

มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้าง
แบบใหม่ประจำทาง: ศึกษาด้านคุ้มครองผู้บริโภค

สุทธิพร สุขสวัสดิ์

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต
สาขานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต

พ.ศ. 2554

Legal Measures Concerning Business Operations of Private Service

Non-Schedule Bus: Study in Consumer Protection



SUTTIPORN SUKSAWAT

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements

for the Degree of Master of Laws

Department of Law

Graduate School, Dhurakij Pundit University

2011

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วง ได้ด้วยความกรุณาและอนุเคราะห์อย่างดีเยี่ยมจากองค์ศาสตราจารย์ ดร.กัลยา ตันศิริ ที่กรุณารับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ของผู้เขียน ซึ่งได้ให้คำแนะนำ ข้อคิดเห็นต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ในการทำวิทยานิพนธ์แก่ผู้เขียนมาโดยตลอด ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์เป็นอย่างสูงมา ณ ที่นี่

ผู้ศึกษากราบขอบพระคุณ ศาสตราจารย์ ดร.ธีระ ศรีธรรมรักษ์ ที่ได้กรุณารับเป็นประธานกรรมการ ท่านรองศาสตราจารย์ ดร.ภูมิ โชคเหมาะ ท่านอาจารย์ธีรวัฒน์ จันทรสมบูรณ์ ที่ได้กรุณารับเป็นกรรมการในการสอบวิทยานิพนธ์ และชี้แนะข้อบกพร่องต่างๆ ผู้ศึกษาขอขอบพระคุณมา ณ ที่นี่ด้วย

ผู้ศึกษากราบขอบพระคุณ คุณพ่อ คุณแม่ และครอบครัวตลอดจนเพื่อนๆ ทุกคน ที่เคยให้กำลังใจ ให้กำปรึกษา ให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ศึกษาด้วยดีตลอดมาจนสำเร็จการศึกษา

ท้ายที่สุดนี้ หากว่าวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีคุณค่าและประโยชน์ต่อการศึกษาแล้ว ผู้ศึกษาขอອบความดีทั้งหมดให้แก่ผู้มีพระคุณและบูรพาจารย์ทุกท่านที่ได้ประสิทธิประสาทวิชาความรู้ ให้แก่ผู้ศึกษา อนึ่งหากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีข้อบกพร่อง ไม่ว่าจะด้วยประการใดๆ ผู้ศึกษาขอน้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

สุทธิพร สุขสวัสดิ์

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	๘
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	๙
กิตติกรรมประกาศ.....	๙
สารบัญภาพ	๑๐
บทที่	
 1. บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	6
1.3 สมมติฐานของการศึกษา	6
1.4 ขอบเขตของการศึกษา.....	7
1.5 วิธีการศึกษา	7
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา	7
1.7 นิยามศัพท์เฉพาะ	8
 2. ประวัติความเป็นมา ความหมาย และทฤษฎีเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจโดยสาร รับจ้างแบบไม่ประจำทาง	9
2.1 ประวัติความเป็นมาของรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง.....	9
2.1.1 วิัฒนาการของการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์	12
2.1.2 วิัฒนาการของกฎหมายที่ใช้ในการควบคุมและจัดระเบียบการขนส่ง ทางบก	13
2.2 ความหมายของการประกอบธุรกิจโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง	15
2.2.1 ความหมายของการขนส่งผู้โดยสารและประเภทของรถยนต์โดยสาร	15
2.2.2 ความหมายและลักษณะของการประกอบธุรกิจโดยสารรับจ้างแบบ ไม่ประจำทาง	17
2.3 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจโดยสารรับจ้าง	18
2.3.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับสิทธิในการประกอบธุรกิจ.....	18
2.3.1.1 หลักเสรีภาพในการประกอบธุรกิจ.....	18
2.3.1.2 การจำกัดเสรีภาพในการประกอบธุรกิจ	19

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.3.2 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการคำนวณริการ.....	20
2.3.3 แนวความคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการคุ้มครองสิทธิผู้บริโภค	21
2.4 บทบาทของธุรกิจในการนำแนวคิดและทฤษฎีมาใช้ในการควบคุมการประกอบธุรกิจ	26
2.4.1 การแทรกแซงที่มีลักษณะทั่วไป.....	26
2.4.2 การแทรกแซงเฉพาะเรื่อง.....	26
2.4.3 วิธีการและเครื่องมือในการแทรกแซงทางเศรษฐกิจ	26
2.5 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความรับผิดในทางกฎหมาย	27
2.5.1 ทฤษฎีรับภัย	27
2.5.2 ทฤษฎีความรับผิดโดยเคร่งครัด	31
3. มาตรการตามกฎหมายที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง.....	36
3.1 มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางของประเทศไทย	36
3.1.1 มาตรการที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจโดยสารรับจ้างตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522	36
3.1.1.1 ประเภทของรถโดยสารที่ใช้ให้บริการในการประกอบธุรกิจรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง.....	37
3.1.1.2 ผู้เกี่ยวข้องและหลักเกณฑ์การอนุญาตในประกอบธุรกิจโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง.....	40
3.1.1.2.1 การประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง	41
3.1.1.2.2 หลักเกณฑ์การขอใบอนุญาตประกอบธุรกิจโดยสารรับจ้าง.....	41
3.1.1.2.3 หลักเกณฑ์คุณสมบัติของผู้ขออนุญาตประกอบธุรกิจโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง	42

สารบัญ (ต่อ)

หน้า	
3.1.3 หน้าที่ของผู้ประกอบธุรกิจให้บริการขนส่งผู้โดยสาร และหน่วยงานที่รับผิดชอบในการกำกับดูแลการประกอบธุรกิจรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง	44
3.1.3.1 หน้าของการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง	44
3.1.3.2 มาตรการควบคุมและจัดระเบียบการขนส่งโดยรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง	47
3.1.3.3 หน่วยงานรับผิดชอบและการควบคุมกำกับดูแลการประกอบธุรกิจรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง	50
3.1.4 มาตรการคุ้มครองผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522	51
3.1.4.1 สิทธิของผู้บริโภคหรือผู้ใช้บริการ	52
3.1.4.2 การคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภคหรือผู้ใช้บริการ	53
3.1.5 มาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถยนต์และการบริการ	55
3.1.5.1 มาตรฐานด้านโครงสร้างของตัวรถโดยสาร	55
3.1.5.2 ความสามารถของพนักงานขับรถโดยสารรับจ้าง	60
3.1.5.3 มาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองพนักงานขับรถโดยสารรับจ้าง	64
3.1.6 ความรับผิดชอบผู้ประกอบธุรกิจและมาตรการเยียวยาผู้บริโภค	66
3.1.6.1 ความรับผิดชอบผู้ประกอบธุรกิจตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์	67
3.1.6.2 มาตรการเยียวยาความเสียหายในการการบริการรถโดยสารรับจ้างของผู้บริโภค	68
3.2 มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมมาตรฐานการประกอบธุรกิจรถโดยสารรับจ้างในสหภาพยุโรป เยอรมัน ออสเตรเลีย ญี่ปุ่น	77
3.2.1 มาตรฐานตามกฎหมายในการประกอบธุรกิจรถโดยสารในสหภาพยุโรป	77

สารบัญ (ต่อ)

หน้า	
81	3.2.1.1 มาตรฐานชั่วโมงการทำงานและเวลาพักของพนักงานขับรถโดยสารในสหภาพยูโรป
83	3.2.1.2 มาตรการตามกฎหมายในเรื่องการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในสหภาพยูโรป.....
84	3.2.2 มาตรฐานการประกอบธุรกิจรถโดยสารประเภทเยอรมัน
87	3.2.3 มาตรฐานการประทุรกิจรถ โดยสารรับจ้างในประเทศօสเตรเลีย
90	3.2.3.1 มาตรฐานการออกแบบตัวรถโดยสาร.....
91	3.2.3.2 มาตรฐานการควบคุมชั่วโมงการขับรถโดยสาร
93	3.2.3.3 มาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสาร.....
95	3.2.4 มาตรฐานการประกอบธุรกิจรถโดยสารญี่ปุ่น.....
97	3.2.4.1 มาตรการป้องกันกรณีระดมต์เกิดอุบัติเหตุ
99	4. ปัญหาและวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายในการควบคุมการประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง.....
99	4.1 ปัญหาคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง
102	4.2 ปัญหาคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง
102	4.2.1 ปัญหาเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยของรถตามโครงการสร้างการออกแบบรถโดยสาร
103	4.2.2 ปัญหาเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยของรถตามโครงการสร้างออกแบบตัวถังรถโดยสาร
104	4.2.3 ปัญหาเกี่ยวกับมาตรฐานของพนักงานขับรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง
106	4.2.4 ปัญหามาตรฐานการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง
109	4.3 ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองลิฟชิฟของใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง.....

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4.4 ปัญหาเรียนรู้ค่าเสียหายแก่ผู้บริโภค	110
4.4.1 ปัญหาการเรียนรู้ความหลักคละเมิด	110
4.4.2 ปัญหาการเรียนรู้ความเสียหายจากหลักประกันของผู้ประกอบการ	111
4.4.3 ปัญหาการเรียนรู้ความเสียหายจากการคงทุนผู้ประสบภัยทางท้องถนน	112
5. บทสรุปและข้อเสนอแนะ	114
5.1 บทสรุป	114
5.2 ข้อเสนอแนะ	117
บรรณานุกรม	120
ภาคผนวก	125
ภาคผนวก ก. กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ.2522) ออกตามความใน พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522	126
ประวัติผู้เขียน	139

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
3.1 ตารางชี้ว่าไม่งการทำงานมาตรฐานคนขับรถโดยสารหนึ่งคนและสองคนขึ้นไป	92
3.2 ตารางคนขับรถโดยสารคนเดียว.....	92
3.3 ตารางคนขับรถโดยสาร 2 คน ขึ้นไป	93

หัวข้อวิทยานิพนธ์ ชื่อผู้เขียน อาจารย์ที่ปรึกษา สาขาวิชา ปีการศึกษา	มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง: ศึกษาด้านคุ้มครองผู้ใช้บริโภค ^๑ สุทธิพร สุขสวัสดิ์ รองศาสตราจารย์ ดร.กัลยา ตันศิริ นิติศาสตร์ 2553
--	---

บทคัดย่อ

ปัจจุบันการประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางมีความสำคัญเนื่องจากการขนส่งผู้โดยสารเป็นการให้บริการซึ่งเป็นปัจจัยพื้นฐานของสังคม โดยมีผู้ประกอบธุรกิจเป็นจำนวนมาก ผู้ประกอบธุรกิจดังกล่าวต้องอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 แต่พระราชบัญญัตินี้ยังไม่ใช้กฎหมายโดยตรงที่ใช้บังคับที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง จึงทำให้มาตรการทางกฎหมายที่ใช้บังคับในปัจจุบันไม่สามารถใช้กับสภาพปัจจุบันที่เกิดขึ้นจริงในสังคม ได้อ่อนโยนและไม่ประสิทธิภาพเพียงพอ ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาทางกฎหมายทั้งด้านผู้ประกอบธุรกิจ พนักงานขับรถ ตลอดจนผู้ใช้บริการ

จากการศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับปัญหาการประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง และกฎหมายที่เกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ใช้บริโภคซึ่งเป็นผู้ใช้บริการ ผู้เขียนได้พบว่าในปัจจุบันการบังคับใช้กฎหมายยังไม่ครอบคลุมและชัดเจนเพียงพอ ต่อผู้ประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง กฎหมายที่เกี่ยวข้องเหล่านี้ยังขาดหลักเกณฑ์ในการพิจารณาถึงความเหมาะสมในการประกอบวิชาชีพของผู้ประกอบการ ส่วนในเรื่องความปลอดภัยของผู้ใช้บริการแม้ได้มีการกำหนดมาตรฐานด้านโครงสร้างและตัวถังรถโดยสารไว้แล้ว แต่ก็ยังไม่มีการกำหนดให้ครอบคลุมถึงมาตรฐานเกี่ยวกับความปลอดภัย เพื่อคุ้มครองผู้ใช้บริการ เมื่อก่ออุบัติเหตุไม่ได้รับอันตราย ส่วนการกำหนดคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของพนักงานขับรถโดยสารรับจ้าง รวมถึงการควบคุมระยะเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานขับรถโดยสารรับจ้าง ก็ปรากฏว่ายังไม่ได้มีการกำหนดให้เหมาะสมและเคร่งครัด รวมถึงเมื่อพิจารณาขั้นตอนการออกใบอนุญาตขับขี่ประเภทรถโดยสารรับจ้าง ไม่มีการกำหนดมาตรฐานการพิจารณาถึงคุณสมบัติที่เข้มงวดเพื่อออกใบอนุญาต นอกจากนี้สำหรับการคุ้มครองและเยียวยาความเสียหายแก่ผู้ใช้บริการ ในการดำเนินกระบวนการใช้สิทธิในปัจจุบันเป็นกระบวนการที่มีความยุ่งยากและล่าช้า โดยยังไม่มีหน่วยงานในการให้การคุ้มครองช่วยเหลือที่มีอำนาจโดยตรง

จากการศึกษาถึงปัญหาดังกล่าวผู้เขียนจึงขอเสนอแนะแนวทางการแก้ไข ปรับปรุงเพิ่มเติมหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง เพื่อให้สามารถบังคับใช้ได้อย่างครอบคลุมชัดเจนและเป็นธรรมแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย ทั้งในเรื่องการกำหนดคุณสมบัติและความเหมาะสมเกี่ยวกับการประกอบวิชาชีพในการให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง และกำหนดมาตรฐานโครงสร้างของตัวรถโดยสารในด้านความปลอดภัยให้ชัดเจนและเคร่งครัดเพื่อป้องกันชีวิต ทรัพย์สินของผู้ใช้บริการ ตลอดถึงการกำหนดคุณสมบัติของพนักงานขับรถโดยสารรับจ้างให้เหมาะสมมากยิ่งขึ้น โดยเห็นควรกำหนดให้ต้องผ่านการมีใบอนุญาตประเภทอื่นมาก่อนเป็นระยะเวลาพอสมควร และควรกำหนดระยะเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานขับรถโดยสารรับจ้างให้มีความเหมาะสม รวมทั้งแก้ไขเพิ่มเติมเกี่ยวกับอำนาจของสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคให้มีอำนาจและหน้าที่ในการไก่เล็กหรือประนีประนอมข้อพิพาทด้านเกิดจากการละเมิดสิทธิ์ของผู้ใช้บริการ เพื่อลดกระบวนการและค่าใช้จ่ายของผู้เสียหาย ในการดำเนินการใช้สิทธิ์เรียกร้องตามกระบวนการของศาล สำหรับเรื่องส่วนการเยียวยาความเสียหายนั้นเห็นควรกำหนดให้มีการจัดตั้งกองทุนเยียวยาความเสียหายแก่ผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางขึ้น

Thesis Title	Legal Measures Concerning Business Operations of Private Service Non-Schedule Bus: Study in Consumer Protection
Author	Suttiporn Suksawat
Thesis Advisor	Associate Professor Dr.Kalaya Tansiri
Department	Law
Academic Year	2010

ABSTRACT

Currently there is, concern about the Business Operations of Non-regular Route Public Bus's importance. This business has to be improved and expanded because of its need in social life. Consequently, it must be under the Land Transportation Act. BE 2522. However, there aren't any direct legal measures that can influence force in these prevalent problems of business result of legal issue such as the operators, the drivers including the passengers

After having studied the relevant laws, the author had found the law dose not cover everything. Lack of principle about consideration of suitable management in this business. Although, there is a standard principle of structure and auto-body of vehicles but these is no scale protection (and remedies) for injuries of the passengers when an accident happens. In case that requirements are related to the qualifications of and restrictions concerned with the drivers including the classification of drivers' licenses, the time limit for operating especially the process of transport certification should have strict validity. At present time, the prosecution is difficult and delayed to gain remedy without the help of officials that operate and have direct balance of power.

Result from case study, the author has recommended that the laws related to concerning the Business Operations of Non-regular Route Public Bus should be amended to provide more comprehensive and obvious enforcement. The amendments should obtain issues concerned with standard principle of auto-body structure vehicles, scale protection and remedies for damages in order to protect property and life of the passengers, the qualifications and restrictions of the experienced drivers, the classification of drivers' licenses including the time limit for operating should be more specific. Finally, the author has recommended there should be

a delegate to Consumer Protection Organization who can claim the compensation for passengers who suffer from tort with the purpose to reduce a progressive procedure and expenses. Nevertheless, a government department or agency should be established to give protection to the Business Operations of Non-regular Route Public Bus providers and the passengers who incur damage from using this services.

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัจจุบัน

การประกอบธุรกิจรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางในปัจจุบันมีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศ ไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม ทั้งนี้ เนื่องจากการขนส่งผู้โดยสารเป็นปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญในการพัฒนาประเทศและในส่วนการประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสาร ยังส่งผลกระทบเกิดขึ้นต่อผู้ใช้บริการ ในฐานะผู้บุกรุกจากการให้บริการนั้น ดังนั้นการประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสาร จึงมีความสำคัญต่อสังคมและเศรษฐกิจของประเทศไทย เป็นอย่างมากและโดยเฉพาะการสร้างมาตรฐานทางกฎหมาย เพื่อเข้าควบคุมดูแลการประกอบธุรกิจ และการควบคุมดูแลให้มีความเหมาะสมกับการประกอบอาชีพของพนักงานขับรถ เพื่อความสะดวกและปลอดภัยของผู้ใช้บริการโดยรวม ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับการจัดระเบียบรถโดยสารไม่ประจำทาง ให้เป็นไปตามบทบาทและหน้าที่ ตลอดจนให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งได้กำหนดยุทธศาสตร์และแนวทางการพัฒนาที่จะนำไปสู่ การพัฒนาที่สมดุล มีคุณภาพและยั่งยืน ด้วยการเสริมสร้างรากฐานทางเศรษฐกิจและสังคมให้เข้มแข็ง เพื่อการยกระดับคุณภาพชีวิตของคนส่วนใหญ่ของประเทศไทยอยู่ในสูงสุด รักษาความพอประมาณอย่างมีเหตุผลและมีระบบกฎมีคุณภาพที่ดี ควบคู่กับการพัฒนาที่มุ่งสู่คุณภาพในทุกด้าน

สำหรับความเป็นมาของสภาพปัจจุบันทางสังคมและเศรษฐกิจในปัจจุบัน ประชาชนมีกิจกรรมด้านการขนส่งเป็นส่วนประกอบสำคัญในชีวิตมนุษย์ ยิ่งในปัจจุบันแล้วการขนส่งเป็นปัจจัยที่เพิ่มขึ้นมาในการดำรงชีวิตประจำวันของประชาชนทุกคน อีกทั้งเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศไทยได้ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะธุรกิจการบริการการท่องเที่ยว ไม่ว่าจะเป็นนักท่องเที่ยวจากต่างประเทศหรือประชาชนภายในประเทศ ในการเดินทางท่องเที่ยว ทัศนารถ หรือรวมทั้งการรับส่งพนักงานบริษัท ล้วนแล้วแต่จำเป็นต้องใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางเป็นจำนวนมาก ดังนั้นการขนส่งโดยเฉพาะการขนส่งสาธารณะจึงเป็นระบบขนส่งที่ประชาชนเลือกใช้บริการ อีกทั้งปัจจุบันมีผู้ประกอบธุรกิจรถโดยสารเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะผู้ประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง จากสถิติจำนวนในอนุญาตประกอบการขนส่งประจำรถ ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 โดยมีจำนวนในอนุญาตประกอบการขนส่งประจำรถ 8,007 ฉบับ และมีจำนวนรถโดยสาร 28,729 คัน

จากสภาพดังกล่าว ถ้าผู้ประกอบธุรกิจขาดความรับผิดชอบในการให้บริการโดยเฉพาะด้านความปลอดภัยของผู้โดยสาร และประกอบกับการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องไม่สามารถบังคับใช้ได้จริง จากปัญหาดังกล่าวเป็นสาเหตุหนึ่งที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ และเห็นได้ชัดเจนว่าการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารแบบไม่ประจำทาง แต่ละครั้งก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินเป็นจำนวนมาก จากสถิติปรากฏว่าประเทศไทยต้องสูญเสียเม็ดเงินประมาณ 8-9 พันล้านบาทจากการเกิด และอุบัติเหตุที่เกิดจากการรถโดยสารสาธารณะประมาณ 3,000-4,000 ครั้งต่อปี โดยเฉลี่ยการเกิด อุบัติเหตุกับรถโดยสารสาธารณะ 1 ครั้ง จะมีผู้เสียชีวิต 0.42 ราย บาดเจ็บสาหัส 0.90 ราย และ บาดเจ็บเล็กน้อย 2.69 ราย มูลค่าความเสียหายครั้งละประมาณ 2,300,000 บาท ซึ่งในแต่ละปีมูลค่า ความเสียหายมหაศาลด โดยสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ สาเหตุที่เป็นปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิด อุบัติเหตุแต่ละครั้ง ล้วนแล้วแต่เป็นสาเหตุที่ซ้ำซาก เช่น เกิดจากสภาพตัวรถ อุปกรณ์ในตัวรถไม่ได้ มาตรฐาน พนักงานขับ ขาดความชำนาญ และ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขาดมาตรฐานและจริยธรรม ของผู้ประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง

เมื่อเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้งก่อให้เกิดความเสียหาย ไม่ว่าจะเป็นชีวิตร่างกายหรือ ทรัพย์สิน ของผู้ใช้บริการ รวมทั้งเป็นการเสียเวลาในการเดินทางของผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้าง แบบไม่ประจำทาง เพื่อที่ใช้สิทธิเรียกร้องต่างๆ จากปัญหาดังกล่าวผู้ใช้บริการซึ่งเป็นผู้บริโภค จะต้องได้รับการเยียวยาความเสียหายและค่าสินไหมทดแทน โดยรวดเร็วเพื่อบรรเทาความเสียหาย แก่ผู้บริโภค แต่สำหรับการเยียวยาค่าเสียหายเบื้องต้น ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจาก รถ พ.ศ. 2535 แต่อย่างไรก็ตามเป็นเพียงการเยียวยาความเสียหายเบื้องต้น ไม่ว่าจะเป็นค่า รักษายาบาลหรือค่าปัลงเศษเพียงเท่านั้น และที่สำคัญขึ้นตอนการใช้สิทธิเรียกร้องก็มีขั้นตอน ยุ่งยาก อีกทั้งประชาชนที่ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ควรจะได้รับการคุ้มครอง สิทธิ ของผู้ใช้บริการตามสิทธิขั้นพื้นฐานของประชาชนตาม พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2541 จากสภาพปัญหาดังกล่าว

ผู้เขียนจึงเห็นควรที่จะได้ทำการศึกษาและวิเคราะห์ ปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ การประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง โดยทำการศึกษากฎหมายที่ เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง และกฎหมายที่ เกี่ยวกับพนักงานขับรถเพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภค การเยียวยาความเสียหาย และค่าสินไหม ทดแทนของผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ซึ่งมีปัญหาที่ทำการศึกษาและ วิเคราะห์หลายประการดังจะกล่าวต่อไปนี้

1) ปัญหาในการเข้าสู่การประกอบธุรกิจรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ซึ่งผู้ที่ ประสงค์จะเป็นผู้ประกอบธุรกิจ ประเภทดังกล่าวจะต้องได้รับการอนุญาต ตามพระราชบัญญัติการ

ขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ให้เป็นผู้ประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ซึ่งขั้นตอนและการกำหนดคุณสมบัติ ของผู้ประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางจะต้องพิจารณาตามหลักเกณฑ์ ผู้ที่จะเป็นผู้ประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ได้นั้นจะต้องขอออกใบอนุญาตประกอบการซึ่งในปัจจุบัน มีผู้ประกอบธุรกิจรถโดยสารรับจ้างเป็นจำนวนมาก และผู้ที่ประสงค์ขออนุญาตจดทะเบียนจะต้องปฏิบัติตาม หลักเกณฑ์ของพระราชนักขัตฤทธิ์ส่งทาง พ.ศ. 2522 และประกาศตามกฎหมายระหว่างประเทศต่างๆ และในการออกใบอนุญาตการขนส่ง แบบไม่ประจำทางนั้นจะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไข ตามที่กำหนดไว้ ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาการกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไข ในการอนุญาตให้เข้าประกอบธุรกิจการนั้น ไม่ได้พิจารณาถึงความสามารถทางวิชาชีพของผู้ประกอบธุรกิจ และไม่มี หลักเกณฑ์และเงื่อนไข ที่พึงพิจารณาในการต่อใบอนุญาต ในระหว่างการประกอบกิจการและการ เพิกถอนสิทธิ์ในการประกอบกิจการ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2) ปัญหาเกี่ยวกับ การกำหนดคุณลักษณะด้านความปลอดภัยในการให้บริการ และการคุ้มครอง สิทธิของผู้โดยสาร รวมถึงการเยียวยาความเสียหายแก่ผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง

(1) ปัญหาเกี่ยวกับความปลอดภัย ของผู้บริโภคซึ่งเป็นผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้าง แบบไม่ประจำทาง ซึ่งในปัจจุบันความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุรถโดยสารขนาดใหญ่ ที่เกิดขึ้น ส่วนหนึ่งเกิดจากสภาพ ของyanพานะที่ไม่ได้มาตรฐาน ในปัจจุบันกฎหมายที่ควบคุมมาตรฐานรถโดยสาร โดยเฉพาะ โครงสร้างและตัวรถโดยสาร จะต้องเป็นไปตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และประกาศตามกฎหมายระหว่างประเทศ ได้กำหนดไว้ว่าให้มีโครงสร้างตัวถังรถขนาด และน้ำหนัก เท่านั้น จึงเกิดปัญหาเมื่อเกิดอุบัติเหตุ โครงสร้างของรถโดยสาร ไม่แข็งแรงในขณะ พลิกคว่ำ และปัจจุบันกฎหมายไม่ได้กำหนดมาตรฐานความปลอดภัย ของรถโดยสารในส่วนนี้ไว้ เลย

(2) ปัญหากฎหมาย เกี่ยวกับการกำหนดคุณสมบัติ และลักษณะต้องห้ามของ พนักงานขับรถโดยสาร เนื่องจากธุรกิจการขนส่งคนโดยสารรับจ้าง พนักงานขับรถเป็นปัจจัยสำคัญ ในการให้บริการ ให้ได้รับความประทับใจเร็วปลอดภัย ด้วยเหตุนี้ การให้บริการที่ดีและ มีประสิทธิภาพสูงสุด จึงขึ้นอยู่กับพนักงานขับรถโดยสารเป็นสำคัญ ดังนั้น ตามพระราชบัญญัติ การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดไว้ในหมวด 7 ว่าด้วย ผู้ประจำรถ ซึ่งได้บัญญัติหลักเกณฑ์ เพื่อควบคุมการให้บริการ ของพนักงานขับรถโดยสาร โดยมีการกำหนดคุณสมบัติ และลักษณะต้องห้าม ของพนักงานขับรถโดยสาร แต่อย่างไรก็ตาม เมื่อว่าจะมีการกำหนดมาตรการทางกฎหมาย ในเรื่อง ดังกล่าว ไว้แล้วก็ตาม แต่มาตรการดังกล่าวก็ยังไม่มีความเคร่งครัดกุมเพียงพอ และควรจะมีการ

ปรับปรุงแก้ไขข้อกำหนด เกี่ยวกับการออกใบอนุญาตขึ้นปีของพนักงานขั้บรถ โดยกำหนด มาตรฐานขั้นต่ำของความเหมาะสมทางร่างกายและจิตใจรวมทั้งการกำหนดมาตรฐานทางเทคนิค ของการขับปี หรือการควบคุมyanพาหนะ

(3) ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดระยะเวลา ใน การปฏิบัติหน้าที่ของพนักงาน ขั้บรถ โดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง เนื่องจากการควบคุมyanพาหนะต้องอาศัยความพร้อมทั้ง ร่างกายและจิตใจที่สมบูรณ์เพียงพอ เพื่อให้สามารถควบคุมyanพาหนะได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยทั้งผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการ ซึ่งตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดระยะเวลาในการปฏิบัติงานของพนักงานขั้บรถเอาไว้ ตามมาตรา 103 ทวิ โดย กล่าวไว้เพียงกว้างและตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน ใน การปฏิบัติหน้าที่ขั้บรถในรอบชั่วโมง สี่ชั่วโมง ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นพนักงานขั้บรถ ปฏิบัติหน้าที่ขั้บรถติดต่อ กันเกินสี่ชั่วโมง นับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขั้บรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้น ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถได้พัก ติดต่อ กัน เป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ขั้บรถต่อไปได้อีกไม่เกินสี่ชั่วโมง ติดต่อ กัน ซึ่งเป็นการกำหนดเพียงกว้างๆ เท่านั้น

3) ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับมาตรฐานการให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ซึ่งในปัจจุบันมิได้กำหนดมาตรฐานในการให้บริการ ควรมีหลักเกณฑ์ที่จะต้องควบคุมการ ให้บริการ และการติดตามตรวจสอบการประกอบธุรกิจของผู้ที่ได้รับอนุญาต ให้เป็นผู้ประกอบ ธุรกิจรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางนั้น ทำให้ผู้ใช้บริการได้รับการบริการที่มีคุณภาพและ ประสิทธิภาพ ตามมาตรฐานและตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ รวมทั้งการที่จะต้องมีหน่วยงานในการ รับเรื่องร้องเรียน และพิจารณาคำร้องเรียนของผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง โดยเริ่ว ถูกต้องและเป็นธรรมควรจะมีมาตรการ ในการลงโทษผู้ประกอบธุรกิจ

4) ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองสิทธิของผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 และตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มิได้มีมาตรการในการระงับข้อพิพาทเพื่อคุ้มครองสิทธิของใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ทั้งนี้ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ได้ให้ความหมาย ของคำว่า “ผู้บริโภค” หมายรวมถึงผู้รับบริการด้วย ดังนั้นผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง จึงถือว่าเป็นผู้บริโภคตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค และควรมีสิทธิได้รับความ คุ้มครองตามกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค อย่างไรก็ตาม มาตรการตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ไม่สามารถให้การคุ้มครอง สิทธิของผู้บริโภค และมาตรการในการระงับข้อพิพาทเพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ได้อย่างเพียงพอรวดเร็วและเป็นธรรม อีกทั้งกฎหมายดังกล่าวข้างต้นยัง

ขาดมาตรการ ในการกำหนดหน่วยงานหรือองค์กรใดที่รับผิดชอบและให้ความคุ้มครอง ช่วยเหลือผู้ใช้บริการ ที่ได้รับความเสียหายจากการใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง โดยเฉพาะ

5) ปัญหาเรื่องการเยียวยาความเสียหายและค่าสินไหมทดแทน

(1) ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการเยียวยาความเสียหาย ผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ตามพระราชบัญญัติขึ้นส่งท่านก พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติโดยกำหนดความรับผิดในการชดใช้ค่าเสียหาย ที่เกิดจากการขนส่ง ซึ่งเป็นมาตรการเยียวยาผู้บริโภค เป็นขั้นตอนสุดท้ายเพื่อบรรเทาความเสียหายของผู้บริโภค แต่ทั้งนี้ การกำหนดค่าเสียหายที่ต้องขึ้นอยู่กับพนักงานสอบสวน หรือคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาความไม่เป็นธรรมในการเยียวยาความเสียหายของผู้บริโภค ซึ่งตามพระราชบัญญัติการขนส่งท่านก พ.ศ. 2522 เป็นการเยียวยาความเสียหายเท่านั้น แต่ไม่ได้คำนึงถึงสิทธิของผู้ใช้บริการที่จะได้รับความคุ้มครองจากผู้ให้บริการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(2) จากปัญหาในการเยียวยาความเสียหายตามหลักละเมิด จะพบปัญหาในการดำเนินกระบวนการพิจารณา ในการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายและค่าสินไหมทดแทนเพื่อเยียวยาความเสียหาย ซึ่งจะต้องเป็นไปตามหลักกฎหมายเรื่องละเมิด การดำเนินคดีเป็นไปอย่างคดีแพ่ง การพิจารณาที่เป็นไปตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ซึ่งมีวิธีการที่ค่อนข้างยุ่งยากล่าช้าและค่าใช้จ่ายสูง ปัจจุบันศาลมิได้กำหนดค่าเสียหายอย่างอื่นที่มิใช่ตัวเงินตามมาตรา 446 ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ส่วนใหญ่ไม่สามารถเข้าถึงในกระบวนการฟ้องร้องทางศาลเพราะจะต้องใช้ค่าใช้จ่ายเป็นจำนวนมาก

(3) ปัญหาการเยียวยาความเสียหายเบื้องต้น จากกองทุนผู้ประสบภัยทางถนนเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นแต่ละครั้งสำหรับรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ซึ่งเป็นรถโดยสารขนาดใหญ่ ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตร่างกายและทรัพย์สินของผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง แต่ผู้ใช้บริการจะได้รับสิทธิในการเยียวยาความเสียหายเบื้องต้น ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 สำหรับการใช้สิทธิดังกล่าวที่ผู้ประสบภัยได้รับเป็นเพียงค่าเสียหายเบื้องต้น เช่น ค่ารักษาพยาบาล ค่าป้องกันสำหรับในกรณีเสียชีวิต แต่ค่าเสียหายดังกล่าวมีจำนวนที่ไม่เพียงพอสำหรับปัจจุบัน และส่วนใหญ่ผู้เสียหายเลือกที่จะไม่ใช้สิทธิดังกล่าวเนื่องมีความยุ่งยากในการเรียกร้องค่าเสียหาย ซึ่งจากปัญหาดังกล่าวก็ทำให้สู่การฟ้องร้องเป็นคดีความซึ่งจะต้องใช้เวลาที่นานนาน

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1.2.1 เพื่อศึกษาถึงวิวัฒนาการ ความเป็นมา ความหมาย และแนวคิดเกี่ยวกับการประกอบการประกอบธุรกิจโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง และการคุ้มครองสิทธิของผู้ใช้บริการ

1.2.2 เพื่อศึกษาถึงกฎหมาย ระเบียบ และอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง รวมทั้งการควบคุมกำกับดูแลและคุ้มครองผู้ประกอบการธุรกิจโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง

1.2.3 เพื่อศึกษาถึงมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง เพื่อจะเป็นการคุ้มครองสิทธิของผู้ใช้บริการตามหลักกฎหมายของประเทศไทยและต่างประเทศ

1.2.4 เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัญหากฎหมายและผลกระทบเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจโดยคนผู้ที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้เพื่อเป็นการคุ้มครองผู้ใช้บริการ

1.2.5 เพื่อเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจโดยสารรับจ้าง รวมถึงผู้เกี่ยวข้อง ทั้งนี้เพื่อให้การบริการที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น

1.3 สมมติฐานของการศึกษา

มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ที่ใช้บังคับในปัจจุบัน ยังไม่สามารถใช้บังคับได้อย่างมีประสิทธิภาพ ต่อสภาพปัญหาที่ของสังคมที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน โดยเฉพาะการขาดมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมตรวจสอบคุณสมบัติ ของผู้ที่จะขออนุญาตประกอบธุรกิจโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง โดยตรง ทำให้ไม่สามารถ บังคับใช้กฎหมายต่อบุคคลที่เกี่ยวข้องในธุรกิจดังกล่าว ได้อย่างชัดเจนและมีประสิทธิภาพ จึงก่อให้เกิดปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการใช้กฎหมาย ในประเภทของการประกอบธุรกิจโดยสารรับจ้าง การกำหนดคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้ใช้บริการ การกำหนดระยะเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานขับรถ การกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของโครงสร้างตัวรถ รวมทั้งปัญหาการคุ้มครองผู้ใช้บริการ จากปัญหาต่างๆ ข้างต้นจึงจำเป็นต้องแก้ไขพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 เพื่อก่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้เกี่ยวข้อง

1.4 ขอบเขตของการศึกษา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ศึกษาถึง เรื่องปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถโดยสาร รับจ้างแบบไม่ประจำทาง ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กฎหมายและระเบียบข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง ศึกษาเฉพาะคุ้มครองผู้ใช้บริโภคในส่วนที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับคุณสมบัติของผู้ประกอบการ ความสามารถของพนักงานขับรถ ระยะเวลาในการปฏิบัติงาน และการขอใบอนุญาตขับขี่ของพนักงานขับรถ รวมถึงศึกษามาตรการกฎหมายด้านความปลอดภัยในการคุ้มครองผู้ใช้บริการ ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ใช้บริโภค พ.ศ. 2522 รวมทั้งหลักกฎหมายของต่างประเทศที่เกี่ยวข้อง

1.5 วิธีดำเนินการศึกษา

ในการศึกษาวิจัยโดยใช้วิธีวิจัยเอกสาร (Documentary Research) ซึ่งได้ข้อมูลจากหนังสือ ตำรา บทความ งานวิจัย คำพิพากษาของศาล ตัวบทกฎหมาย โดยเป็นแนวทางของกฎหมายทั้งของประเทศไทยและต่างประเทศ เพื่อให้ทราบถึงสภาพปัญหาและนำมายกยารีบเรียงเพื่อให้ง่ายต่อการทำความเข้าใจ

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.6.1 ทำให้ทราบถึงวิัฒนาการ ประวัติ ความเป็นมา ความหมาย และแนวคิดเกี่ยวกับการประกอบการประกอบธุรกิจรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง และหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองสิทธิของผู้ใช้บริการ

1.6.2 ทำให้ทราบถึงกฎหมาย ระเบียบ และอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง รวมทั้งมาตรการควบคุมกำกับดูแลและคุ้มครองผู้ประกอบการธุรกิจรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง

1.6.3 ทำให้ทราบถึงมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง เพื่อจะเป็นการคุ้มครองผู้ใช้บริการตามหลักกฎหมายของประเทศไทยและต่างประเทศ

1.6.4 ทำให้ทราบถึงวิเคราะห์ปัญหากฎหมายและผลกระทบเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจ ตลอดจนผู้ที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้เพื่อเป็นการคุ้มครองผู้ใช้บริการ

1.6.5 ทำให้ทราบแนวทางแก้ไขปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง และพนักงานขับรถทั้งนี้เพื่อให้การบริการที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น

1.7 นิยามศัพท์เฉพาะ

ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ได้ให้ความหมายของ “กัสซี” ไว้ดังต่อไปนี้ กัสซี หรือ แซสซี (Chassis) หมายความว่า โครงสร้างของรถยนต์ตามความยาวตัวรถ ทำด้วยโลหะแข็งแรง ซึ่งไม่รวมถึงตัวถังเครื่องยนต์ และล้อ



บทที่ 2

ประวัติความเป็นมา ความหมาย และทฤษฎีเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจ โดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง

การศึกษาภูมายานี้ เป็นการศึกษาภูมายาในประเด็นปัญหาต่างๆ เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง เพื่อเป็นการคุ้มครองผู้ใช้บริการ โดยสารโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ในกรณีที่จะให้ภูมายาในเรื่องดังกล่าวนี้ เกิดความเป็นธรรมแก่ทุกฝ่ายและเพื่อก่อให้เกิดความสงบเรียบร้อยขึ้นในสังคม เพราะการให้บริการขนส่งคนโดยสารสัญจรในประเทศไทย รถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางเป็นบริการสาธารณะปกติแก่ประชาชนของประเทศเป็นส่วนมาก ดังนั้น ในบทนี้จึงทำการศึกษาถึงประวัติความเป็นมา ความหมาย ความสำคัญและแนวคิดเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ทั้งตามหลักกฎหมายไทยและกฎหมายต่างประเทศ ซึ่งผู้เขียนจะได้นำมาใช้ประกอบการศึกษาวิเคราะห์ต่อไป

2.1 ประวัติความเป็นมาของรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง¹

รถโดยสารรับจ้าง (รถทะเบียน 30) เดิมมีชื่อเรียกตามพระราชบัญญัติถนนต์พุทธศักราช 2473 ว่า “รถรับจ้างพิเศษ” ใช้ป้ายของกรมตำราชเป็น พ (ป้ายเหลือง) และรถบริการใช้ป้ายทะเบียนของกรมตำราชเป็น ฟ (ป้ายเขียว) และเมื่อกรมขนส่งทางบกเข้าควบคุมการขนส่งประเภทนี้ตามพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 เจ้าของรถทุกรายจะต้องขออนุญาตประกอบการขนส่งที่กรรมการขนส่งที่ก่อตั้งในอนุญาตประกอบการขนส่งให้ในประเภทการขนส่งสาธารณะมีสิทธิทำการขนส่งเพื่อสินจ้างโดยไม่จำกัดเส้นทาง ในอนุญาตมีอายุ 3 ปี ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตนับละ 500 บาท สำหรับเงื่อนไขที่ต้องปฏิบัตินั้น นายทะเบียนการขนส่ง กรรมการขนส่งทางบกเป็นผู้ที่กำหนด เรียกว่า

¹ วราลักษณ์ เศรษฐเสถียร. (2545). แนวทางการลดอุบัติเหตุของการขนส่งด้วยรถโดยสารไม่ประจำทางเพื่อการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่. หน้า 67.

ข้อกำหนดนายทะเบียน เช่น ข้อกำหนดเกี่ยวกับจำนวนรถ อัตราค่าขนส่ง เป็นต้น เมื่อได้รับใบอนุญาตแล้ว ก่อนจะนำรถไปจดทะเบียนหรือต่ออายุทะเบียนกับกรมตำรา ก็จะต้องนำรถมาขอตรวจสภาพ กับนายช่างตรวจสภาพของกรมขนส่งทางบกเสียก่อน และผู้ขับขี่รถดังกล่าว ก็จะต้องใช้ใบอนุญาตประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งในหน้าที่ผู้ขับรถจากการขนส่งทางบกด้วย

ในสมัยเริ่มแรกนี้ การขนส่งประเภทนี้ไม่ค่อยมีผู้สนใจจะประกอบการมากนัก ทั้งนี้อาจจะพิจารณา แล้วเห็นว่าการดำเนินกิจกรรมนี้ส่งผลกระทบตัวรับจ้างพิเศษ มีรายได้น้อยกว่ากิจกรรมส่วนตัวอย่างโดยสารประจำทาง จึงทำให้รถชนตัวรับจ้างพิเศษ ในระยะนั้นมีจำนวนไม่มากนัก ประกอบกับในระยะเริ่มแรกในการจัดระเบียบรถโดยสารประจำทางนั้น มีจำนวนรถในแต่ละเส้นทางเกินความจำเป็น เกิดการเดินรถแก่กันและกันเอง ทำให้รายได้ไม่พอในการเดินรถดังนั้น กรรมการขนส่งทางบกจึงได้มีนโยบายฝ่ายปกครองปัญหาดังกล่าว โดยได้อนุญาตให้รถส่วนเกินทั้งหมดสามารถนำมาระบุตรวัดสภาพ เพื่อขอให้เป็นรถรับจ้างพิเศษได้ด้วย หรือสามารถบรรจุคนที่เกินบัญชี ในเส้นทางรถโดยสารประจำทางในบัญชีรถชนตัวรับจ้างพิเศษได้ด้วย เพื่อกับรถคันเดียวกันอยู่ใน 2 บัญชี เมื่อจะใช้รถดังกล่าวในลักษณะรถชนตัวรับจ้างพิเศษก็สามารถทำการขนส่งได้เลย โดยไม่ต้องขออนุญาตออกนอกราดเส้นทางอีก แต่กรรมการขนส่งทางบกไม่อนุญาตให้นำรถรับจ้างพิเศษไปใช้เป็นรถโดยสารประจำทาง

การประกอบกิจกรรมนี้ส่งสาธารณูปโภคที่สำคัญที่สุดในสมัยแรกๆ ผู้ประกอบกิจกรรมนี้จะนิยมใช้รถบรรทุก ไม่มีเครื่องปรับอากาศเป็นส่วนใหญ่ ต่อมาประมาณปี 2516 ผู้ประกอบกิจกรรมนี้ และผู้ดำเนินธุรกิจประเภทนี้ ได้นำรถโดยสารปรับอากาศ มีห้องสุขภัณฑ์ (รถมาตรฐาน 1) มาให้บริการทั่วประเทศอเมริกัน ที่สรุปในประเทศไทย ได้แก่ รถโดยสารปรับอากาศ รถทัวร์ เท่านั้น ไม่สามารถประกอบธุรกิจอย่างเดิมได้ จึงได้นำมารับจ้างคนทัวร์ไประหว่างกรุงเทพ กับจังหวัดต่างๆ รวมทั้งการให้บริการระหว่างจังหวัดด้วย โดยให้บริการในลักษณะรถทัวร์ และเมื่อสองครึ่งหลัง รถทัวร์เหล่านี้ไม่สามารถประกอบธุรกิจอย่างเดิมได้ จึงได้นำมารับจ้างคนทัวร์ไประหว่างกรุงเทพ กับจังหวัดต่างๆ ในลักษณะรถโดยสารประจำทาง โดยไม่ถูกต้องตามกฎหมาย เพราะมิได้เป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง แต่ปรากฏว่าได้รับความนิยมมาก จึงทำให้เกิดการแก่กันและกันรถโดยสารประจำทางที่ถูกกฎหมาย และรถทัวร์เหล่านี้มีจำนวนเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ จนยกแก่การปราบปราม ซึ่งในขณะนั้นประมาณได้ว่ามีรถทัวร์รวมทั้งสิ้นไม่ต่ำกว่า 1,000 คัน ดังนั้น ทางราชการจึงพิจารณาเห็นว่า การที่รถทัวร์มาทำการเดินรถ รับ-ส่ง ผู้โดยสารเป็นประจำในเส้นทางสายต่างๆ ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารประจำทางไม่ได้รับความเป็นธรรม จึงจำเป็นที่จะต้องวางแผนโดยนายและหมายหารถการแก่ๆ ไป และป้องกันปัญหาที่ทวีความรุนแรงยิ่งขึ้น จึงได้

มอบหมายให้กรมขนส่งทางบก และกรมตำรวจนำการจัดระเบียบรถทัวร์ระหว่างจังหวัดเหล่านี้ โดยรัฐบาลได้วางนโยบาย และมาตรการในการดำเนินการไว้แล้ว ทั้งนี้ เพื่อจัดระเบียบรถโดยสาร รับจ้าง ที่เดินรถฝ่าฝืนกฎหมายให้หมดไปโดย

1) ให้รถทัวร์ที่เดินรถฝ่าฝืนกฎหมายอยู่ทั้งหมด เข้าเดินรถหรือขายให้บริษัทขนส่ง จำกัด หรือให้องค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นผู้เช่าภัยในวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2524

2) กำหนดจำนวนรถโดยสาร ไม่ประจำทางในแต่ละจังหวัด ให้เหมาะสมกับปริมาณ ความต้องการ ในการใช้บริการของนักท่องเที่ยวหรือประชาชนทั่วไป โดยให้กรรมการขนส่งทางบก เป็นผู้ตรวจสอบและกำหนดจำนวนรถที่เหมาะสม

ต่อมาคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก ได้พิจารณาเห็นว่า การแก้ไขปัญหารถทัวร์ดังกล่าวยังไม่สำเร็จคุ้ล่วงตามเจตนาرمณ์ของรัฐบาล ดังนั้น เพื่อให้การแก้ไขปัญหาดังกล่าว ได้สำเร็จคุ้ล่วงไปด้วยดีและรวดเร็ว จึงเห็นสมควรจำกัดจำนวนรถโดยสารผิดกฎหมายนี้ให้เพิ่ม จำนวนขึ้นอีก โดยมีมติให้จดทะเบียนรถประเภทไม่ประจำทางด้วยรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่ง ผู้โดยสาร (รถโดยสาร ไม่ประจำทาง) เป็นการชั่วคราวมีกำหนด 1 ปี นับตั้งแต่วันที่คณะกรรมการนี้มี มติอนุมัติ คือเมื่อวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2524 เว้นแต่กรณีที่มีความจำเป็นจริงๆ โดยให้ คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางเป็นผู้พิจารณาเป็นรายๆ ไป และมติตั้งกล่าวล้วนสุดเมื่อ วันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2529 แต่ถึงกระนั้นในการพิจารณาอนุญาตรถโดยสาร ไม่ประจำทาง กรรมการขนส่งทางบกที่ดำเนินการตามหลักนี้ต่อไป กล่าวคือ จะอนุญาตในกรณีที่มีเหตุผลและความ จำเป็นจริงๆ โดยพิจารณาจากหลักฐานและการสอบถามความตั้งใจ ประวัติ ปริมาณงาน ที่มีการใช้ ในลักษณะ ไม่ประจำทางอย่างสม่ำเสมอ ไม่มีแนวโน้มที่จะนำรถไปเดินลักษณะการขนส่งประจำ ทาง เป็นการใช้มาตรการป้องกันเป็นหลักนำ ประกอบกับปี 2530 เป็นปีท่องเที่ยวไทย ซึ่งรัฐบาลได้ สนับสนุนและมีนโยบายส่งเสริม ให้ชาวต่างประเทศเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย และปัจจัยที่ สำคัญประการหนึ่งในการให้บริการที่ดี ได้แก่ รถโดยสาร ไม่ประจำทางที่มีคุณภาพดีและมีจำนวน เพียงพอ และปัจจุบันนี้กรรมการขนส่งทางบกนี้ได้ดำเนินการตรวจสอบปริมาณความต้องการใช้ บริการรถโดยสารรับจ้างในจังหวัดต่างๆ อยู่เป็นประจำทุกปี ซึ่งมีผลกระทบต่อธุรกิจการท่องเที่ยว ของประเทศด้วย เพื่อกำหนดจำนวนรถที่เหมาะสมเพื่อสนองความต้องการในการให้บริการ นักท่องเที่ยว

2.1.1 วิวัฒนาการของการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์

ในยุคแรกๆ มนุษย์รู้จักการขนส่งผู้โดยสารทางถนนด้วยการเดินเท้า ต่อมามีมนุษย์รู้จักเลี้ยงสัตว์ จึงใช้สัตว์เป็นพาหนะปัจจุบันที่เดินทางไปตามที่ต่างๆ จนถึงศตวรรษที่ 15 ได้ประดิษฐ์รถเที่ยมมา ขึ้นวิ่งไปตามทางที่ถูกแต่เดิม จนกระทั่งปี ก.ศ. 1776 นายเจมส์ วัตต์ วิศวกรชาวสกอตได้ประดิษฐ์เครื่องจักรไอน้ำขึ้นเป็นผลสำเร็จ และนายนิโคลาส คูโยค์ ได้นำเครื่องจักรไอน้ำไปใช้กับรถยนต์ สามารถขับเคลื่อนได้ด้วยพลังไอน้ำ นับเป็นก้าวแรกของการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ ต่อมานีฟู้ดีประดิษฐ์เครื่องจักรกลที่ใช้น้ำมันขึ้นระห่ำว่างศตวรรษที่ 19 จึงเกิดเครื่องยนต์สันดาปภายในขึ้นและถูกนำไปใช้แทนรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องจักรไอน้ำ ซึ่งรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์สันดาปภายในคันแรกเกิดขึ้นในประเทศสหรัฐอเมริกา โดยแซนรี ฟอร์ด เป็นผู้ประดิษฐ์ขึ้นในปี ก.ศ. 1896 จึงเป็นการเปลี่ยนแปลงการขนส่งผู้โดยสาร² หลังจากนั้นการพัฒนาของการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ ได้เริ่มก้าวหน้าอย่างรวดเร็ว ทั้งในปัจจุบันและในอนาคตเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางจากสภาพภูมิศาสตร์ของแต่ละพื้นที่ของโลก ย่อมก่อให้เกิดการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ ที่แตกต่างกันไปตามความเหมาะสม การขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ มีความก้าวหน้าอย่างไม่หยุดยั้ง และยังก้าวต่อไปเรื่อยๆ ในอนาคตเพื่อตอบสนองความต้องการของมนุษย์ในด้านความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทาง

สำหรับการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ของประเทศไทยนั้น เพิ่งมีรถยนต์ในรัชกาลที่ 5 หากดูหลักฐานลายพระหัตถ์ สมเด็จกรมพระยาดำรงราชานุภาพที่กราบทูลสมเด็จเจ้าฟ้ากรมพระยาณริศราชนวัตติวงศ์ต้อนหนึ่งความว่า “รถยนต์คันแรกที่เข้ามาในเมืองไทยคู่เหมือนจะเป็นของเจ้าพระยาสุรศักดิ์มัตติเยอเข้ามาก็รังสรรคตอนไปญี่ปุ่น คงจะมีฝรั่งเอามาขายให้เจ้าพระยาสุรศักดิ์ และเป็นปกติของเจ้าพระยาสุรศักดิ์มัตติเยอที่ชอบของใหม่ๆ แบบๆ ได้เห็นแล้วคงจะซื้อไว้” ต่อมาในปี พ.ศ. 2447 กรมหลวงราชบุรีได้เสด็จไปรักษาพระองค์ ณ ทวีปญี่ปุ่น เมื่อถึงปารีสได้สั่งให้บริษัทผลิตรถยนต์ของชาติเยอรมันในกรุงปารีสทำรถเก็บ 1 คันยื่ห้อเมอร์เซเดสเคลอร์ โดยทรงนำรถยนต์คันนั้นมาเมื่อเดือนกันยายน แสดงให้ทูลเกล้าฯ ทราบสมเด็จพระบุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ในปี พ.ศ. 2447 นับว่าเป็นรถพระที่นั่งที่มีขึ้นเป็นครั้งแรกในประเทศไทย ต่อมาจึงโปรดเกล้าฯ ให้เสด็จในกรมหลวงราชบุรี สั่งรถยนต์บรรทุกเรือมา 10 คันเพื่อพระราชทานแก่พระบรมวงศ์และเสนาบดีในวันเฉลิมพระชนม์พระราชเป็นรุ่นแรก ต่อมาพระเคร衍ธิว์ว่ารถยนต์เป็นของแปลกและดีกว่ารถราง รถม้าหรือรถจักร จึงได้ซื้อมาจำนวนมากขึ้น นับเป็นการเริ่มมีรถยนต์เพื่อบริการขนส่งผู้โดยสารขึ้นในประเทศไทย³

² บุญเลิศ จิตต์วัฒนา. (2548). การขนส่งผู้โดยสารเพื่อการท่องเที่ยว. หน้า 18.

³ แหล่งเดิม.

2.1.2 วิัฒนาการของกฎหมายที่ใช้ในการควบคุมและจัดระเบียบการขนส่งทางบก

ในประเทศไทยเริ่มรัฐrunแรกในสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เป็นรถลากซึ่งพระยาโขถีกราชเศรษฐี ข้าราชการกรมท่าซ้ายเป็นผู้นำเข้ามา โดยสมัยนั้นมีการแต่งสำราญไปค้าขายยังเมืองจีนบ่อยๆ ก็ได้ไปเห็นเสนาบดี บุนนาค และพวกรู้ดีจีนนั่งรถลากไปอย่างส่งงาน จึงได้ติดต่อขอซื้อคลับมาใช้ในเมืองไทยหลายคัน เมื่อถึงกรุงเทพก็ได้นำเอกสารลาก ขึ้นทุนเกล้าถวายพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รถลากจึงได้เกิดมีขึ้นในประเทศไทยครั้งแรกเมื่อปี พ.ศ. 2414 และในสมัยเดียวกันนี้เองก็มีชาวต่างประเทศ เดินทางเข้ามาติดต่อค้าขายกับประเทศไทยมากขึ้น ชาวต่างชาติจึงได้ริเริ่มตั้ดถนนขึ้นตามแบบอย่างเมืองนอก เพื่อจะใช้ขาดยานในการเดินทางติดต่อทำธุรกิจซึ่งกันและกัน ถนนที่สร้างขึ้นเป็นครั้งแรกเป็นถนนดิน แต่มีบางแห่งโดยหินยานพาหนะที่ใช้ในสมัยนั้นก็คือ รถม้า และรถลาก (หรือเรียกว่า “รถเข็ก”) เท่านั้น ต่อมาเมื่อมีการมีการใช้รถเพิ่มมากขึ้น จึงมีความจำเป็นต้องออกกฎหมายเพื่อควบคุมการจัดระเบียบ เจ้าของรถที่เป็นคนขับ ตลอดจนกำหนดค่าทะเบียนใบอนุญาตและข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวกับความปลอดภัยโดยกฎหมายที่ออกมาใช้บังคับในสมัยนั้นคือ พระราชบัญญัติรถลาก พ.ศ. 2444 และพระราชบัญญัติรถรับจ้าง พ.ศ. 2448 รวมทั้งกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องอีกหลายฉบับ โดยนับตั้งแต่สมัยปลายรัชกาลที่⁴ เป็นต้นมา ได้มีการออกกฎหมายมาควบคุมในเรื่องที่เกี่ยวกับยานพาหนะอีกหลายฉบับ โดยมีวัตถุการของกฎหมายเป็นลำดับดังนี้

1) พระราชบัญญัติถนนต์ รัตนโกสินทร์ศก 128 เหตุผลในการตราพระราชบัญญัตินี้ ขึ้น สืบเนื่องจากพระราชประสงค์ของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ที่ว่า “ทุกวันนี้มีผู้ใช้รถลากที่เรียกว่า “โอโตโนมิวส์” ขับ ไปมาอยู่ในถนนหลวงมากขึ้น สมควรมีพระราชบัญญัติ สำหรับการเดินรถและขับรถ ขึ้น ไว้เพื่อป้องกันเหตุอันตรายต่างๆ จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้มีการตราพระราชบัญญัติสืบไป” พระราชบัญญัติดังฉบับนี้มี 21 มาตรา และแบ่งออกเป็น 7 หมวด หัวนี้ หลักการสำคัญของพระราชบัญญัติดังฉบับนี้คือ การจดทะเบียนรถ เพื่อต้องการทราบว่าผู้ใดเป็นเจ้าของรถและจดทะเบียนคนขับ (ออกใบอนุญาตขับรถ) พร้อมทั้งมีบทกำหนดโทษไว้ด้วย หรือเจตนา谋ษ์ของกฎหมายดังกล่าว ก็เพื่อควบคุมเจ้าของรถ ตัวรถ และคนขับรถเป็นประการสำคัญ พระราชบัญญัติดังฉบับนี้ใช้บังคับเฉพาะในมณฑลกรุงเทพ ตั้งแต่ วันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2453 (ร.ศ.129) เป็นต้นมา ส่วนจะใช้ในมณฑลอื่น ก็ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นคราวๆ ไป⁵

⁴ จั๊ส วีสุวรรณ. (2546). ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522: ศึกษากรณีการประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง. หน้า 45.

⁵ กระทรวงคมนาคม. (2534). 50 ปีการขนส่งทางบก. หน้า 63.

2) พระราชบัญญัติรัฐนต์ พุทธศักราช 2473 เหตุผลเนื่องมากจำนวนรถเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ และยังมีรัฐนต์ประเภทต่างๆ เกิดขึ้นได้แก่ รัฐนต์โดยสาร รัฐนต์บรรทุก รถแท็กซี่ เป็นต้น จึงมีความจำเป็นต้องปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับรัฐนต์ให้เหมาะสมกับสภาพการณ์ ซึ่งเป็นเหตุให้พระราชบัญญัติรัฐนต์ฉบับแรก ถูกยกเลิกและ ได้ออกพระราชบัญญัติรัฐนต์พุทธศักราช 2473 พระราชบัญญัตินฉบับนี้ ตราขึ้นเพื่อใช้บังคับให้มีการจดทะเบียนรัฐนต์ แสดงผู้ถือกรรมสิทธิ์ หรือเจ้าของ พร้อมทั้งบังคับให้เจ้าของเสียภาษีรัฐนต์ประจำปีให้รัฐ นอกจากนี้กฎหมายฉบับนี้ ยังได้จัดระเบียบเกี่ยวกับการออกใบอนุญาตใบขับขี่รัฐนต์ด้วย จะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติรัฐนต์ รัตนโกสินทร์ศก 128 กับพระราชบัญญัติรัฐนต์ พุทธศักราช 2473 มีเจตนารมณ์คล้ายคลึงกัน แต่ยังไม่มีความมุ่งหมายในการควบคุมและจัดระเบียบรัฐนต์เพื่อผลทางเศรษฐกิจส่วนรวมของประเทศไทย⁶

3) พระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 เหตุผลในการประกาศ คือเศรษฐกิจของประเทศไทยได้พัฒนาไปอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้ระบบการขนส่งทางบกขยายตัวอย่างรวดเร็วมีจำนวนรถมากขึ้น จึงต้องมีการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางบก ให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ และเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับนานาอารยประเทศ ทั้งนี้เพื่อจัดระเบียบการขนส่งของประเทศไทยให้เป็นระเบียบและมีประสิทธิภาพ อีกทั้งเพื่อก่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อผู้ประกอบการขนส่งและผู้ใช้บริการขนส่งดังกล่าว ดังนั้นจึงได้ตราพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 ขึ้นบังคับใช้โดยมีหลักกฎหมายที่สำคัญ ในการควบคุมและจัดระเบียบการขนส่ง ด้วยการแบ่งประเภทของการขนส่ง ออกเป็นการขนส่งสาธารณะ การขนส่งประจำทาง การขนส่งส่วนบุคคล การรับจัดการขนส่ง โดยมีมาตรการควบคุมผู้ประกอบการขนส่งให้ต้องได้รับใบอนุญาตจากทางราชการ ทั้งนี้เพื่อควบคุมตัวรถให้เกิดความเหมาะสมและปลอดภัย ในกระบวนการล้างอันเป็นการมุ่งเน้นผลทางเศรษฐกิจ โดยรวมของประเทศไทยเป็นสำคัญ ซึ่งแตกต่างจากกฎหมายว่าด้วยรัฐนต์ที่มีเจตนารมณ์เพียงควบคุมเจ้าของรถ ตัวรถ คนขับรถ และมุ่งเน้นการจัดเก็บภาษีเป็นหลัก โดยไม่มุ่งเน้นถึงผลทางเศรษฐกิจ โดยรวมของประเทศไทยแต่อย่างใด⁷

4) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เนื่องจากได้มีการบังคับใช้กฎหมายพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 เป็นเวลานานแล้วและสภาพการณ์ในปัจจุบันได้เปลี่ยนแปลงไปเป็นอันมาก ทำให้บทบัญญัติทั้งหลายที่ใช้บังคับอยู่ไม่เหมาะสมกับกาลสมัย สมควรปรับปรุงบทบัญญัติว่าด้วยการขนส่งเสียใหม่ให้เหมาะสมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องปรับปรุงบทบัญญัติกฎหมายโดยตราพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ขึ้นบังคับใช้ โดยมีมาตรการที่สำคัญยิ่ง ประการหนึ่งของพระราชบัญญัตินฉบับนี้คือ รถที่อยู่ภายใต้การควบคุมทั้งหมดต้องจดทะเบียนชำระ

⁶ แหล่งเดิม.

⁷ แหล่งเดิม.

ภายใต้กฎหมายส่งท่างบกหรือสำนักงานขนส่งจังหวัดแล้วแต่กรณี ซึ่งทำให้ประชาชนทั่วไปมีความเข้าใจในระบบการควบคุมและจัดระเบียบการขนส่งดีขึ้น และตระหนักรถึงผลดีอันเกิดจากการควบคุม ดังนั้น พระราชบัญญัติการขนส่งท่างบก พ.ศ. 2522 ยังคงควบคุมทั้งการขนส่งประจำทางด้วยรถยนต์โดยสารภายในจังหวัดและระหว่างจังหวัดต่อไป⁸

2.2 ความหมายของการประกอบธุรกิจโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง

การประกอบธุรกิจโดยสารรับจ้างเป็นธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งคนโดยสาร การขนส่งหรือกิจการด้านการขนส่งการเคลื่อนย้ายเป็นส่วนประกอบที่สำคัญในชีวิตมนุษย์มาตั้งแต่เริ่มต้น ยิ่งในปัจจุบันด้วยแล้วการขนส่งเป็นปัจจัยที่เพิ่มขึ้นมาในการดำเนินชีวิตของมนุษย์ กล่าวคือ นอกจากเนื้อจากอาหาร เครื่องนุ่งห่ม และยา הרักษาโรคแล้ว การขนส่งเป็นปัจจัยในการดำเนินชีวิตประจำวันของประชาชนทุกคน การขนส่งจึงมีบทบาทสำคัญยิ่งต่อชีวิตประจำวันของมนุษย์

2.2.1 ความหมายของการขนส่งผู้โดยสารและประเภทของรถยนต์โดยสาร

ก่อนที่จะทำความเข้าใจความหมายของการขนส่งผู้โดยสาร จำเป็นจะต้องเข้าใจความหมายของการขนส่งเสียก่อน ความหมายของการขนส่ง มีผู้ให้บริษัทความหมายของการขนส่ง ไว้หลากหลายดังนี้

1) ตามสารบุญธรรมไทยฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2525 ได้ให้ความหมายของการขนส่งไว้ว่า “ขน” หมายถึง การนำเอาของมาๆ จากที่หนึ่งไปไว้ในอีกที่หนึ่ง ส่วน “ส่ง” หมายถึง การยื่นให้ถึงเมื่อ พาไปให้ถึงที่ เมื่อร่วมเป็นคำว่า “ขนส่ง” จึงหมายถึงการนำไปและนำมาซึ่งของมาๆ จากที่หนึ่งไปไว้อีกที่หนึ่ง⁹

2) พระราชบัญญัติการขนส่งท่างบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 ได้ให้ ความหมายของการขนส่งไว้ว่า การขนส่ง หมายถึง การลำเลียงหรือเคลื่อนย้ายบุคคลหรือสิ่งของด้วยเครื่องมืออุปกรณ์ การขนส่ง ซึ่งอุปกรณ์การขนส่งนี้หมายถึงยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง รวมทั้งเครื่องทุนแรงด้วย¹⁰

3) ตามวิชาเศรษฐศาสตร์ได้ให้ ความหมายของการขนส่งไว้ว่า การขนส่งเป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจอย่างหนึ่งที่จัดให้มีการเคลื่อนย้ายคน สัตว์ และสิ่งของจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง ณ เวลาใดเวลาหนึ่ง¹¹

⁸ แหล่งเดิม.

⁹ กรมสารบุญธรรมไทยฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2525.

¹⁰ พระราชบัญญัติการขนส่งท่างบก พ.ศ. 2522, มาตรา 4.

¹¹ บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. เล่มเดิม. หน้า 5.

จากความหมายดังกล่าวข้างต้น พอสรุปได้ว่าการขนส่ง หมายถึงการจัดให้มีการเคลื่อนย้ายบุคคล สัตว์ หรือสิ่งของด้วยอุปกรณ์การขนส่งจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง ตามความประสงค์ของมนุษย์ ถ้าเป็นการขนส่งคนเรียกว่าการขนส่งผู้โดยสาร แต่ถ้าเป็นการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของก็เรียกว่าการขนส่งสินค้า

ความหมายของการขนส่งผู้โดยสาร เมื่อได้ทราบความหมายของการขนส่งไปแล้วก็มาทำความเข้าใจความหมายของการขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งพожะให้คำนิยามความหมายของการขนส่งผู้โดยสารได้ว่า หมายถึงการจัดให้มีการเคลื่อนย้ายบุคคล ด้วยเครื่องมืออุปกรณ์การขนส่งจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง ตามความประสงค์ของบุคคลนั้นๆ จากความหมายนี้พожะกล่าวได้ว่าการขนส่งผู้โดยสารจะต้องประกอบด้วยลักษณะสำคัญอยู่ 3 ประการคือ

- 1) เป็นกิจกรรมที่ต้องมีการเคลื่อนย้ายบุคคลจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง
- 2) เป็นการเคลื่อนย้ายที่ต้องกระทำด้วยอุปกรณ์การขนส่ง ก็คือyanพาหนะที่ใช้ในการขนส่งนั้นเอง
- 3) เป็นการเคลื่อนย้ายที่ต้องเป็นไปตามความประสงค์ของบุคคลผู้ที่ต้องการขนส่ง

ประเภทของรถโดยสาร รถยนต์โดยสารเป็นyanพาหนะที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร ด้วยรถยนต์ โดยสร้างขึ้นเพื่อใช้งานด้านขนส่งบุคคลโดยเฉพาะ มีทั้งรถยนต์โดยสารแบบชั้นเดียว และแบบสองชั้น รถยนต์โดยสารทำให้การเดินทางของผู้โดยสาร เป็นไปด้วยความสะดวกสบาย ยิ่งรถยนต์โดยสารที่บริการเส้นทางไกลๆ จะมีเครื่องปรับอากาศและห้องน้ำบนรถด้วย รถยนต์โดยสารอาจแบ่งออกได้ 3 ประเภทคือ

- 1) รถยนต์โดยสารสาธารณะ เป็นรถยนต์ที่นำมารับจ้างขนส่งบุคคลเพื่อสินจ้างทั้งประจำทางและรับจ้าง สำหรับประเทศไทยรถยนต์ประเภทนี้จะใช้ป้ายสีเหลืองซึ่งรถยนต์โดยสารสาธารณะสามารถแบ่งเป็น 2 ประเภทย่อย คือ

(1) รถยนต์โดยสารสาธารณะประจำทาง (Bus) เป็นบริการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์สาธารณะประจำทางที่นิยมใช้กันทั้งในเมืองใหญ่และระหว่างจังหวัดต่างๆ สามารถให้บริการทั้งคนท่องถินและนักท่องเที่ยว

(2) รถยนต์โดยสารแท็กซี่ (Taxi) เป็นบริการขนส่งผู้โดยสารที่นักท่องเที่ยวและนักธุรกิจใช้กันมาก เพราจะมีความคล่องตัว สามารถใช้ได้กับสถานที่หรือถนน ที่นักท่องเที่ยวไม่คุ้นเคย แต่ให้ความสะดวกและมั่นใจว่าจะไปยังสถานที่ที่ต้องการได้

2) รถยนต์บริการ เป็นรถยนต์ที่ให้เช่าในการขนส่งบุคคลหรือนักท่องเที่ยวเพื่อธุรกิจส่วนตัว แต่ไม่ใช่เป็นการให้เช่าเพื่อรับจ้างอีกต่อหนึ่ง สำหรับประเทศไทยรถยนต์ประเภทนี้จะใช้ป้ายสีเขียว ซึ่งรถยนต์บริการสามารถแบ่งเป็น 3 ประเภท

(1) รถเช่า (Rental Car) เป็นรูปแบบของการบริการขนส่งผู้โดยสาร อีกแบบหนึ่งที่ได้รับความนิยมมากจากนักท่องเที่ยว เพราะสามารถจะเช่ารถจากจังหวัดหนึ่งแล้วขับเองไปยังอีกจังหวัดหนึ่งที่เป็นจุดหมายปลายทางได้

(2) รถทัวร์เช่าเหมา (Charter Coach Tour) เป็นการบริการขนส่งผู้โดยสาร เพื่อการท่องเที่ยว สำหรับนักท่องเที่ยวที่ท่องเที่ยวเป็นกลุ่ม โดยผู้จัดนำเที่ยวจะเช่ารถทัวร์ทึ้งคันในการเดินทางท่องเที่ยวเยี่ยมชมแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ

(3) รถรับส่งที่สนามบิน (Limousine) เป็นการให้บริการอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวที่จะเดินทางจากสนามบินไปยังเมืองหรือโรงแรม หรือจากในตัวเมืองหรือในโรงแรมไปยังสนามบิน ซึ่งการขนส่งผู้โดยสารแบบนี้เรียกว่า “Transfer” โดยนักท่องเที่ยวที่ต้องการเดินทางโดยรถบัสจากโรงแรมไปยังท่าอากาศยาน ก็สามารถจะซื้อตั๋วได้ที่เคาน์เตอร์ของโรงแรมได้

3) รถยนต์โดยสารส่วนบุคคล เป็นรถยนต์โดยสารที่ใช้ในกิจกรรมของคนเอง เช่น รถยนต์โดยสารหรือรถยนต์เก็บส่วนบุคคลของธุรกิจ¹²

2.2.2 ความหมายและลักษณะของการประกอบธุรกิจรถโดยสารรับจ้าง

การประกอบธุรกิจรถโดยสารรับจ้าง หมายความว่า การขนส่งคนด้วยรถโดยสารเพื่อเงินค่าจ้าง โดยไม่ประจำ ซึ่งคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางได้แยกการขนส่งรับจ้างด้วยรถโดยสาร โดยพิจารณาตามกิจการหรือการใช้งาน ออกเป็น 4 ลักษณะ ดังนี้

ลักษณะที่ 1 เพื่อการท่องเที่ยว เป็นการขนส่งรับจ้างด้วยรถโดยสารในธุรกิจ นำเที่ยวเพื่อนำนักท่องเที่ยวไปยังสถานที่ต่างๆ เป็นการขนส่งรับจ้างด้วยรถโดยสารในธุรกิจนำเที่ยวของผู้ประกอบธุรกิจนำเที่ยว

ลักษณะที่ 2 เพื่อบริการธุรกิจ เป็นการขนส่งรับจ้างด้วยรถโดยสารในธุรกิจ โรงแรมที่พักอาศัยในการขนส่งผู้โดยสารระหว่างท่าอากาศยาน ท่าเรือ สถานีขนส่ง สถานีรถไฟ หรือแหล่งท่องเที่ยว กับโรงแรม ที่พักอาศัย ที่ทำการของผู้โดยสาร หรือที่ทำการของผู้บริการธุรกิจ

ลักษณะที่ 3 เพื่อการรับเหมา เป็นการขนส่งรับจ้างด้วยรถโดยสารในธุรกิจ รับจ้างเหมาขนส่งผู้โดยสารให้แก่ผู้อื่นเพื่อรับจ้างเหมาเป็นรายเที่ยว รายวัน หรือรายเดือน โดยมีสัญญาเป็นลายลักษณ์อักษร เช่น

- 1) จ้างเหมารายเที่ยวหรือรายวัน เช่น รถกรุงผ้าป่า รับจ้างทั่วไป
- 2) จ้างเหมารายเดือน เช่น รับ-ส่งนักท่องเที่ยว รับ-ส่งพนักงาน รับ-ส่งนักเรียน

¹² แหล่งเดิม.

ลักษณะที่ 4 เพื่อการรับจ้าง เป็นการขนส่งรับจ้างด้วยรถโดยสาร ที่บรรทุก ผู้โดยสาร เกินเจ็ดคน แต่ไม่เกินเก้าคน เพื่อบริการรับจ้างไปยังจุดต่างๆ โดยการรับเหมาเป็นรายเที่ยวหรือรายบุคคล ในบริเวณเขตสุขบาล เขตเมือง หรือเขตชุมชนที่ได้รับอนุญาตให้ทำการขนส่ง เช่น รถล้อเล็กรับ-ส่งผู้โดยสารในจังหวัดภูเก็ต จันทบุรี สงขลา

2.3 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถโดยสารรับจ้าง

แนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจและการให้บริการรถโดยสารรับจ้าง เพื่อทำให้ทราบว่ามาตรฐานการทางกฎหมาย ที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้บริโภคซึ่งเป็นผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้าง รวมถึงแนวคิดและทฤษฎีความรับผิดในทางละเมิด ซึ่งทำให้ทราบว่า ทำไมต้องมีการควบคุมในส่วนของผู้ประกอบการ รวมทั้งผู้ประกอบอาชีพนักงานขับรถโดยสารรับจ้าง ดังนั้นจะเห็นได้ว่าในการศึกษาแนวคิดและทฤษฎีต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งแนวคิดและทฤษฎีต่างๆ เหล่านี้ ล้วนทำให้ทราบถึงแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย และทำให้ทราบถึงแนวโน้มของการปรับเปลี่ยนกฎหมายว่าจะไปในทิศทางใด ดังกล่าวถึงแนวคิดและทฤษฎีต่างๆ ที่สำคัญต่อการศึกษา ดังต่อไปนี้

2.3.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับสิทธิในการประกอบธุรกิจ

แนวความคิดรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 ฉบับดังกล่าว ได้มีบทบัญญัติที่ว่าด้วยเสรีภาพในการดำเนินธุรกิจ การจำกัดเสรีภาพในการประกอบธุรกิจ รวมถึงการคุ้มครองเสรีภาพการประกอบธุรกิจรถโดยสารรับจ้าง และการคุ้มครองผู้บริโภคตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550

2.3.1.1 หลักเสรีภาพในการประกอบธุรกิจ

มาตรการที่เกี่ยวกับสิทธิเสรีภาพในการประกอบธุรกิจรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 พบว่าตามบทบัญญัติตามมาตรา 43 และมาตรา 84 เป็นบทบัญญัติว่าด้วยเสรีภาพในการประกอบธุรกิจ ซึ่งตามมาตรา 43 วรรคแรกกล่าวไว้ว่า “บุคคลย่อมมีเสรีภาพในการประกอบธุรกิจหรือประกอบอาชีพและการแบ่งขันโดยเสรีอย่างเป็นธรรม”¹³ ซึ่งเป็นหลักเศรษฐกิจแบบตลาดแต่ในมาตรา 43 วรรคสองกลับเป็นหลักแทรกรแซง ส่วนในมาตรา 84 กล่าวไว้ว่า “รัฐต้องดำเนินการตามแนวนโยบายด้านเศรษฐกิจดังต่อไปนี้

(1) สนับสนุนระบบเศรษฐกิจแบบเสรีโดยอาศัยกลไกตลาด และสนับสนุนให้มีการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน โดยต้องยกเลิกและละเว้นการตรากฎหมายและกฎเกณฑ์ที่ควบคุม

¹³ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550, มาตรา 43.

ธุรกิจที่ไม่สอดคล้องกับความจำเป็นทางเศรษฐกิจ และต้องไม่ประกอบกิจการที่มีลักษณะเป็นการแย่งชิงกับเอกชน เว้นแต่ มีความจำเป็นเพื่อรักษาประโยชน์ในการรักษาความมั่นคงของรัฐ รักษาผลประโยชน์ส่วนรวม หรือการจัดให้มีระบบสาธารณูปโภคที่ดี

(2) สนับสนุนให้มีการใช้หลักคุณธรรม หลักจริยธรรม และหลักธรรมาภิบาลควบคู่กับการประกอบกิจการ

(3) กำกับให้การประกอบกิจการมีการแข่งขันอย่างเสรีและเป็นธรรม ป้องกันการผูกขาดตัดตอนไม่กว่าโดยตรงหรือทางอ้อม และการคุ้มครองผู้บริโภค¹⁴

ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่าตามรัฐธรรมนูญยึดหลัก 2 ประการ คือ หลักในประกอบธุรกิจหรือหลักเศรษฐกิจแบบตลาดกับหลักการแทรกแซงของรัฐคู่กันไป รัฐจึงต้องสนับสนุนระบบเศรษฐกิจแบบเสรี โดยอาศัยกลไกแบบตลาด ซึ่งระบบเศรษฐกิจที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดในการยกระดับมาตรฐานการรองรับของประเทศให้สูงขึ้น¹⁵

2.3.1.2 การจำกัดเสรีภาพในการประกอบธุรกิจ

แม้ว่ารัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 จะให้การคุ้มครองสิทธิเสรีภาพในการประกอบธุรกิจไว้ แต่ก็ยังมีการนำหลักในการเข้าแทรกแซงระบบเศรษฐกิจของภาครัฐ ซึ่งได้เข้ามายุ่งกับกระบวนการประกอบธุรกิจของประชาชน ซึ่งกิจการที่ภาครัฐจะแทรกแซง นั้น จะต้องเป็นไปตามหลักรัฐธรรมนูญมาตรา 43 วรรคสอง “การจำกัดเสรีภาพตามในวรรคนี้จะกระทำมิได้ เว้นแต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย เนื่องเพื่อประโยชน์ในการรักษาความมั่นคงของรัฐหรือเศรษฐกิจของประเทศ การคุ้มครองประชาชนในด้านสาธารณูปโภค การรักษาความสงบเรียบร้อยหรือศิลธรรมอันดีของประชาชน การจัดระเบียบการประกอบอาชีพ การคุ้มครองผู้บริโภค การผังเมือง การรักษาทรัพยากรธรรมชาติหรือสิ่งแวดล้อม สิ่งแวดล้อม สวัสดิการของประชาชน หรือเพื่อป้องกันการผูกขาดหรือขัดความไม่เป็นธรรมในการแข่งขันทางการค้า”¹⁶ ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่มีการเปิดช่องให้ภาครัฐ มีการจำกัดสิทธิเสรีภาพที่ปัจเจกบุคคล ตามกฎหมาย เอกชน โดยมีการออกกฎหมายมาจำกัดสิทธิเสรีภาพในปัจเจกบุคคลในการประกอบธุรกิจดังกล่าว ซึ่งเป็นการแทรกแซงระบบเศรษฐกิจของรัฐ เป็นการจำกัดสิทธิเสรีภาพในการประกอบธุรกิจของประชาชน หากว่ารัฐเห็นว่าประโยชน์สาธารณะมีมากกว่าประโยชน์ของปัจเจกบุคคล รัฐสามารถเข้าแทรกแซงระบบเศรษฐกิจได้โดยอาศัยหลักเศรษฐศาสตร์ได้ คือประโยชน์สาธารณะสูงกว่าประโยชน์ของการใช้สิทธิเสรีภาพที่ได้รับรองตามกฎหมายเอกชน ดังนั้น การแทรกแซงระบบ

¹⁴ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550, มาตรา 84.

¹⁵ บกช อันตรเสน. (2450). ปัญหาทางกฎหมายในการดำเนินธุรกิจของสำนักวิชา. หน้า 60.

¹⁶ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550, มาตรา 43 วรรคสอง.

เศรษฐกิจเพื่อการกำกับดูแลการผูกขาดตลาด โดยการป้องกันและการแก้ปัญหาการผูกขาดทางเศรษฐกิจ

2.3.2 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการค้าบริการ

แนวความคิดเกี่ยวกับการค้าบริการ นั้นมีความเป็นมาจากการแนวความคิดของการบริการซึ่งการบริการนั้นก็มีลักษณะเช่นเดียวกันกับแนวความคิดในการตลาดแต่เดิมนั้นจะมีความคิดที่เรียกว่า “Product Oriented” ซึ่งเป็นแนวความคิดที่ว่าการผลิตสินค้าหรือบริการจะ “ไร้” จำนวนเท่าไรอย่างไรก็สามารถขายได้หมด จึงมีการผลิตสินค้าหรือบริการขึ้นตามพอยของผู้ผลิต โดยไม่ต้องคำนึงถึงจำนวนความพอยหรือความต้องการของผู้บริโภคเลย และหลังจากนั้นเมื่อมีการแบ่งขันกันมากขึ้น ในตลาดการค้าและบริการที่ให้มีแนวความคิดขึ้นใหม่ที่เรียกว่า “Consumer Oriented” เป็นการให้ความสำคัญกับความต้องการของผู้บริโภค โดยจะเน้นกลยุทธ์ในการให้บริการเป็นพื้นฐานหลัก โดยการให้บริการนั้นผู้บริโภค ต้องการในเวลาที่ถูกต้องในสถานที่เหมาะสม และในราคาย่อมเยา การที่มีการบริการนั้นเป็นเพราะผลของการเพิ่มขึ้นของรายได้ และฐานะความเป็นอยู่ของประชาชน จึงทำให้การบริการมีความจำเป็นและเกิดขึ้นอย่างมากมาย ทั้งนี้เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกสบายต่างๆ ให้กับผู้บริโภคแม้แต่การขายสินค้าเพื่อการอุปโภคบริโภคก็จำเป็นต้องมีการบริการควบคู่ไปด้วยเสมอตั้งนั้นแล้วการเกิดขึ้นของธุรกิจการบริการจึงเป็นสิ่งที่ต้องทำให้เกิดความพอยแก่ผู้บริโภคให้มากที่สุด เพราะการบริการเป็นลิ่งที่ไม่มีตัวตนไม่สามารถสัมผัสได้¹⁷

การขนส่งที่ถือว่าได้รับเป็นกิจกรรมประเภทหนึ่งซึ่งเป็นกิจกรรมทางด้านการให้บริการ (Service) โดยเป็นการขายผลผลิตที่ไม่เหมือนกับการขายสินค้าโดยทั่วไป เพราะเป็นการขายผลผลิตในรูปของสิ่งที่ไม่สามารถมองเห็นได้แต่สามารถใช้ในการเคลื่อนที่จากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งได้ ส่งผลทำให้เกิดผลผลิตของการขนส่ง (Product of Transportation) เป็น 2 ประเภท คือ ผลิตผลของการขนส่งบุคคลและผลิตผลของการขนส่งสินค้า และบริการซึ่งการขนส่งถือได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมการบริการ (Service Industries) ที่มีความสำคัญและจำเป็น แก่การดำเนินชีวิตประจำวันของประชาชน และถือได้ว่าเป็นกิจการสาธารณูปโภค (Public Utility) ที่รัฐจำเป็นต้องยื่นมือเข้ามามีบทบาทและความคุณ เพื่อให้เกิดมาตรฐานและความยุติธรรมแก่ทุกฝ่าย ที่เกี่ยวข้องและในยุคปัจจุบัน การขนส่งถือเป็นการค้าบริการ ที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทยเป็นอย่างมาก เพราะการค้าบริการ นั้นมีบทบาทสำคัญในการประกอบธุรกิจทั้งในเรื่องการค้าบริการขนส่ง

¹⁷ สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ก (2540). คู่มือการคุ้มครองผู้บริโภค. หน้า 34.

โดยตรง และยังเป็นส่วนสำคัญในการที่จะพัฒนาการค้าบริการอื่นๆ อีกเช่น ธุรกิจท่องเที่ยว ธุรกิจyanยนต์ เป็นต้น รวมทั้งในการทำให้เกิดการบริการระหว่างประเทศอีกด้วย¹⁸

2.3.3 แนวความคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภค

กรณีของแนวคิดอันเป็นที่มาแห่งกฎหมายเพื่อการคุ้มครองผู้บริโภคนี้สามารถที่จะอธิบายเป็นยุคสมัยได้ ดังต่อไปนี้

สมัย古来ang เป็นยุคเริ่มต้นแห่งการคุ้มครองผู้บริโภค ในสมัยอาณาจักร โรมัน ได้มีการกำหนดกฎหมาย เพื่อให้ความคุ้มครองผู้ซื้อสินค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งกฎหมายในเรื่องความชำรุดบกพร่องของสินค้า ซึ่งกฎหมายดังกล่าวถือเป็นจุดเริ่มต้นในการพัฒนากฎหมาย เพื่อการคุ้มครองผู้บริโภค ในสมัยต่อมา ศาสนจารถือว่าเป็นกุลุ่มแรก ที่ทำหน้าที่ในการให้ความคุ้มครองผู้บริโภค โดยใช้อำนาจทางวัฒนธรรมและในทางศาสนา โดยเข้ามามีส่วนในการคุ้มครองผู้บริโภค บทหลักในศาสนจาร ไม่ชอบผู้ทำการค้าโดยไม่ไว้วางใจ และมีความรู้สึกที่ไม่ดีต่อฟ้อค้า เพราะเชื่อว่าเป็นการยากที่ฟ้อค้า จะไม่เอาเบรียบผู้อื่น ต่อมา ได้มีการรวมตัวกันเป็นกลุ่มของผู้บริโภคเพื่อคุ้มครองตนเอง และยังมีการรวมตัวกันของกลุ่มอาชีพซึ่งเป็นกลุ่มของผู้ประกอบธุรกิจ เพื่อควบคุมกันเองด้วย โดยมีกำหนดข้อบังคับต่างๆ เช่น ข้อบังคับของกลุ่มเกี่ยวกับการซื้อขายและหลอกลวงผู้บริโภค ข้อห้ามทำเสียงอึกทึบกวนการประชาชน ข้อบังคับในการควบคุมคุณภาพของวัตถุดินที่ใช้ในการผลิตสินค้า ข้อบังคับเกี่ยวกับการจำหน่ายสินค้า การห้ามการโฆษณา เป็นต้น ถ้าล้มเหลว ข้อบังคับดังกล่าวจะต้องถูกลงโทษ แต่ปัจจุบันและจริยธรรมของศาสนจารลดลงจนกฎหมายที่ข้อบังคับของกลุ่มอาชีพต่างๆ ยังไม่พอต่อการคุ้มครองผู้บริโภค ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่รัฐจะต้องออกกฎหมาย เพื่อคุ้มครองผู้บริโภคอีกทางหนึ่งด้วย กฎหมายดังกล่าวมุ่งเน้นที่จะให้ความคุ้มครองผู้บริโภคในทางเศรษฐกิจ โดยกำหนดว่าสินค้านั้นจะต้องเป็นสินค้าตามความต้องการของผู้บริโภค ไม่ต้องหลอกลวง ไม่ชำรุดบกพร่อง¹⁹

ยุคเสรีภาพทางการค้าเป็นการเลื่อนหายหรือสูญหายไปซึ่งสิทธิของผู้บริโภค ในศตวรรษที่ 18-19 เป็นช่วงระยะเวลาที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมาก ซึ่งมาจากการคิดที่ว่าการประกอบธุรกิจการค้าควรเป็นไปอย่างเสรี การให้รัฐเป็นผู้ดำเนินการทางธุรกิจไม่สามารถส่งผลให้เศรษฐกิจเจริญก้าวหน้า ได้เท่าที่ควร รัฐควรปล่อยให้เอกชนประกอบธุรกิจของตน ได้โดยอิสระ จะทำให้เอกชนแต่ละคนต้องแบ่งขันกันและกระทำในสิ่งที่ดีขึ้น ท้ายที่สุดเศรษฐกิจจะก้าวหน้า

¹⁸ สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ๖ (2530). รายงานการวิจัยเรื่องกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคในประเทศไทย. หน้า 34.

¹⁹ แหล่งเดิม.

มากกว่าที่เคยเป็น แนวความคิดดังกล่าวนี้ ได้ทางข้อห้ามไม่ให้รัฐเข้าไปยุ่งเกี่ยวกับเรื่องการค้า โดยถือว่ารัฐควรมีหน้าที่ในด้านต่างประเทศ และรักษาความสงบเรียบร้อยของประชาชนเท่านั้น จากแนวความคิดดังกล่าวจึงได้เกิดเหตุการณ์เปลี่ยนแปลงที่สำคัญขึ้น เรียกว่า “การปฏิวัติอุตสาหกรรม” ซึ่งเริ่มตั้งแต่ ค.ศ. 1760 เป็นต้นมา นอกจากนี้ยังได้เกิดเหตุการณ์เปลี่ยนแปลงทางสังคม การเมือง และการปกครองของประเทศต่างๆ คือ การประกาศอิสรภาพในประเทศสหราชอาณาจักร (ค.ศ. 1776) การปฏิวัติในฝรั่งเศส (ค.ศ. 1789-1799) ได้มีระบบการปกครองแบบสาธารณรัฐ (Republic) มาใช้ โดยประชาชนทุกคนมีสิทธิ์เสิร์ฟในการปกครองตนเอง นอกจากนี้ ลัทธิปั๊บเจกชนนิยม (Individualism) เป็นแก่นของระบบการปกครองดังกล่าว ได้รับความยินยอมอย่างแพร่หลาย และแพ้อิทธิผลของไปสู่แนวความคิดระบบเศรษฐกิจแบบเสรี (Laissez-Faire) มีการกำหนดหลักกฎหมายใหม่ๆ โดยถือว่าประชาชนทุกคนมีอิสระที่จะทำสัญญากันอย่างใดก็ได้ (Freedom of Contract) เช่นเมื่อตกลงเช่นใดแล้วก็ต้องบังคับเช่นนั้น โดยเคร่งครัด (Sanctity of Contract) เช่น ในกรณีขายสินค้า ถ้ามีข้อบกพร่องในสินค้า อย่างใดเป็นเรื่องที่ผู้ซื้อเองจะต้องรับภาระ ในการเสียหายนั้น เนื่องจากตนเป็นผู้เลือกสินค้าประเภทนั้นเอง หลักการนี้เรียกว่า “Caveat Emptor” หรือ “Let the Buyer Beware” ซึ่งเป็นหลักที่ได้รับการยอมรับ และขยายความจนถือเป็นหลักสำคัญในกฎหมายพาณิชย์ ดังต่อไปนี้ หลักกฎหมายเช่นนี้ มีข้อพระคุณทุกคนมีความเท่าเทียมกัน มีความเสมอภาคกัน มีสิทธิ์ที่จะตกลงให้มีนิติสัมพันธ์กันเช่นใดก็ได เมื่อมีความเสียหายได้เกิดขึ้นตนต้องรับภาระบังคับนั้นเอง เพราะตนเป็นผู้ก่อขึ้นไว แต่ปัญหาอยู่ที่ว่าทุกคนเท่าเทียมกันเช่นนั้นจริงหรือไม่²⁰

ศตวรรษที่ 20 เป็นการกลับมาของรัฐสิทธิของผู้บริโภค หลังระบบเศรษฐกิจเสรีได้ถูกนำมาใช้อย่างกว้างขวาง กาลต่อมาเริ่มพิสูจน์ให้เห็นว่า หลังการของระบบเศรษฐกิจแบบเสรีมิได้ถูกต้องทั้งหมด การปล่อยให้มีการแข่งขันกันเต็มที่ กลับทำให้ต้องมีการรวมตัวกันเพื่อแข่งขัน ฝ่ายที่มีพลังทางเศรษฐกิจและการเมืองสูงกว่า จะชนะและล้มคู่แข่งรายอื่นไปตามลำดับ แนวโน้มที่จะเกิดภาวะในตลาดแบบผู้ขายขาด (Monopoly) เริ่มเด่นชัดขึ้น ในปี ค.ศ. 1930 ประเทศในโลกตะวันตกเริ่มตระหนักถึงผลร้ายอันนี้ ประกอบกับแนวความคิดทางด้านสวัสดิการสังคม (Social Welfare) เริ่มได้รับความนิยมมากขึ้น เพราะมีความสมควรและมีความเป็นธรรมมากกว่า ประเทศโลกตะวันตกทั้ง สหราชอาณาจักร เริ่มมีการรับรู้ว่า การแข่งขันอย่างเสรี โดยไม่มีการควบคุมนั้น ไม่ถูกต้อง และเห็นกันว่ารัฐมีหน้าที่คุ้มครองประชาชนด้วย จึงเริ่มมีการออกกฎหมายบังคับการประกอบธุรกิจต่างๆ ที่ระบบทึบถึกความปลอดภัยและพาสุกแห่งสาธารณชน ซึ่งเท่ากับถือว่าในระบบเศรษฐกิจแบบเสรีสมัยใหม่ (Modern Capitalism) รัฐมีอำนาจเข้ามายแทรกแซงการประกอบการของ

²⁰ แหล่งเดิม.

เอกสารได้ตามสมควรเพื่อพิทักษ์ให้เกิดการแบ่งขันอย่างเป็นธรรม และเพื่อประโยชน์สาธารณะ ความรู้ และความสามารถเท่าเทียมกับผู้ประกอบธุรกิจจนมีผู้ให้ชื่อสังเกตว่า ผู้บริโภคตอกยูในฐานะที่ถูกแสวงหาประโยชน์แต่ฝ่ายเดียว²¹ การคุ้มครองผู้บริโภคจึงมีความจำเป็น เมื่อความเท่าเทียมกันไม่มีแล้ว หลักกฎหมายก็ควรเปลี่ยนไปโดยน่าจะให้ผู้ขายเป็นฝ่ายต้องระวังบ้าง (Let the Seller Beware) เพราะผู้ขายอยู่ในฐานะที่ได้เปรียบกว่า²²

แนวความคิดในการคุ้มครองผู้บริโภค ได้ปรากฏออกมากในหลายรูปแบบ และมีการรวมตัวในกลุ่มของผู้บริโภคมากขึ้นทุกขณะ เพื่อให้เกิดน้ำหนักในการเรียกร้อง จนทำให้กลุ่มผู้ประกอบธุรกิจซึ่งจับตาการเคลื่อนไหวชนิดนี้ นานนานกระบวนการนี้ว่า “ลัทธิผู้บริโภคนิยม” (Consumerism) โดยถือว่าเป็นกระบวนการที่มุ่งหมายให้แตกสามัคคีในทางธุรกิจ และประมาณว่า กระบวนการนี้จะทำลายระบบธุรกิจ ทำให้ความเป็นอิสระในการเลือกซื้อสินค้าของผู้บริโภคหมดไป และท้ายที่สุดจะเป็นการทำลายระบบการปกครองด้วย แม้เดิมจะมีผู้ใช้คำว่า “Consumerism” ในทางมองโลกในแง่ร้ายก็ตาม แต่ต่อมาฝ่ายกลุ่มผู้บริโภคได้นำคำนี้มาใช้ แต่ใช้กันในความหมายว่า เป็นการรวมตัวกัน ของผู้บริโภคให้เกิดเป็นพลังสังคม เพื่อต่อสู้ให้ได้มาตรฐานที่ดีในการดำรงชีพ ของผู้บริโภค โดยการให้ความช่วยเหลือและคุ้มครองผู้บริโภค ในการเพชญูกับฝ่ายผู้ประกอบธุรกิจ ตามวิถีทางแห่งกฎหมาย ศีลธรรม และพลังทางเศรษฐกิจ และให้มีการแก้ไข ชดใช้และเยียวยา สภาพอันไม่น่าพึงพอใจที่ผู้บริโภคประสบอยู่ในแง่หลังนี้ “ลัทธิผู้บริโภคนิยม” จึงมีจุดมุ่งหมาย ในทางที่ดีเพื่อสร้าง ความเข้าใจและความเท่าเทียมกันระหว่างผู้ประกอบธุรกิจและฝ่ายผู้บริโภค แต่ มีผู้สงสัยเหมือนกันว่าการประสานผลประโยชน์นี้สองฝ่ายจะกระทำได้เพียงใด ถ้าถือว่าบรรดา ผลผลิตต่างๆ ที่ทำขึ้นนั้น ได้ทำขึ้นเพื่อการบริโภคของผู้บริโภค จุดมุ่งหมายปลายทางก็คือ ต้องทำ ให้ดีที่สุดสำหรับผู้บริโภค ในขณะเดียวกันถ้าทำได้มากไปกว่าจะน้อยไปผลิตผลก็จะไม่ได้กรณีจะ ขัดกัน โดยสภาพ การให้รัฐบาลเข้ามารับผิดชอบเป็นตัวกลางในการประสานกันมากปรากฏว่า รัฐบาลมัก ดำเนินการล่าช้าเสมอ โดยเมื่อมีปัญหาเกิดขึ้นแล้วจึงจะหมายการมาแก้ไขผู้ประกอบธุรกิจจำนวน ไม่น้อย ต้องการตักตวงกำไร ในระยะสั้น การศึกษาตัวของผู้บริโภค ความไม่รู้ในคุณภาพของสินค้า ที่ทันสมัย ความยุ่งเหยิงของข่าวสารเกี่ยวกับสินค้า การมีสินค้าเยี่ห้อต่างๆ มากเกินไป ตลอดจนการ ซักจุ่งให้ผู้บริโภคเกิดความรู้สึกอยากซื้อสินค้าเหล่านั้น ทำให้เห็นกันว่าผู้บริโภคจะต้องรวมตัวกัน

²¹ Richard H.Buskirk and James T.Rothe. (1970). “Consumerism: An Interpretation” **Journal of Marketing.** p. 34.

²² สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค. เล่มเดิม. หน้า 42.

ให้มากขึ้น เพื่อคุ้มครองตนเองและชดเชยการกระทำที่ล่าช้าของรัฐ และรัฐเองก็ควรตั้งองค์พิเศษขึ้นรับภาระในด้านนี้โดยเฉพาะ²³

ในภาวะที่บริโภคต้องอยู่ในฐานะเสียเปรียบดังกล่าวข้างต้น ทำให้มีผู้คิดกันว่าผู้บริโภคจะต้องมีสิทธิอย่างเพิ่มขึ้น เพื่อสอดคล้องกับภาวะสังคมสมัยใหม่และโดยมากจะเห็นด้วยกับคำพูดของประธานาธิบดี เคนเนดี้ เมื่อปี ค.ศ. 1962 ใน การให้นโยบายแก่ สถาบันที่ปรึกษาผู้บริโภค (Consumer Advisory Council) ซึ่งรัฐบาลสหราชอาณาจักรได้จัดตั้งขึ้น เพื่อพิจารณาหาทางคุ้มครองผู้บริโภคว่า “ถ้ารัฐบาลกระทำการให้เหมาะสมกับความรับผิดชอบที่มีต่อผู้บริโภค ในการใช้สิทธิของเขามาแล้วนั้นแล้ว จะต้องมีกฎหมายและการดำเนินการของฝ่ายปกครองเพิ่มขึ้น และสิทธิทั้งหลายที่บรรดาผู้บริโภค มีอยู่จะต้องรวมถึงสิทธิที่จะได้รับความปลอดภัย สิทธิที่จะอยู่ในสังคม แวดล้อมที่สะอาด และสิทธิที่จะได้รับความรู้” คำกล่าวของประธานาธิบดี เคนเนดี้ ยังคงยึดถือเป็นหลักกันเรื่อยมา และประมาณปี พ.ศ. 2500 ที่ 20 นักนิติศาสตร์เริ่มมีความเห็นว่า ทฤษฎีกฎหมายในระบบเศรษฐกิจแบบเสรีมีข้อบกพร่อง เพราะเหตุที่ว่าเมื่อระบบการค้าแบบเศรษฐกิจเสรี เป็นที่แพร่หลาย เกิดการแข่งขันในทางการค้าระหว่างประเทศ แต่ก็มีความเหลื่อมล้ำในสังคม เช่น ประเทศญี่ปุ่นเพื่อตอบสนองเกิดความมั่นคงมากที่สุด การที่บุคคลมีทรัพย์มากทำให้ฐานะทางสังคมเปลี่ยนแปลงไป และเกิดอำนาจในทางเศรษฐกิจ ในเมืองที่มีความต่ำกว่า ทางเศรษฐกิจแบบเสรีมีความเหลื่อมล้ำในสังคม ได้ เช่น การกักสินค้า การกวนวิธีที่ดินเอาไว้เป็นจำนวนมากมาขายเพื่อเก็บกำไร การที่บริษัทใหญ่ อาศัยทุนอันมหาศาลประกอบการค้าแบบผูกขาด กิจกัน หรือจำกัดการแข่งขันในทางการค้า ทำให้บริษัทเล็กๆ ที่มีเงินน้อยต้องเลิกล้มกิจการไปเป็นต้น จากปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้น ดังกล่าว นักกฎหมาย จึงมีความเห็นว่าเพื่อความเป็นธรรมแก่สังคม ควรจะให้มีการจำกัดสิทธิในทางเศรษฐกิจดำเนินกรรมวิธีทางการค้า ที่จะใช้ทรัพย์สินของตนที่ก่อให้เกิดความเหลื่อมล้ำแก่ผู้ประกอบการรายอื่นๆ หรือผู้บริโภค ดังนั้น สหราชอาณาจักรจึงได้ออกกฎหมายป้องกันการผูกขาด (Antitrust Law) ขึ้น เพื่อให้การค้ามีการแข่งขันอย่างเป็นธรรม ซึ่งกฎหมายดังกล่าวจะเห็นได้ว่าดักกับหลักความศักดิ์สิทธิ์ของทรัพย์สินส่วนบุคคลอย่างชัดเจน แต่เป็นกฎหมายที่ออกแบบเพื่อความเป็นธรรมแก่สังคม²⁴

ในด้านคุ้มครองผู้บริโภคพบว่า เมื่อระบบเศรษฐกิจแบบเสรีเจริญเติบโตขึ้น มีการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามาช่วยในการผลิตสินค้า รวมทั้งการประกอบการค้าในลักษณะต่างๆ

²³ สุยม ศุภนิตย์. (2540). คำอธิบายกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค. หน้า 43.

²⁴ แหล่งเดิม.

มีกระบวนการผลิตที่สลับซับซ้อนมากขึ้น การผลิตสินค้าใช้วัตถุดิบในการผลิตและมีกรรมวิธีการผลิตที่เกินกว่าความรู้ความสามารถของผู้บริโภคจะตามได้ทัน ผู้ประกอบธุรกิจหัววิธีการทุกวิธีทางที่จะลดค่าใช้จ่ายในการผลิตและเพิ่มผลกำไรให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ บางกรณีการขยายกำลังการผลิตทำให้คุณภาพของสินค้าลดต่ำลง นอกจาจนี้ ระบบการค้าได้มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว จากระดับหมู่บ้านในเมืองไปสู่ระดับประเทศ และการค้าระหว่างประเทศ สินค้าหรือบริการที่ออกไปสู่ความต้องการของผู้บริโภค มีความหลากหลายและมีปริมาณมาก ทำให้เกิดอันตรายจากการบริโภคสินค้าหรือบริการอย่างคาดไม่ถึง นักนิติศาสตร์จึงต้องหันกลับมาให้ความสนใจที่ต้องชดเชยความเสียหายแก่ผู้บริโภค รวมทั้งพยายามตัดต่อการคุ้มครองป้องกันให้แก่ผู้บริโภคซึ่งอยู่ในฐานะเสียเปรียบ นอกจาจนี้ หากพิจารณาสถานการณ์ทางเศรษฐกิจ ในโลกปัจจุบันมิได้อื้ออำนวยความยุติธรรมแก่ผู้บริโภคเท่าที่ควร ด้วยเหตุที่ผู้บริโภคไม่มีอำนาจต่อรองจึงเป็นความจำเป็นของรัฐบาลที่ต้องเข้ามีส่วนร่วมช่วยเหลือผู้บริโภค ทั้งด้านคุ้มครองป้องกันและการชดใช้เยียวยาความเสียหาย แก่ผู้บริโภค ดังนั้นแนวความคิดในการคุ้มครองผู้บริโภคจึงได้ก่อตั้งขึ้น โดยมีลักษณะเป็นการพัฒนาทิศทางตรงกันข้ามกับแนวความคิด และทฤษฎีกฎหมายของระบบเศรษฐกิจแบบเสรี ทฤษฎีกฎหมายที่ใช้เพื่อการคุ้มครองผู้บริโภคไม่อาจนำหลักความศักดิ์สิทธิ์แห่งการแสดงเจตนามาใช้ได้กฎหมายเพื่อคุ้มครองผู้บริโภคจำเป็นต้องละเอียดหรือไม่ให้ความสำคัญต่อหลักกฎหมายดังกล่าว²⁵

เหตุผลอีกประการหนึ่งที่ไม่อาจนำทฤษฎี และหลักกฎหมายในเรื่องสัญญามาบังคับใช้ในกฎหมายเพื่อการคุ้มครองผู้บริโภค คือการทำสัญญาของเอกชนจะมีผลผูกพันเฉพาะคู่สัญญาเท่านั้น เว้นแต่จะเป็นการทำสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอก สำหรับพฤติกรรมของผู้บริโภคนั้น ผู้บริโภคไม่ได้บริโภคสินค้าหรือบริการ โดยอาศัยความสัมพันธ์ทางสัญญาแต่เพียงอย่างเดียว ทั้งนี้เพื่อการบริโภคสินค้าหรือบริการเป็นปรากฏการณ์ธรรมชาติของมนุษย์ ซึ่งมิได้ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขในสถานะทางสังคม (Status) ความสามารถของบุคคล (Capability) หรือข้อตกลงในทางนิติธรรมสัญญา หากความเสียหายจากการบริโภคสินค้าหรือบริการ และจำเป็นที่ต้องมีการชดใช้เยียวยาให้แก่ผู้บริโภคแล้ว การนำหลักกฎหมายเรื่องสัญญามาบังคับใช้ ย่อมบังคับใช้ได้แต่คู่สัญญา คือผู้บริโภคกับผู้ผลิต หรือผู้ประกอบธุรกิจด้วยมิ尼ติสัมพันธ์ในทางสัญญานั้น แต่หากผู้บริโภค มิใช้คู่สัญญา ก็จะไม่มีโอกาสได้รับการชดใช้เยียวยา หลักกฎหมายดังกล่าวเป็นอุปสรรคในการคุ้มครองผู้บริโภคและไม่ตรงต่อความเป็นจริง การคุ้มครองผู้บริโภค จึงไม่อาจนำหลักกฎหมายในเรื่องของความสัมพันธ์ทางสัญญามาบังคับใช้ได้²⁶

²⁵ แหล่งเดิม.

²⁶ แหล่งเดิม.

2.4 บทบาทของรัฐในการนำแนวคิดและทฤษฎีมาใช้ในการควบคุมการประกอบธุรกิจ

รัฐมีอำนาจในการแทรกแซงการประกอบธุรกิจ เพื่อคุ้มครองผู้บริโภคหลังส่งคืนโลก
ครั้งที่ 1 เกิดภาวะความขาดแคลน และกระบวนการทางเศรษฐกิจถูกครอบครองโดยนายมาร์ชัน²⁷
ต้องเข้ามาแทรกแซงเศรษฐกิจเพื่อคุ้มครองผู้บริโภค²⁸

2.4.1 การแทรกแซงที่มีลักษณะทั่วไป

การแทรกแซงนี้จะทำในระดับ มาก (Macro) กล่าวคือ มีผลกระทบถึงระบบเศรษฐกิจทั้งหมด โดยส่งผลทางเศรษฐกิจทั้งหมด จึงเป็นเรื่องนโยบายทางเศรษฐกิจของรัฐ ควบคุมทิศทางอุปสงค์ อุปทาน และปริมาณเงินทั้งหมดจะมีข้อพิพาททางกฎหมายน้อยเนื่องจาก การควบคุมระดับสูงนี้ไม่ได้กระทบถึงผู้ประกอบการแต่ละคนโดยตรง

2.4.2 การแทรกแซงเจ้าพะเรื่อง

โดยปกติการแทรกแซงส่วนใหญ่ มีผลกระทบถึงการดำเนินการทางเศรษฐกิจแต่ละอย่าง โดยตรง ซึ่งในประเทศไทยมีการแบ่งเศรษฐกิจย่อยไปอีก การแทรกแซงของรัฐในแต่ละสาขาไม่ก็ภูมิภาคที่แยกกัน เช่น กิจการค้าขาย และการผลิตอุตสาหกรรมและงานฝีมือ

2.4.3 วิธีการและเครื่องมือในการแทรกแซงทางเศรษฐกิจ²⁹

ได้แก่ กบบัญชีของกฎหมาย คำสั่ง และคำสั่งห้าม ซึ่งเรียกว่า นิติกรรมทางปกครอง ประเภทนิติกรรมฝ่ายเดียว หรือคำสั่งที่มีผลบังคับทันที ซึ่งกฎหมายปกครองดังกล่าวจะกำหนดโดย คณะกรรมการทางปกครอง สำหรับผู้บริโภคดังกล่าว จะกำหนดโดย คณะกรรมการทางปกครอง สำหรับคุ้มครองผู้บริโภค

ในสหภาพยูโรปมีแนวคิดเกี่ยวกับ “รัฐสวัสดิการ” (Social Welfare) หรือแนวคิดที่ถือว่า รัฐเป็นผู้มีหน้าที่ในการคุ้มครองให้เกิดความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน และทำให้เกิดการ แบ่งขันอย่างเสรีและเป็นธรรม รัฐจึงเป็นผู้เข้ามาควบคุมการประกอบกิจการต่างๆ ที่กระทบถึงความ ปลอดภัยและความผาสุกแห่งประชาชน รัฐมีอำนาจเข้ามแทรกแซงการประกอบธุรกิจของเอกชน ได้ตามสมควร เพื่อพิทักษ์ให้เกิดความเป็นธรรมและประโยชน์สาธารณะ

²⁷ บุญศรี มีวงศ์อุ่นย. (2538). กฎหมายมหาชนทางเศรษฐกิจ. หน้า 51

²⁸ นิรุต ศรีไกรวิน. (2548). มาตรการและโถยทางป้องกันการคุ้มครองผู้บริโภค. หน้า 16-17

²⁹ บุญศรี มีวงศ์อ้อโอมย. เล่มเดิม. หน้า 59.

2.5 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความรับผิดในทางละเมิด

เพื่อต้องการที่จะให้ผู้บริโภคได้รับการคุ้มครองจึงมีทฤษฎีเกี่ยวกับความรับผิดในการคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภค สำหรับทฤษฎีว่าด้วยความรับผิดในทางละเมิด เกิดขึ้นจากประการณ์ตามธรรมชาติของมนุษย์ ที่รวมตัวกันเป็นสังคมมนุษย์รัฐมีผู้ปกครอง ซึ่งเห็นว่ากรณีที่บุคคลในสังคมฝ่าฝืนระเบียบ หรือข้อกำหนดความประพฤติของสังคมที่รัฐกำหนดขึ้นแล้ว รัฐมีหน้าที่เข้าไปดูแลด้วยการลงโทษ ผู้กระทำผิดคนนี้ในทางอาญา ส่วนผู้เสียหายที่ต้องเสียหายจากการกระทำการนี้เป็นการฝ่าฝืนข้อกำหนดดังกล่าว ควรมีสิทธิที่จะได้รับการชดใช้เพื่อความเสียหายที่ได้รับ จึงเกิดหลักในเรื่องของสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากการกระทำการละเมิด

2.5.1 ทฤษฎีรับภัย³⁰

ทฤษฎีรับภัย (Théorie du risque) เป็นทฤษฎีที่เห็นว่า หลักเกณฑ์แห่งความรับผิดทางละเมิดนี้ ไม่จำเป็นที่ผู้ละเมิดจะต้องกระทำการใดๆ ด้วยมือความเสียหายเกิดขึ้น และรู้ตัวผู้ใดเป็นผู้กระทำหรือผู้ก่อแล้ว ก็ควรถือว่าผู้นั้นเป็นผู้ละเมิด ไม่ว่าการกระทำที่ก่อความเสียหายนั้นจะผิดหรือถูก เพราะถือว่ามนุษย์เราเมื่อได้กระทำการใดๆ ขึ้นแล้วย่อมเป็นการเสี่ยงภัยอย่างหนึ่ง คืออาจมีผลดีก็ได้ผลร้ายก็ได้ ผู้ทำก็จะต้องรับผลแห่งการเสี่ยงภัยนั้น ถ้ามีภัยคือความเสียหายเกิดขึ้นก็จะต้องรับกระทำที่ต้องรับความเสียหายนั้น ความเสียหายต้องเป็นภัยไปกับเขา จึงได้มีนามแห่งความคิดนี้ว่า ทฤษฎีรับภัย “Théorie du risqué” หรือทฤษฎีรับภัยที่สร้างขึ้น “Théorié du risqué créé”

เข้าใจว่าทฤษฎีรับภัยนี้ มีกำเนิดเมื่อราปายศตวรรษที่ 19 คริสต์ศักราช เนื่องจากในสมัยนั้น ความคิดเห็นของมนุษย์ได้เปลี่ยนแปลงไป เป็นเหตุทำให้มีความคิดเห็นในเรื่องความรับผิดทางละเมิดนี้เปลี่ยนแปลงไปด้วย ความคิดเห็นอันเป็นบasis แก่ทฤษฎีรับภัยนี้ เราอาจแบ่งได้ 2 ชนิด คือ ความเห็นทางปรัชญาเมธี (Idée philosophique) กับความคิดเห็นทางการเมือง (Idée politique)

1) ความคิดเห็นทางปรัชญาเมธี ในปลายศตวรรษที่ 19 นี้ได้มีความเห็นทางปรัชญาเมธีเรียก (Le positivisme) บัดแข้งอยู่ในกฎหมายอาญา คือความเห็นที่มีใจความสั้นๆ ว่าในการค้นหาผู้รับผิดนั้น ไม่จำเป็นต้องพิจารณาความในใจของผู้ต้องหาว่ามีเจตนา (Intention) หรือไม่แต่ประการใดเลย คงพิจารณาเพียงกรรมหรือการกระทำการของผู้ต้องหานั้น ว่าทำความเสียหายแก่ชุมชนเพียงใดหรือไม่เท่านั้น ทั้งนี้ เพราะหากจะต้องพิจารณาความในใจของผู้ต้องหาว่ามีเจตนา Racy เพียงใดหรือไม่แล้ว เข้าใจว่าเราจะพบผู้รับผิดทางอาญาอย่างนัก ทั้งก็ เพราะไม่ว่าในกรณีใด เมื่อวินิจฉัยถึงสภาพความในใจของผู้ต้องหา แล้วจะเห็นว่ากรรมหรือการกระทำการนั้น มีส่วนร่วมแห่ง

³⁰ จีด เศรษฐบุตร. (2549). หลักกฎหมายแห่งลักษณะละเมิด. หน้า 105-110

ความเจตนามุ่งร้ายน้อยนัก หรือบางที่ไม่มีเลยด้วยซ้ำ จะปรากฏว่ากรรมหรือการกระทำนั้นเนื่องจากเหตุการณ์ซึ่งในมุมนี้หากไม่ส่วนเกี่ยวข้องด้วยไม่ เช่นพันธุกรรม การขาดความอุปการะเลี้ยงดูเมื่อยาว การขาดการศึกษา ความยากแค้นขัดสนบังคับให้ทำ ฯลฯ เช่นนี้จะเรียกว่าเขามีเจตนา (Intention) กระทำผิดอย่างไร

ขณะนี้การนำเอาหลักเกณฑ์ความในใจมาใช้เป็นเจตนาวินิจฉัยจะทำให้เกิดความรับผิดชอบอาญาได้ยาก และเสียผลในข้อที่กฎหมายอาญาไม่สามารถคุ้มครอง ให้ความปลอดภัยแก่ชุมชนได้เพียงพอแนวคิดปรัชญา (Le positivisme) จึงเห็นว่า หลักเกณฑ์ความรับผิดชอบทางอาญาที่ควรจะมีผลแต่ผลแห่งการกระทำก็พอ ว่ากรรมนั้นมีผลเพียงไรก็ถือว่ามีความผิดเพียงนั้น ดูลักษณะร้ายแรงของความเสียหายแล้วก็วินิจฉัยได้ว่ากรรมนั้นเป็นเหตุแห่งความเสียหาย เป็นความผิดอาญาได้หรือไม่

อย่างไรก็ดี ความคิดที่เรียกว่า (Le positivisme) นี้ ไม่สามารถเข้ามาใช้ในกฎหมายอาญาได้ ดูผิดต่อศีลธรรมเกินไปที่จะลงโทษมนุษย์โดยพิเคราะห์เพียงแต่เดียวถึงผลแห่งการกระทำนั้น ไม่พิจารณาว่าเขามีเจตนามุ่งร้ายหรือไม่ ความคิดเห็นของ (Le positivisme) เป็นแต่ให้ศาลระวังในเรื่องการใช้คุลพินิจ ในการชี้ขาดลงโทษจำเลย คือให้ระลึกถึงความเสียหาย แก่ชุมชน ประกอบการวินิจฉัยด้วยเท่านั้น แต่หาก (Le positivisme) ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบทางอาญาเพียงได้ก็ (Lé positivismé) กลับมีอิทธิพลต่อความคิดเห็นในเรื่องความรับผิดทางละเมิด ทำให้หลักเกณฑ์ความรับผิดทางละเมิด นี้ไม่จำเป็นจะต้องมีความผิดแต่อย่างใด ผลแห่งความรับผิดทางละเมิดเรากรี๊ดแล้วไม่ใช่เป็นการลงโทษ จึงไม่ควรมีหลักเกณฑ์ว่าผู้ละเมิดต้องกระทำการความผิดด้วย

2) ความเห็นทางการเมืองก่อนๆ มา ความคิดเห็นทางการเมืองและทางเศรษฐศาสตร์ที่นิยมที่สุด ก็คือลัทธิเบรลลิสต์ (Le libéralisme) เป็นลัทธิที่ปล่อยให้มนุษย์ช่วยตัวของตัวเอง ไม่มีการแทรกแซงของรัฐแต่อย่างใด แต่มาปลายศตวรรษที่ 19 ความคิดเห็นนี้ได้เปลี่ยนแปลงกลับมา นิยมลัทธิการเข้าแทรกแซง (Interventionnisme) ลัทธิเบรลลิสต์กลับถูกคนต้านติเตียนมาก ถือว่า ไม่ควรปล่อยให้มนุษย์ช่วยเหลือตัวเอง แต่อย่างเดียว รัฐต้องเข้าแทรกแซงช่วยเหลือผู้มีกำลังน้อยกว่าเพื่อป้องกันผลกระทบโดยชน์ให้เขา

ความรับผิดที่เกิดขึ้น โดยปรากฏว่าผู้ได้รับความเสียหาย คือ ผู้มีฐานะต่ำกว่าผู้ก่อความเสียหาย เรื่องที่มีมากที่สุด ได้แก่ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในโรงงาน คนงานเป็นผู้ได้รับความเสียหายถึงเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บ แต่เพื่อจะได้รับค่าสินไหมทดแทน เขายังจำเป็นจะต้องฟ้องร้องเจ้าของโรงงานฐานละเมิด แต่เขาจะฟ้องร้องได้ผลจริงๆ ก็ต้องนำสืบที่ได้ความชัดเจนว่าเจ้าของโรงงานมีความผิดก่อนๆ มา การพิสูจน์ความผิดไม่ยุ่งยากอะไร โรงงานประกอบด้วยเครื่องจักรง่ายๆ

อุบัติเหตุก็ไม่ร้ายแรงถึงกับทำลายพยานหลักฐานเสียหมด ยังคงมีอยู่เพียงพอให้เห็นความผิดของเจ้าของโรงงานได้ แต่เมื่อความเริ่มๆ แห่งเครื่องจักร (*Le développement du machinisme*) ถึงขนาดแล้ว อุบัติเหตุนี้นอกจากทำความเสียหายอย่างร้ายแรงแล้วยังทำลายพยานหลักฐานเสียสิ้น ความเสียหายนี้ก็จะเป็นภัยไปแก่คุณงานนั้นเอง โดยเขาไม่สามารถจะนำสืบได้ว่าเจ้าของโรงงานเป็นผู้ผิด กฎหมายว่าด้วยความรับผิดทางละเมิดซึ่งไม่เพียงพอคุ้มครองคุณงานผู้มีฐานะต่ำอย่างไร นอกจากจะแปลงได้ความเข้าใจของทนายฎีรับภัยนี้

เหตุผลสนับสนุนทนายฎีรับภัย เหตุผลที่ผู้ถือทฤษฎีรับภัย (*Partisans de la théorie du risque*) 主张ว่าไม่ควรให้มีหลักเกณฑ์ความผิดในเรื่องความรับผิดทางละเมิดนั้น มีหลายข้อด้วยกันแต่จะเอาเหตุผลที่น้ำหนักคงแบ่งออกเป็น 2 ชนิด

1) ทางกฎหมาย เป็นที่รู้กันว่าผลแห่งความรับผิดทางละเมิดคือ ลูกบังคับให้ใช้ค่าสินใหม่ทดแทนความเสียหาย ไม่ใช่คุกlong โทษอย่างผลความรับผิดทางอาญา ฉะนั้นกฎหมายที่ล้มเหลว ก็ควรจะให้เข้าร้อยกับผลของละเมิดเหมือนกัน คือไม่จำเป็นจะต้องมีความผิด อันกรณีที่จะยกเรื่องความผิดมาพิจารณาด้วยนั้น หมายถึงว่าเราจะลงโทษเขาด้วยนี้เราไม่ได้ลงโทษเขา เราเพียงให้เขาใช้ค่าสินใหม่ทดแทนความเสียหายเท่านั้น ทำไมต้องมีหลักเกณฑ์ว่าเขาต้องผิดด้วยเล่า

2) ทางพฤติกรรม ในทางหลักกฎหมายเหตุผลคงมีน้อย แต่ทางพฤติกรรมผู้ถือทฤษฎีรับภัยได้อ้างไว้หลายข้อ

(1) งพิเคราะห์ดูผิดว่า เมื่อเกิดความเสียหายขึ้น และหาผู้ผิดมาให้โทษ ให้ใช้เจ้าทุกๆ เป็นผู้รับภัย แต่ควรแล้วหรือ ยังมีบุคคลอีกผู้หนึ่งซึ่งน่าจะรับกระทำ ผู้นั้นคือผู้ก่อความเสียหาย (*L'auteur dommage*) เป็นความยุติธรรมที่จะให้ผลแห่งการกระทำ หรือกรรมตกลงอยู่แล้วผู้ก่อการกระทำนั้น เจ้าทุกๆ หรือผู้เสียหายนั้น ไม่ได้ก่อ เพียงแต่คุกกรรมนั้น ทำไม่เข้าจะต้องรับภัยนั้นๆ เพราะความเสียหายที่จะเกิดขึ้น หรือไม่ก็แล้วแต่การกระทำการของผู้อื่น เจ้าทุกๆ ไม่มีอำนาจกีดกันความเสียหายนั้น ได้เลย ฉะนั้นการที่ถือหลักความผิดในเรื่องละเมิดนั้นเท่ากับให้ผู้ที่อยู่เบื้องหลัง (*Passif*) ได้รับกระทำ แต่หากถือตามทฤษฎีรับภัย คือให้ผู้ก่อภัยรับภัยเองแล้วก็จะตรงกับความยุติธรรม

(2) ในเรื่องการหาผู้ต้องรับภัยก็เป็นของไม่ยาก คงมีแต่การวิเคราะห์ว่ากันนี้เป็นผลเพราเดทุกๆ ให้เหตุนั้นให้เป็นผู้ก่อ ผู้นั้นก็ต้องรับผิดต้องใช้ค่าสินใหม่ทดแทนความเสียหาย ส่วนในเรื่องการหาผู้ผิดตามหลักจะต้องพิเคราะห์ถึงว่าการกระทำใดเป็นผิดเป็นของยากยิ่งไม่น้อย ถึงได้ผิดหรือไม่ผิดเป็นปัญหาที่สูง เปลี่ยนแปลงไปแล้วแต่ห้องถินและสมัย ต่างกับการหาเหตุของความเสียหายซึ่งย่อมใช้ได้ทุกห้องถินและทุกสมัย ตามนั้นนี้เองจึงมีบางคนเรียกทฤษฎีรับภัยว่า

“Théorie objective” และเรียกความคิดเห็นว่าความรับผิดทางละเมิดจำเป็นต้องมีความผิดเป็นหลัก นั้นว่า “Théorie subjective”

หลักเกณฑ์ความรับผิดทางละเมิดตามทฤษฎีรับภัยความมุ่งหวังของทฤษฎีรับภัยก็คือ เอาความผิดออกจากหลักเกณฑ์ความรับผิดทางละเมิด แต่จะได้เอาหลักเกณฑ์อื่นใส่แทนที่หรือไม่นั้น ผู้ถือทฤษฎีรับภัยยังไม่ลงรอยกันอยู่

— สำหรับท่าน (Saleilles) ผู้ให้กำเนิดทฤษฎีรับภัยนั้น ถือว่าไม่จำเป็นจะต้องเอา หลักเกณฑ์ใดใส่รวมที่แทนหลักเกณฑ์ความผิดเลย จะนับหลักเกณฑ์ความรับผิดทางละเมิดคงมีอยู่สองอย่างเท่านั้นคือ 1. ความเสียหาย 2. ความสัมพันธ์แห่งเหตุและผลระหว่างความเสียหายกับการกระทำของผู้ต้องหาเท่านั้น พุดอีกนัยหนึ่ง การหาผู้กระมิດก็คือ หาผู้ที่ก่อความเสียหายนั้น เพราะผู้ก่อความเสียหาย เพราะผู้ก่อคือผู้กระมิດ เป็นทฤษฎีรับภัยชนิดแท้ที่สุดถือว่าผู้ได้กระทำนั้นก็รับภัยแห่งการกระทำนั้นด้วย (Quiconque agit subit les risqué de son activité) แต่จะเห็นว่า ทฤษฎีรับภัยชนิดแท้นี้ ฟินต่อหลักกฎหมายมาก ย่อมอยู่เสมอว่าการกระทำของมนุษย์ที่กระทำโดยเขามีสิทธิกระทำ แม้จะมีความเสียหาย เขาเกิดต้องไม่รับผิด มิฉะนั้นแล้วจะเรียกว่าเขามีสิทธิกระทำอย่างไรได้นักนิติศาสตร์ที่ถือทฤษฎีรับภัยจึงได้พยายามหาหลักเกณฑ์ใหม่ใส่แทนหลักเกณฑ์ความผิด ในที่นี้มีความเห็นอยู่สองชนิดที่น่ากล่าวไว้

— ทฤษฎีรับภัยที่หลักเกณฑ์ การกระทำผิดปกติ (Act abnormal) เป็นความคิดเห็น “Georges Ripert” ท่านได้กล่าวเรื่องทฤษฎีรับภัยโดยถือหลักเกณฑ์ “การกระทำที่ผิดปกติ” ไว้เมื่อท่านได้วินิจฉัยเรื่องความรับผิดชอบระหว่างเพื่อนบ้านใกล้เคียง มีผู้เข้าใจกันว่า เจ้าของที่ดินอาจจะรับผิดทางละเมิดเนื่องจากทำความเสียหายต่อเพื่อนบ้านโดยเขาไม่มีวันผิดเมื่อการกระทำการของผู้ถือกรรมสิทธิ์อันก่อให้เกิดความเสียหายนั้น เป็นการกระทำที่ผิดปกติ (Abnormal) ท่าน Ripert เข้าใจว่า การที่เอาหลักเกณฑ์การกระทำที่ผิดปกติใส่แทนความผิดนี้ ใช้วาเฉพาะในเรื่องความรับผิดทางละเมิดโดยทั่วๆ ไปไม่ว่ากรณีใด จะนับในกฎหมายที่ความรับผิดทางละเมิดจึงไม่จำเป็นจะต้องมีความผิด แต่ทั้งนี้ความว่า การใช้สิทธิใดๆ ก็ตามหากมีความเสียหายขึ้น ใช้ว่าผู้ใช้สิทธิจะไม่รับผิดในผลแห่งการใช้สิทธิ หากไม่ได้ยังต้องพิเคราะห์ดูอีกว่าการใช้สิทธินั้นเป็นไปตามปกติธรรมชาติหรือไม่ ถ้าเป็นไปตามปกติธรรมชาติคือหมายความว่า ผู้อื่นในฐานะอย่างเขาจะทำเช่นนั้นและผู้ใช้สิทธิไม่ต้องรับผิด แต่ถ้าการใช้สิทธิหาเป็นไปตามปกติธรรมชาติไม่ได้ใช้สิทธินอกแนวทางที่ผู้อื่นหากกระทำกันก็ถือว่าผู้ใช้นั้นละเมิดจำต้องใช้สินใหม่ทดแทนตามได้

— ทฤษฎีรับภัยที่ถือหลักเกณฑ์ “การเอาประโยชน์” (Profit) เรียกทฤษฎีนี้ว่า “Théorie du risque-profit” คือถือว่าเมื่อมุกคลได้กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อประโยชน์แห่ง การกระทำ

นั้น หากว่าการกระทำการลับให้ผลร้ายมีภัยขึ้น บุคคลผู้กระทำนี้ก็จะต้องรับภัยนั้น ไม่ควรให้ผู้อื่นรับเเคราะห์ด้วย

อย่างไรเรียกว่าอาประ โยชน์ (Profiter) นั้น ตามธรรมดาย่อมมีความหมายที่กว้างมาก แต่ถ้าเป็นเช่นนี้ “Théorie du risque-profit” หรือทฤษฎีรับภัยที่ลือชาติเกณฑ์การอาประ โยชน์ก็ไม่แตกต่างอะไรมากนัก แต่ต้องกล่าวว่า “Profiter การอาประ โยชน์” ต้องหมายความอย่างแคนว่าเป็นการประกอบการที่หากำไร “faire l' exploitation” เป็นการแสวงหากำไรทางเศรษฐกิจ “Spéculer économiquement” อุปนิสัยคุณของท่านว่า “ผู้ใดสร้าง ควบคุม และจัดการองค์การ ได้อย่างไรหนึ่ง ซึ่งการดำเนินขององค์การนั้น สามารถจะทำความเสียหายให้ผู้อื่นยอมรับติดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการกระทำการขององค์การนั้น ทั้งนี้โดยไม่จำเป็นจะต้องมีปัญหาความผิดจากผู้รับผิดแต่อย่างใด” เป็นภัยอาชีพ ซึ่งผู้ใดก่อผู้นั้นก็ต้องรับผิดชอบจะให้ตกเป็นพับไปกับผู้อื่นไม่ได้กันนี้ ต้องยกย่องในรายของผู้ก่อภัยนั้น

2.5.2 ทฤษฎีความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability)

การพัฒนาของกฎหมายละเมิดในตอนปลายศตวรรษที่ 19 ถึงปัจจุบัน มีลักษณะตรงข้ามกันระหว่าง 2 ทฤษฎี คือตามทฤษฎีแรกนั้น โจทก์จะได้รับการชดใช้ค่าเสินไหมทดแทนก็ต่อเมื่อพิสูจน์ได้ว่าจำเลยก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นกับอีกทฤษฎีหนึ่ง คือ ทฤษฎีความรับผิดชอบโดยเคร่งครัด (Strict Liability) ซึ่งจำเลยต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น แม้จะไม่ปรากฏความลงใจหรือประมาทเลินเล่อแต่อย่างใด หากเราพิจารณาถึงหลักเกณฑ์ความรับผิดตามตั้งแต่เริ่มแล้ว ก็จะเห็นว่าหลักความรับผิดโดยเคร่งครัดไม่ใช่ความคิดใหม่แต่อย่างใด เพราะกฎหมายละเมิดในตอนแรกนั้น ไม่ได้เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบทางศีลธรรม (Moral Responsibility) หรือเรื่องความผิด (Fault) ของผู้กระทำการผิด แต่กฎหมายละเมิดเป็นเรื่องการรักษาความสงบระหว่างบังเจอนโดยทางการจัดการแก้แค้นเป็นส่วนตัว และถึงแม้ว่าการพิจารณาคดีจะมีความรู้สึกผิดศีลธรรมในความรู้สึกของผู้พิพากษา แต่สิ่งนี้ก็ไม่ใช่สิ่งสำคัญ เพราะมีหลักอยู่ว่า “บุคคลผู้ทำให้มีความเสียหายเกิดขึ้นจะต้องจ่ายค่าเสินไหมทดแทน” ดังนั้น บุคคลที่ทำให้ผู้อื่นบาดเจ็บโดยไม่เจตนา หรือประมาทเลินเล่อ ก็ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสินไหมทดแทนให้ เราจึงกล่าวได้ว่าที่แท้จริงแล้วหลักความรับผิดชอบโดยเคร่งครัดเป็นหลักที่เคยปรากฏมาก่อนแล้ว และต่อมาก็ได้ถูกหลักความรับผิดชอบนี้กลับมาใช้ใหม่

อีก แต่ก็เป็นที่น่าสังเกตว่า การที่นำหลักความรับผิด โดยเครื่องครัตนิมมาใช้นี้ไม่ได้เข้ามาในฐานะที่ เป็นการแทนที่หลักความรับผิดเดิมแต่ประการใด หากแต่เข้ามาในฐานะที่เป็นหลักคู่เคียงใน ลักษณะที่เป็นข้อยกเว้นหลักความรับผิดชอบ โดยต้องมีความผิดสำหรับที่นักนิติศาสตร์ยอมรับผิด เดี๋ขาดนี้เป็นหลักการใหม่เพรา

1) ความคดดันทางสังคม สังคมโดยส่วนรวมมีความเห็นว่า การที่ผู้เสียหายต้องกระทำ ผิดซึ่งเป็นต้นเหตุของความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่เขา เพื่อทำให้เขา ได้รับการชดใช้ค่าสิน ใหม่ทดแทน นั้น ไม่เหมาะสมแก่ความต้องการของสังคม การที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นในโรงงานเป็นประจำ และ อุบัติเหตุจากการจราจรก็เพิ่มขึ้น โดยมีคนงานและผู้เสียหาย ได้ถูกศาลปฏิเสธไม่บังคับให้มีการชดใช้ ค่าสิน ใหม่ทดแทนอันเนื่องจากการขาดความผิด (Fault) ในส่วนของจำเลยนั้นทำให้สังคม ไม่อ่าา ยอมทน ได้อีกต่อไป เพราะความเสี่ยงภัยหลายประเทา ได้เกิดขึ้นในสังคม คนในสังคมต้องเสี่ยงที่ จะต้องให้ผู้กระทำการร้ายยอมทนต่อความร้ายแรงในภัยที่เกิดขึ้นแก่เขา³¹ ทั้งๆ ที่ความเสี่ยงภัยนั้นหา ได้เป็นประ โยชน์แก่สังคมส่วนรวมเลย จากความไม่เหมาะสมดังกล่าวที่นี้เอง ทำให้เกิดความคดดัน ทางสังคมเพื่อเร่งให้มีการแก้ไขปัญหานี้ ตัวอย่าง เช่น แรงกดดันจากสภาพแรงงานในอังกฤษทำให้ มีพระราชบัญญัติเกี่ยวกับอุบัติเหตุในโรงงาน ซึ่งความรับผิดของนายจ้างนั้นมีลักษณะเป็นความ รับผิดชอบโดยเครื่องครัด เป็นต้น³²

2) ความคิดเห็นของนักนิติศาสตร์ แต่เดิมนั้นนักนิติศาสตร์เห็นว่า จำเลยต้องรับผิด เนพาะ เมื่อความเสียหายเกิดจากความจงใจของจำเลย เพราะเห็นว่าผลเสียหายที่บุคคลจะต้องรับผิด ควรจะเป็นผลเสียหายอันเนื่องมาจากความจงใจเท่านั้น ดังนั้นแม่จำเลยประมาทเลินเล่อทำให้บุคคล อื่นเสียหาย จำเลยก็ไม่ต้องรับผิด ควรจะเป็นผลเสียหายอันเนื่องมาจากความจงใจเท่านั้น ดังนั้นแม่ จำเลยประมาทเลินเล่อทำให้บุคคลอื่นเสียหาย จำเลยก็ไม่ต้องรับผิด เพราะจำเลยไม่ได้จงใจทำ ซึ่งต่อมาก็มีความคิดเปลี่ยนไปเป็นว่า แม่จำเลยทำโดยประมาทเลินเล่อ ก็ต้องรับผิดโดยเด็ดขาด เป็น ความรับผิดในความเสียหายอันเกิดจากความประมาทเลินเล่อเป็นข้อยกเว้นที่ต้องให้รับผิดแต่ก็มี ลักษณะเป็นกรณีๆ ไป จนกระทั่ง ค.ศ. 1800 จึงมีการวางหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบทั่วไปทาง กฎหมายว่า “โดยความผิด ถ้าเป็นต้นเหตุแห่งความเสียหายผู้กระทำต้องรับผิด” และความผิด (Fault) คือ การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ นั้นเอง และหลักทั่วไปนี้ Grotius เห็นว่าเป็นกฎ ธรรมชาติ (Law of Nature) กล่าวคือหลักพื้นฐานความรับผิดนี้เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นเอง โดยทุกคนยอม รับว่าเป็นสิ่งที่ถูกต้อง จนกระทั่งในตอนต้นศตวรรษที่ 19 นักนิติศาสตร์หลายท่านก็เริ่มเห็นว่าหลัก ความรับผิดจากความผิดนี้ไม่เหมาะสม เช่น L. Josserand กล่าวว่าในศตวรรษที่ผ่านมานักกฎหมาย

³¹ Jolowicz.Herbert.Feliu. (1963). **Lecturrs on Juridprudence.** p. 311.

³² David.Rene. (1980). **English law and Frence law.** p. 158.

ได้อาตัวเองเข้าไปผูกติดกับความผิด (Fault) ซึ่งมักจะไม่ค่อยเหมาะสมกับผู้รับกรรมในอันที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน และถือว่าเป็นข้อบกพร่องที่ไม่เป็นการยุติธรรมแก่ผู้ได้รับเคราะห์กรรมนั้นเลย ข้อบกพร่องและความไม่ยุติธรรมนี้ อาจจะเห็นได้ชัดจากการที่มีความก้าวหน้าทางอุตสาหกรรมเครื่องจักรกล ได้เข้ามาแทนแรงงานของมนุษย์และสัตว์ ผลผลิตใหม่ๆ เพิ่มมากขึ้นจนเกินความคาดหมาย อุบัติเหตุไม่ใช่เป็นเพียงเพิ่มขึ้นเท่านั้น แต่ยังมีอุบัติเหตุในรูปแบบใหม่ที่ไม่เคยปรากฏมาก่อน และมีหน้าตาซ้ำซึ้งเป็นอุบัติเหตุที่เราไม่ทราบสาเหตุด้วย ทำให้ขาดความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล ซึ่งทำให้ไม่มีความรับผิดทางละเมิด นอกจากนี้แม้จะมีการทราบสาเหตุของความเสียหาย แต่ผู้กระทำการก็ไม่อาจได้รับค่าสินไหมทดแทน เพราะไม่อาจแสดงให้ศาลเห็นถึงความผิด (Fault) ของบุคคลโดยเดียว Josserand ได้ทิ้งปัญหาไว้ว่าปัญหาที่ยากมากก็คือ ทำอย่างไร จึงจะหาข้อสรุปที่เหมาะสมได้ และทำอย่างไรผู้กระทำการที่ได้รับความเสียหายจากวัตถุสิ่งของจะได้รับหลักประกันว่า จะได้รับสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากวัตถุสิ่งของนั้น³³

จากการพิจารณาถึงหลักเกณฑ์ความรับผิดโดยเคร่งครัดในประเทศต่างๆ พอกสรุปถักษณะของความผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) ได้ดังนี้

1) บุคคลที่จะต้องรับผิด บุคคลผู้ที่จะต้องรับผิดนั้นการที่เขาต้องรับผิดก็เพราะเขาเป็นบุคคลที่อยู่ในสถานะเช่นนั้น คือสถานะที่เขาเป็นผู้รับผิดชอบ สถานะที่เขาเป็นผู้ดูแล หรือสถานะที่เขาเป็นเจ้าของ ฯลฯ การพิจารณาว่าเขาจะต้องรับผิดเมื่อเขาอยู่ในสถานะใดนั้นขึ้นอยู่กับว่าในสถานะนั้นเขาเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นหรือไม่ หากในสถานะนั้นถือว่าเขาเองเป็นผู้ก่อให้เกิดภัย เขายังต้องรับผิด เพราะความรับผิดโดยเคร่งครัดนั้นขึ้นอยู่กับความเสียหายนั้นเกิดจากความผิดของใคร ด้วยเหตุนี้บุคคลจึงต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น เพราะเขาอยู่ในสถานะของผู้ก่อภัย มิใช่ว่าความรับผิดของเขาก็มาจากความผิดของเขากลับ แต่ประการใด ความเสียหายบางประการเกิดขึ้น แม้ว่าบุคคลที่เกี่ยวข้องจะได้ใช้ความระมัดระวังอย่างสมควรแล้ว ซึ่งหากใช้หลักความรับผิดชอบโดยความผิดแล้ว ก็จะทำให้ผู้เสียหายได้รับบำนาญเคราะห์โดยไม่ได้รับการทดแทนความเสียหาย สำหรับปัญหาว่าบุคคลใดบ้างที่อยู่ในสถานะที่ควรรับผิดตามมาตรฐานนี้ก็ต้องอาศัยหลักทางเศรษฐศาสตร์และการประกันภัย แต่ก็น่าสังเกตว่าความคิดของ Pufendorf (1632-1694) ที่เสนอว่าบุคคลได้ตามที่ได้รับประโยชน์อย่างน้อยที่สุดจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจดังเช่นการใช้ท่าสหรือสัตว์ จะต้องรับผิดเดิมจำนวนในความเสียหายจากการนั้น แม้ว่าเขาจะไม่มีความผิดก็ตาม และประเด็นของ Pufendorf ที่ว่าบุคคลที่ได้ประโยชน์จากทรัพย์ใดๆ ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินนั้น เป็นประเด็นที่สำคัญของความรับผิดโดยเคร่งครัดในฝรั่งเศสในศตวรรษที่ 18 ที่ว่าเมื่อบุคคลได้กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อเอาประโยชน์แห่ง

³³ Von Mehren, Artur. *supa* not 35. p 601.

การกระทำนั้น หากว่าการกระทำการให้ผลร้ายมีขึ้น บุคคลผู้กระทำนี้ก็ต้องรับภัยนั้นไม่ควรให้ผู้อื่นได้รับเคราะห์ด้วย เรียกทฤษฎีนี้ว่า Théorie du risque-profile³⁴ ในแต่ละประเทศ ก็จะมีกฎหมายบัญญัติถึงลักษณะของบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบไว้เป็นการเฉพาะ เนื่องจากมีความคิดว่า หลักความรับผิดโดยเคร่งครัดเป็นหลักที่เป็นข้อยกเว้น ทำให้บุคคลต้องรับผิดโดยเข้าไม่มีความผิด การตีความจึงเป็นไปด้วยความระมัดระวังด้วยความเกรงว่าจะทำให้บุคคลมีความรู้สึกที่ไม่ดีต่อ กฎหมายเจ็บปวด (Suffer) จากกรณีกฎหมายเรื่องลากมิควร ได้ เมื่อเป็นเช่นนี้จึงทำให้ต้องมีการบัญญัติกฎหมายให้ชัดแจ้งถึงสถานะของบุคคลที่ต้องรับผิด เช่นในมาตรา 1384 ของประมวลแพ่งฟรั่งเศส ได้ให้ผู้ดูแล (Gardien) รับผิดใน Road Traffic Act ปี 1953 ของเยอรมันกีให้ผู้ดูแลรถชนต์ (Halter) รับผิด หรือในประมวลกฎหมายแพ่งพาณิชย์ของไทย มาตรา 437 กับบัญญัติให้ผู้ครอบครอง หรือควบคุมดูแลyanพาหนะต้องรับผิด เป็นต้น

2) ทรัพย์ที่เขาต้องรับผิด ความรับผิดชอบโดยเคร่งครัดสำหรับการกระทำการสิ่งของนั้น กฎหมายของบางประเทศก็ได้กำหนดถึงประเภท ชนิด และคุณสมบัติของสิ่งของนั้นๆ เอาไว้ ทั้งนี้ก็เพราการกำหนดถึงลักษณะของสิ่งของดังกล่าว ย่อมเป็นประโยชน์ในการจำกัดขอบเขต มิให้มีหลักการใช้ความรับผิดชอบโดยเคร่งครัดกว้างขวางมากจนเกินไป เพื่อมิฉะนั้นแล้วก็จะ กลายเป็นว่า หลักความรับผิดโดยเคร่งครัดนี้เป็นลักษณะของถึงของกีเพื่อให้มีความชัดเจนในการใช้การตีความกฎหมายได้ยิ่งขึ้น เช่น ศาลฟรั่งเศสเดิมกีเคยตีความคำว่า “สิ่งของ” ในมาตรา 1384 ว่าหมายความเฉพาะสิ่งของที่อันตราย (Dangerous Things) เท่านั้น แต่ในปัจจุบันศาลกีไม่ได้แยก ข้อแตกต่างระหว่างสิ่งของเคลื่อนที่ไปกับสิ่งของที่ไม่เคลื่อนที่ไปในขณะเกิดความเสียหาย ในปัจจุบันศาลฟรั่งเศสจึงตีความว่า “สิ่งของ” ในมาตรา 1384 ว่าหมายความถึงสิ่งหารินทรัพย์ใดๆ ซึ่งอาจจะเป็นyanพาหนะ หรือสิ่งของใดๆ ก็ได้³⁵ ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 437 กับบัญญัติเกี่ยวกับสิ่งของไว้ว่าจะต้องเป็นyanพาหนะอันเดิมค้ายกมาลังเครื่องจักรกลขณะกำลังเดิน ด้วยเครื่องจักรกลหรือทรัพย์อันตรายเท่านั้น

3) ข้อยกเว้นความรับผิด ถึงแม้ว่าความรับผิดโดยเคร่งครัดจะมีความหมายไปในทางที่ว่า เป็นความรับผิดโดยไม่มีข้อยกเว้นกีตาม แต่ความจริงแล้วหากเป็นเช่นนี้ไม่ทั้งนี้เพราถ้าเรา มองย้อนไปคุณภาพที่ทำให้บุคคลต้องรับผิดในลักษณะเช่นนี้ก็จะเห็นได้ว่า เหตุที่เป็นกีเพรา มี ความเสียหายบางประการเกิดขึ้นจากสิ่งของโดยไม่ปรากฏความผิด (Fault) ของบุคคลโดยเด็ด แต่ในขณะเดียวกันกีเห็นสมควรให้บุคคลในบางฐานะต้องรับผิด เช่น ผู้ควบคุม (Control) ผู้ดูแล (Custodian) ฯลฯ ซึ่งต้องรับผิด แม้เขาจะไม่มีความผิดกีตามหลุดพ้นจากความรับผิดได้บ้าง ดังนั้น ที่ว่า “ความรับโดยเคร่งครัด” (Strict Liability) นั้น หมายความถึงความลึกลับของความรับผิดของบุคคลโดย

³⁴ Amos, Sir Maurice Shelon, Amos & Waltion's introduction to French Law (3rd ed). p. 234.

ปราศจากความงใจหรือประมาทเลินเล่อนั้นเอง ถ้าจะแปลให้ตรงตัวแล้วก็น่าจะแปลคำว่า Strict Liability ว่า “ความรับผิดชอบอย่างเคร่งครัด” นั้นเอง ความรับผิดโดยเคร่งครัดนั้นจะต้องไม่ใช่ข้อยกเว้นความรับผิดว่า “บุคคลนั้นไม่ผิด” เพราะความรับผิดโดยเคร่งครัดนี้มิได้มีพื้นฐานอยู่บนความผิดดังนั้น แม้บุคคลที่อยู่ในฐานะที่ต้องรับผิดจะต้องพิสูจน์ได้ว่าเขาไม่มีความผิด³⁵ เขาจึงไม่พ้นความรับผิด สำหรับข้อยกเว้นความรับผิดในการณีความรับผิดชอบโดยเคร่งครัดจะเป็นประการใดนั้น ต้องพิจารณาตามกฎหมายแต่ละประเทศ บางประเทศก็มีกฎหมายบัญญัติถึงข้อยกเว้นรับผิด เอาไว้ชัดเจน เช่น ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 437 มีข้อยกเว้นความรับผิดไว้ในกรณีเหตุสุดวิสัยและความผิดของผู้เสียหายเอง ในบางประเทศแม้จะไม่มีกฎหมายบัญญัติถึงข้อยกเว้นความรับผิดเอาไว้ แต่ศาลก็ได้ออคำพิพากษารหัตฐานเป็นหลักในการกำหนดข้อยกเว้นไว้ เช่น กรณีของศาลฝรั่งเศสได้กำหนดข้อยกเว้นความรับผิดไว้สำหรับเหตุสุดวิสัย แม้ในมาตรา 1384 ประมวลแพ่งและพาณิชย์จะไม่ได้บัญญัติไว้ก็ตาม

³⁵ David.Rene. Op.cit. p. 157.

บทที่ 3

มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจโดยสารรับจ้าง แบบไม่ประจำทาง

ก่อนที่จะศึกษาถึงมาตรการทางกฎหมายในการประกอบธุรกิจโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ตามกฎหมายต่างประเทศและประเทศไทยนั้น โดยศึกษาถึงมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับตัวบุคคลผู้ที่จะประกอบธุรกิจโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางรวมทั้งตัวบุคคลผู้เป็นพนักงานขับรถ และศึกษากฎหมายคุ้มครองสิทธิของผู้ใช้บริการโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางที่ใช้บริการดังกล่าว โดยจะศึกษาตามหลักกฎหมายส่งทางบก กฎหมายรถยนต์ และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าว รวมทั้งกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค ซึ่งเป็นมาตรฐานในการกำหนดเกณฑ์การคุ้มครองผู้ใช้บริการและนำมากำหนดมาตรฐานในการคุ้มครองผู้ใช้บริการประเทศของตน เพื่อใช้ศึกษาเปรียบเทียบวิเคราะห์ประเด็นปัญหาของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ต่อไป

3.1 มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางของประเทศไทย

จากการศึกษาถึงปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง เมื่อพิจารณาแล้วเห็นได้ว่าการประกอบธุรกิจโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง เป็นการประกอบธุรกิจการค้าบริการที่มีลักษณะเป็นการบริการสาธารณะที่รัฐต้องจัดการควบคุมดูแลเพื่อให้ผู้ใช้บริการในการที่จะเดินทางอย่างสะดวก เหนาะสมเพียงพอและปลอดภัย ดังจะกล่าวถึงมาตรการทางกฎหมายต่างที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาต่อไป

3.1.1 มาตรการที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจโดยสารรับจ้างตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

เมื่อการขนส่งมีความสำคัญเพื่อประโยชน์สาธารณะ ดังนั้นรัฐจึงต้องเข้ามาจัดการโดยอาศัยกฎหมายที่รัฐเป็นผู้ออกใช้บังคับ เพื่อให้การจัดการให้เกิดความชัดเจนแน่นอนในการเข้าสู่ภูมิภาคให้บริการขนส่งของผู้ประกอบธุรกิจที่ดำเนินธุรกิจภายในประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริการมีมาตรฐานเพื่อสวัสดิภาพของผู้ใช้บริการ ในหัวข้อนี้จะได้ศึกษาถึงมาตรการทาง

กฎหมายเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบธุรกิจขนส่งที่เป็นเอกชน รัฐวิสาหกิจกับรัฐหรือองค์กรฝ่ายปกครองของรัฐ ในความสัมพันธ์ดังกล่าวนั้นรัฐได้อาศัยมาตรการทางกฎหมาย ไม่ว่าจะเป็นพระราชบัญญัติ พระราชบัญญัติ พระราชกำหนด กฎกระทรวง ประกาศ ระเบียบต่างๆ ที่ออกใช้บังคับผ่านองค์กรฝ่ายบริหารหรือฝ่ายปกครองของรัฐ เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการ วางแผนและควบคุมดูแลให้การประกอบธุรกิจขนส่งเป็นไปในแนวทางที่รัฐเห็นว่าเหมาะสม สอดคล้องกับแนวโน้มนโยบายแห่งรัฐและเพื่อเป็นการคุ้มครองสิทธิของประชาชนให้เกิดความสงบเรียบร้อยในประเทศ

3.1.1.1 ประเภทของรถโดยสารที่ใช้ให้บริการในการประกอบธุรกิจรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง

ธุรกิจการขนส่งด้วยรถโดยสารมีความสำคัญทั้งทางตรง และทางอ้อม ต่อเศรษฐกิจของประเทศไทย ในทางตรงนั้น มีผู้มีงานทำในธุรกิจการขนส่งผู้โดยสารเกือบ 600,000 คน ทั่วประเทศ³⁶ หรือเกือบร้อยละ 2 ของผู้มีงานทำทั้งหมดในประเทศไทย ส่วนในทางอ้อมนั้น การขนส่งผู้โดยสารมีความสำคัญอย่างมากต่อความสามารถในการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม ของประชาชน การขนส่งผู้โดยสารเป็นปัจจัยหลักที่เอื้อให้ประชาชนสามารถเข้าสู่แหล่งงานและแหล่งกิจกรรมต่างๆ ที่มีจำนวนจำกัดต่อชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารแบ่งตามมาตรฐานของกรรมการขนส่งทางบก (กฎกระทรวง ฉบับที่ 4 มีดังนี้)

1) ประเภทรถโดยสารมาตรฐาน 1 ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522³⁷

รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 1 คือ รถปรับอากาศพิเศษ คือ รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร ที่มีการกำหนดห้องผู้โดยสารเป็นสัดส่วนแยกจากห้องผู้ขับรถ ซึ่งรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งเกิน 30 ที่นั่ง โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืน ซึ่งมีคําชี้ เป็นคําชี้รถโดยสารมีที่ทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ สำหรับที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่มอุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์นั้น จะมีหรือไม่ก็ได้ แต่ไม่มีห้องสุขภัณฑ์

รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งเกิน 30 ที่นั่ง และมีที่สำหรับผู้โดยสารยืนซึ่งคําชี้เป็นคําชี้รถโดยสาร มีที่ทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ สำหรับที่เก็บ

³⁶ สำนักงานสถิติแห่งชาติ. ข้อมูลผู้มีงานทำในไตรมาส 3 ปี 2547

³⁷ กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, ข้อ 10 (1).

สัมภาระ อุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์นั้น จะมีหรือไม่ก็ได้ แต่ไม่มีที่สำหรับเตรียมอาหาร และเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์

รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งตั้งแต่ 21 ถึง 30 ที่นั่ง โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืน ซึ่งมีคัสซี เป็นคัสเซอร์โดยสาร มีทางเข้าลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถสำหรับที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม อุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์ จะมีหรือไม่ก็ได้ แต่ไม่มีห้องสุขภัณฑ์

รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งตั้งแต่ 21 ถึง 30 ที่นั่ง และมีที่สำหรับผู้โดยสารยืนซึ่ง มีคัสซี เป็นคัสเซอร์โดยสาร มีทางเข้าลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ

สำหรับที่เก็บสัมภาระ อุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์นั้น จะมีหรือไม่ก็ได้ แต่ไม่มีที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์

รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งไม่เกิน 20 ที่นั่ง โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืน ซึ่งคัสซี จะเป็นคัสเซอร์โดยสาร หรือไม่ก็ได้มีทางเข้าลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ จะมีที่เก็บสัมภาระด้วยหรือไม่ก็ได้

หมายความว่า รถที่มีคัสซี เป็นคัสเซอร์โดยสาร มีทางเข้าลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายรถโดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืน มีเครื่องปรับอากาศ มีที่เก็บสัมภาระไว้โดยเฉพาะ มีที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม มีอุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์ และมีห้องสุขภัณฑ์

2) ประเภทรถโดยสารมาตรฐาน 2 ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก

พ.ศ. 2522³⁸

รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 2 จะเป็นรถปรับอากาศ โดยแยกเป็นรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งเกิน 30 ที่นั่ง โดยไม่มีกำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืน ซึ่งมีคัสเซอร์โดยสาร มีทางเข้าลงด้านข้างหรือด้านท้ายของรถ และมีที่สำหรับเก็บสัมภาระ จะมีอุปกรณ์เครื่องเสียงหรือไม่ก็ได้ แต่ไม่มีที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และไม่มีห้องสุขภัณฑ์ แต่สำหรับรถโดยสารที่มีจำนวนที่นั่งเกิน 30 ที่นั่ง และมีที่สำหรับผู้โดยสารสำหรับยืน ซึ่งมีทางเข้าลงด้านข้างหรือท้ายรถเท่านั้น

สำหรับรถโดยสารที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งตั้งแต่ 21 ถึง 30 ที่นั่ง มีทั้ง ไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืน และมีที่สำหรับผู้โดยสารยืน ซึ่งมีคัสซี เป็นคัสเซอร์โดยสาร มีทางเข้าลงด้านข้างหรือด้านหลังของรถ

³⁸ กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522,
ข้อ 10 (2).

สำหรับที่เก็บสัมภาระที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม อุปกรณ์ให้เสียง และประชาสัมพันธ์จะมีหรือไม่ก็ได้แต่ไม่มีห้องสุขภัณฑ์

สำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งไม่เกิน 20 ที่นั่ง โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืน ซึ่งคัสซีจะเป็นคัสเซอร์โอลโดยสาร หรือไม่ก็ได้ มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือด้านท้ายของรถ จะมีที่เก็บสัมภาระด้วยหรือไม่ก็ได้

3) ประเภทรถโดยสารมาตรฐาน 3 ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522³⁹

รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 3 คือ รถที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ ซึ่งหมายความว่า โดยแบ่งเป็นประเภทตามจำนวนที่นั่งได้ดังนี้ รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่ง 30 ที่นั่ง และมีที่สำหรับผู้โดยสารยืน ซึ่ง คัสซีเป็นคัสเซอร์โอลโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือด้านท้ายของรถ ไม่มีที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์ และรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งเกิน 30 ที่นั่ง โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืน ซึ่งคัสซีเป็นคัสเซอร์โอลโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือด้านท้ายของรถ มีที่เก็บสัมภาระ แต่ไม่มีที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์

สำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งตั้งแต่ 21 ถึง 30 ที่นั่ง และมีที่สำหรับผู้โดยสารยืน ซึ่งคัสซี เป็นคัสเซอร์โอลโดยสาร หรือไม่ก็ได้ มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือด้านท้ายของรถ ไม่มีที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์ และรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งตั้งแต่ 21 ถึง 30 ที่นั่ง โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืน ซึ่ง คัสซีเป็นคัสเซอร์โอลโดยสาร หรือไม่ก็ได้ มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือด้านท้ายของรถ มีที่เก็บสัมภาระ แต่ไม่มีที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์

สำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งตั้งแต่ 13 ถึง 24 ที่นั่ง โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืน ซึ่งคัสซี เป็นคัสเซอร์โอลโดยสาร หรือไม่ก็ได้ มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือด้านท้ายของรถ และจะมีที่เก็บสัมภาระหรือไม่ก็ได้

สำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งไม่เกิน 12 ที่นั่ง โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืน ซึ่งคัสซี เป็นคัสเซอร์โอลโดยสาร หรือไม่ก็ได้มีทางขึ้นลงด้านข้าง หรือด้านท้ายของรถ และจะมีที่เก็บสัมภาระหรือไม่ก็ได้

³⁹ กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, ข้อ 10 (3).

4) ประเภทรถโดยสารมาตรฐาน 4 ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 4 คือ รถสองชั้นซึ่งหมายความว่า รถสองชั้นที่มีเครื่องปรับอากาศและไม่มีเครื่องปรับอากาศคือ รถสองชั้นปรับอากาศ ซึ่งมีคัสซี เป็นคัสซีรถโดยสารมีทางขึ้นลงทางด้านข้างและมีทางขึ้นลงชั้นบนภายในตัวรถอย่างน้อยหนึ่งทาง โดยชั้นล่างกำหนดให้มีที่สำหรับผู้โดยสารยืน มีเครื่องปรับอากาศไม่มีที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับ เตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์ รถสองชั้นที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซี รถโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้าง และมีทางขึ้นลงชั้นบนภายในตัวรถอย่างน้อยหนึ่งทาง โดยชั้นล่าง กำหนดให้มีที่สำหรับผู้โดยสารยืน ไม่มีที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และ ห้องสุขภัณฑ์⁴⁰

จากการศึกษาพบว่าประเภทของรถโดยสารรับจ้างที่ให้บริการนั้นร้อยละ 42 ของรถโดยสารทั้งหมดเป็นรถปรับอากาศพิเศษ มาตรฐาน 1 จำนวนรองลงมา คือ รถโดยสารสองชั้น มาตรฐาน 4 และรถโดยสารธรรมดามาตรฐาน 3 ตามลำดับ ส่วนประเภทในการให้บริการของ กลุ่มรถโดยสารรับจ้าง ซึ่งเป็นลักษณะของการให้บริการเพื่อการรับจ้าง เพื่อการข้ามHEMA และ ที่ศูนย์ฯ และส่วนหนึ่งเป็นการให้บริการ เป็นการรับรองการเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย⁴¹

3.1.2 ผู้เกี่ยวข้องและหลักเกณฑ์การอนุญาตในการประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้าง แบบไม่ประจำทาง

จากการที่ปัจจุบันปัญหาในเรื่องที่เกี่ยวกับผู้ที่ประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสาร รับจ้างแบบไม่ประจำทาง ได้รับใบอนุญาตในการประกอบธุรกิจดังกล่าวในชั้นสำหรับหลักเกณฑ์ การอนุญาตจะต้องเป็นไปตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อเป็นการควบคุมและ ตรวจสอบการประกอบธุรกิจรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง

⁴⁰ กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, ข้อ 10 (4).

⁴¹ สถาบันขนส่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (2548). โครงการศึกษาเพื่อกำหนดยุทธศาสตร์เชิงรุกในการ ปิดเสร็จการค้าบริการสาขาขนส่งทางบกรายงานฉบับสมบูรณ์. หน้า 38.

3.1.2.1 การประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง

การประกอบธุรกิจให้บริการขนส่งคนโดยสารมีความสำคัญ เพื่อประโยชน์สาธารณะดังนั้นรัฐจึงต้องเข้ามาจัดการ โดยอาศัยกฎหมายที่รัฐเป็นผู้ออกใช้บังคับ เพื่อให้เกิดความชัดเจนแน่นอน ในการสู่ฐานะผู้ให้บริการขนส่งของผู้ประกอบธุรกิจที่ดำเนินธุรกิจภายในประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริการมีมาตรฐาน เพื่อสวัสดิภาพของผู้ใช้บริการ จากการศึกษาถึงมาตรการทางกฎหมาย ที่เกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบธุรกิจขนส่งที่เป็นเอกชนกับรัฐ ในความสัมพันธ์ดังกล่าวนั้นรัฐได้อาศัยมาตรการทางกฎหมาย ไม่ว่าจะเป็น พระราชบัญญัติ พระราชบัญญัติ พระราชกำหนด กฎกระทรวง ประกาศ ระเบียบต่างๆ ที่ออกใช้บังคับผ่านองค์กรฝ่ายบริหารหรือฝ่ายปกครองของรัฐ เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการวางแผนระเบียน และควบคุมดูแลให้การประกอบธุรกิจขนส่ง เป็นไปในแนวทางที่สอดคล้องกับแนวโน้มนายแห่งรัฐ และเพื่อเป็นการคุ้มครองสิทธิของประชาชน

3.1.2.2 หลักเกณฑ์การขอใบอนุญาตผู้ประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้าง

ทั้งนี้ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้แบ่งการประกอบธุรกิจการขนส่งทางถนน โดยการแบ่งการขนส่งทางถนนออกเป็น 2 ประเภท ตามลักษณะภูมิศาสตร์และการแบ่งการขนส่งทางถนน ออกเป็นในลักษณะการประกอบธุรกิจ ก่อสร้าง หรือ การขนส่งผู้โดยสาร โดยทางถนนระหว่างจังหวัดที่เป็นการขนส่งภายในประเทศ ทั้งนี้ ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 (6) และการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศทั้งนี้ ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 (7)⁴² ส่วนการแบ่งการขนส่งทางถนนตามลักษณะการประกอบธุรกิจสามารถแบ่งได้เป็น 4 ประเภท คือการขนส่งประจำทางตามมาตรา 4 (2) การขนส่งไม่ประจำทางตามมาตรา 4 (3) การขนส่งโดยรถขนาดเล็กตามมาตรา 4 (4) การขนส่งส่วนบุคคลตามมาตรา 4 (5) ซึ่งตามพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดให้มีใบอนุญาตในการประกอบธุรกิจการขนส่งทางบกทั้ง 4 ประเภทข้างต้นด้วยตามที่กำหนดไว้ตามมาตรา 27 ในอนุญาตประกอบธุรกิจขนส่งมีลักษณะคือ⁴³

- 1) ใบอนุญาตประกอบธุรกิจขนส่งประจำทาง
- 2) ใบอนุญาตประกอบธุรกิจขนส่งไม่ประจำทาง
- 3) ใบอนุญาตประกอบธุรกิจขนส่งโดยรถขนาดเล็ก
- 4) ใบอนุญาตประกอบธุรกิจขนส่งส่วนบุคคล

⁴² ทัศนีย์ สิราเริย์กุล. (2547). กฎหมายบังคับในการจัดระเบียบการขนส่ง. หน้า 2.

⁴³ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 27.

ในส่วนของใบอนุญาตได้มีข้อกำหนดไว้ว่าใบอนุญาตประกอบธุรกิจขนส่งประจำทาง ใบอนุญาตประกอบธุรกิจขนส่งไม่ประจำทาง หรือใบอนุญาตประกอบธุรกิจขนส่งโดยรถบناดเล็กให้ใช้เป็นใบอนุญาตประกอบธุรกิจขนส่งส่วนบุคคลได้⁴⁴ และยังมิห้ามผู้ใดรับใบอนุญาตประกอบธุรกิจขนส่งใช้รถพิเศษตามที่ระบุไว้ เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากนายทะเบียนเป็นครั้งคราว ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก กลางกำหนด⁴⁵

3.1.2.3 หลักเกณฑ์คุณสมบัติของผู้ขออนุญาตประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง

ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดคุณสมบัติของผู้ขออนุญาตประกอบกิจกรรมการขนส่งรถรับจ้าง ทั้งนี้ในการประกอบธุรกิจการขนส่งทางบกทุกประเภท จะต้องได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนก่อน ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 23 ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบธุรกิจขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยรถบนาดเล็ก หรือการขนส่งส่วนบุคคล เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียน หลักเกณฑ์การขออนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตาม หลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง⁴⁶ โดยในมาตรา 24 ได้กำหนดคุณสมบัติของผู้ประกอบธุรกิจขนส่งประจำทางหรือไม่ประจำทาง และรถบนาดเล็กไว้ว่า⁴⁷

1) ต้องมีสัญชาติไทย (กรณีเป็นบุคคลธรรมดा)

2) กรณีเป็นห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชน จำกัด สำหรับห้างหุ้นส่วนจำกัดทะเบียนในกรณีที่เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญนิติบุคคล เป็นหุ้นส่วนทั้งหมด ต้องมีสัญชาติไทย และในกรณีที่เป็นห้างหุ้นส่วนจำกัด ผู้เป็นหุ้นส่วนจำนวนไม่จำกัดความรับผิดทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย และทุนของห้างหุ้นส่วนจำกัดนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ด ต้องเป็นของผู้เป็นหุ้นส่วนซึ่งเป็นบุคคลธรรมด้าและมีสัญชาติไทย และในกรณีที่เป็นบริษัทจำกัด กรรมการบริษัทจำนวนไม่น้อยกว่า กึ่งหนึ่งต้องมีสัญชาติไทย และทุนของบริษัทจำกัดนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดต้องเป็นของผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นบุคคลธรรมด้าและมีสัญชาติไทย หรือต้องเป็นของห้างหุ้นส่วนสามัญจำกัดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัดหรือบริษัทจำกัด หรือต้องเป็นของกระทรวงทบวง กรม กรุงเทพมหานคร องค์กรบริหารส่วนจังหวัด เทศบาล เมืองพัทยา รัฐวิสาหกิจ

⁴⁴ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 27 วรรค 2.

⁴⁵ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 27 วรรค 3.

⁴⁶ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 23.

⁴⁷ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 24.

ตามกฎหมายว่าด้วยบริษัทการ งบประมาณ หรือองค์การของรัฐตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งองค์การของรัฐบาลหรือตามกฎหมายว่าด้วยการน้ำฯ และบริษัทจำกัดนั้นต้องไม่มีข้อบังคับ อนุญาตให้มีการออกหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ และในกรณีที่เป็นบริษัทมหาชนจำกัด กรรมการบริษัทจำนวนไม่น้อยกว่า กึ่งหนึ่งต้องมีสัญชาติไทย และทุนของบริษัทมหาชนจำกัด นั้นไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมดต้องเป็นของผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นบุคคลธรรมด้า และมีสัญชาติไทย

ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัดเป็นห้างหุ้นส่วนสามัญ จดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด ผู้ถือหุ้นดังกล่าวจะต้องมีลักษณะตามที่กล่าวมาแล้วในเบื้องต้น แล้วแต่กรณี

ซึ่งตามที่กำหนดในมาตรา 24 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เป็นเรื่องคุณสมบัติของประกอบธุรกิจขนส่ง และได้ให้กระทรวงคมนาคมกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการขออนุญาตไว้ตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งได้กำหนดรายละเอียดไว้⁴⁸ ซึ่งจะเห็นได้ว่า บทบัญญัติของกฎหมายปัจจุบันไม่ได้กำหนดเงื่อนไขความเหมาะสมในการประกอบธุรกิจของผู้ประกอบธุรกิจขนส่งเลย เปิดช่องให้ผู้ที่ขาดความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับการบริหารจัดการขนส่งเข้ามาประกอบธุรกิจขนส่งทางถนนได้ ในกรณีผู้ประกอบธุรกิจขนส่งคนโดยสาร ไม่ประจำทาง

สำหรับหน้าที่ของผู้ประกอบธุรกิจขนส่งทางบก ไม่ว่าจะเป็น การขนส่งประเภทใดจะต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยผู้ประกอบธุรกิจจะต้องจัดให้มีสมุดประจำรถ ประวัติของผู้ประจำรถและจะต้องทำรายงานการขนส่ง และอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่ง⁴⁹ ในส่วนด้านความปลอดภัยผู้ประกอบธุรกิจจะต้องจดให้มืออุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง⁵⁰ แต่สำหรับผู้ประกอบธุรกิจขนส่ง ไม่ประจำทางหรือที่เรียกว่ารถโดยสารรับจ้าง คือ ผู้ประกอบธุรกิจจะต้องไม่แย่งผลประโยชน์กับผู้ประกอบธุรกิจที่ได้รับอนุญาตนั้นส่งประจำทาง และไม่ขนส่งลักษณะเดียวหรือคล้ายกับผู้ประกอบธุรกิจขนส่งประจำทาง⁵¹ แต่ในเรื่องหลักประกันความเสียหายผู้ประกอบธุรกิจจะต้องวางแผนหลักทรัพย์ (พันธบัตรเงินสด หรือสัญญาประกันภัย) สำหรับชดใช้ค่าเสียหายที่เป็นค่าใช้จ่ายเบื้องต้น เพื่อประกันความ

⁴⁸ กฎหมายฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522.

⁴⁹ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 35.

⁵⁰ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 36.

⁵¹ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 40.

เสียหายอันเกิดแก่ชีวิตร่างกายของบุคคลภายนอก หรือผู้ซึ่งประกอบธุรกิจนั้นส่งต้องรับผิดชอบเนื่องจากการขนส่งของตน โดยหลักทรัพย์นี้ไม่อยู่ในความรับผิดชอบแห่งการบังคับคดี⁵²

กรณีนี้ ผู้ประกอบธุรกิจให้บริการขนส่งผู้โดยสาร และผู้ว่าจ้างสามารถตกลงราคาและระดับการให้บริการกันได้เอง ประกอบกับผู้ประกอบธุรกิจให้บริการขนส่งผู้โดยสาร ไม่ประจำทาง ที่มีจำนวนมากจึงทำให้มีการแบ่งขันอย่างเสรีอยู่แล้วทั้งในแง่คุณภาพการให้บริการ และราคา ดังนั้นภาครัฐจึงไม่ควรเข้าไปแทรกแซงโดยเฉพาะในแง่ของคุณภาพการให้บริการและราคา เพราะจะทำให้เกิดความไม่มีประสิทธิผลทางเศรษฐศาสตร์โดยไม่จำเป็น ทั้งนี้ผู้บริโภคที่ได้รับความไม่เป็นธรรมจากการให้บริการอาจร้องเรียนกับสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคได้อย่างไรก็ได้ ภาครัฐยังคงต้องกำกับดูแลในแง่ของความปลอดภัย และ ความรับผิดชอบต่อสังคมโดยรวมในเมืองอื่นๆ เช่น การประกันภัยฯ ฯ ในลักษณะเดียวกับผู้ประกอบธุรกิจขนส่งรถโดยสารประจำทาง ทั้งนี้ อนุญาตให้ผู้ประกอบธุรกิจขนส่งสามารถเข้าสู่ตลาดนี้ได้อย่างเสรี แต่มีการกำหนดคุณสมบัติของผู้ประกอบธุรกิจขนส่ง คล้ายกับการขนส่งผู้โดยสารประจำทาง

3.1.3 หน้าที่ของผู้ประกอบธุรกิจให้บริการขนส่งผู้โดยสาร และหน่วยงานที่รับผิดชอบในการกำกับดูแลการประกอบกิจธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง

การขนส่งผู้โดยสารเป็นธุรกิจการให้บริการที่มีความสำคัญ และมีความจำเป็นต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของประชาชน และถือว่าเป็นกิจการสาธารณูปโภคโภคที่รัฐจำเป็นต้องยื่นมือเข้ามา มีบทบาทและความคุณ เพื่อให้มาตรฐานและความยุติธรรมทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ความจำเป็นที่รัฐต้องเข้ามาควบคุมคุ้มครอง เพื่อให้การบริการได้มาตรฐานและสอดคล้องกับความต้องการของผู้บริโภค การควบคุมด้านการดำเนินงาน โดยควบคุมการให้บริการที่ปลอดภัยและยุติธรรม

3.1.3.1 หน้าที่ของการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง

หน้าที่ของการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง มีผลดีต่อผู้ประกอบธุรกิจ พนักงานขับรถ แล้วที่สุดผลกระทบย่อมเกิดขึ้นกับผู้ใช้บริการซึ่งเป็นผู้บริโภค จากการบริการนั้นด้วย ดังนั้นการประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางมีความสำคัญต่อสภาพสังคมเศรษฐกิจของประเทศไทยนั้นๆ และการสร้างมาตรฐานทางกฎหมายเข้ามาควบคุมดูแลให้การประกอบธุรกิจดังกล่าวรัฐสามารถควบคุมดูแล อันเป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการ ได้ดังนี้

⁵² พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 52, 53.

1) หน้าที่ของการขนส่งผู้โดยสาร⁵³

หน้าที่ของการขนส่งผู้โดยสาร การขนส่งผู้โดยสารทำหน้าที่ผลิตบริการเพื่อบำบัดความต้องการของมนุษย์ ในการเดินทางจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งให้เกิด ผลกระทบประโยชน์ด้านเวลาและสถานที่ขึ้น ก่อรากคือการขนส่งผู้โดยสารไม่ได้ทำให้ผู้โดยสารที่นั่นข้ายานเกิดคุณค่าหรือผลกระทบประโยชน์ด้านรูปธรรมเพิ่มขึ้นเลย มีแต่ทำให้ผู้โดยสารที่ถูกขนข้ายานมีสภาพทางรูปธรรมแย่ลงกว่าเดิมหรือเท่าเดิม แต่การขนส่งผู้โดยสารจะทำหน้าที่ในการเคลื่อนย้ายบุคคลให้เกิดผลกระทบประโยชน์ด้านเวลาและสถานที่โดยทำให้ผู้ใช้บริการได้รับผลกระทบประโยชน์เพิ่มจากการเดินทางที่เคลื่อนย้ายไปและไปถึงที่หมาย ตามเวลาที่เป็นประโยชน์ตามต้องการ จึงเห็นได้ว่าการขนส่งผู้โดยสารทำหน้าที่เปลี่ยนสะพานเชื่อมการเดินทางของบุคคลจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง ตามความประสงค์ของผู้เดินทางเพื่อให้เกิดผลกระทบประโยชน์ด้านเวลาสถานที่

2) หน้าที่ของการขนส่งผู้โดยสารที่มีต่อเศรษฐกิจของประเทศ⁵⁴

ประกอบธุรกิจรถโดยสาร ไม่ประจำทางมีความสำคัญทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อเศรษฐกิจของประเทศ เนื่องจากการขนส่งผู้โดยสารเป็นปัจจัยพื้นฐาน (Infrastructure) ในการพัฒนาประเทศซึ่งเป็นการรับขนคนโดยสารในแต่ละคราวเป็นจำนวนมากและให้ความสะดวกและรวดเร็วแก่ผู้ใช้บริการในการเดินทางและเป็นการขนส่งที่ช่วยลดค่าใช้จ่ายตั้งน้ำ้หนึ่ง อาจกล่าวได้ว่าความสำคัญของการขนส่งผู้โดยสารที่มีต่อเศรษฐกิจของประเทศได้ดังต่อไปนี้

(1) ทำให้เกิดการกระจายรายได้และลดปัญหาการว่างงานเพื่อการประกอบธุรกิจรถโดยสาร ไม่ประจำทางถือเป็นการสร้างงานให้กับผู้ประกอบอาชีพพนักงานขับรถ และเนื่องจากการขนส่งคนโดยสารทำการเคลื่อนย้ายแรงงานที่จากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งที่ต้องการแรงงานเป็นจำนวนมาก

(2) ทำให้นักธุรกิจสามารถเดินทางติดต่อกันได้ทั่วภัยในประเทศและระหว่างประเทศ ยิ่งมีการจัดงานมหกรรมแสดงสินค้านานาชาติขึ้นที่ใด การขนส่งคนโดยสารจะรับส่งคนส่วนนักธุรกิจจากการทุกมุมโลกไปช่วงงาน ทำให้เกิดการค้าขายกันขึ้น เป็นผลให้เศรษฐกิจของประเทศดีขึ้น

(3) การขนส่งคนโดยสารทำรายได้ให้กับประเทศอย่างมหาศาล เนื่องจากมีผู้นิยมเดินทางท่องเที่ยวมากขึ้น การขนส่งคนโดยสารจะขนส่งนักท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่

⁵³ บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. (2548). เล่มเดิม. หน้า 6.

⁵⁴ นันท์นภัส ตั้มมั่นยุติธรรม. (2549). ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถโดยนั่งรับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน. หน้า 27-28.

ต้องการ ซึ่งการท่องเที่ยวนั้นทำให้เกิดรายได้ในด้านอื่นๆ ตามมาด้วย (Multiplier Effect) เช่นรายได้จากอาหารเครื่องดื่ม รายได้จากการจำหน่ายสินค้าจากการนำเที่ยวเป็นต้น

(4) การขนส่งคนโดยสารทำให้เกิดการร่วมมือทางเศรษฐกิจและการลงทุน โดยการขนส่งผู้โดยสารช่วยให้มีการลงทุนทั้งทางตรงและทางอ้อม การลงทุนทางตรงนี้ การขนส่งคนโดยสารเป็นธุรกิจหนึ่งที่ต้องลงทุน ในขณะเดียวกันก็อาจขนย้ายนักธุรกิจต่างชาติเข้ามาลงทุนในประเทศอันเป็นการลงทุนทางอ้อม นอกจากนี้ยังก่อให้เกิดความร่วมมือในการลงทุนร่วมกันระหว่าง การขนส่งคนโดยสารภายในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งเป็นการร่วมมือในทางเศรษฐกิจของประเทศอีกด้วย

3) หน้าที่ของการขนส่งคนโดยสารที่มีต่อสังคม

การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและความเจริญของนั้น นับเป็นได้ว่าเป็นผลมาจากการขนส่งเป็นความสำคัญของการขนส่งคนโดยสารที่มีต่อสังคมพิจารณาได้คือ

(1) การขนส่งคนโดยสารทำให้การติดต่อสัมภาระตัวเร็ว ประชาชนสามารถตั้งถิ่นฐานกระจายไปก่อให้เกิดชุมชนใหม่ๆ ขึ้นตามชานเมืองอันเป็นการขยายเมือง เช่น ปัจจุบันประชาชนนิยมตั้งบ้านเรือนแยกชานเมืองมากขึ้น ไม่จำเป็นต้องมาแออัดกันอยู่ในใจกลางเมือง ลักษณะของการเปลี่ยนแปลงนี้ทำให้อา钠บริเวณของเมืองขยายออกไปมากขึ้น

(2) การขนส่งคนโดยสารช่วยให้การติดต่อระหว่างชุมชนเป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็ว ไม่ว่าจะเป็นชุมชนระหว่างชุมชนระหว่างชนบทกับเมือง หรือระหว่างเมืองกับเมือง หรือภายในเมืองเดียวกันทำให้ลดการแบ่งแยกของสังคมหรือลดความรู้สึกของประชาชนในลักษณะที่ลูกແบ่แขกให้ห่างจากกัน

(3) การขนส่งคนโดยสารทำให้สามารถกระจายสถานศึกษาไปยังท้องถิ่นต่างๆ ได้อย่างเหมาะสม เช่น สมัยก่อนวิทยาลัยและมหาวิทยาลัยจะมีอยู่ในกรุงเทพ เท่านั้นแต่ปัจจุบันนี้เนื่องจากการขนส่งสะดวก วิทยาลัยและมหาวิทยาลัยก็ได้รับการขยายไปตามภูมิภาคต่างๆ เพื่อให้ประชาชนได้เข้าถึงการศึกษา อันเป็นการสร้างความเจริญทางการให้แก่ภาคต่างๆ ของประเทศ ความเดินทางช่วยให้ประชาชนหรือนักศึกษาสามารถเดินทางไปแสวงหาวิชาความรู้ ตามสถาบันการศึกษาดังนั้น มาตรฐานการศึกษาของประชาชนโดยทั่วไปจะได้รับการปรับปรุงให้สูงขึ้น⁵⁵

⁵⁵ ประชด ไกรเณตร. (2532). การจัดการขนส่งสินค้า. หน้า 20-21.

(4) การขนส่งคนโดยสารช่วยให้มาตรฐานการครองชีพดีขึ้น เนื่องจากการขนส่งคนโดยสาร สามารถน้ำหนักแรงงานจากที่หนึ่งไปทำงานอีกที่หนึ่งภายในท้องถิ่นหรือต่างท้องถิ่นได้ทำให้ประชาชนมีงานทำมากขึ้น มีรายได้เพิ่มขึ้นและมีมาตรฐานการครองชีพดีขึ้นด้วย

(5) การขนส่งคนโดยสารช่วยให้เกิดการการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมซึ่งกันและกันเนื่องจาก การขนส่งคนโดยสารทำให้เกิดการเดินทางไปมาสะดวกรวดเร็ว จึงมีการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมซึ่งกันและกันระหว่างท้องถิ่นขึ้น เช่นมีการนำนาฏศิลป์ไทยไปเผยแพร่ยังประเทศต่างๆ เป็นต้น⁵⁶

(6) การขนส่งคนโดยสารช่วยให้การปกครองเป็นไปด้วยดี เนื่องจากการขนส่งคนโดยสาร สามารถทำให้การติดต่อระหว่างชุมชนเป็นไปได้อย่างสะดวกรวดเร็วเป็นเหตุให้นโยบายต่างๆ ของรัฐบาลสามารถไปถึงประชาชนในชุมชนต่างๆ ได้อย่างรวดเร็ว ก่อให้เกิดการเข้าใจในการปกครอง

(7) การขนส่งคนโดยสารช่วยให้ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศดีขึ้น เนื่องจากการขนส่งคนโดยสารสามารถส่งผู้นำทางการเมืองหรือการทหารไปเจริญความสัมพันธ์กับต่างประเทศได้อย่างรวดเร็ว ก่อให้เกิดความสัมพันธ์ระหว่างประเทศอย่างแน่นแฟ้นดังกรณีการที่กรมขนส่งทางบกได้ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการเจราและดำเนินการด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศทั้งในกรอบทวิภาคีและพหุภาคีทำให้เกิดการเปิดเสรีของผู้ประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าไทย-ลาว ทำให้มีการเปิดการเดินรถโดยสารประจำทางระหว่างประเทศและอำนวยความสะดวก ความสะดวกในการสัญจรของบุคคลและyanพานะ ไทย-ลาว ทำให้ลดลงต่ำส่วนบุคคลของประเทศไทยสามารถเดินทางผ่านเข้า-ออก ระหว่างประเทศไทย-ลาว โดยขอรับหนังสืออนุญาตขับรถระหว่างประเทศได้ที่กรมขนส่งทางบก หรือสำนักงานขนส่งจังหวัดทั่วประเทศ⁵⁷

3.1.3.2 มาตรการควบคุมและจัดระเบียบการขนส่งโดยรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง

ภายใต้พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กรมการขนส่งทางบก มีบทบาทและหน้าที่ในการควบคุมและจัดระเบียบการขนส่ง คน สัตว์ และสิ่งของโดยทางบกที่ใช้รถเป็นyanพานะ ทั้งการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก และการขนส่งส่วนบุคคล เพื่อให้การขนส่งเกิดความรวดเร็ว มีประสิทธิภาพให้บริการที่ดีพอปลดภัย ประทัย เป็นธรรมและเอื้อต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม

⁵⁶ บุญเดิค จิตต์วัฒนา. เล่มเดิม. หน้า 9.

⁵⁷ นันท์นภัส ตั้งมั่นยุทธธรรม. เล่มเดิม. หน้า 29.

รถโดยสารไม่ประจำทางเป็นรถที่ใช้รับจ้างขนส่งคนโดยสารประเภทหนึ่งซึ่งไม่มีการจำกัดเส้นทางมีบทบาทสูงในการรับส่งนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ การรับส่งพนักงานของโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ ตลอดจนการเดินทางทำธุระทั่วไปของประชาชน ซึ่งหากรถดังกล่าวมีปริมาณที่เหมาะสม มีมาตรฐานด้านตัวรถและบริการที่ดี ก็จะเป็นผลดีต่อภาพรวมเศรษฐกิจการขนส่งของประเทศไทย ประกอบกับบันดั้งแต่ พ.ศ. 2530 เป็นต้นมา รัฐบาลได้สนับสนุนและมีนโยบายส่งเสริมด้านการท่องเที่ยว โดยพยายามให้ทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศได้ท่องเที่ยวในประเทศไทยมากขึ้น จึงทำให้จำเป็นมีรถโดยสารไม่ประจำทางที่มีคุณภาพดีในจำนวนที่เพียงพอสำหรับให้บริการนักท่องเที่ยวและประชาชนทั่วไปดังนั้นจึงจำเป็นที่จะต้องกำหนดกรอบนโยบายและแนวทางการพัฒนาการการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสารที่สำคัญดังนี้

1) มาตรการควบคุมและการจัดระบบเบี้ยนรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง

การปรับปรุงพิจารณากำหนดจำนวนจำนวนรถที่เหมาะสมอยู่เป็นประจำโดยคำนึงถึงความต้องการวิเคราะห์ศึกษา ปรับปรุง จำนวนรถโดยสารไม่ประจำทางที่เหมาะสมของแต่ละจังหวัดทุกๆ 2 ปี เพื่อให้ได้ข้อมูลในการประกอบธุรกิจพิจารณาข้อนโยบายใหม่ หรือขอเพิ่มรถเพื่อให้จำนวนสอดคล้องกับความต้องการการใช้รถโดยสารไม่ประจำทางของแต่ละจังหวัดให้มากที่สุด เพื่อลดการสูญเสียทางเศรษฐกิจ และป้องกันการนำรถไปใช้แก่งแย่งผลประโยชน์กับรถประจำทาง

การจัดทำฐานข้อมูลผู้ประกอบธุรกิจขนส่งและผู้ขับรถให้สมบูรณ์เพื่อจัดเก็บประวัติการขนส่ง การกระทำผิดกฎหมาย สำหรับใช้เป็นฐานข้อมูลประกอบธุรกิจพิจารณาข้อนโยบาย ต่างๆ ตลอดจนการใช้พิจารณากำหนดนโยบายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถโดยสารไม่ประจำทาง⁵⁸

2) มาตรการในการพัฒนาการประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง

ปัจจุบันแหล่งรายได้ที่สำคัญของประเทศไทย มาจากอุตสาหกรรมการส่งออกและการท่องเที่ยวซึ่งรถโดยสารไม่ประจำทาง มีความสัมพันธ์โดยตรงกับการท่องเที่ยวเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากเป็น yan พาหนะที่อยู่คู่กับนักท่องเที่ยวตลอดเวลา ที่ท่องเที่ยวในประเทศไทยนักท่องเที่ยวต้องมีแนวทางการพัฒนาการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสาร ดังนี้

⁵⁸ กรมการขนส่งทางบก. สืบคืบเมื่อ 29 มกราคม 2552, จาก www.dlt.go.th/tour30/policy.htm

(1) มาตรการในการพัฒนาบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง

การพัฒนาบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง เพื่อเป็นการวางแผนการพัฒนาการขนส่งของประเทศไทยให้มีความเข้มแข็ง ยั่งยืน สามารถดำเนินธุรกิจ หรือปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงมีแนวทางในการพัฒนาผู้ประกอบธุรกิจขนส่งโดยการให้ความรู้ต่างๆ เช่น การวิเคราะห์ด้านทุนการขนส่ง การประกอบธุรกิจขนส่งระหว่างประเทศ การบริหารจัดการ การใช้เทคโนโลยีด้านการสื่อสาร เพื่อให้การขนส่งมีประสิทธิภาพ ผ่านการอบรมสัมมนาเครือข่าย เทคโนโลยีสารสนเทศ ขณะเดียวกันพนักงานขับรถซึ่งถือเป็นบุคลากรที่สำคัญในการขนส่งนั้น กรรมการขนส่งทางบกได้ส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพของผู้ขับรถ ให้มีความรู้ความสามารถในการขับรถอย่างปลอดภัย ควบคู่กับพัฒนาศักยภาพของผู้ขับรถ การใช้เครื่องมือสื่อสาร การป้องกัน อุบัติเหตุ นอกจากนี้ ยังส่งเสริมให้ผู้ประกอบธุรกิจขนส่งฝึกอบรมให้เป็นพนักงานขับรถมืออาชีพ ซึ่งเริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี พ.ศ. 2542 เป็นต้นมา และยังมีแนวทางจัดทำฐานข้อมูลพนักงานขับรถให้สมบูรณ์เพื่อความคุ้มพุทธิกรรมพนักงานขับรถ

(2) มาตรการสนับสนุนให้รัฐใช้รถและเทคโนโลยีที่เหมาะสมในการขนส่ง

การสนับสนุนให้รัฐใช้รถและเทคโนโลยีที่เหมาะสมในการขนส่ง ยุคที่การสื่อสารไร้พรมแดน การดำเนินธุรกิจที่มีการนำเทคโนโลยีและระบบจัดการที่เหมาะสมจะก่อให้เกิดผลดีต่อธุรกิจนั้นๆ เป็นอย่างยิ่ง โดยผู้ประกอบธุรกิจขนส่งสามารถตรวจสอบ พนักงานขับรถของตน ได้ตลอดเวลา จึงควรต้องมีแนวทางให้ความรู้และแนะนำเทคโนโลยีที่มีอยู่ให้ผู้ประกอบธุรกิจขนส่งหรือสมาคมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง เพื่อนำไปใช้กับธุรกิจของตนเอง

(3) มาตรการสนับสนุนธุรกิจของผู้ประกอบธุรกิจขนส่งและองค์กรของผู้ประกอบธุรกิจขนส่งให้เป็นที่รู้จักแพร่หลาย โดยกรรมการขนส่งทางบกได้สร้างตลาดการว่าจ้างใช้รถโดยสารไม่ประจำทางให้เกิดขึ้น โดยทดลองนำรายชื่อของผู้ประกอบธุรกิจขนส่งในเขตกรุงเทพมหานคร พร้อมที่อยู่และหมายเลขโทรศัพท์ขึ้นประชาสัมพันธ์ www.dlt.go.th เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถมีข้อมูลในการติดต่อว่าจ้างใช้บริการ ซึ่งปัจจุบันได้จัดทำฐานข้อมูลเรียบร้อยแล้ว และในโอกาสต่อไป อาจเปิดโอกาสให้ประชาชนผู้ว่าจ้างสามารถแจ้งข้อมูลที่ต้องการว่าจ้าง เพื่อให้ผู้รับจ้างเข้ามาตรวจสอบและติดต่อกลับเพื่อตกลงว่าจ้างต่อไป

(4) มาตรการส่งเสริมงานด้านความปลอดภัยในการขนส่ง

ด้านการส่งเสริมงานด้านความปลอดภัยของการขนส่ง เพื่อปรับปรุงให้มีประสิทธิภาพในการป้องกันและแก้ไขภัยทางถนน โดยการประสานงานกับผู้ประกอบธุรกิจขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสาร เพื่อเตรียมความพร้อมในการเดินรถทุกด้านการใช้คนขับ

2 คน ผลัดเปลี่ยนกันขับในระบบทางไกล ทั้งยังได้จัดตั้งศูนย์คุ้มครองผู้บริโภค (ผู้โดยสาร) เพื่อประสานงานกับผู้ประกอบธุรกิจ หน่วยราชการที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การเดินทางของประชาชน ผู้โดยสารเป็นไปโดยสวัสดิภาพ⁵⁹

3.1.3.3 หน่วยงานรับผิดชอบและการควบคุมกำกับดูแลการประกอบธุรกิจรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง

การควบคุม การกำกับดูแลให้ผู้ประกอบกิจการรถโดยสารรับจ้างให้ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อกำหนดการขนส่ง เพื่อบังคับความคุณให้ผู้ประกอบธุรกิจ ต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วน ส่งผลให้ผู้ใช้บริการที่เดินทางมีความปลอดภัย

การประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างไม่ประจำทางนั้นจะต้องได้รับอนุญาตจากหน่วยงานที่ควบคุมกำกับดูแลภายใต้การกำกับของกรรมการขนส่งทางบกตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ให้การบริการเป็นไปตามกฎหมายและความปลอดภัยของผู้โดยสาร ส่งผลให้ผู้ใช้บริการที่เดินทางมีความปลอดภัยได้แก่

1) ด้านสภาพรถที่ให้บริการ รถทุกคันที่นำมาให้บริการแก่ผู้โดยสารต้องเดียวภายในสูงต้อง และต้องผ่านการตรวจสอบสภาพก่อนจะนำมาให้บริการแก่ประชาชน โดยในส่วนของรถโดยสารซึ่งเป็นการบริการสาธารณะต้องมีการตรวจสอบ 2 ครั้ง ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อให้แน่ใจว่ามีสภาพที่ดีพร้อมในการให้บริการ มีความมั่นคงแข็งแรง เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร

2) ด้านพนักงานประจำรถ พนักงานประจำรถต้องเป็นผู้รับใบอนุญาตถูกต้อง ตามที่ประเภทที่กำหนด สำหรับรถโดยสาร ไม่ประจำทางต้องได้รับใบอนุญาตขับรถประเภทขับรถสาธารณะ และมีการต่อใบอนุญาตขับรถทุก 3 ปี โดยมีการทดสอบสภาพร่างกายก่อนต่อใบอนุญาต มีการควบคุมเรื่องเวลาการขับรถให้ปฏิบัติหน้าที่ไม่เกินวันละ 8 ชั่วโมง เพื่อให้ผู้โดยสารได้รับความปลอดภัยในการเดินทาง

3) ด้านการบริการ มีการกำหนดมาตรฐานรถ โดยกรรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินการตรวจสอบ ควบคุมการเดินรถ เพื่อให้ประชาชนได้รับการบริการที่สะดวก รวดเร็ว เพียงพอ กับความต้องการใช้บริการ จะได้มีการเข้มงวดในการต่อใบอนุญาตประกอบธุรกิจขนส่ง

ส่วนกฎหมายที่กำหนดเงื่อนไขการถือครองกรรมสิทธิ์ และการจดทะเบียนรถนั้น ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดระเบียบตัวรถยนต์โดยเฉพาะ ได้จัดแบ่งประเภทของรถยนต์ไว้หลายประเภท เพื่อการจดทะเบียนและเสียภาษี

⁵⁹ สถาบันการขนส่งการขนส่งจุฬาลงกรณ์วิทยาลัย. เล่มเดิม. หน้า 12-14.

ประจำปี ซึ่งเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งน้ำน้ำได้แก่

(1) รถยนต์สาธารณะ ซึ่งยังแบ่งเป็น

รถรับจ้างระหว่างจังหวัด ได้แก่ รถยนต์รับจ้างบรรทุกผู้โดยสาร ไม่เกิน 7 คน ที่ใช้รับจ้างระหว่างจังหวัด

รถรับจ้างได้แก่ รถยนต์รับจ้างบรรทุกคน โดยสาร ไม่เกิน 7 คน หรือ รถยนต์สาธารณะอย่างอื่นนอกจากโดยสารประจำทาง

(2) รถยนต์บริการ แบ่งเป็น

รถยนต์บริการธุรกิจ ได้แก่ รถที่ใช้บรรทุกคน โดยสารระหว่างท่าอากาศยาน ท่าเรือเดินทาง เส้นทางส่ง สถานีรถไฟ กับ โรงแรมที่พัก ที่ทำการขนส่งของผู้โดยสารหรือที่ทำการของผู้บริการธุรกิจนั้น

รถยนต์บริการทัศนารถ ได้แก่ รถที่ใช้บริการรับส่งผู้โดยสารเพื่อการท่องเที่ยว

รถบริการให้เช่า ได้แก่ รถที่จัดไว้ให้เช่าซึ่งไม่ใช่เป็นการเช่าเพื่อนำไปรับจ้างบรรทุกคน โดยสารหรือของ⁶⁰

3.1.4 มาตรการคุ้มครองผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่มีผลกันทั่วประเทศ ซึ่งอาจได้รับความเดือดร้อนหรือความไม่เป็นธรรมจากการบริโภคสินค้าและบริการต่างๆ ดังจะเห็นได้จากเหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัตินั้นว่าที่มีการตรากฎหมายนี้ขึ้นมาเพื่อป้องกันภัยจากการเสนอสินค้าและบริการต่างๆ ต่อประชาชนนับวันแต่จะเพิ่มมากขึ้น ผู้ประกอบธุรกิจการค้าและผู้ที่ประกอบธุรกิจโฆษณาได้นำวิชาการในการตลาดและทางการโฆษณาใช้ในการส่งเสริมการขายสินค้าและบริการ ซึ่งการกระทำดังกล่าวทำให้ผู้บริโภคตกอยู่ในฐานะที่เสียเปรียบ เพราะผู้บริโภคไม่มีอยู่ในฐานะที่จะทราบภาวะตลาด และความจริงที่เกี่ยวกับคุณภาพและราคาของสินค้า และบริการต่างๆ ได้อย่างถูกต้องทันท่วงที⁶¹

นอกจากนั้นในการบางกรณีแม้จะมีกฎหมายให้ความคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภค โดยการกำหนดคุณภาพและราคาของสินค้าและบริการอยู่แล้วก็ตาม แต่การที่ผู้บริโภคแต่ละรายจะไป

⁶⁰ ทัศนีย์ สิราเริยกุล. เล่มเดิม. หน้า 23.

⁶¹ สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ก เล่มเดิม. หน้า 13.

ฟ้องร้องดำเนินคดีกับผู้บริโภคแต่ละรายจะไปฟ้องร้องดำเนินคดีกับผู้ประกอบธุรกิจการค้าหรือผู้ประกอบธุรกิจโழมตามเมื่อมีการละเมิดสิทธิของผู้บริโภค ย่อมจะเสียเวลาและค่าใช้จ่ายเงินเป็นการไม่คุ้มค่า และผู้บริโภคจำนวนมากไม่อยู่ในฐานะที่จะสามารถเสียค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีได้ และในบางกรณีไม่อาจรับทรัพย์ขึ้นจากการกระทำที่จะเกิดความเสียหายแก่ผู้บริโภคได้ทันท่วงที่สมควรที่จะมีกฎหมายเพื่อให้การคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภคเป็นการทั่วไป โดยกำหนดหน้าที่ของผู้ประกอบธุรกิจการค้า และผู้ประกอบธุรกิจโழมตามต่อผู้บริโภค เพื่อให้เป็นธรรมตามสมควรแก่ผู้บริโภค ตลอดจนจัดให้มีองค์กรของรัฐที่เหมาะสมเพื่อตรวจสอบดูแล และประสานงานการปฏิบัติงานของส่วนราชการต่างๆ ใน การคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภค⁶²

3.1.4.1 สิทธิของผู้บริโภคหรือผู้ให้บริการ

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ได้กำหนดสิทธิของผู้บริโภค ไว้ในกฎหมายเพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภค ใน มาตรา 4 บัญญัติถึงสิทธิของผู้บริโภคให้มีสิทธิได้รับการคุ้มครองตามกฎหมาย ดังนี้คือ สิทธิที่จะได้รับข่าวสารรวมทั้งคำบรรณากุณภาพที่ถูกต้องและเพียงพอเกี่ยวกับสินค้า สิทธิที่จะมีอิสระในการเลือกสินค้า สิทธิที่จะได้รับความปลอดภัยจากการใช้สินค้า สิทธิที่จะได้รับความเป็นธรรมในการทำสัญญา และสิทธิที่จะได้รับการพิจารณาและชดเชยความเสียหายทั้งนี้ตามที่กฎหมายว่าด้วยการนั้นๆ หรือตามพระราชบัญญัตินี้

จะเห็นได้ว่าสิทธิตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ เป็นบทบัญญัติที่ยืนยันถึงการรับรองสิทธิของผู้บริโภคตามรัฐธรรมนูญตามที่กล่าวมาแล้วเช่นนี้ เมื่อผู้ให้บริการรถโดยสารรับจ้างได้เข้ารับบริการรถโดยสารรับจ้างแล้ว จึงทำให้ผู้บริโภคตามกฎหมายที่สามารถมีสิทธิตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 นี้ โดยเฉพาะสิทธิที่จะได้รับความปลอดภัยจากการใช้บริการและสิทธิที่จะได้รับการพิจารณาและชดเชยความเสียหาย ได้แก่ สิทธิที่จะได้รับการคุ้มครองและชดเชยค่าเสียหายเมื่อมีการละเมิดสิทธิของผู้บริโภคต่างๆ หากเกิดกรณีที่เข้ารับบริการ ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้บริโภค ผู้บริโภคจะต้องมีหนทางเยียวยาความเสียหายนั้นเสมอ ในกรณีพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 มาตรา 39 กำหนดให้คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค มีอำนาจดำเนินคดีเกี่ยวกับการละเมิดสิทธิของผู้บริโภค ในกรณีคณะกรรมการเห็นว่าการดำเนินคดีนั้นจะเป็นประโยชน์แก่ประชาชนส่วนรวม กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคเป็นกฎหมายที่ให้สิทธิแก่ผู้บริโภคในการร้องเรียนต่อคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคหรือฟ้องคดีต่อศาล เพื่อเรียกร้องค่าเสียหายแก่ผู้ให้บริการในลักษณะที่ไม่ปลอดภัยเป็นอันตรายแก่ผู้บริโภคนั้น โดยแนวทางในการ

⁶² สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ๖ (2534). เอกสารประกอบธุรกิจพิจารณาปรับปรุงส่วนราชการสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค. หน้า 4-35.

บัญญัติกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคเกิดขึ้นมา เพื่อให้เป็นมาตรการในการคุ้มครองประชาชนซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้บริโภคในที่อยู่อาศัยเดียวเปรียบจากผู้ให้บริการนั้นเอง⁶³

ดังนั้นผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างเป็นผู้บริโภคตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ซึ่งสิทธิของผู้บริโภคตามมาตรา 4 นั้นจะเห็นได้ว่ากฏหมายได้ระบุไว้ชัดเจน แต่ปัญหาที่เกิดเกี่ยวกับการใช้บริการรถโดยสารรับจ้างที่อาจไม่ได้รับความเป็นธรรมหรือการให้บริการที่ดีและมีคุณภาพ จนถึงขนาดที่จะได้รับความปลอดภัยจากการใช้บริการ เกิดความไม่สอดคล้องกับสิทธิตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550 สิทธิของผู้บริโภคย่อมได้รับความคุ้มครองทั้งนี้ ตามที่กฏหมายบัญญัติ กฏหมายตามวรรคหนึ่งต้องบัญญัติให้มีองค์การอิสระซึ่งประกอบด้วยตัวแทนผู้บริโภคทำหน้าที่ให้ความเห็นในการตรากฎหมาย กฏข้อบังคับ และให้ความเห็นในการกำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อคุ้มครองผู้บริโภค

3.1.4.2 การคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภคหรือผู้ใช้บริการ

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 มีบทบัญญัติกำหนดอันใจหน้าที่ของสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคไว้ในมาตรา 20 ดังนี้⁶⁴

(1) รับเรื่องราวร้องทุกข์จากผู้บริโภคที่ได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายอันเนื่องมาจากการกระทำการของผู้ประกอบธุรกิจเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการ

(2) ติดตามและสอดส่องพฤติกรรมของผู้ประกอบธุรกิจซึ่งกระทำการใดๆ อันมีลักษณะเป็นการละเมิดสิทธิของผู้บริโภคและจัดให้มีการทดสอบหรือพิสูจน์ลินคำหรือบริการใดๆ ตามที่เห็นสมควรและจำเป็นเพื่อผู้บริโภค และวิจัยปัญหาเกี่ยวกับการคุ้มครองคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภค

(3) สนับสนุนหรือทำการศึกษาและวิจัยปัญหาเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภค ร่วมกับสถาบันการศึกษาและหน่วยงานอื่น

(4) ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการศึกษาแก่ผู้บริโภคในทุกระดับการศึกษา เกี่ยวกับความปลอดภัยและอันตรายที่อาจได้รับจากลินคำหรือบริการ

(5) ดำเนินการเผยแพร่วิชาการ และให้ความรู้และการศึกษาแก่ผู้บริโภคเพื่อสร้างนิสัยในการบริโภคที่เป็นการส่งเสริมพลานามัย ประยุค และใช้ทรัพยากรของชาติให้เป็นประโยชน์มากที่สุด

⁶³ สม ศุภนิตย์. เล่มเดิม. หน้า 10-13, 160-165.

⁶⁴ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522, มาตรา 20.

(6) ประสานงานกับส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการควบคุม ส่งเสริม หรือกำหนดมาตรฐานของสินค้าหรือบริการ

(7) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการหรือคณะกรรมการเฉพาะเรื่องมอบหมาย

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 มีกำหนดผลักเดินที่การบังคับใช้กฎหมายไว้มาตรา 21 มีหลักเกณฑ์ว่าในกรณีที่มีกฎหมายว่าด้วยการการนี้อีกทั้งให้นำบทบัญญัติในหมวดนี้ไปใช้บังคับเท่าที่ไม่เป็นการซ้ำหรือขัดกับบทบัญญัติดังกล่าวไว้แนแต่⁶⁵

(1) ในกรณีที่มีความจำเป็นเพื่อประโยชน์แก่ผู้บริโภคเป็นส่วนรวม หากปรากฏว่าเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตามกฎหมายดังกล่าวยังมิได้มีการดำเนินการหรือดำเนินการยังไม่ครบขั้นตอนตามกฎหมายว่าด้วยการนี้ และมิได้ออกคำสั่งเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภคตามกฎหมายดังกล่าวภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้งจากคณะกรรมการเฉพาะเรื่องหรือคณะกรรมการ ให้คณะกรรมการเฉพาะเรื่องหรือคณะกรรมการเสนอเรื่องให้นายกรัฐมนตรีพิจารณาออกคำสั่งตามความหมายในหมวดนี้ได้

(2) ในกรณีตาม (1) ถ้ามีความจำเป็นเร่งด่วนอันอาจปล่อยให้เนื่องช้าต่อไปได้ให้คณะกรรมการเฉพาะเรื่องหรือคณะกรรมการเสนอเรื่องให้นายกรัฐมนตรีพิจารณาออกคำสั่งตามความในหมวดนี้ได้โดยไม่ต้องมีหนังสือแจ้งหรือรอให้ครบกำหนดเก้าสิบวันตามเงื่อนไขใน (1)

ในกรณีที่กฎหมายดังกล่าวมิได้มีบทบัญญัติให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตามกฎหมายออกคำสั่งเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภคตามที่บัญญัติให้หมวดนี้ ให้คณะกรรมการเฉพาะเรื่องมีอำนาจออกคำสั่งตามความในหมวดนี้ เว้นแต่ในกรณีกฎหมายดังกล่าวมิเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตามกฎหมายอยู่แล้วคณะกรรมการอาจมอบอำนาจให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตามกฎหมายว่าด้วยการนั้นๆ ใช้อำนาจตามพระราชบัญญัตินี้แทนคณะกรรมการเฉพาะเรื่องได้ การมอบอำนาจให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตามกฎหมายว่าด้วยการนั้นๆ ตามวรรคสอง ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ยังได้วางหลักเกณฑ์ไว้ในมาตรา 10 (7) ดำเนินคดีเกี่ยวกับการละเมิดสิทธิของผู้บริโภคที่คณะกรรมการเห็นสมควรหรือมีผู้ร้องขอตามมาตรา 39

โดยในส่วนของมาตรา 39⁶⁶ ในกรณีที่คณะกรรมการเห็นสมควรเข้าดำเนินคดีเกี่ยวกับการละเมิดสิทธิของผู้บริโภค หรือเมื่อได้รับคำร้องขอจากผู้บริโภคที่ถูกละเมิดสิทธิ ซึ่ง

⁶⁵ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522, มาตรา 21.

⁶⁶ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522, มาตรา 39.

คณะกรรมการเห็นว่าการดำเนินคดีนั้นจะเป็นประโยชน์แก่ผู้บริโภคเป็นส่วนรวม คณะกรรมการมีอำนาจแต่งตั้งพนักงานอัยการโดยความเห็นชอบของอธิบดีกรมอัยการ หรือข้าราชการในสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคซึ่งมีคุณวุฒิไม่ต่ำกว่าปริญญาตรีทางนิติศาสตร์ เป็นเจ้าหน้าที่คุ้มครองผู้บริโภคเพื่อให้มีหน้าที่ดำเนินคดีแพ่งและคดีอาญาแก่ผู้กระทำการละเมิดสิทธิของผู้บริโภคในศาล และเมื่อคณะกรรมการได้แจ้งไปยังกระทรวงยุติธรรมเพื่อแจ้งให้ศาลทราบแล้ว ให้เจ้าหน้าที่คุ้มครองผู้บริโภค มีอำนาจดำเนินคดีตามที่คณะกรรมการมอบหมายได้ในการดำเนินคดีในศาล ให้เจ้าหน้าที่คุ้มครองผู้บริโภค มีอำนาจฟ้องเรียกรัพย์สิน หรือค่าเสียหายให้แก่ผู้บริโภคที่ร้องขอได้ด้วย และในการนี้ให้ได้รับยกเว้นค่าฤชาธรรมเนียมทั้งปวง

3.1.5 มาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถยนต์และการบริการ

กฎหมายภายในของประเทศไทยฯ มีการกำหนดมาตรการทางกฎหมายในการที่ให้รัฐมีอำนาจในการควบคุมคุณภาพ ตรวจสอบเพื่อให้แน่ใจว่าyanพาหนะที่จะนำมาใช้ในการขนส่งหรือให้บริการนั้นอยู่ในสภาพที่เหมาะสมและสมควรแก่การนำมาใช้เป็นyanพาหนะในการสัญจรบนถนน อีกทั้งเพื่อให้เป็นการแน่ใจว่ารถยนต์จะไม่ประสบอุบัติเหตุหรือเสียหายในขณะที่กำลังใช้งาน อยู่ซึ่งอาจจะเป็นดันเหตุของความสูญเสียต่อชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สินและลิ่งแวดล้อม ได้ จึงได้มีการกำหนดมาตรการให้เจ้าของรถยนต์มีหน้าที่ที่จะต้องดูแลรักษาซ่อมบำรุงรถยนต์ของตนให้อยู่ในสภาพที่เหมาะสมในการใช้เดินทาง กับทั้งยังได้กำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีอำนาจหน้าที่ในการตรวจและออกใบรับรองความสมควรใช้เดินทาง หรือใบอนุญาตรวบทั้งการมีอำนาจไม่ต่อใบอนุญาตการใช้และสั่งห้ามใช้หากตรวจพบว่า yanพาหนะนั้นชำรุดบกพร่อง และสั่งให้มีการซ่อมแซมแก้ไขความชำรุดบกพร่องนั้นให้เรียบร้อยก่อน จึงจะอนุญาตให้นำมาใช้ในการให้บริการ ดังนั้นจึงมีกฎหมายที่เป็นการกำหนดเงื่อนไขควบคุมความปลอดภัยของyanพาหนะหรือรถยนต์

3.1.5.1 มาตรฐานด้านโครงสร้างของตัวรถโดยสาร

ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดมาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถยนต์ทั่วไป โดยในหลักการขนส่งด้วยรถยนต์ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ในการออกใบอนุญาตประกอบธุรกิจขนส่งไม่ประจำทางให้นายทะเบียน โดยอนุมัติของคณะกรรมการกำหนดเงื่อนไขไว้ในใบอนุญาตเกี่ยวกับจำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบธุรกิจ ขนส่งและลักษณะ ชนิดและขนาดของรถและเครื่องหมายของผู้ประกอบธุรกิจขนส่งที่ต้องให้ปรากฏประจำรถทุกคันและจำนวนที่นั่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุกและวิธีการบรรทุกและจำนวน

ผู้ประจํารถ ห้องที่ที่ทำการบนสํ แและมาตรฐานบริการในการประกอบธุรกิจชั้นสํ⁶⁷ นอกจากนี้ตามพระราชบัญญัติการบนสํทางบก พ.ศ. 2522 ยังได้กำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจบนสํต้องจัดให้มีอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้ และต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการบนสํ⁶⁸ ส่วนของตัวรถที่ใช้ในการบนสํนั้น ตามพระราชบัญญัติการบนสํทางบก พ.ศ. 2522 ยังกำหนดด้วยว่ารถที่ใช้ในการบนสํต้องมีสภาพมั่นคง แข็งแรง มีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบคุกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวงกับได้มีการตรวจสอบสภาพและจดทะเบียนตามมาตรา 73 และเสียภาษีประจำปีตามมาตรา 85 แล้ว⁶⁹

นอกจากการกำหนดมาตรฐานตามพระราชบัญญัติการบนสํทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งในปัจจุบันได้มีกฎกระทรวง ฉบับที่ 60 (พ.ศ. 2552) โดยมีการออกข้อบังคับกำหนดโครงสร้างรถโดยสาร รถที่ใช้ในการบนสํผู้โดยสารมาตราฐาน 1 มาตราฐาน 3 มาตราฐาน 4 และรถขนาดเล็ก จะต้องมีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบคุก

1) คําส๊ ตามแบบโครงสร้าง

คําส๊ ตามแบบที่อธิบดีให้ความเห็นชอบ แต่ทั้งนี้ จะต้องประกอบด้วย⁷⁰

(1) โครงคําส๊ ทำด้วยโลหะแข็งแรงตลอดความยาวของตัวถังรถ เมื่อต่อตัวถังแล้วสามารถรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้ทุกสภาพการใช้งานของรถ

(2) กันชนหน้าและกันชนท้าย ที่ติดตั้งเสมอ กันหน้ารถและท้ายรถหรือยื่นจากหน้ารถและท้ายรถระยะห่างพอสมควร

(3) ระบบบังคับเลี้ยว ที่ทำงาน ได้คล่องตัว พวงมาลัยต้องอยู่ในตำแหน่งที่ผู้ขับรถสามารถบังคับรถ ได้สะดวกและปลอดภัย กล ไกบังคับต้องไม่สัมผัสกับส่วนอื่นใดของรถ อัตราส่วนระหว่างมุมหมุนของพวงมาลัยกับมุมเลี้ยวของล้อทั้งซ้ายและขวาต้องใกล้เคียงกัน แรงที่ใช้หมุนพวงมาลัยให้รถเลี้ยวซ้ายหรือขวาจะต้องใกล้เคียงกันและไม่นำกเกินสมควร รวมทั้งต้องมีรัศมีวงเลี้ยวและระยะท้ายปีกของรถตามที่อธิบดีประกาศกำหนดกรณีรถที่มีความยาวมากกว่า 12 เมตร ต้องมีระบบบังคับเลี้ยวที่เพลาล้อท้ายด้วย

(4) งล้อทำด้วยโลหะ และยางเป็นชนิดกาวสูบลม ที่มีขนาดสามารถรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้โดยปลอดภัย

(5) เพลาล้อ ที่มีขนาดสามารถรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้โดยปลอดภัย

⁶⁷ พระราชบัญญัติการบนสํทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 32.

⁶⁸ พระราชบัญญัติการบนสํทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 36.

⁶⁹ พระราชบัญญัติการบนสํทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 71.

⁷⁰ กฎกระทรวงฉบับที่ 60 (พ.ศ. 2552) ออกตามในพระราชบัญญัติการบนสํทางบก พ.ศ. 2522, ข้อ 1.

(6) สปริง มีขนาดสามารถรับน้ำหนักและการสั่นสะเทือนของตัวรถเต็มอัตราบรรทุกได้ โดยปลดล็อก และมีเครื่องผ่อนคลายความสั่นสะเทือนที่ล้อทุกล้อ เพลาและไม่น้อยกว่า 2 ชุด ซึ่งสามารถผ่อนคลายความสั่นสะเทือนได้ตามสมควร

(7) ห้ามล้อเท้า ที่บังคับที่ล้อทุกล้อ ซึ่งต้องมีคุณลักษณะ ระบบการทำงาน และประสิทธิภาพตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(8) ระบบไฟฟ้า ให้ใช้สายไฟที่มีชนวนหุ้มสาย และมีขนาดเหมาะสมกับปริมาณกระแสไฟฟ้าที่ผ่านสายนั้น การเดินสายไฟภายในและภายนอกต้องเรียบร้อย และไม่เป็นเหตุให้เกิดการลัดวงจรหรือเกิดอันตรายได้ง่าย ส่วนตัวถังที่ทำด้วยวัสดุสื่อไฟฟ้าต้องต่อให้ร่วมกับแบตเตอรี่ของรถและแบบเตอร์ต้องยึดแน่นกับตัวรถ ในกรณีที่แบตเตอรี่อยู่ในช่องแคบของตัวถัง จะต้องมีไม้หรือชนวนกันตามความเหมาะสมด้วย

(9) แต่รั้งข้อมูลนิจไฟฟ้าเสียงเดียว ความดังของเสียงแต่ละต้องอยู่ในเกณฑ์ที่อธิบดีประกาศกำหนด

(10) ถังเชื้อเพลิง ที่ใช้กับเครื่องกำเนิดพลังงานซึ่งมีสภาพไม่ร้าวซึมมีฝาปิดอย่างดี และมีขนาดพอสมควร ติดตั้งไว้ในที่ปลดล็อก ซึ่งป้องกันการเกิดเพลิงใหม่ รวมทั้งห่อส่งเชื้อเพลิงต้องมีสภาพดี ไม่ร้าวซึมหรือเกิดอันตรายได้ง่าย

(11) เครื่องวัดความเร็ว ที่สามารถอ่านความเร็วของรถเป็นกิโลเมตรต่อชั่วโมงคลาดเคลื่อนได้ไม่เกินร้อยละสิบ และจะต้องมีแสงสว่างให้สามารถอ่านความเร็วในเวลากลางคืนได้

(12) เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ ที่มีคุณลักษณะและระบบการทำงานตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการให้ความเห็นชอบแบบคัดเซ็นต์ตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนดตามที่กรรมการขนส่งทางบกได้มีประกาศ ลงวันที่ 24 พฤษภาคม 2526 ให้ความเห็นชอบคัดเซ็นต์ให้ใช้เป็นคัดเซ็นต์โดยสาร หรือคัดเซ็นต์โดยรถบรรทุกไว้แล้วนั้น

โดยที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมคำนิยามรถชนิดส่วนบุคคลในกฎหมายว่าด้วยรถชนิดเป็นรถให้รถชนิดส่วนบุคคลที่มีที่นั่งเกิน 12 คน และมีน้ำหนักรถเกิน 1600 กิโลกรัมและรถบรรทุกส่วนบุคคล ที่มีน้ำหนักรถเกิน 1600 กิโลกรัม ที่ได้จดทะเบียนไว้แล้วตามกฎหมายว่าด้วยรถชนิดต้องเปลี่ยนไปจดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการทางทะเบียนและภาษีรถดังกล่าวซึ่งกรรมการขนส่งทางบกยังไม่ได้ให้ความเห็นชอบคัดเซ็นต์ให้ใช้เป็นคัดเซ็นต์โดยสารหรือรถบรรทุก แล้วแต่กรณี เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและอำนวยความสะดวก

แก่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจขนส่งหรือเจ้าของรถ

อาศัยอำนาจตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กรรมการขนส่งทางบกจึงประกาศให้ความเห็นชอบชนิดและแบบของคัสซีรรถสำหรับรถที่ได้จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์มาแล้วก่อนประกาศนี้ใช้บังคับ และจะนำมายกเว้นตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกให้ใช้เป็นคัสซีรรถโดยสารหรือคัสซีรรถบรรทุกแล้วแต่กรณีได้

ในการนี้ตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดลักษณะของรถที่จำเป็นใช้ในการบริการ โดยห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่ไม่มีนั่งคงแข็งแรง หรืออันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ ดังนั้นผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีเครื่องยนต์ อุปกรณ์ และส่วนควบให้ครบถ้วน⁷¹ โดยได้วางหลักการทำงานของเดิมกับกันพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ข้างต้น

2) ตัวถังรถโดยสาร⁷²

ตัวถัง ยึดติดกับโครงคัสซีอย่างมั่นคงแข็งแรง สามารถรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้ทุกสภาพการใช้งานของรถ รูปร่างภายนอกต้องไม่มีส่วนยื่นที่แหลมหรือคมอันอาจก่อให้เกิดอันตราย แบบตัวถังของรถให้ประกอบด้วย

(1) กระจกกันลมหน้า กระจกกันลมหลัง และส่วนประกอบของตัวถังที่เป็นกระจกต้องเป็นกระจกนิรภัยกระจกนิรภัย ต้องมีขนาดที่ผู้ขับรถสามารถมองเห็นสภาพการจราจรได้ดี และห้ามมิให้นำวัสดุอื่นใดมาติดหรือบังส่วนหนึ่งส่วนใดของกระจก เว้นแต่เป็นการติดเครื่องหมาย หรือเอกสารตามที่กฎหมายกำหนด หรือเป็นการติดวัสดุเพื่อบังหรือรองแสงแดดไว้ที่ด้านบนของกระจก

(2) สีภายนอกและภายในซึ่งมีลักษณะเรียบร้อย

(3) ตัวอักษร กพ หรือเครื่องหมายอื่นใดที่ด้านข้าง ด้านหน้า และด้านท้ายของตัวถังให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(4) หลังคา ทำด้วยวัสดุที่มั่นคงแข็งแรง สามารถกันแดดกันฝนได้

(5) พื้นรถ ที่มั่นคงแข็งแรง สำหรับพื้นชั้นบนของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 4 ต้องมั่นคงแข็งแรง มีพื้นยางหรือวัสดุอื่นที่มีคุณภาพทัดเทียมกัน ปูเต็มความกว้างและความยาวของพื้นรถ ให้พื้นชั้นบนต้องมีฝ้าปูโดยทั่วไป

⁷¹ พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 6.

⁷² กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ออกตามในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, ข้อ 2.

(6) หน้าต่างที่ด้านข้างรถ ซึ่งมีขนาดและจำนวนตามสมควร บานหน้าต่าง เป็นชนิดปิดเปิดได้ ทำด้วยวัสดุที่มั่นคงแข็งแรง สามารถกันแผลกันฝนได้ มีกลอนหรือลักษณะรับ ขีด ถ้าบานหน้าต่างทำด้วยวัสดุไปร์งแสง ต้องมีวัสดุสำหรับบังหรือกรองแสงแผลขนาดเดิมพื้นที่ ของวัสดุไปร์งแสงนั้น

(7) ประตูทางขึ้นลงและประตูนูกเจน

ประตูทางขึ้นลง อยู่ที่ด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ ในกรณีที่ประตูทาง ขึ้นลงอยู่ที่ด้านข้าง บันไดทางขึ้นลงจะต้องไม่ยื่นออกนอกรถ ในกรณีที่ประตูทางขึ้นลงอยู่ที่ด้าน ท้ายของรถบันไดทางขึ้นลงให้ยื่นออกนอกรถได้

ประตูนูกเจน อยู่ที่ด้านขวาหรือที่ด้านท้ายของรถ มีบานประตูเต็ม ส่วนกว้างและส่วนสูง มีเครื่องหมายแสดงว่าเป็นประตูนูกเจนพร้อมด้วยคำอธิบายวิธีเปิดเป็น ภาษาไทยประเภทและลักษณะของรถที่จะบังคับให้มีประตูทางขึ้นลงและประตูนูกเจนตลอดจน จำนวน ขนาด ตำแหน่ง คุณลักษณะ ระบบการทำงาน และประสิทธิภาพของประตูทางขึ้นลงและ ประตูนูกเจน ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(8) ที่นั่งผู้ขับรถ ซึ่งแยกต่างหากจากที่นั่งผู้โดยสาร สามารถปรับเลื่อนได้ ตามความเหมาะสมตรงแน่นกับพื้นรถอยู่ในตำแหน่งที่สามารถบังคับรถได้ดีและมองเห็นสภาพ การจราจรด้านหน้าด้านข้าง และด้านหลัง ได้อย่างชัดเจน เมื่อใช้กระจกเงาหรืออุปกรณ์สำหรับมอง กว้าง

(9) ที่นั่งผู้โดยสาร ตึงแน่นกับพื้นรถ แบบการจัดวางและการยึดที่นั่ง ผู้โดยสารของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารแต่ละมาตรฐาน ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(10) ห้องผู้ขับรถหรือรากันผู้ขับรถที่มั่นคงแข็งแรงสำหรับแยกผู้ขับรถให้ อยู่คนละส่วนกับผู้โดยสาร

(11) เก็บขัดนิรภัย ตามประเภทของรถและตามแบบที่อธิบดีประกาศ กำหนด

จากการนี้ได้ทำการศึกษาเฉพาะในเรื่องแบบของโครงสร้างกัสซีและตัวถัง รถ โดยสาร จะศึกษาเฉพาะรถที่ใช้ขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 1 มาตรฐาน 3 มาตรฐาน 4 ซึ่งเป็นรถ โดยสารที่นิยมใช้ในการขนส่งคน โดยสารรับจ้างเป็นส่วนใหญ่

3.1.5.2 ความสามารถของพนักงานขับรถโดยสารรับจ้าง

การกำหนดกฎหมายที่เกี่ยวกับมาตรฐานความสามารถของบุคลากรประจำงานพาหนะนั้นถือว่ามีความสำคัญมาก เพราะเจตนาหมายของการใช้บริการคือ ความสามารถปกติและความสามารถในการเดินทาง ซึ่งผู้ประจำรถหรือผู้ขับนั้นจึงต้องเป็นผู้ที่มีหน้าที่ความรับผิดชอบต่อคนโดยสารหรือทรัพย์ของผู้โดยสารรวมทั้งประชาชนทั่วไป โดยเฉพาะผู้ใช้รถใช้ถนน ดังนั้นบุคคลใดจะเข้าทำงานประจำรถหรือเป็นพนักงานขับรถจึงจะต้องมีความสามารถเป็นที่ต้องมีความรู้ความสามารถ ความชำนาญและการประสานงานในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ได้ แม้กระนั้นความชำนาญเส้นทาง ทั้งนี้ก็เพื่อให้การบริการนั้นมีประสิทธิภาพ มีความสามารถปกติทั้งชีวิต ทรัพย์สิน ดังนั้นการกำหนดกฎหมายที่เกี่ยวกับคุณสมบัติที่เหมาะสมในการเป็นผู้ประจำรถหรือพนักงานขับรถ การกำหนดมาตรฐานความรู้ความสามารถ มาตรฐานพื้นฐานสำหรับการฝึกอบรม การให้ใบรับรองความสามารถจึงเป็นสิ่งที่สำคัญ และเจ้าหน้าที่ของรัฐต้องทำการตรวจสอบใบสำคัญรับรอง คุณสมบัติของผู้ประจำรถหรือพนักงานขับรถด้วย อีกทั้งต้องมีหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงในการทดสอบเพื่อออกใบอนุญาตและทำหน้าที่ควบคุมและติดตามการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ที่ได้รับใบรับรองให้ต้องปฏิบัติหน้าที่ภายใต้ขอบเขตของกฎหมายเบื้องต้นของกฎหมาย รวมทั้งการกำหนดบทลงโทษหากมีการฝ่าฝืน ทั้งนี้บุคคลที่ทำหน้าที่ในรถโดยสารทั้งประจำทางและไม่ประจำทางนั้น ต้องพิจารณาตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งในมาตรา 92 ได้กำหนดให้มีผู้ประจำรถไว้ว่า ได้แก่⁷³

- 1) ผู้ขับรถ
- 2) ผู้เก็บค่าโดยสาร
- 3) นายตรวจ
- 4) ผู้บริการตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

แม้ว่ารถยนต์อาจจะไม่มีเทคโนโลยีที่ слับซับซ้อนเหมือนเรือหรืออากาศยาน แต่ผู้ประจำรถโดยเนพะผู้ขับรถก็มีหน้าที่ความรับผิดชอบต่อชีวิตของผู้โดยสารหรือทรัพย์สินของผู้โดยสาร รวมทั้งประชาชนทั่วไป โดยเนพะผู้ร่วมใช้รถใช้ถนนมิได้ยิ่งหย่อนไปกว่าเรือหรืออากาศยานเลย ส่วนเรือและอากาศยานก็เป็นยานพาหนะที่มีความสามารถทางเทคโนโลยี มีขนาดที่ใหญ่โต มีบุคคลที่เกี่ยวข้องในการทำให้เคลื่อนที่ และปฏิบัติการอยู่ในทะเลหรือบนอากาศยานนับสิบคนขึ้นไป โดยอย่างยิ่งการที่ปัจจุบันเรือก็คืออากาศยานก็ต่างก็ได้รับการพัฒนาให้ใหญ่โตขึ้นใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยมากขึ้นเพื่อให้สามารถลดต้นทุนการขนส่งในแต่ละเที่ยว รวมทั้งเพื่อความ

⁷³ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 92.

ปลดปล่อยและสะควรที่เพิ่มมากขึ้น จึงจำเป็นอย่างที่เมื่อบุคคลใดจะเข้าทำงานประจำในเรือและอากาศยานจึงมีความจำเป็นจะต้องมีความรู้ความสามารถ ความสามารถ ความชำนาญ การประสานงานในระหว่าง การปฏิบัติหน้าที่ ตลอดแม้กระทั่งความสามารถทางด้านต่างๆ เป็นการปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ปลดปล่อยทั้งต่อชีวิต ทรัพย์สิน สิ่งแวดล้อมรวมทั้งความประทัย⁷⁴

ในส่วนผู้ประจราด ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 93 กำหนดว่าผู้ที่จะปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจราคนนี้ต้องได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียนก่อน ซึ่งการอนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ประวัติการที่กำหนดในกฎกระทรวง ดังนั้น ก่อนที่บุคคลใดจะเป็นคนขับรถ ผู้เก็บค่าโดยสาร นายตรวจ หรือผู้บริการตามที่กำหนดในกฎกระทรวง เช่นพนักงานต้อนรับบนรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งได้จะต้องได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนขนส่งทางบกก่อน โดยใบอนุญาตที่ว่าด้วยเป็นไปตามหลักเกณฑ์และแบ่งได้เป็น 4 ประเภทคือ⁷⁵

- 1) ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ
- 2) ใบอนุญาตเป็นผู้เก็บค่าโดยสาร
- 3) ใบอนุญาตเป็นนายตรวจ
- 4) ใบอนุญาตเป็นผู้บริการ

ดังนี้ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดคุณสมบัติ เป็นต้นของผู้ขอใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจราด ในประเภทการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง หรือการขนส่งโดยรถนาดเล็กต้องมีคุณสมบัติและลักษณะดังต่อไปนี้⁷⁶

- 1) มีสัญชาติไทย
- 2) มีความรู้และความสามารถตามที่กำหนดในกฎกระทรวง
- 3) ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่าไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ด้วย

ความเหมาะสม

- 4) ไม่เป็นผู้วิกลจริตหรือจิตพิณ霏่อน ไม่สมประกอบ
- 5) ไม่เป็นผู้มีโรคติดต่ออันเป็นที่รังเกียจ
- 6) ไม่เป็นผู้ติดสุราฯมาหรือยาเสพติดให้โทษ
- 7) ไม่เป็นผู้มีใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจราดประเภทหรือชนิดเดียวกัน

⁷⁴ ทัศนี ศิราริยกุล. เล่มเดิม. หน้า 58-59.

⁷⁵ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 94.

⁷⁶ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 96.

ที่ได้รับอนุญาตอยู่แล้ว

8) ไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ เว้นแต่การเพิกถอนใบอนุญาตนั้นพ้นกำหนดสามปีแล้วนับแต่วันที่มีคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาต

9) ไม่เป็นผู้เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดหรือคำสั่งที่ชอบด้วยกฎหมายให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดอันได้กระทำโดยประมาทที่มิใช่เกี่ยวกับการใช้รถในการกระทำการผิดหรือความผิดลหุไทย หรือได้ฟันโทษมาแล้วเกินสามปี

10) ไม่เป็นผู้เคยถูกควบคุมตัวเพราเมื่อพุทธิการณ์เป็นภัยต่อสังคม หรือเป็นอันตราย เว้นแต่ได้ฟันจากการควบคุมตัวมาแล้วเกินหนึ่งปี

อนึ่ง มีข้อสังเกตว่า ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 นี้ ผู้ที่จะทำหน้าที่ขับรถจะต้องมีใบอนุญาตขับรถยนต์ตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ดังจะเห็นได้ตามกฎหมายดังกล่าวกำหนดใบอนุญาตประเภทต่างๆ โดยใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถมีดังนี้⁷⁷

ชนิดที่หนึ่ง ในอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกร่วมกันไม่เกินสามพันห้าร้อยกิโลกรัมที่มิได้ใช้ขนส่งผู้โดยสาร หรือสำหรับรถขนส่งผู้โดยสารไม่เกินยี่สิบคน

ชนิดที่สอง ในอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกร่วมกันเกินกว่าสามพันห้าร้อยกิโลกรัมที่มิได้ใช้ขนส่งผู้โดยสาร หรือสำหรับรถขนส่งผู้โดยสารเกินยี่สิบคน

ชนิดที่สาม ในอนุญาตเป็นผู้ขับรถซึ่งโดยสภาพใช้สำหรับลากจูงรถอื่นหรือล้อเลื่อนที่บรรทุกลงไดๆ บนล้อเลื่อนนั้น

ชนิดที่สี่ ในอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับรถที่ใช้ขนส่งวัสดุอันตรายตามประเภท ในอนุญาตแต่ละชนิดใช้สับเปลี่ยนกันไม่ได้ เว้นแต่ใบอนุญาตชนิดที่สอง ชนิดที่สาม และชนิดที่สี่ใช้เป็นใบอนุญาตชนิดที่หนึ่งได้ ในอนุญาตชนิดที่สามและชนิดที่สี่ใช้เป็นใบอนุญาตชนิดที่สองได้ และใบอนุญาตชนิดที่สี่ใช้เป็นใบอนุญาตชนิดที่สามได้

นอกจากนี้ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ยังได้กำหนดให้ในขณะปฏิบัติหน้าที่นั้น ผู้ประจำรถจะต้องปฏิบัติตั้งต่อไปนี้⁷⁸

⁷⁷ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 95.

⁷⁸ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 102.

- 1) แต่งกายสะอาดเรียบร้อย
- 2) ไม่แสดงกิริยาหรือใช้ถ้อยคำเป็นการเสียดสี ดูหมิ่น ถัวร้าว รังแก รบกวน หรือหยาบเหยาผู้หนึ่งผู้ใด หรือแสดงกิริยาจางหรือส่งเสียงด้วยประการหนึ่งประการใดในลักษณะไม่สมควรหรือไม่สุภาพ
- 3) ไม่เสพหรือมาสูราหรือของมึนเมาอย่างอื่น หรือ ไม่เสพยาเสพติดให้โทษ หรือ ไม่เสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท
- 4) ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง และ โดยเฉพาะผู้ขับรถนั้นจะต้องไม่ขับรถในเวลาที่ร่างกายหรือจิตใจห่วยลงความสามารถ และต้องไม่รับบรรทุกคนที่เป็นโรคเรื้อรังหรือโรคติดต่อน่ารังเกียจ หรือไม่รับบรรทุกเศษ สัตว์ หรือสิ่งของที่อาจเกิดอันตราย โดยฝ่าฝืนข้อห้ามตามที่อธิบดีกรมการขนส่งทางบกกำหนด⁷⁹

สำหรับค่านคุณสมบัติของผู้ขับรถ โดยสารเป็นปัจจัยที่มีผลต่อความปลอดภัยบนท้องถนน บทบัญญัติของกฎหมายปัจจุบันจึงได้กำหนดคุณสมบัติทั่วไปของผู้ขับขี่ คุณสมบัติของ ผู้ขับขี่จะขับรถ สำหรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถมีสีชนิดแต่พนักงานขับรถ โดยสารจะต้องมีใบขับขี่ชนิดที่สอง ในอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุก รวมกันเกินกว่าสามพันห้าร้อยกิโลกรัมที่มิได้ใช้ขนส่งผู้โดยสาร หรือสำหรับขนส่งผู้โดยสารเกินยี่สิบคน⁸⁰ และการที่พนักงานขับรถ โดยสารจะเป็นขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถในประเภทการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง หรือการขนส่งโดยรถขนาดเล็กต้องมีความรู้และความสามารถ ดังนี้

ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถจะต้องมีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก ความรู้ในการขับรถ ความรู้เกี่ยวกับข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่งในการขนส่งและรายการในการขับรถตลอดจนความรู้ที่จำเป็นอย่างอื่นตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดตามความเหมาะสมของลักษณะการขนส่ง และได้ผ่านการทดสอบความรู้และความสามารถในการขับรถจากกรรมการขนส่งทางบกหรือโรงเรียนสอนขับรถที่กรรมการขนส่งทางบกรับรอง

ผ่านการทดสอบสมรรถภาพของร่างกายในด้านประสาทมือปฏิบัติภาษาสายตา ทางลึก สายตาทางกว้างและสายตาบอดสี จากกรรมการขนส่งทางบกหรือโรงเรียนสอนขับรถที่ กรรมการขนส่งทางบกรับรอง⁸¹

⁷⁹ ทัศนีย์ สิราริยกุล. เล่มเดิม. หน้า 65-66.

⁸⁰ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 95.

⁸¹ กฎกระทรวงฉบับที่ 44 ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, ข้อ 2.

การกำหนดอายุขันต่าสำหรับผู้ขออนุญาตเป็นผู้ขับรถชนิดที่สองและที่สามในประเภทนั้นส่วนบุคคลจะต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าปี⁸²

ในส่วนของการกำกับควบคุมพนักงานขับขี่นั้น ผู้ศึกษาเห็นว่าควรกำหนดเงื่อนไข เพิ่มเติมจากที่มีอยู่ในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ในปัจจุบันได้แบ่งการออกใบอนุญาตออกตามขนาดของยานพาหนะ และได้กำหนดอายุขันต่าของผู้ที่ขอใบอนุญาตขับขี่ตามประเภทของยานพาหนะแล้ว อย่างไรก็ได้ นอกจากข้อกำหนดเรื่องอายุแล้ว ยังได้มีเงื่อนไขที่กำหนดให้ผู้ที่ขอใบอนุญาตขับขี่รถใหญ่จะต้องถือครองใบขับขี่รถเล็กมาก่อนไม่ต่ำกว่าระยะเวลาที่กำหนด เพื่อผ่านประสบการณ์ในการขับขี่รถขนาดเล็กมาก่อน

นอกจากพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้มีการกำหนดเรื่องคุณสมบัติของพนักงานขับรถและตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ยังได้กำหนดข้อห้ามไม่ให้ผู้ขับรถโดยสาร สูบนุ่หรือคุยกันในขณะขับรถหรือกล่าวไม่สุภาพ หรือแสดงกริยาในลักษณะที่ไม่สุภาพต่อผู้โดยสาร⁸³ เพื่อความปลอดภัยและคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร

3.1.5.3 มาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองการพนักงานขับรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง

การคุ้มครองการทำงานของพนักงานขับรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ไม่ได้มีกฎหมายที่จะให้การคุ้มครองโดยเฉพาะ ฉะนั้นจะต้องปฏิบัติตามหลักกฎหมายดังนี้

1) พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541

สภาพการทำงาน ชั่วโมงการทำงาน และระยะเวลาในการพักผ่อนของแรงงานด้านขนส่งโดยรถยนต์เป็นงานที่มีลักษณะของการทำงานที่แตกต่างจากงานประเภทอื่นๆ ซึ่งกฎกระทรวงฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2541) ซึ่งออกตามในมาตรา 6 มาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ได้กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการเพื่อให้ความคุ้มครองไว้โดยมีหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ดังนี้

ข้อ 2 นายจ้างต้องกำหนดเวลาเริ่มต้นและเวลาสิ้นสุดของการทำงานปกติของลูกจ้างในงานขนส่งทางบกวันหนึ่งไม่เกิน 8 ชั่วโมง

ข้อ 3 ห้ามมิให้นายจ้างลูกจ้างซึ่งทำงานที่ขับขี่yanพาหนะทำงานล่วงเวลา เว้นแต่ได้รับความยินยอมเป็นหนังสือจากลูกจ้าง ในกรณีที่ได้รับความยินยอมจากลูกจ้าง นายจ้างอาจให้ลูกจ้างทำงานล่วงเวลาได้หนึ่งวันไม่เกินสองชั่วโมง เว้นแต่มีความจำเป็นอันเกิดจากเหตุ

⁸² กฎกระทรวงฉบับที่ 52 ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, ข้อ 2.

⁸³ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 91.

สุดวิสัย อุบัติเหตุ หรือปัญหาการจราจร ซึ่งท่ากับว่ากฎหมายบังคับที่ 12 (พ.ศ. 2541) นี้ อนุญาตให้แรงงานขับรถชนต์สามารถทำงานได้รวมเวลาทั้งสิ้น 10 ชั่วโมงต่อหนึ่งวันเท่านั้น แต่เมื่อเปรียบเทียบกับสภาพการทำงานที่เป็นจริงในปัจจุบันจะเห็นว่าซึ่ง ไม่การทำงานตามกฎหมายบังคับที่ 12 นั้น เป็นการกำหนดกรอบระยะเวลาในการทำงานในระยะสั้นเท่านั้น แต่หากเป็นการขนส่งสินค้าที่มีระยะทางไกลหรือมีระยะของการเดินทางเกินกว่า 10 ชั่วโมงแล้ว กฎหมายบังคับดังกล่าวมิได้กล่าวไว้

นอกจากหลักเกณฑ์การคุ้มครองของพนักงานขับรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 แล้วหลักเกณฑ์ดังกล่าวยังได้กำหนดไว้กิริยาฯ โดยกำหนดให้การปฏิบัติหน้าที่ขับรถในรอบยี่สิบสี่ชั่วโมงนั้น ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อเกินสี่ชั่วโมงนับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถได้พักติดต่อ กันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไป ได้อีกไม่เกินสี่ชั่วโมงติดต่อ⁸⁴

แต่จากการศึกษาถึงการทำงานลักษณะการทำงานของพนักงานขับรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง พบร่วมกับการตรวจสอบชั่วโมงการเดินทางของรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางในแต่ละเที่ยวของการเดินทางเมื่อรถโดยสารถึงยังปลายทางนั้นจะมีชั่วโมงการทำงานซึ่งนับจากเวลาเริ่มต้นออกเดินทางจนถึงเมื่อรถยนต์กลับถึงบริษัทนั้น เป็นเวลาเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้เป็นส่วนใหญ่ โดยยังไม่มีมาตรฐานทางกฎหมายเข้าควบคุมแต่ประการใด คงปล่อยให้เป็นหน้าที่ของผู้ประกอบธุรกิจที่มาตราการแก้ไขเอง ดังจะเห็นได้จากการที่ผู้ประกอบธุรกิจบางรายได้พยายามหาทางแก้ไขปัญหาด้วยการจัดให้มีแรงงานที่ทำหน้าที่ขับโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางเป็นจำนวน 2 คนก็ตาม แต่ปัญหาที่ตามมาก็คือ การจัดแบ่งเวลาทำงานของแรงงานขับรถโดยสารทั้ง 2 คนที่ร่วมเดินทางไปด้วยนั้นจะใช้หลักเกณฑ์เช่นไร อีกทั้งขณะเมื่อแรงงานขับรถนั้น คนหนึ่งกำลังทำหน้าที่ขับรถอยู่ ในขณะที่อีกคนหนึ่งซึ่งร่วมเดินทางไปด้วยนั้นยังไม่ได้ปฏิบัติหน้าที่ จะถือว่าเป็นเวลาการทำงานหรือเวลาพัก

จากการศึกษาในมาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ มาตรการป้องกันกรณีรถโดยสารเกิดอุบัติเหตุในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 มิได้มีการบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะแต่พบร่วมกับกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการใช้แรงงานขับรถ อาทิ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติจราจรสทางบก พ.ศ. 2522

⁸⁴ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 95.

2) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดมาตรการในการขับขี่รถชนตัวไว้ โดยห้ามมิให้ผู้ขับขี่ในขณะหย่อนความสามารถในอันขับรถ ขับในขณะเมาสุราหรือของเมาย่างอื่น ขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร โดยประมาทหรือน่าหาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น⁸⁵ นอกจากนั้นยังห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสพหรือรับเข้าร่างกายไม่ว่าจะใดๆ ซึ่งวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทกลุ่มแอมเฟตามีนหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอย่างอื่น โดยที่พระราชบัญญัติดังกล่าวเนี้ได้ให้อำนาจแก่พนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจจัดให้มีการตรวจผู้ขับขี่ว่าได้เสพหรือรับเข้าร่างกายไม่ว่าด้วยวิธีใดๆ ซึ่งออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท⁸⁶

สำหรับมาตรการจำกัดความเร็ว ซึ่งได้มีการกำหนดไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2522) ออกตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 67 วรรคหนึ่งได้กำหนดอัตราความเร็วที่ผู้ขับขี่จะสามารถขับรถชนตัวได้ดังนี้

สำหรับรถชนตัวรถที่มีน้ำหนัก รวมทั้งน้ำหนักบรรทุกเกิน 1200 กิโลกรัม หรือบรรทุกโดยสาร ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกิน 60 กิโลกรัมต่อชั่วโมง หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับได้ไม่เกิน 80 กิโลกรัมต่อชั่วโมง⁸⁷ นั้นเป็นมาตรการด้านการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุอย่างหนึ่ง แต่ก็เป็นมาตรการที่ป้องกันเบื้องต้นในช่วงที่พนักงานขับรถโดยสารปฏิบัติหน้าที่อยู่นั้นเอง จะเห็นได้ว่ามาตรการตามกฎหมายอื่นๆ ส่วนใหญ่เป็นข้อห้ามมิให้พนักงานขับรถปฏิบัติ แต่ไม่มีบทบัญญัติในลักษณะที่เป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุยังไม่ได้รับการให้ความสำคัญ

3.1.6 ความรับผิดชอบผู้ประกอบธุรกิจและการเยียวยาความเสียหายแก่ผู้บริโภค

เมื่อเกิดความเสียหายแก่ผู้บริโภคซึ่งเป็นผู้ใช้บริการผู้ประกอบธุรกิจจำต้องรับผิดในความเสียหายแก่ผู้ใช้บริการ เป็นไปตามกฎหมายต่างๆ ดังนี้

⁸⁵ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43.

⁸⁶ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 ทว. แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2522.

⁸⁷ กฎกระทรวงฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2522) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 67 วรรคหนึ่ง.

3.1.6.1 ความรับผิดของผู้ประกอบธุรกิจตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

เมื่อเกิดความอุบัติเหตุขึ้นกับรถ โดยสารขนาดใหญ่ เช่นนี้ย่อมก่อให้เกิดความสูญเสียมากตามไปด้วยไม่ว่าจะเป็นการเสียชีวิตของผู้โดยสารหรือก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินเงินทองไม่ว่าจะเป็นผู้ใช้บริการโดยตรงหรือไม่เว้นบุคคลที่สาม เมื่อเกิดความเสียหายจะต้องพิจารณาว่าผู้ที่จะต้องรับผิดในความเสียหายนั้นๆ ก็เป็นไปตามหลักดังต่อไปนี้

1) ความรับผิดของผู้ประกอบธุรกิจและมาตรการเยียวยาความเสียหายของผู้บริโภคตามหลักละเมิด

ความรับผิดนี้จะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อผู้กระทำมี “ความผิด” (Fault) กล่าวคือได้มีการกระทำโดยใจหรือประมาทเลินเล่อทำให้บุคคลอื่นเสียหาย ตามหลักไม่มีความรับผิดโดยไม่มีความผิด (No Liability) ซึ่งเป็นหลักที่ใช้ได้ทั้งทางแพ่งทางอาญา โดยแยกพิจารณาเป็นกรณีที่ผู้กระทำโดยความงใจหรือประมาทเลินเล่อนั้นงดเว้นกระทำการตามที่กฎหมายกำหนดที่จะไม่ก่อความเสียหายให้บุคคลอื่นและก่อความเสียหายที่มีขอบคัวยกฎหมายต่อผู้อื่นก็จะก่อความรับผิดที่เรียกว่าความรับผิดเพื่อละเมิด⁸⁸ ซึ่งความรับผิดทางแพ่งจะนี้เป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์อยู่แล้ว โดยทั่วไปบุคคลจะต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยการงใจหรือประมาทเลินเล่อตามมาตรา 420 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย โดยหลักการบุคคลที่จะต้องมีความผิดในการกระทำละเมิดของตนเอง กล่าวคือคนที่กระทำละเมิดและคนที่รับผิดเป็นคนเดียวกัน ซึ่งก็ขอบคัวยกการและเหตุผล เพราะบุคคลคนหนึ่งกระทำละเมิดแต่จะไปให้บุคคลอื่นต้องรับผิดแทนก็คงจะไม่ถูกต้องและความรับผิดในการกระทำละเมิดของตนเองจึงเป็นความรับผิดที่ต้องการความผิด แต่บุคคลผู้กระทำละเมิดแม้มีความผิด และต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินใหม่ทดแทนแก่ผู้เสียหายแต่ผู้กระทำละเมิดนั้นอาจไม่อยู่ในฐานะที่จะชดใช้ค่าสินใหม่ทดแทนความเสียหายแก่ผู้เสียหายได้ ซึ่งก็จะทำให้ผู้เสียหายไม่ได้รับการเยียวยาความเสียหาย และไม่ยุติธรรมกับผู้เสียหาย เช่นกัน ทั้งยังไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกฎหมายลักษณะละเมิดที่มุ่งหมายจะเยียวยาผู้เสียหายให้อยู่ในฐานะเสมือนความเสียหายไม่ได้เกิดขึ้น จึงเกิดความคิดที่จะที่ให้บุคคลอื่นที่มีความเกี่ยวข้องสัมพันธ์บางประการกับผู้กระทำละเมิดมาเป็นผู้รับผิดร่วมหรือแทนกระทำละเมิด จึงเกิดความคิดของหลักความรับผิดโดยไม่ต้องมีความผิดขึ้น ทำให้ผู้กระทำละเมิดและผู้ต้องรับผิดเป็นคนละคนกัน

ความรับผิดในความเสียอันเกิดจากยานพาหนะตามมาตรา 437⁸⁹ วรรคแรก เป็นความรับผิดอันเกิดจากข้อสันนิษฐานความรับผิดทางกฎหมายหรือที่เรียกว่า “ความรับผิด

⁸⁸ สนับท์กรณ์ (จำปี) โสตถิพันธุ์. (2550). ละเมิดจัดการงานนอกสั่งภารมิควรได้. หน้า 17-18.

⁸⁹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437.

เด็ขาด” โดยผู้รับผิดไม่ต้องมีการกระทำความผิด หรือมีการกระทำแม้มิได้จงใจหรือประมาท เลินเล่อ แต่ที่กฎหมายให้รับผิดเพระมีความบกพร่องในการควบคุมดูแล ซึ่งในกรณีผู้ใช้บริการจะไม่ได้รับประโยชน์จากมาตรานี้แต่อย่างใด

3.1.6.2 มาตรการเยียวยาความเสียหายในการการบริการโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางของผู้บริโภค

มาตรการทางกฎหมายในการเยียวยาความเสียหายแก่ผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ซึ่งผู้เสียหายจะรับการคุ้มครองและเยียวยาจากกฎหมายดังต่อไปนี้

1) มาตรการเยียวยาความเสียหายตามละเอียด

การกระทำการของบุคคลหนึ่งเป็นการละเมิดสิทธิของบุคคลอื่น อาจจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อสิทธิอย่างใดอย่างหนึ่ง ไม่ว่าจะเป็นชีวิต ร่างกาย อนามัย ทรัพย์สิน ผู้ที่ทำละเมิดมีหนี้ที่จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ความเสียหายซึ่งในกรณี เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางผู้ใช้บริการซึ่งเป็นผู้บริโภคดังกล่าวที่ได้รับความเสียหายไม่ว่าจะเป็นความเสียหายต่อชีวิต หรือร่างกาย ของผู้ใช้บริการ ดังนั้นจึงจะต้องมีการเยียวยาความเสียหายให้ผู้เสียหายกลับคืนสู่ฐานะเดิมเสมือนความเสียหายมิได้เกิดขึ้น โดยการทำหนดค่าสินไหมทดแทนเพื่อเป็นการเยียวยาความเสียหายนั้นให้เป็นไปตามมาตรา 438 บัญญัติว่า “ค่าสินไหมทดแทนจะพึงใช้โดยสถานในเพียงตนนี้ให้ศาลวินิจฉัยตามควรแก่พฤติกรรมและความร้ายแรงแห่งละเมิด

อนึ่ง ค่าสินไหมทดแทนนั้น ได้แก่การคืนทรัพย์สินอันผู้เสียหายต้องเสียไปเพราละเอียดหรือใช้ราคาทรัพย์สินนั้น รวมทั้งค่าเสียหายอันจะพึงบังคับให้ใช้เพื่อความเสียหายอย่างใดๆ อันได้ก่อขึ้นนั้นด้วย”

ตามมาตรานี้เป็นหลักที่ไว้ใน การกำหนดค่าสินไหมทดแทน โดยหลักให้ผู้เสียหายกลับคืนสู่ฐานะเดิม บทบัญญัติในมาตรา 438 เป็นบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์หรือแนวทางให้ศาลใช้คุลพินิจในการกำหนดค่าสินไหมทดแทนไว้ในวรรคหนึ่งและกำหนดค่าสินไหมทดแทนคืออะไรบ้าง

ซึ่งความเสียหายที่เกิดจากการให้บริการรถโดยสารรับจ้างส่วนใหญ่ความเสียหายที่เกิดขึ้นมักจะเกิดจากรถโดยสารรับจ้างประสบอุบัติเหตุเป็นความเสียหายที่เกิดแก่ร่างกายชีวิตของผู้ใช้บริการ และการให้บริการดังกล่าวเป็นการให้บริการสาธารณูปะภัยประชาชนทั่วไปถ้าความเสียหายอันเกิดจากการโดยสารรับจ้างเป็นความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ใช้บริการ ดังนั้นการประสบอุบัติเหตุของรถโดยสารรับจ้างอันผู้ประกอบธุรกิจจะต้องรับผิดในความเสียหายนั้นๆ ตามกฎหมายละเอียดเมื่อเกิดอุบัติเหตุผู้โดยสาร ได้รับความเสียหายแก่ร่างกายผู้ด้องเสียหายแก่ร่างกายอนามัยมี

สิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายตามบทบัญญัติในมาตรา 444⁹⁰ มาตรา 445⁹¹ มาตรา 446⁹² ซึ่งทั้งสามมาตรานี้แบ่งค่าสินไหมทดแทนได้ 5 กรณีดังต่อไปนี้

(1) ค่าใช้จ่ายอันตนต้องเสียไป ตามมาตรา 444 วรรคหนึ่ง ได้แก่ ค่ารักษายาบาลทุกอย่าง ไม่ว่าจะรักษาแบบแผนโดยราษฎรหรือแผนปัจจุบัน จะรักษาที่โรงพยาบาลเอกชนหรือรพสูบัล จะเสียค่ารักษาโรงพยาบาลเอกชนที่แพงมากหรือน้อยเรียกได้ว่าทั้งนี้ค่าใช้จ่ายอันจำเป็นในการรักษายาบาล คือ ค่ารักษายาบาลจะต้องเป็นค่าใช้จ่ายที่จำเป็น

(2) ค่าเสียความสามารถประกอบธุรกิจงานในปัจจุบัน ตามมาตรา 444 วรรคหนึ่ง หมายความว่าผู้ถูกทำละเมิดได้รับบาดเจ็บต้องรักษาตัวอยู่ในโรงพยาบาลหนึ่งเดือน นอกจากค่าใช้จ่ายอื่นๆ แล้วยังฟ้องเรียกค่าเสียความสามารถในการประกอบการงานในปัจจุบันที่ผ่านมาในช่วงหนึ่งเดือนได้ ในกรณีร่างกายพิการจนไม่สามารถที่จะประกอบธุรกิจงานต่อไป เรียกค่าเสียความสามารถประกอบธุรกิจงานในอนาคต ค่าเสียความสามารถประกอบธุรกิจงานในปัจจุบันฟ้องเรียกได้แม้ว่าคนนั้นขณะถูกทำละเมิดไม่มีงานทำก็ตาม ส่วนจะกำหนดค่าสินไหมทดแทนเพียงใด แล้วแต่พฤติกรรมและความร้ายแรงแห่งละเมิด

(3) ค่าเสียความสามารถประกอบธุรกิจงานในอนาคตได้ เช่น แขนขาดขาขาด ประสาทพิการ น้ำวัวขาด หรือพวกรหัสที่สองได้รับความกระแทกกระเทือนไม่สามารถรักษาให้คืนดีได้ ไม่อาจทำงานได้เหมือนเดิม ทำงานได้บ้างก็ยังเสียความสามารถประกอบธุรกิจงานบางส่วนทำได้บ้างแต่ไม่เหมือนเดิมก็เรียกได้ ค่าที่ได้รับบาดเจ็บทำให้การงานไม่ก้าวหน้าก็เรียกได้ ร่างกายพิการแต่ยังไม่ได้ออกจากงานยังสามารถทำงานได้ แต่เมื่อสภาพไม่เหมือนเดิม การงานไม่ก้าวหน้าก็ฟ้องเรียกได้

(4) ค่าขาดแรงงานของบุคคลภายนอก ทำให้บุคคลภายนอกขาดแรงงานจากผู้ถูกทำละเมิด มี 2 กรณี คือค่าขาดงานในครัวเรือน คู่สมรสหรือบุตรต้องช่วยงานในบ้าน ทำให้คู่สมรสอีกคนหนึ่งที่ไม่ได้ถูกทำละเมิดหรือบิดามารดาฟ้องเรียกจากผู้ทำละเมิดได้ และค่าขาดงานในอุตสาหกรรมของบุคคลภายนอก นายข้างต้องจ่ายเงินเดือนในระหว่างที่ถูกขังรักษาตัวอยู่ก็เรียกจากจำเลยได้

(5) ค่าเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงิน ตามมาตรา 446⁹³ ทุกข์ธรรมาน เจ็บป่วยเป็นค่าเสียหายที่มิอาจคำนวณเป็นตัวเงินได้ ร่างกายพิการ แขนด้าน ค่ารักษายาบาล ค่าหมอม

⁹⁰ ประมวลกฎหมายหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 444.

⁹¹ ประมวลกฎหมายหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 445.

⁹² ประมวลกฎหมายหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 446.

⁹³ ประมวลกฎหมายหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 446.

ค่าเบี้ยนเพิ่มคำนวณเป็นเงินได้ แต่ความพิการของคนคำนวณเป็นเงินไม่ได้หน้าเสียโฉมก็เช่นกัน ถือว่าเป็นค่าเสียหายอย่างอื่นที่มิใช่ตัวเงินคือคำนวณเป็นเงินไม่ได้ทันทุกขั้นตอนก็เรียกได้ ค่าเสียโฉมต้องไปผ่าตัดในอนาคตก็เรียกได้พร้อมดอกเบี้ย

2) ความรับผิดชอบผู้ประกอบธุรกิจตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก

พ.ศ. 2522

เมื่อเกิดความเสียหายแก่ผู้โดยสารผู้ที่ได้รับอนุญาตในการประกอบธุรกิจตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดการชดเชยค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่งไว้ในหมวด 4 ซึ่งในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะพิจารณาเฉพาะกรณีการการรับส่งผู้โดยสารที่ไม่ประจำทางเท่านั้นซึ่งเป็นการขนส่งคนโดยสาร

ชี้ในกรณีที่ผู้ประกอบธุรกิจผู้ที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจขนส่งไม่ประจำทางจะต้องวางแผนหลักทรัพย์เป็นเงินสดหรือพันธบัตรรัฐบาลไทย หรือสัญญาประกันภัยกรณีธรรม์ประกันภัยซึ่งทำกับบริษัทประกันภัย ในกรณีเป็นสัญญาประกันภัยและการนัดประชุมประกันภัยซึ่งทำกับบริษัทประกันภัย ในกรณีเป็นผู้เอาประกันภัย โดยให้บุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายเนื่องจากการขนส่งของตนเป็นผู้รับประโภช์สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายที่เป็นค่าใช้จ่ายเบื้องต้นเพื่อประกันความเสียหายอันเกิดแก่ชีวิตหรือร่างกายของบุคคลภายนอกและซึ่งผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจขนส่งจะต้องรับผิดชอบเนื่องจากการขนส่งของตน⁹⁴ เมื่อผู้ประกอบธุรกิจขนส่งได้ก่อให้เกิดความเสียหายร่างกายหรือชีวิตของบุคคลใด ซึ่งผู้ประกอบธุรกิจซึ่งเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายจะต้องชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้เสียหายหรือทายาทในกรณีที่ถึงแก่ชีวิต⁹⁵ ในการพิจารณาว่าบุคคลใดมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 นั้น ผู้เสียหายซึ่งมิได้อู่ในรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหาย แต่ได้รับความเสียหายจากการคันนั้นหรือผู้เสียหายอยู่ในรถแต่ไม่รวมถึงคนงานหรือผู้ประจำรถในระหว่างปฏิบัติหน้าที่หรือผู้เสียหายที่ไม่ได้อยู่ในรถคันที่ไม่ได้ก่อให้เกิดความเสียหาย⁹⁶ แต่ขึ้นตอนการขอรับชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นผู้เสียหายหรือทายาทต้องยื่นคำขอต่อพนักงานสอบสวน โดยแสดงพยานหลักฐานว่าผู้เสียหายได้รับความเสียหายจากการของผู้ประกอบธุรกิจ โดยให้พนักงานสอบสวนเป็นผู้พิจารณา และมีความเห็นถ้วนความเสียหายได้เกิดจากรถของผู้ประกอบธุรกิจให้มีหนังสือไปยังผู้ประกอบธุรกิจให้ชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นดังกล่าวและในการสั่ง

⁹⁴ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกพ.ศ. 2522, มาตรา 52.

⁹⁵ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกพ.ศ. 2522, มาตรา 56.

⁹⁶ พระราชบัญญัติการuhnส่งทางบกพ.ศ. 2522, มาตรา 60.

ของพนักงานสอบสวนต้องพิจารณาภายในอีกวันนับแต่วันที่มีกำหนดและส่วนของผู้ประกอบธุรกิจก็ต้องชำระภายในอีกวันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่งจากพนักงานสอบสวน⁹⁷

ถ้าในกรณีที่ผู้ประกอบธุรกิจไม่ยอมชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามมีพนักงานสอบสวนสั่งให้นายทะเบียนกลางมีอำนาจนำหลักทรัพย์ของผู้ประกอบธุรกิจซึ่งได้วางไว้มาชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นแทนได้⁹⁸

3) ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางเมื่อเกิดอุบัติเหตุจะได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งบุคคลที่ได้รับความคุ้มครองเรียกว่า “ผู้ประสบภัย” ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้ให้คำนิยามไว้วัดนี้ผู้ประสบภัย หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยเนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งที่บรรทุกหรือติดตั้งในรถนั้น และหมายความรวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตายด้วยซึ่งแยกพิจารณา

(1) ผู้ประสบภัยที่เป็นผู้ได้รับอันตรายโดยตรง ได้แก่ ผู้ประสบภัยที่ได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัย อันเป็นผลโดยตรงจากการหรือจากลิ่งที่บรรทุกหรือติดตั้งในรถนั้น

(2) ผู้ประสบภัยที่ไม่ได้เป็นผู้ได้รับอันตรายโดยตรง ได้แก่ ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยที่ถึงแก่กรรม ทายาทโดยธรรมในที่นี้ไม่รวมถึงทายาทผู้รับพินัยกรรม การที่กฎหมายบัญญัติให้อ้วว่าทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยที่ถึงแก่ความตายเป็นผู้ประสบภัยก็ เพราะทายาทโดยธรรมเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่ในอันที่จะต้องจัดการศพและเป็นผู้ที่มีสิทธิได้รับมรดกของผู้ตาย⁹⁹

สำหรับความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 4 ได้ให้ความหมายของคำว่า “ความเสียหาย” หมายความว่า ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยอันเกิดจากรถ

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ผู้ประกอบธุรกิจ หรือเจ้าของรถจะต้องจัดให้มีการเอาประกันโดยจำนวนเงินที่เอาประกันจะต้องเป็นไปตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 7 วรรคสอง¹⁰⁰ และมาตรา 9¹⁰¹

⁹⁷ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกพ.ศ. 2522, มาตรา .57.

⁹⁸ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกพ.ศ. 2522, มาตรา 63.

⁹⁹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1629.

¹⁰⁰ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 7 วรรคสอง จำนวนเงินเอาประกันภัย

พระราชบัญญัติให้จำนวนเงินเอาประกันภัยที่ต้องจดให้มีเพื่อให้ความคุ้มครองสำหรับผู้ประสบภัย ต้องไม่น้อยกว่าจำนวนเงินที่กำหนดในกฎหมาย

กฎหมายที่กำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยตามชนิด ประเภท และขนาดของรถ พ.ศ. 2547 ได้กำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยไว้ดังนี้

(1) เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ต้องจดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย โดยมีจำนวนเงินเอาประกันภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อครั้ง ดังต่อไปนี้

ห้าล้านบาท สำหรับรถที่มีที่นั่งไม่เกินเจ็ดคนหรือรถบรรทุกผู้โดยสารรวมทั้งผู้ขับขี่ไม่เกินเจ็ดคน

สิบล้านบาท สำหรับรถที่มีที่นั่งเกินเจ็ดคนบรรทุกผู้โดยสารรวมทั้งผู้ขับขี่เกินเจ็ดคน

(2) การประกันภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อครั้ง ตาม ก ให้มีจำนวนเงินเอาประกันภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อคน ดังต่อไปนี้

ก. ห้าหมื่นบาทต่อคน สำหรับความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัยนอกจักรถีตาม 2.

ข. ส่องแสตนบายต่อคน สำหรับความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัยอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้

- ตาบอด

- หูหนวก

- เป็นไข้ หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นชาด

- เสียอวัยวะสืบพันธุ์

- เสียแขน ขา มือ เท้า นิ้ว หรืออวัยวะอื่นใด

- จิตพิการอย่างถาวร

ก. หนึ่งแสนบาทต่อคนสำหรับความเสียหายต่อชีวิต

ง. ในกรณีที่ผู้ประสบภัยเป็นผู้ขับขี่และเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดตาม

ให้กำหนดตามชนิด ประเภท และขนาดของรถแต่ต้องไม่น้อยกว่าจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกฎหมาย

¹⁰¹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 9 รถที่จดทะเบียนในต่างประเทศและนำเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวโดยเจ้าของรถไม่มีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร เจ้าของรถต้องจดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย ทั้งนี้ ตามจำนวนเงิน หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎหมาย

กฎหมายหรือไม่มีผู้ใดต้องรับผิดตามกฎหมายต่อผู้ขับขี่ที่ประสบภัย ให้ผู้ประสบภัยที่เป็นผู้ขับขี่ได้รับจำนวนเงินเอาประกันภัยเป็นจำนวนเท่ากับค่าเสียหายเบื้องต้นตามที่กำหนดในกฎหมายระหว่างซึ่งออกตามความในมาตรา 20 วรรคสอง ส่วนค่าสินไหมทดแทนเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากการที่บริษัทได้รับประกันภัยไว้ ให้บริษัทจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยเมื่อได้รับคำร้องขอจากผู้ประสบภัย ความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและอัตราที่กำหนดในกฎหมายระหว่างสำหรับค่าเสียหายเบื้องต้น ในความหมายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจาก พ.ศ. 2535 ได้ให้ความหมาย คือ ค่าเสียหายเบื้องต้น ในกรณีความเสียหายต่อร่างกาย หมายความว่า ค่ารักษายาบาลและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาของผู้ประสบภัย และในกรณีความเสียหายต่อชีวิต หมายความว่า ค่าปัลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพ ผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตาย ทั้งนี้ ตามรายการและจำนวนเงินที่กำหนดในกฎหมายระหว่างที่ออกตาม มาตรา 20 วรรคสอง¹⁰² ซึ่งตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจาก พ.ศ. 2535 มีข้อกำหนด ให้มีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย การกำหนดความเสียหายให้เป็นไปตามกฎหมายระหว่าง กำหนดจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นและการร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2547 เป็นความเสียหายที่จะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นเกี่ยวกับร่างกายและชีวิต จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นให้เป็นไปดังต่อไปนี้

1. จำนวนเท่าที่จ่ายจริงแต่ไม่เกินหนึ่งหมื่นห้าพันบาทสำหรับความเสียหายต่อร่างกาย
 2. จำนวนสามหมื่นห้าพันบาทสำหรับความเสียหายต่อชีวิต
 3. จำนวนตาม 1 และ 2 รวมกันสำหรับผู้ประสบภัยที่ถึงแก่ความตาย
- หลังจากมีการรักษาในโรงพยาบาล

¹⁰² พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจาก พ.ศ. 2535, มาตรา 20.

¹⁰³ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจาก พ.ศ. 2535, มาตรา 4.

การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัย แบ่งเป็น 2 กรณี
ให้ยื่นคำร้องตามแบบที่นายทะเบียนกำหนดและต้องมีหลักฐานดังต่อไปนี้

(1) ความเสียหายต่อร่างกาย

ก. ใบเสร็จรับเงินจากโรงพยาบาล หรือสถานพยาบาล หรือ
หลักฐานการแจ้งหนี้เกี่ยวกับการรักษาพยาบาล

ข. สำเนาบัตรประจำตัว หรือสำเนาใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว
หรือสำเนาหนังสือเดินทาง หรือหลักฐานอื่นใดที่ทางราชการเป็นผู้ออกให้ที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้มี
ชื่อในหลักฐานนั้นเป็นผู้ประสบภัย แล้วแต่กรณี

(2) กรณีความเสียหายต่อชีวิต

ก. สำเนาระบบบัตร

ข. สำเนาบันทึกประจำวันในคดีของพนักงานสอบสวน หรือ
หลักฐานอื่นที่แสดงว่าผู้นั้นถึงแก่ความตายเพราการประสบภัยจากรถ

(3) ในกรณีผู้ประสบภัยถึงแก่ความตายหลังจากมีการรักษาพยาบาลใน
โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล ให้มีหลักฐานตาม (1) และ (2)

หากผู้ประสบภัยไม่สามารถร้องขอได้ให้โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล
ญาติหรือผู้มีส่วนได้เสียร้องขอแทนได้ การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัยต้อง¹⁰⁴
กระทำการในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่มีความเสียหายเกิดขึ้น

การขอรับความเสียหายเบื้องต้นจากการทุนทดแทนผู้ประสบภัยในกรณี
ที่บริษัทประกันภัยไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือจ่ายไม่ครบ ให้ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรม
ของผู้ประสบภัยแจ้งต่องทุนทดแทนผู้ประสบภัย¹⁰⁵ และกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะจ่าย
ค่าเสียหายเบื้องต้นให้¹⁰⁶ โดยพิจารณาจากหลักฐานและข้อเท็จจริงดังต่อไปนี้ ซึ่งบริษัทประกันภัย¹⁰⁷
และหมายเลขอรบมีประกันภัย¹⁰⁸

(ก) จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ประสงค์ได้รับ

(ข) วันที่ยื่นขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัย

(ค) สำเนาบันทึกประจำวันในคดีของพนักงานสอบสวน¹⁰⁷

(ง) ใบเสร็จรับเงินหรือหลักฐานการแจ้งหนี้¹⁰⁸

¹⁰⁴ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 21.

¹⁰⁵ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 23 (5).

¹⁰⁶ กฎกระทรวงฉบับที่ 7 พ.ศ. 2535.

¹⁰⁷ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 35.

(ก) สำเนาบัตรประจำตัว ใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว หรือหนังสือเดินทางหรือสำเนาทะเบียนบ้าน ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บ¹⁰⁹

(น) สำเนาระบบบัตร สำเนาทะเบียนบ้าน สำเนาบัตรประจำตัว ในกรณีที่ผู้ประสบภัยถึงแก่ความตาย¹¹⁰

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยถึงแก่ความตายให้ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยยื่นเอกสารตาม (น) ด้วย¹¹¹ ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย ต้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่มีความเสียหายไม่ว่าจะเป็นกรณีตามมาตรา 23 (1)(2)(3)(4)(5)(6)¹¹² ค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินค่าเสียหายเบื้องต้น¹¹³ เป็นค่าเสียหายที่จ่ายให้สำหรับความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของผู้ประสบภัยจากการซึ่งเป็นค่าเสียหายที่ได้รับจากพระราชบัญญัตินี้ โดยต้องรอพิสูจน์ความรับผิดชอบโดยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นรวมกับค่าเสียหายเบื้องต้นที่ผู้ประสบภัยได้รับต้องไม่เกินจำนวนที่กฎหมายกำหนดดังนี้

กรณีผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บแต่ไม่เสียชีวิต ผู้ประสบภัยจะได้รับชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริง แต่ไม่เกิน 50,000 บาท ต่อผู้ประสบภัยหนึ่งคนกล่าวคือ ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น 15,000 บาท รวมกับค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นตามความเป็นจริงอีกไม่เกิน 35,000 บาท

กรณีผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บแต่ไม่เสียชีวิต แต่ทุพพลภาพหรือเสียหายต่อร่างกาย และอนามัย ดังนี้ (ได้รับค่าเสียหาร่วมเป็นเงิน 100,000) ตามอุด หูหนวก เป็นใบหรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นชาด สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์ เสียแขน ขา มือ นิ้ว หรืออวัยวะอื่น จิตพิการอย่างติดตัว ทุพพลภาพอย่างถาวร

กรณีผู้ประสบภัยเสียชีวิตทันที ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย จะได้รับชดใช้ค่าเสียหาร่วมเป็นเงินจำนวน 100,000 บาทต่อผู้ประสบภัยหนึ่งคน (เท่ากับได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น 15,000 บาท เป็นค่าปลงศพร่วมกับค่าเสียหายส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นอีก 85,000 บาท)

¹⁰⁸ กฎหมายฉบับที่ 7 พ.ศ. 2535.

¹⁰⁹ กฎหมายฉบับที่ 7 พ.ศ. 2535.

¹¹⁰ กฎหมายฉบับที่ 7 พ.ศ. 2535.

¹¹¹ กฎหมายฉบับที่ 7 พ.ศ. 2535.

¹¹² กฎหมายฉบับที่ 7 พ.ศ. 2535.

¹¹³ กฎหมายฉบับที่ 11 พ.ศ. 2540.

กรณีผู้ประสบภัยถึงแก่ความตายหลังจากที่มีการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล ผู้ประสบภัยหรือญาติโดยธรรมของผู้ประสบภัยจะได้รับชดใช้ค่าเสียหายรวมเป็นเงิน 200,000 บาท ต่อผู้ประสบภัยหนึ่งคน (คือค่าเสียหายเบื้องต้น 15,000 บาท สำหรับเป็นค่ารักษาพยาบาลและค่าปลงศพไม่เกิน 35,000 บาท รวมกับค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นอีกจำนวนหนึ่ง รวมกันแล้วไม่เกิน 100,000 บาท)

ในการนี้ที่ผู้ประสบภัยเป็นผู้ขับขี่และเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดตามกฎหมาย หรือไม่มีผู้ใดต้องรับผิดตามกฎหมายต่อผู้ขับขี่ (ที่เป็นผู้ประสบภัยดังกล่าว) ผู้ขับขี่จะได้รับการชดใช้ผลประโยชน์ค่าสินไหมทดแทนในวงเงินไม่เกินค่าเสียหายเบื้องต้น 15,000 บาท เท่านั้น จะไม่มีสิทธิได้รับค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับค่าสินไหม บริษัทประกันภัยกฎหมายบังคับให้รับประกันภัยรถทุกคัน (มาตรา 10) ถ้าฝ่ายตนต้องรับโทษตามมาตรา 38 และเมื่อเกิดความเสียหายเนื่องจากรถ เช่น รถชนคน บริษัทประกันภัยต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นเสมอไม่ว่าจะเป็นความผิดของผู้ประสบภัยหรือไม่ โดยจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นจะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในกฎหมายแรงงาน (มาตรา 20)

บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ทำหน้าที่ให้บริการรับคำร้องขอและจ่ายสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยแทนบริษัทประกันภัย โดยผู้ประสบภัยสามารถติดต่อแจ้งเหตุหรือขึ้นคำร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นและค่าสินไหมทดแทนได้ ณ. สำนักงานใหญ่และสาขาของบริษัทกลางในทุกจังหวัด (มาตรา 10 ทว. (1))

สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย (มาตรา 33, มาตรา 34) เป็นหน่วยงานของรัฐ มีหน้าที่ดำเนินงานรับคำร้องและจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ เมื่อไม่มีผู้ใดจ่ายให้ตามมาตรา 23 (1)-(6)

สำนักงานตำรวจนครบาล (มาตรา 37-มาตรา 45) ผู้ประสบภัยหรือผู้เอาประกันภัยหรือผู้ขับขี่ซึ่งได้ประสบอุบัติเหตุ ควรแจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจนเพื่อให้ทำการสอบสวนและบันทึกประจำวันไว้เป็นหลักฐานประกอบธุรกิจเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทประกันหรือผู้เกี่ยวข้อง และในกรณีขาดเจ็บสาหัส เจ้าหน้าที่ตำรวจนำผู้ประสบภัยส่งโรงพยาบาลได้ทันที

โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล ผู้ประสบภัยที่ได้รับอันตรายจากอุบัติเหตุโดยนั้นสามารถรับการรักษาพยาบาลจากโรงพยาบาลและสถานพยาบาลทุกแห่งโดยโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่ทำการรักษาพยาบาลสามารถทำการเบิกค่าเสียหายเบื้องต้นในนามผู้ประสบภัยจากบริษัทประกันภัยหรือกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยต่อไปได้

3.2 มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมมาตรฐานการประกอบธุรกิจให้บริการโดยสารรับจ้างในสหภาพยุโรป ประเทศเยอรมัน ประเทศญี่ปุ่น ประเทศออสเตรีย

มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจให้บริการโดยสารรับจ้างในต่างประเทศนี้ ให้ความสำคัญซึ่งในประเทศต่างๆ มีการกำหนดมาตรการในเรื่องดังกล่าวมีความชัดเจนและมีประสิทธิภาพในการบังคับใช้ ดังนี้ผู้เขียนจะได้กล่าวถึงมาตรการทางกฎหมายการประกอบธุรกิจให้บริการโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำที่ในต่างประเทศต่อไปนี้

3.2.1 มาตรฐานตามกฎหมายการประกอบธุรกิจโดยสารในสหภาพยุโรป¹¹⁴

สหภาพยุโรป (European Union-EU) เป็นการรวมตัวกันของประเทศในทวีปยุโรป ปัจจุบันสหภาพยุโรป ประกอบด้วยสมาชิก 27 ประเทศ¹¹⁵ มีจำนวนประชากรประมาณ 500 ล้านคน แนวคิดการสร้างให้เกิดสันติภาพในยุโรปเกิดขึ้นภายใต้ความร่วมมือด้านเศรษฐกิจเพื่อพัฒนาให้เกิดตลาดเดียว (Single Market) ซึ่งทำให้เกิดการประหยัดต่อขนาด (Economy of Scale) เพิ่มความสามารถในการแข่งขัน โดยการยกเลิกพรอมแคนระหว่างกัน ประชาชน ลินส์ บริการ และเงินทุนสามารถเคลื่อนย้ายได้อย่างเสรีในกลุ่มประเทศสมาชิก เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าว บรรดาสมาชิกสหภาพยุโรปได้ก่อตั้งสถาบันร่วม เช่น คณะกรรมการยุโรป (European Commission) คณะกรรมการศรีแห่งสหภาพยุโรป (Council of European Union) และรัฐสภาญี่ปุ่น (European Parliament)¹¹⁶

นอกจากนั้นยังยกเลิกการกีดกันทางด้านการค้าระหว่างพร้อมแคน มีการเปิดเสรีในด้านการบริการ และการเคลื่อนย้ายการลงทุนภายใต้กฎหมายในภูมิภาค และเพื่อให้นำนโยบายในการรวมตัวภายใต้กฎหมายในภูมิภาคบรรลุวัตถุประสงค์ บรรดาประเทศสมาชิก ได้มีการรวมตัวกันตั้งสถาบันต่างๆ ขึ้น ไม่ว่าจะเป็น

- 1) การร่วมกันตั้งคณะกรรมการยุโรป
- 2) คณะกรรมการศรีแห่งสหภาพยุโรป

¹¹⁴ สถาบันขนส่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. เล่มเดิม. หน้า 4-9

¹¹⁵ สหภาพยุโรปประกอบไปด้วยรัฐอิสระ 27 ประเทศ เป็นที่รู้จักกันในสถานะรัฐสมาชิก: ออสเตรีย เบลเยียม บัลแกเรีย ไซปรัส สาธารณรัฐเช็ก เดนมาร์ก เอสโตเนีย ฟินแลนด์ ฝรั่งเศส เยอรมนี กรีซ ฮังการี ไอร์แลนด์ อิตาลี ลัตเวีย ลิทัวเนีย ลักเซมเบิร์ก молตา เนเธอร์แลนด์ โปแลนด์ โปรตุเกส โรมาเนีย สโลวาเกีย สโลวีเนีย สเปน สวีเดน และสาธารณอาณาจักร.

¹¹⁶ Europe Information Sources. (n.d.). Retrieved April 14, 2007 from

3) รัฐสภาพูrop

สถานบันต่างๆ ที่ก่อตั้งขึ้นก็เพื่อทำหน้าที่ในการบริหารงานที่มีการตัดสินใจร่วมกันในด้านต่างๆ สำหรับกิจกรรมส่งทางถนน แต่เดิมประเทศไทยในกลุ่มสภาพภูrop ได้มีความเข้มงวดในการประกอบธุรกิจขนส่งเป็นอย่างมาก เนื่องจากต้องการป้องกิจกรรมไฟที่ดำเนินการโดยรัฐเพื่อไม่ให้ได้รับผลกระทบจากการเข้ามาแข่งขัน ซึ่งแนวทางหรือเนื้อหาของการควบคุมเป็นไปในรูปของการจำกัดการเข้าสู่ตลาด และจำกัดการให้บริการบางประเภทที่อาจนำไปส่งผลกระทบต่อการแข่งขันกับกิจกรรมไฟ

หลังจากสหกรณ์โลกครั้งที่ 2 แม้ว่าแนวทางการกำกับดูแลเปลี่ยนไปจากการควบคุมหรือจำกัดการแข่งขันข้ามสาขาเป็นความร่วมมือระหว่างกิจกรรมส่งบรรทุกกับรถไฟแต่ก็ยังคงมีกฎหมายกำหนดให้ถูกยกเลิกเสียที่เดียว จนกระทั่ง ก.ศ. 1980 ถึง 1990 สหภพภูrop จึงได้เริ่มปฏิรูปกฎหมายและเปิดเสรีระหว่างประเทศสามารถค้าข้ามแดนเองภายใต้แนวคิดตลาดเดียว

กลุ่มสภาพภูrop ได้แบ่งแยกการกำกับดูแลการขนส่งทางถนนออกเป็นการกำกับดูแลกิจกรรมส่งสินค้าและกิจกรรมส่งคน โดยสารอย่างชัดเจน โดยจัดแบ่งประเภทใบอนุญาตและการกำกับดูแลที่สำคัญออกเป็น ดังนี้

- (1) การประกอบกิจกรรมส่งคน โดยสาร (Passenger Transportation)
- (2) การประกอบกิจกรรมส่งสินค้า (Freight Transportation)
- (3) การประกอบธุรกิจขนส่งส่วนบุคคล (Own-Account Transportation)

โดยในแต่ละประเภทอาจมีการแยกประเภทย่อยลงไปอีก เช่นการประกอบกิจกรรมส่งคน โดยสารอาจแบ่งเป็นการขนส่งคน โดยสารประจำทาง (Fixed Route or Schedule Passenger Transportation) การขนส่งคน โดยสาร ไม่ประจำทาง (Non-Schedule Passenger Transportation) หรือการขนส่งคน โดยสาร ในเมืองแบบพิเศษ (Urban Special Transportation) เป็นต้น หรือในกรณีของการขนส่งสินค้า อาจแบ่งแยกเป็น การขนส่งสินค้าทั่วไป กับการขนส่งวัสดุอันตรายหรือการขนส่งสินค้าศูนย์คอนเทนเนอร์ เป็นต้น อนึ่ง ประเด็นที่ควรพิจารณาในเบื้องต้นก็คือแนวทางการจัดแบ่งดังกล่าวข้างต้นเป็นการจัดแบ่ง โดยอิงตามลักษณะ วัตถุประสงค์ และรูปแบบของการควบคุมกำกับดูแลที่มีต่อแต่ละตลาดย่อยเป็นสำคัญ ทั้งนี้เนื่องจากการมีโครงสร้างตลาดย่อยที่มีลักษณะที่แตกต่างกัน ย่อมลักษณะรูปแบบและเนื้อหาของการควบคุมกำกับดูแลที่แตกต่างกันด้วย เช่น หากเป็นตลาดวิชาชีพ (Professional Market) หรือบริการที่รับจ้างหรือมีสินจ้างก็จะถูกกำกับดูแลอย่างวิชาชีพ และหากเป็นบริการที่มีวัตถุประสงค์ทางสังคมหรือบริการสาธารณะก็จะถูกกำกับดูแลค่อนข้างเข้มงวด

การปฏิรูปกิจกรรมขนส่งทางถนนภายใต้กรอบสหภาพยุโรปในช่วงแรก คือการออก Directive of 23 July 1962 หรืออีกชื่อหนึ่งว่า “The First Council Directive” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดรกรอบการเข้าสู่ตลาดของประเทศสมาชิก เพื่อให้กระทำโดยไม่ต้องขออนุญาตหรือถูกจำกัด โควตาและต่อมา มีการออกข้อระเบียบปฏิบัติ “Directive” อีกหลายฉบับตามมา ซึ่งทำให้เกิดปัญหาในการรวมกฎระเบียบให้อยู่ในรูปแบบที่เหมาะสม จนกระทั่ง 26 มีนาคม 1992 สหภาพยุโรป จึงได้มีการออกกฎระเบียบของสหภาพยุโรปที่ 881/92 (Council Regulation 881/92)¹¹⁷ ว่าด้วยการเข้าสู่ตลาดการบริการขนส่งทางถนนภายใต้สหภาพยุโรปทุกแทนของเดิมที่มีอยู่ ซึ่ง กฎระเบียบของสหภาพยุโรปที่ 881/92 (Council Regulation 881/92) นี้ได้กำหนดขึ้นเพื่อเป็นแนวทางในการเปิดเสรีการขนส่งทางถนน โดยที่ผู้ประกอบธุรกิจที่จะทะเบียนของประเทศสมาชิกสามารถให้บริการข้ามประเทศได้ หากได้รับใบอนุญาตขนส่งระหว่างประเทศ (Community Authorization License) จะสามารถดำเนินการให้บริการได้โดยปราศจากข้อกำหนด

จนกระทั่งต่อมา ก็ได้มีการปรับปรุง โดยวางหลักที่ให้อนุญาตผู้ประกอบธุรกิจขนส่งของประเทศสมาชิกสามารถให้บริการขนส่งสินค้าในอีกประเทศหนึ่งได้ ซึ่งได้แก่ กฎระเบียบของสหภาพยุโรป ที่ 3118/93 (Council Regulation 3118/93) แต่ทั้งนี้จะต้องอยู่ภายใต้ข้อบังคับของประเทศเจ้าบ้าน ในเรื่องต่างๆ เช่นระยะเวลาในการขับขี่และเวลาพักผ่อน

โดยสหภาพยุโรปได้ใช้การกำหนดบรรทัดฐานในเชิงคุณภาพเมื่อ 1 กรกฎาคม ค.ศ. 1998 โดยกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดบรรทัดฐานทางด้านคุณภาพมักประกอบด้วย

ก. ข้อกำหนดเกี่ยวกับการมีชื่อเสียงที่ดี (Requirements of Good Repute in Exercise of Business) ซึ่งผู้ประกอบธุรกิจที่มีการฝ่าฝืนข้อกำหนดในการประกอบธุรกิจบางอย่างอาจจะถูกห้าม มิให้ดำเนินการให้บริการอีกต่อไป ตัวอย่างของข้อกำหนดในเรื่องการมีชื่อเสียงที่ดี ได้แก่ ผู้ประกอบธุรกิจต้องไม่เคยต้องโทษคดอาญาเร้ายังแรงมาก่อน หรือไม่เคยถูกกลงโทษในการประกอบวิชาชีพนั้นส่งทางถนนมาก่อน เช่น การฝ่าฝืนข้อกำหนดเกี่ยวกับการขับขี่ เนื่องจากความชำนาญ พากเพียร น้ำหนักของยานพาหนะ ข้อกำหนดเกี่ยวกับความปลอดภัย เป็นต้น ทั้งนี้ เนื่องจากชื่อเสียงที่ดีนี้จะใช้บังคับกับบุคคลที่บริหาร จัดการกิจกรรมขนส่งทางถนน และผู้ประกอบธุรกิจมีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินไว้ซึ่งเงื่อนไขของการมีชื่อเสียงที่ดีตามที่ตนเองยังคงให้บริการอยู่

¹¹⁷ Council Regulation (EEC) No 881/92 on access to the market in the carriage of goods by road within the Community to or from the territory of a Member State or passing across the territory of one or more Member States. สำเนาจึงในสถาบันจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. เล่มเดิม. หน้า 4-11

ข. การคำริงเงินทุนขั้นต่ำ (Minimum Financial Standing) ในการประกอบธุรกิจ กำหนดให้ผู้ประกอบธุรกิจจะต้องคำริงเงินทุนขั้นต่ำตามที่กฎหมายกำหนดไว้ตลอดระยะเวลาที่ยังประกอบธุรกิจอยู่ โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อให้ผู้ประกอบธุรกิจมีเงินทุนที่จะดำเนินการให้บริการ และบำรุงรักษายานพาหนะให้มีคุณภาพดีและปลอดภัยอยู่เสมอ ซึ่งข้อระเบียบปฏิบัติที่ 98/76 (Directive 98/76) กำหนดทุนจดทะเบียนและทุนสำรองไว้ 9,000 เหรียญยูโร สำหรับรถยนต์หนึ่งคันและอีก 5,000 เหรียญยูโร สำหรับรถยนต์คันต่อไปๆ เนื่องจากด้านเงินประกันนี้ ผู้ประกอบธุรกิจต้องคำริงอยู่ตลอดระยะเวลาประกอบกิจการ

ก. การมีคุณสมบัติเหมาะสมในการประกอบอาชีพ (Professional Competence) ซึ่งกำหนดให้มีการทดสอบทางด้านข้อเขียน (Written Examination) หรืออาจทดสอบแบบปากเปล่า (Oral Examination) อีกขั้นหนึ่ง ทั้งนี้ ผู้ขอรับใบอนุญาตอาจใช้หลักฐานว่าตนเองมีประสบการณ์ด้านวิชาชีพนี้มาแล้วอย่างน้อยห้าปีก่อนแทนการสอบข้อเขียนก็ได้ อนึ่ง เนื่องจากในเรื่องการมีคุณสมบัติที่เหมาะสมในการประกอบวิชาชีพ

ง. ข้อกำหนดเนื่องจากด้านคุณภาพอื่นๆ ในหลายๆ ประเทศบรรทัดฐานนอกเหนือจากข้อกำหนดทางด้านเทคนิค (Technical Requirements) ข้อกำหนดความมั่นคงทางด้านการเงิน (Financial Soundness) ข้อกำหนดทางด้านจริยธรรม (Moral Soundness) และข้อกำหนดเรื่องความปลอดภัยต่อสาธารณะ (Public Safety Requirements) ยังคงถูกนำมาใช้พิจารณาเพื่อประกอบธุรกิจด้วยสิ่งที่สำคัญที่สุดในการกำหนดการเข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบธุรกิจรายใหม่

การฝึกอบรมวิชาชีพผู้ขับขี่ (Professional Training) อยู่ภายใต้ ข้อระเบียบปฏิบัติที่ 76/91/EEC (Directive 76/91/EEC) ว่าด้วยข้อกำหนดขั้นต่ำของการฝึกอบรมผู้ขับขี่รถยนต์เพื่อการขนส่งทางประเภท และข้อระเบียบปฏิบัติที่ 91/439/EEC (Directive 91/439/EEC) ว่าด้วยใบอนุญาตขับขี่¹¹⁸ ซึ่งกำหนดกรอบกฎหมายเบื้องต้นสำหรับประเทศไทย อาทิ รูปแบบของใบอนุญาตขับขี่แบบ “Community” ประเภทของใบอนุญาตขับขี่ เนื่องจากกระบวนการออกและต่ออายุใบอนุญาต มาตรฐานขั้นต่ำของความเหมาะสมทางร่างกายและจิตใจ ความเท่าเทียมระหว่างประเทศในขับขี่¹¹⁹ และอายุขันต่ำของผู้ขับใบอนุญาตขับขี่ เป็นต้น

ภายใต้ระบบกฎหมายของยุโรป โดยมีข้อระเบียบปฏิบัติ (Directive) ถือเป็นเพียงการกำหนดหลักการพื้นฐานระหว่างประเทศ เพื่อให้ประเทศไทยกันนำไปปฏิบัติ โดยหากประเทศไทย

¹¹⁸ Council Directive 91/439/EEC on driving licenses. อ้างถึงใน สถาบันจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. เล่มเดิม. หน้า 4-15

¹¹⁹ Commission Decision 2000/275/EC, published April 2000 and Commission Decision 2002/256 rectifying Decision 2000/275/EC. สถาบันจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. เล่มเดิม. หน้า 4-15

สามารถมีแนวทางปฏิบัติที่แตกต่างกันในรายละเอียดบางประดิษฐ์ได้ แต่ต้องไม่ขัดกับหลักการพื้นฐานหรือแนวทางข้อระเบียบปฏิบัติ (Directive) กำหนดไว้

สำหรับข้อระเบียบปฏิบัติ (Directive) จะบัญญัติไว้ว่างหลักการพื้นฐานร่วมกันเกี่ยวกับการฝึกอบรมผู้ประกอบวิชาชีพขั้นปั้นฐานที่ตามระบบวิชาชีพ โดยมุ่งเน้นให้มีการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง สำหรับผู้ประกอบอาชีพขั้นปั้นฐานพานะทุกประเภท โดยขอบเขตการฝึกอบรมจะต้องครอบคลุมเรื่องต่างๆ ดังนี้คือ

- การฝึกอบรมขั้นสูงในเรื่องการขับขี่ที่มีพื้นฐานอยู่บนกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย

- การปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆ
- ความรู้ในเรื่องสุขภาพ ความปลอดภัย การให้บริการ

3.2.1.1 มาตรฐานชั่วโมงการทำงานและเวลาพักของพนักงานขับรถโดยสารในสหภาพยุโรป¹²⁰

สำหรับการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยทางถนน ประเทศในสหภาพยุโรปได้ให้ความสำคัญ โดยเฉพาะในด้านการกำกับดูแลกิจกรรมขนส่งทางถนนเนื่องจากเห็นว่าการให้บริการด้านขนส่งทางถนนมีลักษณะที่อาจก่อให้เกิดความเสี่ยงและรบกวนผู้ขับขี่ ยานพาหนะอื่น คนเดินถนนหรือแม้กระทั่งผู้อาศัยอยู่ในละแวกใกล้เคียง หรืออาจก่อให้เกิดผลเสียต่อสิ่งแวดล้อมที่อาจส่งผลกระทบต่อกาญจน์ (Externality Effect) จึงได้มีการกำหนดนโยบายขึ้นซึ่งได้แก่

1) นโยบายที่เกี่ยวกับการดูแลความปลอดภัย

2) นโยบายที่เกี่ยวกับคุณสมบัติทางวิชาชีพ ในอนุญาตและการฝึกอบรม ผู้ขับขี่ได้ออกซึ่งสหภาพยุโรปได้มีการออกกฎหมายที่ชื่อว่า กฎระเบียบของสหภาพยุโรป (EEC) ที่ 3820/85 (Council Regulation (EEC) No. 3820/85) ที่กำหนดกรอบระยะเวลาปฏิบัติของแรงงานที่ทำงานที่ในการขับรถยนต์บรรทุกและเวลาหยุดพัก ได้แก่¹²¹

(1) เวลาขับรถ ระยะเวลาการขับรถสัปดาห์จะต้องไม่เกิน 9 ชั่วโมง อาจขยายเวลาเป็น 10 ชั่วโมง ได้สองครั้งในหนึ่งสัปดาห์ ทุกสองสัปดาห์ (Fortnight) เวลาขับรถทั้งหมดต้อง

¹²⁰ Department for Transport. Retrieved January 8, 2007 from http://www.dlt.gov.uk/stellent/groups/dft_roads/documents/page/dft_road_504982hesp. อ้างถึงใน วรพงษ์ นธิพิพิธ. (2550). ความรับผิดเพื่อประเมินจากการกระทำของผู้อื่น: ศึกษากรณีข้อจ้างและหน่วยงานของรัฐในการขนส่งของโดยรถยนต์.

หน้า 87

¹²¹ แหล่งเดิม.

ไม่เกิน 90 ชั่วโมง ไม่ว่าจะขับรถยนต์ในระหว่างเวลาพัก หรือในเวลาพักประจำวัน และเวลาพักประจำ

(2) เวลาหยุดพักและเวลาพัก (Break and Rest Periods) เมื่อขับรถเป็นเวลา 4 ชั่วโมงครึ่งแล้ว คนขับรถต้องหยุดพักอย่างน้อย 45 นาที เว้นแต่ว่าคนขับเริ่มต้นเวลาพัก เวลาหยุดพักอาจแบ่งเป็นช่วงๆ อย่างน้อยช่วงละ 15 นาที ตลอดเวลาขับรถ ระหว่างเวลาพักคนขับรถอาจไม่ต้องทำงานอื่น และด้วยวัตถุประสงค์ของมาตรานี้ เวลารอคอยและเวลาที่อยู่ในรถแต่ไม่ได้ขับรถไม่ถือว่าเป็นการทำงานอื่น เวลาหยุดพักตามมาตรานี้ไม่ถือเป็นเวลาพักประจำวัน¹²²

ทุก 24 ชั่วโมงคนขับรถจะต้องมีเวลาพักอย่างน้อย 11 ชั่วโมงต่อเนื่อง ซึ่งอาจลดเหลือเวลาพัก 9 ชั่วโมงต่อเนื่องได้แต่ไม่เกิน 3 ครั้งต่อสัปดาห์ ภายในเงื่อนไขว่าจะได้รับการชดเชยเวลาพักที่เหมาะสมก่อนสิ้นสุดสัปดาห์ถัดมา ในวันที่ไม่ได้ลดเวลาพักดังกล่าวไว้ในยอหน้าแรก คนขับอาจแบ่งเวลาพักออกเป็น 2 ถึง 3 ช่วงในระหว่างเวลา 24 ชั่วโมง ช่วงละอย่างน้อย 8 ชั่วโมง ติดต่อกัน ซึ่งในกรณีเช่นนี้ต้องมีเวลาพกร่วมอาจจะเพิ่มขึ้นเป็น 12 ชั่วโมง เป็นอย่างน้อยเมื่อมีคนขับรถประจำการอย่างน้อย 2 คน ในช่วงเวลาขับรถ 30 ชั่วโมง คนขับรถคนใดคนหนึ่งอาจใช้เวลาพักอย่างน้อยไม่เกิน 8 ชั่วโมงติดต่อกัน ในแต่ละสัปดาห์ ช่วงเวลาพักครึ่งหนึ่งๆ ตามที่ระบุไว้ในยอหน้าที่ 1 และ 2 อาจขยายเวลาพักต่อสัปดาห์รวมเป็น 45 ชั่วโมงต่อเนื่องได้ และช่วงเวลาพักอาจลดเหลือ 36 ชั่วโมงต่อเนื่องเมื่อคนขับใช้เวลาพัก ณ ฐานทั้งประจำรองรถ หรือ สถานที่ตั้งของคนขับ หรือ ลดเวลาเหลือน้อยที่สุด 24 ชั่วโมงติดต่อกันถ้านำคนขับใช้เวลาพกในสถานที่อื่นได้ การลดเวลาพกนี้ต้องได้รับการชดเชยด้วยเวลาพักที่มีช่วงระยะเวลาเท่าเทียมกัน ก่อนสิ้นสัปดาห์ที่สามที่ตามมาบันจากสัปดาห์ที่ลดเวลาพัก

เวลาพกได้ที่ถือเป็นการชดเชยการลดเวลาพักประจำ และหรือประจำสัปดาห์ เวลาพกนี้จะต้องรวมกับเวลาพกอื่นอย่างน้อย 8 ชั่วโมง และต้องอนุญาตให้พกได้ตามความประสงค์ของคนขับ ณ สถานที่จอดรถ หรือฐานที่ตั้งของคนขับ คนขับรถอาจใช้เวลาพักประจำวันอยู่ในรถตามความเหมาะสมได้¹²³

¹²² C 153 Hours of work and Rest Periods (Road Transport) Convention. Retrieved December 14, 2007, 1979. Article7, fom <http://www.ilo.org/ilolex/english/convdispl.htm>. อ้างอิงใน วรพงษ์ นธิพิพิธ. เล่มเดิม. หน้า 81.

¹²³ แหล่งเดิม.

3.2.1.2 มาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในสหภาพยูโรป

การฝึกอบรมและประกาศนียบัตร (Certificate of Professional Competence)

การฝึกอบรมและประกาศนียบัตรทางวิชาชีพได้มีการออกคำสั่งที่ประชุมสภาว่าด้วยเรื่องระดับการฝึกอบรมคนขับรถขนส่งขึ้นต่อ ของสหภาพยูโรป ลงวันที่ 16 ธ.ค. 1976¹²⁴ โดยกำหนดให้คนขับรถเพื่อการบรรทุกสินค้าที่มีน้ำหนักเกินกว่า 7.5 เมตริกตัน ซึ่งบังคับใช้ตามระเบียบนี้ ถ้าคนขับมีอายุไม่ถึง 21 ปี คนขับรถนั้นจะต้องได้รับประกาศนียบัตรทางวิชาชีพ (Certificate of Professional Competence) ซึ่งออกโดยหน่วยงานของรัฐเพื่อเป็นการยืนยันว่าคนขับรถนั้นได้ผ่านการฝึกอบรมการขับรถเพื่อการบรรทุกสินค้าทางถนนแล้ว

ข้อ (1) กรณีที่บุคคลใดมีใบอนุญาตขับขี่รถชนิดและผ่านการฝึกอบรมทางวิชาชีพครอบคลุมหัวข้อดังต่อไปนี้สามารถนับเป็นการฝึกอบรมสำหรับคนขับรถขึ้นต่อ โดยการฝึกอบรมขึ้นต่อเพื่อให้ได้ประกาศนียบัตรทางวิชาชีพด้านการขับรถตามมาตรา 5 (1) (b) หรือ (2) (c) อย่างน้อยวิชาที่อบรมต้องครอบคลุมถึงหัวข้อต่างๆ ดังต่อไปนี้

1) ความรู้เรื่องโครงสร้างและองค์ประกอบสำคัญของรถ (Construction and Main Component Parts)

(1) โครงสร้างและหน้าที่ การเผาไหม้ภายในเครื่องยนต์

ก. ระบบเผาไหม้

ข. ระบบส่งกำลัง (ชุด คลัชและเกียร์ เป็นต้น)

- ความรู้ทั่วไปเรื่องน้ำมันหล่อลื่น การป้องกันการแข็งตัวเป็นน้ำแข็ง

- การป้องกันภัยในการเคลื่อนย้ายและเปลี่ยนยางรถยนต์

- ความรู้เรื่อง โครงสร้าง การติดตั้ง และการดูแลรักษาของยานยนต์

- ความรู้เรื่อง ประเภท การทำงาน อะไหล่สำคัญ การเชื่อม โบง

การใช้ และการดูแลเบรกประจำวัน และความรู้เรื่องอุปกรณ์เชื่อมต่อ

- ความรู้ที่สามารถระบุได้ถึงอาการที่รถเสีย

- ความรู้เรื่องการซ่อมแซมเล็กๆ น้อยๆ ด้วยเครื่องมือที่ถูกต้อง

- ความรู้ทั่วไปเรื่องการบำรุงรักษา ปกป้องรถและการซ่อมแซม

ที่จำเป็น

¹²⁴ Article 5 (1) (b) Council Directive of 16 December 1976 on the minimum level of training for some road transport directive (76/914/EEC). อ้างถึงใน วรพงษ์ นธีพิพ. เล่มเดิม. หน้า 88.

- 2) ความรู้ทั่วไปเรื่องกระบวนการจัดการและการขนส่ง
- (1) ความสามารถในการอ่านแผนที่และความรู้เรื่องเส้นทางและภูมิประเทศ
 - (2) ความรู้เรื่องการใช้รถอย่างประหยัด
 - (3) ขั้นตอนการจัดการเรื่องประกันภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์อื่นๆ เช่นการเกิดเพลิงไหม้ ที่เกี่ยวข้อง
 - (4) ความรู้เรื่องกฎหมายเบื้องต้นที่บังคับใช้กับรถขนส่งแต่ละประเภท
 - (5) ขนส่งสินค้าหรือขนส่งผู้โดยสาร
- 3) ลักษณะของคนขับรถบรรทุกขนส่งสินค้า
- (1) มีความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับความรับผิดชอบของคนขับรถต่อในรับสินค้า ตู้สินค้าและการส่งสินค้าให้อยู่ในสภาพตามเงื่อนไขในสัญญา
 - (2) มีความรู้ในเรื่องรถ และเอกสารขนส่งซึ่งใช้ในการขนส่งสินค้าในประเทศและบนส่วนระหว่างประเทศ
 - (3) มีความรู้ทางเทคนิคในการยกสินค้าขึ้นรถหรือ ยกสินค้าออกจากรถและการใช้อุปกรณ์ยกสินค้าเข้า-ออก
 - (4) มีความรู้เรื่องการป้องกันเบื้องต้นในการบรรทุกและเคลื่อนย้ายสินค้า อันตราย
 - 4) มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกสินค้าหรือรถโดยสาร ขับรถบรรทุกสินค้า ได้รับการฝึกหัดขับรถและการเคลื่อนย้ายรถบรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกมากกว่า 7.5 ตันเมตริก และใช้อุปกรณ์ต่อเพื่อแนบโดยในประการนี้ยังต้องออกแบบการครุภัติหรือหน่วยงานที่ได้รับมอบหมายภายในการดูแลโดยตรงของรัฐบาลจากนั้น หน่วยงานภาครัฐ อาจต้องการให้คนขับรถพกพาใบอนุญาตขับขี่ ในระหว่างอยู่ในอาณาเขตและทะเบียนการขนส่งนานาชาติที่ลงทะเบียนไว้เพื่อให้ได้รับรองการอบรมขั้นสูง หน่วยงานภาครัฐหรือหน่วยงานที่ได้รับมอบจะให้การรับรองเรื่องสมบูรณ์ครบถ้วนของโปรแกรมฝึกอบรมวิชาชีพและหน่วยงานที่ฝึกอบรมด้วยวิธีตรวจสอบและทดสอบหน่วยงานและโปรแกรมนั้นภายใต้การดูแลควบคุมของรัฐ

3.2.2 มาตรฐานตามกฎหมายการประกอบธุรกิจรถโดยสารประเทศไทยยอมนี้

ยอมนี้ได้อนุวัติข้อระเบียบปฏิบัติที่ 96/26 (Directive 96/26) เป็นกฎหมายภายในโดยกำหนดคุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาตดังต่อไปนี้

- 1) ชื่อเสียงที่ดี (Good Reputation)

กฎหมายกำหนดว่าผู้ขอใบอนุญาตประกอบธุรกิจต้องเป็นผู้ลงทุนหรือบุคคลซึ่งประกอบธุรกิจในการดำเนินการขนส่งทางบก ซึ่งมีประวัติที่ดี ไม่อยู่ในระหว่างถูกดำเนินคดีใดๆ เกี่ยวกับการดำเนินการขนส่งทางบก เช่น

(1) ต้องคำพิพากษาว่ามีความผิดในคดีอาญา หรือ

(2) เป็นผู้กระทำละเมิด ในกรณีดังนี้ ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก หรือ กฎหมายเบียบซึ่งเกี่ยวกับการขนส่งทางบก หรือ ตามกฎหมายแรงงาน หรือสวัสดิภาพของลังคม โดยเฉพาะเป็นการกระทำที่อยู่ในระหว่างพักใช้ใบอนุญาตชั่วคราว หรือ กฎหมายว่าด้วย ผลประโยชน์การใช้ถนนในด้านความปลอดภัยด้านอาหารและอุตสาหกรรม เช่น พระราชบัญญัติว่าด้วยการจราจรทางบกนั้นหลวง หรือ ระเบียบว่าด้วยการจดทะเบียนเพื่อการจราจรและระเบียบว่าด้วยการจราจรทางบก

(3) มีหนี้สินอันเกิดจากภัยหนี้ในการประกอบธุรกิจ

(4) ไม่มีประกันภัยบุคคล (Compulsory Insurance Act) ซึ่งตามกฎหมายเยอรมันนี ระบุเป็นการบังคับให้ผู้ที่ขับขี่มอเตอร์ไซค์ หรือรถลากพ่วงจะต้องทำประกันภัยสำหรับบุคคล (ตนเอง) ไว้เป็นพื้นฐาน รวมทั้งบุคคลผู้เป็นเจ้าของยานพาหนะหรือวิชาชีพใดๆ ซึ่งอาจก่อให้เกิด อันตรายหรือเสียหายเนื่องจากการใช้ในถนนหลวงหรือเขตสาธารณะ

(5) เป็นผู้濫用ภาระเบียบพิเศษที่เกี่ยวกับการขนส่งสัตว์ ซึ่งมีชีวิตหรือระเบียบซึ่ง เกี่ยวข้องกับการพิทักษ์สัตว์แล้วล้อม โดยเฉพาะอย่างเช่น พระราชบัญญัติการป้องกันและขัดการของ เสีย หรือ พระราชบัญญัติป้องกันอันตรายซึ่งเกิดจากของไหลหรือการขนส่งสินค้าซึ่งอาจก่อให้เกิด อันตราย ทั้งนี้ หน่วยงานรัฐมีลิทธิเรียกให้ผู้ขอแสดงหนังสือรับรองภาษี และเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้อง ตามคุณพินิจ ซึ่งผู้ขอหน้าที่ขอนั้นสือรับรองการประกอบธุรกิจที่ดี จากสำนักงานทะเบียนพาณิชย์

2) สถานะความมั่นคงทางการเงิน (Financial Stability)

กฎหมายกำหนดให้ผู้ขอใบอนุญาตประกอบธุรกิจจะต้องแสดงเอกสารสถานะ การเงินในการบริหารการลงทุนประกอบธุรกิจพิจารณาอนุญาต เช่น หลักฐานด้านการหมุนเวียน ทางการเงินประจำปี (Annual Financial Statement) ซึ่งรวมไปถึงประมาณการค่าใช้จ่าย (Financial Means) ตัวเงิน หลักฐานกู้ยืม กระแสไหลเวียนเงินสด โดยได้กำหนดไว้ว่าสำหรับพาหนะคันแรก ต้องชำระ 9,000 เหรียญยูโร และ อิกคันละ 5,000 เหรียญยูโร สำหรับแต่ละคันที่ขอเพิ่มต่อมา และ ใน มาตรา 2 อนุ 1 วรรค 2 ข้อ 1 ของพระราชบัญญัตินี้ยังกำหนดไว้ว่า ใน การพิจารณาสถานะ การเงินนั้นต้องแสดงถึงเงินประกันการชำระหนี้ ภาษีค้างชำระ ค่าความคุ้มครองสวัสดิการลังคมซึ่ง เกิดจากการประกอบธุรกิจนั้นด้วย ในทางปฏิบัติ ผู้ขอใบอนุญาตต้องนำเสนอเอกสารแสดงสถานะ

การเงิน โดยยื่นไปพร้อมกับรายงานต่อสำนักงานภาษีของหน่วยงานภูมิภาคซึ่งมีอำนาจในการพิจารณา และต่อหน่วยงานประกันการรับขน แลกกองทุนประกันอุบัติเหตุ

นอกจากนี้ยังต้องเสนอหลักฐานด้านทุนจดทะเบียนดำเนินการ ซึ่งเกี่ยวพันในมูลหนี้คุ้ม เงินประกัน และทรัพย์สินอื่นๆ โดยเอกสารต่างๆ เหล่านี้ต้องได้รับการรับรองจากผู้สอบบัญชี ที่ปรึกษาด้านภาษีหรือโดยธนาคารด้วย ซึ่งรายละเอียดเหล่านี้ สามารถทำการตรวจสอบข้อนหลังโดยผู้สอบบัญชีได้ตลอดเวลา

3) ความเหมาะสมในการประกอบอาชีพขนส่ง (Professional Competency)

เพื่อเป็นการพิสูจน์ว่าผู้ขอใบอนุญาตมีคุณสมบัติเหมาะสมที่จะได้รับใบอนุญาตให้ประกอบธุรกิจดำเนินการขนส่งจริง ผู้ขอต้องผ่านการทดสอบด้านเทคนิคจากสภาพอุตสาหกรรมและการค้า (The Competent Chamber of Industry and Commerce : IHK) ตามที่กำหนดไว้ในข้อระเบียบปฏิบัติที่ 96/26/EC (Directive 96/26/EC) เสียก่อน จากนั้นก็ต้องผ่านการทดสอบข้อเขียน หรือสอบสัมภาษณ์ แต่อย่างไรก็ตาม ข้อระเบียบปฏิบัติ (Directive) มาตรา 3 อนุ 4 (6) ฉบับที่ 96/26/EC¹²⁵ ก็ยังได้กำหนดข้อยกเว้นไว้ให้รัฐภาคีสามารถมีสิทธิกำหนดให้มีการยกเว้นการทดสอบความรู้ด้านเทคนิคโดยข้อเขียนหรือการสัมภาษณ์ได้ ในกรณีที่ผู้ขอเป็นผู้มีประสบการณ์ในการจัดการธุรกิจขนส่งมาแล้วไม่น้อยกว่า 5 ปี โดยกำหนดไว้เป็นกฎหมายภายใน แต่ทั้งนี้ต้องไม่เป็นการตัดสิทธิ์ที่สภาพอุตสาหกรรมและการค้า (IHK) จะเรียกผู้ขอเข้ามาทำการทดสอบก็ได้แล้วแต่จะเห็นสมควร

อย่างไรก็ตามมีข้อยกเว้นในการพิสูจน์ความสามารถในการขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งกล่าวคือ ข้อระเบียบปฏิบัติที่ 96/26/EC (Directive 96/26/EC) กำหนดให้ผู้ขอที่ประกอบกิจการดำเนินการขนส่งทางบกด้วยพาหนะซึ่งบรรทุกน้ำหนักเกิน 3.5 ตัน โดยเฉลี่ยอยู่ก่อนแล้ว ให้ได้รับอนุญาตในการดำเนินกิจการได้เลย โดยไม่ต้องแสดงหลักฐานในการพิสูจน์ความสามารถอีก โดยเป็นไปตามเงื่อนไขซึ่งระบุไว้ในพระราชบัญญัติว่าด้วยการขนส่งทางบกของเยอรมนี (Road Haulage Act) ซึ่งกำหนดไว้เป็นกฎหมายภายในให้เป็นทางเลือกเช่นนั้นอยู่แล้ว

ในการพิจารณารับรองและออกใบอนุญาต โดยองค์กรผู้มีอำนาจนั้น จะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ได้กำหนดไว้ในเรื่องของการใช้สิทธิ การอนุมัติใบอนุญาตท้องถิ่น และใบอนุญาต ECMT ก็จะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายระบุ และหากคำขอใดไม่ได้รับการอนุมัติ ผู้ยื่นคำขอ มีสิทธิที่จะทำการอุทธรณ์ผลของการพิจารณาของผู้มีอำนาจพิจารณาอนุมัติได้ และหากไม่พอใจ

¹²⁵ Council Directive 96/26/EC on admission to the occupation of road transport operator, amended by Directive 98/76/EC. สำเนาลึกลับ สถาบันจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. เล่มเดม. หน้า 4-18.

ในผลของการพิจารณาอุทธรณ์ก็ยังสามารถนำเรื่องดังกล่าวขึ้นฟ้องร้องต่อศาลปกครอง (Administrative Court) "ได้ด้วย"

3.2.3 มาตรฐานตามกฎหมายการประชุมกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างในประเทศ ออสเตรเลีย¹²⁶

ประเทศออสเตรเลียเป็นประเทศสำคัญประเทศแรกที่ได้มีการผ่อนคลายการกำกับดูแล การประกอบกิจการขนส่งทางถนน โดยในปี ก.ศ. 1950 ศาลสูงออสเตรเลียได้ตัดสินว่ารัฐไม่ควรควบคุมการขนส่งสินค้าระหว่างมลรัฐ ทั้งนี้ รัฐบาลออสเตรเลียได้เริ่มปฏิรูปการกำกับดูแล อุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางถนน เรื่อยมาตั้งแต่ทศวรรษ 1970,1980 ถึง 1990 อย่างไรก็ดี ก็ยังคงมีความกังวลเกี่ยวกับความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นการขนส่งที่มีผลกำไรค่อนข้างต่ำ ผู้ประกอบธุรกิจจึงอาจละเลยเรื่องความปลอดภัยและฝ่าฝืนข้อบังคับเกี่ยวกับความเรื่องของขวดยานและข้อกำหนดเกี่ยวกับระยะเวลาในการปฏิบัติงานของพนักงาน รวมถึงพิกัดนำหนักบรรทุก ดังนั้น จึงมีการเสนอให้มีการกำกับดูแลในรูปของการออกใบอนุญาต ให้ผู้ขับขี่หรือระบบการให้การรับรอง ซึ่งจะมีผลในการควบคุมการเข้าสู่ตลาดและการควบคุมอัตราค่าบริการ ในส่วนของการขนส่งผู้โดยสารนั้น ไม่มีการกำกับดูแลการขนส่งผู้โดยสารเป็นเวลากานา โดยเฉพาะบางรัฐ แต่ในขณะเดียวกันได้เห็นถึงทิศทางการปฏิรูปในอสเตรเลียที่จะนำระบบการให้การรับรองผู้ประกอบธุรกิจรถโดยสารมาใช้โดยจะมีการบังคับการเข้าอบรม และการจำกัดอายุรถ และมาตรฐานของรถ

ทั้งนี้ ในอดีตภายใต้รัฐธรรมนูญของออสเตรเลียนั้น การกำกับดูแลและควบคุมการขนส่งทางถนนอยู่ในความรับผิดชอบของมลรัฐและดินแดน (States and Territories) เป็นส่วนใหญ่ โดยรัฐบาลกลางมีบทบาทในส่วนการประสานงานและกำหนดนโยบายระดับชาติ ซึ่งแต่ละมลรัฐ และดินแดนต่างก็ตระหนึกรูหมายและอกรับเบียนต่างๆเกี่ยวกับการขนส่งทางถนนของตนเอง เช่น กฎการใช้ถนน มาตรฐานขวดยาน และการออกใบอนุญาตขับขี่ เป็นต้น ความแตกต่างในกฎหมาย และระเบียนที่กำหนดโดยแต่ละพื้นที่ ทำให้เกิดปัญหาต่อประสิทธิภาพในประกอบกิจกรรมขนส่ง เป็นอย่างมาก ด้วยเหตุนี้ในปี ก.ศ. 1991 จึงได้มีการก่อตั้งองค์กรอิสระชื่อ "National Road Transport Commission (NRTC)" ภายใต้พระราชบัญญัติ "National Transport Commission Act 1991" เพื่อผลักดันกระบวนการปฏิรูปการกำกับดูแล ซึ่งจะมีการพัฒนาโดยรายด้านการขนส่งที่จะกระตุ้นให้การขนส่งทางถนนในประเทศออสเตรเลียเกิดประสิทธิภาพ มีความปลอดภัย

¹²⁶ สถาบันขนส่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. เล่มเดิม. หน้า 4-58.

เพื่อให้กฎหมายด้านการขนส่งที่มีอยู่ในประเทศออสเตรเลียมีเอกสาร NRTC จึงดำเนินงานด้วยการแสวงหาความร่วมมือจากภาคอุตสาหกรรม หน่วยงานรัฐบาลกลาง ผลกระทบและดินแดน ในการตรากฎหมายเบี่ยงระดับชาติขึ้นเพื่อใช้เป็นกรอบในการปรับเปลี่ยนกฎหมายของแต่ละรัฐและดินแดนให้อยู่ในบรรทัดฐานเดียวกัน โดยกฎหมายระดับชาติภายในได้ความรับผิดชอบของ NRTC สามารถแบ่งออกได้เป็น 6 หมวดหลัก ดังนี้

- 1) กฎหมายว่าด้วยค่าธรรมเนียมรถขนส่งขนาดใหญ่¹²⁷ (Heavy Vehicle Charges Legislation)
- 2) กฎหมายว่าด้วยการออกใบอนุญาตขับขี่ (Driver Licensing Legislation)
- 3) กฎหมายว่าด้วยการจดทะเบียนรถขนส่งขนาดใหญ่ (Heavy Vehicle Registration Legislation)
- 4) กฎหมายว่าด้วยการขนส่งวัตถุอันตราย (Dangerous Goods Legislation)
- 5) กฎหมายว่าด้วยการใช้ยาดยา (Vehicle Operations Legislation)
- 6) กฎหมายว่าด้วยการบังคับใช้กฎหมาย (Compliance & Enforcement Legislation)

ทั้งนี้ NRTC เป็นผู้กำหนดนโยบายของชาติในการกำกับดูแลการขนส่งสินค้าทางถนน ในขณะที่หน่วยงานของรัฐบาลของมลรัฐและดินแดนมีหน้าที่นำนโยบายไปใช้ รวมถึงการกำหนดนโยบายระดับท้องถิ่น รวมถึงการก่อสร้างและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานของการขนส่งทางถนน ในขณะที่ รัฐบาลกลางจะดำเนินการผ่าน “Department of Transport and Regional Services” โดยรับผิดชอบนโยบายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับภายนอกประเทศเพื่อใช้สำหรับการขนส่งระหว่างรัฐ โครงสร้างดังกล่าวเป็นผลมาจากการกระจายอำนาจภายใต้รัฐธรรมนูญของออสเตรเลีย ซึ่งความรับผิดชอบหลักด้านการขนส่งทางถนนอยู่ที่รัฐบาลระดับมลรัฐ โดย NRTC ได้รับอำนาจภายใต้ข้อตกลงระหว่างรัฐบาลกลางกับรัฐบาลมลรัฐ ซึ่งข้อตกลงนี้ไม่ได้ให้อำนาจ NRTC ในการกำกับดูแลทางด้านเศรษฐกิจ

ในปี ค.ศ. 2004 ที่ได้ปรับเปลี่ยน NRTC เป็น “National Transport Commission (NTC)” ซึ่งนอกจากจะรับผิดชอบการขนส่งทางถนนแล้วยังต้องดูแลการขนส่งทางรถไฟและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Intermodal) โดยรายงานต่อกമมตีด้านการขนส่งของมลรัฐและดินแดน ผ่านองค์กร “Australian Transport Council” โดย NTC ได้มีบทบาทในการกำหนดกฎหมายที่เพื่อเป็นกรอบให้การกำกับดูแลในมลรัฐต่างๆ มีความสอดคล้องเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ด้วยการนำเสนอแม่แบบกฎหมาย (Template) เพื่อให้แต่ละมลรัฐนำไปดัดแปลงใช้เอง NTC ยังมีบทบาทดูแลความ

¹²⁷ รถขนาดใหญ่หมายถึงรถที่มีน้ำหนักมากกว่า 4.5 ตัน

ปลดล็อกในการประกอบกิจการขนส่งทางบก ซึ่งรวมถึงการกำกับดูแลเกี่ยวกับมาตรฐานการออกแบบรถโดยสาร ได้แก่ มาตรฐานการออกแบบตัวรถ (Australian Design Rules) มาตรฐานความปลอดภัย อุปกรณ์เสริมความปลอดภัย เป็นต้น และการกำกับดูแลเกี่ยวกับการดำเนินการ คือ กฎหมายเกี่ยวกับชั่วโมงการขับขี่รถโดยสาร (National Bus Driving Hours Laws) มาตรฐานแห่งชาติเกี่ยวกับสุขภาพของพนักงานขับรถโดยสาร (National Medical Standards for Drivers) เป็นต้น องค์กร NTC มีเป้าหมายเพื่อผลักดันให้เกิดมาตรฐานและการปฏิรูปในประเด็นต่อไปนี้

- 1) การปฏิรูปด้านความปลอดภัย ประกอบด้วย ระบุข้อบังคับ มาตรฐาน ข่าวด่วน การกำหนดระยะเวลาในการปฏิบัติงานของพนักงานขับขี่ การควบคุมการขนส่งวัตถุอันตราย และการควบคุมการออกใบอนุญาตขับขี่
- 2) การปฏิรูปด้านประสิทธิภาพ ประกอบด้วย ระบุข้อบังคับน้ำหนัก การจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถขนาดใหญ่ และการจดทะเบียนยวดยาน
- 3) การปฏิรูปด้านการบังคับใช้กฎหมาย ประกอบด้วย การนำระบบห่วงโซ่ของความรับผิดชอบ (Chain of Responsibility) มาใช้ การรับรองสภาพของยวดยาน และมาตรการลงโทษบนฐานของผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น
- 4) การปฏิรูปด้านสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย การกำหนดมาตรฐาน ไอเดียที่เข้มงวดขึ้น มาตรฐานเกี่ยวกับเชื้อเพลิงสะอาด และการลดมลภาวะจากเสียงและในขณะนี้ก็ได้พยายามดำเนินการปฏิรูปอุตสาหกรรมการขนส่งทางถนนในด้านอื่นๆ เพิ่มเติม เพื่อให้เกิดการปรับปรุงที่สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล ประกอบด้วย
- 5) การทบทวนปัญหาการอ่อนล้าและความปลอดภัยของพนักงานขับขี่
- 6) การทบทวนการบังคับให้รถขนาดใหญ่ปฏิบัติตามกฎหมาย เช่น ความเข้มงวดในการตรวจจับรถทุกน้ำหนักเกิน เป็นต้น
- 7) การใช้แนวทางกำกับดูแลบนมาตรฐานของสมรรถนะของยวดยาน (Performance-Based Standards) ในการกำกับและควบคุมยวดยานขนาดใหญ่

เป็นที่น่าสนใจว่า การปฏิรูปการกำกับดูแลการขนส่งในประเทศออสเตรเลียดำเนินการอย่างครอบคลุม เป็นระบบ และมีทิศทางที่ชัดเจน ซึ่งเป็นการสรุปบทบาทการดำเนินงานขององค์กร NTC (หรือ NRTC) ตามแผนการปฏิรูปการขนส่งแห่งชาติฉบับที่ 1¹²⁸

¹²⁸ The First National Transport Regulatory Reform Work Programme, Australian Transport Council (ATC) Approved May 2003. สำเนาลึกลับใน สถาบันจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. เล่มเดียว. หน้า 4-60

ในส่วนของสมาคมวิชาชีพนั้น มีสมาคมวิชาชีพของผู้ประกอบธุรกิจรถบรรทุกอยู่ในหลายมลรัฐ โดยที่สมาคมเหล่านี้ล้วนเป็นสมาชิกขององค์กร Australian Trucking Association และในแต่ละมลรัฐจะมีสมาคมวิชาชีพของผู้ประกอบธุรกิจรถโดยสาร ซึ่งต่างก็เป็นสมาชิกของ “Australian Bus and Coach Association”

3.2.3.1 มาตรฐานการออกแบบตัวรถโดยสาร (Australian Design Rules)

ในประเทศไทยอสเตรเลียเกิดอุบัติเหตุกับรถโดยสาร 2 ครั้งเป็นอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิต 56 คน จึงนำໄไปสู่การปรับปรุงมาตรฐานยานพาหนะจึงได้ออกกฎหมายมาตราฐานการออกแบบตัวรถ (Australian Design Rules:ADR) ซึ่งมีกำหนดมาตรฐานการออกแบบรถโดยสาร การกำหนดมาตรฐานความปลอดภัย อุปกรณ์เสริมความปลอดภัย โดยเฉพาะกำหนดมาตรฐานในข้อ ADR:58/00¹²⁹ ว่าด้วยข้อกำหนดสำหรับรถโดยสารมีการกำหนดทางออกแบบรถโดยสาร ให้อยู่ใน ส่วนท้ายสุดของรถโดยสารและมีขนาดไม่น้อยกว่า 0.7 ตารางเมตร กว้างหรือยาวต้องไม่น้อยกว่า 500 มิลิเมตร ในกรณีเป็นรถ 2 ชั้น ทางออกแบบนั้นด้านท้ายทางหนึ่งอยู่เหนือระดับชั้นที่ 2 และอีกด้านอยู่ใต้ระดับชั้นที่ 2 และทางออกแบบนั้นจะต้องเปิดออกได้จากทิศทางในและนอกตัวรถ และในกรณีวัสดุที่ใช้บุภายในตัวรถจะต้องเป็นวัสดุที่มีผิวคงทนไม่ซึม้ำและติดไฟได้ยาก ส่วนข้อ 58.21 ให้มี Tail Shaft Guards ป้องกันไม่ให้แกนเพลาส่งกำลังครุณกับพื้นถนน กรณีหัวยึดเพลาขาดหรือหลุด ข้อ 58.24 ให้ติดตั้ง Fire Extinguisher ในทุกคันในตำแหน่งที่ใช้ได้ทันที และติดตั้งตาม มาตรฐาน AS24444-1985 “Portable Fire Extinguisher:Selection and Location” ซึ่งใน Australian Design Rules ยังได้กำหนดมาตรฐานความแข็งแรงของตัวโครงสร้างตัวถังรถ ในกรณีรถพลิกคว่ำ เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถนิริตรอดได้ สอดคล้องกับข้อบังคับของ UN หมายเลข UNECE 66 Uniform provision concerning the approval of large passenger vehicles with regard of the strength of their superstructure ซึ่งได้กำหนดไว้ใน ADR 59/00 ตามข้อกำหนดดังกล่าวในการขออนุญาต (Application for Approval) การขอความเห็นชอบของประเภทยานพาหนะเกี่ยวกับความแข็งแรง จะต้องส่งจากผู้ผลิตหรือโดยตัวแทนที่ได้รับรองของฝ่ายบริหารจะมีเอกสาร และโดยรายการ ต่อไปนี้ ข้อมูลระบุหลักและพารามิเตอร์ของชนิดรถ หรือคุณภาพของประเภทยานพาหนะว่าครุปแบบ โดยทั่วไปของชนิดยานพาหนะ และการจัดการภายในที่มีขนาดใหญ่ สำหรับที่นั่งซึ่งมีไว้บริการ ผู้โดยสารต้องซัดเจน และตำแหน่งในยานพาหนะจะต้องมีมิติอย่างถูกต้องและส่วนตำแหน่ง แน่นอนของเกนกลางรถ ศูนย์ถ่วงพร้อมกับรายงานการวัด เพื่อตรวจสอบ ตำแหน่งศูนย์กลางของ การวัดแรงโน้นถ่วงจะต้องใช้มาตรฐานยานพาหนะ ตำแหน่งแน่นอนของจุดศูนย์ถ่วงของมวลที่มี

¹²⁹ Vehicle Standard (Australian Design Rule 58/00) 2006.

ผลกระทบของรถ ในพื้นที่ส่วนที่เหลือของรถที่กำหนดโดยการสร้างรูปแบบของแนวตั้งภายในรถซึ่งมีบริเวณโดย ADR 59/00 ได้กำหนดรายละเอียดของที่นั่งของผู้โดยสาร และได้กำหนดพื้นที่ส่วนที่เหลือโดยที่ผู้ผลิตอาจกำหนดพื้นที่เหลือมากกว่าจำนวนที่นั่งที่กำหนดเพื่อจำลองกรณีที่ล้อร้ายที่สุด 59/00 (Omnibus Rollover Strength) ความแข็งแรงของตัวรถ เมื่อพลิกคว่ำ มาตรฐานที่กำหนดความแข็งแรง ของโครงสร้างตัวรถ ในกรณีที่รถพลิกคว่ำเพื่อให้ผู้โดยสารสามารถมีชีวิตรอด ได้ ความแข็งแรงเมื่อรถพลิกคว่ำ¹³⁰ และสำหรับการป้องกันผู้โดยสารในรถบัสซึ่งได้กำหนดไว้ใน ADR 68/00 (Occupant Protection in Buses) การป้องกันผู้โดยสารในรถบัส โดยได้มีการกำหนดมาตรฐานความแข็งแรงของที่นั่ง (Seat Strength) ความแข็งแรงของการยึดที่นั่งกับพื้นรถ (Seat anchorage Strength) การติดตั้งเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่งและอุปกรณ์สำหรับเด็ก (Child restraint anchor fittings) อย่างน้อยใน 6 ที่นั่ง และการป้องกันการระแทกของผู้โดยสารกับด้านหลังของที่นั่งโดยรถโดยสารจะต้องติดตั้งที่นั่งที่ได้มาตรฐาน¹³¹

3.2.3.2 มาตรฐานการควบคุมช่วงโภคภาระโดยสาร

National Transport Commission (NTC) ได้ให้ความสำคัญ โดยมีการกำหนดหน้าที่พิเศษสำหรับบุคคลที่อยู่ในกลุ่มการขนส่งซึ่งเป็นไปตามระเบียบในเรื่องที่เกี่ยวกับช่วงโภคภาระแห่งชาติ (National Driving Hours Regulation) โดยกำหนดหน้าที่พิเศษสำหรับนายจ้างและบุคคลที่เกี่ยวข้องในกลุ่มการขนส่งว่า ถ้านายจ้างรู้หรือควรรู้ว่าการขับรถคนนี้ คนขับอาจจะต้องยอมขับในเวลาระยะเวลาที่เกินกว่ากฎหมายกำหนด การใช้แรงงานขับรถยนต์จะต้องปฏิบัติในเรื่องช่วงโภคภาระทำงาน การทำงานอื่น ข้อกำหนดเรื่องการพักตามระเบียบ โดยคำนึงถึงความหมายในเรื่องของการขนส่ง ได้แก่

เวลาขับรถ (Driving Time) หมายถึงเวลาที่คนขับใช้ไปในการนั่งขับรถของรถโดยสารและรถบรรทุกหนักซึ่งรวมถึงเวลาที่ขับรถคนเดียว หรือสองคน

การพัก กือ เวลาช่วงที่ไม่ขับรถหรือทำงานอื่นอย่างน้อยช่วงละ 15 นาที ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

มาตรฐานการป้องกัน การจัดการความอ่อนล้าของคนขับ การทำงานอื่นและการพัก

¹³⁰ Vehicle Standard (Australian Design Rule 59/00) 2006.

¹³¹ Vehicle Standard (Australian Design Rule 68/00) 2006.

ตารางที่ 3.1 ชั่วโมงการทำงานมาตรฐาน คนขับรถบรรทุกหนัก หนึ่ง และสองคนขึ้นไป

ไม่ว่าช่วงเวลาเท่าใด	คนขับรถจะต้องไม่ขับรถและทำงาน รวมเวลาทั้งหมดมากกว่า	และต้องมีระยะเวลาพักไม่น้อยกว่า
5 ชั่วโมง 30 นาที	5 ชั่วโมง	30 นาที หรือให้พัก หนึ่ง หรือสองครั้ง ครั้งละ 15 นาที
24 ชั่วโมง (หมายเหตุ 1)	14 ชั่วโมง (ขบวนานมากที่สุด 12 ชั่วโมง)	10 ชั่วโมง รวมถึงเวลาพักต่อเนื่องหนึ่ง ครั้ง 6 ชั่วโมง (หมายเหตุที่ 2)
168 ชั่วโมง ต่อสัปดาห์	72 ชั่วโมง	96 ชั่วโมง รวมถึงเวลาพักต่อเนื่อง 24 ชั่วโมง (หมายเหตุ 3)

ตารางที่ 3.2 คนขับรถโดยสาร คนเดียว

ไม่ว่าช่วงเวลาเท่าใด	คนขับรถจะต้องไม่ขับรถและทำงาน รวมเวลาทั้งหมดมากกว่า	และต้องมีระยะเวลาพักไม่น้อยกว่า
5 ชั่วโมง 30 นาที	5 ชั่วโมง	30 นาที หรือให้พัก หนึ่ง หรือสองครั้ง ครั้งละ 15 นาที
24 ชั่วโมง (หมายเหตุ 1)	12 ชั่วโมง	12 ชั่วโมง รวมถึงเวลาพักต่อเนื่องหนึ่ง ครั้ง 8 ชั่วโมง (หมายเหตุที่ 2)
168 ชั่วโมง ต่อสัปดาห์	72 ชั่วโมง	96 ชั่วโมง
672 ชั่วโมง (4 สัปดาห์)	288 ชั่วโมง	384 ชั่วโมง พร้อมเวลาพัก 96 ชั่วโมง ไม่ว่า หนึ่งหรือสองครั้ง หรือ มีเวลาพักต่อเนื่องมากกว่า รวม 96 ชั่วโมง (หมาย 3)

ตารางที่ 3.3 คนขับรถโดยสาร 2 คนขึ้นไป

ไม่ว่าช่วงเวลาเท่าใด	คนขับรถจะต้องไม่ขับรถและทำงาน รวมเวลาทั้งหมดมากกว่า	และต้องมีระยะเวลาพักไม่น้อยกว่า
5 ชั่วโมง 30 นาที	5 ชั่วโมง	30 นาที หรือให้พัก หนึ่ง หรือสองครั้ง ครั้งละ 15 นาที
24 ชั่วโมง (หมายเหตุ 1)	12 ชั่วโมง	12 ชั่วโมง รวมถึงเวลาพักต่อเนื่องหนึ่ง ครั้ง 8 ชั่วโมง (หมายเหตุที่ 2)
168 ชั่วโมง ต่อสัปดาห์	72 ชั่วโมง	96 ชั่วโมง
672 ชั่วโมง (4 สัปดาห์)	288 ชั่วโมง	384 ชั่วโมง พร้อมเวลาพัก 96 ชั่วโมง ไม่ว่า หนึ่งหรือสองครั้ง หรือ มีเวลาพักต่อเนื่องมากกว่า รวม 96 ชั่วโมง (หมาย 3)

หมายเหตุ

- (1) 24 ชั่วโมง หมายถึง 24 ชั่วโมง ได ๆ ซึ่งไม่จำเป็นต้องหมายถึงเที่ยงคืน ถึงเที่ยงคืน
- (2) กรณีที่เครื่องยนต์อยู่ในสภาพดีและมีห้องพักสำหรับให้คนขับนอน อาจไม่ต้องมีระยะเวลาพักต่อเนื่อง
- (3) อาจไม่ต้องมีระยะเวลาพักต่อเนื่อง 24 ชั่วโมง

3.2.3.3 มาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสาร

ประเทศไทยเตรียมให้ความสำคัญกับการป้องกันอุบัติเหตุโดยการกำกับดูแลรถขนส่งผู้โดยสารให้อยู่ในความคุ้มครองรัฐบาลกลาง โดยมีข้อบังคับมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดมาตรฐานขั้นต่ำทางด้านบริการ โดยมีข้อจำกัดเกี่ยวกับอายุของรถ หลักสูตรการอบรมภาคบังคับ เป็นต้น และผู้ประกอบธุรกิจที่ขนส่งผู้โดยสารต้องมีความพร้อมที่จะดำเนินการได้อย่างปลอดภัย โดยเฉพาะการจัดการเรื่องความอ่อนล้าในการขับรถ ได้มีมาตรการเพื่อกำหนดแนวทางการจัดการความอ่อนล้า (Transitional Fatigue Management Scheme -TFMS)

การจัดการความอ่อนล้าในการขับรถ การทำงานอื่น และ เวลาพัก (รัฐนิเวชาท์ เวลส์) โดยถือว่าความอ่อนล้าเป็นสัญญาของความเสี่ยงที่อาจทำให้เกิดอันตรายไม่พึงแต่肯ขับรถ

องแต่รวมถึงผู้ใช้คนคนอื่นๆ ในภารกิจความปลอดภัยในการใช้รถใช้คนคนขับรถโดยสารจะได้รับอนุญาตให้ทำงานและทำงานอื่นภายในระยะเวลาทำงานได้ท่านนั้น และให้มีระยะเวลาพักขั้นต่ำ

กฎ ระเบียบในการขับรถและเวลาพักผ่อน ได้กำหนดจำนวนเวลาการปฏิบัติงานบนท้องถนนในรัฐนิวเซาท์เวลส์ ไว้สำหรับคนขับบรรทุกหนักในอุตสาหกรรมการขนส่งและการขนส่งทางธุรกิจ โดยกำหนดกรอบการทำงานของการใช้รถ คนขับ ไม่เพียงใช้ความสามารถของตนเองในการขับรถเท่านั้นแต่จะต้องรู้จักจัดการบริหารจัดการเรื่องความอ่อนล้าของตนเองด้วย

ตามระเบียบการขับรถ ได้กำหนดระยะเวลาขับรถตามกฎหมาย การจำกัดเวลาทำงานกีเหมือนกับการจำกัดความเร็วเพื่อชีวิต หมายถึงเวลาทำงานมากที่สุดที่คนขับยังอยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ นั้นคือคนขับยังรู้สึกตื่นและร่ม没见过 ถ้ามีเหตุที่จะทำให้อ่อนล้า เช่นการนอนไม่เพียงพอ ในคืนก่อนคนขับก็จะต้องไม่พยายามขับตามระยะเวลาสูงที่กำหนดไว้

คนขับต้องพักในระยะเวลาอย่างน้อยสุด แม้ว่าจะยังรู้สึกตื่นและร่ม没见过 ดังนั้นคนขับต้องเตรียมตัวพักเพิ่มเติมระหว่างเวลาใดเวลาหนึ่งในเวลาที่เดินทางถ้ารู้สึกเหนื่อยให้หยุดพักและนอนหยุดพัก

ประเทศออสเตรเลีย ได้ให้ความสำคัญกับความอ่อนล้าของคนขับ โดยมีการยกขึ้นเป็นประเด็นถกเถียงในเรื่องสุขภาพทางอาชีพและความปลอดภัย

พระราชบัญญัติเรื่องสุขภาพทางอาชีพและความปลอดภัย ปี 1983¹³² ได้กำหนดความรับผิดชอบของนายจ้างในเรื่องหลักประกันด้านสุขภาพ ความปลอดภัยและสวัสดิการในสถานที่ทำงาน การมีหน้าที่ดูแลเงื่นเป็นเรื่องของทุกๆ คนในสถานที่ทำงาน ที่จะต้องทราบถึงอันตรายที่เกิดขึ้น และการป้องกันอุบัติเหตุ การบำบัดเจ็บไข้ที่ทำงาน ตามพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดโดยขั้นรุนแรงหลายอย่างสำหรับนายจ้างที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม พระราชบัญญัตินี้ได้

แนวทางของระบบการรักษาความปลอดภัยในสถานที่ทำงานของนายจ้างจะต้องสอดคล้องกับระเบียบเรื่องชั่วโมงการขับรถแห่งชาติ (National Driving Hours Regulation) ซึ่งระเบียบนี้บัญญัติขึ้นเพื่อจำกัดเวลาในการขับรถ และเวลาพักผ่อน การจำกัดนี้เพื่อเป็นการจัดสรรเวลาให้กับการใช้รถคน ได้เป็นอย่างประสิทธิภาพ รวมถึงการจัดการความอ่อนล้า การปฏิบัติตามและการบังคับใช้กฎหมายการจำกัดเวลาขับรถไม่ได้เป็นเครื่องรับประกันว่าคนขับรถจะไม่อ่อนล้าใน

¹³² The Occupational Health and Safety Act 1983 (OH&S). อ้างถึงใน วรพงษ์ นธิพิพิ. เล่มเดิม. หน้า 95.

ทุกๆ สถานการณ์จึงเป็นเรื่องสำคัญที่นายจ้างและคนขับจะต้องปฏิบัติตามหลักการที่กำหนดไว้และจะต้องฝึกปฏิบัติในการบริหารจัดการความอ่อนล้าในระยะเวลาขับรถที่จำกัดไว้นั้นเพื่อเป็นเครื่องยืนยันได้ว่าได้ทำหน้าที่ในการรักษาความปลอดภัยในสถานที่ทำงาน

แนวทางนี้พัฒนาขึ้นให้เป็นทางเลือกเพื่อเป็นเกณฑ์เรื่องชั่วโมงการขับรถที่ได้มาตรฐาน การเข้าสู่ระบบนี้ นายจ้างและพนักงานขับรถต้องเสนอวิธีการที่ดีกว่าในการจัดการกับความอ่อนล้าของคนขับรถ ซึ่งรวมถึงการตรวจสุขภาพเป็นประจำ การอบรมเรื่องการบริหารความอ่อนล้า และข้อผูกพันของนายจ้างที่ชัดเจน

เมื่อลังทะเบียนแล้วระบบนี้จะอนุญาตให้คนขับรถ ขับหรือทำงานได้ถึง 24 ชั่วโมงในทุกช่วงเวลา 24 ชั่วโมงและอนุญาตให้ปฏิบัติงานต่อเนื่องได้ทุกรอบ 14 วัน แทนที่ 7 วัน ตามมาตรฐานชั่วโมงการขับรถ

3.2.4 มาตรฐานตามกฎหมายการประกอบธุรกิจให้บริการโดยสารญี่ปุ่น¹³³

การขนส่งสินค้าในประเทศญี่ปุ่น ได้รับอิทธิพลมาจากการกำกับดูแลมาจากประเทศสหรัฐอเมริกา อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการเป็นประเทศผู้แพ้สงครามโลก ครั้งที่ 2 โดยในช่วงแรกนั้นการควบคุมและกำกับดูแลกิจการด้านการขนส่ง จะมีลักษณะเป็นการกระจายอำนาจไปยังภูมิภาค (Decentralized Regulatory System) เพื่อให้ทำหน้าที่ด้วยการจัดตั้งคณะกรรมการอิสระขึ้นมาคนละแห่ง เป็นอิสระ ทำหน้าที่ในการตัดสินใจวางแผนการขนส่งโดยรายต่างๆ แต่วิธีการดังกล่าววนั้นไม่ได้รับความนิยมเท่าที่ควรในช่วงเวลานั้น

ในปี ค.ศ. 1953 ได้มีการปฏิรูปแนวทางในการกำกับดูแลกิจการทางถนนขึ้นมาใหม่ โดยได้กำหนดหน้าที่ในการกำกับดูแลกิจการทางถนนทั้งหมดให้แก่กระทรวงขนส่ง (Ministry of Transport) ไม่ว่าจะเป็นเรื่อง มาตรการในการเข้าสู่กิจการด้านขนส่ง โดยจะใช้มาตรการในการควบคุมการออกใบอนุญาต (License System) และควบคุมค่าธรรมเนียมของผู้ประกอบธุรกิจ จนกระทั่งในปี ค.ศ. 1990 ที่ได้มีการปรับปรุงประดิษฐ์ภาพของระบบการขนส่ง ขึ้นอีกครั้ง ด้วยการผ่อนคลายกฎระเบียบต่างๆ (Deregulation) ที่เกี่ยวกับงานด้านขนส่ง

สำหรับพัฒนาการในด้านการกำกับดูแลกิจการด้านขนส่งในประเทศญี่ปุ่น พบว่าในปี ตั้งแต่ ค.ศ. 1991 เป็นต้น มาตรการขนส่งสินค้าส่วนใหญ่แล้วจะเป็นการขนส่งสินค้าส่วนใหญ่แล้ว จะเป็นการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุก ซึ่งมีปริมาณถึงร้อยละ 50 ของการขนส่งสินค้าทั้งหมด นอกจากนั้นก็แยกเป็นการขนส่งแบบเดียยวิ่งโดยเรือ ปริมาณร้อยละ 45 นอกจากนั้นจะเป็นการ

¹³³ สถาบันจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. เล่มเดิม. หน้า 85-89.

ขนส่งสินค้าโดยทางรถไฟฟันกระทิ้งถึงปี ก.ศ. 2000 การขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกเพิ่มปริมาณมากขึ้นถึงร้อยละ 90.6 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด โดยที่เป็นการขนส่งสินค้าโดยรถไฟร้อยละ 0.9 และเป็นการขนส่งสินค้าชายฝั่งโดยเรือร้อยละ 8.4 นอกจากนั้นยังพบว่าในปี ก.ศ. 2001 มีผู้ประกอบธุรกิจด้านการขนส่งในประเทศญี่ปุ่นมากถึง 56,000 บริษัท จึงเห็นได้ว่าการขนส่งสินค้าทางบกในประเทศญี่ปุ่นนั้นมีความสำคัญมากกว่าการขนส่งประเภทอื่น

ในปี ก.ศ. 1989 รัฐสภาของญี่ปุ่นได้ตรากฎหมายเพื่อปฏิรูปโครงสร้างกำกับดูแลธุรกิจการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุก ได้แก่กฎหมายว่าด้วยธุรกิจการขนส่งโดยรถบรรทุก (The Motoy-Truck Transport Business Law) และกฎหมายว่าด้วยธุรกิจ Forwarding ซึ่งสินค้า (The Freight Forwarding Business Law) อันเป็นผลลัพธ์เนื่องมาจากการปัจจุบันของการขนส่งที่ไม่มีประสิทธิภาพที่ทำให้ต้นทุนในการขนส่งมีปริมาณสูงขึ้นจนไม่สามารถแบ่งขันกับต่างประเทศได้ ทำให้ทั้งภาครัฐและเอกชนหันมาให้ความสำคัญกับการจัดการด้านขนส่งสินค้าในรูปแบบของการกระจายสินค้า (Distribution) โดยการใช้ระบบการบริหารห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management:SCM) มาเป็นวิธีการในการจัดการ โดยเริ่มวิธีการปฏิรูปด้วยการผ่อนคลายกฎหมายเบี้ยบ (Deregulation) ในระบบการเข้ามาประกอบกิจการขนส่ง แต่จะไปเข้มงวดเกี่ยวกับการกำกับดูแลทางสังคมขึ้นแทน (Social Regulation)

มีการจัดตั้งสถาบันเพื่อกำกับดูแลเรื่องกฎหมายและความปลอดภัย ที่บังคับให้บริษัทรับขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกต้องจดให้มีผู้ตรวจสอบความปลอดภัย (Unko Kanrishsha) ตามจำนวนรถบรรทุกที่บริษัทมีอยู่ ซึ่งผู้ตรวจสอบความปลอดภัยนั้นจะต้องมีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนด (ต้องสอบผ่านข้อสอบกลางของรัฐบาล) นอกจากนั้นแล้วยังมีกฎหมายเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยของรถบริษัทต้องปฏิบัติตาม ซึ่งได้แก่กฎหมายยานยนต์บรรทุกสินค้านอนน (The Transport Vehicles on Road Act) ซึ่งบังคับให้รถรับจ้างขึ้นทะเบียนกับหน่วยงานของรัฐ เพื่อให้หน่วยงานรัฐสามารถตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัย เป็นต้น

สำหรับสถาบันกำหนดนโยบายและการกำกับดูแลธุรกิจที่เกี่ยวข้องที่สำคัญมี 3 สถาบัน ได้แก่

- 1) กระทรวงที่ดินสาธารณูปโภค และการขนส่ง (Ministry of Land, Infrastructure and Transport:MLIT) ซึ่งเดิมได้แก่กระทรวงขนส่ง (Ministry of Transport)

- 2) คณะกรรมการที่ปรึกษาของกระทรวง (Deliberate Council หรือ Shingikai) โดยคณะกรรมการที่ปรึกษาของกระทรวงดังกล่าวจะประกอบด้วยนักวิชาการผู้ทรงคุณวุฒิ ตัวแทนกรรมการที่ปรึกษาของกลุ่มผู้บริโภค โดยมีเจ้าหน้าที่ของกระทรวง MLIT เป็นกรรมการและเลขานุการ คณะกรรมการที่ปรึกษางานคณ

3) สาพันธ์สมาคมผู้ประกอบธุรกิจขนส่งแห่งประเทศไทยญี่ปุ่น (The Japan Federation Truck Associations) ซึ่งเป็นนิติบุคคลประเภทมูลนิธิมีผู้ประกอบธุรกิจของทุกจังหวัดเป็นสมาชิก ทำหน้าที่รักษาระดับมาตรฐานของสินค้าที่เกี่ยวกับนโยบายและกฎหมายของรัฐ เช่น การคุ้มครองผู้ประกอบธุรกิจ มาตรการตอบสนองต่อกฎหมายสิ่งแวดล้อม กฎหมายการจราจร เป็นต้น

3.2.4.1 มาตรการป้องกันรถยกที่เกิดอุบัติเหตุของประเทศไทยญี่ปุ่น¹³⁴

มาตรการป้องกันรถยกที่เกิดอุบัติเหตุ การปฏิรูประบบการดูแลการประกอบธุรกิจขนส่งในประเทศไทยญี่ปุ่น ได้เพิ่มความเข้มงวดเกี่ยวกับกฎหมายเบี่ยงด้านความปลอดภัย (Social Regulation) ซึ่งรูปแบบวิธีการเพิ่มความเข้มงวดด้านความปลอดภัยทางกฎหมายมีดังนี้

1) ความปลอดภัยของตัวรถบรรทุกที่ใช้ประกอบกิจการต้องเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยยานยนต์ขนส่งบนถนน (The Transport Vehicles on Road: Doro Unso Sharyo Ho) ซึ่งเป็นกฎหมายที่ให้อำนาจเจ้าหน้าที่กระทรวง MLIT กำกับดูแลเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยของรถบรรทุกที่ใช้ประกอบธุรกิจขนส่ง โดยมีบทบัญญัติกำหนดให้รถบรรทุกที่ใช้ประกอบกิจการต้องขึ้นทะเบียนตามระบบขึ้นทะเบียน (Registration System) และกำหนดให้ต้องตรวจสอบภายในระยะเวลาที่กำหนด

2) สภาพความพร้อมของคนขับรถบรรทุก โดยกฎหมายว่าด้วยธุรกิจขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุก กำหนดให้มีระบบผู้ตรวจสอบความปลอดภัย (Safety Inspector: Unko Kanrishsha) ซึ่งต้องมีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนด และบริษัทผู้ประกอบธุรกิจต้องจัดให้มีจำนวนผู้ตรวจสอบความปลอดภัยตามสัดส่วนรถบรรทุกที่บริษัทมี (รายละเอียดกำหนดโดยกระทรวง MLIT) โดยหน้าที่ของผู้ตรวจสอบความปลอดภัยคือ การตรวจสอบสภาพบริหารจัดการธุรกิจของบริษัทว่า ทำให้คนขับต้องทำงานขับรถวันละกี่ชั่วโมง มีการพักผ่อนเพียงพอหรือไม่ บันทึกการทำงานขับรถ ฯลฯ

3) กฎหมายการจราจรทางบก (The Road Traffic Act) ซึ่งเป็นกฎหมายที่ลงโทษคนขับรถบรรทุกสินค้าที่ขับรถภายใต้อิทธิพลสุรา หรือคนขับรถบรรทุกสินค้าที่ขับรถก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน และชีวิตร่างกายของบุคคลอื่น โดยเจตนาซึ่งเจ้าหน้าที่จะนำประมวลกฎหมายอาญา มาบังคับใช้ประกอบด้วย ทำให้ไทยอาญาที่ลงแก่คนขับรถบรรทุกเป็นไทยที่เข้มงวด

4) การติดตั้งเครื่องจำกัดความเร็ว (Speed Limiter) ซึ่งเป็นเครื่องจำกัดความเร็วของรถบรรทุก โดยกระทรวง MLIT อาศัยอำนาจตามกฎหมายว่าด้วยธุรกิจขนส่งสินค้า โดยการออกกฎหมายห้ามให้รถบรรทุกใหม่ที่นำออกใช้ประกอบธุรกิจต้องติดเครื่องจำกัดความเร็ว

¹³⁴ สถาบันจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. เล่มเดิม. หน้า 102-111.

ในเดือนกันยายน ปี ค.ศ. 2003 โดยในปัจจุบัน (ปี ค.ศ. 2005) รถบรรทุกที่ใช้ประกอบธุรกิจมีอยู่ประมาณ 400,000 คันทั่วประเทศ มีรถบรรทุกที่ติดตั้งเครื่องกำกับความเร็วประมาณ 120,000 คัน ผู้ประกอบธุรกิจที่ฝ่าฝืนอาจถูกสั่งพักการประกอบกิจการ หรืออาจถูกถอนใบอนุญาตได้

5) การกำหนดให้ผู้ว่าจ้างต้องรับผิดชอบร่วมกับผู้รับจ้างขนส่งในกรณีที่มีการบรรทุกสินค้าเกินพิกัด มาตรา 58 ของกฎหมายว่าด้วยธุรกิจการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุก ได้กำหนดให้ผู้ว่าจ้างขนส่งสินค้าต้องรับผิดทางอาญาร่วมกับผู้รับจ้างขนส่งในกรณีที่มีการบรรทุกสินค้าเกินกำหนด กฎหมายดังกล่าวและกฎหมายการจราจรทางถนน (The Road Traffic Act) มีบทบัญญัติให้อำนาจรัฐมนตรีกระทรวง MLIT ที่จะลงโทษทางอาญาแก่ผู้ว่าจ้างขนส่งได้ หากเป็นการกระทำผิดซ้ำ เป็นต้น

ประเทศไทยปัจจุบัน ได้มีการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการบริการภายนอกดังนี้

1) เครื่องบันทึกข้อมูลแบบดิจิตอล คือเครื่องมือบันทึกข้อมูลระบบดิจิตอล ที่บันทึกข้อมูลทั้งหมดที่เคยเป็นกล่องคำเกี่ยวกับพฤติกรรมของคนขับรถบรรทุก (เช่น ขับรถเร็วเกินไป ขับรถโดยประมาณ อุ้งงาน) ข้อมูลที่บันทึกลงแผ่น IC จะทำให้บริษัทผู้ประกอบธุรกิจสามารถนำไปใช้เพื่อทำให้การบริการจัดการเกี่ยวกับความปลอดภัยของการขับรถดีขึ้น (เพราะมีข้อมูลที่เกี่ยวกับความเร็วที่คนขับใช้ ระยะเวลา ระยะเวลาที่มีการขับรถ ระยะห่างจากการคันหน้า อุณหภูมิในรถ จะถูกต้องและละเอียดมาก) และการบริการจัดการเกี่ยวกับประสิทธิภาพดีขึ้น ทำให้บริษัทรู้ข้อมูลที่เคยเป็นกล่องคำเกี่ยวกับพฤติกรรมของคนขับอย่างถูกต้อง และละเอียดมากโดยใช้ต้นทุนต่ำมาก

2) การนำระบบ GPS มาใช้เพื่อให้ทราบตำแหน่งของรถบรรทุกแบบทันเวลา (Real Time) ในปัจจุบันผู้ประกอบธุรกิจญี่ปุ่นได้นำระบบ Global Position System: GPS มาใช้โดยการติด GPS แอนтенนาไว้บนหัวรถบรรทุกของบริษัทเพื่อระบุว่ารถของบริษัทอยู่ ณ ตำแหน่งใดบ้าง มีการติดตั้งระบบเซ็นเซอร์ความเร็วสูง ทำให้มีการบันทึกความเร็วของรถไว้อย่างละเอียด มีการติดตั้งระบบเซ็นเซอร์อุณหภูมิ ทำให้ทราบว่าอุณหภูมิในตัว Trailer ที่ใช้เก็บสินค้าประเภทเน่าเสียได้ เช่นอาหารสด และผลไม้มีอุณหภูมิเท่าใด ซึ่งทั้งสองภาค GPS เซ็นเซอร์ความเร็วสูง และเซ็นเซอร์อุณหภูมิจะเชื่อมต่อเข้ากับเครื่องคอมพิวเตอร์ที่ติดตั้งในส่วนหัวของรถบรรทุก และบันทึกข้อมูลทั้ง 3 ลงในแผ่น IC ประกอบกับระบบการติดต่อโดยผ่านมือถือ ซึ่งเชื่อมโยงกับระบบอินเตอร์เน็ต ทำให้บริษัทผู้ประกอบขนส่งสามารถบริหารจัดการ “การเคลื่อนย้ายของรถบรรทุกของบริษัท” ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

บทที่ 4

ปัญหาและวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายในการควบคุมการประกอบธุรกิจให้บริการโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง

จากการศึกษาในบทก่อนนี้ จะเห็นได้ว่าแม้ประเทศไทยจะมีกฎหมายเกี่ยวกับการให้บริการโดยสารรับจ้างบริการแก่ประชาชน แต่มาตรการทางกฎหมายดังกล่าวยังไม่สามารถที่จะรับรองและคุ้มครอง สำหรับบุคคลที่เกี่ยวข้องในการประกอบธุรกิจ พนักงานขับรถ ผู้ใช้บริการ ดังจะเห็นได้จากการที่เกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งก่อให้เกิดความเสียหาย ไม่ว่าจะเป็นชีวิตหรือทรัพย์สินของผู้ใช้บริการที่เป็นผู้บริโภค โดยตรง ดังนั้นผู้เขียนจะศึกษาถึงปัญหากฎหมายที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจการให้บริการโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง โดยจะทำการศึกษามาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจการให้บริการโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง และกฎหมายที่เกี่ยวกับมาตรฐานของรถ โดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง กฎหมายมาตราการในการให้บริการของพนักงานขับรถ โดยสารรับจ้าง เพื่อเป็นการขยายความเสียหายและคุ้มครองผู้บริโภค ผู้ใช้บริการ

4.1 ปัญหาคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตประกอบธุรกิจให้บริการโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง

จากปัญหาการเข้าสู่การประกอบธุรกิจโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง การพิจารณาคุณสมบัติของผู้ประกอบธุรกิจ โดยจะต้องได้รับอนุญาต ตามพระราชบัญญัตินี้ในส่วนที่ ๑ พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งเป็นการกำหนดคุณสมบัติเบื้องต้นของผู้ประกอบธุรกิจและหลักเกณฑ์การพิจารณา จะต้องมีเอกสารสิทธิ์ต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นบุคคลธรรมด้า หรือห้างหุ้นส่วน บริษัท ที่นำมาเยี่ยมเพื่อขออนุญาตจากนายทะเบียนในการออกใบอนุญาตเป็นผู้ประกอบธุรกิจ รวมถึงการกำหนดเงื่อนไขในเรื่องจำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบธุรกิจขนส่ง ลักษณะการขนส่ง ชนิดและขนาดของรถ เครื่องหมายของผู้ประกอบธุรกิจขนส่ง ที่ต้องใช้ปรากฏประจารถทุกคัน จำนวนที่นั่งเกณฑ์น้ำหนักบรรทุก จำนวนผู้ประจำรถ ห้องที่ทำการบริการ มาตรฐานการบริการในการประกอบธุรกิจขนส่ง อัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง สถานที่หยุดและสถานที่จอด สถานที่เก็บสถานที่ซ่อมบำรุงรักษา สำหรับเงื่อนไขอื่นๆ ที่กำหนดในกฎกระทรวงเป็นไปตามประกาศกฎกระทรวง ฉบับที่ ๔ (พ.ศ. ๒๕๒๒) ตามประกาศดังกล่าวที่ยังเป็นมีการกำหนดหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวกับ

เอกสารโดยเป็นเอกสารสิทธิ์ต่างๆ อุปกรณ์น่อง เมื่อพิจารณาตามพระราชบัญญัติฯ ที่ออกสั่งทางบก พ.ศ. 2522 และประกาศกฎกระทรวงบังคับที่ 4 ด้านแล้วแต่ให้ความสำคัญเฉพาะแต่เอกสารสิทธิ์ต่างๆ ทั้งหมด

นอกจากการเข้าสู่การประกอบธุรกิจแล้ว เมื่อผู้ประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสาร รับจ้าง ได้รับใบอนุญาตซึ่งเป็นประเภทใบอนุญาตประกอบธุรกิจในส่วนที่ไม่ประจำทาง ด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร ตามพระราชบัญญัติฯ ที่ออกสั่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดอายุของใบอนุญาต มีอายุห้าปีนับแต่วันออกใบอนุญาต โดยที่หลักเกณฑ์พิจารณาการต่อใบอนุญาต หลักเกณฑ์ดังกล่าว ก็เป็นเพียงการพิจารณาเอกสารต่างๆ ที่เป็นเอกสารสิทธิ์ โดยมิได้มีหลักเกณฑ์ให้พิจารณาประวัติ การให้บริการว่ามีการให้บริการที่เหมาะสมสมแต่อย่างใด

จากการศึกษามาตรฐานการประกอบธุรกิจรถโดยสารในสหภาพยุโรป ได้มีการออกกฎระเบียบที่อยู่ในรูปแบบที่เหมาะสม และได้มีการปรับปรุงครั้งล่าสุด โดยทางหลักเกณฑ์ที่ให้อนุญาตผู้ประกอบการขนส่งของสมาชิกให้บริการ ได้แก่ กฎระเบียบของสหภาพยุโรป ที่ 3118/93 (Council Regulation 3118/93) โดยสหภาพยุโรปได้กำหนดบรรทัดฐานในเชิงคุณภาพ โดยที่ตามระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดบรรทัดฐานค้านคุณภาพ ประกอบด้วย

ข้อกำหนดเกี่ยวกับการมีชื่อเสียงที่ดี (Requirements of Good Repute in Exercise of Business) ซึ่งผู้ประกอบธุรกิจที่มีการฝ่าฝืนข้อกำหนดในการประกอบธุรกิจบางอย่างอาจจะถูกห้าม ไม่ให้ดำเนินการให้บริการอีกต่อไป ด้วยข้อกำหนดในเรื่องการมีชื่อเสียงที่ดีได้แก่ ผู้ประกอบธุรกิจต้องไม่เคยต้องโทษคดอาญาเร้ายแรงมาก่อน หรือไม่เคยถูกลงโทษในการประกอบวิชาชีพ ขนส่งทางถนนมาก่อน เช่น การฝ่าฝืนข้อกำหนดเกี่ยวกับการจ่ายเงิน หรือจัดซื้อที่เกี่ยวกับความสามารถทางด้านวิชาชีพ ระยะเวลาในการขับรถและพักผ่อน น้ำหนักของyanพาหนะ ข้อกำหนดเกี่ยวกับความปลอดภัย เป็นต้น ทั้งนี้ เนื่องจากมีชื่อเสียงที่ดีนี้จะใช้บังคับกับบุคคลที่บริหารจัดการกิจการขนส่งทางถนน และผู้ประกอบธุรกิจมีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินไว้ซึ่งเงื่อนไขของการมีชื่อเสียงที่ดีตระหนักรู้ที่ตนเองยังคงให้บริการอยู่

การดำเนินทุนขั้นต่ำ (Minimum Financial Standing) ใน การประกอบธุรกิจกำหนดให้ ผู้ประกอบธุรกิจจะต้องดำเนินทุนขั้นต่ำ ตามที่กฎหมายกำหนดไว้ตลอดระยะเวลาที่ขังประกอบธุรกิจอยู่ โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อให้ผู้ประกอบธุรกิจมีเงินทุนที่จะดำเนินการให้บริการและบำรุงรักษายานพาหนะให้มีคุณภาพดีและปลอดภัยอยู่เสมอ ซึ่งข้อระเบียบปฏิบัติที่ 98/76 (Directive 98/76) กำหนดทุนจดทะเบียนและทุนสำรองไว้ 9,000 เหรียญยูโร สำหรับรถยนต์หนึ่งคันและอีก 5,000 เหรียญยูโร สำหรับรถยนต์คันต่อไปๆ เนื่องจากค่านเงินประกันนี้ ผู้ประกอบธุรกิจต้องดำเนินอยู่ตลอดระยะเวลาประกอบกิจการ

การมีคุณสมบัติเหมาะสมในการประกอบอาชีพ (Professional Competence) ซึ่งกำหนดให้มีการทดสอบทางด้านข้อเขียน (Written Examination) หรืออาจทดสอบแบบปากเปล่า (Oral Examination) อีกขั้นหนึ่ง ทั้งนี้ ผู้ขอรับใบอนุญาตอาจใช้หลักฐานว่าตนเองมีประสบการณ์ด้านวิชาชีพนี้มาแล้วอย่างน้อยห้าปีทดสอบการสอบข้อเขียนก็ได้อนึ่ง เนื่องในเรื่องการมีคุณสมบัติที่เหมาะสมในการประกอบวิชาชีพ

ข้อกำหนดเงื่อนไขทางด้านคุณภาพอื่นๆ ในหลายๆ ประเทศกำหนดบรรทัดฐาน nokhen นอกเหนือจากข้อกำหนดทางด้านเทคนิค (Technical Requirements) ข้อกำหนดความมั่นคงทางด้านการเงิน (Financial Soundness) ข้อกำหนดทางด้านจริยธรรม (Moral Soundness) และข้อกำหนดเรื่องความปลอดภัยต่อสาธารณะ (Public Safety Requirements) ยังคงถูกนำมาใช้พิจารณาเพื่อประกอบธุรกิจดัดสินใจในการกำหนดการเข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบธุรกิจรายใหม่

ส่วนประเทศไทยได้อนุวัติ ข้อระเบียบปฏิบัติที่ 96/26 (Directive 96/26) เป็นกฎหมายภายใน โดยกำหนดคุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาตโดยกำหนดชื่อเสียงที่ดี (Good Reputation) กฎหมายกำหนดว่าผู้ขอใบอนุญาตประกอบธุรกิจต้องเป็นผู้ดงทุนหรือบุคคลซึ่งประกอบธุรกิจในการดำเนินการขนส่งทางบก ซึ่งมีประวัติที่ดี ไม่มีอยู่ในระหว่างถูกดำเนินคดีใดๆ เกี่ยวกับการดำเนินการขนส่งทางบกสำหรับสถานะความมั่นคงทางการเงิน (Financial Stability) กฎหมายกำหนดให้ผู้ขอใบอนุญาตประกอบธุรกิจจะต้องแสดงเอกสารสถานะการเงินในการบริหารการลงทุนประกอบธุรกิจพิจารณาอนุญาต ส่วนความเหมาะสมในการประกอบอาชีพนั้นส่ง (Professional Competency) เพื่อเป็นการพิสูจน์ว่าผู้ขอใบอนุญาตมีคุณสมบัติเหมาะสมที่จะได้รับใบอนุญาตให้ประกอบธุรกิจดำเนินการขนส่งจริง ผู้ขอต้องผ่านการทดสอบด้านเทคนิคจากสภาอุตสาหกรรมและการค้า (The Competent Chamber of Industry and Commerce: IHK) ตามที่กำหนดไว้ในข้อระเบียบปฏิบัติที่ 96/26/EC (Directive 96/26/EC) เสียก่อนจากนั้นก็ต้องผ่านการทดสอบข้อเขียนหรือสอบสัมภาษณ์ ในการพิจารณารับรองและออกใบอนุญาต โดยองค์กรผู้มีอำนาจนั้น จะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ได้กำหนดไว้ในเรื่องของการใช้สิทธิ การอนุมัติใบอนุญาตท่องถิน และใบอนุญาต ECMT ก็จะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายระบุ และหากคำขอได้ไม่ได้รับการอนุมัติ ผู้ยื่นคำขอมีสิทธิที่จะทำการอุทธรณ์ผลของการพิจารณาของผู้มีอำนาจพิจารณาอนุมัติได้ และหากไม่พอใจในผลของการพิจารณาอุทธรณ์ก็ยังสามารถนำเรื่องดังกล่าวเข้าฟ้องร้องค่ำศาลปกครอง (Administrative Court)

ผู้เขียนเห็นว่าประเทศไทยจึงจำเป็นต้องปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การพิจารณาการออกใบอนุญาตให้พิจารณาถึงประวัติของผู้ประกอบธุรกิจไม่มีประวัติการกระทำความผิดอาญาอย่างแรง หรือเคยถูกลงโทษในการประกอบวิชาชีพเกี่ยวกับการให้บริการขนส่งคน

โดยสาร เป็นต้น และจำเป็นต้องมีการกำหนดทุนสำรองขั้นต่ำ โดยที่สำคัญมีการกำหนดคุณสมบัติ ความเหมาะสมในการประกอบอาชีพ

4.2 ปัญหาความปลอดภัยของผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง

มาตรการด้านความปลอดภัยของรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางแก่ผู้ใช้บริการ โดยมีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาดังนี้

4.2.1 ปัญหาเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยของรถตามโครงการสร้างการออกแบบคัสซี รถโดยสาร

จากปัญหาเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยของรถโดยสารรับจ้างมีหลักเกณฑ์การพิจารณาโดยกำหนดไว้ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดให้รถที่ใช้ในการขนส่งต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรง มีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบคุมต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ต้องได้มีการตรวจสอบและจดทะเบียนตามมาตรา 73 มีการเสียภาษีประจำปีตามมาตรา 85 และตามมาตรา 71 โดยที่พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ในปัจจุบันได้ออกกฎกระทรวง ฉบับที่ 60 (พ.ศ. 2552) โดยมีการออกข้อบังคับกำหนดสภาพความแข็งแรงของรถโดยสาร มีการกำหนดให้รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 1 มาตรฐาน 3 มาตรฐาน 4 และรถนาคเล็ก จะต้องมีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบคุมมีความมั่นคงแข็งแรงตามพระราชบัญญัติดังกล่าว ซึ่งปัญหาความปลอดภัยของรถโดยสารรับจ้างดังกล่าวพิจารณาเฉพาะแต่ในเรื่องของความแข็งแรง โครงการสร้างของรถ โดยโครงสร้าง ทำด้วยโลหะแข็งแรงตลอดความยาวของตัวถังรถ เมื่อต่อตัวถังแล้วสามารถรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้ทุกสภาพการใช้งานของรถตามกฎกระทรวงฉบับที่ 60 (พ.ศ. 2552) ออกแบบในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ข้อ 1 สำหรับบัญชีมาตรฐาน การออกแบบคัสซีรถโดยสาร กำหนดหลักเกณฑ์โครงสร้างรถประกอบด้วย โครงสร้างคัสซี ทำด้วยโลหะแข็งแรงตลอดความยาวของตัวรถ กันชนหน้าและกันชนท้าย ที่ตั้งเสมอ กับหน้ารถและท้ายรถ ยื่นจากหน้ารถและท้ายรถระยะห่างพอสมควร และตามประกาศ ได้กำหนดระบบเลี้ยว กลล้อต้องทำด้วยโลหะ เพลาล้อ สปริง ระบบห้าล้อ ระบบไฟฟ้า แต่สัญญาณไฟฟ้าเสียงเดียว ถังเชื้อเพลิง เครื่องวัดความเร็ว เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทาง

จากการศึกษาประเทคโนโลยีเป็นประเทศที่ให้ความสำคัญมากที่สุด โดยมีการกำหนดมาตรฐานยานพาหนะจึงได้ออกกฎหมายมาตรฐานการออกแบบตัวรถ (Australian Design Rules: ADR) ซึ่งมีการกำหนดมาตรฐานการออกแบบรถโดยสาร การกำหนดมาตรฐานความปลอดภัย อุปกรณ์เสริมความปลอดภัย สำหรับในประเทศไทยได้ออก ADR 59/00 ตาม

ข้อกำหนดดังกล่าวในการขออนุญาต (Application for Approval) การขอความเห็นชอบของ ประเกทยานพาหนะเกี่ยวกับความแข็งแรงจะต้องส่งจากผู้ผลิตหรือโดยตัวแทนที่ได้รับรองของฝ่าย บริหารจะมีเอกสารจะกล่าวต่อไปและโดยรายการต่อไปนี้ ข้อมูลระบุหลักและพารามิเตอร์ของชนิด รถ หรือกลุ่มของประเกทยานพาหนะมาตรฐานแบบโดยทั่วไปของชนิดยานพาหนะ และการจัดการ ภายในที่มีขนาดใหญ่ สำหรับที่นั่งซึ่งมีไว้บริการผู้โดยสารต้องชัดเจน และตำแหน่งในยานพาหนะ จะต้องมีมิติอย่างถูกต้องและส่วนตำแหน่งแน่นอนของแกนกลางรถ สูญญากาศพร้อมกับรายงานการ วัด เพื่อตรวจสอบตำแหน่งสูญญากาศของ การวัดแรงโน้มถ่วงจะต้องใช้มวลรวมยานพาหนะ ตำแหน่งแน่นอนของจุดสูญญากาศของมวลที่มีผลกระทบของรถ ในพื้นที่ส่วนที่เหลือของรถที่กำหนด โดยการสร้างระบบทางแนวตั้งภายในรถซึ่งมีบริเวณโดย ADR 59/00 ได้กำหนดรายละเอียดของ ที่นั่งของผู้โดยสาร และได้กำหนดพื้นที่ส่วนที่เหลือโดยที่ผู้ผลิตอาจกำหนดพื้นที่เหลือมากกว่า จำเป็นสำหรับการจัดที่นั่งที่กำหนดเพื่อจัดองค์ประกอบที่ Leweray ที่สุด 59/00 (Omnibus Rollover Strength) ความแข็งแรงของตัวรถเมื่อพลิกคว่ำ มาตรฐานที่กำหนดความแข็งแรงของโครงสร้างตัว รถ ในกรณีที่รถพลิกคว่ำเพื่อให้ผู้โดยสารสามารถมีชีวิตรอดได้

สำหรับปัญหาในเรื่องด้านความปลอดภัยสำหรับผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ ประจำทางนั้นผู้ประกอบธุรกิจจำนวนมาก กังวล ไม่สามารถดำเนินการให้รถโดยสารอยู่ในมาตรฐาน ด้านความปลอดภัยในด้านต่างๆ ได้และโดยเฉพาะเรื่องโครงสร้างคัสซีที่มีการกำหนดเป็นระเบียบ ตามประกาศแต่ที่เป็นมาตรฐานความปลอดภัยต่างๆ ยังไม่ทันสมัย โดยไม่มีการกำหนดรายละเอียด ของโครงสร้างคัสซีในขณะที่รถเจอสถานการที่ Leweray ที่สุด ไม่ได้มีการกำหนดอายุการใช้งาน ของคัสซี

ผู้เขียนเห็นว่าประเทศไทยจึงจำเป็นต้องปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับโครงสร้างคัสซีให้มี ความทันสมัย และจำเป็นต้องกำหนดรายละเอียดความแข็งแรงของตัวรถเมื่อพลิกคว่ำ คือมาตรฐานที่ กำหนดความแข็งแรง ของโครงสร้างตัวรถในกรณีที่รถพลิกคว่ำเพื่อให้ผู้โดยสารสามารถรอดชีวิตได้

4.2.2 ปัญหาเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยของรถตามโครงสร้างการออกแบบตัวถัง รถโดยสาร

สำหรับในเรื่องความปลอดภัยของตัวถังรถโดยสาร ตามพระราชบัญญัติของตนส่งทั่ว บก พ.ศ. 2522 ได้ออกประกาศกฎกระทรวง ฉบับที่ 60 ข้อที่ 2 โดยกำหนดตัวถังของรถ ยึดติดกับ โครงสร้างอย่างมั่นคงแข็งแรง สามารถรับน้ำหนัก รูปร่างภายนอกต้องไม่ก่อให้เกิดอันตราย และมี การกำหนดเรื่องกระจก สีภายนอกภายใน ตัวอักษร ภาพ สำหรับหลังคา กำหนดให้ต้องทำด้วยวัสดุ ที่มั่นคงแข็งแรง สามารถกันแผลกันฝน พื้นรถต้องมั่นคงแข็งแรง ส่วนพื้นยางหรือวัสดุอื่น หน้าต่าง

ที่ด้านข้างรถทำด้วยด้านข้างรถทำด้วยวัสดุที่แข็งแรง สามารถกันแผลกันฟันได้ ส่วนทางขึ้นและประตูถูกเนิน มีการกำหนดให้มีเครื่องหมายแสดงว่าเป็นประตูถูกเนินและมีคำอธิบายวิธีเปิดเป็นภาษาไทย

จากการศึกษาในประเทศออสเตรเลียได้มีการออกกฎหมายมาตรฐานการออกแบบตัวรถ (Australian Design Rules: ADR) มีการกำหนดมาตรฐานการออกแบบรถโดยสาร โดยกำหนดมาตรฐานความปลอดภัย อุปกรณ์เสริมความปลอดภัย โดยเฉพาะกำหนดมาตรฐานการออกแบบตัวรถในข้อ ADR: 58/00 จะว่าด้วยข้อกำหนดสำหรับรถโดยสาร มีการกำหนดทางออกฉุกเฉิน โดยจะกำหนดให้อยู่ ณ ส่วนท้ายสุดของและมีขนาดไม่น้อยกว่า 0.7 ตารางเมตร กว้างหรือยาวต้องไม่น้อยกว่า 500 มิลิเมตร ในกรณีเป็นรถ 2 ชั้น ทางออกฉุกเฉินด้านท้ายทางหนึ่งอยู่เหนือระดับชั้นที่ 2 และอีกทางอยู่ใต้ระดับชั้นที่ 2 และทางออกฉุกเฉินจะต้องเปิดออกได้จากทั้งภายในและนอกตัวรถ ส่วนวัสดุที่ใช้ภายในตัวรถจะต้องเป็นวัสดุที่มีผิวคงทน ไม่ซึมน้ำและติดไฟได้ยาก ส่วนข้อ 58.21 ให้ติดตั้ง ถังดับเพลิง ในตำแหน่งที่ใช้ได้ทันที ส่วนข้อ 68/00 การป้องผู้โดยสารในรถ โดยมีการกำหนดมาตรฐานความแข็งแรงของที่นั่ง มีความแข็งแรงของการยึดที่นั่งกับพื้น มีการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่งและอุปกรณ์สำหรับเด็ก อายุต่ำสุด 6 ที่นั่ง เพื่อการป้องกันการกระแทกของผู้โดยสารกับด้านหลังของที่นั่ง โดยรถโดยสารจะต้องติดตั้งที่นั่งที่ได้มาตรฐาน

ผู้เขียนเห็นว่าประเทศไทยจำเป็นต้องปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับตัวถังรถ จะต้องกำหนดรายละเอียดของประตูถูกเนินให้ชัดเจน กำหนดวัสดุภายในให้คงทนไม่ติดไฟง่าย กำหนดมาตรฐานการยึดติดของที่นั่งผู้โดยสาร และกำหนดให้มีถังดับเพลิงที่ได้มาตรฐาน ส่วนการควบคุมในส่วนโครงสร้างของรถ โดยสารจึงจำเป็นต้องให้สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมประกาศกำหนดเป็นมาตรฐานการผลิตรถโดยสาร

4.2.3 ปัญหาเกี่ยวกับมาตรฐานของพนักงานขับรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง

ปัญหาเกี่ยวกับมาตรฐานของพนักงานขับรถโดยสาร เพราะพนักงานขับรถ มีความสำคัญมากต้องมีหน้าที่รับผิดชอบต่อคนโดยสารและทรัพย์สินของผู้โดยสาร เพราะฉะนั้น ในการปฏิบัติงานต้องมีความรู้ความสามารถของพนักงานขับรถ จึงต้องให้ความสำคัญ เป็นอย่างมาก บุคคลที่จะเข้าทำงานในหน้าที่ดังกล่าวต้องมีความรู้ความสามารถ ความสามารถ ความชำนาญในการบังคับยานพาหนะ แม้กระทั้งความชำนาญเส้นทาง เพื่อให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัยทั้งชีวิตและทรัพย์แก่ผู้ใช้บริการ สำหรับพนักงานขับรถจะต้องมีใบอนุญาตชนิดที่สอง ซึ่งเป็นใบอนุญาตผู้ขับรถสำหรับรถที่มีหน้ารถและหน้าท้ายรถทุกรุ่นกันกว่าสามพันห้าร้อยกิโลกรัม ที่ไม่ได้ใช้บนส่วนผู้โดยสารหรือสำหรับขนส่งผู้โดยสารเกินยี่สิบคน ตามมาตรฐาน

95 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ดังกล่าวผู้ที่มีคุณสมบัติขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าที่กำหนดในกฎกระทรวง และได้ผ่านการศึกษาและจบหลักสูตรจากโรงเรียนการขนส่งของกรมการขนส่งทางบก หรือโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกรับรองตามมาตรา 97 และคุณสมบัติผู้ที่ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ในประเภทการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง ต้องมีความรู้และความสามารถทางด้านกฎหมายว่าด้วยขนส่ง กฎหมายที่เกี่ยวข้อง ส่วนอายุของผู้ขับใบอนุญาตเป็นคนขับ ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าสิบปี ซึ่งเป็นใบอนุญาตขับรถโดยสารชนิดที่สอง และชนิดที่สาม ในประเภทการขนส่งส่วนบุคคล

จากการศึกษากฎระเบียบของสหภาพยุโรปโดยมีระเบียบว่าด้วยใบอนุญาตขับที่ กำหนดประเภทรูปแบบใบอนุญาตขับที่ โดยกำหนดกฎหมายเดียวกันในกระบวนการรอคอกและต่ออายุใบอนุญาตขับรถ ต้องมีมาตรฐานขั้นต่ำของความเหมาะสมสมทางร่างกายและจิตใจ และมีการกำหนดหลักเกณฑ์พื้นฐานร่วมกันเกี่ยวกับการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่องสำหรับการประกอบอาชีพขับที่yanพาหนะทุกประเภท โดยขอบเขตการฝึกอบรมจะต้องครอบคลุมเรื่องต่างๆ ดังนี้คือ

1) การฝึกอบรมขั้นสูงในเรื่องการขับที่มีพื้นฐานอยู่บนกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย

2) การปฏิบัติตามกฎหมายต่างๆ

3) ความรู้ในเรื่องสุขภาพ ความปลอดภัยการให้บริการ

ส่วนประเภทอสเตรเลียได้กำหนดหลักเกณฑ์การรอคอกใบอนุญาตขับรถโดยสารโดยผู้ที่ประสงค์จะขอใบอนุญาตขับที่ขับด้วยวัสดุที่มีขนาดใหญ่ขึ้น จะต้องเคยมีประวัติถือครองใบอนุญาตขับที่ขับด้วยขนาดเล็กมาก่อนแล้ว ดังนี้

1) ในอนุญาตขับที่รถขนาดเล็กและขนาดกลาง (Class LR และ MR) จะต้องถือครองใบอนุญาตขับที่ Class C มาไม่น้อยกว่า 12 เดือน

2) ในอนุญาตขับที่รถขนาดใหญ่เดี่ยว (Heavy Rigid Vehicle: HR) จะต้องถือครองใบอนุญาตขับที่ Class C มาไม่น้อยกว่า 24 เดือน

3) ในอนุญาตขับที่รถพ่วง (Heavy Combination Vehicle: HC) จะต้องถือครองใบอนุญาตขับที่ Class C มาไม่น้อยกว่า 24 เดือน และใบอนุญาตขับที่ Class MR และ HR มาไม่น้อยกว่า 12 เดือน

4) ในอนุญาตขับที่รถพ่วงหลายตอน (Multi Combination Vehicle: MC) จะต้องถือครองใบอนุญาตขับที่ Class HC หรือ HR มาไม่น้อยกว่า 24 เดือน และจะต้องแสดงให้ผู้ออกใบอนุญาตขับที่เห็นว่าผู้ขับใบอนุญาตได้ผ่านการอบรมหรือได้ผ่านการดำเนินการตามที่ผู้ออกใบอนุญาตได้กำหนดอย่างครบถ้วนแล้ว

ผู้เขียนเห็นว่าประเทศไทยจึงจำเป็นต้องมีหลักเกณฑ์ในการออกใบอนุญาตขับรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ซึ่งบริการดังกล่าวเป็นการให้บริการสาธารณะให้มีการกำหนดมาตรฐาน โดยต้องผ่านการอบรมจากโรงเรียนสอนขับรถ และจำต้องมีบันทึกน้ำที่ผ่านการมีใบอนุญาตประเภทอื่นมาก่อนและจึงจำเป็นต้องกำหนดให้มีการทดสอบความสามารถของพนักงานขับรถ โดยให้มีการตรวจสอบประวัติการทำงานที่ขับรถโดยสารว่ามีการทำผิดกฎหมายหรือไม่ และกำหนดหลักการพิจารณาในเรื่องความเหมาะสมในการประกอบวิชาชีพเป็นสำคัญ

4.2.4 ปัญหามาตรฐานการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง

จากการศึกษาถึงลักษณะการทำงานของพนักงานขับรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง พบร่วมกันไม่ได้ให้ความสำคัญกับการกำหนดชั่วโมงการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถที่ได้มาตรฐาน ประกอบกับการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้งก็มีปัจจัยหลายสาเหตุที่เป็นองค์ประกอบในเกิดอุบัติเหตุและสาเหตุหนึ่งคือ เกิดจากพนักงานขับรถอ่อนเพลียโดยสภาพการทำงาน โดยเฉพาะชั่วโมงในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถจึงจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับมาตรฐานการปฏิบัติงาน และเมื่อพิจารณาถึงปัญหาเรื่องชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถจะต้องพิจารณาตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ซึ่งพระราชบัญญัติตั้งกล่าวไว้กำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการโดยที่นายจ้างต้องกำหนดเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดในการทำงานปกติของลูกจ้าง ในการปฏิบัติงานไม่เกินวันละ 8 ชั่วโมง และห้ามไม่ให้นายจ้างให้ลูกจ้างซึ่งทำงานที่ขับรถล่วงเวลา เว้นแต่ได้รับยินยอมเป็นหนังสือจากลูกจ้างแต่ล่วงเวลาได้ไม่เกินสองชั่วโมง

นอกจากนี้เมื่อพิจารณาในเรื่องชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถ ตามบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติฯ ลงนามบก พ.ศ. 2522 โดยกล่าวไว้ว่าเพียงว่าการคุ้มครองแรงงานในการปฏิบัติหน้าที่ขับรถในรอบขึ้นสิบสิบชั่วโมง ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกินสิบชั่วโมงนับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไปได้อีกไม่เกินสิบชั่วโมงติดต่อกัน

จากการศึกษามาตรฐานการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถในประเทศไทยอสเตรเลีย ได้มีการกำหนดวิธีการควบคุมความปลอดภัย โดยการกำหนดมาตรการป้องกันการจัดการความอ่อนล้าของคนขับ การทำงานอื่นและการพักโดยได้ให้ความสำคัญในชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถ และเวลาพักของพนักงานขับรถเป็นอย่างมาก มีการกำหนดเวลาพัก และเวลาขับรถยกเว้นระบบ

นอกจากนั้นยังได้มีการ พระราชบัญญัติเรื่องสุขภาพทางอาชีพและความปลอดภัย ปี 1983 ได้กำหนดความรับผิดชอบของนายจ้างในเรื่องหลักประกันด้านสุขภาพ ความปลอดภัยและ สวัสดิการในสถานที่ทำงาน การมีหน้าที่คุ้มครองเป็นเรื่องของทุกๆ คนในสถานที่ทำงาน ที่จะต้อง ตระหนักรถึงอันตรายที่เกิดขึ้น และการป้องกันอุบัติเหตุ การบาดเจ็บในที่ทำงาน ตามพระราชบัญญัตินี้ได้

แนวทางของระบบการรักษาความปลอดภัยในสถานที่ทำงานของนายจ้างจะต้อง สอดคล้องกับระเบียบรื่องชั่วโมงการขับรถแห่งชาติ (National Driving Hours Regulation) ซึ่ง ระเบียบนี้บัญญัติขึ้นเพื่อจำกัดเวลาในการขับรถ และเวลาพักผ่อน การจำกัดนี้เพื่อเป็นการจัดสรรดูแล ให้กับการใช้รถอย่างเป็นอย่างประส蒂ทิกา รวมถึงการจัดการความอ่อนล้า การปฏิบัติตามและ การบังคับใช้กฎหมายการจำกัดเวลาขับรถไม่ได้เป็นเครื่องรับประกันว่าคนขับรถจะไม่อ่อนล้าใน ทุกๆ สถานการณ์จึงเป็นเรื่องสำคัญที่นายจ้างและคนขับจะต้องปฏิบัติตามหลักการที่กำหนดไว้และ จะต้องฝึกปฏิบัติในการบริหารจัดการความอ่อนล้าในระยะเวลาขับรถที่จำกัด ไว้นั้นเพื่อเป็นเครื่อง ยืนยันได้ว่าได้กำหนดที่ในการรักษาความปลอดภัยในสถานที่ทำงาน แนวทางนี้พัฒนาขึ้นให้เป็น ทางเลือกเพื่อเป็นเกณฑ์เรื่องชั่วโมงการขับรถที่ได้มาตรฐาน การเข้าสู่ระบบนี้ นายจ้างและพนักงาน ขับรถต้องเสนอวิธีการที่ดีกว่าในการจัดการกับความอ่อนล้าของคนขับรถ ซึ่งรวมถึงการตรวจ สุขภาพเป็นประจำ การอบรมเรื่องการบริหารความอ่อนล้า และข้อผูกพันของนายจ้างที่ชัดเจน

ส่วนจากการศึกษาในเรื่องมาตรฐานชั่วโมงการทำงานของสหภาพยุโรปได้มีการออก กฎหมายที่ชื่อว่า กฎระเบียบของสหภาพยุโรป ที่ 3820/85 (Council Regulation (EEC) No. 3820/85) ที่กำหนดกรอบระยะเวลาปฏิบัติของแรงงานที่ทำงานที่ในการขับรถยกเว้น ทุกๆ 2 ชั่วโมง ไม่ว่าจะขับรถในระหว่าง ที่ทำงาน หรือในเวลาพักประจำวัน และเวลาพักประจำ เวลาหยุดพักและเวลาพัก (Breaks and Rest Periods) และเมื่อขับรถเป็นเวลา 4 ชั่วโมงครึ่ง แล้ว คนขับรถต้องหยุดพักอย่างน้อย 45 นาที เว้นแต่ ว่าคนขับเริ่มต้นเวลาพัก เวลาหยุดพักอาจแบ่งเป็นช่วงๆ อย่างน้อยช่วงละ 15 นาที ตลอดเวลาขับรถ ระหว่างเวลาพักคนขับรถอาจไม่ต้องทำงานอื่น และด้วยวัตถุประสงค์ของมาตรฐานนี้ เวลาการออกอิ่มและ เวลาที่อยู่ในรถแต่ไม่ได้ขับรถ ไม่ถือว่าเป็นการทำงานอื่น สำหรับเวลาหยุดพักตามมาตรฐานนี้ไม่ถือ เป็นเวลาพักประจำวัน ทุก 24 ชั่วโมงคนขับรถจะต้องมีเวลาพักอย่างน้อย 11 ชั่วโมงแต่เนื่อง ซึ่งอาจ ลดเหลือเวลาพัก 9 ชั่วโมงต่อเนื่องได้แต่ไม่เกิน 3 ครั้งต่อสัปดาห์ กายในเงื่อนไขว่าจะได้รับการ ชดเชยเวลาพักที่เหมาะสมก่อนสิ้นสุดสัปดาห์ถัดมา ในวันที่ไม่ได้ลดเวลาพักดังกล่าว คนขับอาจ แบ่งเวลาพักออกเป็น 2 ถึง 3 ช่วงในระหว่างเวลา 24 ชั่วโมง ช่วงละอย่างน้อย 8 ชั่วโมงติดต่อกัน ซึ่ง

ในกรณีเช่นนี้ต้องมีเวลาพักรวมอาจจะเพิ่มขึ้นเป็น 12 ชั่วโมงเป็นอย่างน้อย และเมื่อมีคนขับรถประจำการอย่างน้อย 2 คน ในช่วงเวลาขับรถ 30 ชั่วโมง คนขับรถคนใดคนหนึ่งอาจใช้เวลาพักอย่างน้อยไม่เกิน 8 ชั่วโมงติดต่อกัน ในแต่ละสัปดาห์ ช่วงเวลาพักรถทั้งหมด อาจขยายเวลาพักต่อสัปดาห์รวมเป็น 45 ชั่วโมงต่อเนื่องได้ และช่วงเวลาพักอาจลดเหลือ 36 ชั่วโมงต่อเนื่อง เมื่อคนขับใช้เวลาพัก ณ สถานที่ประจำของรถ หรือ สถานที่ตั้งของคนขับ หรือ ลดเวลาเหลือน้อยที่สุด 24 ชั่วโมงติดต่อกันถ้าคนขับใช้เวลาพักในสถานที่อื่นได้ การลดเวลาพักนี้ต้องได้รับการอนุมัติจากผู้ให้บริการด้วยเวลาพักที่มีช่วงระยะเวลาเท่าเทียมกัน ก่อนสิ้นสัปดาห์ที่สามารถนับจากสัปดาห์ที่ลดเวลาพัก

เวลาพักใดที่ถือเป็นการลดเวลาพักประจำวันหรือประจำสัปดาห์ เวลาพักนี้ จะต้องรวมกับเวลาพักอื่นอย่างน้อย 8 ชั่วโมง และต้องอนุญาตให้พักได้ตามความประสงค์ของคนขับ ณ สถานที่จอดรถ หรือสถานที่ตั้งของคนขับ โดยอาจใช้เวลาพักประจำวันอยู่ในรถตามความเหมาะสมได้

ส่วนจากการศึกษาประเทคโนโลยีปัจจุบันมีมาตรการป้องกันอุบัติเหตุ มีการกำกับดูแลการประกอบธุรกิจขนส่ง ได้เพิ่มความเข้มงวดเกี่ยวกับกฎระเบียบด้านความปลอดภัย (Social Regulation) ซึ่งรูปแบบวิธีการเพิ่มความเข้มงวดด้านความปลอดภัยทางกฎหมาย โดยประเทคโนโลยีปัจจุบันได้มีการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการบริการภายนอกประเทศ ได้มีการนำเครื่องบันทึกข้อมูลแบบดิจิตอล คือเครื่องมือบันทึกข้อมูลระบบดิจิตอลที่บันทึกข้อมูลทั้งหมดที่เกยไปเป็นกล่องคำ เกี่ยวกับพฤติกรรมของคนขับรถทุก (เช่น ขับรถเร็วเกินไป ขับรถโดยประมาณ ลุ้นงาน) ข้อมูลที่บันทึกลงแผ่น IC จะทำให้บริษัทผู้ประกอบธุรกิจสามารถนำไปใช้เพื่อทำให้การบริการจัดการเกี่ยวกับความปลอดภัยของการขับรถดีขึ้น (เพราะมีข้อมูลที่เกี่ยวกับความเร็วที่คนขับใช้ ระยะเวลาที่มีการขับรถ ระยะห่างจากรถคันหน้า อุณหภูมิในรถ จะถูกต้องและละเอียดมาก) และการบริการจัดการเกี่ยวกับประสิทธิภาพดีขึ้น ทำให้บริษัทรู้ข้อมูลที่เกยไปเป็นกล่องคำเกี่ยวกับพฤติกรรมของคนขับอย่างถูกต้อง และละเอียดมากโดยใช้ต้นทุนต่ำมาก หรือการนำระบบ GPS มาใช้เพื่อให้ทราบตำแหน่งของรถบรรทุกแบบทันเวลา (Real Time) ในปัจจุบันผู้ประกอบธุรกิจปัจจุบันได้นำระบบ Global Position System: GPS มาใช้โดยการติด GPS ออนไลน์ไว้บนหัวรถบรรทุก ของบริษัทเพื่อรับรู้รถของบริษัทอยู่ ณ ตำแหน่งใดบ้าง มีการติดตั้งระบบเซ็นเซอร์ความเร็วสูง ทำให้มีการบันทึกความเร็วของรถไว้อย่างละเอียด

ผู้เขียนเห็นว่าประเทศไทยจึงจำเป็นต้องมีการกำหนดให้ระยะเวลาการทำงานของพนักงานขับรถโดยสารรับจ้างให้มีรายละเอียดระบุเวลาการทำงานและการพักผ่อนของพนักงานขับรถ เพื่อป้องกันไม่ให้เป็นช่องว่างที่ทำให้ช่วงการทำงานสำหรับลูกจ้างที่ทำงานที่ขับรถเกินกว่าสภาพร่างกายที่จะรับได้ และเพื่อให้มีประสิทธิภาพในการควบคุมการทำงานของพนักงาน

ขับรถและจำกัดความเร็วของรถโดยสารควรกำหนดให้มีการนำระบบ Global Position System: GPS มาใช้กับรถโดยสารรับจ้าง

4.3 ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองสิทธิของผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง

ปัญหานี้เกี่ยวกับการคุ้มครองสิทธิของผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ได้ให้ความหมายของคำว่า “ผู้บริโภค” ให้หมายความรวมถึงผู้รับบริการด้วย ทั้งนี้ผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างดังกล่าวถือว่าเป็นผู้บริโภคที่มีสิทธิได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ซึ่งในปัจจุบันปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดมาตรฐานการให้บริการยังไม่ได้กำหนดไว้ ไม่มีหลักเกณฑ์ที่จะต้องควบคุมการให้บริการและการติดตามตรวจสอบการประกอบธุรกิจของผู้ที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจรถโดยสารรับจ้างนั้น ทำให้ผู้ใช้บริการได้รับการบริการที่ด้อยคุณภาพและประสิทธิภาพ ในกรณีเมื่อรถโดยสารรับจ้างเกิดอุบัติเหตุ ก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและร่างกายหรือทรัพย์ จึงทำให้เกิดปัญหาว่าผู้ใช้บริการรถรับจ้าง ไม่ได้รับการคุ้มครอง ไม่มีหน่วยงานที่รับผิดชอบ ไม่มีมาตรการทางกฎหมายในการเขียวยาความเสียหายและคุ้มครองสิทธิต่างๆ ของผู้บริโภค แต่เมื่อผู้บริโภคดำเนินการร้องทุกข์ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ตามมาตรา 10 เพื่อไกล่เกลี่ยข้อพิพาทคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค มีอำนาจและหน้าที่พิจารณาเรื่องราวร้องทุกข์จากผู้บริโภคตามมาตรา 10 (1) แต่ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ในปัจจุบันยังไม่บทบัญญัติชัดเจนที่จะให้คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคทำหน้าที่ไกล่เกลี่ยหรือประเมินปะนอมข้อพิพาทเกี่ยวกับการละเมิดสิทธิของผู้บริโภค อันเป็นการช่วยลดปริมาณคดีที่จะไปสู่ศาลได้ และสำหรับมาตรการคุ้มครองผู้บริโภคนั้นมิได้มีบทบัญญัติว่าด้วยการคุ้มครองผู้บริโภคกว่าด้วยบริการ

ผู้เขียนเห็นว่าประเทศไทยจึงจำเป็นต้องกำหนดให้มีการคุ้มครองผู้บริโภคที่เกี่ยวกับการให้บริการโดยเนพะการให้บริการรถโดยสารรับจ้างดังกล่าว และจำเป็นต้องกำหนดให้กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค มีอำนาจในการไกล่เกลี่ยและประเมินปะนอม คดีที่เกิดจาก การละเมิดสิทธิจากการบริการเพื่อลดปริมาณคดีที่นำสู่ศาล เป็นการเขียวยาความเสียหายแก่ผู้บริโภคให้ได้รับความสะดวก และรวดเร็ว และจำเป็นต้องกำหนดให้พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 ให้หมายรวมถึงการบริการด้วย

4.4 ปัญหาเชิงวิชาการและภัยคุกคาม

การเขียนความเสี่ยหายแก่ผู้บริโภคซึ่งเป็นผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ปัจจุบันเป็นไปตามกฎหมายดังนี้

4.4.1 ปัญหาการเขียนความเสี่ยหายตามหลักละเมิด

จากการณ์รถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางเกิดอุบัติเหตุก่อให้เกิดความเสี่ยหายต่อชีวิตร่างกายหรือทรัพย์สินทำให้เกิดปัญหาว่าผู้ใช้บริการรถรับจ้างไม่ได้รับการคุ้มครองสิทธิของผู้ใช้บริการ ในแต่ครั้งที่เกิดอุบัติเหตุกับรถโดยสารรับจ้าง สิ่งที่ตามมาก็คือ ความเสี่ยหายที่เกิดขึ้นกับชีวิตร่างกายหรือทรัพย์สิน จะเกิดปัญหานี้เมื่อผู้ประกอบธุรกิจปลูกเสธความรับผิดชอบ หรือประวิงเวลาในการแสดงความรับผิดชอบ ปัญหาดังกล่าวจะยิ่งทำให้ผู้ประสบเหตุได้รับความเดือดร้อนมากขึ้น รวมทั้งกระบวนการเรียกร้องค่าเสี่ยหายของผู้ประสบอุบัติเหตุและญาติพี่น้องปัญหาและอุปสรรคมาก ไม่ว่าการเขียนยาขาดใช้ความเสี่ยหายผู้ประสบเหตุหรือญาติไม่ได้รับความเป็นธรรมที่เพียงพอ ค่าสินไหมจากกรมธรรม์ประกันภัย และเงินช่วยเหลือจากหน่วยราชการ เป็นการชดใช้ในเชิงการสงเคราะห์มากกว่าจะเป็นการคุ้มครองตามสิทธิอันพึงมีพึงได้ของผู้ประสบเหตุหรือญาติ ไม่มีการเขียนยาค่าเสี่ยหายด้านอื่น เช่น ทรัพย์สินที่สูญหายหรือเสี่ยหาย ไม่คุ้มครองการเสียโอกาสในการเดินทาง ไม่คุ้มครองการเสียโอกาสในการทำงานหารายได้ได้ต่อไปในอนาคต ค่าขาดผู้อุปการะ ไม่คุ้มครองสภาพจิตใจที่เสียไป เป็นต้น

จากปัญหาการให้บริการรถโดยสารรับจ้าง เมื่อมีความเสี่ยหายเกิดขึ้น ผู้ให้บริการจะต้องรับผิดชอบต่อผู้ใช้บริการ โดยเป็นการร่วมรับผิดชอบระหว่างผู้ประกอบธุรกิจและพนักงานขับรถโดยสารในความเสี่ยหายต่างๆ เพื่อเขียนความเสี่ยหาย ซึ่งกระบวนการใช้สิทธิของผู้ใช้บริการเป็นการใช้สิทธิความหลักละเมิด แต่เมื่อพิจารณาถึงกระบวนการรับผิดชอบตามละเอียดแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยเป็นกระบวนการที่ใช้เวลานานล่าช้าและมีค่าใช้จ่ายสูง ประกอบผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างไม่สามารถเข้าถึงกระบวนการยุติธรรมได้ ไม่ว่าจะเป็นปัจจัยในเรื่องค่าใช้จ่าย หรืออำนาจในการต่อรองของผู้ประกอบธุรกิจที่มีอำนาจต่อรองสูงกว่า แต่ถ้าในกรณีความเสี่ยหายเกิดกับนักท่องเที่ยว เกิดปัญหานการนำคดีขึ้นสู่ศาลเป็นการที่ไม่สะดวกสำหรับนักท่องเที่ยว เพราะจะต้องเดินทางกลับประเทศหรือต้องเดินทางไปในที่ต่างๆ ต่อไป

ผู้เขียนเห็นว่าประเทศไทยจึงจำเป็นต้องมีกฎหมายในการเขียนความเสี่ยหายจากผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างที่รวดเร็วโดยเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดจัดตั้งกองทุนเขียนความเสี่ยหายที่เกิดขึ้นจากการใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ซึ่งเป็นการเขียนความเสี่ยหายเบื้องต้นและกำหนดค่าเสี่ยหายที่เป็นค่าสินใหม่ทดแทนรวม

เข้าด้วยกันเพื่อลดขั้นตอนการพิสูจน์ค่าเสียหายในชั้นศาล โดยที่ผู้ใช้บริการสามารถขอรับการเยียวยาได้ทันท่วงที่โดยไม่จำต้องรอการพิสูจน์ของเท็จจริงในชั้นกระบวนการพิจารณาของศาล เพื่อให้ผู้ที่ได้รับความเสียหายได้รับการเยียวยาที่รวดเร็วและเหมาะสมกับความเสียหายในปัจจุบัน และเพื่อลดขั้นตอนการนำคดีสู่ศาล

4.4.2 ปัญหาการเยียวยาความเสียหายจากหลักประกันของผู้ประกอบธุรกิจ

หลักการเยียวยาความเสียหายตามหลักพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดให้ผู้ที่ได้รับอนุญาตในการประกอบธุรกิจตามพระราชบัญญัติดังกล่าวกำหนดการชดเชยค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่งผู้โดยสาร ไม่ประจำทาง ซึ่งในกรณีที่ผู้ประกอบธุรกิจที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจขนส่งจะต้องวางแผนหลักทรัพย์เป็นเงินสดหรือพันธบัตรรัฐบาลไทย หรือสัญญาประกันภัยรวมประกันภัยซึ่งทำกับบริษัทประกันภัย ในกรณีเป็นสัญญาประกันภัยและกรมธรรม์ประกันภัยผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจขนส่งต้องเป็นผู้เอาประกันภัย โดยให้บุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายเนื่องจากการขนส่งของตนเป็นผู้รับประโยชน์สำหรับการชดเชยค่าเสียหายที่เป็นค่าใช้จ่ายเบื้องต้นเพื่อประกันความเสียหายอันเกิดแก่ชีวิตหรือร่างกายของบุคคลภายนอกและซึ่งผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจขนส่งจะต้องรับผิดชอบเนื่องจากการขนส่งของตนตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก มาตรา 52 ส่วนเมื่อผู้ประกอบธุรกิจขนส่งได้ก่อให้เกิดความเสียหารร่างกายหรือชีวิตของบุคคลใด ผู้ประกอบธุรกิจจะต้องชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้เสียหายหรือทายาทในกรณีที่ถึงแก่ชีวิตตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก มาตรา 56 ในการพิจารณาว่าบุคคลใดมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 60 กล่าวคือผู้เสียหายซึ่งมิได้อยู่ในรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหาย แต่ได้รับความเสียหายจากการคันนั้นหรือผู้เสียหายอยู่ในรถแต่ไม่รวมถึงคนงานหรือผู้ประจำรถในระหว่างปฏิบัติหน้าที่หรือผู้เสียหายที่ไม่ได้อยู่ในรถคันที่ไม่ได้ก่อให้เกิดความเสียหาย แต่ขั้นตอนการขอรับชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นผู้เสียหายหรือทายาทด้วยยื่นคำขอต่อพนักงานสอบสวน โดยแสดงพยานหลักฐานว่าผู้เสียหายได้รับความเสียหายจากการของผู้ประกอบธุรกิจ โดยให้พนักงานสอบสวนเป็นผู้พิจารณาและมีความเห็นถ้วนความเสียหาย ได้เกิดจากการของผู้ประกอบธุรกิจให้มีหนังสือไปยังผู้ประกอบธุรกิจให้ชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นดังกล่าวและในการสั่งของพนักงานสอบสวนต้องพิจารณาภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่มีคำขอและส่วนของผู้ประกอบธุรกิจที่ต้องชำระภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่งจากพนักงานสอบสวน ตามมาตรา 57 ถ้าในกรณีที่ผู้ประกอบธุรกิจไม่ยอมชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามมีพนักงานสอบสวนสั่งให้นายทะเบียนกลางมีอำนาจนำหลักทรัพย์ของผู้ประกอบธุรกิจซึ่งได้วางไว้มาชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นแทนได้ ตามมาตรา 63 จากปัญหาดังกล่าวในการชดใช้

ค่าเสียหายเบื้องต้นจากตามหลักประกันตามพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 “ได้กำหนดหลักประกันไว้มีจำนวนน้อยเกินไป” ไม่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และปัญหาการที่ผู้ใช้บริการซึ่งเป็นผู้เสียหายไม่ทราบถึงสิทธิ์ดังกล่าว

ผู้เขียนเห็นว่าประเทศไทยจึงจำเป็นต้องมีการยกเลิกการชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยกำหนดให้กองทุนเป็นผู้คุ้มครองเรื่องความเสียหายเบื้องต้นเพื่อให้เกิดความชัดเจนในการรับผิดชอบในกรณีผู้ใช้บริการได้รับความเสียหายจากการใช้บริการรถโดยสารรับจ้าง เพื่อลดการสับสนของผู้เสียหาย ไม่ให้ทับซ้อนกับการเยียวยาตามกฎหมายอื่น

4.4.3 ปัญหาการเยียวยาความเสียหายจากการของทุนผู้ประสบภัยทางท้องถนน

เมื่อรอดโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางเกิดอุบัติเหตุขึ้นแต่ละครั้ง ไม่ว่าอุบัติเหตุนั้นจะเกิดจากสาเหตุใดก็ตามก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ใช้บริการ ซึ่งสิทธิ์ของผู้ใช้บริการเมื่อเกิดความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกาย ที่จำต้องได้รับการเยียวยาตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 แต่เกิดปัญหานี้เรื่องที่ผู้เสียหายขอรับการเยียวยาความเสียหายนั้นจากการของทุนผู้ประสบภัยทางท้องถนนนี้ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยขั้นตอนการขอรับค่าสินไหมทดแทนค่าเสียหายเบื้องต้น ซึ่งในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้ให้ความหมาย ค่าเสียหายเบื้องต้นในกรณีความเสียหายต่อร่างกาย ไว้ว่า ค่ารักษายาบาลและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลของผู้ประสบภัย ส่วนกรณีความเสียหายต่อชีวิต หมายความว่า ค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพผู้ประสบภัย ซึ่งถึงแก่ความตาย ทั้งนี้ ตามรายการและจำนวนเงินที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 20 วรรคสอง ซึ่งตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีข้อกำหนดให้มีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย เป็นไปตามกฎกระทรวง ว่าด้วยการกำหนดจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นและการร้องขอรับและ การจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2547 สำหรับความเดือดร้อนที่ผู้ประสบภัยจากรถได้รับเวลาเรียกร้องค่าสินไหม ทดแทนจากบริษัทประกันภัยกล่าวคือต้องสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาลล่วงหน้าก่อนเนื่องจากประสบปัญหายุ่งยากในการทำเรื่องเบิกค่าเสียหายจากบริษัทประกันภัย ซึ่งต้องใช้หลักฐานจำนวนมากและขั้นตอนการเบิกยุ่งยาก แต่ละบริษัทกำหนดขั้นตอนไม่เหมือนกัน ทำให้ผู้ประสบภัยหันไปใช้สิทธิ์เบิกค่ารักษาพยาบาลจากระบบทหลักประกันสุขภาพถ้วนหน้าหรือกองทุนประกันสุขภาพอื่นเป็นภาระกับรัฐบาลนั้นผู้ประสบภัยจากรถส่วนใหญ่ไม่ได้ใช้สิทธิตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ แต่เลือกที่จะใช้สิทธิ์อื่นๆ แทนเนื่องจากพบว่ามีความยุ่งยากในการเดินเรื่อง ต้องเสียเวลาในการติดตามนานถึงแม้ว่าจะเป็นการได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยไม่มีเสียค่าใช้จ่ายมาก ส่วนของผู้ประสบภัยจากรถที่ขอใช้สิทธิตาม

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถกี้ยังไม่ได้รับสิทธิอย่างแท้จริง เพราะมีปัญหามากมายจากการขอใช้สิทธิ สำหรับขั้นตอนการพิจารณารับค่าสินไหมทดแทนทั้งจากบริษัทรถยนต์และบริษัทประกันภัยโดยกำหนดให้มีการยินยอมก่อนการใช้ค่าเสียหาย ดังนั้นในปัญหาจากเงื่อนไขในเอกสารการรับเงินหรือเอกสารข้อตกลงใดๆ ดังกล่าวโดยให้ผู้ที่เป็นผู้เสียหาย ว่า ท่านยินยอมรับเงินค่าเสียหายโดยไม่ติดใจความกับบริษัทรถยนต์ เจ้าของบริษัทรถยนต์ บริษัทประกันภัย หรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้องอื่นๆ และท่านได้ลงลายมือชื่อยินยอม การกระทำดังกล่าว หากมีความเสียหายเกิดขึ้นเพิ่มเติมในภายหลัง ท่านจะไม่สามารถนำเรื่องฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายกับศาลได้ซึ่งในกระบวนการดังกล่าวผู้ใช้บริการซึ่งเป็นผู้บริโภคส่วนมากจะยินยอมเพราะจากการที่มิได้รู้ข้อกฎหมายหรือสิทธิของตน ดังนั้นควรจะมีหน่วยงานในการค่อยให้ความช่วยเหลือและให้คำแนะนำ และไม่ว่าจะเป็นการลดขั้นตอนการใช้สิทธิต่างๆ

ผู้เขียนเห็นว่าประเทศไทยจึงจำเป็นต้องยกเลิกการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ในส่วนของความเสียหายที่เกิดจากรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง เพื่อลดปัญหาในเรื่องการเอาัดเอาเบร์ยนจากบริษัท และให้นำเงินส่วนที่ทางบริษัทจะต้องทำประกันบุคคลที่สาม ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 นำมาสนับสนุนกับกองทุน

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

เมื่อได้ทำการศึกษาในเรื่องปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง แล้วทำให้ผู้ศึกษาเกิดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมาย ที่มีปัญหาในการใช้บังคับและผลกระทบของปัญหากฎหมายนั้นๆ ทั้งที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจตัวผู้ประกอบการหรือพนักงานขับรถ โดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง และโครงสร้างของตัวรถ โดยสารซึ่งปัญหาต่างๆ ขอมส่งผลกระทบถึงการคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภคในการบริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ดังนี้เมื่อได้ทำการศึกษาวิเคราะห์มาตราชารททางกฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ตามหลักกฎหมายของประเทศไทยและมาตรการทางกฎหมายของต่างประเทศแล้ว ผู้ศึกษาจึงได้นำองค์ความรู้ดังกล่าวมาใช้ในการสรุปและเสนอแนวทางในการแก้ปัญหาทางกฎหมายที่เกิดขึ้น เพื่อจะได้ก่อให้เกิดความรู้ความเข้าใจอันจะเป็นประโยชน์ต่อการนำไปพัฒนามาตรการทางกฎหมายภายในของประเทศไทยได้

สำหรับปัญหาด้านการคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภค ซึ่งเป็นผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ซึ่งเป็นปัญหาที่สำคัญที่มีผลกระทบต่อผู้ใช้บริการ ซึ่งเป็นประชานชนจำนวนมากจากการศึกษาถึงมาตรการทางกฎหมายในเรื่องคุณสมบัติของผู้ประกอบธุรกิจ ที่ต้องการเข้าสู่ธุรกิจ การให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง กล่าวคือ ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 นั้นเป็นการกำหนดคุณสมบัติเบื้องต้นของผู้ที่จะขออนุญาตเป็นผู้ประกอบธุรกิจและหลักเกณฑ์การพิจารณาเพื่อออกใบอนุญาตประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ไม่ว่าผู้ขออนุญาตจะเป็นบุคคลธรรมดานิ ditibukcol ห้างหุ้นส่วน บริษัท พนวากฎหมาย ดังกล่าวมิได้ให้ความสำคัญในเรื่องการกำหนดหลักเกณฑ์ในการพิจารณาคุณสมบัติในด้านจริยธรรมและความเหมาะสมในการประกอบวิชาชีพให้บริการแก่ประชาชน ของผู้ขออนุญาต ประกอบธุรกิจซึ่งเป็นส่วนสำคัญ โดยที่ผู้ประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางดังกล่าวจะต้อง มีชื่อเสียงที่ดี (Requirements of Good Repute in Exercise of Business) มีการดำเนินทุนขั้นต่ำในการประกอบการ (Minimum Financial Standing) และการมีคุณสมบัติ

หมายความในการประกอบอาชีพ (Professional Competence) เพื่อเป็นการคุ้มครองความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ อันเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ใช้บริการ และเป็นการสร้างมาตรฐานด้านความปลอดภัยของธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางให้สูงขึ้น นอกจากนี้สำหรับผู้ประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ที่ได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจแล้ว ในอนุญาตดังกล่าวจะมีอายุห้าปี โดยหลักเกณฑ์การพิจารณาการต่อใบอนุญาตให้แก่ผู้ประกอบธุรกิจต่อไปโดยมิได้มีการพิจารณาถึงประวัติการให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ว่ามีการกระทำพิจรณ์เบี่ยงหรือการให้บริการที่อาจเปรียบผู้ใช้บริการที่เป็นผู้บริโภคแต่อย่างใด

สำหรับความปลอดภัยของผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางนั้นถึงแม้ปัจจุบันจะมี พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้มีการทำหนดให้รถโดยสารที่ใช้ในการขนส่งต้องมีความแข็งแรงมั่นคง ต่อมานมีการออกกฎหมายที่ 60 ข้อ 1 โดยกำหนดในเรื่องความแข็งแรงและกำหนดในเรื่องที่เกี่ยวกับโครงสร้างของตัวรถโดยสารเอาไว้ แต่สำหรับปัญหามาตรฐานการออกแบบคัสเซอร์ลโดยสาร ที่กำหนดหลักเกณฑ์โครงสร้างรถประกอบด้วยโครงสร้างคัสเซอร์ จะต้องทำด้วยโลหะแข็งแรงตลอดความยาวของตัวรถ กันชนหน้าและกันชนท้ายที่ต้องเสมอ กันชนท้ายรถและท้ายรถยี่ห้อจากหน้ารถและท้ายรถระยะห่างพอสมควร และตามประกาศได้กำหนดระบบเดี่ยว กงล้อต้องทำด้วยโลหะ เพลาล้อ สปริง ระบบห้าล้อ ระบบไฟฟ้า แต่สัญญาณไฟฟ้าเสียงเดียว ถังเชื้อเพลิง เครื่องวัดความเร็ว เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทาง สำหรับในเรื่องความปลอดภัยของตัว ตามประกาศมาตรฐานที่ 60 ข้อที่ 2 โดยกำหนดตัวถังของรถ ยึดติดกับโครงสร้างอย่างมั่นคงแข็งแรง สามารถรับน้ำหนัก รูปร่างภายนอก ต้องไม่ก่อให้เกิดอันตราย และมีการทำหนดเรื่องกระจก สีภายนอกภายนอก ตัวอักษร ภาพ สำหรับหลังคา กำหนดให้ต้องทำด้วยวัสดุที่มั่นคงแข็งแรง สามารถกันแผลกันฝน พื้นรถต้องมั่นคงแข็งแรง ส่วนพื้นยางหรือวัสดุอื่นหน้าต่างที่ค้านข้างรถทำด้วยค้านข้างรถทำด้วยวัสดุที่แข็งแรง สามารถกันแผลกันฝนได้ ส่วนทางขึ้นและประตูกันน้ำ มีการทำหนดให้มีเครื่องหมายแสดงว่าเป็นประตูน้ำกันน้ำ และมีคำอธิบายวิธีเปิด เป็นภาษาไทยเพียงเท่านั้น ซึ่งจะเห็นได้ว่าในปัจจุบันกฎหมายได้ให้ความสำคัญในเรื่องความปลอดภัยในขณะที่รถโดยสารเกิดอุบัติเหตุ ที่จะสามารถปกป้องผู้ใช้บริการแต่อย่างใด

นอกจากนี้ในเรื่องการทำหนดมาตรฐานของรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางซึ่งประเทศไทยยังไม่มีกำหนดในเรื่องมาตรฐาน โครงสร้างของรถโดยสารรับจ้างในด้านความปลอดภัยไม่ว่าแต่อย่างใดไม่ว่า ตามพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2511 ว่าด้วยส่วนตัวถังและอุปกรณ์ ภายในตัวรถโดยสาร โดยเฉพาะยังมิได้มีการทำหนดมาตรฐานความปลอดภัยไว้แต่อย่างใด

สำหรับคุณสมบัติและความสามารถของพนักงานขับรถ โดยสารรับจ้างมีส่วนสำคัญในความปลอดภัยของผู้ใช้บริการรถ โดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ซึ่งบุคคลที่จะมาเป็นพนักงานขับรถ โดยสาร ได้จะต้องมีใบอนุญาต โดยใบอนุญาตจะต้องเป็นไปตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งมีกำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องอายุและจะต้องผ่านการอบรมจากโรงเรียนสอนขับรถที่ทางกรรมการขนส่งรับรอง จะเห็นได้ว่ากฎหมายดังกล่าวข้างมาตราการที่เข้มข้นในการกำหนดคุณสมบัติ และลักษณะต้องห้ามของพนักงานขับรถ โดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง และยังไม่สามารถที่จะกัดสรบนุ่มนวลที่มีจริยธรรมและคุณสมบัติที่เหมาะสมเข้ามาให้บริการทั้งยังอาจจะส่งผลกระทบถึงความปลอดภัยของผู้ใช้บริการด้วย

นอกจากนี้เมื่อพิจารณาในเรื่องชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถตามบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยกล่าวไว้เพียงกว้างๆ ว่าการคุ้มครองแรงงานในการปฏิบัติหน้าที่ขับรถในรอบยี่สิบสี่ชั่วโมง ห้ามนิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อ กันเกินสี่ชั่วโมงนับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้น ผู้ได้รับใบอนุญาต เป็นผู้ขับรถได้พักติดต่อ กันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไปได้อีกไม่เกินสี่ชั่วโมงติดต่อ กัน จะเห็นได้ว่าตามกฎหมายดังกล่าวไม่ได้กำหนดระเบียบที่ชัดเจน

ส่วนในเรื่องการคุ้มครองผู้บุกรุกจากการใช้บริการรถ โดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ปัจจุบันตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บุกรุก พ.ศ. 2522 ยังมีปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดมาตรฐานการบริการและหลักเกณฑ์ในการควบคุมการให้บริการรถ โดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง จึงทำให้ผู้ใช้บริการได้รับบริการที่ด้อยคุณภาพและไม่มีประสิทธิภาพในการบริการให้แก่ประชาชน ในกรณีเมื่อเกิดความเสียหายจากรถ โดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง โดยการเกิด อุบัติเหตุ ไม่ว่าจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่ร่างกายทรัพย์สิน ในกรณีดังกล่าวผู้ใช้บริการรถ โดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ได้รับความเดือดร้อนเสียหาย ก็ต้องการเรียกร้องสิทธิของตนตามกฎหมายคุ้มครองผู้บุกรุก ซึ่งก็ยังไม่มีความชัดเจนเพียงพอในการเยียวยาความเสียหายสำหรับกรณีของการคุ้มครองสิทธิของผู้ใช้บริการรถ โดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง

ดังนั้นหากผู้ใช้บริการรถ โดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางที่ได้รับความเดือดร้อน เสียหายจากการใช้บริการ จึงไม่สามารถได้รับความคุ้มครองสิทธิของตนในกรณีดังกล่าวได้อย่าง เป็นธรรมเพียงพอและทันท่วงที แม้ว่ามีหน่วยงานคุ้มครองผู้บุกรุกภายใต้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บุกรุก พ.ศ. 2522 ทำหน้าที่ให้การคุ้มครองสิทธิของผู้ใช้บริการไว้แล้วก็ตาม แต่ตามหลักกฎหมายที่ใช้บังคับเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถ โดยสารยังมิได้มีข้อกำหนดเกี่ยวกับองค์กรหรือหน่วยงานที่ทำหน้าที่ เช่นเดียวกับสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค เมื่อในกรณีที่ผู้บุกรุก ดำเนินการร้องทุกข์ และเมื่อพิจารณาส่วนในเรื่องอำนาจในการไกล่เกลี่ยตามพระราชบัญญัติ

คุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ซึ่งในปัจจุบันยังไม่ทบทัณฑ์ติดชุดเงน ที่ให้คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคทำหน้าที่ไกล่เกลี่ยหรือประนีประนอมข้อพิพาทเกี่ยวกับการละเมิดสิทธิของผู้บริโภคอันเป็นการช่วยผู้บริโภค โดยเป็นการลดปริมาณคดีที่เข้มสู่ศาลอีกทอดหนึ่ง ส่วนพระราชบัญญัติความรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 มิได้มีบทบัญญัติให้การคุ้มครองผู้บริโภคว่าด้วยการบริการ ไว้แต่อย่างใด

อีกทั้งเมื่อกรณีที่ผู้บริโภคซึ่งเป็นผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางใช้สิทธิตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากการ พ.ศ. 2535 เป็นการขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นอันเป็นการเยียวยาความเสียหายจากกองทุนผู้ประสบภัยทางท้องถนน โดยการใช้สิทธิดังกล่าวจะต้องปฏิบัติตามขั้นตอนการขอรับค่าสินไหมทดแทน ซึ่งเป็นปัญหาซุ่มยากในการเบิกค่าเสียหายจากบริษัทประกันภัย และต้องใช้หลักฐานจำนวนมากมีหลายขั้นตอน โดยที่แต่ละบริษัทกำหนดขั้นตอนที่ไม่เหมือนกัน ส่วนสำหรับขั้นตอนการพิจารณาเรียกรับค่าสินไหมทดแทน ทั้งจากบริษัทรถชนต์และบริษัทประกันภัย โดยกำหนดให้มีการยินยอมก่อนการใช้ค่าเสียหาย ดังนั้นในปัญหาจากเงื่อนไขในเอกสารการรับเงินหรือเอกสารข้อตกลงใดๆ ดังกล่าวโดยให้ผู้ที่เป็นผู้เสียหายว่าท่านยินยอมรับเงินค่าเสียหายโดยไม่ติดใจความกับบริษัทรถชนต์ เจ้าของบริษัทรถชนต์ บริษัทประกันภัย หรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้องอื่นๆ และท่านได้ลงลายมือชื่อยินยอม การกระทำดังกล่าว หากมีความเสียหายเกิดขึ้นเพิ่มเติมในภายหลัง ท่านจะไม่สามารถนำเรื่องฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายนักดาลใจได้ ซึ่งในกระบวนการดังกล่าวผู้ใช้บริการซึ่งเป็นผู้บริโภคส่วนมากจะยินยอมเพราจากการที่มีได้รับข้อกฎหมายหรือสิทธิของตน ดังนั้นควรจะมีหน่วยงานให้ความช่วยเหลือและให้คำแนะนำมีการลดขั้นตอนการใช้สิทธิต่างๆ

ส่วนการผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ที่จะใช้สิทธิเรียกค่าเสียหายที่เกิดจากการใช้บริการดังกล่าวนั้น แต่ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยที่พระราชบัญญัติดังกล่าว กำหนดหลักประกันในกรณีเกิดความเสียหายจากการใช้บริการไว้มีจำนวนน้อยเกินไปไม่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน และผู้เสียหายไม่ทราบถึงสิทธิตามพระราชบัญญัตินส่งทางบก พ.ศ. 2522 ที่มีอยู่แต่อย่างใด

5.2 ข้อเสนอแนะ

เมื่อได้ทำการศึกษาวิเคราะห์ปัญหากฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง สามารถที่จะเสนอแนะแนวทางด้านกฎหมายเพื่อเป็นการควบคุมและคุ้มครองผู้ประกอบธุรกิจรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง พนักงานขับรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง และผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ในอันที่

จะให้กฏหมายในเรื่องดังกล่าวนี้เกิดประโยชน์และเป็นธรรมแก่ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย และเป็นแนวทางในการแก้ไขเพิ่มเติมกฏหมายที่เกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าว เพื่อให้กฏหมายอันเป็นเครื่องมือควบคุมความสงบเรียบร้อยของสังคม มีความสอดคล้องและใช้บังคับได้จริงกับสภาพการเปลี่ยนแปลงไปของสังคมในยุคปัจจุบัน อีกทั้งยังเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักท่องเที่ยวที่เข้ามาใช้บริการในธุรกิจการท่องเที่ยวภายในประเทศ อันจะเป็นการสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศไทยได้อีกทางหนึ่ง ดังนี้ผู้ศึกษาจึงขอเสนอแนวทางที่ได้จากการศึกษาวิจัย ดังต่อไปนี้

5.2.1 เห็นควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อให้สามารถบังคับใช้กับการผู้ประกอบธุรกิจรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางในทุกประเภท ได้อย่างครอบคลุม และชัดเจน เกี่ยวกับหลักเกณฑ์การพิจารณาการออกใบอนุญาต โดยให้พิจารณาถึงประวัติของผู้ประกอบธุรกิจที่ไม่มีประวัติการกระทำความผิดอาญาอย่างแพร่ หรือเคยถูกลงโทษใน การประกอบวิชาชีพเกี่ยวกับการให้บริการขนส่งคน โดยสาร เป็นต้น และควรให้มีการกำหนดทุนสำรองขั้นต่ำ ทึ้งนี้ต้องมีการกำหนดคุณสมบัติความเหมาะสมในการประกอบวิชาชีพไม่ ว่าจะเป็นนิติบุคคลหรือบุคคลธรรมดา

5.2.2 เห็นควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยทางด้านโครงสร้างและตัวถังรถโดยสาร โดยให้มีการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของโครงสร้างรถโดยสาร เพื่อป้องกันผู้โดยสารขณะเกิดอุบัติเหตุ และควรกำหนดโครงสร้างของรถโดยสาร โดยให้สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมออกข้อกำหนดให้บังคับโครงสร้างของรถโดยสาร ต้องมีมาตรฐานความปลอดภัยตามพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2511

5.2.3 เห็นควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เกี่ยวกับการกำหนดให้ผู้ที่ขับในอนุญาตขับขี่รถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ควรเป็นบุคคลที่ผ่านการมีใบอนุญาตขับขี่รถโดยสารขนาดเล็กมาก่อน และควรกำหนดอายุขันต่ำของผู้ขับในอนุญาตให้สูงขึ้น อีกทั้งกำหนดให้มีมาตรการทางกฎหมายในการกำหนดอายุขันสูงของพนักงานขับรถโดยสาร รับจ้าง โดยถือเป็นคุณสมบัติประการหนึ่งของผู้ขับในอนุญาตขับรถโดยสาร ทั้งกำหนดมาตรการทางกฎหมายเพื่อให้พนักงานขับรถโดยสารซึ่งถือเป็นผู้ใช้แรงงานประเภทหนึ่ง ได้เข้าสู่ระบบประกันสังคมในฐานะเป็นผู้ประกันตนด้วยความสมัครใจ เพื่อให้พนักงานขับรถโดยสารรับจ้าง

แบบไม่ประจำทาง ได้รับการคุ้มครองสวัสดิการ ตลอดสร้างหลักประกัน และความมั่นคงการดำรงชีวิต

5.2.4 เที่นควรกำหนดให้มีมาตรฐานการทางกฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดชั่วโมงในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานขับรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ให้ปรากฏในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และกฎกระทรวงที่ออกตามความแห่งพระราชบัญญัตินี้ โดยกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ประกอบธุรกิจและพนักงานขับรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางให้ต้องปฏิบัติ และกำหนดคงทลง ไทยในกรณีที่ฝ่าฝืนข้อกำหนด เพราะตามหลักกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกได้กำหนดไว้แต่เพียงว่าในขณะขับรถผู้ขับรถตนต้องสารสาชาติและต้องไม่ขับรถในขณะที่ตนเองหย่อนความสามารถในอันที่จะขับรถเท่านั้น จึงไม่สามารถควบคุมระยะเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ที่เหมาะสมของพนักงานขับรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางได้

5.2.5 เที่นควรเพิ่มอำนาจและหน้าที่ของคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 โดยมีอำนาจและหน้าที่ในการ ไกล์เกลี่ยหรือประเมินประเมินข้อพิพาทอันเกิดจากการละเมิดสิทธิของผู้ใช้บริการจากการให้บริการของผู้ขับรถโดยสารแบบไม่ประจำทาง เพื่อลดปริมาณคดีที่จะนำสู่ศาล และเป็นการเยียวยาความเสียหายแก่ผู้บริโภคให้ได้รับความสะดวกและรวดเร็ว และควรกำหนดคำนิยามศัพท์คำพระราชบัญญัติความรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้นจากลินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 หมายความรวมถึงการบริการตามกฎหมายว่าด้วยคุ้มครองผู้บริโภค

5.2.6 เที่นควรเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยกำหนดให้มีการตั้งกองทุนเยียวยาความเสียหาย ที่เกิดขึ้นจากการใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางภายใต้การกำกับดูแลของกรรมการการขนส่งทางบก เพื่อเป็นการเยียวยาความเสียหายเบื้องต้น และควรกำหนดค่าเสียหายที่เป็นค่าลิน ใหม่ทดแทนรวมเข้าด้วยกัน เพื่อลดขั้นตอนการพิสูจน์ค่าเสียหาย และเมื่อเกิดเหตุแล้วทำให้ผู้ใช้บริการสามารถขอรับการเยียวยาได้ทันท่วงที และลดขั้นตอนการนำคดีสู่ศาล



บริษัท

บรรณาธิการ

ภาษาไทย

หนังสือ

กระทรวงคมนาคม. (2534). **50 ปี กรรมการชนส่งทางบก.** กรุงเทพมหานคร: กรรมการชนส่งทางบก
กระทรวงคมนาคม.

จีด เกรย์ลูบูตร. (2549). **กฎหมายแพ่งและลักษณะละเมิด (พิมพ์ครั้งที่ 5).** กรุงเทพมหานคร:
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

ทศนีย์ สราริยกุล. (2547). **กฎหมายบังคับในการจัดระเบียบการชนส่ง.** กรุงเทพมหานคร:
มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. (2548). **การชนส่งผู้โดยสารเพื่อการท่องเที่ยว.** กรุงเทพมหานคร:
ศูนย์วิชาการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย.

บุญศรี มีวงศ์อุ่น. (2538). **กฎหมายมาชนาทางเศรษฐกิจ.** กรุงเทพมหานคร: นิติธรรม.

ประชด ไกรเนตร. (2541). **การชนส่งผู้โดยสาร.** กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

ราชบัณฑิตยสถาน. (2546). **สารานุกรมไทยฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2522** กรุงเทพมหานคร:
นามมีบุคพับลิเคชั่นส์.

ศนันท์กรณ์ (จำปี) โสดกิพันธุ์. (2550). **คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิดจัดการงานนอกสังлаภิ
ควรได้** กรุงเทพมหานคร: วิษณุชน.

สุยม ศุภนิตย์. (2540). **คำอธิบายกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค (พิมพ์ครั้งที่ 3).** กรุงเทพมหานคร:
บุพลากรณ์มหาวิทยาลัย.

สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค. (2540). **คู่มือการคุ้มครองผู้บริโภค (พิมพ์ครั้งที่ 7).**
กรุงเทพมหานคร: แมคเคนซ์เกท.

_____. (2534). **เอกสารประกอบการพิจารณาปรับปรุงส่วนราชการสำนักงานคณะกรรมการ
คุ้มครองผู้บริโภค.** กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค.

วิทยานิพนธ์

- จรัส วีสุวรรณ. (2546). **ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522: ศึกษากรณีการประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง.** วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชาศิลปศาสตร์. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- นันท์นภัส ตั้งมั่นยุติธรรม. (2549). **ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน:** วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชาศิลปศาสตร์. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- นิรุต ศรีไกรวิน. (2548). **มาตรการและโทษทางปกครองกับการคุ้มครองผู้บริโภค: ศึกษาเฉพาะกรณีตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค.** วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชาศิลปศาสตร์. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- บงกช อันตรเสน. (2550). **ปัญหาทางกฎหมายในการดำเนินธุรกิจของสำนักกว่าวิชา.** วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชาศิลปศาสตร์. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- วรลักษณ์ เศรษฐเสถียร. (2545). **แนวทางการลดอุบัติเหตุของการขนส่งด้วยรถโดยสารไม่ประจำทางเพื่อการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่.** วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาจัดการอุตสาหกรรมท่องเที่ยว. เชียงใหม่: มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- วรพงษ์ นธิกิพย์. (2550). **ความรับผิดเพื่อล้มเหลวจากการกระทำการกระทำการผู้อื่น:** ศึกษากรณีนายจ้างและหน่วยงานของรัฐในการขนส่งของโดยรถยนต์. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชาศิลปศาสตร์. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์.

รายงานการวิจัย

- สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค.(2530). เรื่องกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคในประเทศไทย (รายงานการวิจัย).** กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค.
- _____. (2534). **เอกสารประกอบธุรกิจพิจารณาปรับปรุงส่วนราชการสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค.** กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค.
- สถาบันขนส่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (2548). **โครงการศึกษาเพื่อกำหนดคุณภาพมาตรฐานการเปิดเสรีการค้าบริการสาขานحنส่งทางบก (รายงานฉบับสมบูรณ์).** กรุงเทพฯ: สถาบันขนส่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สำนักงานสถิติแห่งชาติ. ข้อมูลผู้มีงานทำในไตรมาส 3 ปี 2547.

สารสนเทศจากสื่ออิเล็กทรอนิกส์

กรมการขนส่งทางบก. สืบค้นเมื่อ 29 มกราคม 2552, จาก www.dlt.go.th/tour30/policy.htm

กฎหมาย

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์.

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522.

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522.

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522.

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550.

พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541.

กฎกระทรวงฉบับที่ 44 ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522.

กฎกระทรวงฉบับที่ 52 ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522.

กฎกระทรวงฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2522) ออกตามความในพระราชบัญญัติขึนส่งทางบก พ.ศ. 2522.

กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522.

กฎกระทรวงฉบับที่ 60 (พ.ศ. 2552) ออกตามในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522.

ภาษาต่างประเทศ

BOOKS

David.Rene. (1980). **English law and French law.**

Jolowicz.Herbert.Feliu. (1963). **Lectures on Juridprudence.**

Von Mehren. Artur. **supa not 35.**

ARTICLE

Buskirk,Richard H.Buskirk and James T.Rothe. (1970). "Consumerism:An Interpretation"

Journal of Marketing.

LAWS

Council Regulation (EEC) No 881/92.

Council Directive 91/439/EEC on driving licenses.

Commission Decision 2000/275/EC.

Convention((shelved) 153 Hours of work and Rest Periods (Road Transport) Convention, 1939

Vehicle Standard (Australian Design Rule 58/00) 2006.

Vehicle Standard (Australian Design Rule 59/00) 2006.

Vehicle Standard (Australian Design Rule 68/00) 2006.

The Occupational Health and Safety Act 1983 (OH&S).

ELECTRONIC SOURCES

C 153 Hours of work and Rest Periods (Road Transport) Convention. Retrieved December 14, 2007, 1979.

Article7, from <http://www.ilo.org/ilolex/english/convdispl.htm>.

Department for Transport. Retrieved January 8 2007, from

http://www.dlt.gov.uk/stellent/groups/dft_roads/documents/page/dft_road_504982hesp

Department for Transport. Retrieved 8 2007, from

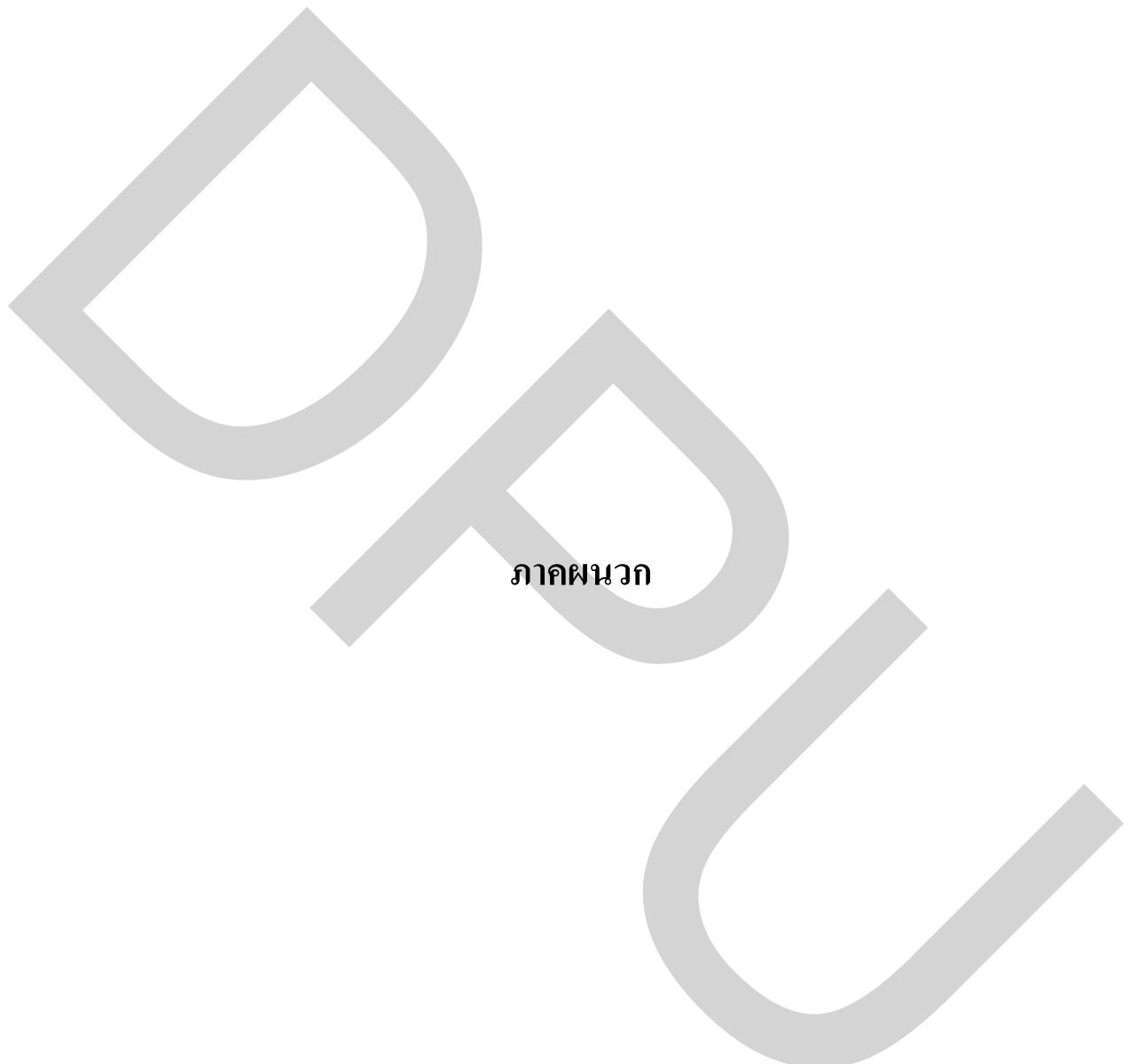
<http://www.transport.ie/upload/general/3837-0doc>

Europe Information sources. Retrieved April,14,2007 from

http://europa.eu.int/abc/index_en.htm.

Department for Transport. Retrieved January 29 2009, from

<http://www.dlt.go.th/tour30/policy.htm>



ภาคผนวก ก.

กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ.2522) ออกตามความในพระราชบัญญัติ
การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

**กฤษณะทรวง
ฉบับที่ ๔ (พ.ศ. ๒๕๒๔)**

ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก

พ.ศ. ๒๕๒๒

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๗ มาตรา ๒๓ วรรคสอง และมาตรา ๒๙ วรรค
สี่ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎหมาย
กระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ผู้ใดประสงค์จะประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทางหรือ
การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก ให้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตตามแบบของกรรมการขนส่งทางบก พร้อม
ด้วยหลักฐานดังต่อไปนี้

(๑) บุคคลธรรมดा

- (ก) ภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชน
- (ข) สำเนาหรือภาพถ่ายทะเบียนบ้าน
- (ค) ตัวอย่างเครื่องหมายประจำรถ
- (ง) รูปถ่ายสำนักงานและสถานที่เก็บรถ ขนาด ๗.๖๐ x ๑๒.๗๐

เซนติเมตร อายุไม่ต่ำกว่า ๒๕

- (จ) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิการใช้สถานที่เก็บรถ
- (ฉ) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองรถ ในกรณีที่มีรถอยู่แล้ว

ในวันยื่นคำขอ

(๒) ห้างหุ้นส่วนสามัญ

- (ก) รายชื่อผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคน
- (ข) ภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชนของผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคน
- (ค) สำเนาหรือภาพถ่ายทะเบียนบ้านของผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคน
- (ง) ตัวอย่างรอยตราประจำทับของผู้ยื่นคำขอ ๒ ตรา ถ้ามี
- (จ) ตัวอย่างเครื่องหมายประจำรถ
- (ฉ) รูปถ่ายสำนักงานและสถานที่เก็บรถ ขนาด ๗.๖๐ x ๑๒.๗๐

เซนติเมตร อายุไม่ต่ำกว่า ๒๕

- (ช) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิการใช้สถานที่เก็บรถ
- (ซ) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองรถ ในกรณีที่มีรถอยู่แล้ว

ในวันยื่นคำขอ

- (๓) ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน หรือห้างหุ้นส่วนจำกัด
- (ก) หนังสือรับรองของนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัท และการจดทะเบียนเป็นห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียนหรือห้างหุ้นส่วนจำกัด

ต่างด้าวของผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคน

- (ง) สำเนาหรือภาพถ่ายทะเบียนบ้านของผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคน
- (จ) ตัวอย่างรอยตราประทับของผู้ยื่นคำขอ ๒ ตรา ถ้ามี
- (ฉ) ตัวอย่างเครื่องหมายประจารถ
- (ช) รูปถ่ายสำนักงานและสถานที่เก็บรถ ขนาด ๑.๖๐ x ๑๒.๗๐

เซนติเมตร อายุ่งละ ๒ รูป

- (ซ) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิการใช้สถานที่เก็บรถ
- (ญ) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองรถ ในกรณีที่มีรถอยู่แล้ว

ในวันยื่นคำขอ

- (๔) บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด
- (ก) หนังสือรับรองของนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัท และการจดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด

ต่างด้าวของกรรมการของบริษัททุกคน

- (ง) สำเนาหรือภาพถ่ายทะเบียนบ้านของกรรมการของบริษัททุกคน
- (จ) รายชื่อและสัญชาติของผู้ถือหุ้นทุกคน และจำนวนหุ้นที่ผู้ถือหุ้นแต่ละ

คนถือ

- (ณ) สำเนาหรือภาพถ่ายหนังสือบัตรประชาชนที่ออกโดยบัตรพิมพ์
- (ช) ตัวอย่างรอยตราประทับของผู้ยื่นคำขอ ๒ ตรา ถ้ามี
- (ฉ) ตัวอย่างเครื่องหมายประจารถ
- (ญ) รูปถ่ายสำนักงานและสถานที่เก็บรถ ขนาด ๑.๖๐ x ๑๒.๗๐

เซนติเมตร อายุ่งละ ๒ รูป

- (ญ) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิการใช้สถานที่เก็บรถ

(ฎ) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองรถ ในกรณีที่มีรถอยู่แล้วในวันยื่นคำขอ

(๕) สาหรณ์

- (ก) ภาพถ่ายใบสำคัญรับจดทะเบียนสาหรณ์
- (ข) บัญชีรายชื่อสมาชิกของสาหรณ์ฉบับที่นายทะเบียนสาหรณ์รับรอง
- (ค) สำเนาหรือภาพถ่ายข้อบังคับของสาหรณ์
- (ง) ตัวอย่างรอยตราประทับของผู้ยื่นคำขอ ๒ ตรา ถ้ามี
- (จ) ตัวอย่างเครื่องหมายประจำรถ
- (น) รูปถ่ายสำนักงานและสถานที่เก็บรถ ขนาด ๗.๖๐ x ๑๒.๗๐

เซนติเมตร อายุ่งละ ๒ รูป

- (ช) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิการใช้สถานที่เก็บรถ
- (ฐ) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองรถ ในกรณีที่มีรถอยู่แล้วในวันยื่นคำขอ

(๖) องค์การของรัฐตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งองค์การของรัฐบาลหรือตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น ๆ

- (ก) ตัวอย่างรอยตราประทับของผู้ยื่นคำขอ ๒ ตรา ถ้ามี
- (ข) ตัวอย่างเครื่องหมายประจำรถ
- (ค) รูปถ่ายสำนักงานและสถานที่เก็บรถ ขนาด ๗.๖๐ x ๑๒.๗๐

เซนติเมตร อายุ่งละ ๒ รูป

- (ง) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิการใช้สถานที่เก็บรถ
- (จ) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองรถ ในกรณีที่มีรถอยู่แล้วในวันยื่นคำขอ

ข้อ ๒ ผู้ใดประสงค์จะประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ให้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตตามแบบของกรรมการขนส่งทางบก พร้อมด้วยหลักฐานดังต่อไปนี้

(๑) บุคคลธรรมชาติ

- (ก) สำเนาหรือภาพถ่ายใบทะเบียนพาณิชย์ และใบทะเบียนการค้า ถ้ามี
- (ข) ภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชนหรือภาพถ่ายใบสำคัญประจำตัวคน

ต่างด้าว

- (ค) สำเนาหรือภาพถ่ายทะเบียนบ้าน
- (ง) ตัวอย่างเครื่องหมายประจำรถที่ประสงค์จะใช้ ถ้ามี

(ก) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองรถ ในกรณีที่มีรถอยู่แล้ว
ในวันยื่นคำขอ

(๒) ห้างหุ้นส่วนสามัญ

(ก) สำเนาหรือภาพถ่ายใบทะเบียนพาณิชย์และใบทะเบียนการค้า ถ้ามี

(ข) ภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชนหรือภาพถ่ายใบสำคัญประจำตัวคน

ต่างด้าวของผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคน

(ค) สำเนาหรือภาพถ่ายทะเบียนบ้านของผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคน

(ง) ตัวอย่างรอยตราประทับของผู้ยื่นคำขอ ๒ ตรา ถ้ามี

(จ) ตัวอย่างเครื่องหมายประจารถที่ประسังค์จะใช้ ถ้ามี

(น) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองรถ ในกรณีที่มีรถอยู่แล้ว

ในวันยื่นคำขอ

(๓) ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน หรือห้างหุ้นส่วนจำกัด

(ก) หนังสือรับรองของนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัทแสดงการจดทะเบียนเป็น
ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน หรือห้างหุ้นส่วนจำกัด

(ข) ตัวอย่างรอยตราประทับของผู้ยื่นคำขอ ๒ ตรา ถ้ามี

(ค) ตัวอย่างเครื่องหมายประจารถที่ประสังค์จะใช้ ถ้ามี(ง) หลักฐานแสดง

กรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองรถ ในกรณีที่มีรถอยู่แล้วในวันยื่นคำขอ

(๔) บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชน์จำกัด

(ก) หนังสือรับรองของนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัทแสดงการจดทะเบียนเป็น
บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชน์จำกัด

(ข) สำเนาหรือภาพถ่ายหนังสือบริษัทสันธิและข้อบังคับ

(ค) ตัวอย่างรอยตราประทับของผู้ยื่นคำขอ ๒ ตรา ถ้ามี

(ง) ตัวอย่างเครื่องหมายประจารถที่ประสังค์จะใช้ ถ้ามี

(จ) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองรถ ในกรณีที่มีรถอยู่แล้ว

ในวันยื่นคำขอ

(๕) สาหร่าย

(ก) ภาพถ่ายใบสำคัญรับจดทะเบียนสาหร่าย

(ข) บัญชีรายชื่อสมาชิกของสาหร่ายฉบับที่นายทะเบียนสาหร่ายรับรอง

(ค) สำเนาหรือภาพถ่ายข้อบังคับของสาหร่าย

(ง) ตัวอย่างรอยตราประทับของผู้ยื่นคำขอ ๒ ตรา ถ้ามี

(ก) ตัวอย่างเครื่องหมายประจารถที่ประสงค์จะใช้ ถ้ามี
 (ข) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองรถ ในกรณีที่มีรถอยู่แล้ว
 ในวันยื่นคำขอ

ข้อ ๓ การยื่นคำขอตามกฎหมายนี้

- (๑) สำหรับการขนส่งประจำทางหรือการขนส่งโดยรถนาดเล็กในเขตกรุงเทพมหานครและการขนส่งไม่ประจำทางหรือการขนส่งส่วนบุคคลที่ผู้ขออนุมัติดำเนินการหรือดำเนินการในกรุงเทพมหานครให้ยื่นต่อกรรมการขนส่งทางบก
 (๒) สำหรับการขนส่งประจำทางหรือการขนส่งโดยรถนาดเล็กในเขตจังหวัดอื่นนอกจากกรุงเทพมหานคร และการขนส่งไม่ประจำทางหรือการขนส่งส่วนบุคคลที่ผู้ขออนุมัติดำเนินการหรือดำเนินการในจังหวัดอื่นนอกจากกรุงเทพมหานคร ให้ยื่นคำขอต่อสำนักงานขนส่งจังหวัดนั้น ๆ
 (๓) สำหรับการขนส่งประจำทางระหว่างจังหวัด ให้ยื่นคำขอต่อกรรมการขนส่งทางบกหรือสำนักงานขนส่งจังหวัดที่เป็นต้นทางหรือปลายทางของการขนส่งนั้น ๆ

ข้อ ๔ ในอนุญาตประกอบการขนส่ง ให้ใช้แบบใบอนุญาตท้ายกฎกระทรวงดังต่อไปนี้

- (๑) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง
 (ก) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางค่วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร ให้ใช้แบบ ขส.บ. ๑๒ ก.
 (ข) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางค่วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสัตว์ของ ให้ใช้แบบ ขส.บ. ๑๒ ข.
 (๒) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง
 (ก) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางค่วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร ให้ใช้แบบ ขส.บ. ๑๒ ค.
 (ข) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางค่วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสัตว์ของ ให้ใช้แบบ ขส.บ. ๑๒ ง.
 (๓) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถนาดเล็ก ให้ใช้แบบ ขส.บ. ๑๒ จ.
 (๔) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล
 (ก) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลค่วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร ให้ใช้แบบ ขส.บ. ๑๒ ค.
 (ข) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลค่วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสัตว์ของ ให้ใช้แบบ ขส.บ. ๑๒ ช.

ข้อ ๕ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง หรือการขนส่งโดยรถนาดเล็กผู้ได้ประسังค์จะขอต่ออายุใบอนุญาต ให้ยื่นคำขอตามแบบของ กรมการขนส่งทางบก พร้อมด้วยหลักฐาน ดังต่อไปนี้

(๑) บุคคลธรรมด้า

- (ก) ภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชน
- (ข) สำเนาหรือภาพถ่ายทะเบียนบ้าน
- (ค) รูปถ่ายสำนักงานและสถานที่เก็บรถ ขนาด ๗.๖๐ x ๑๒.๗๐ เซนติเมตร อย่างละ ๒ รูป (ถ้ามีการเปลี่ยนแปลง)

(ง) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิการใช้สถานที่เก็บรถ (ถ้ามีการเปลี่ยนแปลง)

- (จ) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งหรือใบแทน

(๒) ห้างหุ้นส่วนสามัญ

- (ก) รายชื่อผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคน
- (ข) ภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชนของผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคน
- (ค) สำเนาหรือภาพถ่ายทะเบียนบ้านของผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคน
- (ง) รูปถ่ายสำนักงานและสถานที่เก็บรถ ขนาด ๗.๖๐ x ๑๒.๗๐ เซนติเมตร อย่างละ ๒ รูป (ถ้ามีการเปลี่ยนแปลง)

(จ) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิการใช้สถานที่เก็บรถ (ถ้ามีการเปลี่ยนแปลง)

- (ช) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งหรือใบแทน

(๓) ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน หรือห้างหุ้นส่วนจำกัด

(ก) หนังสือรับรองของนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัทแสดงการจดทะเบียนเป็นห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน หรือห้างหุ้นส่วนจำกัด

- (ข) รายชื่อและสัญชาติของผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคน

- (ค) ภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชนหรือภาพถ่ายใบสำคัญประจำตัวคน

ต่างด้าวของผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคน

- (ง) สำเนาหรือภาพถ่ายทะเบียนบ้านของผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคน

(จ) รูปถ่ายสำนักงานและสถานที่เก็บรถ ๗.๖๐ x ๑๒.๗๐ เซนติเมตร อย่างละ ๒ รูป (ถ้ามีการเปลี่ยนแปลง)

- (ฉ) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิการใช้สถานที่เก็บรถ (ถ้ามีการ

(เปลี่ยนแปลง)

- (ช) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งหรือใบแทน
- (ด) บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชน์จำกัด
 - (ก) หนังสือรับรองของนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัทแสดงการจดทะเบียนเป็น
บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชน์จำกัด
 - (ข) รายชื่อกรรมการของบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชน์จำกัดทุกคน
 - (ค) ภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชนหรือภาพถ่ายใบสำคัญประจำตัวคน
ต่างด้าวของกรรมการของบริษัททุกคน
 - (ง) สำเนาหรือภาพถ่ายทะเบียนบ้านของกรรมการของบริษัททุกคน
 - (จ) รายชื่อและสัญชาติของผู้ถือหุ้นทุกคน และจำนวนหุ้นที่ผู้ถือหุ้นแต่ละ
คนถือ
 - (ฉ) สำเนาหรือภาพถ่ายหนังสือบิลอนห์สันธีและข้อบังคับฉบับตีพิมพ์
 - (ช) รูปถ่ายสำนักงานและสถานที่เก็บรถ ขนาด ๓.๖๐ x ๑๒.๗๐
 - เซนติเมตร อย่างละ ๒ รูป (ถ้ามีการเปลี่ยนแปลง)
 - (ฉ) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิการใช้สถานที่เก็บรถ (ถ้ามีการ
เปลี่ยนแปลง)
 - (ฉ) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งหรือใบแทน
 - (ฉ) สำหรับ
 - (ก) บัญชีรายชื่อสมาชิกของสหกรณ์ ฉบับที่นายทะเบียนสหกรณ์รับรอง
 - (ข) สำเนาหรือภาพถ่ายข้อบังคับของสหกรณ์ (ถ้ามีการเปลี่ยนแปลง)
 - (ค) รูปถ่ายสำนักงานและสถานที่เก็บรถ ขนาด ๓.๖๐ x ๑๒.๗๐
 - เซนติเมตร อย่างละ ๒ รูป (ถ้ามีการเปลี่ยนแปลง)
 - (ฉ) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิการใช้สถานที่เก็บรถ (ถ้ามีการ
เปลี่ยนแปลง)
 - (ฉ) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งหรือใบแทน
 - (ฉ) องค์การของรัฐตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งองค์กรของรัฐบาล หรือตาม
กฎหมายว่าด้วยการนั้น ๆ
 - (ก) รูปถ่ายสำนักงานและสถานที่เก็บรถ ขนาด ๓.๖๐ x ๑๒.๗๐
 - เซนติเมตร อย่างละ ๒ รูป (ถ้ามีการเปลี่ยนแปลง)
 - (ฉ) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิการใช้สถานที่เก็บรถ (ถ้ามีการ
เปลี่ยนแปลง)

เปลี่ยนแปลง)

(ก) ในอนุญาตประกอบการขนส่งหรือใบแทน

ข้อ ๖ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลผู้ใดประสงค์จะขอต่ออายุใบอนุญาตให้ยื่นคำขอตามแบบของกรรมการขนส่งทางบก พร้อมด้วยใบอนุญาตประกอบการขนส่งหรือใบแทน

ข้อ ๗ การอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตประกอบการขนส่งตามกฎหมายนี้ให้ผู้อนุญาตออกใบอนุญาตตามแบบใบอนุญาตเดิมให้ใหม่

ข้อ ๘ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้ใดประสงค์จะขอรับใบแทนใบอนุญาต ให้ยื่นคำขอตามแบบของกรรมการขนส่งทางบก พร้อมด้วยหลักฐานการรับแจ้งความของสถานีตำรวจนครบาลที่ชำรุดนั้น

การอนุญาตคำขอใบแทนใบอนุญาต ให้ผู้อนุญาตออกใบอนุญาตตามแบบใบอนุญาตเดิม แต่ให้ระบุคำว่า "ใบแทน" ไว้ที่ด้านหน้าด้วย

ข้อ ๙ เพื่อประโยชน์แก่นายทะเบียนในการกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับลักษณะของรถในใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ให้กำหนดลักษณะของรถที่จะได้รับอนุญาตให้ใช้ในการประกอบการขนส่งโดยมีสามลักษณะคือ

(๑) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร

(๒) รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ

(๓) รถขนาดเล็ก

ข้อ ๑๐ รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารตามข้อ ๙ (๑) มี ๑ มาตรฐาน ได้แก่

(๑) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๑ คือ รถปรับอากาศพิเศษ ซึ่งหมายความว่ารถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารซึ่งมีคัสซี เป็นคัสซีรรถโดยสาร มีทางเขื่นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืน มีเครื่องปรับอากาศ มีที่เก็บสัมภาระไว้โดยเศษะมีที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม มีอุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์ และมีห้องสูบกันที่

(๒) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๒ คือ รถปรับอากาศ ซึ่งหมายความว่า

(ก) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งเกิน ๓๐ ที่นั่ง โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืน ซึ่งมีคัสซี เป็นคัสซีรรถโดยสาร มีทางเขื่นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ

สำหรับที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม อุปกรณ์ให้เสียงและ

ประชาสัมพันธ์นี้ จะมีหรือไม่ก็ได้ แต่ไม่มีห้องสูบกันท์

(ข) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งเกิน ๓๐ ที่นั่งและมีที่สำหรับผู้โดยสารยืนซึ่งคัสซีเป็นคัสซีรถโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ สำหรับที่เก็บสัมภาระ อุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์นั้น จะมีหรือไม่ก็ได้ แต่ไม่มีที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์

(ก) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งตั้งแต่ ๒๐ ถึง ๓๐ ที่นั่ง โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืน ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีริดโดยสาร มีทางเข้าลงด้านข้างหรือด้านท้ายของรถ

สำหรับที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม อุปกรณ์ให้เลี้ยงและประชาสัมพันธ์ จะมีหรือไม่ก็ได้ แต่ไม่มีห้องสุขภัณฑ์

(ง) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งตั้งแต่ ๒๐ ถึง ๓๐ ที่นั่ง และมีที่สำหรับผู้โดยสารยืนซึ่งมีค่าซึ้งเป็นคัสซีรอด โดยสารมีทางเข้าลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ สำหรับที่เก็บสัมภาระ อุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์นั้น จะมีหรือไม่ก็ได้ แต่ ไม่มีที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์

(ก) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งไม่เกิน ๒๐ ที่นั่งโดยไม่
กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืน ซึ่งคัสซิจจะเป็นคัสซิรรถโดยสารหรือไม่ก็ได้ มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือ
ที่

ค้านท้ายของรถ จะมีที่เก็บสัมภาระด้วยหรือไม่ก็ได้

(๓) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๓ คือ รถที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศซึ่งหมายความว่า

(ก) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่ง ๓๐ ที่นั่ง และมีที่สำหรับผู้โดยสารยืน ซึ่งมีค่าตั๋วเป็นค่าบริการโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ ไม่มีที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์

(ก) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งเกิน ๓๐ ที่นั่ง โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืน ซึ่งมีค่าตั๋วเป็นค่าซื้อรถโดยสารมีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ มีที่เก็บสัมภาระ แต่ไม่มีที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์

(ก) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งตั้งแต่ ๒๑ ถึง ๓๐ ที่นั่ง และมีที่สำหรับผู้โดยสารยืน ซึ่งคําซึ่งเป็นคําซึรรถโดยสารหรือไม่ก็ได้ มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือด้านท้ายของรถ ไม่มีที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเดริยมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสบากันท์

(จ) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งตั้งแต่ ๒๑ ถึง ๓๐ ที่นั่ง

โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืน ซึ่งคัสซีจะเป็นคัสเซอร์โดยสารหรือไม่ก็ได้ มีทางขึ้นลงด้านข้าง

หรือที่ด้านท้ายของรถมีที่เก็บสัมภาระ แต่ไม่มีที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์

(จ) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งตั้งแต่ ๑๓ ถึง ๒๔ ที่นั่ง ซึ่งคัสซีจะเป็นคัสเซอร์โดยสารหรือไม่ก็ได้ มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถจะกำหนดที่สำหรับโดยสารยืนหรือไม่ก็ได้ และจะมีที่เก็บสัมภาระด้วยหรือไม่ก็ได้

(ฉ) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งไม่เกิน ๑๒ ที่นั่ง โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืน ซึ่งคัสซีจะเป็นคัสเซอร์โดยสารหรือไม่ก็ได้ มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ จะมีที่เก็บสัมภาระด้วยหรือไม่ก็ได้

(๙) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๔ คือ รถสองชั้นซึ่งหมายความว่า
(ก) รถสองชั้นปรับอากาศ ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสเซอร์โดยสารมีทางขึ้นลงทางด้านข้างและมีทางขึ้นลงชั้นบนภายในตัวรถอย่างน้อยหนึ่งทาง โดยชั้นล่างกำหนดให้มีที่สำหรับผู้โดยสารยืน มีเครื่องปรับอากาศไม่มีที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์

(ข) รถสองชั้นที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสเซอร์โดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้าง และมีทางขึ้นลงชั้นบนภายในตัวรถอย่างน้อยหนึ่งทาง โดยชั้นล่างกำหนดให้มีที่สำหรับผู้โดยสารยืน ไม่มีที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์

(๙) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๕ คือ รถพ่วงซึ่งหมายความว่า
(ก) รถพ่วงปรับอากาศ ซึ่งไม่มีแร้งขับเคลื่อนในตัวเอง จำเป็นต้องใช้รถอื่นลากจูงและนำหนักรถรวมนำหนักบรรทุกทั้งหมดลงบนเพลาล้อสมบูรณ์ในตัวเอง ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสเซอร์โดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้างจะกำหนดให้มีที่สำหรับผู้โดยสารยืน ที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม อุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์ และห้องสุขภัณฑ์หรือไม่ก็ได้

(ข) รถพ่วงที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ ซึ่งไม่มีแร้งขับเคลื่อนในตัวเอง จำเป็นต้องใช้รถอื่นลากจูงและนำหนักรถรวมนำหนักบรรทุกทั้งหมดลงบนเพลาล้อสมบูรณ์ในตัวเอง ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสเซอร์โดยสารมีทางขึ้นลงด้านข้าง จะกำหนดให้มีที่สำหรับผู้โดยสารยืน ที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และอุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์หรือไม่ก็ได้

(๙) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๖ คือ รถกึ่งพ่วงซึ่งหมายความว่า

(ก) รถกึ่งพ่วงปรับอากาศซึ่งมีสองตอน ตอนท้ายมีเพลาล้อชุดเดียวนำมา

ต่อพ่วงกับตอนหน้าทำให้มีทางเดินติดต่อถึงกันได้ ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสเซอร์โลโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้าง จะกำหนดให้มีที่สำหรับผู้โดยสารยืน ที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม อุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์ และห้องสุขภัณฑ์หรือไม่ก็ได้

(ข) รถกึ่งพ่วง ไม่มีเครื่องปรับอากาศซึ่งมีสองตอน ตอนท้ายมีเพลาล้อชุด เดียวนำมาต่อพ่วงกับตอนหน้า ทำให้มีทางเดินติดต่อถึงกันได้ ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสเซอร์โลโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้าง ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์ จะกำหนดให้มีที่สำหรับผู้โดยสารยืน ที่เก็บสัมภาระ และอุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์หรือไม่ก็ได้

(๗) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๓ คือ รถโดยสารเฉพาะกิจ ซึ่งหมายความว่ารถซึ่งส่วนที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมีลักษณะพิเศษเพื่อใช้ในกิจการได้กิจการหนึ่ง โดยเฉพาะ ซึ่งคัสซีจะเป็นคัสเซอร์โลโดยสารหรือไม่ก็ได้ เช่น รถพยาบาล รถบริการซ่อมบำรุงรักษา รถบริการถ่ายทอดวิทยุหรือโทรศัพท์ รถบริการไปรษณีย์ รถบริการธนาคาร รถบริการทางการแพทย์ รถบริการในท่าอากาศยาน เป็นต้น

ข้อ ๑๑ รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของตามข้อ ๕ (๒) มี ๕ ลักษณะ ได้แก่

(๑) รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ ๑ คือ รถกระบวนการบรรทุก ซึ่งหมายความว่ารถซึ่งส่วนที่ใช้ในการบรรทุกมีลักษณะเป็นกระเบน โดยจะมีหลังคาหรือไม่ก็ได้ รถที่มีเครื่องทุนแรงสำหรับยกสิ่งของที่จะบรรทุกในกระเบนนั้น ๆ รถที่มีกระบวนการบรรทุกสามารถยกเท และให้หมายความรวมถึงรถซึ่งส่วนที่ใช้บรรทุกไม่มีด้านข้างหรือด้านท้าย

(๒) รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ ๒ คือ รถตู้บรรทุก ซึ่งหมายความว่ารถซึ่งส่วนที่ใช้ในการบรรทุกมีลักษณะเป็นตู้ทึบ มีหลังคาద้าน ตัวถังบรรทุกกับห้องผู้ขับรถจะเป็นตอนเดียวกันหรือแยกกันและจะมีบานประตูปิดเปิดสำหรับการบรรทุกที่ด้านข้าง หรือด้านท้ายก็ได้

(๓) รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ ๓ คือ รถบรรทุกของเหลว ซึ่งหมายความว่ารถซึ่งส่วนที่ใช้ในการบรรทุกมีลักษณะเป็นถังสำหรับบรรทุกของเหลวตามความเหมาะสมกับของเหลวที่บรรทุกนั้น

(๔) รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ ๔ คือ รถบรรทุกวัสดุอันตราย ซึ่งหมายความว่า รถซึ่งส่วนที่ใช้ในการบรรทุกมีลักษณะเฉพาะ เพื่อใช้ในการบรรทุกวัสดุอันตราย เช่น น้ำมันเชื้อเพลิง ก๊าซเหลวสารเคมี วัตถุระเบิด วัสดุไวไฟ เป็นต้น

(๕) รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ ๕ คือ รถบรรทุกเฉพาะกิจ ซึ่งหมายความว่ารถซึ่งส่วนที่ใช้ในการบรรทุกมีลักษณะพิเศษ เพื่อใช้ในกิจการได้กิจการหนึ่ง โดยเฉพาะ เช่น รถบรรทุกขวดเครื่องดื่ม รถบรรทุกขยะมูลฝอย รถผสมซีเมนต์ รถบรรทุกเครื่อง

ราดยาง รถบรรทุกเครื่องทุ่นแรง เป็นต้น

(๖) รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ ๖ คือ รถพ่วง ซึ่งหมายความว่า รถที่ไม่มีแรงขับเคลื่อนในตัวเอง จำเป็นต้องใช้รถอื่นลากจูง และนำหน้ารถรวมนำหนักบรรทุกทั้งหมดลงบนเพลาล้อสมมูลน์ในตัวเอง

(๗) รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ ๗ คือ รถกึ่งพ่วงซึ่งหมายความว่า รถที่ไม่มีแรงขับเคลื่อนในตัวเอง จำเป็นต้องใช้รถอื่นลากจูง และนำหน้ารถรวมนำหนักบรรทุกบางส่วนเฉลี่ยลงบนเพลาล้อของรถคันลากจูง

(๘) รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ ๘ คือ รถกึ่งพ่วงบรรทุกวัสดุยาซึ่งหมายความว่า รถกึ่งพ่วงที่มีลักษณะเพื่อใช้บรรทุกสิ่งของที่มีความยาโดยมีโครงโลหะที่สามารถปรับความยาวของช่วงล้อระหว่างรถลากจูงกับรถกึ่งพ่วงได้

(๙) รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ ๙ คือ รถลากจูง ซึ่งหมายความว่า รถที่มีลักษณะเป็นรถสำหรับลากจูงรถพ่วง รถกึ่งพ่วง และรถกึ่งพ่วงบรรทุกวัสดุยาโดยเฉพาะ

ข้อ ๑๒ รถขนาดเล็กตามข้อ ๕ (๓) ได้แก่ รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารและสิ่งของรวมกันซึ่งคัสซีจะเป็นคัสซีรถโดยสารหรือไม่ก็ได้ และอาจมีทางขึ้นลงค้านข้างหรือค้านท้ายของรถ ที่นั่งจำนวนไม่เกิน ๒๐ ที่นั่ง โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสาร และมีที่สำหรับบรรทุกสิ่งของรวมไปกับผู้โดยสาร

ให้ไว้ ณ วันที่ ๒ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๒๔

ร้อยตรี วิภาวดี ชาญ มนูธรรม

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม

ปฏิบัติราชการแทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ- นามสกุล

นายสุทธิพร สุขสวัสดิ์

ประวัติการศึกษา

นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง พ.ศ. 2545

ประกาศนียบัตรที่ปรึกษาความรุนแรง พ.ศ. 2548

เนติบัณฑิตไทย สมัยที่ 62