

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ที่มาและความสำคัญ

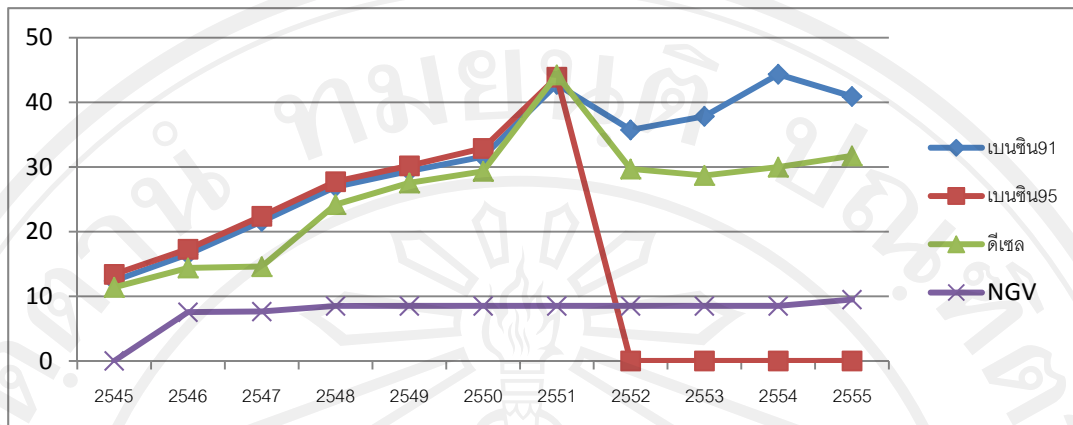
การขนส่งเป็นเสมือนเครื่องมืออย่างหนึ่งที่ย่อโลกให้เล็กลงซึ่งได้ปฏิเสธกฎของธรรมชาติที่ว่าด้วยระยะทางและเวลาไปจากเดิมนับตั้งแต่โบราณกาลที่มนุษย์ออกเดินทางเพื่อการล่าสัตว์มาเป็นอาหาร การเดินทางไปมาหาสู่กันมีการอพยพย้ายถิ่นฐาน โดยเริ่มต้นจากการนำสัตว์มาเป็นพาหนะเพื่อการเดินทางและขนส่งสิ่งของสัมภาระต่างๆ ไปจนถึงเครื่องบินบนท้องฟ้า และตราบนานที่มนุษย์ยังค้นคิดวิวัฒนาการรูปแบบของยานพาหนะก็จะยังคงพัฒนาต่อไปเพื่อให้ก้าวผ่านข้อจำกัดต่างๆ อันได้แก่ ถนนหนทางที่ทุรกันดารผืนน้ำกว้างใหญ่หรือท้องทะเลแม้แต่ท้องฟ้าหรือห้วงอวกาศล้วนเป็นบทพิสูจน์ว่ามนุษย์สามารถที่จะสร้างสิ่งประดิษฐ์ที่เรียกว่า "ยานพาหนะ" ขึ้นมาท้าทายธรรมชาติได้ทุกเมื่อ การขนส่งถูกจัดความสำคัญไว้เป็นลำดับต้นๆ ที่ช่วยสนับสนุนกิจการด้านต่างๆ ให้ประสบผลสำเร็จทั้งยังมีบทบาทเป็นกรณีชีวิตความเจริญก้าวหน้าของประเทศได้อีกทางหนึ่ง ดังนั้นการขนส่งจึงมิใช่เรื่องของการพัฒนายานพาหนะหรือการแข่งขันทางด้านขนตรกรรมเทคโนโลยีเท่านั้น แต่ยังคงคำนึงถึงระบบกระบวนการที่เรียกว่า ระบบการขนส่งหรือกระบวนการบริหารจัดการทางการขนส่งอย่างเป็นระบบ อาทิเช่น ในแง่การขนส่งบุคคลก็จำเป็นต้องมีระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ ในแง่การขนส่งสินค้าก็ยิ่งต้องใช้วิธีการทางโลจิสติกส์เข้ามาบูรณาการอย่างเป็นระบบ และหากจะแบ่งกลุ่มของยานพาหนะตามลักษณะการใช้งานก็สามารถจัดแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มใหญ่ๆ คือ เพื่อการขนส่งบุคคล และเพื่อการขนส่งสินค้าหรือการขนส่งเพื่อการพาณิชย์ โดยการคมนาคมทางบก จัดว่าเป็นรูปแบบการเดินทางที่มีความสำคัญและได้รับความนิยมนิยมที่สุดหนึ่งในการคมนาคมทางบกที่สำคัญคือการคมนาคมโดยรถยนต์ (Truck Transportation) เพราะมีความคล่องตัวสูงสะดวกรวดเร็วและสามารถแก้ปัญหาในด้านการจำหน่ายสินค้าของผู้ผลิตได้เป็นอย่างมาก ผู้ค้าสามารถมั่นใจได้ว่าสินค้าที่ส่งจะส่งถึงมือในเวลาอันรวดเร็วประหยัดในเรื่องของต้นทุนเมื่อเทียบกับการเดินทางด้วยวิธีอื่น

แต่ทั้งนี้ทั้งนั้นแล้วรถยนต์จะสามารถขับเคลื่อนไปได้นั้น จำเป็นต้องใช้เชื้อเพลิงซึ่งได้แก่ “น้ำมัน” ในการขับเคลื่อนเครื่องยนต์ ดังนั้นน้ำมันจึงเป็นสิ่งจำเป็นที่สุดประการหนึ่ง แต่จากสถานการณ์ราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในปัจจุบัน สังกัดได้จากตารางเปรียบเทียบราคาน้ำมันตั้งแต่ปี พ.ศ.2545-2555 จะเห็นได้ว่าราคาน้ำมันมีการปรับตัวขึ้นอย่างต่อเนื่องเรื่อยมา

**ตารางที่ 1.1** ราคาน้ำมันเบนซิน 91 เบนซิน 95 ดีเซล และ ก๊าซเอ็นจีวี ในปีพ.ศ.2545-2555

ปี พ.ศ.	เบนซิน91	เบนซิน95	ดีเซล	NGV	ราคา ณ วันที่
2545	12.39	13.39	11.39	0	วันที่ 18 มกราคม
2546	16.49	17.29	14.39	7.54	วันที่ 16 ธันวาคม
2547	21.59	22.39	14.59	7.64	วันที่ 20 ตุลาคม
2548	26.94	27.74	24.19	8.5	วันที่ 18 กันยายน
2549	29.39	30.19	27.54	8.5	วันที่ 1 สิงหาคม
2550	31.59	32.89	29.34	8.5	วันที่ 26 ธันวาคม
2551	42.79	43.89	44.24	8.5	วันที่ 7 กรกฎาคม
2552	35.74	0	29.69	8.5	วันที่ 10 สิงหาคม
2553	37.84	0	28.69	8.5	วันที่ 10 เมษายน
2554	44.34	0	29.99	8.5	วันที่ 30 เมษายน
2555	40.91	0	31.73	9.5	วันที่ 21 กุมภาพันธ์

ที่มา: บริษัท ปตท.จำกัด(มหาชน)และบริษัท ไทยเซลล์เอ็กซ์พลอเรชั่นแอนด์โปรดักชั่น, 2555



ที่มา: บริษัท ปตท.จำกัด(มหาชน)และบริษัท ไทยเชลล์เอ็กซ์พลอเรชั่นแอนด์โปรดักชั่น, 2555

แผนภาพที่ 1.1 ราคาน้ำมันเบนซิน 91 เบนซิน 95 ดีเซล และ ก๊าซเอ็นจีวี ในปีพ.ศ.2545-2555

ทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนหนึ่งหันมาใช้ก๊าซหุงต้มมาเป็นเชื้อเพลิงในรถยนต์แทน และมีการใช้กันอย่างแพร่หลายมากขึ้น แต่ในปัจจุบันรัฐบาลไม่ให้การสนับสนุนให้มีการใช้ก๊าซหุงต้มในรถยนต์ เพราะรัฐบาลต้องจ่ายเงินชดเชยจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อให้มีปริมาณก๊าซหุงต้มใช้อย่างพอเพียงในการหุงต้มอาหารและให้ราคาถูกลงสำหรับผู้บริโภค หากมีการใช้ก๊าซหุงต้มกันอย่างแพร่หลายในรถยนต์ก็จะทำให้ผิดวัตถุประสงค์ของการที่รัฐบาลจ่ายเงินชดเชยและจะทำให้ผู้ใช้ใช้น้ำมันชนิดอื่นเสียเปรียบจากการที่ต้องแบกรับภาระที่ต้องจ่ายเงินชดเชยให้แก่รัฐบาล ในขณะที่กองทุนน้ำมันก็มีเงินไหลเข้าน้อยกว่าเงินไหลออก

ดังนั้นหลายฝ่ายจึงมีความพยายามที่จะปรับตัวรับมือกับผลกระทบดังกล่าว โดยมีการหาพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือกเข้ามาใช้มากขึ้น อีกทั้งการเลือกใช้เชื้อเพลิงที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยในยานยนต์ เช่น ก๊าซธรรมชาติซีเอ็นจี(CNG-Compressed Natural Gas) กำลังได้รับการสนับสนุนมากขึ้นในประเทศไทยและในหลายๆ ประเทศทั่วโลก เนื่องมาจากช่วยลดปัญหาคุณภาพอากาศและปัญหาก๊าซเรือนกระจกที่เกิดขึ้น

ก๊าซธรรมชาติซีเอ็นจี(CNG-Compressed Natural Gas) เป็นพลังงานทดแทนรูปแบบใหม่ที่ถูกนำมาใช้งานอย่างต่อเนื่องด้วยจุดเด่นในเรื่องของการเผาไหม้ที่สมบูรณ์ที่มีค่ามลพิษต่ำในประเทศไทยมีการค้นพบแหล่งก๊าซธรรมชาติ 2 แหล่ง คือในบริเวณอ่าวไทยและบนบก อำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น ซึ่งมีการนำมาใช้ตั้งแต่ปี พ.ศ.2524 โดยเริ่มจากการนำมาใช้เป็นเชื้อเพลิงในการ

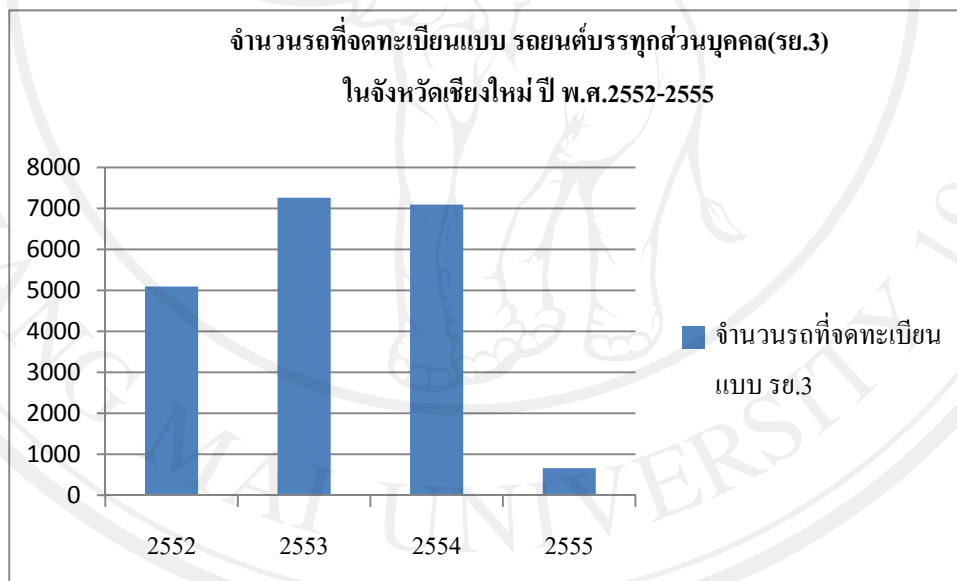
ผลิตกระแสไฟฟ้าและในโรงงานอุตสาหกรรม เพื่อทดแทนการใช้ถ่านหินและน้ำมันเตาซึ่งมีราคาสูง และต้องนำเข้าจากต่างประเทศ ซึ่งแต่ละปีมีมูลค่ามหาศาล การนำก๊าซธรรมชาติมาใช้จึงเป็นการเปิดศักราชใหม่ของการพึ่งพาพลังงานที่มีอยู่ภายในประเทศของเราเองอย่างเป็นทางการ และเป็นรูปธรรม และเนื่องด้วยก๊าซธรรมชาติเป็นพลังงานที่สะอาด คุณภาพดีและราคาถูกกว่าเชื้อเพลิงอื่นๆ ทำให้ปริมาณการใช้ก๊าซธรรมชาติสูงขึ้นเรื่อยๆ ทุกปี ก๊าซธรรมชาติจึงเป็นเชื้อเพลิงทดแทนที่ได้รับความคาดหมายเป็นพิเศษ โดยรัฐได้มีการสนับสนุนให้มีการนำก๊าซธรรมชาติมาเป็นเชื้อเพลิงสำหรับยานยนต์ หรือที่เราเรียกว่า NGV (Natural Gas for Vehicles) ซึ่งเป็นการนำก๊าซซีเอ็นจี ซึ่งมีส่วนประกอบหลักประกอบไปด้วย ก๊าซมีเทน มาบีบอัดจนมีความดันสูงประมาณ 3,000 ปอนด์/ตารางนิ้ว (เป็นแรงดันที่ค่อนข้างสูงมากเท่ากับ 240 เท่าของความดันบรรยากาศ) แล้วนำไปเก็บไว้ในถังที่มีความแข็งแรงทนทานสูงเป็นพิเศษ เช่น เหล็กกล้า เพื่อนำมาเป็นเชื้อเพลิงใช้ทดแทนน้ำมันเบนซิน หรือดีเซลโดยสามารถนำไปติดตั้งได้ทั้งในรถยนต์ส่วนบุคคล รถยนต์ขนส่งและโดยสาร

ในปัจจุบันบริษัทผลิตรถยนต์ชั้นนำมากมายที่ได้ให้ความสำคัญในเรื่องนี้และนำระบบพลังงานทดแทนซีเอ็นจีมาใช้ในรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ส่วนบุคคลมากขึ้น และมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อเป็นตัวเลือกใหม่ให้กับผู้บริโภค ซึ่งในประเทศไทยได้มีตัวแทนผู้จัดจำหน่ายมากมายในทุกๆจังหวัด โดยเฉพาะในจังหวัดเชียงใหม่ซึ่งเป็นจังหวัดใหญ่ของภาคเหนือเป็นศูนย์กลางการพาณิชย์ อุตสาหกรรมและการคมนาคม จึงมีเส้นทางคมนาคมหลัก มีทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงจังหวัด และเส้นทางมาตรฐานหลายสาย ทำให้การเดินทางติดต่อภายในจังหวัด การเดินทางสู่จังหวัดใกล้เคียง และกรุงเทพมหานครเป็นไปด้วยความสะดวก ฉะนั้นจังหวัดเชียงใหม่จึงเป็นศูนย์กลางการผลิต และเป็นศูนย์กระจายสินค้าที่สำคัญของภาคเหนือ มีการใช้รถยนต์เพื่อการพาณิชย์เป็นจำนวนมากสังเกตได้จากสถิติการจดทะเบียนรถยนต์ใหม่ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกของจังหวัดเชียงใหม่ปีพ.ศ.2552-2555 ดังตาราง

ตารางที่ 1.2 จำนวนรถจดทะเบียนใหม่ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกปีพ.ศ.2552-2555 ของจังหวัดเชียงใหม่

ปี พ.ศ.	รย.3 รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล (คัน)
2552	5,093
2553	7,262
2554	7,092
2555	662

ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่, 2555



ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่, 2555

แผนภาพที่ 1.2 กราฟจำนวนรถจดทะเบียนใหม่ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกปีพ.ศ.2552-2555 ของจังหวัดเชียงใหม่

จากกราฟจะเห็นได้ว่ามีจำนวนการจดทะเบียนรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่เพิ่มขึ้นจาก 5,093 คันในปีพ.ศ.2552 เป็น 7,092 คันในปีพ.ศ.2554 ถึงแม้ว่าในปีพ.ศ.2554 จะมีตัวเลขที่ลดลงจากปีพ.ศ. 2553 เล็กน้อย อันเนื่องมาจากปัญหาการเมือง เศรษฐกิจภายในประเทศและปัญหาความผันผวนของราคาน้ำมันแต่ก็ไม่ได้ส่งผลกระทบต่อมากนักกับตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ยี่ห้อต่างๆและด้วยเหตุผล

เหล่านี้จึงทำให้บริษัทตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ที่ใช้พลังงานทางเลือกซีเอ็นจีจากหลากหลายค่ายเลือก เชียงใหม่เป็นศูนย์จำหน่ายและศูนย์บริการไม่ว่าจะเป็น มิตซูบิชิ เซฟโรเลต สามมิตรกรีนเพาเวอร์ และทาทา ซึ่งแต่ละบริษัทก็ได้นำเสนอรถยนต์ที่มีคุณลักษณะโดดเด่นแตกต่างกันออกไป

แต่มีอยู่เพียงค่ายเดียวเท่านั้นที่นำเสนอรถยนต์ที่ใช้ระบบซีเอ็นจีเพียงระบบเดียว(Dedicated Compressed Natural Gas) เท่านั้น นั่นคือทาทามอเตอร์โดยออกมา 2 รุ่น คือ รุ่นชินอน และรุ่นใจ แอนท์ รถยนต์กระบะปีกอ็อปที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีทั้งระบบประกอบสำเร็จจากโรงงานเป็นรายแรกของ ประเทศไทยทาทามอเตอร์นั้นเป็นอีกหนึ่งค่ายรถยนต์ที่เข้ามาดำเนินธุรกิจรถยนต์ในประเทศไทย ตั้งแต่ต้นปี พ.ศ.2551 โดยได้เข้าร่วมทุนกับบริษัทธนบุรีประกอบรถยนต์จำกัดหนึ่งในบริษัทผู้ ประกอบรถยนต์อิสระรายใหญ่ที่สุดในประเทศไทย ปัจจุบันประกอบรถยนต์นั่งโดยสารเมอร์เซเดส เบนซ์โดยใช้ชื่อว่าทาทามอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด โดยมีจุดขายที่เน้นลูกค้าที่เป็นกลุ่ม ผู้ประกอบการที่มีกิจการที่จำเป็นจะต้องใช้รถยนต์แบบบรรทุกเพื่อการพาณิชย์โดยเฉพาะ

สำหรับในประเทศไทยมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่อาคารคอดัมน์ทาวเวอร์ชั้น 20 กรุงเทพมหานครและมีสำนักงานขายศูนย์บริการที่มีคุณภาพดีเลิศได้รับการบริหารโดยบริษัท ตัวแทนกว่า 43 แห่งทั่วประเทศตลอดระยะเวลา 4 ปีที่ผ่านมารถยนต์ทาทาได้รับความนิยมเพิ่มขึ้น อย่างสูงในประเทศไทยโดยสามารถช่วงชิงส่วนแบ่งการตลาดของรถยนต์เพื่อการพาณิชย์เพิ่มขึ้น จากจากปีพ.ศ.2552 ที่มียอดขายเพียง 819 คันคิดเป็น 0.4364% จากส่วนแบ่งการตลาดของรถยนต์เชิง พาณิชย์ทั่วประเทศเป็น 5,035 คันคิดเป็น 1.8693% จากส่วนแบ่งการตลาดของรถยนต์เชิงพาณิชย์ทั่ว ประเทศในปีพ.ศ.2554

ตารางที่ 1.3 ปริมาณรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่จดทะเบียนในรูปรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล (รบ.3) ตั้งแต่ปีพ.ศ.2552 – 2555 ของทั้งประเทศ

ปี/ยี่ห้อ	TATA	TOYOTA	MITSUBISHI	CHEVROLET	รวม
2552	819	77,114	5,625	5,612	89,170
2553	4,479	95,690	9,937	6,282	116,388
2554	5,035	103,327	22,904	9,187	140,453

ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่, 2555

สำหรับในจังหวัดเชียงใหม่ผู้บริโภครถที่เป็นผู้ประกอบการได้ให้ความตอบรับอย่างดีสำหรับตัวรถยนต์ที่ใช้ระบบก๊าซซีเอ็นจีในการขับเคลื่อน จะสังเกตได้จากตัวเลขปริมาณการซื้อรถยนต์ในจังหวัดเชียงใหม่ที่ใช้ระบบก๊าซซีเอ็นจี โดย ทาทา ที่ใช้ระบบซีเอ็นจีระบบเดียว มีปริมาณยอดขายรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นจากปีพ.ศ.2552 จากจำนวน 67 คันเป็น 89 คันในปีพ.ศ.2553 ถึงแม้ว่าจะมีการลดลงในปีพ.ศ.2554 เล็กน้อย แต่ภาพรวมรถยนต์ที่ใช้ระบบก๊าซซีเอ็นจียังมีแนวโน้มที่จะเติบโตต่อไปอีกในอนาคตข้างหน้า

ตารางที่ 1.4 ปริมาณรถยนต์บรรทุกเพื่อการพาณิชย์ที่ใช้แก๊สซีเอ็นจี ในจังหวัดเชียงใหม่ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2552 – 2555 ของทั้งประเทศ

ปี/ยี่ห้อ	TATA	TOYOTA	MITSUBISHI	CHEVROLET	รวม
2552	67	0	0	49	116
2553	89	22	53	83	247
2554	76	13	67	96	252

ที่มา: ฝ่ายการตลาดภาคเหนือ บริษัท ทาทามอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด, 2555

จึงเกิดเป็นคำถามที่น่าสนใจขึ้นว่า ปัจจัยใดที่มีผลต่อการเลือกซื้อเลือกซื้อรถยนต์กระบะที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีเพื่อการพาณิชย์ระบบเดียวของผู้บริโภคในเขต อำเภอเมืองจังหวัดเชียงใหม่ปัญหาและอุปสรรคของผู้บริโภคที่ซื้อรถยนต์ไปแล้ว เพื่อเป็นประโยชน์ในการทำงานและเป็นแนวทางต่อการ

นำเสนอนโยบายในการพัฒนาของด้านการตลาด การบริการ ตลอดจนคุณภาพของตัวรถยนต์ เพื่อ  
ก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้บริโภคต่อไป

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

เพื่อศึกษาพฤติกรรมและความคิดเห็นการเลือกซื้อรถยนต์กระบะที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีเพื่อการ  
พาณิชย์ของผู้บริโภคในเขตอำเภอเมืองจังหวัดเชียงใหม่

## 1.3 ประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษา

ทำให้ทราบถึงความต้องการและลักษณะพฤติกรรมของผู้บริโภคที่เป็นผู้ประกอบการ ซึ่งจะ  
เป็นประโยชน์ต่อผู้บริโภคที่สนใจและมีส่วนเกี่ยวข้อง ตลอดจนตัวแทนจำหน่ายรถยนต์กระบะที่  
ใช้ระบบซีเอ็นจีเพื่อการพาณิชย์ สามารถนำไปปรับปรุงกลยุทธ์ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการวางแผน  
พัฒนาการตลาด หรือการขยายกิจการให้เหมาะสมและตรงกับความต้องการของตลาดในปัจจุบัน  
และอนาคต

## 1.4 ขอบเขตของการศึกษา

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาพฤติกรรมการเลือกซื้อรถยนต์กระบะที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีเพื่อการ  
พาณิชย์ของผู้บริโภคในเขตอำเภอเมืองจังหวัดเชียงใหม่ ประชากรที่ทำการวิจัย คือกลุ่มผู้บริโภคที่  
เป็นผู้ประกอบการในจังหวัดเชียงใหม่ที่เลือกซื้อรถยนต์ที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีเพื่อการพาณิชย์โดยจะเน้น  
ไปที่รถยนต์ที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีระบบเดียว โดยเลือกทำการเก็บแบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างด้วย  
วิธีการสุ่มจำนวน 200 ตัวอย่าง จากตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีระบบเดียว (บริษัทชนะ  
ซิลปโมเตอร์ จำกัด)และตามสถานีเติมเชื้อเพลิงก๊าซซีเอ็นจี ในเขตอำเภอเมืองจังหวัดเชียงใหม่ เก็บ  
ข้อมูลตั้งแต่ช่วงเดือนเมษายนถึงเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2555



## 1.5 นิยามศัพท์

**ก๊าซธรรมชาติ CNG(Compressed Natural Gas)** หมายถึง ก๊าซธรรมชาติอัดซึ่งได้มาจากการทับถมกันของซากพืชซากสัตว์ตามชั้นหินดินเป็นเวลาหลายร้อยล้านปีโดยที่ซากเหล่านี้จะถูกความร้อนและความกดดันในชั้นหินนั้นทำให้แปรสภาพเป็นก๊าซธรรมชาติเกิดขึ้นซึ่งองค์ประกอบหลักของก๊าซธรรมชาติส่วนใหญ่ก็คือ ก๊าซมีเทนในการนำมาผลิตเป็นก๊าซCNGก็จะนำมาผ่านกระบวนการอัดที่ความดันสูงโดยอัดเก็บไว้ในถังเพื่อความสะดวกในการขนส่งและการใช้งานแต่อย่างไรก็ตามภายในถังก็ยังคงมีสถานะเป็นก๊าซอยู่

**NGV(Natural Gas for Vehicles)** หมายถึง ตัวยานยนต์หรือยานพาหนะที่ใช้ก๊าซธรรมชาติอัดเป็นเชื้อเพลิงเช่นรถยนต์กระบะบรรทุกเพื่อการพาณิชย์NGV รถเมล์ ขสมก.สี่ล้อที่ติดสตติกเกอร์ว่า NGV หรือรถแท็กซี่ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติอัดเป็นเชื้อเพลิง เป็นต้น

**รถยนต์เพื่อการพาณิชย์** หมายถึง รถที่ใช้รับจ้างให้เช่าหรือรถที่ผู้เอาประกันภัยเป็นบุคคลธรรมดาแต่โดยปกติการใช้รถจะใช้เพื่อการขนส่งผู้โดยสารหรือบรรทุกสินค้าเพื่อประโยชน์ทางการค้าหรือธุรกิจหรือเป็นรถที่ผู้เอาประกันภัยเป็นนิติบุคคล

**ผู้ประกอบการรถยนต์เพื่อการพาณิชย์หรือลูกค้าที่เป็นผู้ประกอบการ** หมายถึง เจ้าของกิจการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมซึ่งเป็นผู้ริเริ่มสร้างธุรกิจมีการบริหารจัดการธุรกิจของตนเองโดยไม่นับรวมผู้ได้รับแฟรนไชส์