทดแทนในกรณีทุพพลภาพ**

**มาตรา ๗๐** ประโยชน์ทดแทนในกรณีทุพพลภาพ ได้แก่

- (๑) ค่าตรวจวินิจฉัยโรค
- (๒) ค่าบำบัดทางการแพทย์
- (๓) ค่ายาและค่าเวชภัณฑ์
- (๔) ค่ากินอยู่และรักษาพยาบาลในสถานพยาบาล
- (๕) ค่ารถพยาบาลหรือค่าพาหนะรับส่งผู้ทุพพลภาพ
- (๖) ค่าฟื้นฟูสมรรถภาพทางร่างกาย จิตใจและอาชีพ
- (๗) ค่าบริการอื่นที่จำเป็น

ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และอัตราที่คณะกรรมการการแพทย์กำหนดโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ

**สิทธิที่จะได้รับตามมาตรา ๗๐** ในส่วนประโยชน์ทดแทนในกรณีทุพพลภาพได้แก่

๑. ค่ารักษาพยาบาลเท่าที่จ่ายจริง ไม่เกินเดือนละ ๔,๐๐๐ บาท
  ๒. ผู้ประกันตนที่ทุพพลภาพ และเข้ารับการฟื้นฟูในศูนย์ฟื้นฟูสมรรถภาพคนงานของสำนักงานประกันสังคมจะมีค่าฟื้นฟูอีก ๔๐,๐๐๐ บาท
  ๓. และเมื่อเสียชีวิตจะได้รับค่าทำศพ = ๔๐,๐๐๐ บาท
  ๔. ได้รับเงินสงเคราะห์กรณีตาย (ทายาท) หากเป็นสมาชิกของกองทุนประกันสังคมตามระยะเวลาที่กำหนด(ดูรายละเอียดในกรณีตาย)
  ๕. เงินที่ออมมาในกรณีชราภาพได้รับคืนทั้งหมด
- ๓) สิทธิได้รับเงินทดแทนการขาดรายได้ในอัตราร้อยละห้าสิบ

**มาตรา ๗๑** ในกรณีที่ผู้ประกันตนทุพพลภาพอันมิใช่เนื่องจากการทำงานให้มีสิทธิได้รับเงินทดแทนการขาดรายได้ในอัตราร้อยละห้าสิบของค่าจ้างตามมาตรา ๕๗ ตลอดชีวิต<sup>๖๘</sup>

<sup>๖๗</sup> มาตรา ๖๙ ความเดิมถูกยกเลิกโดยมาตรา ๒๗ แห่งพระราชบัญญัติประกันสังคม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๓๗

เงินทดแทนการขาดรายได้ร้อยละ ๕๐ ของค่าจ้างเฉลี่ยเป็นรายเดือนโดยได้รับตลอดชีวิต เช่นค่าจ้างเฉลี่ย/เดือน = ๑๐,๐๐๐ บาทร้อยละ ๕๐ ของค่าจ้างเฉลี่ย/เดือน = ๕,๐๐๐ บาท

#### ๔) การเพิ่มลดเงินทดแทนกรณีได้รับการฟื้นฟู

**มาตรา ๗๒** ในกรณีที่คณะกรรมการการแพทย์วินิจฉัยว่าการทุพพลภาพของผู้ประกันตนได้รับการฟื้นฟูตามมาตรา ๗๐(๖) จนมีสภาพดีขึ้นแล้ว ให้เลขาธิการหรือผู้ซึ่งเลขาธิการมอบหมายพิจารณาสั่งลดเงินทดแทนการขาดรายได้เนื่องจากการทุพพลภาพได้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการการแพทย์กำหนดโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ

ในกรณีที่ได้มีการลดเงินทดแทนการขาดรายได้ตามวรรคหนึ่งไปแล้ว ต่อมาในภายหลังปรากฏว่าเหตุทุพพลภาพนั้นมีสภาพเสื่อมลง ถ้าคณะกรรมการการแพทย์วินิจฉัยว่าการทุพพลภาพนั้นเสื่อมลงไปจากที่เคยวินิจฉัยไว้ตามวรรคหนึ่ง ให้เลขาธิการพิจารณาเพิ่มเงินทดแทนการขาดรายได้<sup>๖๘</sup>

#### ๗.๒.๓.๓ กรณีตาย

๑) ผู้ประกันตนถึงแก่ความตายโดยมิใช่ประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงาน

**มาตรา ๗๓** ในกรณีที่ผู้ประกันตนถึงแก่ความตายโดยมิใช่ประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงาน ถ้าภายในระยะเวลาหกเดือนก่อนถึงแก่ความตาย ผู้ประกันตนได้จ่ายเงินสมทบมาแล้วไม่น้อยกว่าหนึ่งเดือน ให้จ่ายประโยชน์ทดแทนในกรณีตาย ดังนี้

(๑) เงินค่าทำศพตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง แต่ต้องไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยเท่าของอัตราสูงสุดของค่าจ้างขั้นต่ำรายวัน ตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน ให้จ่ายให้แก่บุคคลตามลำดับ ดังนี้

(ก) บุคคลซึ่งผู้ประกันตนทำหนังสือระบุให้เป็นผู้จัดการศพ และได้เป็นผู้จัดการศพผู้ประกันตน

(ข) สามีภริยา บิดามารดา หรือบุตรของผู้ประกันตนซึ่งมีหลักฐานแสดงว่าเป็นผู้จัดการศพผู้ประกันตน

(ค) บุคคลอื่นซึ่งมีหลักฐานแสดงว่าเป็นผู้จัดการศพผู้ประกันตน

(๒) เงินสงเคราะห์กรณีผู้ประกันตนถึงแก่ความตาย ให้จ่ายแก่บุคคลซึ่งผู้ประกันตนทำหนังสือระบุให้เป็นผู้มีสิทธิได้รับเงินสงเคราะห์นั้น แต่ถ้าผู้ประกันตนมิได้มีหนังสือระบุไว้ก็ให้นำมาเฉลี่ยจ่ายให้แก่สามีภริยา บิดามารดา หรือบุตรของผู้ประกันตนในจำนวนที่เท่ากัน ดังนี้

<sup>๖๘</sup> มาตรา ๗๑ ความเดิมถูกยกเลิกโดยมาตรา ๒๘ แห่งพระราชบัญญัติประกันสังคม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๓๗

<sup>๖๙</sup> มาตรา ๗๒ วรรคสอง เพิ่มเติมโดยมาตรา ๒๙ แห่งพระราชบัญญัติประกันสังคม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๓๗

(ก) ถ้าก่อนถึงแก่ความตาย ผู้ประกันตนได้ส่งเงินสมทบมาแล้ว ตั้งแต่สามสิบหกเดือนขึ้นไป แต่ไม่ถึงสิบปี ให้จ่ายเงินสงเคราะห์เป็นจำนวนเท่ากับร้อยละห้าสิบของ ค่าจ้างรายเดือนที่คำนวณได้ตามมาตรา ๕๗ คูณด้วยสาม

(ข) ถ้าก่อนถึงแก่ความตาย ผู้ประกันตนได้ส่งเงินสมทบมาแล้ว ตั้งแต่สิบปีขึ้นไป ให้จ่ายเงินสงเคราะห์เป็นจำนวนเท่ากับร้อยละห้าสิบของค่าจ้างรายเดือนที่คำนวณ ได้ตามมาตรา ๕๗ คูณด้วยสิบ<sup>๗๐</sup>

กรณีที่ผู้ประกันตนถึงแก่ความตายอันมิใช่เนื่องจากการทำงาน เมื่อจ่ายเงิน สมทบมาแล้ว ๑ เดือน ภายในระยะเวลา ๖ เดือน ก่อนเดือนถึงแก่ความตายสิทธิที่จะได้รับ คือ

๑. ค่าทำศพ ๔๐,๐๐๐ บาท จ่ายให้แก่ผู้จัดการศพ

๒. เงินสงเคราะห์กรณีตาย

๒.๑ หากผู้ประกันตนที่ตาย จ่ายเงินสมทบเกินกว่า ๓ ปี ทายาทหรือ ผู้มีสิทธิจะได้รับเงินสงเคราะห์ ๑ เท่าครึ่งของเงินเดือนที่นายจ้างของผู้ประกันตนที่เสียชีวิตมาจ่ายเงิน สมทบ เช่น เงินเดือน ๑๐,๐๐๐ บาท รับเงินสงเคราะห์กรณีตาย = ๑๕,๐๐๐ บาท

๒.๒ หากผู้ประกันตนที่ตาย จ่ายเงินสมทบเกินกว่า ๑๐ ปี ทายาท หรือผู้มีสิทธิจะได้รับเงินสงเคราะห์ ๕ เท่าของเงินเดือน เช่น เงินเดือน ๑๐,๐๐๐ บาท รับเงิน สงเคราะห์กรณีตาย = ๕๐,๐๐๐ บาท

๓. เงินสงเคราะห์กรณีตาย จะจ่าย

๓.๑ บุคคลที่ผู้ประกันตนระบุให้เป็นผู้รับโดยการทำหนังสือระบุไว้

๓.๒ กรณีไม่ได้ทำหนังสือระบุให้ใครเป็นผู้รับ จ่ายให้ผู้มีสิทธิตาม

กฎหมาย คือ บิดา มารดา สามีหรือภรรยาบุตรโดยหารเฉลี่ยในอัตราคนละเท่า ๆ กัน

๔. จะได้รับเงินออมกรณีชราภาพ

๒) ผู้ประกันตนที่ทุพพลภาพอันมิใช่เนื่องจากการทำงานถึงแก่ความตาย

**มาตรา ๗๓ ทวิ** ในกรณีที่ผู้ประกันตนที่ทุพพลภาพตามมาตรา ๗๑ ถึงแก่ความตายให้นำความในมาตรา ๗๓ มาใช้บังคับโดยอนุโลม โดยให้นำเงินทดแทนการขาด รายได้ที่ผู้ประกันตนได้รับในเดือนสุดท้ายก่อนถึงแก่ความตายมาเป็นเกณฑ์ในการคำนวณ

ในกรณีที่ผู้ประกันตนที่ทุพพลภาพนั้นอยู่ในข่ายที่จะได้รับเงินค่าทำศพ และเงินสงเคราะห์กรณีที่ผู้ประกันตนถึงแก่ความตายในฐานะที่เป็นผู้ ประกันตนและในฐานะที่เป็น ผู้ประกันตนที่ทุพพลภาพตามวรรคหนึ่งในเวลาเดียวกัน ให้มีสิทธิได้รับเงินค่าทำศพและเงิน สงเคราะห์กรณีที่ผู้ประกันตนถึงแก่ความตายตามมาตรา ๗๓ เพียงทางเดียว<sup>๗๑</sup>

## ๘.ระบบประกันสุขภาพภาครัฐและระบบประกันสุขภาพภาคเอกชน

<sup>๗๐</sup> มาตรา ๗๓ ความเดิมถูกยกเลิกโดยมาตรา ๓๐ แห่งพระราชบัญญัติประกันสังคม (ฉบับ ที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๓๗

<sup>๗๑</sup> มาตรา ๗๓ ทวิ เพิ่มเติมโดยมาตรา ๓๑ แห่งพระราชบัญญัติประกันสังคม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๓๗

### ๘.๑ ระบบประกันสุขภาพภาครัฐ

ในการประกาศใช้“พระราชบัญญัติหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๔๕”คือ โดยที่ มาตรา ๕๒ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๔๐ได้บัญญัติให้ชนชาวไทยย่อมมีสิทธิ เสมอกันใน การรับบริการสาธารณสุขที่ได้มาตรฐาน และผู้ยากไร้มีสิทธิได้รับการรักษาพยาบาลจาก สถานบริการสาธารณสุขของรัฐโดย ไม่เสียค่าใช้จ่ายตามที่กฎหมายบัญญัติ และการให้บริการ สาธารณสุขของรัฐต้องเป็นไปอย่างทั่วถึงและมีประสิทธิภาพ โดยจะต้องส่งเสริมให้องค์กรปกครอง ส่วนท้องถิ่นและเอกชนมีส่วนร่วมเท่าที่จะ กระทำได้ และมาตรา ๘๒ ของรัฐธรรมนูญแห่ง ราชอาณาจักรไทยพ.ศ. ๒๕๔๐ ได้บัญญัติให้รัฐต้องจัดและส่งเสริมการสาธารณสุขให้ประชาชนได้รับ บริการที่ ได้มาตรฐานและมีประสิทธิภาพอย่างทั่วถึง ด้วยเหตุนี้ จึงต้องจัดระบบการให้บริการ สาธารณสุขที่จำเป็นต่อสุขภาพและการดำรงชีวิตให้ มีการรักษาพยาบาลที่มีมาตรฐาน โดยมีองค์กร กำกับดูแลซึ่งจะดำเนินการโดยการมีส่วนร่วมกันระหว่างภาครัฐและ ภาคประชาชนเพื่อจัดการให้มี ระบบการรักษาพยาบาลที่มีประสิทธิภาพทั้งประเทศ และให้ประชาชนชาวไทยมีสิทธิได้รับการบริการ สาธารณสุขที่มีมาตรฐานด้วยกันทุกคน นอกจากนี้เนื่องจากในปัจจุบันระบบการให้ความช่วยเหลือใน ด้านการรักษาพยาบาล ได้มีอยู่หลายระบบ ทำให้มีการเบิกจ่ายเงินซ้ำซ้อนกัน จึงสมควรนำระบบการ ช่วยเหลือดังกล่าวมาจัดการรวมกันเพื่อลดค่าใช้จ่ายใน ภาพรวมในด้านสาธารณสุขมิให้เกิดการ ซ้ำซ้อนกันดังกล่าว และจัดระบบใหม่ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้จะเลือกเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับผู้ซึ่งจากรยานบนทางสัญจรแยกเป็นประเด็น ได้ดังต่อไปนี้

#### ๘.๑.๑ บทนิยาม<sup>๗๒</sup>

มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้

“บริการสาธารณสุข” หมายความว่า บริการด้านการแพทย์และสาธารณสุขซึ่งให้ โดยตรงแก่บุคคลเพื่อการสร้างเสริมสุขภาพ การป้องกันโรค การตรวจวินิจฉัยโรค การรักษาพยาบาล และการฟื้นฟูสมรรถภาพ ที่จำเป็นต่อสุขภาพและการดำรงชีวิต ทั้งนี้ ให้รวมถึงการบริการการแพทย์ แผนไทยและการแพทย์ทางเลือกตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบโรคศิลปะ

“สถานบริการ” หมายความว่า สถานบริการสาธารณสุขของรัฐ ของเอกชน และ ของสภาวิชาชีพ หน่วยบริการการประกอบโรคศิลปะสาขาต่าง ๆ และสถานบริการสาธารณสุขอื่น ที่คณะกรรมการกำหนดเพิ่มเติม

“หน่วยบริการ” หมายความว่า สถานบริการที่ได้ขึ้นทะเบียนไว้ตามพระราชบัญญัตินี้

“เครือข่ายหน่วยบริการ” หมายความว่า หน่วยบริการที่รวมตัวกันและขึ้นทะเบียน เป็นเครือข่ายหน่วยบริการตามพระราชบัญญัตินี้

<sup>๗๒</sup> พระราชบัญญัติหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๔๕,มาตรา๓

“ค่าบริการ” หมายความว่า เงินที่ผู้รับบริการจ่ายให้แก่หน่วยบริการในการรับบริการสาธารณสุขแต่ละครั้ง

“ค่าใช้จ่ายเพื่อบริการสาธารณสุข” หมายความว่า ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการให้บริการสาธารณสุขของหน่วยบริการ ได้แก่

- (๑) ค่าสร้างเสริมสุขภาพ และป้องกันโรค
- (๒) ค่าตรวจวินิจฉัยโรค
- (๓) ค่าตรวจและรับฝากครรภ์
- (๔) ค่าบำบัดและบริการทางการแพทย์
- (๕) ค่ายา ค่าเวชภัณฑ์ ค่าอวัยวะเทียม และค่าอุปกรณ์ทางการแพทย์
- (๖) ค่าทำคลอด
- (๗) ค่ากินอยู่ในหน่วยบริการ
- (๘) ค่าบริบาลทารกแรกเกิด
- (๙) ค่ารถพยาบาลหรือค่าพาหนะรับส่งผู้ป่วย
- (๑๐) ค่าพาหนะรับส่งผู้ทุพพลภาพ
- (๑๑) ค่าฟื้นฟูสมรรถภาพร่างกาย และจิตใจ
- (๑๒) ค่าใช้จ่ายอื่นที่จำเป็นเพื่อการบริการสาธารณสุขตามที่คณะกรรมการกำหนด

“กองทุน” หมายความว่า กองทุนหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ

“คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ

“คณะกรรมการควบคุมคุณภาพและมาตรฐาน” หมายความว่า คณะกรรมการควบคุมคุณภาพและมาตรฐานบริการสาธารณสุข

“เลขาธิการ” หมายความว่า เลขาธิการสำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ

“สำนักงาน” หมายความว่า สำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ หรือสำนักงานสาขา แล้วแต่กรณี

“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งโดยคำแนะนำของคณะกรรมการหรือคณะกรรมการควบคุมคุณภาพและมาตรฐาน แล้วแต่กรณี ให้ปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

#### ๘.๑.๒ สิทธิการรับบริการสาธารณสุข<sup>๗๓</sup>

มาตรา ๕ บุคคลทุกคนมีสิทธิได้รับบริการสาธารณสุขที่มีมาตรฐานและมีประสิทธิภาพตามที่กำหนดโดยพระราชบัญญัตินี้

คณะกรรมการอาจกำหนดให้บุคคลที่เข้ารับบริการสาธารณสุขต้องร่วม จ่ายค่าบริการในอัตราที่กำหนดให้แก่หน่วยบริการในแต่ละครั้งที่เข้ารับบริการ เว้นแต่ผู้ยากไร้หรือบุคคลอื่นที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดไม่ต้องจ่ายค่าบริการ

<sup>๗๓</sup> พระราชบัญญัติหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๔๕, มาตรา ๕ - ๑๒

ประเภทและขอบเขตของบริการสาธารณสุขที่บุคคลจะมีสิทธิได้รับให้เป็นไปตามที่ คณะกรรมการประกาศกำหนด

มาตรา ๖ บุคคลใดประสงค์จะใช้สิทธิตามมาตรา ๕ ให้ยื่นคำขอลงทะเบียนต่อ สำนักงานหรือหน่วยงานที่สำนักงานกำหนด เพื่อเลือกหน่วยบริการ เป็นหน่วยบริการประจำ

การลงทะเบียนเลือกหน่วยบริการประจำ การขอเปลี่ยนแปลงหน่วยบริการ ประจำและหน้าที่ของหน่วยบริการประจำที่พึงมีต่อผู้รับบริการ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และ เงื่อนไขที่คณะกรรมการกำหนด โดยคำนึงถึงความสะดวกและความจำเป็นของบุคคลเป็นสำคัญ

ในกรณีที่บุคคลใดมีสิทธิเลือกหน่วยบริการเป็นอย่างอื่นตามหลักเกณฑ์การได้รับ สวัสดิการหรือตามสิทธิที่บุคคลนั้นได้รับอยู่ตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประกาศ มติคณะรัฐมนตรี หรือคำสั่งอื่นใด ให้การใช้สิทธิเข้ารับบริการสาธารณสุขในหน่วยบริการเป็นไปตามหลักเกณฑ์การ ได้รับสวัสดิการหรือสิทธิของบุคคลนั้น

มาตรา ๗ บุคคลที่ได้ลงทะเบียนแล้ว ให้ใช้สิทธิรับบริการสาธารณสุขได้จากหน่วย บริการประจำของตนหรือหน่วยบริการ ปฐมภูมิในเครือข่ายหน่วยบริการที่เกี่ยวข้อง หรือจากหน่วย บริการอื่นที่หน่วยบริการประจำของตนหรือเครือข่ายหน่วยบริการ ที่เกี่ยวข้องส่งต่อ เว้นแต่กรณีที่มี เหตุสมควร หรือกรณีอุบัติเหตุหรือกรณีเจ็บป่วยฉุกเฉิน ให้บุคคลนั้นมีสิทธิเข้ารับบริการจากสถาน บริการอื่นได้ ทั้งนี้ ตามที่คณะกรรมการกำหนด โดยคำนึงถึงความสะดวกและความจำเป็นของผู้ใช้ สิทธิรับบริการ และให้สถานบริการที่ให้บริการนั้นมีสิทธิได้รับค่าใช้จ่ายจากกองทุนตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการกำหนด

มาตรา ๘ ผู้ซึ่งมีสิทธิตามมาตรา ๕ ที่ยังไม่ได้ลงทะเบียนตามมาตรา ๖ อาจเข้ารับ บริการครั้งแรกที่หน่วยบริการใดก็ได้ และให้หน่วยบริการที่ให้บริการแก่บุคคลดังกล่าวจัดให้บุคคลนั้น ลงทะเบียนเลือกหน่วยบริการประจำตามมาตรา ๖ และแจ้งให้สำนักงานทราบภายในสามสิบวันนับ แต่ให้บริการ โดยหน่วยบริการดังกล่าวมีสิทธิได้รับค่าใช้จ่ายสำหรับการให้บริการครั้งนั้นจากกองทุน ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการกำหนด

มาตรา ๙ ขอบเขตของสิทธิรับบริการสาธารณสุขของบุคคลดังต่อไปนี้ ให้เป็นไป ตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประกาศ มติคณะรัฐมนตรีหรือคำสั่งใด ๆ ที่กำหนดขึ้นสำหรับส่วนราชการ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รัฐวิสาหกิจ หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ และให้ใช้สิทธิดังกล่าวตาม พระราชบัญญัตินี้

- (๑) ข้าราชการหรือลูกจ้างของส่วนราชการ
- (๒) พนักงานหรือลูกจ้างขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
- (๓) พนักงานหรือลูกจ้างของรัฐวิสาหกิจ หรือผู้ซึ่งปฏิบัติงานให้แก่หน่วยงาน อื่นของรัฐหรือบุคคลอื่นใดที่มีสิทธิได้รับการรักษาพยาบาลโดยใช้จ่ายจากเงินงบประมาณ
- (๔) บิดามารดา คู่สมรส บุตร หรือบุคคลอื่นใดที่ได้รับสวัสดิการการ รักษาพยาบาลโดยอาศัยสิทธิของบุคคลตาม (๑) (๒) หรือ (๓)

ในการนี้ ให้คณะกรรมการมีหน้าที่จัดการให้บุคคลดังกล่าวสามารถได้รับบริการ สาธารณสุขตามที่ได้ตกลงกันกับรัฐบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รัฐวิสาหกิจ หรือหน่วยงานอื่น ของรัฐ แล้วแต่กรณี

การกำหนดให้บุคคลตามวรรคหนึ่งประเภทใด หรือหน่วยงานใด ใช้สิทธิรับบริการ สาธารณสุขตามพระราชบัญญัตินี้ได้เมื่อใด ให้เป็นไปตามที่กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกา

เมื่อมีพระราชกฤษฎีกาตามวรรคสามใช้บังคับแล้ว ให้รัฐบาล องค์การปกครองส่วน ท้องถิ่น รัฐวิสาหกิจ หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ แล้วแต่กรณี ดำเนินการจัดสรรเงินในส่วนที่เป็น ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลสำหรับบุคคลตามที่กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกานั้น ให้แก่กองทุนตาม หลักเกณฑ์ วิธีการ และระยะเวลาที่ตกลงกับคณะกรรมการ

มาตรา ๑๐ ขอบเขตของสิทธิรับบริการสาธารณสุขของผู้มีสิทธิตามกฎหมายว่า ด้วย ประกันสังคมให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎหมายว่าด้วยประกันสังคม การขยายบริการ สาธารณสุขตามพระราชบัญญัตินี้ไปยังผู้มีสิทธิตามกฎหมายว่าด้วย ประกันสังคมให้เป็นไปตามที่ คณะกรรมการและคณะกรรมการประกันสังคมตกลงกัน

ให้คณะกรรมการจัดเตรียมความพร้อมในการให้บริการสาธารณสุขแก่ผู้มี สิทธิตาม กฎหมายว่าด้วยประกันสังคม และเมื่อได้ตกลงกันเกี่ยวกับความพร้อมให้บริการสาธารณสุขกับ คณะกรรมการ ประกันสังคมแล้ว ให้คณะกรรมการเสนอรัฐบาลเพื่อตราพระราชกฤษฎีกากำหนด ระยะเวลาการเริ่มให้ บริการสาธารณสุขจากหน่วยบริการตามพระราชบัญญัตินี้แก่ผู้มีสิทธิดังกล่าว

เมื่อมีพระราชกฤษฎีกาตามวรรคสองใช้บังคับแล้ว ให้สำนักงานประกันสังคมส่งเงิน ค่าใช้จ่ายเพื่อบริการสาธารณสุขจากกองทุน ประกันสังคมให้แก่กองทุนตามจำนวนที่คณะกรรมการ และคณะกรรมการประกันสังคมตกลง กัน

มาตรา ๑๑ ในกรณีที่ลูกจ้างซึ่งมีสิทธิได้รับการรักษาพยาบาลตามกฎหมายว่าด้วย เงินทดแทนผู้ใดใช้สิทธิรับบริการสาธารณสุขจากหน่วยบริการตามพระราชบัญญัติ นี้เมื่อใดแล้วให้ หน่วยบริการแจ้งการเข้ารับบริการนั้นต่อสำนักงานและให้ สำนักงานมีสิทธิเรียกเก็บค่าใช้จ่ายเพื่อ บริการสาธารณสุขจากกองทุนเงินทดแทน แต่ไม่เกินอัตราที่กำหนดตามกฎหมายว่าด้วยเงินทดแทน ส่งเข้ากองทุนเพื่อส่งต่อให้หน่วยบริการต่อไป

ในกรณีที่ผู้เข้ารับบริการบริการสาธารณสุขตามพระราชบัญญัตินี้เป็นลูกจ้างของ นายจ้างที่ไม่มีหน้าที่ต้องจ่ายเงินสมทบกองทุนเงินทดแทน ให้สำนักงานมีสิทธิยื่นคำร้องขอรับเงิน ทดแทนแทนลูกจ้างตามกฎหมายว่าด้วยเงินทดแทนเพื่อชำระค่าใช้จ่ายเพื่อบริการสาธารณสุข แต่ไม่ เกินอัตราที่กำหนดตามกฎหมายว่าด้วยเงินทดแทน ส่งเข้ากองทุนเพื่อส่งต่อให้หน่วยบริการต่อไป

การจ่ายเงินค่าใช้จ่ายเพื่อบริการสาธารณสุขตามมาตรานี้ ให้ถือเป็นการจ่ายเงิน ทดแทนในส่วนของการรักษาพยาบาลตามกฎหมายว่าด้วยเงินทดแทน

มาตรา ๑๒ ในกรณีที่ผู้ประสพภัยจากรถตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครอง ผู้ประสพภัย จากรถผู้ใดใช้สิทธิรับบริการสาธารณสุขจากหน่วยบริการตามพระราชบัญญัตินี้ เมื่อใด แล้ว ให้หน่วยบริการแจ้งการเข้ารับบริการนั้นต่อสำนักงานและให้สำนักงานมีสิทธิ เรียกเก็บค่าใช้จ่าย เพื่อบริการสาธารณสุขจากกองทุนทดแทนผู้ประสพภัย แต่ไม่เกินจำนวนค่าสินไหมทดแทนตาม ภาระหน้าที่ที่กองทุนทดแทนผู้ประสพภัยต้อง จ่ายตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสพภัยจาก รถ ส่งเข้ากองทุนเพื่อส่งต่อให้หน่วยบริการต่อไป

ในกรณีที่บริษัทผู้รับประกันภัยรถหรือบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสพ ภัยจากรถ จำกััด มีหน้าที่ต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสพภัยจากรถที่เข้ารับบริการ สาธารณสุขตาม

วรรคหนึ่ง ให้สำนักงานมีอำนาจออกคำสั่งให้บริษัทดังกล่าวชำระค่าใช้จ่ายเพื่อบริการ สาธารณสุข แต่ไม่เกินสิทธิที่พึงได้รับตามเงื่อนไขในกรมธรรม์ประกันภัย ส่งเข้ากองทุนเพื่อส่งต่อให้หน่วยบริการต่อไป การจ่ายเงินค่าใช้จ่ายเพื่อบริการสาธารณสุขตามมาตรา<sup>๗๔</sup> ให้ถือเป็นการจ่ายค่าสินไหมทดแทนในส่วนของการรักษาพยาบาลตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

#### ๘.๑.๓ กองทุนหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ<sup>๗๔</sup>

มาตรา ๓๘ ให้จัดตั้งกองทุนขึ้นกองทุนหนึ่งในสำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ เรียกว่า “กองทุนหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ” มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นค่าใช้จ่าย สนับสนุน และส่งเสริมการจัดบริการสาธารณสุขของหน่วยบริการ

เพื่อเป็นการส่งเสริมให้บุคคลสามารถเข้าถึงการบริการสาธารณสุขได้ อย่างทั่วถึง และมีประสิทธิภาพ ให้ใช้จ่ายเงินกองทุนโดยคำนึงถึงการพัฒนาการบริการสาธารณสุขในเขตพื้นที่ที่ไม่มีหน่วยบริการเพียงพอหรือมีการกระจายหน่วยบริการอย่างไม่เหมาะสมประกอบ ด้วย

มาตรา ๓๙ กองทุนประกอบด้วย

- (๑) เงินที่ได้รับจากงบประมาณรายจ่ายประจำปี
- (๒) เงินที่ได้รับจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นตามที่กฎหมายบัญญัติ
- (๓) เงินที่ได้รับจากการดำเนินการให้บริการสาธารณสุขตามพระราชบัญญัตินี้
- (๔) เงินค่าปรับทางปกครองตามพระราชบัญญัตินี้
- (๕) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้บริจาคหรือมอบให้แก่กองทุน
- (๖) ดอกผลหรือผลประโยชน์ที่เกิดจากเงินหรือทรัพย์สินของกองทุน
- (๗) เงินหรือทรัพย์สินใด ๆ ที่กองทุนได้รับมาในกิจการของกองทุน
- (๘) เงินสมทบอื่นตามที่กฎหมายบัญญัติ

เงินและทรัพย์สินที่เป็นของกองทุนไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลังเป็น รายได้แผ่นดินตามกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลังและกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ

ในการเสนอขอรับงบประมาณตาม (๑) ให้คณะกรรมการจัดทำคำขอต่อ คณะรัฐมนตรีโดยพิจารณาประกอบกับรายงานความเห็นของคณะกรรมการควบคุมคุณภาพและมาตรฐาน ตลอดจนบัญชีการเงินและทรัพย์สินของกองทุนในขณะที่ยังจัดทำคำขอดังกล่าว

มาตรา ๔๐ การรับเงิน การจ่ายเงิน และการเก็บรักษาเงินกองทุน รวมทั้งการนำเงินกองทุนไปจัดหาผลประโยชน์ ให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการกำหนด

มาตรา ๔๑ ให้คณะกรรมการกักเงินจำนวนไม่เกินร้อยละหนึ่งของเงินที่จะจ่ายให้หน่วยบริการไว้เป็นเงินช่วยเหลือเบื้องต้นให้แก่ผู้รับบริการ ในกรณีที่ผู้รับบริการได้รับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการรักษาพยาบาลของหน่วยบริการ โดยหาผู้กระทำผิดมิได้หรือหาผู้กระทำผิดได้ แต่ยังไม่ได้รับค่าเสียหายภายในระยะเวลาอันสมควร ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการกำหนด

มาตรา ๔๒ ในกรณีที่ผู้รับบริการได้รับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการรักษาพยาบาลของหน่วยบริการ โดยหาผู้กระทำผิดได้แต่ยังไม่ได้รับค่าเสียหายภายในระยะเวลาอัน

<sup>๗๔</sup> พระราชบัญญัติหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๔๕, มาตรา ๓๙-๔๓



สมควรตามมาตรา ๔๑ เมื่อสำนักงานได้จ่ายเงินช่วยเหลือเบื้องต้นให้แก่ผู้รับบริการไปแล้ว สำนักงานมีสิทธิไล่เบี้ยเอาแก่ผู้กระทำผิดได้

มาตรา ๔๓ ภายในสามเดือนนับแต่วันสิ้นปีงบประมาณตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ ให้คณะกรรมการเสนาองบดุลและรายงานการรับจ่ายเงินของกองทุนในปีที่ล่วงมาซึ่งสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินตรวจสอบรับรองแล้วต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ

งบดุลและรายงานการรับจ่ายเงินดังกล่าว ให้รัฐมนตรีเสนอต่อนายกรัฐมนตรีเพื่อนำเสนอต่อสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาเพื่อทราบ และจัดให้มีการประกาศในราชกิจจานุเบกษา

#### ๘.๑.๔ บริการและมาตรฐานบริการสาธารณสุข<sup>๗๕</sup>

มาตรา ๔๔ ให้สำนักงานจัดให้มีการขึ้นทะเบียนหน่วยบริการและเครือข่ายหน่วยบริการแล้วประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบเพื่อดำเนินการลงทะเบียนเลือกเป็นหน่วยประจำของตนตามมาตรา ๖ การขึ้นทะเบียนเป็นหน่วยบริการและเครือข่ายหน่วยบริการ รวมทั้งวิธีการประชาสัมพันธ์ตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการกำหนด

มาตรา ๔๕ ให้หน่วยบริการมีหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(๑) ให้บริการสาธารณสุข รวมทั้งการใช้วัคซีน ยา เวชภัณฑ์ อุปกรณ์ในการรักษาที่ได้มาตรฐานและมีคุณภาพ โดยให้ความเสมอภาคและอำนวยความสะดวกในการให้บริการสาธารณสุขที่จำเป็น ตลอดจนเคารพในสิทธิส่วนบุคคล ในศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์และความเชื่อทางศาสนา

(๒) ให้ข้อมูลการบริการสาธารณสุขของผู้รับบริการตามที่ผู้รับบริการร้องขอและตาม ประกาศที่มีการกำหนดเกี่ยวกับสิทธิของผู้ป่วยและผู้รับบริการโดยไม่บิดเบือน ทั้งในเรื่องผลการวินิจฉัย แนวทาง วิธีการ ทางเลือก และผลในการรักษา รวมทั้งผลข้างเคียงที่อาจเกิดขึ้น เพื่อให้ผู้รับบริการตัดสินใจในการเลือกรับบริการหรือถูกส่งต่อ

(๓) ให้ข้อมูลที่เกี่ยวกับชื่อแพทย์ เจ้าหน้าที่สาธารณสุข หรือผู้รับผิดชอบในการดูแลอย่างต่อเนื่องทางด้านสุขภาพกายและสังคม แก่ญาติหรือผู้ที่ใกล้ชิดกับผู้รับบริการอย่างเพียงพอ ก่อนจำหน่ายผู้รับบริการออกจากหน่วยบริการหรือเครือข่ายหน่วยบริการ

(๔) รักษาความลับของผู้รับบริการจากการปฏิบัติหน้าที่ตาม (๑) และ (๒) อย่างเคร่งครัด เว้นแต่เป็นการเปิดเผยต่อเจ้าหน้าที่ของรัฐซึ่งปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมาย

(๕) จัดทำระบบข้อมูลการให้บริการสาธารณสุข เพื่อสะดวกต่อการตรวจสอบคุณภาพและบริการ รวมทั้งการขอรับค่าใช้จ่ายเพื่อบริการสาธารณสุข

ในการให้บริการสาธารณสุขแก่ผู้รับบริการและการจัดทำระบบข้อมูลการให้บริการสาธารณสุข ให้หน่วยบริการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการและคณะกรรมการควบคุมคุณภาพและมาตรฐานกำหนด

<sup>๗๕</sup> พระราชบัญญัติหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๔๕, มาตรา ๔๔-๔๗

มาตรา ๔๖ หน่วยบริการและเครือข่ายหน่วยบริการตามมาตรา ๔๔ และหน่วยบริการที่รับการส่งต่อผู้รับบริการ มีสิทธิได้รับค่าใช้จ่ายเพื่อบริการสาธารณสุขจากกองทุนตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการกำหนด

หลักเกณฑ์การกำหนดค่าใช้จ่ายเพื่อบริการสาธารณสุขตามวรรคหนึ่ง ต้องผ่านการรับฟังความคิดเห็นตามมาตรา ๑๘ (๑๓) ก่อน และอย่างน้อยต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไข ดังต่อไปนี้

(๑) อาศัยราคากลางที่เป็นจริงของโรคทุกโรคมารับเป็นฐานตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการควบคุมคุณภาพและมาตรฐานตามมาตรา ๕๐ (๔)

(๒) ครอบคลุมถึงค่าใช้จ่ายของหน่วยบริการในส่วนเงินเดือนและค่าตอบแทนบุคลากร

(๓) คำนึงถึงความแตกต่างในภารกิจของหน่วยบริการ

(๔) คำนึงถึงความแตกต่างในกลุ่มผู้รับบริการและในขนาดของพื้นที่บริการที่หน่วยบริการรับผิดชอบ

มาตรา ๔๗ เพื่อสร้างหลักประกันสุขภาพแห่งชาติให้กับบุคคลในพื้นที่ โดยส่งเสริมกระบวนการมีส่วนร่วมตามความพร้อม ความเหมาะสม และความต้องการของประชาชนในท้องถิ่น ให้คณะกรรมการสนับสนุนและประสานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กำหนดหลักเกณฑ์เพื่อให้องค์กรดังกล่าวเป็นผู้ดำเนินงานและบริหารจัดการระบบหลักประกันสุขภาพในระดับท้องถิ่นหรือพื้นที่ โดยให้ได้รับค่าใช้จ่ายจากกองทุน

**๘.๑.๕ ข้อบังคับสำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไข ในการจ่ายเงินช่วยเหลือเบื้องต้นกรณีผู้รับบริการได้รับความเสียหายจากการรักษาพยาบาล พ.ศ. ๒๕๔๙<sup>๗๖</sup>**

ข้อ ๑ ข้อบังคับนี้เรียกว่า “ข้อบังคับสำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ ว่าด้วยหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขในการจ่ายเงินช่วยเหลือเบื้องต้น กรณีผู้รับบริการได้รับความเสียหายจากการรักษาพยาบาล พ.ศ. ๒๕๔๙”

ข้อ ๒ ข้อบังคับนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๔๙ เป็นต้นไป

ข้อ ๓ ให้ยกเลิก

(๑) ข้อบังคับสำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการจ่ายเงินช่วยเหลือเบื้องต้น กรณีผู้รับบริการได้รับความเสียหายจากการรักษาพยาบาล พ.ศ. ๒๕๔๖ ลงวันที่ ๑๑ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๔๖

(๒) ข้อบังคับสำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการจ่ายเงินช่วยเหลือเบื้องต้น กรณีผู้รับบริการได้รับความเสียหายจากการรักษาพยาบาล (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๗ ลงวันที่ ๑๑ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๔๗ และ

<sup>๗๖</sup> ข้อบังคับสำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไข ในการจ่ายเงินช่วยเหลือเบื้องต้นกรณีผู้รับบริการได้รับความเสียหายจากการรักษาพยาบาล พ.ศ. ๒๕๔๙

(๓) ข้อบังคับสำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการจ่ายเงินช่วยเหลือเบื้องต้น กรณีผู้รับบริการได้รับความเสียหายจากการรักษาพยาบาล (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๗ ลงวันที่ ๒๒ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๔๗

ข้อ ๔ ในข้อบังคับนี้

“การรักษาพยาบาล” หมายความว่า บริการสาธารณสุขตามมาตรา ๓ แห่งพระราชบัญญัติหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๔๕

“หน่วยบริการ” หมายความว่า หน่วยบริการตามมาตรา ๓ แห่งพระราชบัญญัติหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๔๕

“เงินช่วยเหลือเบื้องต้น” หมายความว่า เงินที่จ่ายให้ผู้รับบริการหรือทายาทหรือผู้อุปการะเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนในกรณีที่ผู้รับบริการได้รับความเสียหายที่เกิดจากการรักษาพยาบาลของ หน่วยบริการ โดยมีต้องรอการพิสูจน์ถูกผิด

“ผู้อุปการะ” หมายความว่า ผู้ให้ความช่วยเหลือแก่ผู้รับบริการก่อนเข้ารับการรักษาพยาบาลอย่างต่อเนื่องเป็นเวลานานพอสมควร

“คณะอนุกรรมการ” หมายความว่า คณะอนุกรรมการพิจารณาวินิจฉัยคำร้องขอรับเงินช่วยเหลือเบื้องต้น

ข้อ ๕ ความเสียหายที่เกิดจากการรักษาพยาบาลของหน่วยบริการ ที่จะเป็นเหตุให้ได้รับเงินช่วยเหลือเบื้องต้นตามข้อบังคับนี้ ให้รวมถึงเหตุสุดวิสัยในระบบการรักษาพยาบาล แต่มิใช่ความเสียหายที่เกิดจากการดำเนินไปตามพยาธิสภาพ หรือเหตุแทรกซ้อนของโรคที่เป็นไปตามสภาพปกติธรรมดาของโรคนั้นอยู่แล้ว ซึ่งโรคนั้นได้รับการวินิจฉัยและรักษาตามมาตรฐานทั่วไป

ข้อ ๖ ประเภทของความเสียหายที่เกิดจากการรักษาพยาบาลของหน่วยบริการ และอัตราจ่ายเงินช่วยเหลือเบื้องต้น แบ่งเป็น

(๑) เสียชีวิตหรือทุพพลภาพอย่างถาวร จ่ายเงินช่วยเหลือเบื้องต้นได้ ไม่เกิน ๒๐๐,๐๐๐ บาท

(๒) สูญเสียอวัยวะหรือพิการ จ่ายเงินช่วยเหลือเบื้องต้นได้ ไม่เกิน ๑๒๐,๐๐๐ บาท

(๓) บาดเจ็บหรือเจ็บป่วยต่อเนื่อง จ่ายเงินช่วยเหลือเบื้องต้นได้ ไม่เกิน ๕๐,๐๐๐ บาท

ข้อ ๗ ผู้รับบริการที่ได้รับความเสียหายที่เกิดจากการรักษาพยาบาลของหน่วยบริการหรือทายาทหรือผู้อุปการะหรือหน่วยบริการที่ให้บริการ มีสิทธิยื่นคำร้องขอรับเงินช่วยเหลือเบื้องต้นได้ที่สำนักงานสาขาของสำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติในจังหวัดนั้น หรือหน่วยรับเรื่องร้องเรียนตามมาตรา ๕๐ (๕) แห่งพระราชบัญญัติหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๔๕ หรือที่สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด ทั้งนี้ ต้องยื่นคำร้องภายใน ๑ ปี นับแต่วันที่ทราบความเสียหาย

ข้อ ๘ ให้คณะกรรมการควบคุมคุณภาพและมาตรฐานบริการสาธารณสุข แต่งตั้งคณะอนุกรรมการ มีจำนวน ๕ - ๗ คน ขึ้นทำหน้าที่พิจารณาวินิจฉัยคำร้องขอรับเงินช่วยเหลือเบื้องต้นว่าเข้าเกณฑ์ที่จะได้รับความช่วยเหลือตามข้อบังคับนี้หรือไม่ และถ้าควรได้รับควรจะได้ตาม

คำร้องขอหรือไม่เพียงใด ทั้งนี้โดยคำนึงถึงความรุนแรงของความเสียหายและเศรษฐกิจของผู้เสียหายด้วย

คณะกรรมการมีอำนาจอนุมัติจำนวนเงินช่วยเหลือเบื้องต้นได้ไม่เกินอัตราที่กำหนดในข้อ ๖

การพิจารณาวินิจฉัยของคณะกรรมการให้กระทำไปแล้วเสร็จโดยเร็ว ทั้งนี้ไม่เกิน ๓๐ วันนับแต่วันที่รับคำร้องขอ ผลการวินิจฉัยของคณะกรรมการให้รายงานต่อคณะกรรมการควบคุมคุณภาพและ มาตรฐานบริการสาธารณสุขเพื่อทราบ

ข้อ ๙ ให้คณะกรรมการควบคุมคุณภาพและ มาตรฐานบริการสาธารณสุขระดับจังหวัดหรือสำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ สำหรับสาขาเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครหรือจังหวัดใดที่ไม่มีคณะกรรมการควบคุมคุณภาพและมาตรฐานบริการสาธารณสุข เป็นผู้เสนอชื่อบุคคลที่เหมาะสมจำนวน ๕ - ๗ คน เพื่อให้คณะกรรมการควบคุมคุณภาพและมาตรฐานบริการสาธารณสุขพิจารณาแต่งตั้งเป็นคณะกรรมการตามข้อ ๘ โดยชื่อบุคคลที่เหมาะสมต้องมาจากผู้ทรงคุณวุฒิในพื้นที่ไม่น้อยกว่า ๓ คน ตัวแทนหน่วยบริการ และตัวแทนประชาชนผู้ใช้บริการ ฝ่ายละเท่าๆ กัน โดยให้ดำเนินการคัดเลือกตามวิธีการที่สำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติกำหนด

ให้ผู้อำนวยการสำนักงานสาขาของสำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติในจังหวัดนั้นเป็นเลขานุการคณะกรรมการ

ให้คณะกรรมการ มีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ ๒ ปี

เมื่อมีการแต่งตั้งคณะกรรมการแล้ว ให้เลขานุการเรียกประชุมคณะกรรมการ เพื่อให้ที่ประชุมเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานคณะกรรมการ

ข้อ ๑๐ ในกรณีผู้รับบริการหรือทายาทหรือ ผู้อุปการะของบุคคลดังกล่าว ไม่เห็นด้วยกับผลการวินิจฉัยของคณะกรรมการที่ส่งจ่ายเงินช่วยเหลือ เบื้องต้นไม่เต็มตามอัตราที่กำหนดในข้อ ๖ หรือไม่จ่ายเงินช่วยเหลือเบื้องต้นหรือจัดประเภทของความเสียหายโดยไม่ถูก ต้อง ให้มีสิทธิยื่นอุทธรณ์ต่อคณะกรรมการควบคุมคุณภาพและมาตรฐานบริการสาธารณสุข โดยยื่นที่สำนักงานสาขาของสำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติในจังหวัดนั้น หรือหน่วยรับเรื่องร้องเรียนตามมาตรา ๕๐ (๕) แห่งพระราชบัญญัติหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๔๕ หรือสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดทั้งนี้ต้องยื่นอุทธรณ์ภายใน ๓๐ วัน นับจากวันที่ได้รับทราบผลการวินิจฉัย

ข้อ ๑๑ กรณีที่มีการอุทธรณ์ผลการวินิจฉัยของคณะกรรมการ ให้สำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติพิจารณาว่าเป็นไปตามเงื่อนไขการยื่นอุทธรณ์ตามข้อ ๑๐ หรือไม่ หากเป็นไปตามเงื่อนไขให้เสนอคณะกรรมการควบคุมคุณภาพและมาตรฐานบริการสาธารณสุขวินิจฉัยชี้ขาด ดังนี้

(๑) สั่งให้จ่ายเงินช่วยเหลือเบื้องต้นได้ไม่เกินอัตราที่กำหนดในข้อ ๖ หรือ

(๒) สั่งให้ยกอุทธรณ์

คำวินิจฉัยชี้ขาดของคณะกรรมการควบคุมคุณภาพและมาตรฐานบริการสาธารณสุขให้เป็นที่สุด

ข้อ ๑๒ ข้อบังคับนี้ให้ใช้บังคับกับคำร้องขอรับเงินช่วยเหลือเบื้องต้นตามข้อ ๗ ที่ผู้มีสิทธิได้ยื่นไว้ตั้งแต่วันที่ข้อบังคับนี้มีผลใช้บังคับ

ข้อ ๑๓ ให้เลขาธิการสำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติเป็นผู้รักษาการตามข้อบังคับนี้

## ๘.๒ ระบบประกันสุขภาพภาคเอกชน<sup>๗๗</sup>

ประเทศไทยเริ่มมีประกันสุขภาพถ้วนหน้าหรือครอบคลุมคนไทยทุกคนตั้งแต่ปี ๒๕๔๕ ด้วย ๓ ระบบหลักๆ คือ ระบบหลักประกันสุขภาพถ้วนหน้า(โครงการ๓๐บาทเดิม) ระบบประกันสังคม และ สวัสดิการรักษายาบาลของข้าราชการแต่ละระบบมีความแตกต่างกันแต่ก็ครอบคลุมส่วนใหญ่ของการรักษายาบาลทั้งบริการผู้ป่วยนอกและบริการผู้ป่วยในกรณีระบบหลักประกันสุขภาพถ้วนหน้า ได้ครอบคลุมบริการส่งเสริมสุขภาพและป้องกันโรคด้วยเมื่อคนไทยทุกคนได้รับการดูแลโดยระบบประกันสุขภาพของรัฐแล้ว ภาคเอกชนหรือประกันสุขภาพภาคเอกชนจะมีบทบาทอะไร

การที่จะเข้าใจบทบาทของประกันสุขภาพภาคเอกชนได้ ต้องเข้าใจแนวคิดของการประกันสุขภาพก่อนว่า การประกันสุขภาพเป็นรูปแบบการจ่ายเงินสนับสนุนบริการสุขภาพแบบจ่ายเงินล่วงหน้า (Pre-paid system) ให้แก่ผู้ให้บริการ ซึ่งต่างจากการจ่ายเงินขณะที่ไปใช้บริการ เงินที่จ่ายล่วงหน้าจะนำไปรวมกันบริหารจัดการ (โดยหน่วยงานประกันสุขภาพภาครัฐหรือบริษัทประกันสุขภาพเอกชน) เพื่อจ่ายเป็นค่าบริการสำหรับคนที่มีความจำเป็น ทำให้เกิดการกระจายความเสี่ยงภาระค่าใช้จ่ายในการรักษายาบาลที่อาจเกิดขึ้น ในแต่ละคนไปยังคนกลุ่มใหญ่ เพื่อให้มีหลักประกันว่าเมื่อเกิดเจ็บป่วยขึ้นพวกเขาจะไม่ต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นทั้งหมดซึ่งบางครั้งอาจสูงมากจนทำให้ไม่ได้รับบริการหรือหมดเนื้อหมดตัวได้ทั้งนี้ ปกติคนที่ซื้อประกันสุขภาพมักเป็นคนมีรายได้เพียงพอต่อการดำรงชีวิตพื้นฐาน และมีเงินเหลือเก็บโดยเฉพาะอย่างยิ่งคนที่คิดหรือรู้ว่าตัวเองมีความเสี่ยงด้านสุขภาพ เช่น มีอายุมากขึ้นและมีปัญหาสุขภาพ เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากบริษัทประกันเอกชนเป็นหน่วยงานที่ต้องคำนึงถึงความอยู่รอดของ ธุรกิจจึงต้องมีมาตรการในการลดความเสี่ยงของธุรกิจ เช่น กำหนดอัตราเบี้ยประกัน (premium) ตามระดับความเสี่ยง เช่น อายุ อาชีพ ฯลฯ ไม่คุ้มครองการเจ็บป่วยที่เกิดขึ้นก่อนซื้อประกัน หรือการเจ็บป่วยบางโรค เช่น โรคเอดส์ เป็นต้น หลักประกันสุขภาพ ต้องทำหน้าที่สำคัญ ๒ ประการ คือ (๑) ช่วยขจัดอุปสรรคการเข้าถึงบริการรักษายาบาลที่จำเป็น และ (๒) ป้องกันครัวเรือน จากภาระค่าใช้จ่ายที่อาจสูงจนหมดตัว มีหนี้สิน หรือยากจนประเทศที่พัฒนาแล้ว ส่วนใหญ่ต่างจัดหลักประกันสุขภาพถ้วนหน้าให้กับประชาชนโดยรัฐต้องเข้ามา จัดการโดยออกกฎหมายประกันสุขภาพภาคบังคับ ไม่ว่าจะในรูปแบบการเก็บเงินสมทบจากประชาชนเป็นการเฉพาะ เช่น ในระบบประกันสังคม หรือการจัดเก็บเงินตามระบบภาษี (เช่น โครงการหลักประกันสุขภาพถ้วนหน้า)

ประเทศที่มีหลักประกันสุขภาพถ้วนหน้าแล้ว ประกันสุขภาพเอกชนยังคงมีบทบาทอยู่ระดับหนึ่งเล็กน้อย ต่างกัน โดยบทบาทประกันสุขภาพเอกชนเป็นได้ใน ๔ ลักษณะ คือ

(๑) ดำเนินการคู่ขนานไปกับระบบประกันสุขภาพหลักโดยสิทธิประโยชน์คล้ายคลึงกัน (Duplicate system)

<sup>๗๗</sup> สัมฤทธิ์ ศรีธำรงสวัสดิ์.(๒๕๕๐).บทบาทการประกันสุขภาพเอกชนภายใต้ระบบประกันสุขภาพถ้วนหน้า.[ออนไลน์], เข้าถึงได้จาก : <http://www.manager.co.th>. [กันยายน, ๒๕๕๗].

(๒) เป็นประกันสุขภาพแบบทดแทน (Substitutive) เช่น ประกันสุขภาพ ภาคบังคับ ของประเทศเนเธอร์แลนด์ ไม่ครอบคลุมกลุ่มประชาชนที่มีรายได้สูงกว่าเพดานที่กำหนด สำหรับ ประเทศเยอรมนีอนุญาตให้ประชาชนที่มีรายได้เกินเพดานที่กำหนดสามารถ เลือกอยู่ในระบบประกัน สุขภาพหลักหรือไปใช้ประกันสุขภาพเอกชนที่มีสิทธิ ประโยชน์เหมือนกันก็ได้

(๓) เป็นประกันสุขภาพเสริม สำหรับบริการที่ระบบประกันสุขภาพหลักไม่ครอบคลุม หรือครอบคลุมเพียงบางส่วน (Complementary)

(๔) เป็นการประกันสุขภาพเพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการรับบริการหรือเพิ่มทางเลือกในการรับบริการ (Supplementary) ทั้งนี้ บทบาทของประกันสุขภาพเอกชนในประเทศกลุ่ม องค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจ และการ พัฒนา (OECD) ส่วนใหญ่มีรายจ่ายต่ำกว่าร้อยละ ๕ ของรายจ่ายสุขภาพของประเทศในปี ๒๕๔๖ มีเพียงสี่ประเทศที่ประกันสุขภาพเอกชนมีรายจ่าย มากกว่าร้อยละ ๑๐ ของรายจ่ายสุขภาพของประเทศ คือ สหรัฐอเมริกา เนเธอร์แลนด์ แคนาดา และ ฝรั่งเศส

## บทที่ ๔ ผลการศึกษา

ผู้วิจัยได้เลือกกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสิทธิของคนใช้จักรยานเมื่อใช้ถนนเป็นเส้นทางสัญจรทั้งใน ส่วนของสิทธิที่จะได้รับความคุ้มครองและสิทธิเรียกร้องเมื่อมีการกระทบสิทธิของคนใช้จักรยานใน การศึกษากฎหมายศึกษากฎหมายที่เป็นหลักจำนวน ๗ ฉบับดังรายชื่อกฎหมายข้างท้ายนี้

๑. รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย(ฉบับชั่วคราว)พุทธศักราช ๒๕๕๗
๒. พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕
๓. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์
๔. ประมวลกฎหมายอาญา
๕. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒
๖. พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕
๗. พระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ.๒๕๓๓
๘. พระราชบัญญัติหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๔๕

จากการศึกษาและรวบรวมข้อมูลจาก เอกสาร ตำรา บทความวิชาการ งานวิจัย วารสาร กฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องและผู้เชี่ยวชาญผู้วิจัยได้นำข้อมูลมาวิเคราะห์และจัดทำ เป็นสาระแยกตามหัวข้อรวม ๖ หัวข้ออันได้แก่

๑. สิทธิผู้ขี่จักรยานบนทางสัญจรตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย(ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗
๒. สิทธิได้รับความคุ้มครองทางแพ่งและทางอาญาในกรณีได้รับผลกระทบต่อสิทธิของคนใช้ จักรยานบนทางสัญจร
๓. สิทธิตามกฎหมายจราจรของผู้ขี่จักรยาน
๔. สิทธิของผู้ขี่จักรยานที่ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ
๕. สิทธิได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายประกันสังคม
๖. ระบบประกันสุขภาพภาครัฐและระบบประกันสุขภาพภาคเอกชน

### ๑. สิทธิผู้ขี่จักรยานบนทางสัญจรตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย(ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗

ในการวิเคราะห์สิทธิผู้ขี่จักรยานบนทางสัญจรตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย(ฉบับชั่วคราว)พุทธศักราช ๒๕๕๗ ตามมาตรา ๔ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย(ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗โดยเทียบเคียง กับรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.๒๕๕๐ มาตรา ๔

มาตรา ๒๖ และมาตรา ๒๘ โดยกล่าวถึงสิทธิที่จะอยู่ จะเป็น หรือ เป็นสิทธิที่ติดมากับตัวประชาชน เพราะเป็นสิทธิที่เป็นส่วนควบติดอยู่กับความเป็นคนตามธรรมชาติ โดยที่ทุกคนมีอยู่เหมือนกัน รัฐไม่อาจเข้าไปแทรกแซงให้เกิดความแตกต่าง หรือ สูญสิ้นสิทธิอันเป็นเสมือนองค์ประกอบของชีวิต จิตใจ และร่างกายนั้นได้ ดังนั้น สิทธิ เสรีภาพในความเป็นมนุษย์จึงเป็นสิทธิของคนที่ไม่ให้รัฐกระทำซึ่งอาจเรียกสิทธิแบบนี้ได้ว่าเป็นสิทธิที่เป็นปฏิปักษ์กับรัฐโดยบุคคลย่อมอ้างศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์และใช้สิทธิเสรีภาพของตนได้โดยไม่ละเมิดสิทธิเสรีภาพของผู้อื่น ทั้งนี้ผู้วิจัยศึกษาข้อมูลจากรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย(ฉบับชั่วคราว)พุทธศักราช ๒๕๕๗ เทียบเคียงกับรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.๒๕๕๐ พบว่าสิทธิของผู้ซึ่งจักรยานบนทางสัญจรรัฐควรที่จะให้สิทธิเสรีภาพในการใช้ถนนเป็นเส้นทางสัญจรเหมือนกับพาหนะอื่นๆสิทธิ เสรีภาพเช่น การกำหนดเส้นทางจักรยานในเขตเมืองในกรณีเส้นทางระยะสั้นให้ครอบคลุมพื้นที่การจราจร ในการดำเนินการจัดสร้างเส้นทางใหม่ต้องจัดให้มีไหล่ทางที่ได้มาตรฐานตลอดเส้นทางเพื่ออำนวยความสะดวกผู้ซึ่งจักรยานอีกทั้งเมื่อกำหนดสิทธิเสรีภาพไว้ในรัฐธรรมนูญแล้วถ้ามีการละเมิดสิทธิของผู้ซึ่งจักรยานก็สามารถยกบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญเพื่อใช้สิทธิทางศาลหรือยกเป็นข้อต่อสู้ได้

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๕๐ มาตรา ๔๓ มาตรา๔๙ มาตรา๕๑ มาตรา๖๐ และมาตรา๖๑ ได้กล่าวถึง สิทธิ เสรีภาพในความเป็นพลเมือง เป็นสิทธิ เสรีภาพเกี่ยวกับการที่สามารถเรียกร้องความต้องการขั้นพื้นฐานจากรัฐในฐานะ ที่เป็นราษฎรของรัฐ ซึ่งรัฐมีหน้าที่ให้การสนองตอบในรูปของบริการสาธารณะ ถือเป็นสิทธิที่จะเรียกขอได้ จะรับเอาได้ หรือเป็นสิทธิที่ตามมาด้วยโดยที่งอกขึ้นมาจากความเป็นพลเมืองหรือเป็น ราษฎรของรัฐ โดยที่รัฐไม่อาจจะปฏิเสธความรับผิดชอบหรือความช่วยเหลือด้วยการเพิกเฉยไม่กระทำการตอบสนองตามความเรียกร้องต้องการของประชาชนซึ่งรัฐมีหน้าที่ให้ความคุ้มครอง ผู้ซึ่งจักรยานมีสิทธิเสรีภาพในความเป็นพลเมืองเป็นสิทธิเสรีภาพเกี่ยวกับการที่สามารถเรียกร้องความต้องการขั้นพื้นฐานจากรัฐในฐานะที่เป็นราษฎรของรัฐซึ่งรัฐมีหน้าที่ในการสนองตอบในรูปของบริการสาธารณะ สิทธิ เสรีภาพความเป็นพลเมืองได้แก่ การมีเส้นทางสัญจรที่มีประสิทธิภาพ การมีเส้นทางสัญจรที่สนองตอบต่อผู้ซึ่งจักรยาน สิทธิได้รับการอำนวยความสะดวกในขี่จักรยานในเขตชุมชนเมืองและชนบท และสิทธิในการใช้ไหล่ทางเป็นเส้นทางสัญจรในเขตทางหลวงทั้ง ๖ ประเภทตามกฎหมายจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.๒๕๕๐ มาตรา ๓๐ รัฐไม่อาจปฏิเสธความเป็นกลาง หรือ ความเป็นธรรมด้วยการละเลยเพิกเฉยไม่ยื่นมือเข้าไปช่วยหรือหยิบบั้นโอกาสอันพึงมีพึงได้ให้กับประชาชนได้รับอย่างเสมอภาคเท่าเทียมกันโดยที่ไม่มีใครได้เปรียบเสียเปรียบเพราะความแตกต่างตามธรรมชาติและเพราะการกระทำหรือละเว้นการกระทำของรัฐที่ไม่เท่าเทียมกัน เช่น การเสมอกันในกฎหมายการไม่ถูกเกณฑ์แรงงานการได้รับสิ่งอำนวยความสะดวกอันเป็นสาธารณะการได้รับความคุ้มครองโดยรัฐและสิทธิได้รับความช่วยเหลือจากรัฐโดยสิทธิในความเสมอภาคของผู้ซึ่งจักรยานตามรัฐธรรมนูญ ๕๐ที่เห็นได้ชัดเจนได้แก่ความเสมอภาคในการเลือกใช้นานพาหนะในทางสัญจรรัฐจะต้องจัดให้มีเส้นทางสัญจรสำหรับจักรยานให้มีความเสมอภาคกับยานพาหนะประเภทอื่นมีเส้นทางจักรยานที่มีประสิทธิภาพและความปลอดภัยต่อผู้ซึ่งจักรยานเฉกเช่นเดียวกับพาหนะอื่นๆ



## ๒. สิทธิได้รับความคุ้มครองทางแพ่งและทางอาญาในกรณีได้รับผลกระทบต่อสิทธิของคนใช้จักรยานบนทางสัญจร

การขับขี่รถบนท้องถนนไม่ว่าจะเป็นถนนในเขตเมืองหรือถนนในเขตชนบทย่อมต้องมีกฎกติกา มารยาท ในการขับขี่หากการขับขี่รถในท้องถนนเป็นไปด้วยความเรียบร้อยปลอดภัยทุกประการก็คงไม่เกิดกฎหมายจราจรทางบกกฎหมายประกันภัยหรือกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับภัยทางถนนแต่เนื่องจากอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้นทุกวันโดยแต่ละครั้งจะนำมาซึ่งความเสียหายแก่ชีวิตร่างกาย ทรัพย์สินต่าง ๆ ของบุคคลก่อให้เกิดปัญหาต่อสังคมและเศรษฐกิจโดยรวมเป็นอย่างมากรัฐจึงได้ออกกฎหมายทั้งทางแพ่งและทางอาญาเพื่อให้ประชาชนผู้เสียหายจากอุบัติเหตุได้รับความคุ้มครองสิทธิ ป้องกันและปราบปรามผู้ก่อภัยทั้งหลายให้สังคมอยู่ร่วมกันอย่างสันติกฎหมายแพ่งและกฎหมายอาญา ที่ผู้ขับขี่จักรยานจำเป็นต้องเรียนรู้ถึงสิทธิที่จะได้รับความคุ้มครองในชั้นนี้ขอกกล่าวถึงความรับผิดทางแพ่ง ความรับผิดอาญาตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ และประมวลกฎหมายอาญา เป็นหลัก เหตุที่ต้องศึกษาเนื่องจากมาตรา ๖๔ แห่งประมวลกฎหมายอาญาบัญญัติไว้ในลักษณะปิด ปากว่าบุคคลจะแก้ตัวว่าไม่รู้กฎหมายเพื่อให้พ้นจากความรับผิดในทางอาญาไม่ได้แต่ถ้าศาลเห็นว่า ตามสภาพและพฤติการณ์ผู้กระทำความผิดอาจจะไม่รู้ว่ากฎหมายบัญญัติว่าการกระทำนั้นเป็น ความผิดศาลอาจอนุญาตให้แสดงพยานหลักฐานต่อศาลและถ้าศาลเชื่อว่าผู้กระทำไม่รู้ว่ากฎหมาย บัญญัติไว้เช่นนั้นศาลจะลงโทษน้อยกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้ สำหรับความผิดนั้นเพียงใดก็ได้ดังนั้นผู้ ขับขี่จักรยานจึงต้องศึกษาเรียนรู้ถึงความคุ้มครองสิทธิเมื่อเกิดการละเมิดต่อสิทธิทั้งในทางแพ่งและ ทางอาญาเพื่อเป็นหลักในการเรียกร้องค่าเสียหายที่เกิดขึ้น

### ๒.๑ ความรับผิดในการละเมิดสิทธิผู้ขี่จักรยานตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

กฎหมายที่คุ้มครองสิทธิผู้ขี่จักรยานที่ปรากฏในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์อยู่ใน มาตรา ๔๒๐ มาตรา ๔๒๕ มาตรา ๔๒๘ มาตรา ๔๓๗ มาตรา ๔๓๘ มาตรา ๔๔๔ มาตรา ๔๔๕ และ ๔๔๖ ซึ่งจะวิเคราะห์ดังต่อไปนี้

#### ๒.๑.๑ การกระทำละเมิด

จากองค์ประกอบของการทำละเมิดตามมาตรา ๔๒๐ คำว่าผู้ใดจะหมายถึงบุคคล โดยบุคคล หมายถึง สิ่งซึ่งสามารถมีสิทธิและหน้าที่ได้ตามกฎหมาย แบ่งเป็น ๑) บุคคลธรรมดา ๒) นิติบุคคล การกระทำในการละเมิดเป็นไปได้ทั้งบุคคลธรรมดาและนิติบุคคลแต่ในที่นี้การละเมิดต่อผู้ขี่ จักรยานผู้ที่กระทำการละเมิดในกรณีการเกิดอุบัติเหตุผลการกระทำละเมิดโดยตรงก็จะเป็นบุคคล ธรรมดาแต่ถ้ามีนิติบุคคลร่วมละเมิดด้วยก็อาจเข้าตามมาตรา ๔๒๕ โดยนายจ้างต้องร่วมกันรับผิดกับ ลูกจ้างในผลแห่งละเมิด ซึ่งลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้างนั้น ในการกระทำละเมิดจะกระทำโดย จงใจหรือประมาทเลินเล่อก็ตามซึ่งการกระทำโดยไม่มีอำนาจกระทำตามกฎหมายทำให้บุคคลหรือนิติ บุคคลอื่นเสียหายได้แก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สิน และสิทธิผู้ที่ทำละเมิดจำต้องชดใช้ ค่าเสียหายจากการกระทำละเมิดนั้น ดังนั้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นกับผู้ขี่จักรยานในกรณีเกิดรถยนต์ชน ผู้ขี่จักรยานย่อมมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจากการละเมิดโดยความเสียหายที่เกิดขึ้นจะต้องมี องค์ประกอบของการทำละเมิดตามมาตรา ๔๒๐ ครบถ้วน ในการเรียกร้องค่าเสียหายเท่าได้นั้นก็มี

กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา ๔๒๕ และมาตราอื่นที่เกี่ยวข้อง ซึ่งผู้วิจัยจะได้กล่าวต่อไป

### ๒.๑.๒ นายจ้างต้องร่วมกันรับผิดชอบลูกจ้างในการละเมิด

เมื่อเกิดอุบัติเหตุหรือมีการกระทบสิทธิผู้ซึ่งจักรยานในทางสัญจรการเรียกร้องสิทธิใน พพ. มาตรา ๔๒๕ นั้นประการแรกจะต้องพิจารณาถึงองค์ประกอบในการละเมิดหรือการกระทบสิทธิว่าเข้าองค์ประกอบมาตรา ๔๒๐ หรือยังประเด็นพิจารณาต่อไปถ้าเข้าองค์ประกอบตามมาตรา ๔๒๐ ซึ่งเป็นองค์ประกอบพื้นฐานในการทำละเมิดแล้วก็พิจารณาต่อไปว่าในการละเมิดนั้นเข้าองค์ประกอบของการทำละเมิดตาม พพ. มาตรา ๔๒๕ หรือไม่ ประเด็นพิจารณาว่าเข้าองค์ประกอบของการทำละเมิดตาม พพ. มาตรา ๔๒๕ ได้แก่ การกระทำของลูกจ้างต้องเป็นการละเมิดต่อบุคคลอื่นโดยผู้อื่นได้รับความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สิน และสิทธิ ประเด็นพิจารณาต่อมาต้องพิจารณาความสัมพันธ์ว่าเป็นนายจ้างและลูกจ้างกันในขณะกระทำละเมิดหรือไม่ และการกระทำของลูกจ้างเป็นการละเมิดในทางการที่จ้างเช่นนายจ้างสั่งให้นำสินค้าไปส่งที่จังหวัดสุโขทัยแต่ขณะไปส่งสินค้าได้เชื่อมขบวนรถจักรยานก็ถือว่าเหตุการณ์ละเมิดที่เกิดขึ้นเป็นไปในทางการที่จ้างและประเด็นสุดท้ายการกระทำของลูกจ้างต้องเป็นการละเมิดในทางการที่จ้างและนายจ้างต้องร่วมรับผิดชอบลูกจ้างอย่างลูกหนี้ร่วมนั้นโดยผู้เสียหายจะเรียกร้อง ฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายกับลูกจ้างหรือนายจ้างคนไหนก็ได้ที่ใครก็ได้ว่าเมื่อมีการการละเมิดหรือกระทบสิทธิผู้ซึ่งจักรยานในทางสัญจรตามมาตรา ๔๒๕ สิทธิผู้ซึ่งจักรยานสามารถฟ้องร้องบังคับให้นายจ้างต้องร่วมรับผิดชอบลูกจ้างอย่างลูกหนี้ร่วมโดยผู้เสียหายจะเรียกร้อง ฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายกับลูกจ้างหรือนายจ้างคนไหนก็ได้

### ๒.๑.๓ ผู้ว่าจ้างทำของไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันผู้รับจ้างได้ก่อ

การละเมิดสิทธิของผู้ซึ่งจักรยานมีหลักในการพิจารณาว่าผู้ใดเป็นผู้รับผิดชอบในการเสียหาย มาตรา ๔๒๘ กล่าวว่าผู้ว่าจ้างทำของไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่ผู้รับจ้างได้ก่อขึ้นแก่บุคคลภายนอกในระหว่างทำงานที่จ้างเว้นแต่ ผู้ว่าจ้างผิดในการทำงานที่สั่งให้ทำได้แก่ความเสียหายเป็นผลโดยตรงจากงานที่สั่งให้ทำและลักษณะของงานที่สั่งให้ทำผู้ว่าจ้างเป็นผู้ผิดในคำสั่งที่ตนให้ไว้และผู้ว่าจ้างเป็นผู้ผิดในการเลือกหาผู้รับจ้างเองจะเห็นว่าผู้รับจ้างจะต้องรับผิดชอบในการละเมิดกับบุคคลภายนอกในงานที่จ้างยกเว้นนายจ้างจะต้องร่วมรับผิดชอบอยู่ด้วยกัน ๓ กรณีตามมาตรา ๔๒๘ เท่านั้น แต่ถ้าข้อยกเว้นทั้ง ๓ กรณีที่ผู้ว่าจ้างจะต้องรับผิดชอบโดยผู้รับจ้างได้รู้หรือควรรู้แต่ยังดำเนินการตามเจตนารมณ์ของผู้ว่าจ้างแล้วเป็นการกระทำให้เกิดละเมิดบุคคลภายนอกผู้รับจ้างอาจเข้าข่ายร่วมกันกระทำความผิดได้ สรุปได้ว่าเมื่อเกิดการละเมิดสิทธิของผู้ซึ่งจักรยานผู้ว่าจ้างไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายในงานที่จ้างผู้รับผิดในความเสียหายได้แก่ผู้รับจ้างเว้นแต่ผู้ว่าจ้างจะต้องรับผิดชอบเมื่อเข้าเงื่อนไขที่จะต้องรับผิดชอบตามมาตรา ๔๒๘

### ๒.๑.๔ ความรับผิดชอบในการเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะ

ในกฎหมาย มาตรา ๔๓๗ บุคคลใด ครอบครอง หรือ ควบคุมดูแล ยานพาหนะ ใดๆ อันเดินด้วย กำลังเครื่องจักรกลบุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้นนั้นเว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั้นเองความข้อนี้ให้ใช้บังคับได้ตลอดถึงบุคคลผู้มีไว้ในครอบครองของตนซึ่งทรัพย์สินเป็นของ

อันตรายได้โดยสภาพหรือโดยความมุ่งหมายที่จะใช้หรือโดยอาการกลไกของทรัพย์สินนั้นด้วย ประเด็น ความรับผิดในการเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะในมาตรา ๔๓๗หลักในการพิจารณาในการรับผิด ได้แก่ต้องมีเจ้าของหรือบุคคลผู้ควบคุมต้องมียานพาหนะ ใดๆ อันเดินด้วย กำลังเครื่องจักรกล และประการสุดท้ายต้องก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นแต่มีข้อยกเว้นความรับผิดได้แก่ความเสียหายเกิดแต่เหตุสุดวิสัยเช่นเหตุอันจวนตัวรู้แต่ไม่สามารถป้องกันได้และความผิดของผู้เสียหายเช่น ผู้เสียหายจงใจหรือประมาททำให้ตนเสียหายสรุปได้ว่าถ้าเกิดกรณีกระทบสิทธิผู้ซึ่งจกรยานสิทธิในการ ได้รับค่าสินไหมทดแทนดูที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะกระทำโดยตนเองก็ต้องรับผิดด้วยตนเองแต่มี ข้อยกเว้นความรับผิดอยู่ ๒ ประเด็นได้แก่ ความเสียหายเกิดแต่เหตุสุดวิสัยและความผิดของผู้เสียหาย เอง แต่ถ้าผู้ขับขี่ยานพาหนะถูกใช้ให้เป็นผู้ขับขี่ผู้ที่ใช้อาจจะต้องร่วมกันรับผิดกับผู้ขับขี่แล้วแต่กรณี

### ๒.๑.๕ ศาลเป็นผู้กำหนดค่าสินไหมทดแทน

“ ค่าสินไหมทดแทนจะพึงใช้ โดยสถานใด เพียงใด นั้น” คำว่า โดยสถานใด น่าจะ หมายถึงวิธีที่จะให้ค่าสินไหมทดแทน เช่นจะให้เป็นตัวเงินหรือเป็นค่าสินไหมทดแทนอย่างอื่นที่ไม่ใช่ ตัวเงิน ตามที่ได้บัญญัติไว้ใน มาตรา ๔๔๖ หรือ มาตรา ๔๔๗ ส่วนคำว่า เพียงใด นั้นมี ความหมาย กว้าง ซึ่งควรจะหมายถึงทั้งความรับผิดของผู้ทำละเมิดว่าจะมีแค่ไหน และทั้งจำนวนค่าสินไหม ทดแทนว่าจะมีเท่าใดด้วยซึ่งมาตรานี้ยก ให้เป็นดุลพินิจของศาลโดยอาศัยพฤติการณ์และความ ร้ายแรงแห่งละเมิดเป็นหลัก

“ ค่าสินไหมทดแทน ฯลฯ รวมทั้งค่าเสียหายอันจะพึงบังคับให้ใช้เพื่อความเสียหาย ใดๆ อันได้ก่อให้เกิดขึ้น นั้นด้วย” ความที่ว่า เพื่อความเสียหายอย่างไร ใดๆ อันได้ก่อให้เกิดขึ้น นั้น จะหมายถึงความเสียหายใด ๆ อันเป็นผลเกิดจากการทำละเมิดนั้นทั้งสิ้น หรือว่าหมายความเพียง ความเสียหายที่เป็นผลโดยตรงและใกล้ชิดกับการกระทำ ละเมิดนั้นเท่านั้นการที่ศาลจะวินิจฉัยว่า ความเสียหายใด แค่นั้น ผู้ทำละเมิดจึงจะต้องรับผิดนั้นเป็นของที่ยากยิ่ง ประการหนึ่งตามหลัก กฎหมายอังกฤษเรียกว่า remoteness of consequence หรือ remoteness of damage ซึ่งมี หลักพอจะยึดถืออยู่ ๒ หลัก คือ

๑. ถือเอาการมองเห็นผลแห่งการทำละเมิดหรืออาจจะคาดคะเนเห็นผลนั้นได้ ในขณะที่ทำ ละเมิดเป็นสำคัญ แต่จะไม่จำเป็นต้องเป็นการมองเห็น หรืออาจมองเห็นของผู้ทำละเมิด เอง เพียงแต่บุคคลธรรมดาในฐานะเป็นผู้ทำละเมิดนั้น อาจมองเห็นได้แล้วก็ถือว่าผู้ทำละเมิดต้องรับ ผิดในความเสียหายอันเกิดจากการ ทำละเมิดเช่นนั้น

๒. ถือเอาผลที่เกิดขึ้นนั้นว่าสืบเนื่องมาจากการทำละเมิดหรือไม่ ถ้าเป็นผลสืบ เนื่องมาจากการทำละเมิดและขณะทำละเมิดสามัญชนในฐานะเช่นนั้น ย่อมรู้อยู่ว่าต้องมีความเสียหาย หนึ่งอย่างใดเกิดขึ้น จากการ ทำละเมิดของตนแล้ว ผู้ทำละเมิดต้องรับผิดในความเสียหายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการทำละเมิดนั้น ไม่ว่าตนหรือบุคคลธรรมดาที่ตกอยู่ในฐานะอย่างผู้ทำละเมิดนั้นจะ มองเห็น หรืออาจจะมองเห็นความเสียหายนั้นหรือไม่ก็ตาม เช่น ก. ทิ้งก้นบุหรี่ลงบนกองฟาง ถ้ากอง ฟางนั้น อยู่ห่างบ้าน ข. ประมาณ ๔ - ๕ เส้น และจากกองฟางไปถึงบ้าน ข. นั้นไม่มีสิ่งใดที่จะเป็น เชื้อเพลิงนำไปสู่การไหม้บ้าน ข. ได้ แต่บังเอิญขณะที่ไฟไหม้ กองฟางอยู่นั้น มีลมพัดเอาฟางที่ติด ไฟปลิวไปถูกบ้าน ข. เข้า ไฟจึงไหม้บ้าน ข. หหมด ถ้าถือตามหลักนี้แล้ว ก. ก็ยังต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิด แก่บ้าน ข. อยู่นั่นเอง เพราะขณะที่ ก. ทิ้งก้นบุหรี่ไปย่อมเห็นได้แล้วว่ากองฟางนั้นต้อง

ติดไฟ และการที่บ้าน ข. ถูกไฟไหม้ก็จะปฏิเสธไม่ได้ว่าไม่ใช่เกิดจากกันบูหรือที่ต้นทั้งบนกองฟางนั้น ถ้าถือตามหลักแรกที่ถือเอาการมองเห็นหรืออาจจะมองเห็นในขณะที่ทำละเมิดเป็น สำคัญแล้ว ก. ก็ไม่น่าจะต้อง รับผิดชอบในความเสียหายของบ้าน ข.สำหรับศาลไทยเรา ยังไม่มีคำพิพากษาฎีกาฉบับใดพิพากษาวางหลักเกณฑ์ในเรื่องความรับผิดของผู้ทำ ละเมิดไว้โดยแน่นอนลงไป แต่พอจะจับ แนวได้ว่าศาลฎีกาถือเอาการมองเห็นหรืออาจมองเห็นผลแห่งการทำละเมิดเป็นหลัก ดังจะเห็นได้จากคำพิพากษาฎีกาต่อไปนี้

คำพิพากษาฎีกาที่ ๘๐๙/๒๔๘๗ ระหว่างนายพั้ว แพ่นจันทร์ ผู้รับมอบอำนาจจากวัดสนธิ โจทก์ นายเหมหรือผู้ยักกับพวก จำเลย ซึ่งข้อเท็จจริงมีว่า จำเลยสมคบกันมีปืนและไม้เข้าทำการขัดขวางงานของวัดสนธิ ห้ามมิให้มนิราเล่นโดยไม่มีอำนาจ เป็นเหตุให้มนิราต้องเลิก และทำให้โจทก์ขาด รายได้ในกรณีเรียกรับเงินจากประชาชนผู้มาดูงาน ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า การกระทำของจำเลยเป็นการรบกวน จำกัดตัดเสรีภาพของวัดในการที่จะดำเนินงาน จนทำให้ขาดประโยชน์ควรได้ประโยชน์ที่ขาดจึงเป็นค่าเสียหายโดยตรงจากการทำละเมิดของจำเลย ซึ่งจำเลยจะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนให้โจทก์ จะว่าไกลต่อเหตุไม่ได้คำพิพากษาฎีกาฉบับนี้ใช้คำว่า “ ประโยชน์ที่ทางวัดขาดรายได้เป็นค่าเสียหายโดยตรงจากการทำละเมิดของจำเลยจะ ว่าไกลต่อเหตุไม่ได้” ซึ่งพอจะอนุมานได้ว่าค่าเสียหายโดยตรงจากการทำละเมิดนั้นย่อมเป็นค่าเสียหายที่บุคคลธรรมดามองเห็นได้อยู่

สรุปได้ว่าถ้าเกิดกรณีกระทบสิทธิผู้ซึ่งจกรยานสิทธิในการได้รับค่าสินไหมทดแทนว่าเท่าใดหรือจะดำเนินการสถานที่ใดนั้นตามมาตรา ๔๓๘ กำหนดให้ศาลวินิจฉัยตามเหตุแห่งพฤติการณ์ที่เกิดขึ้นและความร้ายแรงแห่งการละเมิดนั้น

### ๒.๑.๖ ผู้ทำละเมิดต้องชดใช้ค่าเสียหายทั้งในปัจจุบันและอนาคต

ความรับผิดเพื่อการเสียความสามารถประกอบการงานตามมาตรา ๔๔๔ เป็นบทบัญญัติที่กฎหมายลักษณะละเมิดกำหนดขึ้นเพื่อให้สิทธิผู้เสียหายที่ถูกกระทำละเมิดในร่างกายหรืออนามัยจะเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อชดเชยการที่ต้องเสียความสามารถประกอบการงานเป็นกรณีเฉพาะอันเป็นการเพิ่มเติมจากมาตรา ๔๒๐ ดังนั้นการวินิจฉัยความรับผิดเพื่อเสียความสามารถประกอบการงานตามมาตรา ๔๔๔ นี้จึงจะต้องพิจารณาหลักเกณฑ์ความรับผิดตามมาตรา ๔๒๐ ด้วย นอกจากนี้การเรียกค่าเสียหายเพื่อการเสียความสามารถประกอบการงานนั้นจะต้องคำนึงหลักเกณฑ์ความรับผิดดังที่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา ๔๔๔ อีกด้วยซึ่งมาตรา ๔๔๔ วรรคแรกบัญญัติว่าในกรณีทำให้เสียหายแก่ร่างกายหรืออนามัยนั้นผู้ต้องเสียหายชอบที่จะได้ชดใช้ค่าใช้จ่ายอันตนต้องเสียไปและค่าเสียหายเพื่อการที่เสียความสามารถประกอบการงานสิ้นเชิงหรือแต่บางส่วน ทั้งในเวลาปัจจุบันนั้นและในเวลาอนาคตด้วย

หลักเกณฑ์ในการพิจารณาความรับผิดกรณีเสียความสามารถประกอบการงานในเวลาปัจจุบันมาตรา ๔๔๔ วรรคแรก อาจเทียบได้กับมาตรา ๔๔๓ วรรค๒ ซึ่งเป็นเรื่องของผู้เสียหายต้องพักรักษาตัว ทำให้ระหว่างนี้ไปทำงานไม่ได้ย่อมขาดประโยชน์ทำมาหาได้เพราะไม่สามารถทำงานได้ ดังนั้นหลักเกณฑ์การรับผิดในมาตรา ๔๔๔ วรรคแรกมีความเสียหายแก่ร่างกายอนามัยและทำให้ไม่สามารถทำงานได้

หลักเกณฑ์ในการพิจารณาความรับผิดกรณีเสียความสามารถประกอบการงานในเวลาอนาคต การเสียความสามารถประกอบการงานในเวลาอนาคตเป็นเรื่องของการเรียกค่าเสียหาย

เพื่อความเสียหายในอนาคตซึ่งสามารถเรียกกันได้ หากเป็นอันแน่นอนแล้วว่าจะเกิดขึ้นต่อไปด้วย กล่าวคือ ผู้ต้องเสียหายแก่ความสามารถประกอบการงานจากการกระทำละเมิด ย่อมมีสิทธิที่จะเรียกค่าเสียหายเพื่อการเสียความสามารถประกอบการงานในเวลาอนาคตได้ หากปรากฏข้อเท็จจริงว่า มีความแน่นอนแล้วว่าความสามารถประกอบการงาน จะเกิดขึ้นต่อไปเวลาอนาคตแก่ผู้เสียหาย อันเป็นผลจากการกระทำละเมิด ซึ่งหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบแยกออกได้เป็น ๓ ประการได้แก่ประการแรก มีความเสียหายแก่ร่างกายหรืออนาคตประการที่สองทำให้เสียความสามารถประกอบการงาน และประการสุดท้ายเป็นที่แน่นอนว่า การเสียความสามารถประกอบการงานนั้นจะเกิดขึ้นต่อไปในเวลาอนาคตถ้าในเวลาพิพาทษาคติ เป็นพันวิสัยที่จะรู้ได้แน่นอนว่าความเสียหายนั้นได้มีแท้จริงเพียงใดศาลจะกล่าวในคำพิพากษาว่ายังสงวนไว้ซึ่งสิทธิที่จะแก้ไขคำพิพากษานั้นอีกภายในระยะเวลาไม่เกินสองปีก็ได้

จากบทวิเคราะห์ถ้าหากมีการละเมิดสิทธิผู้ซึ่งจักกรยานตามมาตรา ๔๔๔ ผู้ซึ่งจักกรยานสามารถเรียกร้องค่าใช้จ่ายอันตนต้องเสียไป และค่าเสียหายเพื่อการที่เสียความสามารถประกอบการงานสิ้นเชิงหรือแต่บางส่วน ทั้งในเวลาปัจจุบันนั้นและในเวลาอนาคตได้ด้วย

### ๒.๑.๗ การใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอก

ผลกระทบของการเสียความสามารถประกอบการงานที่มีต่อบุคคลภายนอก เนื่องจากในบางครั้งผู้เสียหายซึ่งต้องเสียความสามารถประกอบการงาน เป็นบุคคลที่มีความผูกพันตามกฎหมาย จะต้องทำการงานให้เป็นคุณแก่บุคคลภายนอกในครัวเรือน หรืออุตสาหกรรมของบุคคลภายนอก การที่ผู้ทำละเมิดมาทำให้ผู้เสียหายต้องเสียความสามารถประกอบการงานโดยสิ้นเชิงหรือแต่บางส่วน ไม่ว่าจะในเวลาปัจจุบันและหรือในเวลาอนาคตเช่นนี้ย่อมทำให้บุคคลภายนอกที่ควรจะได้คุณประโยชน์จากการทำงานของผู้เสียหาย ต้องขาดประโยชน์หรือได้รับความเสียหายอันเป็นผลโดยตรงจากการทำละเมิดไปด้วย

จากบทบัญญัตินี้จะเห็นได้ว่า บุคคลภายนอกที่ต้องเสียหายจากการขาดประโยชน์ในกรณีที่ผู้เสียหายเสียความสามารถประกอบการงาน จนไม่สามารถทำงานให้แก่ครัวเรือน หรืออุตสาหกรรมของบุคคลภายนอกได้ มีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อการที่ตนต้องขาดแรงงานในครัวเรือนหรือในอุตสาหกรรมของตนได้ แล้วแต่กรณี

ในกรณีบุคคลภายนอกต้องขาดแรงงานในอุตสาหกรรม เพราะผู้เสียหายเสียความสามารถประกอบการงาน ย่อมไม่ค่อยมีปัญหาอะไรนัก เนื่องจากเป็นกรณีที่นายจ้างตามสัญญาจ้างแรงงาน” ต้องจ่ายค่าจ้างให้แก่ผู้เสียหายที่เสียความสามารถประกอบการงานนั้นในระหว่างที่พักรักษาตัว โดยบุคคลภายนอกที่เป็นนายจ้างนั้นไม่ได้ผลของการงานของผู้เสียหายเลย ทั้งนี้เป็นผลเนื่องมาจากการกระทำของผู้ทำละเมิดนั่นเอง นายจ้างจึงมีสิทธิฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้ทำละเมิดแก่ผู้เสียหายที่เป็นลูกจ้างตนได้ หรือในบางกรณีที่ลูกจ้างต้องเสียความสามารถประกอบการงานแล้ว ปรากฏว่านายจ้างต้องได้รับความเสียหาย เช่น ลูกจ้างเป็นช่างฝีมือ ซึ่งหากคนอื่นทดแทนได้ยาก หรือจ้างดาราดาราแสดงภาพยนตร์ และมีผู้ทำละเมิดเป็นเหตุให้ดาราดาราผู้นั้นต้องเสียความสามารถประกอบการงาน คือพิการหรือเสียโฉม ฯลฯ ทำให้ไม่สามารถแสดงภาพยนตร์เป็นพระเอกตามที่จ้างต่อไปได้ และจะหากคนอื่นถ่ายแทนก็ไม่ได้ เพราะได้ถ่ายทำไปแล้วบางส่วนเช่นนี้ เจ้าของภาพยนตร์ก็ย่อมได้รับความเสียหาย และมีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้ทำละเมิดได้ตามมาตรา ๔๔๕

ส่วนกรณีของบุคคลภายนอกขาดแรงงานในครัวเรือนตามมาตรา ๔๔๕ จากการศึกษาผู้วิจัยเห็นว่าเป็นเรื่องของบุคคลภายนอกเรียกค่าสินไหมทดแทนแก่การที่ต้องเสียหายเพราะขาดผู้ประกอบการงานในครัวเรือน หรือการทำงานบ้านต่างๆ อาทิเช่น การปิดกวาดเช็ดถูบ้าน การซักผ้า การทำครัว ฯลฯ ซึ่งปกติผู้เสียหายที่เป็นสามีภริยา หรือบุตรของบุคคลภายนอก เป็นผู้ทำหน้าที่ทำการงานนั้นแต่โดยผลของการทำละเมิดทำให้ผู้เสียหายต้องเสียความสามารถประกอบการงาน และไม่ได้ทำการงานในครัวเรือนนั้น บุคคลภายนอกนั้นจึงได้รับความเสียหายและอาจต้องจ้างผู้อื่นมาทำแทน เช่น ปกติผู้เสียหายเป็นแม่บ้านจัดการเรือนด้วยตนเอง แต่เมื่อผู้เสียหายต้องพินิจการจากการทำละเมิดช่วยเหลือตัวเองไม่ได้ นอกจากจะเป็นภาระแก่สามีแล้วสามียังต้องจ้างคนรับใช้มาทำหน้าที่ ซักผ้า ทำครัว และกวาดบ้านถูบ้านแทน เช่นนี้สามีของผู้เสียหาย ก็ถือได้ว่าเป็นบุคคลภายนอกที่เสียหายจากการขาดแรงงานในครัวเรือน มีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนได้ตามมาตรา ๔๔๕ นี้

กรณีตามมาตรา ๔๔๕ นี้ ไม่ใช่กรณีถึงขนาดจะเรียกค่าขาดไร้อุปการะได้ เพราะการเรียกค่าขาดไร้อุปการะเป็นกรณีที่สามี ภริยา บุพการี หรือบุตรของผู้เสียหายจะมีสิทธิเรียกได้ต่อเมื่อผู้เสียหายเสียชีวิตจากการทำละเมิดเท่านั้น ซึ่งจะต้องไปปรับเข้ากับบทบัญญัติในมาตรา ๔๔๓ วรรคสาม ที่บัญญัติว่า “ถ้าว่าเหตุที่ตายลงนั้นทำให้บุคคลคนหนึ่งคนใดต้องขาดไร้อุปการะตามกฎหมายไปด้วยไซ้ ท่านว่าบุคคลคนนั้นชอบที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น” แต่กรณีการเสียความสามารถประกอบการงานตามมาตรา ๔๔๔ ดังที่ได้กล่าวไว้แล้วในตอนต้นว่า ผู้เสียหายไม่ได้เสียชีวิตแต่อย่างใด และหากจะตีความว่าบุคคลภายนอกที่จะเรียกค่าขาดแรงงานในครัวเรือน เพราะผู้เสียหายถูกทำละเมิดให้เสียความสามารถประกอบการงานตามมาตรา ๔๔๔ เรียกค่าขาดไร้อุปการะได้แล้ว ก็อาจจะเป็นการเรียกค่าเสียหายที่ซ้ำซ้อนกันกับการเรียกค่าเสียความสามารถประกอบการงานของผู้เสียหายได้ เพราะค่าอุปการะเลี้ยงดูก็เป็นเงินที่ผู้เสียหายได้มาจากการประกอบการงานของผู้เสียหายได้ เพราะค่าอุปการะเลี้ยงดูก็เป็นเงินที่ผู้เสียหายได้มาจากการประกอบการงานของผู้เสียหายเช่นเดียวกัน

แต่อย่างไรก็ดี หากเป็นกรณีที่ผู้เสียหายมีอาการหนักจนถึงขั้นเสียชีวิต บุคคลภายนอกก็ย่อมจะเรียกค่าขาดแรงงานในครัวเรือนได้ ตามมาตรา ๔๔๕ และเรียกค่าขาดไร้อุปการะตามมาตรา ๔๔๓ ได้ด้วย แต่ทั้งนี้ในกรณีค่าเสียหายอย่างหลังจากการศึกษาผู้วิจัยเห็นว่า ต้องพิจารณาว่าผู้เสียหายได้ดำเนินคดีฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายใดๆ ไว้หรือไม่ หากยังไม่ดำเนินคดีไว้เลย บุคคลภายนอก ซึ่งเป็นทายาทตามกฎหมายย่อมฟ้องร้องเรียกค่าขาดไร้อุปการะและค่าเสียหายอื่นๆ ได้ตามมาตรา ๔๔๓ แต่หากได้ดำเนินคดีฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายเพื่อการเสียความสามารถประกอบการงานและค่าเสียหายอื่นๆ ไว้แล้ว และผู้เสียหายจึงตายลงในภายหลัง แต่อยู่ในระหว่างพิจารณาตัดสินของศาล ในกรณีนี้ จากการศึกษาผู้วิจัยเห็นว่า แม้คำฟ้องจะตั้งต้นคดีมาเรียกค่าเสียหายความสามารถประกอบ การงานตามมาตรา ๔๔๔ และไม่ใช่คำฟ้องที่ทายาทเรียกค่าขาดไร้อุปการะตามมาตรา ๔๔๓ มาแต่แรก แต่หลังจากทายาทเข้ามาในคดีแทนผู้เสียหายที่เป็นคู่ความผู้มรณะแล้ว ศาลก็อาจใช้อำนาจแรก แต่หลังจากทายาทเข้ามาในคดีแทนผู้เสียหายที่เป็นคู่ความผู้มรณะแล้ว ศาลก็อาจใช้อำนาจตามมาตรา ๔๓๘ กำหนดค่าขาดไร้อุปการะ, ค่าขาดประโยชน์ทำมาหาได้เพราะไม่สามารถประกอบการงาน และค่าเสียหายอื่นๆ ตามมาตรา ๔๔๓ แทนการเรียกค่าเสียหายเพื่อการเสียความสามารถประกอบการงานได้ ตามหลักในบทบัญญัติมาตรา ๔๓๘ ที่ว่า “ค่าสินไหมทดแทน

จะถึงใช้โดยสถานใดเพียงใดนั้น ให้ศาลวินิจฉัยตามควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด”  
นั่นเอง

สรุปได้ว่ามาตรา ๔๔๕ ผลกระทบของการเสียความสามารถประกอบกิจการงานที่มีต่อบุคคลภายนอกเนื่องจากในบางครั้งผู้เสียหายซึ่งต้องเสียความสามารถประกอบกิจการงาน เป็นบุคคลที่มีความผูกพันตามกฎหมาย จะต้องทำการงานให้เป็นคุณแก่บุคคลภายนอก ในครัวเรือน หรืออุตสาหกรรมของบุคคลภายนอก การที่ผู้ทำละเมิดมาทำให้ผู้เสียหายต้องเสียความสามารถประกอบกิจการงานโดยสิ้นเชิงหรือแต่บางส่วน ไม่ว่าในเวลาปัจจุบันและหรือในเวลาอนาคตเช่นนี้ย่อมทำให้บุคคลภายนอกที่ควรจะได้คุณประโยชน์จากการทำงานของผู้เสียหาย ต้องขาดประโยชน์หรือได้รับความเสียหายอันเป็นผลโดยตรงจากการทำละเมิดไปด้วยการใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายในภายนอกย่อมคุ้มครองสิทธิของผู้ซึ่งจำกรยานเมื่อมีความผูกพันตามกฎหมาย จะต้องทำการงานให้เป็นคุณแก่บุคคลภายนอก ในครัวเรือนโดยไม่ต้องถูกบุคคลภายนอกครัวเรือนเรียกร้องค่าเสียหายที่ไม่สามารถทำงานให้แก่บุคคลภายนอกได้โดยให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องจากผู้ทำละเมิดแทน

### ๒.๑.๘ ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความที่เสียหายอย่างอื่น อันมิใช่ตัวเงิน

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา ๔๔๖ ของไทยอันมีที่มาจากประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมันมาตรา ๘๔๗ ได้ให้สิทธิผู้เสียหาย เรียกค่าสินไหมทดแทนความเสียหายที่ไม่เป็นตัวเงินโดยจำกัดเฉพาะความเสียหายที่มีใช้ตัวเงินอันเกิดจาก กรณีทำละเมิดให้เขาเสียหายแก่ร่างกายอนามัยเสรีภาพหรือหญิงต้องเสียหายเพราะถูกละเมิดอันเป็นความ ผิด อาญาเกี่ยวกับเพศเช่นผลแห่งละเมิดทำให้ผู้เสียหายทุพพลภาพตลอดชีวิตนอกจากเรียกค่าเสียหายเพื่อการ เสียความสามารถประกอบกิจการงานตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา ๔๔๔ แล้วความทุพพลภาพยังเป็นที่มาของความทุกข์ ทรมานทางจิตใจจึงเรียกค่าเสียหายที่มีใช้ตัวเงินตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา ๔๔๖ ได้ด้วย สรุปได้ว่ามาตรา ๔๔๖ ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอย่างอื่น อันมิใช่ตัวเงินเป็นกฎหมายที่คุ้มครองสิทธิของผู้ซึ่งจำกรยานอีกมาตราหนึ่งแต่สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความที่เสียหายอย่างอื่น อันมิใช่ตัวเงินไม่สามารถโอนกันได้ และไม่ตกสืบไปถึงทายาท เว้นแต่สิทธินั้นจะได้รับสภาพกันไว้โดยสัญญาหรือได้เริ่มฟ้องคดีตามสิทธินั้นแล้ว

### ๒.๒ การกระทำความผิดในทางอาญาที่ต้องรับผิดชอบในการละเมิด

กฎหมายที่คุ้มครองสิทธิผู้ซึ่งจำกรยานที่ปรากฏในประมวลกฎหมายอาญาที่ต้องรับผิดชอบในการละเมิดจะกล่าวเฉพาะใน มาตรา ๕๙ มาตรา ๒๘๘ มาตรา ๒๙๑ มาตรา ๓๐๐ มาตรา ๓๗๔ และ ๓๙๐ ซึ่งจะเห็นว่าประมวลกฎหมายอาญาเป็นจุดเริ่มแรกในการคุ้มครองสิทธิผู้ซึ่งจำกรยานก่อนที่จะมีการเรียกร้องค่าเสียหายในทางแพ่งหรือในทางละเมิดโดยจะอธิบายดังต่อไปนี้

#### ๒.๒.๑ ความรับผิดชอบทางอาญาของบุคคล

ในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในการละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จำเป็นต้องมีความรู้ความเข้าใจองค์ประกอบความผิดของกฎหมายอาญาที่เป็นจุดเริ่มแรกในการคุ้มครองสิทธิผู้ซึ่งจำกรยานก่อนที่จะมีการเรียกร้องค่าเสียหายในทางแพ่งหรือในทางละเมิดสำหรับผู้เสียหาย ความรับผิดชอบในทางอาญาในกรณีที่กระทบสิทธิผู้ซึ่งจำกรยานตามมาตรา ๕๙ นั้นเป็นการกระทำทั้งที่มีเจตนาและไม่มีเจตนาแต่กฎหมายกำหนดความผิดไว้ให้ต้องรับผิดชอบเมื่อมีการ

กระทำความผิดทางอาญาซึ่งผู้ได้รับผลกระทบมีสิทธิที่จะดำเนินคดีในทางอาญาและเรียกร้องค่าเสียหายทางแพ่งเมื่อมีการละเมิดเกิดขึ้น

### ๒.๒.๒ เจตนาฆ่า

**มาตรา ๒๘๘** เป็น การกระทำความผิดโดยมีเจตนาตามมาตรา๕๙ วรรคแรกเป็นเจตนาโดยตรงได้แก่การประสงค์ต่อผลหรือเล็งเห็นผลของการกระทำในการกระทำความผิดที่เป็นความผิดเกี่ยวกับชีวิตและร่างกายเมื่อเกิดอุบัติเหตุหรือมีการละเมิดเกิดขึ้นโดยมีเจตนาฆ่า ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบห้าปีถึงยี่สิบปีเมื่อมีการกระทำความผิดตามมาตรา๒๘๘ ผู้เสียหายสามารถดำเนินคดีทั้งในทางอาญาและในทางแพ่งได้

**ตัวอย่าง** บรรยายฟ้องว่าจำเลยขับรถบรรทุกสิบล้อ ทางไม่ให้รถที่ตามมาแซง เมื่อเห็นรถโดยสารสวนมาใกล้จำเลยหยุดรถทันทีและหักหัวรถมาทางซ้าย รถที่ตามมาต้องหักกลับไปทางขวาและชนกับรถที่สวนมา เป็นเหตุให้คนตาย ทั้งนี้โดยจำเลยเล็งเห็นผลเจตนาให้คนตาย หรือประมาทเป็นเหตุให้คนตาย ดังนี้ ไม่เป็นฟ้องเคลือบคลุม ได้ความว่าจำเลยขับรถปิดทางและหยุดรถทันทีดังฟ้อง จำเลยเล็งเห็นผลว่าจะเกิดเหตุคนตายเป็นฆ่าคนโดยเจตนา ตาม ป.อ. มาตรา๒๘๘

### ๒.๒.๓ ประมาทเป็นเหตุถึงแก่ความตาย

**มาตรา ๒๙๑** ผู้ใดกระทำโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปี และปรับไม่เกินสองหมื่นบาทเมื่อมีการกระทำความผิดตามมาตรา๒๙๑ ผู้เสียหายสามารถดำเนินคดีทั้งในทางอาญาและในทางแพ่งได้

**ตัวอย่าง** การขับรถผ่านทางร่วมทางแยกนั้น เป็นหน้าที่ของผู้ขับขี่รถทุกเส้นทางที่มาบรรจบทางร่วมทางแยก จะต้องลดความเร็วลงให้อยู่ในอัตราความเร็วต่ำ เพื่อหลีกเลี่ยงอันตรายอันอาจเกิดจากการชนกันระหว่างรถที่กำลังแล่นผ่าน หาใช่ว่าผู้ที่ขับมาในทางเอกจะใช้ความเร็วในอัตราสูง โดยขับผ่านทางร่วมทางแยกไปโดยปราศจากความระวังรอ ไม่ว่าจะมียุทธในทางเดินรถทางโทแล่นมาถึงพร้อมกันหรือไม่ เมื่อจำเลยที่ ๑ ได้ขับรถแล่นเข้าไปในทางร่วมที่เกิดเหตุด้วยความเร็วสูง ทั้งที่ควรลดความเร็วลงเพื่อหลีกเลี่ยง มิให้เกิดเหตุขึ้น ทำให้ชนกับรถคันที่จำเลยที่ ๒ ขับมา เป็นเหตุให้มีคนตายและบาดเจ็บ ย่อมถือได้ว่าเหตุที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากความประมาทของจำเลยที่ ๑ ด้วย

### ๒.๒.๔ ประมาทเป็นเหตุอันตรายสาหัส

**มาตรา ๓๐๐** ผู้ใดกระทำโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายสาหัส ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ กระทำโดยประมาท ได้แก่ กระทำความผิด มิใช่โดยเจตนา แต่กระทำ โดยปราศจาก ความระมัดระวัง ซึ่ง บุคคล ในภาวะเช่นนั้น จักต้องมี ตาม วิสัย และ พฤติการณ์ และ ผู้กระทำ อาจใช้ความระมัดระวัง เช่นว่านั้นได้ แต่ หาได้ใช้ ให้เพียงพอไม่เมื่อมีการกระทำความผิดตามมาตรานี้ผู้ซึ่งจักรยานมีสิทธิที่จะดำเนินคดีทั้งในทางอาญาและในทางแพ่งได้

**คำพิพากษาฎีกา** ที่ ๗๒๑๓/๒๕๔๐ จำเลยที่ ๑ ขับรถบรรทุกสิบล้อบรรทุกอ้อย เป็นจำนวนมากล้นท้ายรถออกมา ทำให้ผู้ขับรถตามหลังมาในบางช่วงบางระยะไม่เห็นไฟท้ายรถคันที่จำเลยที่ ๑ ขับเพราะส่วนเกินของลำอ้อยที่บรรทุกมาบังไฟหมด จำเลยที่ ๑ ไม่ติดไฟสีแดงตามที่กฎหมายบังคับไว้เป็นเหตุให้จำเลยที่ ๒ ขับรถจักรยานยนต์ตามหลังมามองไม่เห็นท้ายรถบรรทุกที่จำเลยที่ ๑ ขับ ทำให้รถจักรยานยนต์พุ่งเข้าชนท้ายรถและจำเลยที่ ๒ ได้รับอันตรายสาหัส ถือว่า



จำเลยที่ ๑ ประมาทเลินเล่อ มีความผิดฐานกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้จำเลยที่ ๒ ได้รับอันตรายสาหัส

### ๒.๒.๕ เห็นผู้อื่นตกอยู่ในภยันตรายแห่งชีวิต

**มาตรา ๓๗๔** ผู้ใดเห็นผู้อื่นตกอยู่ในภยันตรายแห่งชีวิต ซึ่งตนอาจช่วยได้โดยไม่ควรกลัวอันตรายแก่ตนเองหรือผู้อื่น แต่ไม่ช่วยตามความจำเป็น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ศาสตราจารย์จิตติ ติงศภัทย์ อธิบายว่าความผิดตามมาตรานี้ ไม่เป็นการไม่กระทำ ไม่ใช่หน้าที่ตามกฎหมายที่ต้องกระทำเพื่อป้องกันผลมิให้ตายตามมาตรา ๔๙ วรรคท้าย ฉะนั้น ถ้าไม่ช่วยแล้ว เกิดมีความตาย ผู้ไม่ช่วยไม่มีความผิดฐานฆ่าคน และความผิดตามมาตรานี้ไม่ต้องมีผล ฉะนั้นการที่ไม่ช่วยจะตายหรือจะรอดไม่สำคัญ และการละเว้นไม่ช่วยตามความจำเป็นต้องเป็นการกระทำโดยเจตนา ถึงแม้การที่ควรจะช่วยหรือไม่ โดยไม่ต้องมีเจตนาในส่วนนั้นก็ตาม “อันตรายแก่ตนเองหรือผู้อื่น” กฎหมายมิได้กำหนดว่าถึงขนาดไหน กฎหมายไม่ได้บังคับให้ผู้ใดต้องเสี่ยงภัยเพื่อช่วยบุคคลอื่น จึงต้องวินิจฉัยตามความรู้สึกรู้สีกของคนทั่วไปว่า ควรกลัวอันตรายแก่ผู้กระทำหรือควรเสี่ยงต่ออันตรายนั้นหรือไม่เมื่อมีการกระทำความผิดตามมาตรา ๓๗๔ ถือเป็น การกระทำทางอาญาต่อแผ่นดินแต่ไม่ถือว่าเป็นการกระทำละเมิดต่อผู้เสียหาย

**ตัวอย่าง** แดง คำ และเชียว เสพสุรา แล้วพายเรือกลับบ้านด้วยกัน เกิดทะเลาะกัน นายคำใช้พายตีนายแดง มีบาดแผลและเรือล่ม นายคำ และนายเชียวว่ายน้ำได้ นายแดงจมน้ำ โดยนายคำและเชียวรู้ว่าแดงว่ายน้ำไม่เป็น ตามตัวอย่างไม่ได้ความว่าเรือล่มเพราะเหตุใดกัน กรณีตัวอย่าง นายคำผิดตามมาตรา ๒๕๕ ส่วนนายเชียวไม่ผิดตามมาตรา ๓๗๔ เพราะไม่ปรากฏว่า สามารถช่วยได้แต่ไม่ช่วย

### ๒.๒.๖ ประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ

กฎหมายมาตรา **๓๙๐** เกี่ยวพันกับมาตรา ๒๕๑ ซึ่งบัญญัติว่า ผู้ใดกระทำโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปี และปรับไม่เกินสองหมื่นบาท มาตรา ๒๕๕ ผู้ใดทำร้ายผู้อื่นจนเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่กายหรือจิตใจของผู้อื่นนั้น ผู้นั้นกระทำความผิดฐานทำร้ายร่างกาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินสี่พันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับและมาตรา ๓๐๐ ผู้ใดกระทำโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายสาหัส ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับการฝ่าฝืนกฎหมายแล้วเกิดกระทำผิดขึ้นจะถือว่ากระทำผิดโดยประมาทนั้น คำพิพากษาฎีกาที่ ๙๓๑/๒๔๘๔ วางหลักว่า การกระทำอันเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายต้องเป็นเรื่องในสภาพความผิดโดยตรง และคำพิพากษาฎีกาที่ ๑๖๖๑/๒๔๘๙ วางหลักว่าการฝ่าฝืนกฎหมายอันจะถือได้ว่าเป็นการกระทำโดยประมาท ตามกฎหมายลักษณะอาญา มาตรา ๔๓ นั้น ต้องได้ความว่า เนื่องจากการกระทำฝ่าฝืนกฎหมายนั้น เป็นเหตุให้เกิดการกระทำความผิดนั้นด้วย เช่นกฎหมายบังคับให้จุดคอมไฟรลในเวลาเดินรถกลางคืน จำเลยไม่จุดคอมไฟรลจึงโดนผู้อื่นเพราะมีดมองไม่เห็น ต้องถือว่าจำเลยประมาท แต่กรณีขับรถชนคนโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่นั้นเกี่ยวกับความสามารถของตัวบุคคล ผู้ขับขี่ ถ้าผู้ขับขี่มีความสามารถและเหตุที่ชนกันไม่ได้เกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่เพียงไม่มีใบอนุญาตให้ขับขี่เท่านั้นไม่ทำให้เป็นความผิดฐานประมาท

**คำพิพากษาฎีกาที่ ๕๖๗/๒๕๐๖** ผู้ที่ขับรถยนต์หกลีกรถที่จอดอยู่ขึ้นไปทางขวากินทางของรถฝ่ายที่สวนมา นั้น ตามวิสัยจะต้องเป็นฝ่ายใช้ความระมัดระวังให้เพียงพอ มิฉะนั้นอาจถือได้ว่าเป็นการเสี่ยงภัยของตนเอง จำเลยขับรถบรรทุกหกลีกรถที่จอดอยู่ไปทางขวาปิดทางรถที่กำลังลงสะพานสวนมาข้างหน้าโดยมิได้ชะลอความเร็ว ทำให้ผู้ขับขี่สวนมาไม่สามารถแก้ไขอย่างอื่นได้นอกจากห้ามล้อทันที เป็นเหตุให้รถที่สวนมาเสียหลักไหลเอียงไปชนรถจำเลยเกิดอันตรายแก่รถและผู้ที่นั่งมา จำเลยผิดฐานขับรถโดยประมาท

เมื่อมีการกระทำความผิดตามมาตรา ๓๙๐ ผู้ขับขี่รถยนต์มีสิทธิที่จะดำเนินคดีความได้ทั้งคดีความอาญาและในคดีความแพ่งได้เมื่อมีการกระทำความผิดเกิดขึ้น

### ๓. สิทธิตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์

การศึกษาวินัยห้วงข้อสิทธิตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์เพื่อเป็นประโยชน์สำหรับผู้ขับขี่รถยนต์ตลอดจนผู้ใช้ถนนเป็นเส้นทางสัญจรการเข้าใจสิทธิตามกฎหมายจราจรโดยศึกษาวิเคราะห์เป็นประเด็นหัวข้อดังต่อไปนี้

#### ๓.๑ กฎหมายจราจรที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยาน

กฎหมายจราจรที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานตามพ.ร.บ.จราจรทางบก ๒๕๒๒ อยู่ในมาตรา ๗๙-๘๕ ลักษณะ ๑๐ ว่าด้วยรถจักรยาน

##### ๓.๑.๑ ทางจักรยาน

มาตรา ๗๙ บัญญัติว่า ทางใดที่ได้จัดทำไว้สำหรับรถจักรยาน ผู้ขับขี่รถจักรยานต้องขับขี่ในทางนั้นและ ตามมาตรา ๑๔๗ หากผู้ใดฝ่าฝืนมีโทษปรับไม่เกิน ๒๐๐ บาท ทางใดจะเป็นทางเฉพาะของจักรยานนั้น “เจ้าพนักงานจราจร” จะเป็นผู้กำหนด จากข้อมูลที่ได้ศึกษากรณีเส้นทางจักรยานตามมาตรา ๗๙ ทางใดที่ได้จัดทำไว้สำหรับรถจักรยาน ผู้ขับขี่รถจักรยาน ต้องขี่ในทางนั้นในทางปฏิบัติข้อบังคับพนักงานจราจรเกี่ยวกับทางจักรยานนั้น เห็นจะมีแต่ “ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการกำหนดช่องทางเดินรถสำหรับจักรยาน พ.ศ.๒๕๕๓” ซึ่งกำหนดช่องทางเดินรถเฉพาะสำหรับเดินรถจักรยาน โดยมีความกว้างของช่องทาง ๑ เมตร ๒๐ เซนติเมตร ได้แก่คือบริเวณ ถนนหน้าพระลาน เฉพาะฝั่งด้านถนนมหาราชมุ่งหน้าถนนหน้าพระธาตุ ถนนหน้าพระธาตุ เฉพาะฝั่งด้านถนนหน้าพระลานมุ่งหน้าถนนราชินี ถนนราชินีเฉพาะฝั่งด้านถนนหน้าพระธาตุมุ่งหน้าถนนพระอาทิตย์และถนนพระอาทิตย์ เฉพาะฝั่งด้านถนนราชินีมุ่งหน้าถนนพระสุเมรุแต่เส้นทางดังกล่าวไม่เชื่อมโยงจนทำให้ผู้ต้องการใช้จักรยานสามารถใช้งานได้ ซึ่งถึงเวลาที่จะจัดเส้นทางจักรยานเพื่อให้ผู้ต้องการใช้จักรยานสามารถใช้ งานได้จริง ส่วนทางอื่นๆนอกจากนี้ที่กรุงเทพมหานครทำไว้ ๓๐ กว่าเส้นทาง เป็นแค่ทางที่ทำไว้อำนวยความสะดวกให้จักรยาน แต่ไม่ได้มีผลและสภาพบังคับตามกฎหมายแต่อย่างใดถ้าพิจารณาในส่วนของสิทธิของผู้ขับขี่จักรยานตามมาตรา ๗๙ ที่เขียนไว้ว่าทางใดที่ได้จัดทำไว้สำหรับรถจักรยาน ผู้ขับขี่รถจักรยานต้องขี่ในทางนั้นจากกฎหมายจราจรมาตรา ๗๙ แสดงให้เห็นว่าผู้ขับขี่รถยนต์มีสิทธิตามกฎหมายในการใช้เส้นทางที่กำหนดไว้ในกฎหมาย

การที่จะส่งเสริมวัฒนธรรมการขี่จักรยานในประเทศไทยผู้ที่มีหน้าที่ในการกำหนดเส้นทางจักรยานจะต้องดำเนินการให้มีผลและสภาพบังคับตามกฎหมายให้ครอบคลุมทุกจังหวัดโดยประสานความร่วมมือกับ กรุงเทพมหานคร องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทั้งองค์การบริหารส่วนจังหวัด เทศบาลและองค์การบริหารส่วนตำบลในการจัดทำกฎ ระเบียบ หรือข้อบัญญัติที่ส่งเสริมวัฒนธรรมการขี่จักรยานในประเทศไทยโดยกฎระเบียบ หรือข้อบัญญัติจะต้องออกให้ครอบคลุมทั้งงบประมาณและสภาพบังคับทางกฎหมายให้สามารถปฏิบัติอย่างจริงจังได้

### ๓.๑.๒ อุปกรณ์หลักสำหรับจักรยานที่ใช้ในทางเดินรถ

**ตามมาตรา ๘๐** เขียนว่ารถจักรยานที่ใช้ในทางเดินรถ ไหล่ทางหรือทางที่จัดไว้สำหรับรถจักรยานแสดงให้เห็นว่ากฎหมายให้สิทธิแก่ผู้ขี่จักรยานในการใช้ทางเดินรถ ไหล่ทางเป็นทางสัญจรได้เช่นเดียวกับพาหนะอื่น ๆ จะเห็นได้ว่าบริเวณไหล่ทาง รถจักรยานก็มีสิทธิในการขับขึ้นถ้าเกิดอุบัติเหตุขึ้นกับรถจักรยานคู่กรณีจะอ้างว่ารถจักรยานไม่มีสิทธิขับขึ้นบนทางหลวงแต่เนื่องจากกฎหมายกำหนดให้จักรยานสามารถขึ้นถนนได้เช่นเดียวกับพาหนะอื่น ๆ แต่ต้องอยู่บริเวณไหล่ทางหากเกิดอุบัติเหตุบริเวณไหล่ทางของทางหลวงทั้ง ๖ ประเภทจะอ้างเป็นความผิดของผู้ขี่จักรยานอย่างเดียวไม่ได้ต้องดูแลแต่ละกรณีในประเด็นอุปกรณ์หลักสำหรับจักรยานที่ใช้ในทางเดินรถในทางปฏิบัติการบังคับใช้กฎหมายยังไม่เคร่งครัดเป็นสาเหตุหนึ่งส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุกับผู้ขี่จักรยานและผู้ขี่พาหนะอื่นบนทางสัญจรและในส่วนของคุณภาพของอุปกรณ์ก็ยังคงขาดมาตรฐานเห็นควรผู้เกี่ยวข้องที่ดูแลมาตรฐานสินค้าจะเข้ามาควบคุมดูแลคุ้มครองผู้บริโภคอย่างจริงจัง

### ๓.๑.๓ การเปิดไฟหน้าของจักรยาน

**มาตรา ๘๑** ในเวลาต้องเปิดไฟตาม มาตรา ๑๑ หรือ มาตรา ๖๑ ผู้ขี่ขี่รถจักรยานอยู่ในทางเดินรถ ไหล่ทาง หรือทางที่จัดทำไว้สำหรับรถจักรยาน ต้องจุดโคมไฟแสงขาวหน้ารถเพื่อให้ผู้ขี่ขี่หรือคนเดินเท้า ซึ่งขี่รถหรือ เดินสวนสามารถมองเห็นรถการที่กฎหมายบังคับให้เปิดไฟหน้าของรถจักรยานเพื่อให้ผู้ขี่ขี่หรือคนเดินเท้า ซึ่งขี่รถหรือ เดินสวนสามารถมองเห็นรถเพื่อให้เกิดความปลอดภัยกับผู้ขี่ขี่หรือคนเดินเท้าใน ส่วนไฟรถจักรยานผู้วิจัยตั้งข้อสังเกตในปัจจุบันจะไม่มีโคมไฟติดหน้ารถดังนั้นในทางปฏิบัติผู้ขี่จักรยานย่อมปฏิบัติผิดกฎจราจรเสมอผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะให้มีการเขียนกฎหมายบังคับผู้ผลิตรถจักรยานติดตั้งไฟหน้าตลอดจนไฟท้ายให้ถูกต้องตามกฎหมายจราจรโดยไม่ต้องเป็นภาระของผู้บริโภค

### ๓.๑.๔ ขี่ขี่รถจักรยานต้องขับให้ชิดขอบทางด้านซ้ายของทางเดินรถไหล่ทาง

**มาตรา ๘๒** ผู้ขี่ขี่รถจักรยานต้องขับให้ชิดขอบทางด้านซ้ายของทางเดิน รถไหล่ทาง หรือทางที่จัดทำไว้สำหรับรถจักรยานให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ แต่ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายสุดของทางเดินรถ ต้องขับขี่รถ จักรยานให้ชิดช่องเดินรถประจำทางนั้น ปัญหาสำหรับผู้ขี่จักรยานในปัจจุบันได้แก่เส้นทางเดินรถจักรยาน ผู้วิจัยตั้งข้อสังเกตในการสร้างทางสัญจรในปัจจุบันไม่ว่าจะเป็นทางหลวงประเภทต่างๆจะต้องจัดให้มีไหล่ทางที่เป็นทางสัญจรสำหรับผู้ขี่จักรยานเพื่อความปลอดภัยในการสัญจร และอีกประการหนึ่งหน่วยงานที่ค่อนข้างใกล้ชิดกับประชาชนส่วนใหญ่ของประเทศได้แก่องค์การบริหารส่วนตำบลซึ่งมีงบประมาณในการสร้างเส้นทางในชุมชนให้จัดทำไหล่ทางสำหรับผู้ขี่จักรยานก็จะเป็นการส่งเสริมวัฒนธรรมการขี่จักรยานของประเทศอีกทางหนึ่งด้วย

### ๓.๑.๕ ข้อห้ามสำหรับผู้ขี่จักรยาน

**มาตรา ๘๓** ข้อห้ามสำหรับผู้ขี่จักรยานขับโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือ ทรัพย์สินขับโดยไม่จับคันบังคับรถ ขับขนานกันเกินสองคัน เว้นแต่ขับในทางที่จัดไว้สำหรับรถจักรยาน ขับโดยนั่งบนที่อื่นมิใช่อานที่จัดไว้เป็นที่นั่งตามปกติขับโดยบรรทุกบุคคลอื่น เว้นแต่รถจักรยานสามล้อสำหรับบรรทุกทุกคน ทั้งนี้ ตามเงื่อนไขที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด บรรทุก หรือถือสิ่งของหรือของใด ๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวาง การจับคันบังคับรถหรืออันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินและ เกาะหรือพ่วงรถอื่นที่กำลังแล่นอยู่กระบวนรถในการแก้ปัญหาได้แก่การบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบต้องมีความเคร่งครัดกวัดขันต่อผู้กระทำผิดและควรมีการรณรงค์ในเรื่องของอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นให้กับเยาวชนที่อยู่ในโรงเรียนเมื่อเด็กเยาวชนเหล่านี้เป็นผู้ใหญ่จะได้มีจิตสำนึกที่ดีที่จะได้ไม่กระทำผิดกฎหมาย

### ๓.๑.๖ ผู้ขี่จักรยานปฏิบัติตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ โดยอนุโลม

**มาตรา ๘๔** กำหนดให้ผู้ขี่จักรยานซึ่งรถจักรยานปฏิบัติตาม พ.ร.บ.ที่เกี่ยวข้อง ตาม พ.ร.บ. จราจรทางบกพ.ศ.๒๕๒๒โดยอนุโลมตามมาตราดังต่อไปนี้ มาตรา ๒๑-๒๖ อยู่ในลักษณะ ๒ สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร มาตรา ๓๒-๔๓ อยู่ในลักษณะ ๓ การใช้ทางเดินรถว่าด้วยหมวด ๑ การขับรถ มาตรา ๔๕-๔๙ หมวด ๒ ว่าด้วยการขับแข่งและผ่านขึ้นหน้า มาตรา ๕๐-๕๓ หมวด ๓ ว่าด้วยการออกรถ การเลี้ยวรถและการกลับรถ มาตรา ๕๕-๖๔ หมวด ๔ ว่าด้วยการหยุดรถและจอดรถ มาตรา ๖๙-๗๐ ลักษณะ ๔ ว่าด้วยการใช้ทางเดินรถที่จัดเป็นช่องเดินรถประจำทาง มาตรา ๗๑-๗๔ ลักษณะ ๖ ว่าด้วย การขับรถผ่านทางร่วมทางแยกหรือวงเวียน มาตรา ๗๖ ลักษณะ ๗ ว่าด้วยรถฉุกเฉิน ๗๘ มาตรา ๑๒๕ มาตรา ๑๒๗ และ มาตรา ๑๓๓ ลักษณะ ๘ ว่าด้วยอุบัติเหตุ

### ๓.๒ การสวมหมวกกันน็อกของผู้ขี่จักรยาน

**ตามมาตรา ๑๒๒** ผู้ขี่ซึ่งรถจักรยานยนต์ และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตรายในขณะที่ขี่และ โดยสารรถจักรยานยนต์จากการพิจารณาตามมาตรานี้ไม่มีข้อความใดให้ผู้ขี่จักรยานต้องสวมหมวกเพื่อป้องกันอันตรายแต่ผู้วิจัยเห็นควรที่จะมีการบังคับให้ผู้ขี่จักรยานสวมหมวกเพื่อป้องกันอันตรายเนื่องจากผู้ขี่จักรยานมีสิทธิใช้ทางหลวงแผ่นดินเป็นเส้นทางสัญจรเช่นเดียวกับผู้ใช้ยานพาหนะประเภทอื่นๆจึงต้องมีการบังคับให้ผู้ขี่จักรยานสวมหมวกป้องกันอันตรายจากการเกิดอุบัติเหตุและเป็นการช่วยรัฐใช้งบประมาณในด้านการสาธารณสุขอย่างคุ้มค่า

## ๔. สิทธิของผู้ขี่จักรยานที่ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

การศึกษาวิจัยหัวข้อสิทธิของผู้ขี่จักรยานที่ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเพื่อเป็นประโยชน์สำหรับผู้ขี่จักรยานตลอดจนผู้ใช้ถนนเป็นเส้นทางสัญจรการเข้าใจสิทธิตามกฎหมายจราจรโดยศึกษาวิเคราะห์เป็นประเด็นหัวข้อดังต่อไปนี้

### ๔.๑ คำสินไหมทดแทน

ค่าสินไหมทดแทนตาม พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. ๒๕๔๒ หมายถึงเงินที่ต้องชดใช้เพื่อทดแทนความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินหรือแก่บุคคล อันเนื่องมาจากการละเมิดหรือการผิดสัญญา รวมทั้งทรัพย์สินที่ต้องคืนให้แก่ผู้เสียหายด้วย เช่น ค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิด ค่าสินไหมทดแทนในการไม่ชำระหนี้ให้ต้องตามความประสงค์อันแท้จริงแห่งมูลหนี้ ในการศึกษาวิจัยในประเด็นค่าสินไหมทดแทนจำเป็นต้องมีความรู้ความเข้าใจความหมายของคำจำกัดความและเนื้อหาที่เกี่ยวข้องในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ และแก้ไขเพิ่มเติมซึ่งปรากฏอยู่ในมาตรา ๔ มาตรา ๒๐ มาตรา ๒๑ มาตรา ๒๒ มาตรา ๒๓ มาตรา ๒๔ มาตรา ๒๕ มาตรา ๒๖ และ ๒๗

**กำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น** มาตรา ๒๐ เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่บริษัทได้รับประกันภัยไว้ ให้บริษัทจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยเมื่อได้รับคำร้องขอจากผู้ประสบภัยความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นการร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์วิธีการและตามที่กำหนดในกฎกระทรวงโดยกฎกระทรวงฉบับล่าสุดได้แก่กฎกระทรวงกำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นการร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๗เมื่อมีการละเมิดสิทธิผู้ขับขี่จักรยานโดยรถยนต์พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ และแก้ไขเพิ่มเติมกำหนดให้มีการเยียวยาโดยกฎกระทรวงกำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นการร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๗ ฉบับล่าสุดด้วยเหตุผลที่ว่า ปัจจุบันสถานะเศรษฐกิจของประเทศเปลี่ยนแปลงไปทำให้ผู้ประสบภัยจากรถต้องรับภาระค่าเสียหายเพิ่มมากขึ้นดังนั้นเพื่อเป็นการบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบภัยในเบื้องต้นและให้สอดคล้องกับสถานะเศรษฐกิจของประเทศสมควรปรับปรุงจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ผู้ประสบภัยมีสิทธิได้รับเพิ่มมากขึ้น

จากการศึกษาผู้วิจัยขอเสนอในการพิจารณาการกำหนดค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ที่ขี่จักรยานให้เป็นกรณีพิเศษว่าการกำหนดค่าเสียหายเบื้องต้นโดยทั่วไปในการเรียกเป็นกรณีพิเศษขอเสนอให้ผู้ทำละเมิดเป็นผู้จ่ายเพิ่มเติมจากกฎหมายกำหนดอาจออกเป็นกฎกระทรวงด้วยเหตุผลที่ว่าถ้าจะส่งเสริมวัฒนธรรมจักรยานจะต้องให้ผู้ขี่จักรยานเกิดความรู้สึกคุ้มค่าในการใช้จักรยานเป็นพาหนะอีกทั้งยังกระตุ้นจิตสำนึกผู้ขับขี่รถยนต์ให้มีความระมัดระวังมากขึ้นเพราะถ้ามีการละเมิดผู้ที่ขี่จักรยานผู้ขับขี่รถยนต์จะต้องรับผิดชอบส่วนต่างเพิ่มเติมอีกทั้งต้องประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการคุ้มครองตามกฎหมายให้มากขึ้นทั้งโดยสื่อสาธารณะ และผ่านสถานพยาบาลทุกแห่งให้ผู้ที่เกี่ยวข้องได้แก่ญาติผู้เสียหาย คู่กรณี ผู้เสียหาย หรือหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องได้ทราบถึงสิทธิที่จะได้รับหรือเงื่อนไขที่จะต้องรับผิดชอบ

**บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน** มาตรา ๒๑ ในกรณีที่บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา ๒๐ ให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนที่ต้องจ่ายให้ผู้ประสบภัยแจ้งการไม่ได้รับชดใช้

ค่าเสียหายเบื้องต้นหรือการได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นไม่ครบจำนวนจากบริษัทต่อสำนักงานกองทุน  
ทดแทนผู้ประสบภัยตามวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

การแก้ไขเยียวยากรณีบริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่  
ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนกำหนดไว้ในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕  
แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๒๑ ได้กำหนดให้ผู้ประสบภัยที่ยื่นคำร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากสำนักงาน  
กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ต้องแนบหลักฐานสำเนาบัตรประจำตัว สำเนาทะเบียนบ้าน สำเนา  
ใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว หรือสำเนาหนังสือเดินทางพร้อมกับการยื่นคำขอ แต่ผู้ประสบภัยบาง  
รายไม่สามารถนำหลักฐานดังกล่าวมาแสดงได้ สมควรกำหนดให้ผู้ประสบภัยสามารถนำหลักฐานอื่น  
ใดที่ทางราชการเป็นผู้ออกให้ ที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ที่มีชื่อในหลักฐานดังกล่าวเป็นผู้ประสบภัยจริงมา  
แสดงพร้อมกับการยื่นคำขอได้ นอกจากนี้ ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บไม่สามารถร้องขอรับ  
ค่าเสียหายเบื้องต้น ต่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยด้วยตนเองได้ สมควรกำหนดให้  
โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่รักษาผู้ประสบภัย ญาติ ผู้มีส่วนได้เสียของผู้ประสบภัย หรือทายาท  
โดยธรรมของผู้ประสบภัยสามารถร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นแทนผู้ ประสบภัยได้ด้วย ซึ่งรวมถึง  
กรณีที่ผู้ประสบภัยบาดเจ็บไม่สามารถแจ้งต่อสำนักงานกองทุนทดแทน ผู้ประสบภัยด้วยตนเองได้  
ว่าบริษัทประกันภัยไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้ หรือจ่ายให้ไม่ครบจำนวน สมควรกำหนดให้บุคคล  
ดังกล่าวแจ้งแทนได้และเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ประสบภัย สมควรกำหนดให้การจ่ายค่าเสียหาย  
เบื้องต้นสามารถจ่ายให้แก่โรงพยาบาลหรือสถาน พยาบาลที่รักษาผู้ประสบภัยได้โดยมีหลักวิธีปฏิบัติ  
ได้แก่ ในกรณีที่บริษัทประกันภัยไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา ๒๐ หรือจ่ายค่าเสียหาย  
เบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน ให้ผู้ประสบภัยแจ้งต่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย  
กรรมการการประกันภัย พร้อมข้อเท็จจริง ดังนี้ ชื่อบริษัทประกันภัย และหมายเลขกรมธรรม์  
ประกันภัย จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ประสงค์ได้รับและ วันที่ไปยื่นขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น  
จากบริษัทประกันภัยหาก ผู้ประสบภัยไม่สามารถแจ้งได้ ให้โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่รักษา  
ผู้ประสบภัย ญาติ ผู้มีส่วนได้เสียของผู้ประสบภัย หรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย แล้วแต่กรณี  
แจ้งแทนได้เมื่อมีกรณีตามมาตรา ๒๓ เกิดขึ้น และผู้ประสบภัยไม่อาจขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจาก  
เจ้าของรถที่ก่อให้เกิด ความเสียหายหรือจากบริษัทประกันภัยได้ ผู้ประสบภัยอาจยื่นคำร้องขอรับ  
ค่าเสียหายเบื้องต้นตามแบบที่นายทะเบียนกำหนด ต่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย กรมการ  
ประกันภัย พร้อมกับเอกสารหลักฐาน ดังนี้

๑. ใบเสร็จรับเงิน หรือหลักฐานการแจ้งหนี้เกี่ยวกับการรักษาพยาบาล
๒. สำเนาบัตรประจำตัว หรือสำเนาใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว หรือสำเนา  
หนังสือเดินทางหรือหลักฐานอื่นใดที่ทางราชการเป็นผู้ออกให้ที่ สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ที่มีชื่อใน  
หลักฐานนั้นเป็นผู้ประสบภัยแล้วแต่กรณี ในกรณีผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บ
๓. สำเนามรณบัตร และหลักฐานตาม ๒ ในกรณีผู้ประสบภัยถึงแก่ความตาย  
เพราะอุบัติเหตุจากรถ
๔. สำเนาบันทกประจำวันในคดีของพนักงานสอบสวนในกรณีผู้ประสบภัยถึงแก่  
ความตาย ให้ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยยื่นเอกสารตาม ๒ พร้อมด้วยหลักฐานที่แสดงการเป็น  
ทายาทโดยธรรมหาก ผู้ประสบภัยไม่สามารถร้องขอได้ ให้โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่รักษา

ผู้ประสบภัย ญาติ ผู้มีส่วนได้เสียของผู้ประสบภัย หรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย แล้วแต่กรณี ร้องขอแทนได้

๕. การยื่นคำร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นต้องกระทำภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวัน นับแต่วันที่มีความเสียหายเกิดขึ้น ไม่ว่าจะเป็กรณใดตามมาตรา ๒๓

๖. การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ให้จ่ายแก่ผู้ประสบภัย หรือโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่ยื่นคำร้องแทนผู้ประสบภัย แล้วแต่กรณี

ในการที่บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา ๒๐ ให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวนที่ต้องจ่ายให้ผู้ประสบภัยแจ้งการไม่ได้รับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นหรือการได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นไม่ครบจำนวนจากบริษัทต่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวงในกรณีผู้ขับขี่จักรยานได้รับผลกระทบต่อสิทธิและดำเนินการตามกฎหมายกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนและการ จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนพ.ศ. ๒๕๔๕แล้วอาจยังเกิดปัญหาอุปสรรคเกี่ยวกับความล่าช้าในการดำเนินการอยู่

ผู้วิจัยขอเสนอให้หน่วยงานภาครัฐพิจารณาในการจัดตั้งหน่วยงานโดยเฉพาะในการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้เสียให้การดำเนินงานมีความสะดวกและรวดเร็วเกิดประสิทธิภาพและวางมาตรการด้านกฎหมายเกี่ยวกับบุคคลที่เกี่ยวข้องที่ไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา ๒๐ทั้งในส่วนบทกำหนดโทษในทางอาญาและบทกำหนดโทษทางแพ่งอย่างเคร่งครัด

**การได้รับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้น ไม่ตัดสิทธิผู้ประสบภัยที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน มาตรา ๒๒** การได้รับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา ๒๐ ไม่ตัดสิทธิผู้ประสบภัยที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์การได้รับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา ๒๐ ไม่ตัดสิทธิผู้ประสบภัยที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งปรากฏอยู่ในมาตรา ๔๒๐ มาตรา ๔๒๕ มาตรา ๔๒๘ มาตรา ๔๓๗ มาตรา ๔๓๘ มาตรา ๔๔๔ มาตรา ๔๔๕ และ๔๔๖ กรณีผู้ขับขี่จักรยานได้รับผลกระทบและได้รับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา ๒๐ ซึ่งเป็นการเยียวยาผู้ประสบภัยอย่างทันท่วงทีเป็นการแก้ปัญหาเฉพาะหน้าเพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการช่วยเหลือค่าใช้จ่ายเบื้องต้นที่เกิดขึ้นเมื่อประสบภัยจากรถยนต์และสิทธิผู้ขับขี่จักรยานในส่วนการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมให้เรียกร้องเพิ่มเติมได้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งปรากฏอยู่ในมาตรา ๔๒๐ มาตรา ๔๒๕ มาตรา ๔๒๘ มาตรา ๔๓๗ มาตรา ๔๓๘ มาตรา ๔๔๔ มาตรา ๔๔๕ และ๔๔๖ซึ่งได้กล่าวไว้ในหัวข้อที่ ๒ อีกด้วย

จากการศึกษาผู้วิจัยขอเสนอในส่วนของภาครัฐกำหนดเป็นกฎหมายให้สื่อต่างๆทั้งภาครัฐและเอกชนต้องทำการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้ผู้เกี่ยวข้องได้ทราบถึงสิทธิและหน้าที่ในการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างจริงจัง

**การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย** มาตรา ๒๓ ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยจากรถในกรณีดังต่อไปนี้ให้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุน

๑. รถนั้นมีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา ๗ หรือมาตรา ๙ และเจ้าของรถไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

๒. รถนั้นมีได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถในขณะที่เกิดเหตุเพราะถูกยักยอก ฉ้อโกงกรรโชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และได้มีการร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน

๓. รถนั้นไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถและมีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา ๗ หรือมาตรา ๙

๔. รถนั้นมีผู้ขับหลบหนีไปหรือไม่อาจทราบได้ว่าความเสียหายเกิดจากรถคันใด

๕. บริษัทไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา ๒๐ ให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

๖. รถตามมาตรา ๘ ที่มีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา ๗ มาตรา ๗ ภายใต้บังคับมาตรา ๘ เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยกับบริษัท จำนวนเงินเอาประกันภัย ให้กำหนดตามชนิด ประเภท และขนาดของรถ แต่ต้องไม่น้อยกว่าจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง มาตรา ๘ รถดังต่อไปนี้ไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา ๗ (๑)รถสำหรับเฉพาะองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท และรถสำหรับผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์(๒)รถของสำนักพระราชวังที่จดทะเบียนและมีเครื่องหมายตามระเบียบที่เลขาธิการพระราชวังกำหนด (๓) รถของกระทรวง ทบวง กรม เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สุขาภิบาล กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา และราชการส่วนท้องถิ่นที่เรียกชื่ออย่างอื่น และรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร(๔)รถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวงมาตรา ๘ รถที่จดทะเบียนในต่างประเทศและนำเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวโดยเจ้าของรถไม่มีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร เจ้าของรถต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย ทั้งนี้ ตามจำนวนเงิน หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

สรุปสิทธิผู้ซึ่งจักยานที่จะได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕แก้ไขเพิ่มเติมในกรณีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในมาตรา๒๓ โดยมีเงื่อนไขได้แก่เข้ากรณีตาม มาตรา๗ มาตรา๘และมาตรา๙ เมื่อเข้าเงื่อนไขดังกล่าวก็สามารถมีสิทธิได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นจากเงินกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จากการศึกษาผู้วิจัยขอเสนอว่าหากมีการการร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวนที่เป็นเท็จให้หน่วยงานที่กำหนดมาตรการลงโทษทางกฎหมายให้มีการกำหนดบทลงโทษให้หนักกว่าบทลงโทษปกติเพราะถือว่าการที่รัฐออกกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถก็เพื่อประโยชน์สาธารณะ

**ค่าเสียหายเบื้องต้น กรณีรถตั้งแต่ ๒ คัน ขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหายมาตรา ๒๔** ในกรณีที่รถตั้งแต่สองคันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถ ให้บริษัทที่รับประกันภัยรถแต่ละคันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถคันที่เอาประกันภัยไว้กับบริษัทในกรณีผู้ประสบภัยมิใช่เป็นผู้ซึ่งอยู่ในรถ ให้บริษัทดังกล่าวร่วมกันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่



ผู้ประสบภัยทุกคนโดยเฉลี่ยจ่ายในอัตราส่วนที่เท่ากันสำหรับกรณีตามมาตรา ๒๓ ให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายหรือร่วมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสอง แล้วแต่กรณีค่าเสียหายเบื้องต้น กรณีรถตั้งแต่ ๒ คันขึ้นไปก่อให้เกิดความเสียหาย(เฉี่ยวชนกัน) เป็นเหตุให้ผู้ซึ่งอยู่ในรถไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารก็ตาม หากได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ให้บริษัทที่รับประกันภัยรถแต่ละคันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยซึ่งอยู่ในรถคันที่บริษัทรับประกันภัยไว้ แต่ถ้าผู้ประสบภัยเป็นบุคคลภายนอกไม่ได้อยู่ในรถคันใดคันหนึ่ง ให้บริษัท ร่วมกันจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยโดยเฉลี่ยจ่ายในอัตราส่วน ที่เท่ากัน

ผู้ขับขี่จักรยานบนทางสัญจรยอมเป็นผู้ประสบภัยจากรถที่เป็นบุคคลภายนอกตามมาตรา ๒๔ นี้ผู้วิจัยเห็นว่าเมื่อมีการก่อให้เกิดความเสียหายกรณีรถตั้งแต่ ๒ คัน ขึ้นไปสมควรให้รถที่ก่อให้เกิดความเสียหายรับผิดชอบเช่นเดียวกับลูกหนี่รวมคือผู้ที่ได้รับความเสียหายจะเลือกเรียกร้องจากคนไหนคนใดก็ได้หรือจะเรียกร้องทั้งสองก็ได้ในค่าความเสียหายทั้งหมด

**ระยะเวลาการจ่าย และการขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น** มาตรา ๒๕ ให้บริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามมาตรา ๒๐ มาตรา ๒๓ หรือมาตรา ๒๔ ให้แก่ผู้ประสบภัยให้เสร็จสิ้นภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับคำร้องขอ ทั้งนี้ โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิดชอบให้ถือว่าค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นส่วนหนึ่งของเงินค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา ๒๗ การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัตินี้ ผู้ประสบภัยต้องร้องขอภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่มีความเสียหายเกิดขึ้น

**สิทธิไล่เบี้ยจากการกระทำของบุคคลภายนอก หรือเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของเจ้าของรถ ผู้ขับขี่รถ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสบภัย** มาตรา ๓๑ ในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลภายนอก หรือเกิดขึ้นเพราะความจงใจหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของเจ้าของรถ ผู้ขับขี่รถ ผู้ซึ่งอยู่ในรถ หรือผู้ประสบภัย เมื่อบริษัทได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือค่าสินไหมทดแทนหรือเมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือเมื่อหน่วยงานตามมาตรา ๘ (๑) (๒) (๓) หรือเจ้าของรถตามมาตรา ๘(๔) ได้จ่ายเงินคืนกองทุนตามมาตรา ๓๒ ไปแล้วเป็นจำนวนเงินเท่าใดให้บริษัท หรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย หรือหน่วยงานตามมาตรา ๘ (๑) (๒) (๓) หรือเจ้าของรถตามมาตรา ๘ (๔) แล้วแต่กรณี มีสิทธิไล่เบี้ยเอาแก่บุคคลดังกล่าวหรือมีสิทธิเรียกให้ผู้ประสบภัยคืนเงินดังกล่าวได้

#### ๔.๒ กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

การจัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย ต้องการให้ผู้ประสบภัยจากรถทุกคนได้รับการรักษาพยาบาลอย่างทันทีทันใด โดยไม่ต้องกังวลกับเงินค่ารักษาหรือได้รับการชดใช้อย่างเร่งด่วน ในกรณีเสียชีวิต เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนในเบื้องต้น กฎหมายจึงกำหนดให้มีกองทุนขึ้น เรียกว่า กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เพื่อทำหน้าที่ชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือทายาท ในกรณีที่ไม่ได้รับการชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัท สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งเป็นหน่วยงานจัดการเงินกองทุนนี้ จะอยู่ที่กรมการประกันภัย กรุงเทพมหานครสำนักงานคุ้มครองผู้เอาประกันภัยเขตทั้ง ๔ เขต และสำนักงานประกันภัยจังหวัดทุกจังหวัด

ที่มากองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมาตรา ๓๓ ให้จัดตั้งกองทุนขึ้นเรียกว่า “กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย” มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยเมื่อมีกรณีตามมาตรา ๒๓ และเป็นค่าใช้จ่ายอื่นในการดำเนินการกองทุนประกอบด้วย ๑. เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้ ๒. เงินที่บริษัทจ่ายสมทบ ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดตามมาตรา ๓๖ ทวิ ๓. เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้ จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี ๔. เงินหรือทรัพย์สินที่ได้ตามมาตรา ๒๘ มาตรา ๓๐ มาตรา ๓๑ หรือมาตรา ๓๒ ๕. เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้ ๖. ดอกผลของเงินกองทุน ๗. เงินที่ได้จากการขายทรัพย์สินที่ได้มาตาม (๔) และ (๕) ๘. เงินรายได้อื่นๆ สำหรับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย มีวัตถุประสงค์ เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ให้แก่ผู้ประสบภัย เมื่อมีกรณีตามมาตรา ๒๓ และเป็นค่าใช้จ่ายอื่น ในการดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้ เงินและทรัพย์สินดังกล่าวให้เป็นของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยเพื่อใช้ประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ของกองทุน โดยไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลังเป็นรายได้แผ่นดิน

สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย มาตรา ๓๔ ให้มีสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยขึ้นในสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับกองทุนสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยอาจจัดสรรเงินกองทุนไม่เกินร้อยละ ๓๕ ของดอกผลของเงินกองทุนต่อปี เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการบริหารงานและค่าใช้จ่ายอื่นของสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยการเบิกจ่าย การเก็บรักษา การจัดการกองทุน ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและอัตราเบี้ยประชุมของคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการ และค่าใช้จ่ายอื่นของสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยกำหนดโดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง

**การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามมาตรา ๒๓**  
 มาตรา ๓๕เมื่อมีกรณีตามมาตรา ๒๓ เกิดขึ้นและผู้ประสบภัยไม่อาจขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากเจ้าของรถที่มีได้จัดให้มีการประกันความเสียหายหรือบริษัทได้ ให้สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากกองทุนเมื่อผู้ประสบภัยได้นำหลักฐานสำเนาบันทึกประจำวันของพนักงานสอบสวนมาแสดงพร้อมกับการยื่นคำขอการร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุน ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวงการขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะมีได้ก็แต่เฉพาะกรณีที่กฎหมายบัญญัติไว้เท่านั้น ซึ่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕แก้ไขเพิ่มเติมได้บัญญัติไว้ในมาตรา ๒๓ มีเนื้อหาสาระดังต่อไปนี้

๑. อุบัติเหตุเกิดจากรถที่ไม่มีประกันภัย และเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายค่าเสียหาย ในกรณี que อุบัติเหตุ นั้น เกิดจากรถที่ต้องมีประกันภัยตามกฎหมายนี้ แต่เจ้าของหรือผู้มีสิทธิครอบครองรถตามสัญญาเช่าซื้อ ไม่ได้ทำประกันภัยรถนั้น อีกทั้งไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย ไม่ครบจำนวน ผู้ประสบภัยมีสิทธิขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น ได้จากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

๒. อุบัติเหตุเกิดจากรถที่ถูกลักทรัพย์ ชิงทรัพย์ฯ ในกรณีที่ขณะเกิดเหตุ รถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้น ไม่ได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถ เพราะรถนั้นถูกขโมย ชิงทรัพย์ ปล้นทรัพย์ หรือถูกยกยอก ฉ้อโกง กรรโชก และเจ้าของรถได้ร้องทุกข์ไว้กับพนักงานสอบสวนแล้ว

กรณีนี้ แม้รถนั้นจะมีประกันภัยไว้แล้วก็ตาม บริษัทประกันภัย ก็ไม่ต้องรับผิดชอบจ่ายค่าเสียหาย ตามข้อยกเว้นที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ ดังนั้น เพื่อเป็นการบรรเทาความเดือดร้อนแก่ผู้ประสบภัย กฎหมายจึงกำหนดให้ผู้ประสบภัย มีสิทธิขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนฯ ได้

๓. ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถ และรถนั้นไม่มีประกันภัย ขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นได้จากกองทุนฯ ในกรณีที่ทราบได้ว่า รถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย แต่ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และรถคันนั้น ไม่มีการประกันภัยกับบริษัท เช่น คนขับก่อให้เกิดอุบัติเหตุแล้วหนีไป แต่ทั้งรถไว้ และรถคันนั้นไม่มีประกันภัย การที่จะติดตามสืบหาให้เจ้าของรถมารับผิดชอบ จ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัย อาจจะไม่ทันกาล กฎหมายจึงให้สิทธิผู้ประสบภัยขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนฯ ได้

๔. ไม่ทราบว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย หรือกรณีชนแล้วหนี ขอรับค่าเสียหายได้จากกองทุนฯ ในกรณีมีความเสียหายจากรถเกิดแก่ผู้ประสบภัย แต่ไม่อาจทราบได้ว่า รถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย หรือ อาจเรียกว่า “ชนแล้วหนี” ซึ่งเป็นเหตุการณ์ที่น่าสะพรึงกลัวและก่อให้เกิดความสูญเสียแก่ชีวิต ร่างกาย ของผู้คนเป็นจำนวนมากในแต่ละปี กรณีเช่นนี้ ผู้ประสบภัยจากรถ จึงมีสิทธิขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นได้จากกองทุนทดแทนฯ

๕. บริษัทประกันภัยไม่จ่ายหรือจ่ายไม่ครบจำนวน ขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นได้จากกองทุนฯ ในกรณีที่เจ้าของรถ ได้จัดให้มีการประกันภัยความเสียหาย สำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยไว้กับบริษัทแล้ว และเมื่อเกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย บริษัทกลับปฏิเสธที่จะจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบตามจำนวน ผู้ประสบภัยมีสิทธิขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนได้

๖. ได้รับความเจ็บหรือเสียชีวิตจากรถที่ได้รับการยกเว้น ไม่ต้องมีประกันภัย ขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุน เมื่อพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ บัญญัติให้เจ้าของรถทุกชนิด ทุกประเภท ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย แต่กฎหมายก็ได้บัญญัติยกเว้นแก่รถบางประเภทไว้ ดังนั้น ในกรณีที่มีผู้ประสบภัยจากรถ ที่ได้รับการยกเว้นดังกล่าว และรถนั้นไม่ได้จัดให้มีประกันภัย ผู้ประสบภัยจึงมีสิทธิขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น จากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

การบังคับใช้ของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ และพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๓๕ กำหนดวันที่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย จะสามารถจ่ายเงินให้ผู้ประสบภัยได้ กรณีตามมาตรา ๒๓ ตั้งแต่วันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๓๗ เป็นต้นไปโดยสถานที่ตั้งสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย หรือทายาท ที่โชคร้ายประสบอุบัติเหตุในต่างจังหวัดหรือท้องถิ่นต่าง ๆ ไม่ต้องหวังว่าจะต้องเดินทางมาขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นถึงกรุงเทพฯ ท่านสะดวกที่ไหน ติดต่อขอรับได้ที่จังหวัดนั้นเลย เพราะสำนักงานกองทุนทดแทนฯ ตั้งอยู่ที่สำนักงานประกันภัยจังหวัดทุกจังหวัด ถ้าใกล้กรุงเทพฯ ก็มีอยู่ที่สำนักงานคุ้มครองผู้เอาประกันภัยเขตทั้ง ๔ เขต คือ พระโขนง บางเขน ธนบุรี ตลิ่งชัน ศูนย์กลางใหญ่ จะอยู่ที่กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ผู้ประสบภัย หรือ ทายาท จะยื่นขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นด้วยตนเอง หรือ มอบอำนาจให้สถานพยาบาล โรงพยาบาลเป็นผู้ขอรับแทนได้ ขณะที่ในส่วนของค่าเสียหายเบื้องต้นจะได้รับภายใน ๗ วัน นับจากวันร้องขอ โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิดชอบ และสามารถรับ

แบบคำขอได้ที่โรงพยาบาลทั่วไป หรือที่สำนักงานประกันภัยจังหวัดทุกจังหวัด หรือที่บริษัทประกันภัย และสาขาทั่วประเทศ รวมทั้ง บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

กรณีการเกิดอุบัติเหตุจากรถที่ไม่มีประกันภัยและเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายประเด็นนี้ผู้วิจัยขอเสนอว่าส่วนงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการประกันภัยในส่วนภาคบังคับจะต้องมีหน่วยงานที่ตรวจสอบโดยเฉพาะเพื่อไม่ให้เกิดกรณีเจ้าของรถไม่ทำประกันภัยเพราะประกันภัยภาคบังคับเป็นการคุ้มครองทั้งผู้ขับขี่รถ คนโดยสารและบุคคลภายนอกและที่สำคัญก็เป็นหลักประกันในความเสียหายที่เกิดขึ้นจะต้องมีผู้รับผิดชอบถ้าภาครัฐไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายให้เจ้าของรถยนต์ทำประกันภัยได้แล้วการะในการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจะตกเป็นของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยซึ่งถ้าเป็นเช่นนี้จะส่งผลถึงงบประมาณที่จัดสรรให้กับกองทุนได้และจะส่งผลกระทบต่อลูกโซ่กับผู้ที่เกี่ยวข้องไปเรื่อยๆ

## ๕. สิทธิได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายประกันสังคม

สำหรับสิทธิผู้ซึ่งจักรยานที่ได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. ๒๕๓๓ แก้ไขเพิ่มเติมในส่วนสิทธิประโยชน์ของผู้ประกันตน และเงื่อนไขการเกิดสิทธิจะสรุปเป็นประเด็นๆ ดังต่อไปนี้

### ๕.๑ การเป็นผู้ประกันตนและการสิ้นสุดการประกันตน

การทำงานเป็นลูกจ้างอายุไม่ต่ำกว่าสิบห้าปีบริบูรณ์และไม่เกินหกสิบปีจะเป็นผู้ประกันตนและผู้ประกันตนมีอายุหกสิบปีบริบูรณ์และยังเป็นลูกจ้างของนายจ้างซึ่งอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. ๒๕๓๓ แก้ไขเพิ่มเติมถือว่าลูกจ้างนั้นเป็นผู้ประกันตนต่อไปในการสิ้นสุดการเป็นผู้ประกันตนมีด้วยกันสองกรณีได้แก่ (๑) ตาย (๒) สิ้นสภาพการเป็นลูกจ้างในกรณีที่ผู้ประกันตนที่สิ้นสุดสภาพการเป็นลูกจ้างตาม (๒) ได้ส่งเงินสมทบครบตามเงื่อนไขเวลาที่กำหนดก่อให้เกิดสิทธิตามบทบัญญัติในลักษณะ ๓ แล้วให้ผู้นั้นมีสิทธิตามบทบัญญัติในหมวด ๒ หมวด ๓ หมวด ๔ และหมวด ๕ ต่อไปอีกหกเดือนนับแต่วันที่สิ้นสุดสภาพการเป็นลูกจ้างหรือตามระยะเวลาที่กำหนดเพิ่มขึ้นโดยพระราชกฤษฎีกาซึ่งต้องไม่เกินสิบสองเดือนนับแต่วันที่สิ้นสุดสภาพการเป็นลูกจ้าง

จากการศึกษาจะเห็นได้ว่าถ้าผู้ซึ่งจักรยานถ้าทำงานเป็นลูกจ้างจะได้รับความคุ้มครองสิทธิถ้าดำเนินการตามเงื่อนไขในการเป็นผู้ประกันตนและการสิ้นสุดการประกันตนตามพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. ๒๕๓๓ แก้ไขเพิ่มเติม

### ๕.๒ สิทธิได้รับประโยชน์ทดแทนจากกองทุน

ผู้ประกันตนหรือบุคคลตามมาตรา ๗๓ ได้แก่ (๑)บุคคลซึ่งผู้ประกันตนทำหนังสือระบุให้เป็นผู้จัดการศพ และได้เป็นผู้จัดการศพผู้ประกันตน(๒)สามีภริยา บิดามารดา หรือบุตรของผู้ประกันตนซึ่งมีหลักฐานแสดงว่าเป็นผู้จัดการศพผู้ประกันตน (๓)บุคคลอื่นซึ่งมีหลักฐานแสดงว่าเป็นผู้จัดการศพผู้ประกันตน มีสิทธิได้รับประโยชน์ทดแทนจากกองทุน ดังต่อไปนี้(๑)ประโยชน์ทดแทนในกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย (๒)ประโยชน์ทดแทนในกรณีคลอดบุตร (๓)ประโยชน์ทดแทนในกรณีทุพพลภาพ (๔) ประโยชน์ทดแทนในกรณีตาย(๕)ประโยชน์ทดแทนในกรณีสงเคราะห์บุตร (๖)ประโยชน์ทดแทนในกรณีชราภาพ (๗)ประโยชน์ทดแทนในกรณีว่างงาน ยกเว้นผู้ประกันตนตามมาตรา ๓๙โดย

ผู้ประกันตนตามมาตรา ๓๙ ได้แก่ ผู้ที่เคยเคยเป็นผู้ประกันตนตามมาตรา ๓๓ถ้าผู้ซึ่งจากรยานเป็นผู้ประกันตนหรือบุคคลตามมาตรา ๓๓มีสิทธิได้รับประโยชน์ทดแทนจากกองทุนตามพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. ๒๕๓๓แก้ไขเพิ่มเติม

จากการศึกษาผู้วิจัยให้ข้อพิจารณาในส่วนของการสื่อสารประชาสัมพันธ์ถึงสิทธิประโยชน์ทดแทนจากกองทุนที่ผู้ประกันตนจะได้รับหรือบุคคลตามมาตรา ๓๓จะได้รับทางสื่อสารณะต่างๆอย่างต่อเนื่องและให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเช่นโรงพยาบาล หน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงทำหน้าที่ประชาสัมพันธ์อีกทางหนึ่งอย่างจริงจัง

### ๕.๓ สิทธิประโยชน์ของผู้ประกันตน

มาตรา ๕๖ ผู้ประกันตนหรือบุคคลอื่นใดเห็นว่าตนมีสิทธิได้รับประโยชน์ทดแทนในกรณีใดตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๕๔ และประสงค์จะขอรับประโยชน์ทดแทนนั้น ให้ยื่นคำขอรับประโยชน์ทดแทนต่อสำนักงานตามระเบียบที่เลขาธิการกำหนดภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่สิทธิขอรับประโยชน์ทดแทนนั้น และให้เลขาธิการหรือผู้ซึ่งเลขาธิการมอบหมายพิจารณาสั่งการโดยเร็วประโยชน์ทดแทนที่เป็นตัวเงิน ถ้าผู้ประกันตนหรือบุคคลซึ่งมีสิทธิไม่มารับภายในสองปีนับแต่วันที่ได้รับแจ้งจากสำนักงานให้เงินนั้นตกเป็นของกองทุนสิทธิประโยชน์ของผู้ประกันตน และเงื่อนไขการเกิดสิทธิของผู้ซึ่งจากรยานเมื่อพิจารณาในส่วนของพ.ร.บ.ประกันสังคม พ.ศ. ๒๕๓๓ แก้ไขเพิ่มเติมจะปรากฏสิทธิอยู่ในลักษณะที่ ๓ ว่าด้วยประโยชน์ทดแทนโดยแบ่งออกเป็น ๓ ประเด็นดังต่อไปนี้

#### ๑. กรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย

สิทธิได้รับประโยชน์ทดแทนในกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยอันมิใช่เนื่องจากการทำงาน มาตรา ๖๒ ผู้ประกันตนมีสิทธิได้รับประโยชน์ทดแทนในกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยอันมิใช่เนื่องจากการทำงาน ต่อเมื่อภายในระยะเวลาสิบห้าเดือนก่อนวันรับบริการทางการแพทย์ผู้ประกันตนได้จ่ายเงินสมทบมาแล้วไม่น้อยกว่าสามเดือน สิทธิได้รับประโยชน์ทดแทนกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยได้แก่ค่าบริการทางการแพทย์และเงินทดแทนการขาดรายได้เมื่อจ่ายเงินสมทบครบ ๓ เดือนภายในระยะเวลา ๑๕ เดือนก่อนเดือนที่รับบริการทางการแพทย์และเลือกโรงพยาบาลแล้วผู้ประกันตนจะได้รับ “บัตรรับรองสิทธิการรักษา” ซึ่งบัตรจะมีชื่อของผู้ประกันตน และชื่อสถานพยาบาลที่เลือกไว้แต่ไม่มีภาพถ่ายติดจึงต้องใช้ควบคู่กับบัตรประจำตัวประชาชนการเข้ารับการรักษาไม่ว่าจะเป็น “ผู้ป่วยนอก คือ ป่วยไม่พบแพทย์ฯ ตรวจรักษาจัดยาให้แล้วกลับบ้าน หรือ นอนรักษาเป็น “ผู้ป่วยใน” ค่ารักษาพยาบาลที่เกิดขึ้นทั้งหมดในโรงพยาบาลตามบัตรรับรองสิทธิฯ ผู้ประกันตนไม่ต้องจ่ายค่ารักษายกเว้นขอยุ่ห้องพิเศษหรือขอแพทย์พิเศษเองสถานพยาบาลที่ผู้ประกันตนเลือกถือเป็นสถานพยาบาลหลัก (MAIN CONTRACTOR) ซึ่งสถานพยาบาลหลักนั้นอาจมีสถานพยาบาลเครือข่าย (SUB CONTRACTOR) เช่นโรงพยาบาลเล็ก ๆ หรือคลินิกเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประกันตน โดยผู้ประกันตนสามารถเข้าไปรักษาพยาบาลได้โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย ในขณะที่เดียวกันถ้าโรคร่างกายตามบัตรรับรองสิทธิฯ รักษาไม่ได้เช่นการผ่าตัดหัวใจ ผ่าตัดสมอง ผ่าตัดเปิดกะโหลกศีรษะ โรงพยาบาลตามบัตรรับรองสิทธิฯ ก็จะส่งตัวไปรักษากับโรงพยาบาลระดับสูง (SUPPA CONTRACTOR) (โรงพยาบาลที่มีศักยภาพในการให้บริการทางการแพทย์แก่ผู้ประกันตนที่เกินขีดความสามารถของสถานพยาบาลตามบัตรรับรองสิทธิฯ จะ

ให้บริการแก่ผู้ประกันตนได้) ที่สถานพยาบาลตามบัตรรับรองสิทธิฯ นั้นทำข้อตกลงไว้โดยค่ารักษาพยาบาลที่เกิดขึ้นจะอยู่ในความรับผิดชอบของโรงพยาบาลตามบัตรรับรองสิทธิฯ

### **ประโยชน์ทดแทนในกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยตามมาตรา ๖๓**

ประโยชน์ทดแทนในกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยอันมิใช่เนื่องจากการทำงานได้แก่(๑)ค่าตรวจวินิจฉัยโรค (๒)ค่าบำบัดทางการแพทย์ (๓)ค่ากินอยู่และรักษาพยาบาลในสถานพยาบาล (๔)ค่ายาและค่าเวชภัณฑ์ (๕)ค่ารถพยาบาลหรือค่าพาหนะรับส่งผู้ป่วย (๖)ค่าบริการอื่นที่จำเป็นทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์และอัตราที่คณะกรรมการทางการแพทย์กำหนดโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ ผู้ประกันตนที่ต้องหยุดงานเพื่อการรักษาพยาบาลตามคำสั่งของแพทย์ให้ได้รับเงินทดแทนการขาดรายได้ตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในมาตรา ๖๔ ด้วยประโยชน์ทดแทนในกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยอันมิใช่เนื่องจากการทำงานอธิบายได้แก่ค่าบริการทางในส่วนที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่จักรยานในกรณีใช้ถนนเป็นเส้นทางสัญจรคงจำกัดเฉพาะในส่วนของกรณีที่ เจ็บป่วยฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุและกรณีที่มีสิทธิแต่ยังไม่มีบัตร

**เงินทดแทนการขาดรายได้มาตรา ๖๔** ในกรณีที่ผู้ประกันตนประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยอันมิใช่เนื่องจากการ ทำงานให้ผู้ประกันตนมีสิทธิได้รับเงินทดแทนการขาดรายได้ในอัตราร้อยละห้าสิบ ของค่าจ้างตามมาตรา ๕๗ สำหรับการที่ผู้ประกันตนต้องหยุดงานเพื่อการรักษาพยาบาลตามคำสั่งของแพทย์ครั้งหนึ่งไม่เกินเก้าสิบวัน และในระยะเวลาหนึ่งปีปฏิทินต้องไม่เกินหนึ่งร้อยแปดสิบวัน เว้นแต่การเจ็บป่วยด้วยโรคเรื้อรังตามที่กำหนดในกฎกระทรวงก็ให้มีสิทธิได้รับเงินทดแทนการขาดรายได้เกินหนึ่งร้อยแปดสิบวัน แต่ไม่เกินสามร้อยหกสิบห้าวัน ระยะเวลาได้รับเงินทดแทนการขาดรายได้ ให้เริ่มนับแต่วันแรกที่ต้องหยุดงานตามคำสั่งของแพทย์ จนถึงวันสุดท้ายที่แพทย์กำหนดให้หยุดงาน หรือจนถึงวันสุดท้ายที่หยุดงานในกรณีผู้ประกันตนกลับเข้าทำงานก่อน ครบกำหนดเวลาตามคำสั่งของแพทย์แต่ไม่เกินระยะเวลาที่กำหนด ในกรณีที่ผู้ประกันตนมีสิทธิได้รับค่าจ้างจากนายจ้างในระหว่างหยุดงาน เพื่อการรักษาพยาบาลตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานหรือมีสิทธิตามระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงาน สัญญาจ้างแรงงานหรือข้อตกลงเกี่ยวกับสภาพการจ้างแล้วแต่กรณี ผู้ประกันตนไม่มีสิทธิได้รับเงินทดแทนจนกว่าสิทธิได้รับเงินค่าจ้างนั้นได้สิ้นสุดลง จึงจะมีสิทธิได้รับเงินทดแทนดังกล่าวเท่าระยะเวลาที่คงเหลือและถ้าเงินค่าจ้างที่ได้รับจากนายจ้างในกรณีได้น้อยกว่าเงินทดแทนการขาดรายได้จากกองทุนผู้ประกันตนมีสิทธิได้รับเงินทดแทนจากกองทุนในส่วนที่ขาดด้วยในรอบปีปฏิทินถ้าลาป่วยโดยได้รับค่าจ้างจากนายจ้างครบ ๓๐ วัน ตามกฎหมายคุ้มครองแรงงานแล้วต้องหยุดงานตามคำสั่งแพทย์ต่อไปอีก สำนักงานประกันสังคมจะจ่ายเงินเรียกว่า “เงินทดแทนการขาดรายได้” เป็นเงินครึ่งหนึ่งของค่าจ้างเฉลี่ยซึ่งสามารถจ่ายให้ติดต่อกันได้ครั้งละไม่เกิน ๙๐ วัน ในรอบปีหนึ่งๆ ก็จะจ่ายให้ไม่เกิน ๑๘๐ วัน เว้นแต่ ผู้ประกันตนจะเจ็บป่วยด้วยโรคเรื้อรังตามกฎหมายจะจ่ายให้เกิน ๑๘๐ วัน แต่ไม่เกิน ๓๖๕ วัน ซึ่งในปัจจุบันกำหนดไว้ ๖ รายการ คือ (๑)โรคมะเร็ง(๒)โรคไตวายเรื้อรัง (๓)โรคเอดส์ (๔)โรคหรือการบาดเจ็บของสมอง เส้นเลือดสมองหรือกระดูกสันหลังอันเป็นเหตุให้เป็นอัมพาต (๕)ความผิดปกติของกระดูกหักที่มีภาวะแทรกซ้อนและ (๖) โรคหรือการเจ็บป่วยอื่น ๆ ที่ต้องรักษาตัวนานติดต่อกันเกิน ๑๘๐ วัน ระหว่างการรักษาทำงานไม่ได้ให้ยื่นเรื่องขอติดคณะกรรมการการแพทย์

## **๒. กรณีทุพพลภาพ**

**สิทธิได้รับประโยชน์ทดแทนในกรณีทุพพลภาพอันมิใช่เนื่องจากการทำงาน**  
**มาตรา ๖๙** ผู้ประกันตนมีสิทธิได้รับประโยชน์ทดแทนในกรณีทุพพลภาพอันมิใช่เนื่องจากการทำงานต่อเมื่อภายในระยะเวลาสิบห้าเดือนก่อนทุพพลภาพผู้ประกันตนได้จ่ายเงินสมทบมาแล้วไม่น้อยกว่าสามเดือนผู้ประกันตนมีสิทธิได้รับประโยชน์ทดแทนในกรณีทุพพลภาพอันมิใช่เนื่องจากการทำงานเมื่อผู้ประกันตนจ่ายเงินสมทบมาครบ ๓ เดือนภายในระยะเวลา ๑๕ เดือนก่อนเดือนที่สำนักงานประกันสังคมกำหนดให้เป็นผู้ทุพพลภาพและเจ็บป่วยหรือได้รับอุบัติเหตุจนถึงขั้นทุพพลภาพ เช่น ป่วยเป็นโรคเบาหวานและมีภาวะแทรกซ้อนทำให้ตาบอดทั้ง ๒ ข้างหรือได้รับอุบัติเหตุจนถึงขั้นทุพพลภาพและไม่สามารถทำงานได้แล้ว

**ประโยชน์ทดแทนในกรณีทุพพลภาพมาตรา ๗๐** ประโยชน์ทดแทนในกรณีทุพพลภาพได้แก่ (๑)ค่าตรวจวินิจฉัยโรค (๒)ค่าบำบัดทางการแพทย์ (๓)ค่ายาและค่าเวชภัณฑ์ (๔)ค่ากินอยู่และรักษาพยาบาลในสถานพยาบาล (๕)ค่ารถพยาบาลหรือค่าพาหนะรับส่งผู้ทุพพลภาพ (๖)ค่าฟื้นฟูสมรรถภาพทางร่างกายจิตใจและอาชีพ (๗)ค่าบริการอื่นที่จำเป็นทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์และอัตราที่คณะกรรมการการแพทย์กำหนดโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิทธิที่จะได้รับตาม **มาตรา ๗๐** ในส่วนประโยชน์ทดแทนในกรณีทุพพลภาพได้แก่ (๑)ค่ารักษาพยาบาลเท่าที่จ่ายจริง ไม่เกินเดือนละ ๔,๐๐๐ บาท (๒)ผู้ประกันตนที่ทุพพลภาพ และเข้ารับการฟื้นฟูในศูนย์ฟื้นฟูสมรรถภาพคนงานของสำนักงานประกันสังคมจะมีค่าฟื้นฟูอีก ๔๐,๐๐๐ บาท (๓)และเมื่อเสียชีวิตจะได้รับค่าทำศพ = ๔๐,๐๐๐ บาท (๔)ได้รับเงินสงเคราะห์กรณีตาย (ทายาท) หากเป็นสมาชิกของกองทุนประกันสังคมตามระยะเวลาที่กำหนด (๕)เงินที่ออมมาในกรณีชราภาพได้รับคืนทั้งหมด

**สิทธิได้รับเงินทดแทนการขาดรายได้ในอัตราร้อยละห้าสิบมาตรา ๗๑** ในกรณีที่ผู้ประกันตนทุพพลภาพอันมิใช่เนื่องจากการทำงานให้มีสิทธิได้รับเงินทดแทนการขาดรายได้ในอัตราร้อยละห้าสิบของค่าจ้างตามมาตรา ๕๗ ตลอดชีวิต เงินทดแทนการขาดรายได้ร้อยละ ๕๐ ของค่าจ้างเฉลี่ยเป็นรายเดือนโดยได้รับตลอดชีวิต เช่นค่าจ้างเฉลี่ย/เดือน = ๑๐,๐๐๐ บาทร้อยละ ๕๐ ของค่าจ้างเฉลี่ย/เดือน = ๕,๐๐๐ บาท

**การเพิ่มลดเงินทดแทนกรณีได้รับการฟื้นฟูมาตรา ๗๒** ในกรณีที่คณะกรรมการการแพทย์วินิจฉัยว่าการทุพพลภาพของผู้ประกันตนได้รับการฟื้นฟูตามมาตรา ๗๐(๖) จนมีสภาพดีขึ้นแล้ว ให้เลขาธิการหรือผู้ซึ่งเลขาธิการมอบหมายพิจารณาสั่งลดเงินทดแทนการขาดรายได้เนื่องจากการทุพพลภาพได้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการการแพทย์กำหนดโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการในกรณีที่ได้มีการลดเงินทดแทนการขาดรายได้ตามวรรคหนึ่งไปแล้ว ต่อมาในภายหลังปรากฏว่าเหตุทุพพลภาพนั้นมีสภาพเสื่อมลงถ้าคณะกรรมการการแพทย์วินิจฉัยว่าการทุพพลภาพนั้นเสื่อมลงไปจากที่เคยวินิจฉัยไว้ตามวรรคหนึ่งให้เลขาธิการพิจารณาเพิ่มเงินทดแทนการขาดรายได้ขึ้นได้

### ๓.กรณีตาย

**ผู้ประกันตนถึงแก่ความตายโดยมิใช่ประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงานมาตรา ๗๓** ในกรณีที่ผู้ประกันตนถึงแก่ความตายโดยมิใช่ประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงานถ้าภายในระยะเวลาหกเดือนก่อนถึงแก่ความตายผู้ประกันตนได้จ่ายเงินสมทบมาแล้วไม่น้อยกว่าหนึ่งเดือนให้จ่ายประโยชน์ทดแทนในกรณีตายได้แก่

๑) เงินค่าทำศพตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวงแต่ต้องไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยเท่าของอัตราสูงสุดของค่าจ้างขั้นต่ำรายวันตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานให้จ่ายให้แก่บุคคลตามลำดับ ดังนี้ (๑) บุคคลซึ่งผู้ประกันตนทำหนังสือระบุให้เป็นผู้จัดการศพและได้เป็นผู้จัดการศพผู้ประกันตน (๒) สามีภริยาบิดามารดาหรือบุตรของผู้ประกันตนซึ่งมีหลักฐานแสดงว่าเป็นผู้จัดการศพผู้ประกันตน (๓) บุคคลอื่นซึ่งมีหลักฐานแสดงว่าเป็นผู้จัดการศพผู้ประกันตน

๒) เงินสงเคราะห์กรณีผู้ประกันตนถึงแก่ความตายเงินสงเคราะห์กรณีผู้ประกันตนถึงแก่ความตาย ให้จ่ายแก่บุคคลซึ่งผู้ประกันตนทำหนังสือระบุให้เป็นผู้มีสิทธิได้รับเงินสงเคราะห์นั้น แต่ถ้าผู้ประกันตนมิได้มีหนังสือระบุไว้ก็ให้นำมาเฉลี่ยจ่ายให้แก่สามีภริยา บิดามารดาหรือบุตรของผู้ประกันตนในจำนวนที่เท่ากัน ดังนี้ (๑) ถ้าก่อนถึงแก่ความตาย ผู้ประกันตนได้ส่งเงินสมทบมาแล้วตั้งแต่สามสิบหกเดือนขึ้นไป แต่ไม่ถึงสิบปี ให้จ่ายเงินสงเคราะห์เป็นจำนวนเท่ากับร้อยละห้าสิบของค่าจ้างรายเดือนที่คำนวณได้ตามมาตรา ๕๗ คูณด้วยสาม(๒)ถ้าก่อนถึงแก่ความตาย ผู้ประกันตนได้ส่งเงินสมทบมาแล้วตั้งแต่สิบปีขึ้นไป ให้จ่ายเงินสงเคราะห์เป็นจำนวนเท่ากับร้อยละห้าสิบของค่าจ้างรายเดือนที่คำนวณได้ตามมาตรา ๕๗ คูณด้วยสิบกรณีผู้ประกันตนถึงแก่ความตายอันมิใช่เนื่องจากการทำงาน เมื่อจ่ายเงินสมทบมาแล้ว ๑ เดือน ภายในระยะเวลา ๖ เดือน ก่อนเดือนถึงแก่ความตายสิทธิที่จะได้รับ คือ

๑. ค่าทำศพ ๕๐,๐๐๐ บาท จ่ายให้แก่ผู้จัดการศพ

๒. เงินสงเคราะห์กรณีตายหากผู้ประกันตนที่ตาย จ่ายเงินสมทบเกินกว่า ๓ ปี ทายาทหรือผู้มีสิทธิจะได้รับเงินสงเคราะห์ ๑ เท่าครึ่งของเงินเดือนที่นายจ้างของผู้ประกันตนที่เสียชีวิตมาจ่ายเงินสมทบ เช่น เงินเดือน ๑๐,๐๐๐ บาท รับเงินสงเคราะห์กรณีตาย = ๑๕,๐๐๐ บาท และหากผู้ประกันตนที่ตาย จ่ายเงินสมทบเกินกว่า ๑๐ ปี ทายาทหรือผู้มีสิทธิจะได้รับเงินสงเคราะห์ ๕ เท่าของเงินเดือน เช่น เงินเดือน ๑๐,๐๐๐ บาท รับเงินสงเคราะห์กรณีตาย = ๕๐,๐๐๐ บาท

๓. เงินสงเคราะห์กรณีตาย จะจ่ายบุคคลที่ผู้ประกันตนระบุให้เป็นผู้รับโดยการทำหนังสือระบุไว้และกรณีไม่ได้ทำหนังสือระบุให้ใครเป็นผู้รับ จ่ายให้ผู้มีสิทธิตามกฎหมาย คือ บิดา มารดา สามีหรือภรรยาบุตรโดยหารเฉลี่ยในอัตราคนละเท่า ๆ กัน

๔. จะได้รับเงินออมกรณีชราภาพ

**ผู้ประกันตนที่ทุพพลภาพอันมิใช่เนื่องจากการทำงานถึงแก่ความตาย**  
**มาตรา ๗๓ ทวิ** ในกรณีที่ผู้ประกันตนที่ทุพพลภาพตามมาตรา ๗๑ ถึงแก่ความตายให้นำความในมาตรา ๗๓ มาใช้บังคับโดยอนุโลม โดยให้นำเงินทดแทนการขาดรายได้ที่ผู้ประกันตนได้รับในเดือนสุดท้ายก่อนถึงแก่ความตายมาเป็นเกณฑ์ในการคำนวณในกรณีที่ผู้ประกันตนที่ทุพพลภาพนั้นอยู่ในช่วงที่จะได้รับเงินค่าทำศพ และเงินสงเคราะห์กรณีผู้ประกันตนถึงแก่ความตายในฐานะที่เป็นผู้ประกันตนและในฐานะที่เป็นผู้ประกันตนที่ทุพพลภาพตามวรรคหนึ่งในเวลาเดียวกัน ให้มีสิทธิได้รับเงินค่าทำศพและเงินสงเคราะห์กรณีผู้ประกันตนถึงแก่ความตายตามมาตรา ๗๓ เพียงทางเดียว

จําผลการศึกษาจะเห็นได้ว่าผู้ซึ่งจํายานถ้าทำงานเป็นลูกจ้างและเป็นผู้ประกันตนจะได้รับความคุ้มครองสิทธิประโยชน์ของผู้ประกันตน ๓ กรณีด้วยกันคือ กรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย กรณีทุพพลภาพและกรณีตายผู้วิจัยให้ข้อพิจารณาในส่วนของการสื่อสารประชาสัมพันธ์ถึงสิทธิประโยชน์ของผู้ประกันตนที่ผู้ประกันตนจะได้รับทางสื่อสารณะต่างๆอย่างต่อเนื่องเช่นทางทีวี ทาง



อินเทอร์เน็ต ทางวิทยุและให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเช่นโรงพยาบาล หน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงทำหน้าทีประชาสัมพันธ์อีกทางหนึ่งอย่างจริงจังเพื่อที่จะให้ผู้ประกันตนและผู้เกี่ยวข้องเข้าถึงสิทธิอย่างแท้จริง

## ๖. ระบบประกันสุขภาพภาครัฐและระบบประกันสุขภาพภาคเอกชน

### ๖.๑ ระบบประกันสุขภาพภาครัฐ

จากผลการศึกษาระบบประกันสุขภาพภาครัฐจะกล่าวไว้ในพระราชบัญญัติหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๔๕ โดยมีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับผู้ซึ่งจากรายานจะวิเคราะห์ดังต่อไปนี้

**สิทธิการรับบริการสาธารณสุข** บุคคลทุกคนมีสิทธิได้รับบริการสาธารณสุขที่มีมาตรฐานและมีประสิทธิภาพตามที่กำหนดโดยพระราชบัญญัตินี้ คณะกรรมการอาจกำหนดให้บุคคลที่เข้ารับการบริการสาธารณสุขต้องร่วมจ่ายค่าบริการในอัตราที่กำหนดให้แก่หน่วยบริการในแต่ละครั้งที่เข้ารับการบริการเว้นแต่ผู้ยากไร้หรือบุคคลอื่นที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดไม่ต้องจ่ายค่าบริการประเภทและขอบเขตของบริการสาธารณสุขที่บุคคลจะมีสิทธิได้รับให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

**กองทุนหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ** ให้จัดตั้งกองทุนขึ้นกองทุนหนึ่งในสำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ เรียกว่า “กองทุนหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ” มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นค่าใช้จ่าย สนับสนุน และส่งเสริมการจัดบริการสาธารณสุขของหน่วยบริการ

**บริการและมาตรฐานบริการสาธารณสุข** ให้สำนักงานจัดให้มีการขึ้นทะเบียนหน่วยบริการและเครือข่ายหน่วยบริการแล้วประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบเพื่อดำเนินการลงทะเบียนเลือกเป็นหน่วยประจำของตนตามมาตรา ๖ การขึ้นทะเบียนเป็นหน่วยบริการและเครือข่ายหน่วยบริการ รวมทั้งวิธีการประชาสัมพันธ์ตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการกำหนด

**ข้อบังคับสำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการจ่ายเงินช่วยเหลือเบื้องต้นกรณีผู้รับบริการได้รับความเสียหายจากการรักษาพยาบาล พ.ศ. ๒๕๔๙** ความเสียหายที่เกิดจากการรักษาพยาบาลของหน่วยบริการ ที่จะเป็นเหตุให้ได้รับเงินช่วยเหลือเบื้องต้นตามข้อบังคับนี้ ให้รวมถึงเหตุสุดวิสัยในระบบการรักษาพยาบาล แต่มิใช่ความเสียหายที่เกิดจากการดำเนินไปตามพยาธิสภาพ หรือเหตุแทรกซ้อนของโรคที่เป็นไปตามสภาพปกติธรรมดาของโรคนั้นอยู่แล้ว ซึ่งโรคนั้นได้รับการวินิจฉัยและรักษาตามมาตรฐานทั่วไป ประเภทของความเสียหายที่เกิดจากการรักษาพยาบาลของหน่วยบริการ และอัตราจ่ายเงินช่วยเหลือเบื้องต้นแบ่งเป็น(๑) เสียชีวิตหรือทุพพลภาพอย่างถาวร จ่ายเงินช่วยเหลือเบื้องต้นได้ ไม่เกิน ๒๐๐,๐๐๐ บาท(๒) สูญเสียอวัยวะหรือพิการ จ่ายเงินช่วยเหลือเบื้องต้นได้ ไม่เกิน ๑๒๐,๐๐๐ บาท(๓) บาดเจ็บหรือเจ็บป่วยต่อเนื่อง จ่ายเงินช่วยเหลือเบื้องต้นได้ ไม่เกิน ๕๐,๐๐๐ บาทผู้รับบริการที่ได้รับความเสียหายที่เกิดจากการรักษาพยาบาลของหน่วยบริการหรือทายาทหรือผู้อุปการะหรือหน่วยบริการที่ให้บริการ มีสิทธิยื่นคำร้องขอรับเงินช่วยเหลือเบื้องต้นได้ที่สำนักงานสาขาของสำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติในจังหวัดนั้นหรือหน่วยรับเรื่องร้องเรียนตามมาตรา ๕๐ (๕) แห่งพระราชบัญญัติ

หลักประกันสุขภาพแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๔๕ หรือที่สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด ทั้งนี้ต้องยื่นคำร้องภายใน ๑ ปี นับแต่วันที่ทราบความเสียหาย

จากการศึกษาจะเห็นได้ว่าผู้ซึ่งจักรยานก็เป็นคนไทยย่อมมีสิทธิเสมอกันในการรับบริการสาธารณสุขที่ได้มาตรฐานมีสิทธิได้รับการรักษาพยาบาลจากสถานบริการสาธารณสุขของรัฐโดยไม่เสียค่าใช้จ่ายตามที่กฎหมายบัญญัติและการให้บริการสาธารณสุขของรัฐต้องเป็นไปอย่างทั่วถึงและมีประสิทธิภาพโดยทั่วไปประชาชนจะเข้าใจแต่เพียงเมื่อเกิดการเจ็บป่วยและถือบัตรทองจะเสียค่ารักษาพยาบาลเพียง ๓๐ บาทแต่ข้อบังคับสำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติว่าด้วยหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขในการจ่ายเงินช่วยเหลือเบื้องต้นกรณีผู้รับบริการได้รับความเสียหายจากการรักษาพยาบาล พ.ศ. ๒๕๔๙ยังให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการรักษาพยาบาลได้รับเงินช่วยเหลือเบื้องต้นจากรัฐอีกทางหนึ่งผู้วิจัยขอเสนอแนะให้มีการสื่อสารประชาสัมพันธ์ถึงสิทธิประโยชน์ของประชาชนตามพระราชบัญญัติหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๔๕และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องเช่นทางทีวี ทางอินเทอร์เน็ต ทางวิทยุและให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเช่นโรงพยาบาล หน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงทำหน้าที่ประชาสัมพันธ์อีกทางหนึ่งอย่างจริงจังเพื่อที่จะให้ผู้ประกันตนและผู้เกี่ยวข้องเข้าถึงสิทธิอย่างแท้จริง

## ๖.๒ ระบบประกันสุขภาพภาคเอกชน<sup>๑</sup>

จากผลการศึกษาวิจัยประชาชนทั่วไปหรือผู้ซึ่งจักรยานก็สามารถที่จะเลือกใช้ระบบประกันสุขภาพภาคเอกชนได้ตามความสมัครใจโดยทั่วไประบบประกันสุขภาพภาคเอกชนเป็นประกันสุขภาพเสริม สำหรับบริการที่ระบบประกันสุขภาพหลักไม่ครอบคลุม หรือครอบคลุมเพียงบางส่วน (Complementary) และเป็นการประกันสุขภาพเพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการรับบริการหรือเพิ่มทางเลือกในการรับบริการ (Supplementary) จะเห็นได้ว่าไม่มีประเทศใดที่ประกันสุขภาพเอกชนมีบทบาทหลักหรือใกล้เคียงกับระบบประกันสุขภาพรัฐที่สร้างหลักประกันสุขภาพให้แก่ประชาชน บทบาทที่จำกัดของประกันสุขภาพเอกชนเป็นผลมาจากธรรมชาติของธุรกิจเอกชนกับเป้าหมายของสังคมที่ต้องการคุ้มครองด้านสุขภาพให้แก่ประชาชนทุกคน

**ข้อดี**ของประกันสุขภาพเอกชนในประเทศที่มีหลักประกันสุขภาพ ถ้วนหน้า มีหลายประการคือ การให้ความคุ้มครองกลุ่มประชาชนที่ไม่ได้รับการคุ้มครองจากรัฐและบริการที่หลักประกันสุขภาพของรัฐไม่คุ้มครองหรือคุ้มครองเพียงบางส่วนเพิ่มทรัพยากรให้ระบบบริการสุขภาพและช่วยให้ผู้มีประกันสุขภาพเอกชนสามารถเข้าถึงบริการสุขภาพได้ในเวลารวดเร็วขึ้นข้อดีอีกประการของประกันสุขภาพเอกชนคือ เป็นการเพิ่มทางเลือกของการประกันและบริการแก่ประชาชน นอกจากนี้ประกันสุขภาพเอกชนสามารถทำให้คุณภาพบริการดีขึ้นได้หากมีมาตรการแรงจูงใจที่เหมาะสมแก่ผู้ให้บริการอย่างไรก็ดี ในทางปฏิบัติพบว่าส่วนใหญ่มีได้ดำเนินการในด้านนี้

<sup>๑</sup> สัมฤทธิ์ ศรีธำรงสวัสดิ์.(๒๕๕๐).บทบาทการประกันสุขภาพเอกชนภายใต้ระบบประกันสุขภาพถ้วนหน้า.[ออนไลน์], เข้าถึงได้จาก : <http://www.manager.co.th>. [กันยายน, ๒๕๕๓].

**ข้อดี**ของประกันสุขภาพเอกชนก็มีหลายประการกล่าวคือ เนื่องจากเป็นธุรกิจเอกชน และการที่เป็นการประกันสุขภาพโดยความสมัครใจจึงต้องมีมาตรการป้องกันความเสี่ยงด้านการเงิน ดังได้กล่าวข้างต้นทำให้ประกันสุขภาพเอกชนครอบคลุมประชากรได้จำนวนจำกัดศักยภาพในการกระจายความเสี่ยงก็มีจำกัดไปด้วยจึงต้องจำกัดสิทธิประโยชน์และปฏิเสธการให้ความคุ้มครองกับผู้ที่มีความเสี่ยงสูงซึ่งจะมีผลกระทบต่อภาระค่าใช้จ่ายของกองทุน เช่น ผู้สูงอายุ ผู้ที่มีโรคเรื้อรังประจำตัว เป็นต้น นอกจากนี้ประกันสุขภาพเอกชนที่ให้ทางเลือกกับประชาชนให้เข้าถึงบริการได้รวดเร็วขึ้น ยังมีผลกระทบต่อความเป็นธรรมในการเข้าถึงบริการสำหรับประชาชนกลุ่มอื่นในกรณีทรัพยากรสาธารณสุขมีจำกัดเพราะกลุ่มที่มีประกันสุขภาพเอกชนมักได้รับบริการก่อนเป็นต้นและจากการเป็นประกันสุขภาพโดยความสมัครใจต้องทำการตลาดเพื่อหาสมาชิกทำให้ค่าบริหารจัดการสูงกว่าประกันสุขภาพภาคบังคับมาก (สูงถึงร้อยละ ๑๐-๓๐ ของเบี้ยประกันที่จัดเก็บได้) เทียบกับไม่เกินร้อยละ ๕ ของค่าใช้จ่ายกองทุนสำหรับประกันสุขภาพภาคบังคับด้วยข้อจำกัดต่างๆ ดังกล่าวทำให้การขยายบทบาทของประกันสุขภาพเอกชนทำได้ไม่มากนักสำหรับประเทศไทยนั้นเป้าหมายของหลักประกันสุขภาพถ้วนหน้าคือการทำให้เกิดความเป็นธรรมในการเข้าถึงบริการสุขภาพที่จำเป็นและลดภาระค่าใช้จ่ายด้านสุขภาพให้แก่ประชาชนขณะที่ประกันสุขภาพเอกชนในไทยทั้งหมดนั้นเป็นธุรกิจแสวงหากำไรแม้จะเป็นทางเลือกของประชาชนที่มีความสามารถในการจ่ายแต่คงมิใช่ระบบประกันสุขภาพหลักสำหรับประชาชนจากข้อจำกัดดังกล่าว

ในการศึกษาวิจัยผู้วิจัยขอเสนอแนะให้มีการกำกับดูแลตัวแทนที่ทำหน้าที่ในระบบประกันสุขภาพภาคเอกชนโดยให้บริษัทมีมาตรการป้องกันความเสี่ยงด้านการเงินเมื่อมีการเก็บเงินที่เรียกว่า เบี้ยประกันจากประชาชนที่ทำประกันสุขภาพเอกชนแล้วเพื่อป้องกันผลกระทบที่จะเกิดขึ้นหากตัวแทนมีการทุจริตเกิดขึ้น



## บทที่ ๕

### สรุปผล อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

#### ๑. สรุปผล

ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์นี้ได้อธิบายคืบหน้าจากกฎหมายที่กระจายตัวตามกฎหมายรัฐธรรมนูญ พระราชบัญญัติ ประมวลกฎหมาย กฎกระทรวง ประกาศกระทรวง และข้อกำหนดต่างๆ และคัดกฎหมายแต่ละเรื่องมาเรียบเรียงลงตามหัวข้อที่เกี่ยวข้องก่อนที่จะศึกษาและวิเคราะห์แล้วกำหนดเป็นโครงสร้างขึ้นมาประมาณ ๖ หัวข้อเรื่องแล้วสรุปเป็นรายงานและเขียนเป็นเชิงวิชาการสรุปได้ดังต่อไปนี้

๑. สิทธิผู้ซึ่งจากรยานบนทางสัญจรตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗
๒. สิทธิได้รับความคุ้มครองทางแพ่งและทางอาญาในกรณีได้รับผลกระทบต่อสิทธิของคนใช้จากรยานบนทางสัญจร
๓. สิทธิตามกฎหมายจราจรของผู้ซึ่งจากรยาน
๔. สิทธิของผู้ซึ่งจากรยานที่ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ
๕. สิทธิได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายประกันสังคม
๖. ระบบประกันสุขภาพภาครัฐและระบบประกันสุขภาพภาคเอกชน

#### ๑.๑ สิทธิผู้ซึ่งจากรยานบนทางสัญจรตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗

สิทธิ เสรีภาพในความเป็นมนุษย์เป็นสิทธิ เสรีภาพ เกี่ยวกับชีวิต ร่างกาย ความคิด จิตใจ และความเป็นอยู่ของประชาชนซึ่งถือเป็นสิทธิที่จะอยู่จะเป็นหรือเป็นสิทธิที่ติดมากับตัวของประชาชนทั้งหลายตั้งแต่เกิดมาเป็นคนโดยที่รัฐไม่อาจปฏิเสธความเป็นคนและศักดิ์ศรีความเป็นคนของประชาชนด้วยการกระทำที่เป็นการล่วงล้ำเกิน คุกคาม หรือละเมิดได้จากการศึกษาพบว่าสิทธิของผู้ซึ่งจากรยานบนทางสัญจรตามรัฐธรรมนูญ ๕๐ และ ๕๗ รัฐควรที่จะให้สิทธิเสรีภาพในการใช้ถนนเป็นเส้นทางสัญจรเหมือนกับพาหนะอื่นๆ เช่น การกำหนดเส้นทางจักรยานในเขตเมืองในกรณีเส้นทางระยะสั้นให้ครอบคลุมพื้นที่การจราจรการดำเนินการจัดสร้างเส้นทางใหม่ต้องจัดให้มีไหล่ทางที่ได้มาตรฐานตลอดเส้นทางเพื่ออำนวยความสะดวกผู้ซึ่งจากรยาน

สิทธิ เสรีภาพในความเป็นพลเมืองเป็นสิทธิ เสรีภาพเกี่ยวกับการที่สามารถเรียกร้องความต้องการขั้นพื้นฐานจากรัฐในฐานะที่เป็นราษฎรของรัฐซึ่งรัฐมีหน้าที่ให้การสนองตอบในรูปของบริการสาธารณะในส่วนของผู้ซึ่งจากรยาน สิทธิ เสรีภาพความเป็นพลเมืองที่จะได้รับเช่น การมีเส้นทางสัญจรที่มีประสิทธิภาพการมีเส้นทางสัญจรที่สนองตอบการซึ่งจากรยานสิทธิได้รับการอำนวยความสะดวกในการซึ่งจากรยานในเขตชุมชนเมืองและชนบท และสิทธิในการใช้ไหล่ทางเป็นเส้นทางสัญจรในเขตทางหลวง

**สิทธิในความเสมอภาค**เป็นสิทธิ เสรีภาพเกี่ยวกับการได้รับการปฏิบัติที่เท่าเทียมกันจากรัฐหรือการไม่เลือกปฏิบัติ เว้นแต่การเลือกปฏิบัติเพื่อช่วยเหลือให้ผู้เสียเปรียบผู้ด้อยโอกาสได้รับสิทธิโอกาสเท่าเทียมกับคนอื่นซึ่งถือเป็นสิทธิที่จะมีจะเหมือนหรือเป็นสิทธิ เสรีภาพที่ดำรงอยู่นอกตัวของประชาชนในความเสมอภาคของผู้ที่จกรยานตามรัฐธรรมนูญ ๕๐ และ ๕๗ได้แก่ความเสมอภาคในการเลือกใช้นโยบายพาหนะในทางสัญจรรัฐจะต้องจัดให้มีเส้นทางสัญจรสำหรับจกรยานให้มีความเสมอภาคกับยานพาหนะประเภทอื่น มีเส้นทางจกรยานที่มีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัยเช่นเดียวกับพาหนะอื่นๆ

## ๑.๒ สิทธิได้รับความคุ้มครองทางแพ่งและทางอาญาในกรณีได้รับผลกระทบต่อสิทธิของคนใช้จกรยานบนทางสัญจร

**ความรับผิดในการละเมิดสิทธิผู้จกรยานตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์** (ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา ๔๒๐, ๔๒๕, ๔๒๘, ๔๓๗, ๔๓๘, ๔๔๔, ๔๔๕, ๔๔๖) การละเมิดสิทธิตามมาตรา ๔๒๐เป็นไปได้ทั้งบุคคลธรรมดาและนิติบุคคลซึ่งการละเมิดต่อผู้จกรยานกรณีการเกิดอุบัติเหตุผลการกระทำละเมิดโดยตรงก็จะเป็นบุคคลธรรมดาแต่ถ้ามีนิติบุคคลร่วมละเมิดด้วยก็อาจเข้าตามมาตรา ๔๒๕ โดยนายจ้างต้องร่วมกันรับผิดกับลูกจ้างในผลแห่งละเมิด ซึ่งลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้างนั้น ความรับผิดชอบในการเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะตามมาตรา ๔๓๗ บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอย่างใด ๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเองเมื่อมีการการละเมิดเกิดขึ้นศาลจะเป็นผู้กำหนดค่าสินไหมทดแทนให้เองตามมาตรา ๔๓๘ ถ้าหากมีการละเมิดสิทธิผู้จกรยานตามมาตรา ๔๔๔ผู้จกรยานสามารถเรียกร้องค่าใช้จ่ายอันตนต้องเสียไปและค่าเสียหายเพื่อการที่เสียความสามารถประกอบการงานสิ้นเชิงหรือแต่บางส่วนทั้งในเวลาปัจจุบันและในเวลาอนาคตได้ด้วยในมาตรา ๔๔๕ การใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายในภายนอกย่อมคุ้มครองสิทธิของจกรยานเมื่อมีความผูกพันตามกฎหมายจะต้องทำการงานให้เป็นคุณแก่บุคคลภายนอกในครัวเรือนโดยไม่ต้องถูกบุคคลภายนอกครัวเรือนเรียกร้องค่าเสียหายที่ไม่สามารถทำงานให้แก่บุคคลภายนอกได้โดยให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องจากผู้ทำละเมิดแทนและกรณีทำละเมิดให้ผู้จกรยานเสียหายแก่ร่างกายอนามัยเสรีภาพโดยผลแห่งละเมิดทำให้ผู้เสียหายทุพพลภาพตลอดชีวิตมาตรา ๔๔๖กำหนดให้เรียกค่าเสียหายเพื่อการ เสียหายความสามารถประกอบการงานตาม มาตรา ๔๔๔ได้แล้วความทุพพลภาพยังเป็นที่มาของความทุกข์ทรมานทางจิตมาตรา ๔๔๖ กำหนดให้เรียกค่าเสียหายที่มีใช้ตัวเงินได้อีกด้วย

**การกระทำความผิดในทางอาญาที่ต้องรับผิดในการละเมิด**(ประมวลกฎหมายอาญา, มาตรา ๕๙, ๒๘๘, ๒๙๑, ๓๐๐, ๓๗๔, ๓๙๐) ความรับผิดในทางอาญาในกรณีที่กระทบสิทธิผู้จกรยานตามมาตรา ๕๙ นั้นเป็นการกระทำทั้งที่มีเจตนาและไม่มีเจตนาแต่กฎหมายกำหนดความผิดไว้ให้ต้องรับผิดเมื่อมีการกระทำความผิดทางอาญาและกระทบสิทธิผู้จกรยานผู้ได้รับผลกระทบมีสิทธิที่จะดำเนินคดีในทางอาญาและเรียกร้องทางแพ่งเมื่อมีการละเมิดเกิดขึ้นในกรณี เจตนาฆ่าตามมาตรา ๒๘๘ เป็นการกระทำความผิดโดยมีเจตนาตามมาตรา ๕๙วรรคแรกเป็นเจตนาโดยตรงได้แก่การประสงค์ต่อผลหรือเล็งเห็นผลของการกระทำในการกระทำความผิดที่เป็นความผิดเกี่ยวกับชีวิตและ

ร่างกายเมื่อเกิดอุบัติเหตุหรือมีการละเมิดเกิดขึ้นโดยมีเจตนาฆ่า ผู้กระทำผิดต้องระวางโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกตั้งแต่สิบห้าปีถึงยี่สิบปี ประมาทเป็นเหตุถึงแก่ความตายตามมาตรา ๒๕๑ และประมาทเป็นเหตุอันตรายสาหัสตามมาตรา ๓๐๐ การกระทำโดยประมาท ได้แก่กระทำ ความผิดมิใช่โดยเจตนาแต่กระทำโดยปราศจากความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมี ตามวิสัยแลพฤติการณ์และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นว่านั้นได้แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่เห็น ผู้อื่นตกอยู่ในอันตรายแห่งชีวิตตามมาตรา ๓๗๔ ซึ่งตนอาจช่วยได้โดยไม่ควรกลัวอันตรายแก่ตนเอง หรือผู้อื่นแต่ไม่ช่วยตามความจำเป็นต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือนหรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับและมาตรา ๓๕๐ ผู้ใดกระทำโดยประมาทและการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับ อันตรายแก่กายหรือจิตใจต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือนหรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาทหรือทั้งจำ ทั้งปรับกฎหมายมาตรามาตรา ๓๕๐ เกี่ยวพันกับมาตรา ๒๕๑ ซึ่งบัญญัติว่า ผู้ใดกระทำโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปี และปรับไม่เกิน สองหมื่นบาท มาตรา ๒๕๕ ผู้ใดทำร้ายผู้อื่นจนเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่กายหรือจิตใจของผู้อื่นนั้น ผู้นั้นกระทำความผิดฐานทำร้ายร่างกายต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปีหรือปรับไม่เกินสี่พันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับและมาตรา ๓๐๐ ผู้ใดกระทำโดยประมาทและการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับ อันตรายสาหัสต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปีหรือปรับไม่เกินหกพันบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ

### ๑.๓ สิทธิตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่จักรยาน

กฎหมายจราจรที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานตามพ.ร.บ.จราจรทางบก ๒๕๒๒ อยู่ในมาตรา ๗๙-๘๔ ลักษณะ ๑๐ ว่าด้วยรถจักรยาน ได้แก่เส้นทางจักรยานตามมาตรา ๗๙ ทางใดก็ได้จัดไว้ สำหรับรถจักรยานผู้ขับขี่รถจักรยาน ต้องขับในทางนั้นในทางปฏิบัติข้อบังคับพนักงานจราจรเกี่ยวกับ ทางจักรยานนั้นเห็นจะมีแต่ “ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานครว่าด้วยการกำหนด ช่องทางเดินรถสำหรับจักรยาน พ.ศ.๒๕๕๓” ซึ่งกำหนดช่องทางเดินรถเฉพาะสำหรับเดินรถจักรยาน โดยมีความกว้างของช่องทาง ๑ เมตร ๒๐ เซนติเมตร ได้แก่คือบริเวณ ถนนหน้าพระลานเฉพาะฝั่ง ด้านถนนมหาธาตุมุ่งหน้าถนนหน้าพระธาตุ ถนนหน้าพระธาตุเฉพาะฝั่งด้านถนนหน้าพระลานมุ่งหน้า ถนนราชินี ถนนราชินีเฉพาะฝั่งด้านถนนหน้าพระธาตุมุ่งหน้าถนนพระอาทิตย์และถนนพระอาทิตย์ เฉพาะฝั่งด้านถนนราชินีมุ่งหน้าถนนพระสุเมรุแต่เส้นทางดังกล่าวไม่เชื่อมโยงจนทำให้ผู้ต้องการใช้ จักรยานสามารถใช้งานได้ ซึ่งถึงเวลาที่จะจัดเส้นทางจักรยานเพื่อให้ผู้ต้องการใช้จักรยานสามารถใ้ งานได้จริงส่วนทางอื่นๆนอกจากนี้ที่กรุงเทพมหานครทำไว้ ๓๐ กว่าเส้นทางเป็นแค่ทางที่ทำไว้อำนวยความสะดวกให้จักรยานแต่ไม่ได้มีผลและสภาพบังคับตามกฎหมายแต่อย่างใด ประเด็นอุปสรรคหลัก สำหรับจักรยานที่ใช้ในทางเดินรถตามมาตรา ๘๐ ในทางปฏิบัติการบังคับใช้กฎหมายยังไม่เคร่งครัด เป็นสาเหตุหนึ่งซึ่งส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุกับผู้ขับขี่จักรยานและผู้ใช้พาหนะอื่นบนทางสัญจรและใน ส่วนของคุณภาพของอุปสรรคก็ยิ่งขาดมาตรฐานเห็นควรผู้เกี่ยวข้องที่ดูแลมาตรฐานสินค้าจะเข้ามา ควบคุมดูแลคุ้มครองผู้บริโภคอย่างจริงจังประเด็นการเปิดไฟหน้าของจักรยานตามมาตรา ๘๑ การที่ กฎหมายบังคับให้เปิดไฟหน้าของรถจักรยานเพื่อให้ผู้ขับขี่หรือคนเดินเท้าซึ่งขับรถหรือเดินสวน สามารถมองเห็นรถเพื่อให้เกิดความปลอดภัยกับผู้ใช้รถใช้ถนนในส่วนไฟรถจักรยานมีข้อสังเกตว่าใน ปัจจุบันจะไม่มีใครไปติดหน้ารถดังนั้นในทางปฏิบัติผู้ขับขี่จักรยานย่อมปฏิบัติผิดกฎจราจรเสมอจากผล

การศึกษาควรให้มีการเขียนกฎหมายบังคับผู้ผลิตรถจักรยานติดตั้งไฟหน้าตลอดจนไฟท้ายให้ถูกต้องตามกฎหมายจราจรโดยไม่ต้องเป็นภาระของผู้บริโภค ประเด็นการขับขี่รถจักรยานต้องขับให้ชิดขอบทางด้านซ้ายของทางเดินรถ ไหล่ทางตามมาตรา ๘๒ ปัญหาสำหรับผู้ขี่จักรยานในปัจจุบันได้แก่เส้นทางเดินรถจักรยานมีข้อสังเกตในการสร้างทางจะต้องจัดให้มีไหล่ทางที่เป็นทางสัญจรสำหรับผู้ขี่จักรยานเพื่อความปลอดภัยในการสัญจร และอีกประการหนึ่งหน่วยงานที่ค่อนข้างใกล้ชิดกับประชาชนส่วนใหญ่ของประเทศได้แก่องค์การบริหารส่วนตำบลซึ่งมีงบประมาณในการสร้างเส้นทางในชุมชนให้จัดทำไหล่ทางสำหรับผู้ขี่จักรยานก็จะเป็นการส่งเสริมวัฒนธรรมการขี่จักรยานของประเทศอีกทางหนึ่งด้วยประเด็นข้อห้ามสำหรับผู้ขี่จักรยานตามมาตรา ๘๓ ข้อห้ามสำหรับผู้ขี่จักรยานขับโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินและ ประเด็นสุดท้ายผู้ขี่จักรยานให้ปฏิบัติตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ โดยอนุโลม มาตรา ๘๔

**การสวมหมวกกันน็อกของผู้ขี่จักรยาน ตามมาตรา๑๒๒** ผู้ขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะที่ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์พิจารณาตามมาตรา ๑๒๒ นี้ไม่มีข้อความใดให้ผู้ขี่จักรยานต้องสวมหมวกเพื่อป้องกันอันตรายจากผลการศึกษาพบว่าควรที่จะมีการบังคับให้ผู้ขี่จักรยานสวมหมวกกันน็อกเพื่อป้องกันอันตรายเนื่องจากผู้ขี่จักรยานมีสิทธิใช้ทางหลวงแผ่นดินเป็นเส้นทางสัญจรเช่นเดียวกับผู้ขี่จักรยานพาหนะประเภทอื่นๆบนทางหลวงแผ่นดินเหมือนกันจึงต้องมีการบังคับให้ผู้ขี่จักรยานสวมหมวกป้องกันอันตรายจากการเกิดอุบัติเหตุและเป็นการช่วยรัฐใช้งบประมาณในด้านการสาธารณสุขอย่างคุ้มค่า

#### ๑.๔ สิทธิของผู้ขี่จักรยานที่ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายคุ้มครองประสภภัยจากรถ

เนื่องจากปรากฏว่าอุบัติเหตุอันเกิดจากรถได้ทวีจำนวนขึ้นในแต่ละปีเป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมากโดยผู้ประสภภัยดังกล่าวไม่ได้รับการชดใช้ค่าเสียหายหรือได้รับชดใช้ค่าเสียหายไม่คุ้มกับความเสียหายที่ได้รับจริงและหากผู้ประสภภัยจะใช้สิทธิทางแพ่งเรียกร้องค่าเสียหายก็ต้องใช้เวลาดำเนินคดียาวนาน ดังนั้นเพื่อให้ผู้ประสภภัยได้รับการชดใช้ค่าเสียหายและได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันท่วงทีจึงมีการตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสภภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ และแก้ไขเพิ่มเติมขึ้นเพื่อมาคุ้มครองแก้ปัญหาคุ้มครองอุบัติเหตุจากรถบนท้องถนนให้ได้รับความความยุติธรรมและคุ้มครองสิทธิผู้ใช้ถนนเป็นเส้นทางสัญจรโดยแบ่งเป็นประเด็นที่เกี่ยวข้องคือ

**ค่าสินไหมทดแทน(พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสภภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ และแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา, ๔,๒๐,๒๑,๒๒,๒๓,๒๔,๒๕,๒๗,๓๒)** ตาม พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. ๒๕๔๒ หมายถึงเงินที่ต้องชดใช้เพื่อทดแทนความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินหรือแก่บุคคล อันเนื่องมาจากการละเมิด หรือการผิดสัญญารวมทั้งทรัพย์สินที่ต้องคืนให้แก่ผู้เสียหายด้วยเช่น ค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิด ค่าสินไหมทดแทนในการไม่ชำระหนี้ให้ต้องตามความประสงค์อันแท้จริงแห่งมูลหนี้จากการศึกษาพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสภภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ และแก้ไขเพิ่มเติมค่าสินไหมทดแทนจะปรากฏอยู่ในมาตรามาตรา ๔,๒๐,๒๑,๒๒,๒๓,๒๔,๒๕,๒๗ และมาตรา๓๒



**กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย**(พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ และแก้ไขเพิ่มเติม,มาตรา๓๓,๓๔,๓๕) การจัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย ต้องการให้ผู้ประสบภัยจากรถทุกคนได้รับการรักษาพยาบาลอย่างทันทีทันใด โดยไม่ต้องกังวลกับเงินค่ารักษาหรือได้รับการชดเชยอย่างเร่งด่วนในกรณีเสียชีวิตเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนในเบื้องต้นกฎหมายจึงกำหนดให้มีกองทุนขึ้นเรียกว่า กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเพื่อทำหน้าที่ชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือทายาทในกรณีที่ไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัท สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถซึ่งเป็นหน่วยงานจัดการเงินกองทุนนี้จะอยู่ที่กรมการประกันภัย กรุงเทพฯสำนักงานคุ้มครองผู้เอาประกันภัยเขตทั้ง ๔ เขต และสำนักงานประกันภัยจังหวัดทุกจังหวัดจากการศึกษาพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ และแก้ไขเพิ่มเติมกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย จะปรากฏอยู่ในมาตรา ๓๓,๓๔และมาตรา๓๕

### ๑.๕ สิทธิได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายประกันสังคม

**การเป็นผู้ประกันตนและการสิ้นสุดภาพการประกันตน มาตรา ๓๓** ให้ลูกจ้างซึ่งมีอายุไม่ต่ำกว่าสิบห้าปีบริบูรณ์และไม่เกินหกสิบปีบริบูรณ์เป็นผู้ประกันตน ลูกจ้างซึ่งเป็นผู้ประกันตนอยู่แล้วเมื่อมีอายุครบหกสิบปีบริบูรณ์และยังเป็นลูกจ้างของนายจ้างซึ่งอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ให้ถือว่าลูกจ้างนั้นเป็นผู้ประกันตนต่อไปมาตรา ๓๔ ความเป็นผู้ประกันตนตามมาตรา ๓๓ สิ้นสุดลงเมื่อผู้ประกันตนนั้น (๑) ตาย (๒) สิ้นสภาพการเป็นลูกจ้าง

**สิทธิได้รับประโยชน์ทดแทนจากกองทุน มาตรา ๕๔** ผู้ประกันตนหรือบุคคลตามมาตรา ๗๓ มีสิทธิได้รับประโยชน์ทดแทนจากกองทุน ดังต่อไปนี้ ๑) ประโยชน์ทดแทนในกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย ๒) ประโยชน์ทดแทนในกรณีคลอดบุตร ๓) ประโยชน์ทดแทนในกรณีทุพพลภาพ ๔) ประโยชน์ทดแทนในกรณีตาย ๕) ประโยชน์ทดแทนในกรณีสงเคราะห์บุตร ๖) ประโยชน์ทดแทนในกรณีชราภาพ ๗) ประโยชน์ทดแทนในกรณีว่างงาน ยกเว้นผู้ประกันตนตามมาตรา ๓๔ บุคคลตามมาตรา ๗๓ ได้แก่ ๑) บุคคลซึ่งผู้ประกันตนทำหนังสือระบุให้เป็นผู้จัดการศพ และได้เป็นผู้จัดการศพผู้ประกันตน ๒) สามีภริยา บิดามารดา หรือบุตรของผู้ประกันตนซึ่งมีหลักฐานแสดงว่าเป็นผู้จัดการศพผู้ประกันตน ๓) บุคคลอื่นซึ่งมีหลักฐานแสดงว่าเป็นผู้จัดการศพผู้ประกันตน ผู้ประกันตนตามมาตรา ๓๔ ได้แก่ ผู้ที่เคยเป็นผู้ประกันตนตามมาตรา ๓๓

**สิทธิประโยชน์ของผู้ประกันตนมาตรา ๕๖** ผู้ประกันตนหรือบุคคลอื่นใดเห็นว่าตนมีสิทธิได้รับประโยชน์ทดแทนในกรณีใดตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๕๔ และประสงค์จะขอรับประโยชน์ทดแทนนั้นให้ยื่นคำขอรับประโยชน์ทดแทนต่อสำนักงานตามระเบียบที่เลขาธิการกำหนดภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่สิทธิขอรับประโยชน์ทดแทนนั้นและให้เลขาธิการหรือผู้ซึ่งเลขาธิการมอบหมายพิจารณาสั่งการโดยเร็วประโยชน์ทดแทนที่เป็นตัวเงินถ้าผู้ประกันตนหรือบุคคลซึ่งมีสิทธิไม่มารับภายในสองปีนับแต่วันที่ได้รับแจ้งจากสำนักงานให้เงินนั้นตกเป็นของกองทุนสิทธิประโยชน์ของผู้ประกันตนและเงื่อนไขการเกิดสิทธิของผู้ซึ่งจ่ายงานเมื่อพิจารณาในส่วนของ พ.ร.บ.ประกันสังคม พ.ศ.๒๕๓๓ แก้ไขเพิ่มเติม จะปรากฏสิทธิอยู่ในลักษณะที่ ๓ ว่าด้วยประโยชน์ทดแทนโดยแบ่งออกเป็น ๓ ประเด็นดังต่อไปนี้ ๑) กรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย ๒) กรณีทุพพลภาพ ๓) กรณีตาย

### ๑.๖ ระบบประกันสุขภาพภาครัฐและระบบประกันสุขภาพภาคเอกชน

ระบบประกันสุขภาพภาครัฐจะกล่าวไว้ในพระราชบัญญัติหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๔๕ โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

**สิทธิการรับบริการสาธารณสุขพระราชบัญญัติหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๔๕** กำหนดให้บุคคลทุกคนมีสิทธิได้รับบริการสาธารณสุขที่มีมาตรฐานและมีประสิทธิภาพตามที่กำหนดให้ บุคคลที่เข้ารับการบริการสาธารณสุขต้องร่วมจ่ายค่าบริการในอัตราที่กำหนดให้แก่หน่วยบริการในแต่ละครั้งที่เข้ารับการบริการเว้นแต่ผู้ยากไร้หรือบุคคลอื่นที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดไม่ต้องจ่ายค่าบริการ ประเภทและขอบเขตของบริการสาธารณสุขที่บุคคลจะมีสิทธิได้รับให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการ ประกาศกำหนด

**กองทุนหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ** ให้จัดตั้งกองทุนขึ้นกองทุนหนึ่งในสำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ เรียกว่า “กองทุนหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ” มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็น ค่าใช้จ่ายสนับสนุนและส่งเสริมการจัดบริการสาธารณสุขของหน่วยบริการ

**บริการและมาตรฐานบริการสาธารณสุข** ให้สำนักงานจัดให้มีการขึ้นทะเบียนหน่วย บริการและเครือข่ายหน่วยบริการแล้วประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบเพื่อดำเนินการลงทะเบียน เลือกลงเป็นหน่วยประจำของตนตามมาตรา ๖ การขึ้นทะเบียนเป็นหน่วยบริการและเครือข่ายหน่วย บริการรวมทั้งวิธีการประชาสัมพันธ์ตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่ คณะกรรมการกำหนด

**ข้อบังคับสำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไข ในการจ่ายเงินช่วยเหลือเบื้องต้นกรณีผู้รับบริการได้รับความเสียหายจากการรักษาพยาบาล พ.ศ. ๒๕๔๙** ความเสียหายที่เกิดจากการรักษาพยาบาลของหน่วยบริการที่จะเป็นเหตุให้ได้รับเงิน ช่วยเหลือเบื้องต้นและอัตราจ่ายเงินช่วยเหลือเบื้องต้น แบ่งเป็น(๑) เสียชีวิตหรือทุพพลภาพอย่างถาวร จ่ายเงินช่วยเหลือเบื้องต้นได้ ไม่เกิน ๒๐๐,๐๐๐ บาท(๒) สูญเสียอวัยวะหรือพิการจ่ายเงินช่วยเหลือ เบื้องต้นได้ ไม่เกิน ๑๒๐,๐๐๐ บาท(๓) บาดเจ็บหรือเจ็บป่วยต่อเนื่องจ่ายเงินช่วยเหลือเบื้องต้นได้ไม่ เกิน ๕๐,๐๐๐ บาทผู้รับบริการหรือทายาทหรือผู้อุปการะหรือหน่วยบริการที่ให้บริการมีสิทธิยื่นคำ ร้องขอรับเงินช่วยเหลือเบื้องต้นได้ที่สำนักงานสาขาของสำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติใน จังหวัดนั้นหรือหน่วยรับเรื่องร้องเรียนตามมาตรา ๕๐ (๕) แห่งพระราชบัญญัติหลักประกันสุขภาพ แห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๔๕ หรือที่สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด ทั้งนี้ ต้องยื่นคำร้องภายใน ๑ ปี นับแต่วันที่ ทราบความเสียหาย

**ระบบประกันสุขภาพภาคเอกชน** ประชาชนทั่วไปหรือผู้ซึ่งจักรยานสามารถที่จะเลือกใช้ ระบบประกันสุขภาพภาคเอกชนได้ตามความสมัครใจโดยทั่วไประบบประกันสุขภาพภาคเอกชนเป็น ประกันสุขภาพเสริมสำหรับบริการที่ระบบประกันสุขภาพหลักไม่ครอบคลุมหรือครอบคลุมเพียง บางส่วน (Complementary)และเป็นการประกันสุขภาพเพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการรับ บริการหรือเพิ่มทางเลือกในการรับบริการ (Supplementary)จะเห็นได้ว่าไม่มีประเทศใดที่ประกัน สุขภาพเอกชนมีบทบาทหลักหรือใกล้เคียงกับระบบประกันสุขภาพรัฐที่สร้างหลักประกันสุขภาพให้แก่

ประชาชนบทบาทที่จำกัดของประกันสุขภาพเอกชนเป็นผลมาจากธรรมชาติของธุรกิจเอกชนกับเป้าหมายของสังคมที่ต้องการคุ้มครองด้านสุขภาพให้แก่ประชาชนทุกคน

ประเทศที่มีหลักประกันสุขภาพถ้วนหน้าแล้วประกันสุขภาพเอกชนยังคงมีบทบาทอยู่ระดับหนึ่งมากขึ้นน้อยต่างกันโดยบทบาทประกันสุขภาพเอกชนเป็นได้ใน ๔ ลักษณะคือ (๑) ดำเนินการคู่ขนานไปกับระบบประกันสุขภาพหลักโดยสิทธิประโยชน์คล้ายคลึงกัน (Duplicate system) (๒) เป็นประกันสุขภาพแบบทดแทน (Substitutive) เช่น ประกันสุขภาพภาคบังคับของประเทศเนเธอร์แลนด์ไม่ครอบคลุมกลุ่มประชาชนที่มีรายได้สูงกว่าเพดานที่กำหนดสำหรับประเทศเยอรมนีอนุญาตให้ประชาชนที่มีรายได้เกินเพดานที่กำหนดสามารถเลือกอยู่ในระบบประกันสุขภาพหลักหรือไปใช้ประกันสุขภาพเอกชนที่มีสิทธิประโยชน์เหมือนกันก็ได้(๓) เป็นประกันสุขภาพเสริมสำหรับบริการที่ระบบประกันสุขภาพหลักไม่ครอบคลุมหรือครอบคลุมเพียงบางส่วน (Complementary)(๔) เป็นการประกันสุขภาพเพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการรับบริการหรือเพิ่มทางเลือกในการรับบริการ (Supplementary) ทั้งนี้บทบาทของประกันสุขภาพเอกชนในประเทศกลุ่มองค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (OECD) ส่วนใหญ่มีรายจ่ายต่ำกว่าร้อยละ ๕ ของรายจ่ายสุขภาพของประเทศในปี ๒๕๔๖ มีเพียงสี่ประเทศที่ประกันสุขภาพเอกชนมีรายจ่ายมากกว่าร้อยละ ๑๐ ของรายจ่ายสุขภาพของประเทศ คือ สหรัฐอเมริกา เนเธอร์แลนด์ แคนาดา และฝรั่งเศส

## ๒.อภิปรายผล

### ๒.๑ สิทธิผู้ขี่จักรยานบนทางสัญจรตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว)

#### พุทธศักราช ๒๕๕๗

สิทธิเสรีภาพของประชาชนในส่วนของผู้ขี่จักรยานตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗ ตามมาตรา ๔ ผู้ขี่จักรยานมีสิทธิเสรีภาพในความเป็นมนุษย์ดังนั้นก็จึงมีสิทธิในการใช้เส้นทางสัญจรเยี่ยงผู้ใช้ยานพาหนะประเภทอื่นรัฐต้องให้สิทธิเสรีภาพในการใช้ถนนเป็นเส้นทางสัญจร เช่นการกำหนดเส้นทางจักรยานในเขตเมืองในกรณีเส้นทางระยะสั้นให้ครอบคลุมพื้นที่การจราจรในการดำเนินการจัดสร้างเส้นทางใหม่ต้องจัดให้มีไหล่ทางที่ได้มาตรฐานตลอดเส้นทาง ผู้ขี่จักรยานมีสิทธิเสรีภาพในความเป็นพลเมืองจึงสามารถเรียกร้องความต้องการขั้นพื้นฐานจากรัฐในฐานะที่เป็นราษฎรของรัฐซึ่งรัฐมีหน้าที่ในการสนองตอบในรูปบริการสาธารณะได้แก่ การมีเส้นทางสัญจรที่มีประสิทธิภาพการมีเส้นทางสัญจรสำหรับผู้ขี่จักรยานทั้งในเขตชุมชนเมืองและชนบทและผู้ขี่จักรยานมีสิทธิในความเสมอภาคการเลือกใช้ยานพาหนะในทางสัญจรรัฐจะต้องจัดให้มีเส้นทางสัญจรสำหรับจักรยานให้มีความเสมอภาคกับยานพาหนะประเภทอื่นมีเส้นทางที่มีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัยต่อผู้ขี่จักรยานเฉกเช่นเดียวกับผู้ใช้พาหนะอื่น

จากผลการศึกษางานวิจัยของต่างประเทศผู้วิจัยขอเสนอแนะ **ประการที่ ๑** ให้ตราเป็นกฎหมายประกอบรัฐธรรมนูญที่ว่าด้วยสิทธิ เสรีภาพ และความเสมอภาคโดยเทียบเคียงกฎหมาย Highways Act ๑๙๘๐ ของประเทศอังกฤษ ที่วางหลักเกณฑ์ไว้ให้รัฐ ท้องถิ่นหรือหน่วยงานด้านจราจรของท้องถิ่นมีหน้าที่ในการจัดให้มีทางจักรยาน (cycle track) สำหรับประชาชนในท้องถิ่นไว้

เพื่อรองรับการจราจรหรือการสัญจรโดยจักรยาน นอกจากนี้ ท้องถิ่นหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังต้องจัดงบประมาณสาธารณะเฉพาะ (public expense) สำหรับการบำรุงรักษาและก่อสร้างทางจักรยานสำหรับเส้นทางในพื้นที่ชุมชนเมือง นอกจากนี้ รัฐยังมีหน้าที่ในการบำรุงรักษาทางจักรยานให้เหมาะสมกับการใช้งาน (duty to maintain) ซึ่งหากผู้ขับขี่จักรยานเกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินจากการความตั้งใจ หรือประมาทเล่นเล่ของ รัฐหรือเจ้าหน้าที่รัฐที่เพิกเฉยต่อการบำรุงรักษาทางจักรยานย่อมเป็นเหตุให้ประชาชนสามารถฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายหรือค่าสินไหมทดแทนจากภาครัฐได้ซึ่งถ้ากำหนดเป็นกฎหมายมีสภาพบังคับต้องปฏิบัติจะเป็นการนำไปสู่การปรับวัฒนธรรมจักรยานที่รองรับสิทธิ์ต่อไป **ประการที่ ๒** ผู้วิจัยขอเสนอแนะให้มีการตรากฎหมายผังเมืองที่สนับสนุนวัฒนธรรมการใช้จักรยานในพื้นที่ชุมชนเมือง เหมือนเช่นประเทศอังกฤษที่ตรา พระราชบัญญัติ Cycle Tracks Act ๑๙๘๔ กฎหมายฉบับนี้ได้กำหนดให้รัฐ ส่วนราชการและหน่วยงานของท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่งสาธารณะมีหน้าที่ให้การจัดทำบริการสาธารณะในการคมนาคมขนส่งให้สอดคล้องกับการใช้งานจักรยานของประชาชนในท้องถิ่นโดยกฎหมายฉบับนี้ได้กำหนดให้ประชาชนสามารถใช้จักรยานเป็นยานพาหนะบนทางจักรยานหรือเลนจักรยาน (cycling track) อันเป็นการสถาปนาสิทธิในการสัญจรโดยจักรยานทับในช่องทางจักรยานหรือเลนจักรยานที่รัฐหรือท้องถิ่นได้จัดไว้ให้ (a right of way on pedal cycles) อนึ่งทางจักรยานหรือเลนจักรยานที่รัฐหรือท้องถิ่นได้จัดไว้ให้ประชาชนโดยทั่วไปอาจเป็นทางจักรยานหรือเลนจักรยานที่ใช้พื้นที่สัญจรร่วมกับทางเท้าหรือบาทวิถีปกติของประชาชนหรืออาจเป็นทางจักรยานหรือเลนจักรยานที่แยกออกมาต่างหากจากทางเท้าหรือบาทวิถีปกติของประชาชนอีกทั้งกฎหมายฉบับนี้ยังได้กำหนดในเรื่องของค่าสินไหมทดแทน (Compensation) สำหรับบุคคลที่ได้รับความเสียหายจากการจงใจหรือประมาทเล่นเล่ของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องและหน่วยงานของท้องถิ่นที่เป็นเหตุให้ผู้สัญจรช่องทางจักรยานหรือเลนจักรยานได้รับความเสียหายจากการสัญจร โดยการเปิดโอกาสให้ประชาชนสามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากหน่วยงานของรัฐที่จงใจหรือประมาทเล่นเล่ดังกล่าวก็เพื่อมุ่งในการเยียวยา (recovery) ความเสียหายของผู้สัญจรช่องทางจักรยานหรือเลนจักรยานที่ได้รับความเสียหายต่อชีวิตร่างกาย ทรัพย์สิน ได้รับการเยียวยาให้กลับเป็นปกติ **ประการที่ ๓** ผู้วิจัยขอเสนอแนะให้มีการตรากฎหมายภาษีเพื่อสนับสนุนวัฒนธรรมขี่จักรยานเฉกเช่นประเทศอังกฤษที่ได้กำหนดมาตรการทางภาษีโดยรัฐบาลได้ตรากฎหมาย Income Tax (Earnings and Pensions) Act ๒๐๐๓ ขึ้น กฎหมายดังกล่าวได้วางมาตรการในการยกเว้นภาษี (tax exemption for bicycles) โดยได้วางหลักเกณฑ์หากนายจ้างหรือผู้ประกอบการรายได้จัดหาจักรยานหรืออุปกรณ์ส่งเสริมความปลอดภัยในการขี่จักรยานมาไว้ให้ลูกจ้างสามารถยืมหรือเช่าจะได้รับยกเว้นภาษีจากเงินรายได้หากนายจ้างได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนดเอาไว้ ตัวอย่างเช่น นายจ้างได้จัดหาจักรยานหรืออุปกรณ์สนับสนุนการใช้จักรยานอย่างปลอดภัยสำหรับพนักงานทั่วไป โดยอาจจัดให้มีข้อเสนอเป็นลักษณะของทางเลือกที่นายจ้างจัดหาไว้ให้ลูกจ้าง (แต่ไม่จำเป็นที่นายจ้างทุกรายต้องทำแบบนี้ กฎหมายเพียงกำหนดเงื่อนไขในการขอลดหย่อนภาษีของนายจ้างเท่านั้น) เป็นต้นอนึ่งมาตรการนี้ถือเป็นอีกมาตรการหนึ่งที่จูงใจให้นายจ้างสนับสนุนการขี่จักรยานของลูกจ้างในขณะเดียวกันลูกจ้างก็ได้ประโยชน์โดยตรงจากการจูงใจของภาครัฐให้ลูกจ้างปั่นจักรยานมาทำงาน (cycle to work scheme) รวมไปถึงใช้จักรยานเพื่อติดต่อธุรกิจของนายจ้าง

## ๒.๒ สิทธิได้รับความคุ้มครองทางแพ่งและทางอาญาในกรณีได้รับผลกระทบต่อสิทธิของคนใช้จักรยานบนทางสัญจร

การขับขี่รถบนท้องถนนไม่ว่าจะเป็นถนนในเขตเมืองหรือถนนในเขตชนบทย่อมต้องมีกฎกติกาการยาทในการขับขี่หากการขับขี่รถในท้องถนนเป็นไปด้วยความเรียบร้อยปลอดภัยทุกประการก็คงไม่เกิดกฎหมายจราจรทางบก กฎหมายประกันภัย หรือกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับภัยทางถนน แต่เนื่องจากอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้นเพิ่มขึ้นทุกวัน โดยแต่ละครั้งจะนำมาซึ่งความเสียหายแก่ชีวิตร่างกาย ทรัพย์สินต่าง ๆ ของบุคคลก่อเกิดปัญหาต่อสังคมและเศรษฐกิจโดยรวมเป็นอย่างมากรัฐจึงได้ออกกฎหมายทั้งทางแพ่งและทางอาญาเพื่อให้ประชาชนผู้เสียหายจากอุบัติเหตุได้รับความคุ้มครองสิทธิป้องกันและปราบปรามผู้ก่อภัยทั้งหลายให้สังคมอยู่ร่วมกันอย่างสันติกฎหมายแพ่งและกฎหมายอาญาที่ผู้ขับขี่จักรยานจำเป็นต้องเรียนรู้ถึงสิทธิเนื่องจากมาตรา ๖๔ แห่งประมวลกฎหมายอาญาบัญญัติไว้ในลักษณะปิดปากว่า บุคคล จะแก้ตัวว่าไม่รู้กฎหมายเพื่อให้พ้นจากความรับผิดชอบในทางอาญาไม่ได้ ดังนั้นผู้ขับขี่จักรยานจึงต้องศึกษาเรียนรู้ถึงความคุ้มครองสิทธิเมื่อเกิดการละเมิดต่อสิทธิทั้งในทางแพ่งและทางอาญาเพื่อเป็นหลักในการเรียกร้องค่าเสียหายในทางละเมิดที่เกิดขึ้น

## ๒.๓ สิทธิตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่จักรยาน

ผู้ขับขี่จักรยานมีความจำเป็นที่จะเรียนรู้สิทธิของตนเองในการที่จะเลือกสัญจรด้วยการขี่จักรยานตลอดจนเรียนรู้ถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องที่ต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ในการที่จะส่งเสริมวัฒนธรรมการขี่จักรยานในประเทศไทยผู้ที่มีหน้าที่ในการกำหนดเส้นทางจักรยานจะต้องดำเนินการให้มีผลและสภาพบังคับตามกฎหมายให้ครอบคลุมทุกจังหวัดโดยประสานความร่วมมือกับ กรุงเทพมหานคร องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทั้งองค์การบริหารส่วนจังหวัด เทศบาล และองค์การบริหารส่วนตำบลในการจัดทำกฎ ระเบียบ หรือข้อบัญญัติที่ส่งเสริมวัฒนธรรมการขี่จักรยานในประเทศไทยโดยกฎระเบียบหรือข้อบัญญัติจะต้องออกให้ครอบคลุมทั้งงบประมาณและสภาพบังคับทางกฎหมายให้สามารถปฏิบัติอย่างจริงจังได้

จากผลการศึกษางานวิจัยของต่างประเทศผู้วิจัยขอเสนอแนะ **ประการที่ ๑** การตรากฎหมายจราจรให้มีผลบังคับเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมอย่างเช่นข้อบังคับสหภาพยุโรปเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมในชุมชนเมืองกับการใช้งานจักรยาน สหภาพยุโรปได้ตราข้อบังคับสหภาพยุโรปว่าด้วยมาตรฐานคุณภาพอากาศและอากาศที่ดีกว่าสำหรับสหภาพยุโรป ค.ศ. ๒๐๐๘ (Directive ๒๐๐๘/๕๐/EC of the European Parliament and of the Council of ๒๑ May ๒๐๐๘ on ambient air quality and cleaner air for Europe) ที่ได้วางหลักเกณฑ์สำหรับสร้างแนวทางการประเมินมาตรฐานแนวทางควบคุมคุณภาพอากาศของประเทศสมาชิกในกลุ่มสหภาพยุโรปและวางแนวทางให้ ประเทศสมาชิกกำหนดนโยบายและมาตรการที่เอื้อต่อการลดแหล่งกำเนิดมลภาวะทาง อากาศประเภทต่างๆ (sources of air pollution) อนึ่ง มาตรการของสหภาพยุโรปดังกล่าวยังมีส่วนช่วยให้แนวทางกับประเทศสมาชิกได้ จัดการสิ่งแวดล้อมในชุมชนเมือง (urban environment) ให้เอื้อต่อการลดมลภาวะทางอากาศ ซึ่งถือเป็นการสนับสนุนให้อากาศในพื้นที่ชุมชนเมืองปลอดภัยจากมลภาวะทางอากาศ อันส่งผลต่อสุขภาพของประชาชนในบริเวณพื้นที่ชุมชนเมืองและท้องถิ่น **ประการที่ ๒** การ

ตรากฎหมายจราจรให้มีผลบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัยในผลิตภัณฑ์ เช่น ข้อบังคับสหภาพยุโรปเกี่ยวกับความปลอดภัยในผลิตภัณฑ์สหภาพยุโรปได้ตราข้อบังคับสหภาพยุโรปว่าด้วยความปลอดภัยในผลิตภัณฑ์ทั่วไป ค.ศ. ๒๐๐๑ (Directive ๒๐๐๑/๙๕/EC on general product safety) ที่ได้วางหลักเกณฑ์กำหนดมาตรการคุ้มครองสุขภาพและเสริมสร้างความปลอดภัยสำหรับผู้บริโภคจากการบริโภคผลิตภัณฑ์ที่วางขายในท้องตลาดประเทศกลุ่มสหภาพยุโรปโดยมุ่งให้ประเทศต่างๆ ได้กำหนดหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในผลิตภัณฑ์โดยทั่วไป (general safety requirements) ทั้งนี้ ไม่ว่าผู้ผลิตและผู้จัดจำหน่ายจำต้องมีหน้าที่ผูกพันต่อผู้บริโภคในกรณีที่สินค้าที่ผลิตไม่ได้มาตรฐานหรืออาจก่ออันตรายต่อสุขภาพของผู้บริโภคจากการใช้งานโดยทั่วไปรวมถึงหน้าที่ในการแจ้งข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการใช้งานหรือความปลอดภัยในสินค้าดังกล่าวต่อผู้บริโภคอันเป็นการส่งเสริมการคุ้มครองผู้บริโภคในตลาดการค้าจักรยานในสหภาพยุโรปว่าประชาชนจะได้รับความปลอดภัยจากการใช้ผลิตภัณฑ์ตั้งแต่ซื้อจากร้านค้า **ประการที่ ๓** การตรากฎหมายจราจรให้มีผลบังคับเกี่ยวกับเช่น ข้อบังคับสหภาพยุโรปว่าด้วยจักรยานไฟฟ้า ข้อบังคับสหภาพยุโรปว่าด้วยระบบรับรองเฉพาะแบบสำหรับยานยนต์สองล้อหรือสามล้อ ค.ศ. ๒๐๐๒ (Directive ๒๐๐๒/๒๔/EC of the European Parliament and of the Council of ๑๘ March ๒๐๐๒ relating to the type-approval of two or three-wheel motor vehicles) ได้กำหนดมาตรฐานสินค้ายานยนต์สองล้อหรือสามล้อในตลาดสหภาพยุโรปสำหรับประเทศ ในกลุ่มสหภาพยุโรปให้มีมาตรฐานเป็นไปในแนวทางเดียวกัน (conformity) นอกจากนี้ข้อบังคับดังกล่าวยังตอบสนองต่อการคุ้มครองผู้บริโภคในสหภาพยุโรปทำให้ผู้บริโภคมั่นใจในความปลอดภัยในการใช้งานยานยนต์สองล้อหรือสามล้อที่ผลิตหรือวางจำหน่ายในประเทศกลุ่มสหภาพยุโรปซึ่งข้อบังคับสหภาพยุโรปฉบับนี้ได้วางหลักเกณฑ์สำหรับการรับรองเฉพาะแบบสำหรับยานยนต์สองล้อหรือสามล้อเพื่อให้สมาชิกประเทศต่างๆ ได้อนุมัติการข้อบังคับฉบับนี้และตรากฎหมายโดยมาตรการต่างๆ ในการคุ้มครองผู้บริโภคต้องไม่ต่ำไปกว่าที่ข้อบังคับสหภาพยุโรปฉบับนี้ได้ บัญญัติเอาไว้

#### ๒.๔ สิทธิของผู้ขี่จักรยานที่ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

เนื่องจากปรากฏว่าอุบัติเหตุอันเกิดจากรถได้ทวีจำนวนขึ้นในแต่ละปีเป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก โดยผู้ประสบภัยดังกล่าวไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหายหรือได้รับชดเชยค่าเสียหายไม่คุ้มกับความเสียหายที่ได้รับจริงและหากผู้ประสบภัยจะใช้สิทธิทางแพ่งเรียกร้องค่าเสียหายก็จะต้องใช้เวลาดำเนินคดียาวนาน ดังนั้นเพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยค่าเสียหายและได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันท่วงทีการตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕ และแก้ไขเพิ่มเติมขึ้นเพื่อมาคุ้มครองแก้ปัญหากรณีที่เกิดขึ้นอุบัติเหตุจากรถบนท้องถนนให้ได้รับความความยุติธรรมและคุ้มครองสิทธิผู้ใช้ถนนเป็นเส้นทางสัญจรอย่างทันท่วงทีโดยแบ่งเป็นประเด็นที่เกี่ยวข้องกับสิทธิผู้ขี่จักรยานได้แก่ ๑) ค่าสินไหมทดแทน ๒) กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

จากการศึกษาผู้วิจัยขอเสนอในการพิจารณาการกำหนดค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ขี่จักรยานให้เป็นกรณีพิเศษกว่าการกำหนดค่าเสียหายเบื้องต้นโดยทั่วไปในการเรียกเป็นกรณีพิเศษขอเสนอให้ผู้ทาละเมิดเป็นผู้จ่ายเพิ่มเติมจากกฎหมายกำหนดค่าเสียหายออกเป็นกฎกระทรวงด้วยเหตุผล

ที่ว่าถ้าจะส่งเสริมวัฒนธรรมจักรยานจะต้องให้ผู้ใช้จักรยานเกิดความรู้สึกคุ้มค่าในการใช้จักรยานเป็นพาหนะอีกทั้งยังกระตุ้นจิตสำนึกผู้ขับขี่รถยนต์ให้มีความระมัดระวังมากขึ้นเพราะถ้ามีการละเมิดผู้ใช้จักรยานผู้ขับขี่รถยนต์จะต้องรับผิดชอบส่วนต่างเพิ่มเติมอีกทั้งต้องมีการประชาสัมพันธ์สิทธิเกี่ยวกับการคุ้มครองตามกฎหมายให้มากขึ้นทั้งโดยสื่อสาธารณะ และผ่านสถานพยาบาลทุกแห่งให้ผู้ที่เกี่ยวข้องได้แก่ญาติผู้เสียหาย คู่กรณี ผู้เสียหาย หรือหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องได้ทราบถึงสิทธิที่จะได้รับหรือเงื่อนไขที่จะต้องรับผิดชอบ

### ๒.๕ สิทธิได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายประกันสังคม

ในช่วงที่เกิดวิกฤติเศรษฐกิจ กลุ่มด้อยโอกาสในสังคม เช่นแรงงานนอกระบบมักจะได้รับผลกระทบที่รุนแรงกว่าผู้ซึ่งได้รับสวัสดิการ การประกันสังคมจากภาครัฐอยู่แล้ว ฉะนั้นการขยายการคุ้มครองด้านประกันสังคมให้ครอบคลุมไปถึงกลุ่มแรงงานนอกระบบที่มี จำนวนสองในสามของกำลังแรงงานไทยทั้งหมดจึงน่าจะเป็นมาตรการซึ่งมีประสิทธิภาพอย่างหนึ่งที่จะทำหน้าที่เป็นหลักประกันความมั่นคงให้แก่แรงงานนอกระบบเหล่านี้ได้การตราพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ.๒๕๓๓ ขึ้นเป็นการให้หลักประกันและรับรองสิทธิของแรงงานที่จะได้รับการ คุ้มครองตามหลักการขององค์การไอ แอล โอ โดยกำหนดให้รัฐต้องจ่ายเงินสมทบร่วมกับนายจ้างและลูกจ้างเป็นการคุ้มครองผู้ซึ่งอยู่ในวัยทำงาน

การประกันสังคมในเมืองไทยพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ.๒๕๓๓ ได้รับการแก้ไขปรับปรุงใหญ่สองครั้งในปี ๒๕๓๗ และปี ๒๕๔๒ สาระสำคัญของกฎหมายที่มีการแก้ไขเป็นเรื่องเกี่ยวกับเงินสมทบประโยชน์ทดแทนและผู้มีสิทธิได้รับประโยชน์ทดแทน กล่าวคือ ตั้งแต่เดือนมีนาคม ๒๕๓๔ เป็นต้นมา ผู้ประกันตนจะได้รับประโยชน์ทดแทนใน ๔ กรณี คือ ประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย คลอดบุตร ทูพพลภาพ และเสียชีวิตอันมิใช่เนื่องจากการทำงาน ต่อมาในระหว่างปี ๒๕๔๑-๒๕๔๗ มีการเพิ่มประโยชน์ทดแทนในกรณีการชราภาพการสงเคราะห์บุตรและการว่างงานให้อีก ทั้งนี้ ในช่วงก่อนปี ๒๕๔๕ กฎหมายประกันสังคมจะบังคับใช้กับกิจการซึ่งมีลูกจ้างตั้งแต่ ๑๐ คนขึ้นไปเท่านั้นแต่นับตั้งแต่ปี ๒๕๔๕ เป็นต้นมากฎหมายนี้บังคับใช้กับสถานประกอบการที่มีลูกจ้างมากกว่าหนึ่งคนทุกแห่งทั่วประเทศซึ่งจะเห็นได้ว่าผู้ใช้จักรยานเมื่อได้รับผลกระทบย่อมได้รับสิทธิความคุ้มครองตามกฎหมายนี้

จากการศึกษาจะเห็นได้ว่าผู้ใช้จักรยานถ้าทำงานเป็นลูกจ้างและเป็นผู้ประกันตนจะได้รับความคุ้มครองสิทธิประโยชน์ของผู้ประกันตน ๓ กรณีด้วยกันคือ กรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย กรณีทุพพลภาพและกรณีตายผู้วิจัยให้ข้อพิจารณาในส่วนของการสื่อสารประชาสัมพันธ์ถึงสิทธิประโยชน์ของผู้ประกันตนที่ผู้ประกันตนจะได้รับทางสื่อสาธารณะต่างๆอย่างต่อเนื่องเช่นทางทีวี ทางอินเทอร์เน็ต ทางวิทยุและให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเช่นโรงพยาบาล หน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงทำหน้าที่ประชาสัมพันธ์อีกทางหนึ่งอย่างจริงจังเพื่อที่จะให้ผู้ประกันตนและผู้เกี่ยวข้องเข้าถึงสิทธิอย่างแท้จริง

### ๒.๖ ระบบประกันสุขภาพภาครัฐและระบบประกันสุขภาพภาคเอกชน

จากการศึกษาระบบประกันสุขภาพภาครัฐจะเห็นได้ว่าผู้ซึ่งจากรายงานก็เป็นชนชาวไทยย่อมมีสิทธิเสมอกันใน การรับบริการสาธารณสุขที่ได้มาตรฐาน มีสิทธิได้รับการรักษาพยาบาลจากสถานบริการสาธารณสุขของรัฐโดยไม่เสียค่าใช้จ่ายตามที่กฎหมายบัญญัติ และการให้บริการสาธารณสุขของรัฐต้องเป็นไปอย่างทั่วถึงและมีประสิทธิภาพ โดยทั่วไปประชาชนจะเข้าใจแต่เพียงเมื่อเกิดการเจ็บป่วยและถือบัตรทองจะเสียค่ารักษาพยาบาลเพียง ๓๐ บาทแต่ข้อบังคับสำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไข ในการจ่ายเงินช่วยเหลือเบื้องต้นกรณี ผู้รับบริการได้รับความเสียหายจากการรักษาพยาบาล พ.ศ. ๒๕๔๘ ยังให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการรักษาพยาบาลได้รับเงินช่วยเหลือเบื้องต้นจากรัฐอีกทางหนึ่งผู้วิจัยขอเสนอแนะให้มีการสื่อสารประชาสัมพันธ์ถึงสิทธิประโยชน์ของประชาชนตามพระราชบัญญัติหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๔๕ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องเช่นทางทีวี ทางอินเทอร์เน็ต ทางวิทยุและให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเช่นโรงพยาบาล หน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงทำหน้าที่ประชาสัมพันธ์อีกทางหนึ่งอย่างจริงจังเพื่อให้ผู้ประกันตนและผู้เกี่ยวข้องเข้าถึงสิทธิอย่างแท้จริง

จากการศึกษาวิจัยประชาชนทั่วไปหรือผู้ซึ่งจากรายงานก็สามารถที่จะเลือกใช้ระบบประกันสุขภาพภาคเอกชน<sup>๑</sup>ได้ตามความสมัครใจโดยทั่วไประบบประกันสุขภาพภาคเอกชนเป็นประกันสุขภาพเสริม สำหรับบริการที่ระบบประกันสุขภาพหลักไม่ครอบคลุม หรือครอบคลุมเพียงบางส่วน (Complementary) และเป็นทางเลือกเพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการรับบริการหรือเพิ่มทางเลือกในการรับบริการ (Supplementary) สำหรับประเทศไทยนั้นเป้าหมายของหลักประกันสุขภาพถ้วนหน้า คือ การทำให้เกิดความเป็นธรรมในการเข้าถึงบริการสุขภาพที่จำเป็น และลดภาระค่าใช้จ่ายด้านสุขภาพให้แก่ประชาชน ขณะที่ประกันสุขภาพเอกชนในไทยทั้งหมดนั้นเป็นธุรกิจแสวงหากำไร แม้จะเป็นทางเลือกของประชาชนที่มีความสามารถในการจ่าย แต่คงมิใช่ระบบประกันสุขภาพหลักสำหรับประชาชนจากข้อจำกัดดังกล่าวในการศึกษาวิจัยผู้วิจัยขอเสนอแนะให้มีการกำกับดูแลตัวแทนที่ทำหน้าที่ในระบบประกันสุขภาพภาคเอกชนโดยให้บริษัทมีมาตรการป้องกันความเสี่ยงด้านการเงินเมื่อมีการเก็บเงินที่เรียกว่าเบี้ยประกันจากประชาชนที่ทำประกันสุขภาพเอกชนแล้วเพื่อป้องกันผลกระทบที่จะเกิดขึ้นหากตัวแทนมีการทุจริตเกิดขึ้น

**จากสรุปผล อภิปรายผล** การศึกษาวิจัยครั้งนี้ทำให้ทราบและมีความเข้าใจถึงสิทธิ มาตรการทางกฎหมายตลอดจนการจัดหมวดหมู่กฎหมายที่คุ้มครองสิทธิ การแยกแยะรูปแบบของสิทธิผู้ใช้จากรายงานซึ่งเป็นไปตามวัตถุประสงค์ในข้อที่ ๑ ข้อที่ ๒ และข้อที่ ๓ ได้แก่สิทธิผู้ซึ่งจากรายงานบนทางสัญจรตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย(ฉบับชั่วคราว)พุทธศักราช ๒๕๕๗ สิทธิได้รับความคุ้มครองทางแพ่งและทางอาญาในกรณีได้รับผลกระทบต่อสิทธิของคนที่ใช้จากรายงานบนทางสัญจร สิทธิตาม

---

<sup>๑</sup>สัมฤทธิ์ ศรีธำรงสวัสดิ์.(๒๕๕๐).บทบาทการประกันสุขภาพเอกชนภายใต้ระบบประกันสุขภาพถ้วนหน้า.[ออนไลน์], เข้าถึงได้จาก : <http://www.manager.co.th>. [กันยายน,๒๕๕๗].



กฎหมายจราจรของผู้ใช้จักรยาน สิทธิของผู้ใช้จักรยานที่ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ สิทธิได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายประกันสังคมระบบประกันสุขภาพภาครัฐ และระบบประกันสุขภาพภาคเอกชนและมีการเสนอแนะมาตรการทางกฎหมาย เพื่อนำไปสู่การปรับวัฒนธรรมจักรยานที่รองรับสิทธิของคนใช้จักรยานซึ่งเป็นไปตามวัตถุประสงค์ในข้อที่ ๔ และข้อที่ ๕ ได้แก่การเสนอตรากฎหมายประกอบรัฐธรรมนูญที่ว่าด้วยสิทธิ เสรีภาพ และความเสมอภาคโดยเทียบเคียงกับประเทศอังกฤษอย่างเช่นกฎหมาย Highways Act ๑๙๘๐ ของประเทศอังกฤษ การตรากฎหมายผังเมืองที่สนับสนุนวัฒนธรรมการใช้จักรยานในพื้นที่ชุมชนเมืองเหมือนเช่นประเทศอังกฤษที่ตราพระราชบัญญัติ Cycle Tracks Act ๑๙๘๔ การตรากฎหมายภาษีเพื่อสนับสนุนวัฒนธรรมการใช้จักรยานเลขเช่นประเทศอังกฤษที่ได้กำหนดมาตรการทางภาษีโดยรัฐบาลได้ตรากฎหมาย Income Tax (Earnings and Pensions) Act ๒๐๐๓ การตรากฎหมายจราจรให้มีผลบังคับเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมเช่นข้อบังคับสหภาพยุโรปเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมในชุมชนเมืองกับการใช้งานจักรยาน สหภาพยุโรปได้ตราข้อบังคับสหภาพยุโรปว่าด้วยมาตรฐานคุณภาพอากาศและอากาศที่ดีกว่าสำหรับสหภาพยุโรป ค.ศ. ๒๐๐๘ (Directive ๒๐๐๘/๕๐/EC of the European Parliament and of the Council of ๒๑ May ๒๐๐๘ on ambient air quality and cleaner air for Europe) การตรากฎหมายจราจรให้มีผลบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัยในผลิตภัณฑ์ เช่นข้อบังคับสหภาพยุโรปเกี่ยวกับความปลอดภัยในผลิตภัณฑ์ สหภาพยุโรปได้ตราข้อบังคับสหภาพยุโรปว่าด้วยความปลอดภัยในผลิตภัณฑ์ทั่วไป ค.ศ. ๒๐๐๑ (Directive ๒๐๐๑/๙๕/EC on general product safety) และการตรากฎหมายจราจรให้มีผลบังคับเกี่ยวกับเช่น ข้อบังคับสหภาพยุโรปว่าด้วยจักรยานไฟฟ้า ข้อบังคับสหภาพยุโรปว่าด้วยระบบรับรองเฉพาะแบบสำหรับยานยนต์สองล้อหรือสามล้อ ค.ศ. ๒๐๐๒ (Directive ๒๐๐๒/๒๔/EC of the European Parliament and of the Council of ๑๘ March ๒๐๐๒ relating to the type-approval of two or three-wheel motor vehicles) เป็นต้น

### ๓. ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาถึงสิทธิของคนใช้จักรยานบนทางสัญจรผู้ศึกษาวิจัยมีข้อเสนอแนะในการเข้าถึงสิทธิและการคุ้มครองสิทธิของคนใช้จักรยานเพื่อที่จะได้มีการพัฒนาปรับปรุงกฎหมายกฎ ระเบียบ ข้อบัญญัติต่างๆ และการเข้าถึงบริการสาธารณะสรุปเป็นประเด็นดังต่อไปนี้

๑) ให้ส่วนงานที่เกี่ยวข้องออกกฎหมายกำหนดเส้นทางจักรยานในเขตเมืองในกรณีเส้นทางระยะสั้นให้ครอบคลุมพื้นที่การจราจรและในการดำเนินการจัดสร้างเส้นทางใหม่ต้องจัดให้มีไหล่ทางที่ได้มาตรฐานและมีความปลอดภัยในการใช้จักรยานในเขตชุมชนเมืองและชนบท

๒) ให้ส่วนงานที่เกี่ยวข้องมีการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ถึงสิทธิเสรีภาพที่กำหนดไว้ในรัฐธรรมนูญให้ผู้จักรยานยกบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญเพื่อใช้สิทธิทางศาลหรือยกเป็นข้อต่อสู้ได้เมื่อมีการละเมิดสิทธิเกิดขึ้น

๓) ให้ส่วนงานที่เกี่ยวข้องมีการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ถึงสิทธิในการใช้ไหล่ทางเป็นเส้นทางสัญจรในเขตทางหลวงทั้ง ๖ ประเภทตามกฎหมายจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ เพื่อให้บุคคลทั่วไปมีความเข้าใจสิทธิของคนใช้จักรยานและคนใช้จักรยานเข้าใจถึงสิทธิตนเอง

๔) ให้ส่วนงานที่เกี่ยวข้องมีการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ในเรื่องที่เกี่ยวกับสิทธิที่ได้รับความคุ้มครองในทางแพ่งและทางอาญากรณีได้รับผลกระทบต่อสิทธิของคนใช้จักรยาน

๕) ให้ส่วนงานที่เกี่ยวข้องมีประสานความร่วมมือกับ กรุงเทพมหานคร องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นทั้งองค์การบริหารส่วนจังหวัด เทศบาลและองค์การบริหารส่วนตำบลในการจัดทำกฎ ระเบียบ หรือข้อบัญญัติที่ส่งเสริมวัฒนธรรมการขี่จักรยานในประเทศโดยกฎระเบียบ หรือข้อบัญญัติจะต้องออกให้ครอบคลุมทั้งงบประมาณและสภาพบังคับทางกฎหมายให้สามารถปฏิบัติอย่างจริงจัง

๖) ประเด็นอุปกรณ์หลักสำหรับจักรยานที่ใช้ในทางเดินรถจักรยานในทางปฏิบัติการบังคับใช้กฎหมายยังไม่เคร่งครัดกับอุปกรณ์ประกอบเหล่านี้เป็นสาเหตุหนึ่งส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุกับผู้ใช้จักรยานและผู้ใช้พาหนะอื่นบนทางสัญจรและในส่วนของคุณภาพของอุปกรณ์ก็ยังไม่มาตรฐานควรให้ส่วนงานที่เกี่ยวข้องที่ดูแลมาตรฐานสินค้าเข้ามาควบคุมดูแลคุ้มครองผู้บริโภคอย่างจริงจัง

๗) ให้องค์การบริหารส่วนตำบลซึ่งเป็นหน่วยที่ค่อนข้างใกล้ชิดกับประชาชนส่วนใหญ่ของประเทศซึ่งมีงบประมาณในการสร้างเส้นทางในชุมชนให้จัดทำไหล่ทางสำหรับขี่จักรยานเพื่อเป็นการส่งเสริมวัฒนธรรมการขี่จักรยานของประเทศ

๘) กำหนดเป็นเชิงนโยบายในการจัดทำไหล่ทางให้มีความสะดวกและปลอดภัยในเส้นทางที่เป็นตรอก ซอก ซอยโดยประสานงานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานราชการและองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นในการจัดทำและให้มีการรณรงค์จากหน่วยงานภาครัฐให้ประชาชนมาให้ความสำคัญในเรื่องสุขภาพที่เกี่ยวข้องกับการขี่จักรยานเพื่อที่จะส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมการขี่จักรยานที่ยั่งยืน

๘) แก้ไขกฎหมายในการกำหนดบทลงโทษให้มีความรุนแรงจากการที่ไม่เคารพกฎหมายจราจร

๙) กำหนดเป็นนโยบายในการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรให้กับเยาวชนของชาติอย่างครอบคลุมทุกพื้นที่เมื่อเยาวชนเติบโตใหญ่จะได้มีจิตสำนึกในการเคารพกฎจราจรและเป็นการลดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นโดยส่งผลเป็นการประหยัดงบประมาณที่จะต้องสูญเสียให้กับการดูแลรักษาผู้ที่ประสบอุบัติเหตุในกรณีที่ไม่เคารพกฎจราจร

๑๐) กำหนดเป็นนโยบายให้กับผู้มีหน้าที่รับผิดชอบในการแก้ปัญหาตั้งร้านค้ากีดขวางทางสัญจรโดยจัดให้มีถนนคนเดินเพื่อที่จะให้ผู้ขายสินค้าได้ขายสินค้าโดยกำหนดระยะเวลาให้แน่นอน

๑๑) ให้ส่วนงานที่เกี่ยวข้องตรากฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่จักรยานสวมหมวกกันน็อกเพื่อป้องกันอันตรายจากการเกิดอุบัติเหตุและเป็นการช่วยรัฐใช้งบประมาณในด้านการสาธารณสุขอย่างคุ้มค่า

๑๒) ให้ส่วนงานที่เกี่ยวข้องตรากฎหมายจราจรที่สนับสนุนวัฒนธรรมการขี่จักรยานโดยเทียบเคียงกฎหมาย Highways Act ๑๙๘๐ ของประเทศอังกฤษ

๑๓) ให้ส่วนงานที่เกี่ยวข้องตรากฎหมายกำหนดมาตรฐานวัสดุและอุปกรณ์ของจักรยานถีบเพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยสำหรับสุขภาพและชีวิตของผู้ขับขี่จักรยานโดยเทียบเคียงกฎหมาย Pedal Bicycles (Safety) Regulations ๒๐๑๐ ของประเทศอังกฤษ

๑๔) ให้ส่วนงานที่เกี่ยวข้องตรากฎหมายผังเมืองที่สนับสนุนวัฒนธรรมการขี่จักรยานในพื้นที่ชุมชนเมืองโดยเทียบเคียง พระราชบัญญัติ Cycle Tracks Act ๑๙๘๔ ของประเทศอังกฤษ

๑๕) ให้ส่วนงานที่เกี่ยวข้องตรากฎหมายภาษีเพื่อสนับสนุนวัฒนธรรมการขี่จักรยานโดยเทียบเคียงกฎหมาย Income Tax (Earnings and Pensions) Act 2003 ของประเทศอังกฤษ

๑๖) ให้ส่วนงานที่เกี่ยวข้องตรากฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมในชุมชนเมืองกับการใช้งานจักรยาน โดยเทียบเคียงกับข้อบังคับสหภาพยุโรปว่าด้วยมาตรฐานคุณภาพอากาศและอากาศที่ดีกว่าสำหรับสหภาพยุโรป ค.ศ. ๒๐๐๘ (Directive ๒๐๐๘/๕๐/EC of the European Parliament and of the Council of ๒๑ May ๒๐๐๘ on ambient air quality and cleaner air for Europe)

๑๗) ให้ส่วนงานที่เกี่ยวข้องตรากฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยในผลิตภัณฑ์โดยเทียบเคียงกับข้อบังคับสหภาพยุโรปว่าด้วยความปลอดภัยในผลิตภัณฑ์ทั่วไป ค.ศ. ๒๐๐๑ (Directive ๒๐๐๑/๙๕/EC on general product safety)

๑๘) ให้ส่วนงานที่เกี่ยวข้องตรา กฎหมายเกี่ยวกับจักรยานไฟฟ้าโดยเทียบเคียงกับข้อบังคับสหภาพยุโรปว่าด้วยระบบรับรองเฉพาะแบบสำหรับยานยนต์สองล้อหรือสามล้อ ค.ศ. ๒๐๐๒ (Directive ๒๐๐๒/๒๔/EC of the European Parliament and of the Council of ๑๘ March ๒๐๐๒ relating to the type-approval of two or three-wheel motor vehicles)

๑๙) ให้ส่วนงานที่เกี่ยวข้องมีการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ในเรื่องสิทธิที่ได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถกรณีได้รับผลกระทบต่อสิทธิของคนใช้จักรยานให้บุคคลทั่วไปได้รับรู้และเคารพในสิทธิคนใช้จักรยานตลอดจนคนใช้จักรยานได้รับรู้สิทธิตนเองและปฏิบัติตามกรอบที่ตนเองมีสิทธิ

๒๐) กรณีเกิดการละเมิดของรถตั้งแต่ ๒ คัน ขึ้นไปสมควรให้รถที่ก่อให้เกิดความเสียหายรับผิดชอบเช่นเดียวกับลูกหนี่ร่วม

๒๑) ให้ส่วนงานที่เกี่ยวข้องที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการประกันภัยในส่วนภาคบังคับจะต้องมีหน่วยงานที่ตรวจสอบโดยเฉพาะกรณีการอุบัติเหตุจากรถที่ไม่มีประกันภัยและเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายค่าเสียหาย(เพื่อไม่ให้เกิดกรณีเจ้าของรถไม่ทำประกันภัยเพราะประกันภัยภาคบังคับเป็นการคุ้มครองทั้งผู้ขับขี่ คนโดยสารและบุคคลภายนอกและที่สำคัญก็เป็นหลักประกันในความเสียหายที่เกิดขึ้นซึ่งจะต้องมีผู้รับผิดชอบ)

๒๒) ให้ส่วนงานที่เกี่ยวข้องมีการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับสิทธิที่ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายประกันสังคมกรณีได้รับผลกระทบต่อสิทธิของคนใช้จักรยาน

๒๓) ให้ส่วนงานที่เกี่ยวข้องออกกฎหมายเฉพาะในการกำกับดูแลตัวแทนที่ทำหน้าที่ในระบบประกันสุขภาพภาคเอกชนโดยให้บริษัทมีมาตรการป้องกันความเสี่ยงด้านการเงินเมื่อมีการเก็บเงินที่เรียกว่าเบี้ยประกันจากประชาชนที่ทำประกันสุขภาพเอกชนแล้วเพื่อป้องกันผลกระทบที่จะเกิดขึ้นหากตัวแทนมีการทุจริตเกิดขึ้น



## บรรณานุกรม

- กรมทางหลวง. (๒๕๕๗). **ประเภททางหลวงแผ่นดิน** [ออนไลน์], เข้าถึงได้จาก : <http://www.doh.go.th>. [มิถุนายน, ๒๕๕๗].
- ข้อบังคับสำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไข ในการจ่ายเงินช่วยเหลือเบื้องต้นกรณีผู้รับบริการได้รับความเสียหายจากการรักษาพยาบาล พ.ศ. ๒๕๔๘ คำสั่งกระทรวงมหาดไทย ที่ ๓๘๗/๒๕๔๑
- คสช. **ประกาศให้อำนาจนายกฯ เป็นของประยุทธ์ - เลิก รธน. ๕๐ เว้นหมวด ๒ วุฒิสภา-ศาล ทำหน้าที่ต่อ** [NPOMC announces the prime minister powers belong to Prayuth, repeals ๒๐๐๗ charter, except chapter ๒ - senate and courts remain in office] (ใน Thai). Manager. ๒๐๑๔-๐๕-๒๒. สืบค้นเมื่อ ๒๐๑๔-๐๕-๒๓.
- จักรพิพัฒน์ อัครวบุญญาเลิศและคณะ. **ทำไมคนไทยจึงไม่นิยมใช้จักรยาน**. กรุงเทพฯ: ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย, ๒๕๕๕.
- จิต เศรษฐบุตร. **หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด**. พิมพ์ครั้งที่ ๖. กรุงเทพมหานคร: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, ๒๕๕๐.
- จิตติ ติงศกัทธิย์. **ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ ๒ มาตรา ๓๕๔ ถึง ๔๕๒ ว่าด้วยมูลหนี้**. พิมพ์ครั้งที่ ๕. กรุงเทพมหานคร: เรือนแก้วการพิมพ์, ๒๕๒๖.
- ชรินทร์พร ธนศุภานุเวช(๒๕๕๗). **ความปลอดภัยในการปั่นจักรยานบนถนน**[ออนไลน์], เข้าถึงได้จาก : [http:// www.greenworld.or.th](http://www.greenworld.or.th) [www.sanook auto](http://www.sanook auto). [มิถุนายน, ๒๕๕๗].
- ชิต เจริญประเสริฐและคณะ. **ผลกระทบพระราชบัญญัติหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๔๕ ต่อสังคมไทย**. กรุงเทพฯ: สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา, ๒๕๔๗.
- ไชยยศ รัตนพงษ์และณัฐวี นิลวัชรระ. **ทำการวิจัยเรื่องโครงการศึกษากฎหมายเกี่ยวกับการใช้จักรยานในประเทศไทย**. กรุงเทพฯ: ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย, ๒๕๔๖.
- เดโช สวานานนท์. **แนวทางการศึกษารัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๔๐**. กรุงเทพฯ: วีทีซีคอมมิวนิเคชั่น, ๒๕๔๑.
- ไทยลอร์. **อัตราค่าปรับ ข้อหา หรือฐานความผิดตามกฎหมายจราจร**[ออนไลน์], เข้าถึงได้จาก : [www.thailaws.com/aboutthailaw/general\\_๓๒.htm](http://www.thailaws.com/aboutthailaw/general_๓๒.htm) [www.goj.go.th](http://www.goj.go.th). [กันยายน, ๒๕๕๗].
- นันทิวัตติ ธรรมหทัย. **การสร้างวัฒนธรรมการใช้จักรยานที่ยั่งยืนในมหาวิทยาลัยประสบการณ์จากโครงการ Active Campus ของบริษัท โคคา-โคล่า(ประเทศไทย) จำกัด**. กรุงเทพฯ: บริษัทโคคา-โคล่า(ประเทศไทย) จำกัด, ๒๕๕๕.
- ในหลวง"พระราชทานรัฐธรรมนูญฯ ฉบับชั่วคราว, ผู้จัดการ, ๒๒ กรกฎาคม ๒๕๕๗.
- บรรเจิด สิงคะเนติ และคณะ. **ปัญหาและมาตรการทางกฎหมายในการรับรอง และคุ้มครองสิทธิในความเป็นอยู่ส่วนตัว (Right to privacy)**. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ, ๒๕๕๔.
- ประมวลกฎหมายแพ่งพาณิชย์
- ประมวลกฎหมายอาญา

ประจักษ์ พุทธิสมบัติ. **ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิดและจัดการงานนอกสั่ง.**

พิมพ์ครั้งที่ ๔. กรุงเทพมหานคร: บริษัท ศรีสมบัติการพิมพ์ จำกัด, ๒๕๔๘.

ปีติเทพ อยู่ยืนยง. (๒๕๕๖). **แนวทางการพัฒนากฎหมายจรรยาของสหภาพยุโรป.** Retrieved

February ๑๔, ๒๐๑๓, from <http://prachatai.com/journal/๒๐๑๓/๐๑/๔๔๙๒๙>

ปีติเทพ อยู่ยืนยง. (๒๕๕๖). **กฎหมายผังเมืองของอังกฤษที่สนับสนุนวัฒนธรรมการใช้จักรยานใน**

**พื้นที่ชุมชนเมือง.** Retrieved February ๑๔, ๒๐๑๓,

from <http://prachatai.com/journal/๒๐๑๓/๐๑/๔๔๙๒๙>

พระราชบัญญัติจราจรทางบก ๒๕๒๒

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๐

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๕๐

พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕

พระราชบัญญัติทางหลวง (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๙

พระราชบัญญัติประกัน สังคม พ.ศ. ๒๕๓๓

พระราชบัญญัติประกันสังคม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๓๗

พระราชบัญญัติประกันสังคม (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๒

พระราชบัญญัติหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๔๕

พิเชษฐ์ เรือนสอน. **การศึกษาเพื่อเสนอแนะแนวทางการจัดทำเส้นทางจักรยานภายในชุมชน:**

**กรณีศึกษาชุมชนโดยรอบสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าลาดกระบัง. กรุงเทพฯ: คณะการ**

**วางแผนภาคและเมือง มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, ๒๕๕๕.**

เพชร จารุสกุล, “**ความรับผิดชอบของผู้ว่าจ้างทำของในมูลละเมิดเพื่อความเสียหายอันผู้รับจ้างได้ก่อ**

**ขึ้น**”วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, ๒๕๒๔.

พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. ๒๕๔๒

ไพจิตร ปุญญพันธุ์. **ความรับผิดชอบของผู้ว่าจ้างทำของในมูลละเมิดเป็นความรับผิดชอบในการกระทำของ**

**บุคคลอื่นหรือไม่,วารสารนิติศาสตร์, ปีที่๑๓, ฉบับที่ ๔, น.๒๙๘(ธันวาคม ๒๕๒๖).**

**สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, ๒๕๓๐.**

ภาวิณี เอี่ยมตระกูล พิริยา ชุ่มเจริญและพรชัย จันทร์ถาวร. **แนวทางการศึกษาการวิจัยเชิง**

**ปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนของเมือง:กรณีศึกษาเทศบาล**

**เมืองท่าโขลง จังหวัดปทุมธานี. กรุงเทพฯ: คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง**

**มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, ๒๕๕๕.**

โกคิน พลกุล. **หลักกฎหมายมหาชน.** พิมพ์ครั้งที่ ๒. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ มหาวิทยาลัย

**รามคำแหง, ๒๕๓๙.**

มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์. (๒๕๕๗). **สิทธิประโยชน์ของผู้ประกันตน และเงื่อนไขการเกิดสิทธิ**

**[ออนไลน์], เข้าถึงได้จาก : <http://www.personnel.psu.ac.th/word/๙.๙๐.pdf>.**

**[กัญยายน, ๒๕๕๗].**

เมนกระปุก. (๒๕๕๗). **ประโยชน์นำรัฐที่ร่างกายได้รับการชี้จักรยาน[ออนไลน์], เข้าถึงได้จาก :**

<http://men.kapook.com/view๔๒๓๕๗.tml>. [กันยายน,๒๕๕๗].

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย(ฉบับชั่วคราว)พุทธศักราช ๒๕๕๗(มาตรา๔)

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๕๐,มาตรา๔.

ราชกิจจานุเบกษา.เล่ม ๑๑๙/ตอนที่ ๓๕ก/หน้า ๑/๑๙ เมษายน ๒๕๔๕

วารี นาสกุล. **ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลากมิควรได้.**

พิมพ์ครั้งที่ ๗.กรุงเทพมหานคร:บริษัทประชาชนจำกัด, ๒๕๒๖.

วิมลสิทธิ์ พรยางกุล.**ศึกษาการสร้างสรรค์สภาพแวดล้อมชุมชนเมืองที่น่าอยู่อาศัย:ปัญหา**

**ที่มองไม่เห็นและแนวทางแก้ไข.**กรุงเทพฯ:คณะสถาปัตยกรรมและการผังเมือง

มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์,๒๕๕๖.

วิติยา ปิดตังนาโพธิ์และคณะ.**แรงจูงใจและอุปสรรคในการใช้จักรยานสำหรับคนที่เดินทาง**

**ด้วยจักรยานในประเทศไทย.**กรุงเทพฯ:ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย,๒๕๕๕.

วิริยะ นามศิริพงศ์พันธ์และคณะ.**สิทธิเสรีภาพและความเสมอภาคทางการศึกษาของคนพิการ**

**ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย๒๕๕๐.**กรุงเทพฯ:สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา,๒๕๕๒.

วิชญ์ เครื่องาม. **กฎหมายรัฐธรรมนูญ.** พิมพ์ครั้งที่ ๓.กรุงเทพมหานคร:โรงพิมพ์แสงสุทธิการพิมพ์,

๒๕๓๐.

วรพจน์ วิศรุตพิชญ. **สิทธิและเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญ.**กรุงเทพมหานคร: เคล็ดไทย, ๒๕๓๘.

ศันท์กรณ โสทธิพันธ์. **คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่งลากมิควรได้(มูลหนี้**

**๒)พร้อมด้วยคำอธิบายในส่วนของพระราชบัญญัติว่าด้วยวามรับผิดชอบทางละเมิดของ**

**เจ้าหน้าที่ พ.ศ.๒๕๓๙พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ.๒๕๔๐**

**พระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ.**

**๒๕๕๑และกฎหมายใหม่ที่เกี่ยวข้อง.**พิมพ์ครั้งที่๓.กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน.

๒๕๕๓.

ศักดิ์ สอนงชาติ. **คำอธิบายโดยย่อประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิดและความรับ**

**ผิดทางละเมิดตามพระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. ๒๕๓๙, แก้ไข**

**เพิ่มเติม.**พิมพ์ครั้งที่๘.กรุงเทพมหานคร:สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, ๒๕๕๑.

สถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตสุพรรณบุรี.(๒๕๕๗).**ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับสวัสดิศึกษา** [ออนไลน์],

เข้าถึงได้จาก : <http://www.ipesp.ac.th/learning/supitcha/html/E๔-๔-๑.html>.

[กันยายน,๒๕๕๗].

สัมฤทธิ์ ศรีธำรงสวัสดิ์.(๒๕๕๐).**บทบาทการประกันสุขภาพเอกชนภายใต้ระบบประกันสุขภาพ**

**ถ้วนหน้า.**[ออนไลน์], เข้าถึงได้จาก : <http://www.manager.co.th>. [กันยายน,๒๕๕๗].

สารานุกรมรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๔๐. **หลักพื้นฐานของสิทธิเสรีภาพ**

**และศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์.**นนทบุรี :สถาบันพระปกเกล้า,๒๕๔๓.

สลิลลา ตระกูลเวช.**ทำการวิจัยเรื่องการศึกษการประยุกต์ใช้ระบบจักรยานสาธารณะใน**

**มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตบางเขน.**กรุงเทพฯ: สาขาวิชาการวางผังเมืองและ

**สภาพแวดล้อม มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์,๒๕๕๑.**

สาณี สุรเศรษฐบุรณะ.**ความรับผิดชอบทางละเมิดของผู้ว่าจ้างทำของ.**กรุงเทพฯ : สาขากฎหมายเอกชน

คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, ๒๕๕๕.

สิรินาฏ ศิริสุนทร. (๒๕๕๗). **Car Free Day** ขอเส้นทางจักรยาน[ออนไลน์], เข้าถึงได้จาก :  
[www.bangkokbiznews.com](http://www.bangkokbiznews.com). [กันยายน, ๒๕๕๗].

สำนักงานวิจัยเพื่อการพัฒนาหลักประกันสุขภาพไทย (สวปก.) .(๒๕๕๗). **ระบบหลักประกันสุขภาพ  
ในประเทศไทย**. [ออนไลน์], เข้าถึงได้จาก : [http:// www.hisro.or.th](http://www.hisro.or.th) [กันยายน, ๒๕๕๗].

ห้องสมุดอิเล็กทรอนิกส์ศาลยุติธรรม.(๒๕๕๗). **ฎีกาเฉพาะเรื่อง**[ออนไลน์], เข้าถึงได้จาก :  
[www.library.com](http://www.library.com). [กันยายน, ๒๕๕๗].





