

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การประกอบธุรกิจรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางในปัจจุบันมีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศ ไม่ว่าจะทางตรงหรือทางอ้อม ทั้งนี้ เนื่องจากการขนส่งผู้โดยสารเป็นปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญในการพัฒนาประเทศและในด้านการประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสาร ยังส่งผลกระทบต่อเกิดขึ้นต่อผู้ใช้บริการ ในฐานะผู้บริโภคจากการให้บริการนั้น ดังนั้นการประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสาร จึงมีความสำคัญต่อสังคมและเศรษฐกิจของประเทศ เป็นอย่างมากและโดยเฉพาะการสร้างมาตรฐานทางกฎหมาย เพื่อเข้าควบคุมดูแลการประกอบธุรกิจ และการควบคุมดูแลให้มีความเหมาะสมกับการประกอบอาชีพของพนักงานขับรถ เพื่อความสะดวกและปลอดภัยของผู้ใช้บริการโดยรวม ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับการจัดระเบียบรถโดยสารไม่ประจำทาง ให้เป็นไปตามบทบาทและหน้าที่ ตลอดจนให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งได้กำหนดยุทธศาสตร์และแนวทางการพัฒนาที่จะนำไปสู่ การพัฒนาที่สมดุล มีคุณภาพและยั่งยืน ด้วยการเสริมสร้างรากฐานทางเศรษฐกิจและสังคมให้เข้มแข็ง เพื่อการยกระดับคุณภาพชีวิตของคนส่วนใหญ่ของประเทศให้มีความสุข รู้จักความพอประมาณอย่างมีเหตุผลและมีระบบภูมิคุ้มกันที่ดี ควบคู่กับการพัฒนาที่มุ่งสู่คุณภาพในทุกด้าน

สำหรับความเป็นมาของสภาพปัญหาสังคมและเศรษฐกิจในปัจจุบัน ประชาชนมีกิจกรรมด้านการขนส่งเป็นส่วนประกอบสำคัญในชีวิตมนุษย์ ยิ่งในปัจจุบันแล้วการขนส่งเป็นปัจจัยที่เพิ่มขึ้นมาในการดำรงชีวิตประจำวันของประชาชนทุกคน อีกทั้งเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศได้ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะธุรกิจการบริการการท่องเที่ยว ไม่ว่าจะเป็นนักท่องเที่ยวจากต่างประเทศหรือประชาชนภายในประเทศ ในการเดินทางท่องเที่ยว ทักสานจร หรือรวมทั้งการรับส่งพนักงานบริษัท ล้วนแล้วแต่จำเป็นต้องใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางเป็นจำนวนมาก ดังนั้นการขนส่งโดยเฉพาะการขนส่งสาธารณะจึงเป็นระบบขนส่งที่ประชาชนเลือกใช้บริการ อีกทั้งปัจจุบันมีผู้ประกอบการรถโดยสารเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะผู้ประกอบการให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง จากสถิติจำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่งและจำนวนรถ ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 โดยมีจำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่งประเภทการขนส่งไม่ประจำทางเป็นลักษณะรถโดยสารจำนวน 8,007 ฉบับ และมีจำนวนรถโดยสาร 28,729 คัน

จากสภาพดังกล่าว ถ้าผู้ประกอบการธุรกิจขาดความรับผิดชอบในการให้บริการ โดยเฉพาะด้านความปลอดภัยของผู้โดยสาร และประกอบกับการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องไม่สามารถบังคับใช้ได้จริง จากปัญหาดังกล่าวเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ และเห็นได้ชัดเจนว่าการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารแบบไม่ประจำทาง แต่ครั้งก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินเป็นจำนวนมาก จากสถิติปรากฏว่าประเทศต้องสูญเสียเม็ดเงินประมาณ 8-9 พันล้านบาทจากการเกิดและอุบัติเหตุที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะประมาณ 3,000-4,000 ครั้งต่อปี โดยเฉลี่ยการเกิดอุบัติเหตุกับรถโดยสารสาธารณะ 1 ครั้ง จะมีผู้เสียชีวิต 0.42 ราย บาดเจ็บสาหัส 0.90 ราย และบาดเจ็บเล็กน้อย 2.69 ราย มูลค่าความเสียหายครั้งละประมาณ 2,300,000 บาท ซึ่งในแต่ละปีมูลค่าความเสียหายมหาศาล โดยสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ สาเหตุที่เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้ง ล้วนแล้วแต่เป็นสาเหตุที่ซ้ำซาก เช่น เกิดจากสภาพตัวรถ อุปกรณ์ในตัวรถไม่ได้มาตรฐาน พนักงานขับ ขาดความชำนาญ และ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขาดมาตรฐานและจริยธรรมของผู้ประกอบการให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง

เมื่อเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้งก่อให้เกิดความเสียหาย ไม่ว่าจะเป็นชีวิตร่างกายหรือทรัพย์สิน ของผู้ใช้บริการ รวมทั้งเป็นการเสียเวลาในการเดินทางของผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง เพื่อที่ใช้สิทธิเรียกร้องต่างๆ จากปัญหาดังกล่าวผู้ใช้บริการซึ่งเป็นผู้บริโภคจะต้องได้รับการเยียวยาความเสียหายและค่าสินไหมทดแทน โดยรวดเร็วเพื่อบรรเทาความเสียหายแก่ผู้บริโภค แต่สำหรับการเยียวยาความเสียหายเบื้องต้น ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภคจากรถ พ.ศ. 2535 แต่อย่างไรก็ตามเป็นเพียงการเยียวยาความเสียหายเบื้องต้น ไม่ว่าจะเป็นค่ารักษาพยาบาลหรือค่าปลงศพเพียงเท่านั้น และที่สำคัญขั้นตอนการใช้สิทธิเรียกร้องก็มีขั้นตอนยุ่งยาก อีกทั้งประชาชนที่ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ควรจะได้รับการคุ้มครองสิทธิ ของผู้ใช้บริการตามสิทธิขั้นพื้นฐานของประชาชนตาม พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2541 จากสภาพปัญหาดังกล่าว

ผู้เขียนจึงเห็นควรที่จะได้ทำการศึกษาและวิเคราะห์ ปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง โดยทำการศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับพนักงานขับรถเพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภค การเยียวยาความเสียหาย และค่าสินไหมทดแทนของผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ซึ่งมีปัญหาที่ทำการศึกษาและวิเคราะห์หลายประการดังจะกล่าวต่อไปนี้

1) ปัญหาในการเข้าสู่การประกอบการจากรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ซึ่งผู้ที่ประสงค์จะเป็นผู้ประกอบการ ประเภทดังกล่าวจะต้องได้รับการอนุญาต ตามพระราชบัญญัติการ

ขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ให้เป็นผู้ประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ซึ่งขั้นตอนและการกำหนดคุณสมบัติของผู้ประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางจะต้องพิจารณาตามหลักเกณฑ์ ผู้ที่จะเป็นผู้ประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ใต้นั้นจะต้องขออนุญาตประกอบกิจการซึ่งในปัจจุบัน มีผู้ประกอบธุรกิจรถโดยสารรับจ้างเป็นจำนวนมาก และผู้ที่ประสงค์ขออนุญาตจดทะเบียนจะต้องปฏิบัติ ตามหลักเกณฑ์ของพระราชบัญญัติขนส่งทาง พ.ศ. 2522 และประกาศตามกฎหมายฉบับต่างๆ และในการออกใบอนุญาตการขนส่ง แบบไม่ประจำทางนั้นจะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขตามที่กำหนดไว้ ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาการกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไข ในการอนุญาตให้เข้าประกอบธุรกิจการขนส่ง ไม่ได้พิจารณาถึงความสามารถทางวิชาชีพของผู้ประกอบธุรกิจ และไม่มีหลักเกณฑ์และเงื่อนไข ที่พึงพิจารณาในการต่อใบอนุญาต ในระหว่างการประกอบกิจการและการเพิกถอนสิทธิในการประกอบกิจการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2) ปัญหาเกี่ยวกับ การกำกับดูแลด้านความปลอดภัยในการให้บริการ และการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร รวมถึงการเยียวยาความเสียหายแก่ผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง

(1) ปัญหาเกี่ยวกับความปลอดภัย ของผู้บริโภครถซึ่งเป็นผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ซึ่งในปัจจุบันความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุรถโดยสารขนาดใหญ่ ที่เกิดขึ้นส่วนหนึ่งเกิดจากสภาพ ของยานพาหนะที่ไม่ได้มาตรฐาน ในปัจจุบันกฎหมายที่ควบคุมมาตรฐานรถโดยสาร โดยเฉพาะโครงสร้างและตัวรถโดยสาร จะต้องเป็นไปตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และประกาศตามกฎหมายกระทรวง ได้กำหนดไว้ว่าให้มีโครงสร้างตัวถังรถ ขนาดและน้ำหนัก เท่านั้น จึงเกิดปัญหาเมื่อเกิดอุบัติเหตุโครงสร้างของรถโดยสาร ไม่แข็งแรงในขณะพลิกคว่ำ และปัจจุบันกฎหมายไม่ได้กำหนดมาตรฐานความปลอดภัย ของรถโดยสารในส่วนนี้ไว้เลย

(2) ปัญหากฎหมาย เกี่ยวกับการกำหนดคุณสมบัติ และลักษณะต้องห้ามของพนักงานขับรถโดยสาร เนื่องจากธุรกิจการขนส่งคนโดยสารรับจ้าง พนักงานขับรถเป็นปัจจัยสำคัญในการให้บริการ ให้ได้รับความสะดวกรวดเร็วปลอดภัย ด้วยเหตุนี้การให้บริการที่ดีและมีประสิทธิภาพสูงสุด จึงขึ้นอยู่กับพนักงานขับรถโดยสารเป็นสำคัญ ดังนั้น ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดไว้ในหมวด 7 ว่าด้วย ผู้ประจำรถ ซึ่งได้บัญญัติหลักเกณฑ์เพื่อควบคุมการให้บริการ ของพนักงานขับรถโดยสาร โดยมีการกำหนดคุณสมบัติ และลักษณะต้องห้ามของพนักงานขับรถโดยสาร โดยมีการกำหนดคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของพนักงานขับรถโดยสาร แต่อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจะมีการกำหนดมาตรการทางกฎหมาย ในเรื่องดังกล่าว ไว้แล้วก็ตาม แต่มาตรการดังกล่าวก็ยังไม่มีความเคร่งครัดรัดกุมเพียงพอ และควรจะมีการ

ปรับปรุงแก้ไขข้อกำหนด เกี่ยวกับการออกใบอนุญาตขับขี่ของพนักงานขับรถ โดยกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำของความเหมาะสมทางร่างกายและจิตใจรวมทั้งการกำหนดมาตรฐานทางเทคนิคของการขับขี่ หรือการควบคุมยานพาหนะ

(3) ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดระยะเวลา ในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานขับรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง เนื่องจากการควบคุมยานพาหนะต้องอาศัยความพร้อมทั้งร่างกายและจิตใจที่สมบูรณ์เพียงพอ เพื่อให้สามารถควบคุมยานพาหนะได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยทั้งผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการ ซึ่งตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดระยะเวลาในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถเอาไว้ ตามมาตรา 103 ทวิ โดยกล่าวไว้เพียงกว้างและตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน ในการปฏิบัติหน้าที่ขับรถในรอบยี่สิบสี่ชั่วโมง ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นพนักงานขับรถ ปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกินยี่สิบสี่ชั่วโมง นับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้น ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไปได้อีกไม่เกินยี่สิบสี่ชั่วโมงติดต่อกัน ซึ่งเป็นการกำหนดเพียงกว้างๆ เท่านั้น

3) ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับมาตรฐานการให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ซึ่งในปัจจุบันมิได้กำหนดมาตรฐานในการให้บริการ ควรมีหลักเกณฑ์ที่จะต้องควบคุมการให้บริการ และการติดตามตรวจสอบการประกอบธุรกิจของผู้ที่ได้รับอนุญาต ให้เป็นผู้ประกอบธุรกิจรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางนั้น ทำให้ผู้ใช้บริการได้รับการบริการที่มีคุณภาพและประสิทธิภาพ ตามมาตรฐานและตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ รวมทั้งการที่จะต้องมีการดำเนินงานในการรับเรื่องร้องเรียน และพิจารณาคำร้องเรียนของผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง โดยเร็ว ถูกต้องและเป็นธรรมควรมีมาตรการในการลงโทษผู้ประกอบการ

4) ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองสิทธิของผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 และตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มิได้มีมาตรการในการระงับข้อพิพาทเพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ทั้งนี้ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ได้ให้ความหมายของคำว่า“ผู้บริโภค”หมายรวมถึงผู้รับบริการด้วย ดังนั้นผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง จึงถือว่าเป็นผู้บริโภคตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค และควรมีสติได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค อย่างไรก็ตามมาตรการตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ไม่สามารถให้การคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภค และมาตรการในการระงับข้อพิพาทเพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ได้อย่างเพียงพอรวดเร็วและเป็นธรรม อีกทั้งกฎหมายดังกล่าวข้างต้นยัง

ขาดมาตรการ ในการกำหนดหน่วยงานหรือองค์เฉพาะเรื่องรับผิดชอบและให้ความคุ้มครองช่วยเหลือผู้ใช้บริการ ที่ได้รับความเสียหายจากการใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง โดยเฉพาะ

5) ปัญหาเรื่องการเยียวยาความเสียหายและค่าสินไหมทดแทน

(1) ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการเยียวยาความเสียหาย ผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ตามพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติโดยกำหนดความรับผิดชอบในการชดเชยค่าเสียหาย ที่เกิดจากการขนส่ง ซึ่งเป็นมาตรการเยียวยาผู้บริโภค เป็นขั้นตอนสุดท้ายเพื่อบรรเทาความเสียหายของผู้บริโภค แต่ทั้งนี้ การกำหนดค่าเสียหายก็ต้องขึ้นอยู่กับพนักงานสอบสวนหรือคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาความไม่เป็นธรรมในการเยียวยาความเสียหายของผู้บริโภค ซึ่งตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เป็นการเยียวยาความเสียหายเท่านั้น แต่ไม่ได้คำนึงถึงสิทธิของผู้ใช้บริการที่จะได้รับความคุ้มครองจากผู้ให้บริการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(2) จากปัญหาในการเยียวยาความเสียหายตามหลักละเมิด จะพบปัญหาในการดำเนินกระบวนการพิจารณา ในการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายและค่าสินไหมทดแทนเพื่อเยียวยาความเสียหาย ซึ่งจะต้องเป็นไปตามหลักกฎหมายเรื่องละเมิด การดำเนินคดีเป็นไปอย่างคดีแพ่ง การพิจารณาก็เป็นไปตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ซึ่งมีวิธีการที่ค่อนข้างยุ่งยากล่าช้าและค่าใช้จ่ายสูง ปัจจุบันศาลมิได้กำหนดค่าเสียหายอย่างอื่นที่มีใช้ตัวเงินตามมาตรา 446 ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ส่วนใหญ่ไม่สามารถเข้าถึงในกระบวนการฟ้องร้องทางศาลเพราะจะต้องใช้ค่าใช้จ่ายเป็นจำนวนมาก

(3) ปัญหาการเยียวยาความเสียหายเบื้องต้น จากกองทุนผู้ประสบภัยทางถนนเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นแต่ละครั้งสำหรับรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ซึ่งเป็นรถโดยสารขนาดใหญ่ ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตร่างกายและทรัพย์สินของผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง แต่ผู้ใช้บริการจะได้รับสิทธิในการเยียวยาความเสียหายเบื้องต้น ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 สำหรับการันใช้สิทธิดังกล่าวที่ผู้ประสบภัยได้รับเป็นเพียงค่าเสียหายเบื้องต้น เช่น ค่ารักษาพยาบาล ค่าปลงศพสำหรับในกรณีเสียชีวิต แต่ค่าเสียหายดังกล่าวมีจำนวนที่ไม่เพียงพอสำหรับปัจจุบัน และส่วนใหญ่ผู้เสียหายเลือกที่จะไม่ใช้สิทธิดังกล่าวเนื่องมีความยุ่งยากในการเรียกร้องค่าเสียหาย ซึ่งจากปัญหาดังกล่าวก็นำไปสู่การฟ้องร้องเป็นคดีความซึ่งจะต้องใช้เวลายาวนาน



1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1.2.1 เพื่อศึกษาถึงวิวัฒนาการ ความเป็นมา ความหมาย และแนวคิดเกี่ยวกับการประกอบการประกอบธุรกิจรอดโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง และการคุ้มครองสิทธิของผู้ใช้บริการ

1.2.2 เพื่อศึกษาถึงกฎหมาย ระเบียบ และอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรอดโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง รวมทั้งการควบคุมกำกับดูแลและคุ้มครองผู้ประกอบการธุรกิจรอดโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง

1.2.3 เพื่อศึกษาถึงมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรอดโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง เพื่อจะเป็นการคุ้มครองสิทธิของผู้ใช้บริการตามหลักกฎหมายของประเทศไทยและต่างประเทศ

1.2.4 เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัญหากฎหมายและผลกระทบเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจตลอดจนผู้ที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้เพื่อเป็นการคุ้มครองผู้บริโภค

1.2.5 เพื่อเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรอดโดยสารรับจ้าง รวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้เพื่อให้การบริการที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น

1.3 สมมติฐานของการศึกษา

มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรอดโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางที่ใช้บังคับในปัจจุบัน ยังไม่สามารถใช้บังคับได้อย่างมีประสิทธิภาพ ต่อสภาพปัญหาที่ของสังคมที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน โดยเฉพาะการขาดมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมตรวจสอบคุณสมบัติ ของผู้ที่ขออนุญาตประกอบธุรกิจรอดโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง โดยตรง ทำให้ไม่สามารถ บังคับใช้กฎหมายต่อบุคคลที่เกี่ยวข้องในธุรกิจดังกล่าว ได้อย่างชัดเจนและมีประสิทธิภาพ จึงก่อให้เกิดปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการใช้กฎหมาย ในประเภทของการประกอบธุรกิจรอดโดยสารรับจ้าง การกำหนดคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้ขับรถ การกำหนดระยะเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานขับรถ การกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของโครงสร้างตัวรถ รวมทั้งปัญหาการคุ้มครองผู้บริโภค จากปัญหาต่างๆ ข้างต้นจึงจำเป็นต้องแก้ไขพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 เพื่อก่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้เกี่ยวข้อง

1.4 ขอบเขตของการศึกษา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ศึกษาถึง เรื่องปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจจรดโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กฎกระทรวง และระเบียบข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง ศึกษาเฉพาะคุ้มครองผู้บริโภคในส่วนที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจจรดโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับคุณสมบัติของผู้ประกอบการความสามารถของพนักงานขับรถ ระยะเวลาในการปฏิบัติงาน และการขอใบอนุญาตขับขี่ของพนักงานขับรถ รวมถึงศึกษามาตรการกฎหมายด้านความปลอดภัยในการคุ้มครองผู้ใช้บริการตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 รวมทั้งหลักกฎหมายของต่างประเทศที่เกี่ยวข้อง

1.5 วิธีดำเนินการศึกษา

ในการศึกษาวิจัยโดยใช้วิธีวิจัยเอกสาร (Documentary Research) ซึ่งได้ข้อมูลจากหนังสือ ตำรา บทความ งานวิจัย คำพิพากษาของศาล ตำบฏกฎหมาย โดยเป็นแนวทางของกฎหมายทั้งของประเทศไทยและต่างประเทศ เพื่อให้ทราบถึงสภาพปัญหาและนำมาวินิจฉัยเรียบเรียงเพื่อให้ง่ายต่อการทำความเข้าใจ

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.6.1 ทำให้ทราบถึงวิวัฒนาการ ประวัติ ความเป็นมา ความหมาย และแนวคิดเกี่ยวกับการประกอบการประกอบธุรกิจจรดโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง และหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองสิทธิของผู้ใช้บริการ

1.6.2 ทำให้ทราบถึงกฎหมาย ระเบียบ และอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจจรดโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง รวมทั้งมาตรการควบคุมกำกับดูแลและคุ้มครองผู้ประกอบการธุรกิจจรดโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง

1.6.3 ทำให้ทราบถึงมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจจรดโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง เพื่อจะเป็นการคุ้มครองผู้ใช้บริการตามหลักกฎหมายของประเทศไทยและต่างประเทศ

1.6.4 ทำให้ทราบถึงวิเคราะห์ปัญหากฎหมายและผลกระทบเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจ ตลอดจนผู้เกี่ยวข้อง ทั้งนี้เพื่อเป็นการคุ้มครองผู้ใช้บริการ

1.6.5 ทำให้ทราบแนวทางแก้ไขปัญหากฎหมายที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจจรดโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง และพนักงานขับรถทั้งนี้เพื่อให้การบริการที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น

1.7 นิยามศัพท์เฉพาะ

ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ได้ให้ความหมายของ “คัสซี” ไว้ดังต่อไปนี้ คัสซี หรือ แชสซี (Chassis) หมายความว่า โครงสร้างของรถยนต์ตามความยาวตัวรถ ทำด้วยโลหะแข็งแรง ซึ่งไม่รวมถึงตัวถังเครื่องยนต์ และล้อ