

บทที่ 3

มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถโดยสารรับจ้าง แบบไม่ประจำทาง

ก่อนที่จะศึกษาถึงมาตรการทางกฎหมายในการประกอบธุรกิจรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ตามกฎหมายต่างประเทศและประเทศไทยนั้น โดยศึกษาถึงมาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับตัวบุคคลผู้ที่จะประกอบธุรกิจรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางรวมทั้งตัวบุคคลผู้เป็นพนักงานขับรถ และศึกษากฎหมายคุ้มครองสิทธิของผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางที่ใช้บริการดังกล่าว โดยจะศึกษาตามหลักกฎหมายขนส่งทางบก กฎหมายรถยนต์ และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าว รวมทั้งกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค ซึ่งเป็นมาตรฐานในการกำหนดเกณฑ์การคุ้มครองผู้ใช้บริการและนำมากำหนดมาตรฐานในการคุ้มครองผู้ใช้บริการประเทศของตน เพื่อใช้ศึกษาเปรียบเทียบวิเคราะห์ประเด็นปัญหาของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ต่อไป

3.1 มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางของประเทศไทย

จากการศึกษาถึงปัญหากฎหมายที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง เมื่อพิจารณาแล้วเห็นได้ว่าการประกอบธุรกิจรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางเป็นการประกอบธุรกิจการค้าบริการที่มีลักษณะเป็นการบริการสาธารณะที่รัฐต้องจัดการควบคุมดูแลเพื่อให้ผู้ใช้บริการในการที่จะเดินทางอย่างสะดวก เหมาะสมเพียงพอและปลอดภัย ดังจะกล่าวถึงมาตรการทางกฎหมายต่างที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาต่อไป

3.1.1 มาตรการที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถโดยสารรับจ้างตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

เมื่อการขนส่งมีความสำคัญเพื่อประโยชน์สาธารณะ ดังนั้นรัฐจึงต้องเข้ามาจัดการโดยอาศัยกฎหมายที่รัฐเป็นผู้ออกใช้บังคับ เพื่อให้การจัดการให้เกิดความชัดเจนแน่นอนในการเข้าสู่ฐานะผู้ใช้บริการขนส่งของผู้ประกอบธุรกิจที่ดำเนินธุรกิจภายในประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริการมีมาตรฐานเพื่อสวัสดิภาพของผู้ใช้บริการ ในหัวข้อนี้จะได้ศึกษาถึงมาตรการทาง

กฎหมายเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งที่เป็นเอกชน รัฐวิสาหกิจกับรัฐหรือองค์กรฝ่ายปกครองของรัฐ ในความสัมพันธ์ดังกล่าวที่รัฐได้อาศัยมาตรการทางกฎหมาย ไม่ว่าจะ เป็นพระราชบัญญัติ พระราชกฤษฎีกา พระราชกำหนด กฎกระทรวง ประกาศ ระเบียบต่างๆ ที่ออก ใช้บังคับผ่านองค์กรฝ่ายบริหารหรือฝ่ายปกครองของรัฐ เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการ วางระเบียบและควบคุมดูแลให้การระดมผู้ประกอบการขนส่งเป็นไปในแนวทางที่รัฐเห็นว่าเหมาะสม สอดคล้องกับแนวนโยบายแห่งรัฐและเพื่อเป็นการคุ้มครองสิทธิของประชาชนให้เกิดความสงบเรียบร้อยในประเทศ

3.1.1.1 ประเภทของรถโดยสารที่ใช้ให้บริการในการประกอบการกิจการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง

ธุรกิจการขนส่งด้วยรถโดยสารมีความสำคัญทั้งทางตรง และทางอ้อม ต่อเศรษฐกิจของประเทศ ในทางตรงนั้น มีผู้มีงานทำในธุรกิจการขนส่งผู้โดยสารเกือบ 600,000 คนทั่วประเทศ³⁶ หรือเกือบร้อยละ 2 ของผู้มีงานทำทั้งหมดในประเทศ ส่วนในทางอ้อมนั้น การขนส่งผู้โดยสารมีความสำคัญอย่างมากต่อความสามารถในการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมของประชาชน การขนส่งผู้โดยสารเป็นปัจจัยหลักที่เอื้อให้ประชาชนสามารถเข้าสู่แหล่งงานและแหล่งกิจกรรมต่างๆ ที่มีความจำเป็นต่อชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารแบ่งตามมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบก (กฎกระทรวง ฉบับที่ 4 มีดังนี้)

1) ประเภทรถโดยสารมาตรฐาน 1 ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522³⁷

รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 1 คือ รถปรับอากาศพิเศษ คือ รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร ที่มีการกำหนดห้องผู้โดยสารเป็นสัดส่วนแยกจากห้องผู้ขับรถ ซึ่งรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งเกิน 30 ที่นั่ง โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารอื่น ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรถโดยสารมีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ สำหรับที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่มอุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์นั้น จะมีหรือไม่มีก็ได้ แต่ไม่มีห้องสุขภัณฑ์

รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งเกิน 30 ที่นั่ง และมีที่สำหรับผู้โดยสารอื่นซึ่งคัสซีเป็นคัสซีรถโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ สำหรับที่เก็บ

³⁶ สำนักงานสถิติแห่งชาติ. ข้อมูลผู้มีงานทำในไตรมาส 3 ปี 2547

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

สัมภาระ อุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์นั้น จะมีหรือไม่ก็ได้ แต่ไม่มีที่สำหรับเตรียมอาหาร และเครื่องคั้ม และห้องสุขภัณฑ์

รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งตั้งแต่ 21 ถึง 30 ที่นั่ง โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืน ซึ่งมีคัสซี เป็นคัสซีรถโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถสำหรับที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องคั้ม อุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์ จะมีหรือไม่ก็ได้ แต่ไม่มีห้องสุขภัณฑ์

รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งตั้งแต่ 21 ถึง 30 ที่นั่ง และมีที่สำหรับผู้โดยสารยืนซึ่ง มีคัสซี เป็นคัสซีรถโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ

สำหรับที่เก็บสัมภาระ อุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์นั้น จะมีหรือไม่ก็ได้ แต่ไม่มีที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องคั้ม และห้องสุขภัณฑ์

รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งไม่เกิน 20 ที่นั่ง โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืน ซึ่งคัสซี จะเป็นคัสซีรถโดยสาร หรือไม่มีก็ได้มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ จะมีที่เก็บสัมภาระด้วยหรือไม่ก็ได้

หมายความว่า รถที่มีคัสซี เป็นคัสซีรถโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายรถโดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืน มีเครื่องปรับอากาศ มีที่เก็บสัมภาระไว้โดยเฉพาะ มีที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องคั้ม มีอุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์ และมีห้องสุขภัณฑ์

2) ประเภทรถโดยสารมาตรฐาน 2 ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก

พ.ศ. 2522³⁸

รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 2 จะเป็นรถปรับอากาศ โดยแยกเป็นรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งเกิน 30 ที่นั่ง โดยไม่มีกำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืน ซึ่งมีคัสซีรถโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือด้านท้ายของรถ และมีที่สำหรับเก็บสัมภาระ จะมีอุปกรณ์เครื่องเสียงหรือไม่ก็ได้ แต่ไม่มีที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องคั้ม และไม่มีห้องสุขภัณฑ์ แต่สำหรับรถโดยสารที่มีจำนวนที่นั่งเกิน 30 ที่นั่ง และมีที่สำหรับผู้โดยสารสำหรับยืน ซึ่งมีทางขึ้นลงด้านข้างหรือท้ายรถเท่านั้น

สำหรับรถโดยสารที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งตั้งแต่ 21 ถึง 30 ที่นั่ง มีทั้งไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืน และมีที่สำหรับผู้โดยสารยืน ซึ่งมีคัสซี เป็นคัสซีรถโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือด้านหลังของรถ

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

สำหรับที่เก็บสัมภาระที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม อุปกรณ์ให้เสียง และประชาสัมพันธ์จะมีหรือไม่ก็ได้แต่ไม่มีห้องสุขภัณฑ์

สำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งไม่เกิน 20 ที่นั่ง โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืน ซึ่งคัสซีจะเป็นคัสซีรถโดยสาร หรือไม่มีก็ได้ มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือด้านท้ายของรถ จะมีที่เก็บสัมภาระด้วยหรือไม่ก็ได้

3) ประเภทรถโดยสารมาตรฐาน 3 ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522³⁹

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

สำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งตั้งแต่ 21 ถึง 30 ที่นั่ง และมีที่สำหรับผู้โดยสารยืน ซึ่งคัสซี เป็นคัสซีรถโดยสาร หรือไม่มีก็ได้ มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือด้านท้ายของรถ ไม่มีที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์ และรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งตั้งแต่ 21 ถึง 30 ที่นั่ง โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืน ซึ่งคัสซีเป็นคัสซีรถโดยสารหรือไม่มีก็ได้ มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือด้านท้ายของรถ มีที่เก็บสัมภาระ แต่ไม่มีที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์

สำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งตั้งแต่ 13 ถึง 24 ที่นั่ง โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืน ซึ่งคัสซี เป็นคัสซีรถโดยสาร หรือไม่มีก็ได้ มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือด้านท้ายของรถ และจะมีที่เก็บสัมภาระหรือไม่ก็ได้

สำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งไม่เกิน 12 ที่นั่ง โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืน ซึ่งคัสซี เป็นคัสซีรถโดยสาร หรือ ไม่มีได้มีทางขึ้นลงด้านข้าง 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 ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์ รถสองชั้นที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรถโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้าง และมีทางขึ้นลงชั้นบนภายในตัวรถอย่างน้อยหนึ่งทาง โดยชั้นล่าง กำหนดให้มีที่สำหรับผู้โดยสารยืน ไม่มีที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์⁴⁰

จากการศึกษาพบว่าประเภทของรถโดยสารรับจ้างที่ให้บริการนั้นร้อยละ 42 ของรถโดยสารทั้งหมดเป็นรถปรับอากาศพิเศษ มาตรฐาน 1 จำนวนรองลงมา คือ รถโดยสารสองชั้น มาตรฐาน 4 และรถโดยสารธรรมดา มาตรฐาน 3 ตามลำดับ ส่วนประเภทในการให้บริการของกลุ่มรถโดยสารรับจ้าง ซึ่งเป็นลักษณะของการให้บริการเพื่อการรับจ้าง เพื่อการจ้างเหมา และทัศนจร และส่วนหนึ่งเป็นการให้บริการ เป็นการรับรองการเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย⁴¹

3.1.2 ผู้เกี่ยวข้องและหลักเกณฑ์การอนุญาตในการประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง

จากการที่ปัจจุบันปัญหาในเรื่องที่เกี่ยวกับผู้ที่ประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ได้รับใบอนุญาตในการประกอบธุรกิจดังกล่าวนี้สำหรับหลักเกณฑ์การอนุญาตจะต้องเป็นไปตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อเป็นการควบคุมและตรวจสอบการประกอบธุรกิจรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง

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

⁴¹ สถาบันขนส่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (2548). โครงการศึกษาเพื่อกำหนดยุทธศาสตร์เชิงรุกในการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาขนส่งทางบก รายงานฉบับสมบูรณ์. หน้า 38.

3.1.2.1 การประกอบธุรกิจให้บริการโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง

การประกอบธุรกิจให้บริการขนส่งคนโดยสารมีความสำคัญ เพื่อประโยชน์สาธารณะดังนั้นรัฐจึงต้องเข้ามาจัดการ โดยอาศัยกฎหมายที่รัฐเป็นผู้ออกใช้บังคับ เพื่อให้เกิดความชัดเจนแน่นอน ในการสู่ฐานะผู้ให้บริการขนส่งของผู้ประกอบธุรกิจที่ดำเนินธุรกิจภายในประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริการมีมาตรฐาน เพื่อสวัสดิภาพของผู้ใช้บริการ จากการศึกษาถึงมาตรการทางกฎหมาย ที่เกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบธุรกิจขนส่งที่เป็นเอกชนกับรัฐ ในความสัมพันธ์ดังกล่าวนี้รัฐได้อาศัยมาตรการทางกฎหมาย ไม่ว่าจะเป็น พระราชบัญญัติ พระราชกฤษฎีกา พระราชกำหนด กฎกระทรวง ประกาศ ระเบียบต่างๆ ที่ออกใช้บังคับผ่านองค์กรฝ่ายบริหารหรือฝ่ายปกครองของรัฐ เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการวางระเบียบ และควบคุมดูแลให้การประกอบธุรกิจขนส่ง เป็นไปในแนวทางที่สอดคล้องกับแนวนโยบายแห่งรัฐ และเพื่อเป็นการคุ้มครองสิทธิของประชาชน

3.1.2.2 หลักเกณฑ์การขอใบอนุญาตผู้ประกอบธุรกิจให้บริการโดยสารรับจ้าง

ทั้งนี้ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้แบ่งการประกอบธุรกิจการขนส่งทางถนน โดยการแบ่งการขนส่งทางถนนออกเป็น 2 ประเภท ตามลักษณะภูมิศาสตร์และการแบ่งการขนส่งทางถนน ออกเป็นในลักษณะการประกอบธุรกิจ กล่าวคือ การขนส่งผู้โดยสารโดยทางถนนระหว่างจังหวัดที่เป็นการขนส่งภายในประเทศ 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 ใบอนุญาตประกอบธุรกิจขนส่งมีสี่ประเภท คือ⁴³

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

⁴² ทศนิยม สิริวิญญู. (2547). กฎข้อบังคับในการจัดระเบียบการขนส่ง. หน้า 2.

⁴³ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 27.

ในส่วนของใบอนุญาตได้มีข้อกำหนดไว้ว่าใบอนุญาตประกอบธุรกิจขนส่งประจำทาง ใบอนุญาตประกอบธุรกิจขนส่งไม่ประจำทาง หรือใบอนุญาตประกอบธุรกิจขนส่งโดยรถยนต์เล็กให้ใช้เป็นใบอนุญาตประกอบธุรกิจขนส่งส่วนบุคคลได้⁴⁴ และยังมีห้ามผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจขนส่งใช้รถผิดประเภทตามที่ระบุไว้ เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากนายทะเบียนเป็นครั้งคราว ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนด⁴⁵

3.1.2.3 หลักเกณฑ์คุณสมบัติของผู้ขออนุญาตประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง

ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดคุณสมบัติของผู้ขออนุญาตประกอบกิจการขนส่งรถรับจ้าง ทั้งนี้ในการประกอบธุรกิจการขนส่งทางบกทุกประเภทจะต้องได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนก่อน ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 23 ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบธุรกิจขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยรถยนต์เล็ก หรือการขนส่งส่วนบุคคล เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียน หลักเกณฑ์การขออนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตาม หลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง⁴⁶ โดยในมาตรา 24 ได้กำหนดคุณสมบัติของผู้ประกอบธุรกิจขนส่งประจำทางหรือไม่ประจำทาง และรถยนต์เล็กไว้ว่า⁴⁷

- 1) ต้องมีสัญชาติไทย (กรณีเป็นบุคคลธรรมดา)
- 2) กรณีเป็นห้างหุ้นส่วนจดทะเบียน บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชน จำกัด สำหรับห้างหุ้นส่วนจดทะเบียนในกรณีที่เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญนิติบุคคล เป็นหุ้นส่วนทั้งหมด ต้องมีสัญชาติไทย และในกรณีที่เป็นห้างหุ้นส่วนจำกัด ผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย และทุนของห้างหุ้นส่วนจำกัดนั้น ไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ด ต้องเป็นของผู้เป็นหุ้นส่วนซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาและมีสัญชาติไทย และในกรณีที่เป็นบริษัทจำกัด กรรมการบริษัทจำนวนไม่น้อยกว่า กึ่งหนึ่งต้องมีสัญชาติไทย และทุนของบริษัทจำกัดนั้น ไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดต้องเป็นของผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาและมีสัญชาติไทย หรือต้องเป็นของห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัดหรือบริษัทจำกัด หรือต้องเป็นของกระทรวง ทบวง กรม กรุงเทพมหานคร องค์การบริหารส่วนจังหวัด 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.

ตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ หรือองค์การของรัฐตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งองค์การของรัฐบาลหรือตามกฎหมายว่าด้วยการนั้นๆ และบริษัทจำกัดนั้นต้องไม่มีข้อบังคับ อนุญาตให้มีการออกหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ และในกรณีที่บริษัทมหาชนจำกัด กรรมการบริษัทจำนวนไม่น้อยกว่า กึ่งหนึ่งต้องมีสัญชาติไทย และทุนของบริษัทมหาชนจำกัด นั้นไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมดต้องเป็นของผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นบุคคลธรรมดา และมีสัญชาติไทย

ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัดเป็นห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน 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 เปิดช่องให้ผู้ที่มีความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับการบริหารจัดการขนส่งเข้ามาประกอบธุรกิจขนส่งทางถนนได้ ในกรณีผู้ประกอบธุรกิจขนส่งคนโดยสารไม่ประจำทาง

สำหรับหน้าที่ของผู้ประกอบธุรกิจขนส่งทางบกไม่ว่าจะเป็น การขนส่งประเภทใดจะต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยผู้ประกอบธุรกิจจะต้องจัดให้มีสมุดประจำรถ ประวัติของผู้ประจำรถและจะต้องทำรายงานการขนส่ง และอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่ง⁴⁹ ในส่วนด้านความปลอดภัยผู้ประกอบธุรกิจจะต้องจัดให้มีอุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง⁵⁰ แต่สำหรับผู้ประกอบธุรกิจขนส่งไม่ประจำทางหรือที่เรียกว่ารถโดยสารรับจ้าง คือ ผู้ประกอบธุรกิจจะต้องไม่แข่งผลประโยชน์กับผู้ประกอบธุรกิจที่ได้รับอนุญาตขนส่งประจำทาง และไม่ขนส่งลักษณะเดียวหรือคล้ายกับผู้ประกอบธุรกิจขนส่งประจำทาง⁵¹ แต่ในเรื่องหลักประกันความเสียหายผู้ประกอบธุรกิจจะต้องวางหลักทรัพย์ (พันธบัตรเงินสด หรือสัญญาประกันภัย) สำหรับชดเชยค่าเสียหายที่เป็นค่าใช้จ่ายเบื้องต้น เพื่อประกันความ

⁴⁸ กฎกระทรวง ฉบับที่ 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 หรือผู้ซึ่งประกอบธุรกิจขนส่งต้องรับผิดชอบ เนื่องจากการขนส่งของตน โดยหลักทรัพย์นี้ไม่อยู่ในความรับผิดชอบแห่งการบังคับคดี⁵²

กรณีนี้ ผู้ประกอบธุรกิจให้บริการขนส่งผู้โดยสาร และผู้ว่าจ้างสามารถตกลง ราคาและระดับการให้บริการกันได้เอง ประกอบกับผู้ประกอบธุรกิจให้บริการขนส่งผู้โดยสาร ไม่ประจำทาง ก็มีจำนวนมากจึงทำให้มีการแข่งขันอย่างเสรีอยู่แล้วทั้งในแง่คุณภาพการให้บริการ และราคา ดังนั้นภาครัฐจึงไม่ควรเข้าไปแทรกแซง โดยเฉพาะในแง่ของคุณภาพการให้บริการ และราคา เพราะจะทำให้เกิดความไม่มีประสิทธิภาพทางเศรษฐศาสตร์โดยไม่จำเป็น ทั้งนี้ผู้บริโภคที่ ได้รับความไม่เป็นธรรมจากการให้บริการอาจร้องเรียนกับสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครอง ผู้บริโภคได้ อย่างไรก็ดี ภาครัฐยังคงต้องกำกับดูแลในแง่ของความปลอดภัย และ ความรับผิดชอบต่อสังคมโดยรวมในแง่อื่นๆ เช่น การประกันภัย ฯลฯ ในลักษณะเดียวกับผู้ประกอบธุรกิจขนส่งรถ โดยสารประจำทาง ทั้งนี้ อนุญาตให้ผู้ประกอบธุรกิจขนส่งสามารถเข้าสู่ตลาดนี้ได้อย่างเสรี แต่มีการกำหนดคุณสมบัติของผู้ประกอบธุรกิจขนส่ง คล้ายกับการขนส่งผู้โดยสารประจำทาง

3.1.3 หน้าที่ของผู้ประกอบธุรกิจให้บริการขนส่งผู้โดยสาร และหน่วยงานที่รับผิดชอบในการ กำกับดูแลการประกอบกิจการธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง

การขนส่งผู้โดยสารเป็นธุรกิจการให้บริการที่มีความสำคัญ และมีความจำเป็นต่อการ ดำเนินชีวิตประจำวันของประชาชน และถือว่าเป็นกิจการสาธารณูปโภค โภคที่รัฐจำเป็นต้องยื่นมือ เข้ามาบีบบทบาทและควบคุม เพื่อให้มาตรฐานและคุณยุดิธรรมทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ความจำเป็นที่รัฐ ต้องเข้ามาควบคุมดูแล เพื่อให้การบริการได้มาตรฐานและสอดคล้องกับความต้องการของผู้บริโภค การควบคุมด้านการดำเนินงาน โดยควบคุมการให้บริการที่ปลอดภัยและยุติธรรม

3.1.3.1 หน้าที่ของการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง

หน้าที่ของการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง มีผลดี ต่อผู้ประกอบธุรกิจ พนักงานขับรถ แล้วที่สุดผลกระทบย่อมเกิดขึ้นกับผู้ใช้บริการซึ่งเป็นผู้บริโภค จากการบริการนั้นด้วย ดังนั้นการประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางมี ความสำคัญต่อสภาพสังคมเศรษฐกิจของประเทศนั้นๆ และการสร้างมาตรการทางกฎหมายเข้ามา ควบคุมดูแลให้การประกอบธุรกิจดังกล่าวรัฐสามารถควบคุมดูแล อันเป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการ ได้ดังนี้

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



1) หน้าที่ของการขนส่งผู้โดยสาร⁵³

หน้าที่ของการขนส่งผู้โดยสาร การขนส่งผู้โดยสารทำหน้าที่ผลิตบริการเพื่อบำบัดความต้องการของมนุษย์ ในการเดินทางจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งให้เกิดอรรถประโยชน์ด้านเวลาและสถานที่ขึ้น กล่าวคือการขนส่งผู้โดยสารไม่ได้ทำให้ผู้โดยสารที่ขนย้ายเกิดคุณค่าหรืออรรถประโยชน์ด้านรูปธรรมเพิ่มขึ้นเลย มีแต่ทำให้ผู้โดยสารที่ถูกขนย้ายมีสภาพทางรูปธรรมแย่ลงกว่าเดิมหรือเท่าเดิม แต่การขนส่งผู้โดยสารจะทำหน้าที่ในการเคลื่อนย้ายบุคคลให้เกิดอรรถประโยชน์ด้านเวลาและสถานที่โดยทำให้ผู้ใช้บริการได้รับประโยชน์เพิ่มจากสถานที่เคลื่อนย้ายไปและไปถึงที่หมาย ตามเวลาที่เป็นประโยชน์ตามต้องการ จึงเห็นได้ว่าการขนส่งผู้โดยสารทำหน้าที่เสมือนสะพานเชื่อมการเดินทางของบุคคลจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งตามความประสงค์ของผู้เดินทางเพื่อให้เกิดอรรถประโยชน์ด้านเวลาสถานที่

2) หน้าที่ของการขนส่งผู้โดยสารที่มีต่อเศรษฐกิจของประเทศ⁵⁴

ประกอบธุรกิจโดยโดยสารไม่ประจำทางมีความสำคัญทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อเศรษฐกิจของประเทศ เนื่องจากการขนส่งผู้โดยสารเป็นปัจจัยพื้นฐาน (Infrastructure) ในการพัฒนาประเทศซึ่งเป็นการรับขนคนโดยสารในแต่ละคราวเป็นจำนวนมากและให้ความสะดวกและรวดเร็วแก่ผู้ใช้บริการในการเดินทางและเป็นการขนส่งที่ช่วยลดค่าใช้จ่ายค่าน้ำมันแล้วจึงอาจกล่าวได้ว่าความสำคัญของการขนส่งผู้โดยสารที่มีต่อเศรษฐกิจของประเทศได้ดังต่อไปนี้

(1) ทำให้เกิดการกระจายรายได้และลดปัญหาการว่างงานเพราะการประกอบธุรกิจโดยโดยสารไม่ประจำทางถือเป็นการสร้างงานให้กับผู้ประกอบการอาชีพพนักงานขับรถและเนื่องจากการขนส่งคนโดยสารทำการเคลื่อนย้ายแรงงานที่จากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งที่ต้องการแรงงานเป็นจำนวนมาก

(2) ทำให้นักธุรกิจสามารถเดินทางติดต่อค้าขายกันได้ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ยังมีการจัดงานมหกรรมแสดงสินค้านานาชาติขึ้นที่ใด การขนส่งคนโดยสารจะรับส่งขนส่งนักธุรกิจจากการทุกมุมโลกไปชมงาน ทำให้เกิดการค้าขายกันขึ้น เป็นผลให้เศรษฐกิจของประเทศดีขึ้น

(3) การขนส่งคนโดยสารทำรายได้ให้กับประเทศอย่างมหาศาล เนื่องจากมีผู้นิยมเดินทางท่องเที่ยวมากขึ้น การขนส่งคนโดยสารจะขนส่งนักท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่

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

⁵⁴ นันทน์ภัส ตั้งมั่นยุติธรรม. (2549). ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน. หน้า 27-28.

ต้องการ ซึ่งการท่องเที่ยวนั้นทำให้เกิดรายได้ในด้านอื่นๆ ตามมาด้วย (Multiplier Effect) เช่นรายได้จากอาหารเครื่องดื่ม รายได้จาก การจองสินค้านำเที่ยว เป็นต้น

(4) การขนส่งคนโดยสารทำให้เกิดการร่วมมือทางเศรษฐกิจและการลงทุน โดยการขนส่งผู้โดยสารช่วยให้มีการลงทุนทั้งทางตรงและทางอ้อม การลงทุนทางตรงนั้น การขนส่งคนโดยสารเป็นธุรกิจหนึ่งที่ต้องลงทุน ในขณะที่เดียวกันก็อาจขนย้ายนักธุรกิจต่างชาติเข้ามาลงทุนในประเทศอันเป็นการลงทุนทางอ้อม นอกจากนี้ยังก่อให้เกิดความร่วมมือในการลงทุนร่วมกันระหว่าง การขนส่งคนโดยสารภายในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งเป็นการร่วมมือในทางเศรษฐกิจของประเทศอีกด้วย

3) หน้าที่ของการขนส่งคนโดยสารที่มีต่อสังคม

การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและความเจริญของนั้น นับเป็นได้ว่าเป็นผลมาจากการขนส่งเป็นความสำคัญของการขนส่งคนโดยสารที่มีต่อสังคมพิจารณาได้คือ

(1) การขนส่งคนโดยสารทำให้การติดต่อสะดวกรวดเร็ว ประชาชนสามารถตั้งถิ่นฐานกระจายไกลออกไปก่อให้เกิดชุมชนใหม่ๆ ขึ้นตามชานเมืองอันเป็นการขยายเมือง เช่นปัจจุบันประชาชนนิยมตั้งบ้านเรือนแถบชานเมืองมากขึ้น ไม่จำเป็นต้องมาแออัดกันอยู่ในใจกลางเมือง ลักษณะของการเปลี่ยนแปลงนี้ทำให้อาณาบริเวณของเมืองขยายออกไปมากขึ้น

(2) การขนส่งคนโดยสารช่วยให้การติดต่อระหว่างชุมชนเป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็วไม่ว่าจะเป็นชุมชนระหว่างชุมชนระหว่างชนบทกับเมือง หรือระหว่างเมืองกับเมือง หรือภายในเมืองเดียวกันทำให้ลดการแบ่งแยกของสังคมหรือลดความรู้สึกของประชาชนในลักษณะที่ถูกแบ่งแยกให้ห่างจากกัน

(3) การขนส่งคนโดยสารทำให้สามารถกระจายสถานศึกษาไปยังท้องถิ่นต่างๆ ได้อย่างเหมาะสม เช่น สมัยก่อนวิทยาลัยและมหาวิทยาลัยจะมีอยู่ในกรุงเทพฯ เท่านั้นแต่ปัจจุบันนี้เนื่องจากการขนส่งสะดวก วิทยาลัยและมหาวิทยาลัยก็ได้รับการขยายไปตามภูมิภาคต่างๆ เพื่อให้ประชาชนได้เข้าถึงการศึกษา อันเป็นการสร้างความเจริญทางการให้แก่ภาคต่างๆ ของประเทศ ความเดินทางช่วยให้ประชาชนหรือนักศึกษาสามารถเดินทางไปแสวงหาวิชาความรู้ตามสถาบันการศึกษาดังนั้น มาตรฐานการศึกษาของประชาชน โดยทั่วไปจะได้รับการปรับปรุงให้สูงขึ้น⁵⁵

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

(4) การขนส่งคนโดยสารช่วยให้มาตรฐานการครองชีพดีขึ้น เนื่องจากการขนส่งคนโดยสาร สามารถขนย้ายแรงงานจากที่หนึ่งไปทำงานอีกที่หนึ่งภายในท้องถิ่นหรือต่างท้องถิ่นได้ทำให้ประชาชนมีงานทำมากขึ้น มีรายได้เพิ่มขึ้นและมีมาตรฐานการครองชีพดีขึ้นด้วย

(5) การขนส่งคนโดยสารช่วยให้เกิดการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมซึ่งกันและกันเนื่องจาก การขนส่งคนโดยสารทำให้เกิดการเดินทางไปมาสะดวกรวดเร็ว จึงมีการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมซึ่งกันและกันระหว่างท้องถิ่นขึ้น เช่นมีการนำนาฏศิลป์ไทยไปเผยแพร่ยังประเทศต่างๆ เป็นต้น⁵⁶

(6) การขนส่งคนโดยสารช่วยให้การปกครองเป็นไปด้วยดี เนื่องจากการขนส่งคนโดยสาร สามารถทำให้การติดต่อระหว่างชุมชนเป็นไปได้อย่างสะดวกรวดเร็วเป็นเหตุให้นโยบายต่างๆ ของรัฐบาลสามารถไปถึงประชาชนในชุมชนต่างๆ ได้อย่างรวดเร็วก่อให้เกิดการเข้าใจในการปกครอง

(7) การขนส่งคนโดยสารช่วยให้ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศดีขึ้น เนื่องจากการขนส่งคนโดยสารสามารถขนส่งผู้นำทางการเมืองหรือการทหาร ไปเจริญความสัมพันธ์กับต่างประเทศได้อย่างรวดเร็ว ก่อให้เกิดความสัมพันธ์ระหว่างประเทศอย่างแน่นแฟ้นดังกรณีการที่กรมขนส่งทางบกได้ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการเจรจาและดำเนินการด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศทั้งในกรอบทวิภาคีและพหุภาคีทำให้เกิดการเปิดเสรีของผู้ประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าไทย-ลาว ทำให้มีการเปิดการเดินทางโดยสารประจำทางระหว่างประเทศและอำนวยความสะดวกในการสัญจรของบุคคลและยานพาหนะไทย-ลาว ทำให้รถยนต์ส่วนบุคคลของประเทศไทยสามารถเดินทางผ่านเข้า-ออก ระหว่างประเทศไทย-ลาว โดยขอรับหนังสืออนุญาตขั้บรถระหว่างประเทศได้ที่กรมขนส่งทางบก หรือสำนักงานขนส่งจังหวัดทั่วประเทศ⁵⁷

3.1.3.2 มาตรการควบคุมและจัดระเบียบการขนส่งโดยรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง

ภายใต้พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กรมการขนส่งทางบก มีบทบาทและหน้าที่ในการควบคุมและจัดระเบียบการขนส่ง คน สัตว์ และสิ่งของโดยทางบกที่ใช้รถเป็นยานพาหนะ ทั้งการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก และการขนส่งส่วนบุคคล เพื่อให้การขนส่งเกิดความรวดเร็ว มีประสิทธิภาพให้บริการที่ดีพอปลอดภัย ประหยัด เป็นธรรมและเอื้อต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม

⁵⁶ บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. เล่มเดิม. หน้า 9.

⁵⁷ นันทน์ภัส ตั้งมันยุติธรรม. เล่มเดิม. หน้า 29.

รถโดยสารไม่ประจำทางเป็นรถที่ใช้รับจ้างขนส่งคนโดยสารประเภทหนึ่งซึ่งไม่มีการจำกัดเส้นทางมีบทบาทสูงในการรับส่งนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ การรับส่งพนักงานของโรงงานอุตสาหกรรมมรมต่างๆ ตลอดจนการเดินทางทำธุระทั่วไปของประชาชน ซึ่งหากรถดังกล่าวมีปริมาณที่เหมาะสม มีมาตรฐานด้านตัวรถและบริการที่ดี ก็จะเป็นผลดีต่อภาพรวมเศรษฐกิจการขนส่งของประเทศ ประกอบกับนับตั้งแต่ พ.ศ. 2530 เป็นต้นมา รัฐบาลได้สนับสนุนและมีนโยบายส่งเสริมด้านการท่องเที่ยว โดยพยายามให้ทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศได้ท่องเที่ยวในประเทศไทยมากขึ้น จึงทำให้จำเป็นมีรถโดยสารไม่ประจำทางที่มีคุณภาพดีในจำนวนที่เพียงพอสำหรับให้บริการนักท่องเที่ยวและประชาชนทั่วไปดังนั้นจึงจำเป็นที่จะต้องกำหนดกรอบนโยบายและแนวทางการพัฒนาการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสารที่สำคัญดังนี้

1) มาตรการควบคุมและการจัดระเบียบรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง

การปรับปรุงพิจารณา กำหนดจำนวนรถที่เหมาะสมอยู่เป็นประจำ โดยดำเนินการวิเคราะห์ ศึกษา ปรับปรุง จำนวนรถโดยสารไม่ประจำทางที่เหมาะสมของแต่ละจังหวัดทุกๆ 2 ปี เพื่อให้ได้ข้อมูลในการประกอบธุรกิจพิจารณาอนุญาตใหม่ หรือขอเพิ่มรถ เพื่อให้จำนวนสอดคล้องใกล้เคียงกับความต้องการการใช้รถโดยสารไม่ประจำทางของแต่ละจังหวัดให้มากที่สุด เพื่อลดการสูญเสียทางเศรษฐกิจ และป้องกันการนำรถไปใช้แก่งแย่งผลประโยชน์กับรถประจำทาง

การจัดทำฐานข้อมูลผู้ประกอบการขนส่งและผู้ขับรถให้สมบูรณ์เพื่อจัดเก็บประวัติการขนส่ง การกระทำผิดกฎหมาย สำหรับใช้เป็นฐานข้อมูลประกอบธุรกิจพิจารณาอนุญาตต่าง ๆ ตลอดจนการใช้พิจารณากำหนดนโยบายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถโดยสารไม่ประจำทาง⁵⁸

2) มาตรการในการพัฒนาการประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง

ปัจจุบันแหล่งรายได้ที่สำคัญของประเทศ มาจากอุตสาหกรรมส่งออกและการท่องเที่ยวซึ่งรถโดยสารไม่ประจำทาง มีความสัมพันธ์โดยตรงกับการท่องเที่ยวเป็นอย่างมาก เนื่องจากเป็นยานพาหนะที่อยู่คู่กันกับนักท่องเที่ยวตลอดเวลา ที่ท่องเที่ยวในประเทศไทยจนกว่าการเดินทางกลับ ดังนั้นจึงจะต้องมีแนวทางการพัฒนาการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสาร ดังนี้

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

(1) มาตรการในการพัฒนาบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง

การพัฒนาบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง เพื่อเป็นการวางรากฐานการพัฒนาการขนส่งของประเทศ ให้มีความเข้มแข็ง ยั่งยืน สามารถดำเนินธุรกิจ หรือปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงมีแนวทางในการพัฒนาผู้ประกอบการธุรกิจขนส่ง โดยการให้ความรู้ต่างๆ เช่น การวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่ง การประกอบธุรกิจขนส่งระหว่างประเทศ การบริหารจัดการ การใช้เทคโนโลยีด้านการสื่อสาร เพื่อให้การขนส่งมีประสิทธิภาพ ผ่านการอบรมสัมมนาเครือข่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ ขณะเดียวกันพนักงานขับรถซึ่งถือเป็นบุคลากรที่สำคัญในการขนส่งนั้น กรมการขนส่งทางบกได้ส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพของผู้ขับรถ ให้มีความรู้ความสามารถในการขับรถอย่างปลอดภัย ควบคู่กับจิตสำนึกและคุณธรรมในการขับรถ การใช้เครื่องมือสื่อสาร การป้องกันอุบัติเหตุ นอกจากนี้ ยังส่งเสริมให้ผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งฝึกอบรมให้เป็นพนักงานขับรถมืออาชีพ ซึ่งเริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี พ.ศ. 2542 เป็นต้นมา และยังมีแนวทางจัดทำฐานข้อมูลพนักงานขับรถให้สมบูรณ์เพื่อควบคุมพฤติกรรมพนักงานขับรถ

(2) มาตรการสนับสนุนให้รู้จักใช้รถและเทคโนโลยีที่เหมาะสมในการขนส่ง

การสนับสนุนให้รู้จักใช้รถและเทคโนโลยีที่เหมาะสมในการขนส่ง ยุคที่การสื่อสารไร้พรมแดน การดำเนินธุรกิจที่มีการนำเทคโนโลยีและระบบ จัดการที่เหมาะสมจะก่อให้เกิดผลดีต่อธุรกิจนั้นๆ เป็นอย่างยิ่ง โดยผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งสามารถตรวจสอบรถ พนักงานขับรถของตน ได้ตลอดเวลาจึงควรต้องมีแนวทางให้ความรู้และแนะนำเทคโนโลยีที่มีอยู่ให้ผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งหรือสมาคมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง เพื่อนำไปใช้กับธุรกิจของตนเอง

(3) มาตรการสนับสนุนธุรกิจของผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งและองค์กรของผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งให้เป็นที่รู้จักแพร่หลายโดยกรมการขนส่งทางบกได้สร้างตลาดการว่าจ้างใช้รถโดยสารไม่ประจำทางให้เกิดขึ้น โดยทดลองนำรายชื่อของผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งในเขตกรุงเทพมหานคร พร้อมทั้งที่อยู่และหมายเลขโทรศัพท์ขึ้นประชาสัมพันธ์ www.dlt.go.th เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถมีข้อมูลในการติดต่อว่าจ้างใช้บริการ ซึ่งปัจจุบันได้จัดทำฐานข้อมูลเรียบร้อยแล้ว และในโอกาสต่อไป อาจเปิดโอกาสให้ประชาชนผู้ว่าจ้างสามารถแจ้งข้อมูลที่ต้องการว่าจ้าง เพื่อให้ผู้รับจ้างเข้ามาตรวจสอบและติดต่อกลับเพื่อตกลงว่าจ้างต่อไป

(4) มาตรการส่งเสริมงานด้านความปลอดภัยในการขนส่ง

ด้านการส่งเสริมงานด้านความปลอดภัยของการขนส่ง เพื่อปรับปรุงให้มีประสิทธิภาพในการป้องกันและแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยการประสานงานกับผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสาร เพื่อเตรียมความพร้อมในการเดินทางทุกด้านการใช้คนขับ

2 คน ผลัดเปลี่ยนกันขับในระยะทางไกล ทั้งยังได้จัดตั้งศูนย์คุ้มครองผู้บริโภค (ผู้โดยสาร) เพื่อประสานงานกับผู้ประกอบการธุรกิจ หน่วยราชการที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การเดินทางของประชาชนผู้โดยสารเป็นไปโดยสวัสดิภาพ⁵⁹

3.1.3.3 หน่วยงานรับผิดชอบและการควบคุมกำกับดูแลการประกอบธุรกิจรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง

การควบคุม การกำกับดูแลให้ผู้ประกอบการรถโดยสารรับจ้างให้ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อกำหนดการขนส่ง เพื่อบังคับควบคุมให้ผู้ประกอบธุรกิจ ต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วน ส่งผลให้ผู้ให้บริการที่ดีมีมาตรฐาน มีความปลอดภัย

การประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างไม่ประจำทางนั้นจะต้องได้รับอนุญาตจากหน่วยงานที่ควบคุมกำกับดูแลภายใต้การกำกับของกรมการขนส่งทางบกตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ให้การบริการเป็นไปตามกฎหมายและความปลอดภัยของผู้โดยสาร ส่งผลให้ผู้ให้บริการที่ดีมีมาตรฐาน มีความปลอดภัยได้แก่

1) ด้านสภาพรถที่ให้บริการ รถทุกคันที่นำมาให้บริการแก่ผู้โดยสารต้องเสียภาษีถูกต้อง และต้องผ่านการตรวจสภาพก่อนจะนำมาให้บริการแก่ประชาชน โดยในส่วนของรถโดยสารซึ่งเป็นการบริการสาธารณะต้องมีการตรวจสภาพ 2 ครั้ง ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อให้แน่ใจว่ามีสภาพที่ดีพร้อมในการให้บริการ มีความมั่นคงแข็งแรง เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร

2) ด้านพนักงานประจำรถ พนักงานประจำรถต้องเป็นผู้รับใบอนุญาตถูกต้องตามที่ประเภทที่กำหนด สำหรับรถโดยสารไม่ประจำทางต้องได้รับใบอนุญาตขับรถประเภทขับรถสาธารณะ และมีการต่อใบอนุญาตขับรถทุก 3 ปี โดยมีการทดสอบสภาพร่างกายก่อนต่อใบอนุญาต มีการควบคุมเรื่องเวลาการขับรถให้ปฏิบัติหน้าที่ไม่เกินวันละ 8 ชั่วโมง เพื่อให้ผู้โดยสารได้รับความปลอดภัยในการเดินทาง

3) ด้านการบริการ มีการกำหนดมาตรฐานรถ โดยกรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินการตรวจสอบ ควบคุมการเดินทาง เพื่อให้ประชาชนได้รับการบริการที่สะดวก รวดเร็วเพียงพอกับความต้องการใช้บริการ จะได้มีการเข้มงวดในการต่อใบอนุญาตประกอบธุรกิจขนส่ง

ส่วนกฎหมายที่กำหนดเงื่อนไขการถือครองกรรมสิทธิ์ และการจดทะเบียนรถยนต์ ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดระเบียบตัวรถยนต์ โดยเฉพาะได้จัดแบ่งประเภทของรถยนต์ไว้หลายประเภท เพื่อการจดทะเบียนและเสียภาษี

⁵⁹ สถาบันการขนส่งการขนส่งจุฬาลงกรณ์วิทยาลัย. เล่มเดิม. หน้า 12-14.

ประจำปี ซึ่งเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งนั้น ได้แก่

(1) รถยนต์สาธารณะ ซึ่งยังแบ่งเป็น

รถรับจ้างระหว่างจังหวัด ได้แก่ รถยนต์รับจ้างบรรทุกผู้โดยสารไม่เกิน 7 คน ที่ใช้รับจ้างระหว่างจังหวัด

รถรับจ้าง ได้แก่ รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน หรือ รถยนต์สาธารณะอย่างอื่นนอกจากรถโดยสารประจำทาง

(2) รถยนต์บริการ แบ่งเป็น

รถยนต์บริการธุรกิจ ได้แก่ รถที่ใช้บรรทุกคนโดยสารระหว่างท่าอากาศยาน ท่าเรือเดินทะเล สถานีขนส่ง สถานีรถไฟกับโรงแรมที่พัก ที่ทำการขนส่งของผู้โดยสารหรือที่ทำการของผู้บริการธุรกิจนั้น

รถยนต์บริการทัศนจร ได้แก่ รถที่ใช้บริการรับส่งผู้โดยสารเพื่อการท่องเที่ยว

รถบริการให้เช่า ได้แก่รถที่จัดไว้ให้เช่าซึ่งไม่ใช่เป็นการเช่าเพื่อนำไปรับจ้างบรรทุกคนโดยสารหรือของ⁶⁰

3.1.4 มาตรการคุ้มครองผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่มีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภค ซึ่งอาจได้รับความเดือดร้อนหรือความไม่เป็นธรรมจากการบริโภคสินค้าและบริการต่างๆ ดังจะเห็นได้จากเหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ว่าที่มีการตรากฎหมายนี้ขึ้นมาก็เนื่องจากปัจจุบันนี้การเสนอสินค้าและบริการต่างๆ ต่อประชาชนนับวันแต่จะเพิ่มมากขึ้น ผู้ประกอบธุรกิจการค้าและผู้ประกอบธุรกิจโฆษณาได้นำวิชาการในการตลาดและทางการโฆษณามาใช้ในการส่งเสริมการขายสินค้าและบริการ ซึ่งการกระทำดังกล่าวทำให้ผู้บริโภคตกอยู่ในฐานะที่เสียเปรียบ เพราะผู้บริโภคไม่อยู่ในฐานะที่จะทราบภาวะตลาด และความจริงที่เกี่ยวกับคุณภาพและราคาของสินค้าและบริการต่างๆ ได้อย่างถูกต้องทันทั่วทั้ง⁶¹

นอกจากนั้นในการบางกรณีแม้จะมีกฎหมายให้ความคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภค โดยการกำหนดคุณภาพและราคาของสินค้าและบริการอยู่แล้วก็ตาม แต่การที่ผู้บริโภคแต่ละรายจะไป

⁶⁰ ทศนิยม สิริวิญกุล. เล่มเดิม. หน้า 23.

⁶¹ สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ก เล่มเดิม. หน้า 13.

ฟ้องร้องดำเนินคดีกับผู้บริโภคแต่ละรายจะไปฟ้องร้องดำเนินคดีกับผู้ประกอบธุรกิจการค้าหรือผู้ประกอบธุรกิจโฆษณาเมื่อมีการละเมิดสิทธิของผู้บริโภค ย่อมจะเสียเวลาและค่าใช้จ่ายจึงเป็นการไม่คุ้มค่า และผู้บริโภคจำนวนมากไม่อยู่ในฐานะที่จะเสียเวลาเสียค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีได้ และในบางกรณีก็ไม่อาจจะจับหรือยับยั้งการกระทำที่จะเกิดความเสียหายแก่ผู้บริโภคได้ทันทีที่สมควรที่จะมีกฎหมายเพื่อให้การคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภคเป็นการทั่วไป โดยกำหนดหน้าที่ของผู้ประกอบธุรกิจการค้าและผู้ประกอบธุรกิจโฆษณาต่อผู้บริโภค เพื่อให้เป็นธรรมตามสมควรแก่ผู้บริโภค ตลอดจนจัดให้มีองค์กรของรัฐที่เหมาะสมเพื่อตรวจตรา คุดูแล และประสานงานการปฏิบัติงานของส่วนราชการต่างๆ ในการคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภค⁶²

3.1.4.1 สิทธิของผู้บริโภคหรือผู้ให้บริการ

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ได้กำหนดสิทธิของผู้บริโภคไว้ในกฎหมายเพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภค ในมาตรา 4 บัญญัติถึงสิทธิของผู้บริโภคให้มีสิทธิได้รับการคุ้มครองตามกฎหมาย ดังนี้คือ สิทธิที่จะได้รับข่าวสารรวมทั้งคำพรรณนาคุณภาพที่ถูกต้องและเพียงพอเกี่ยวกับสินค้า สิทธิที่จะมีอิสระในการเลือกสินค้า สิทธิที่จะได้รับความปลอดภัยจากการใช้สินค้า สิทธิที่จะได้รับความเป็นธรรมในการทำสัญญา และสิทธิที่จะได้รับการพิจารณาและชดเชยความเสียหายทั้งนี้ตามที่กฎหมายว่าด้วยการนั้นๆ หรือตามพระราชบัญญัตินี้

จะเห็นได้ว่าสิทธิตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ เป็นบทบัญญัติที่ยืนยันถึงการรับรองสิทธิของผู้บริโภคตามรัฐธรรมนูญตามที่กล่าวมาแล้วเช่นนี้เมื่อผู้ใช้บริการโดยสารรับจ้างได้เข้ารับบริการโดยสารรับจ้างแล้ว จึงทำให้ผู้บริโภคตามกฎหมายที่สามารถมีสิทธิตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 นี้ โดยเฉพาะสิทธิที่จะได้รับความปลอดภัยจากการใช้บริการและสิทธิที่จะได้รับการพิจารณาและชดเชยความเสียหาย ได้แก่ สิทธิที่จะได้รับการคุ้มครองและชดเชยค่าเสียหายเมื่อมีการละเมิดสิทธิของผู้บริโภคต่างๆ หากเกิดกรณีที่เข้ารับบริการก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้บริโภค ผู้บริโภคจะต้องมีหนทางเยียวยาความเสียหายนั้นเสมอ ในกรณีพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 มาตรา 39 กำหนดให้คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค มีอำนาจดำเนินคดีเกี่ยวกับการละเมิดสิทธิของผู้บริโภค ในกรณีคณะกรรมการเห็นว่าการดำเนินคดีนั้นจะเป็นประโยชน์แก่ประชาชนส่วนรวม กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคเป็นกฎหมายที่ให้สิทธิแก่ผู้บริโภคในการร้องเรียนต่อคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคหรือฟ้องคดีต่อศาล เพื่อเรียกร้องค่าเสียหายแก่ผู้ให้บริการในลักษณะที่ไม่ปลอดภัยเป็นอันตรายแก่ผู้บริโภคนั้น โดยแนวทางในการ

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

บัญญัติกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคเกิดขึ้นมา เพื่อให้เป็นมาตรการในการคุ้มครองประชาชนซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้บริโภคมิให้ถูกเอาเปรียบจากผู้ให้บริการนั่นเอง⁶³

ดังนั้นผู้ให้บริการโดยสารรับจ้างเป็นผู้บริโภคตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ซึ่งสิทธิของผู้บริโภคตามมาตรา 4 นั้นจะเห็นได้ว่ากฎหมายได้ระบุไว้ชัดเจน แต่ปัญหาที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับการใช้บริการโดยสารรับจ้างที่อาจไม่ได้รับความเป็นธรรมหรือการให้บริการที่ดีและมีคุณภาพ จนถึงขนาดที่จะได้รับความปลอดภัยจากการใช้บริการ เกิดความไม่สอดคล้องกับสิทธิตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550 สิทธิของผู้บริโภคย่อมได้รับความคุ้มครองทั้งนี้ ตามที่กฎหมายบัญญัติ กฎหมายตามวรรคหนึ่งต้องบัญญัติให้มีองค์การอิสระซึ่งประกอบด้วยตัวแทนผู้บริโภคทำหน้าที่ให้ความเห็นในการตรากฎหมาย กฎข้อบังคับ และให้ความเห็นในการกำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อคุ้มครองผู้บริโภค

3.1.4.2 การคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภคหรือผู้ให้บริการ

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 มีบทบัญญัติกำหนดอำนาจหน้าที่ของสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคไว้ในมาตรา 20 ดังนี้⁶⁴

(1) รับเรื่องราวร้องทุกข์จากผู้บริโภคที่ได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายอันเนื่องมาจากการกระทำของผู้ประกอบธุรกิจเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการ

(2) ติดตามและสอดส่องพฤติการณ์ของผู้ประกอบธุรกิจซึ่งกระทำการใดๆ อันมีลักษณะเป็นการละเมิดสิทธิของผู้บริโภคและจัดให้มีการทดสอบหรือพิสูจน์สินค้าหรือบริการใดๆ ตามที่เห็นสมควรและจำเป็นเพื่อผู้บริโภค และวิจัยปัญหาเกี่ยวกับการคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภค

(3) สนับสนุนหรือทำการศึกษาและวิจัยปัญหาเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภค ร่วมกับสถาบันการศึกษาและหน่วยงานอื่น

(4) ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการศึกษาแก่ผู้บริโภคในทุกระดับการศึกษา เกี่ยวกับความปลอดภัยและอันตรายที่อาจได้รับจากสินค้าหรือบริการ

(5) ดำเนินการเผยแพร่วิชาการ และให้ความรู้และการศึกษาแก่ผู้บริโภคเพื่อสร้างนิสัยในการบริโภคที่เป็นการส่งเสริมพละทานมัย ประหยัด และใช้ทรัพยากรของชาติให้เป็นประโยชน์มากที่สุด

⁶³ สุขุม สุภนิศย์. เล่มเดิม. หน้า 10-13, 160-165.

⁶⁴ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522, มาตรา 20.

(6) ประสานงานกับส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการควบคุม ส่งเสริม หรือกำหนดมาตรฐานของสินค้าหรือบริการ

(7) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการหรือคณะกรรมการเฉพาะเรื่องมอบหมาย

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 มีกำหนดหลักเกณฑ์การบังคับใช้กฎหมายไว้มาตรา 21 มีหลักเกณฑ์ว่าในกรณีที่มีกฎหมายว่าด้วยการการนั้นอีกทั้งให้นำบทบัญญัติในหมวดนี้ไปใช้บังคับเท่าที่ไม่เป็นการซ้ำหรือขัดกับบทบัญญัติดังกล่าวเว้นแต่⁶⁵

(1) ในกรณีที่มีความจำเป็นเพื่อประโยชน์แก่ผู้บริโภคเป็นส่วนรวม หากปรากฏว่าเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตามกฎหมายดังกล่าวยังมีได้มีการดำเนินการหรือดำเนินการยังไม่ครบขั้นตอนตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น และมีได้ออกคำสั่งเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภคตามกฎหมายดังกล่าวภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้งจากคณะกรรมการเฉพาะเรื่องหรือคณะกรรมการ ให้คณะกรรมการเฉพาะเรื่องหรือคณะกรรมการเสนอเรื่องให้นายกรัฐมนตรีพิจารณาออกคำสั่งตามความหมายในหมวดนี้ได้

(2) ในกรณีตาม (1) ถ้ามีความจำเป็นเร่งด่วนอันมิอาจปล่อยให้เนิ่นช้าต่อไปได้ ให้คณะกรรมการเฉพาะเรื่องหรือคณะกรรมการเสนอเรื่องให้นายกรัฐมนตรีพิจารณาออกคำสั่งตามความในหมวดนี้ได้โดยไม่ต้องมีหนังสือแจ้งหรือขอให้ครบกำหนดเก้าสิบวันตามเงื่อนไขใน (1)

ในกรณีที่กฎหมายดังกล่าวมิได้มีบทบัญญัติให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตามกฎหมายออกคำสั่งเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภคตามที่บัญญัติให้หมวดนี้ ให้คณะกรรมการเฉพาะเรื่องมีอำนาจออกคำสั่งตามความในหมวดนี้ เว้นแต่ในกรณีกฎหมายดังกล่าวมีเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตามกฎหมายอยู่แล้วคณะกรรมการอาจมอบอำนาจให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตามกฎหมายว่าด้วยการนั้นๆ 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.



คณะกรรมการเห็นว่าการดำเนินคดีนั้นจะเป็นประโยชน์แก่ผู้บริโภคร่วม คณะกรรมการมีอำนาจแต่งตั้งพนักงานอัยการ โดยความเห็นชอบของอธิบดีกรมอัยการ หรือข้าราชการในสำนักงาน คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคซึ่งมีคุณวุฒิไม่ต่ำกว่าปริญญาตรีทางนิติศาสตร์ เป็นเจ้าหน้าที่คุ้มครองผู้บริโภคเพื่อให้มีหน้าที่ดำเนินคดีแพ่งและคดีอาญาแก่ผู้กระทำการละเมิดสิทธิของผู้บริโภคในศาล และเมื่อคณะกรรมการได้แจ้งไปยังกระทรวงยุติธรรมเพื่อแจ้งให้ศาลทราบแล้ว ให้เจ้าหน้าที่คุ้มครองผู้บริโภคมีอำนาจดำเนินคดีตามที่คณะกรรมการมอบหมายได้ในการดำเนินคดีในศาล ให้เจ้าหน้าที่คุ้มครองผู้บริโภคมีอำนาจฟ้องเรียกทรัพย์สิน หรือค่าเสียหายให้แก่ผู้บริโภคที่ร้องขอได้ด้วย และในการนี้ให้ได้รับยกเว้นค่าฤชาธรรมเนียมทั้งปวง

3.1.5 มาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถยนต์และการบริการ

กฎหมายภายในของประเทศต่างๆ มีการกำหนดมาตรการทางกฎหมายในการที่ให้มีอำนาจในการควบคุมดูแล ตรวจสอบเพื่อให้แน่ใจว่ายานพาหนะที่จะนำมาใช้ในการขนส่งหรือให้บริการนั้นอยู่ในสภาพที่เหมาะสมและสมควรแก่การนำมาใช้เป็นยานพาหนะในการสัญจรบนถนน อีกทั้งเพื่อให้เป็นการแน่ใจว่ารถยนต์จะไม่ประสบอุบัติเหตุหรือเสียหายในขณะที่กำลังใช้งานอยู่ซึ่งอาจจะเป็นต้นเหตุของความสูญเสียต่อชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สินและสิ่งแวดล้อมได้ จึงได้มีการกำหนดมาตรการให้เจ้าของรถยนต์มีหน้าที่ที่จะต้องดูแลรักษาซ่อมบำรุงรถยนต์ของตนให้อยู่ในสภาพที่เหมาะสมในการใช้เดินทาง กับทั้งยังได้กำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีอำนาจหน้าที่ในการตรวจและออกใบรับรองความสมควรใช้เดินทาง หรือใบอนุญาตรวมทั้งการมีอำนาจไม่ต่อใบอนุญาตการใช้และสั่งห้ามใช้หากตรวจพบว่า ยานพาหนะนั้นชำรุดบกพร่อง และสั่งให้มีการซ่อมแซมแก้ไขความชำรุดบกพร่องนั้นให้เรียบร้อยก่อน จึงจะอนุญาตให้นำมาใช้ในการให้บริการ ดังนั้นจึงมีกฎหมายที่เป็นการกำหนดเงื่อนไขควบคุมความปลอดภัยของยานพาหนะหรือรถยนต์

3.1.5.1 มาตรฐานด้านโครงสร้างของตัวรถโดยสาร

ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดมาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถยนต์ทั่วไป โดยในหลักการขนส่งด้วยรถยนต์ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ในการออกใบอนุญาตประกอบธุรกิจขนส่งไม่ประจำทางให้นายทะเบียน โดยอนุมัติของคณะกรรมการกำหนดเงื่อนไขไว้ในใบอนุญาตเกี่ยวกับจำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบธุรกิจขนส่งและ ลักษณะ ชนิดและขนาดของรถและเครื่องหมายของผู้ประกอบธุรกิจขนส่งที่ต้องให้ปรากฏประจำรถทุกคันและ จำนวนที่นั่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุกทุกและวิธีการบรรทุกและจำนวน

ผู้ประจํารถ ท้องที่ที่ทำการขนส่ง และมาตรฐานบริการในการประกอบธุรกิจขนส่ง⁶⁷ นอกจากนี้ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ยังได้กำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจขนส่งต้องจัดให้มีอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้ และต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง⁶⁸ ส่วนของตัวรถที่ใช้ในการขนส่งนั้น ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ยังกำหนดด้วยว่ารถที่ใช้ในการขนส่งต้องมีสภาพมั่นคง แข็งแรง มีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวงกับได้มีการตรวจสภาพและจดทะเบียนตามมาตรา 73 และเสียภาษีประจำปีตามมาตรา 85 แล้ว⁶⁹

นอกจากการกำหนดมาตรฐานตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งในปัจจุบันได้มีกฎกระทรวง ฉบับที่ 60 (พ.ศ. 2552) โดยมีการออกข้อบังคับกำหนดโครงสร้างรถโดยสาร รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 1 มาตรฐาน 3 มาตรฐาน 4 และรถขนาดเล็กจะต้องมีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบ

1) กัสซี ตามแบบโครงสร้าง

กัสซี ตามแบบที่อธิบดีให้ความเห็นชอบ แต่ทั้งนี้ จะต้องประกอบด้วย⁷⁰

(1) โครงกัสซี ทำด้วยโลหะแข็งแรงตลอดความยาวของตัวถังรถ เมื่อต่อตัวถังแล้วสามารถรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้ทุกสภาพการใช้งานของรถ

(2) กันชนหน้าและกันชนท้าย ที่ติดตั้งเสมอกับหน้ารถและท้ายรถหรือยื่นจากหน้ารถและท้ายรถระยะห่างพอสมควร

(3) ระบบบังคับเลี้ยว ที่ทำงานได้คล่องตัว พวงมาลัยต้องอยู่ในตำแหน่งที่ผู้ขับรถสามารถบังคับรถได้สะดวกและปลอดภัย กลไกบังคับต้องไม่สัมผัสกับส่วนอื่นใดของรถ อัตราส่วนระหว่างมุมหมุนของพวงมาลัยกับมุมเลี้ยวของล้อทั้งซ้ายและขวาต้องใกล้เคียงกัน แรงที่ใช้หมุนพวงมาลัยให้รถเลี้ยวซ้ายหรือขวาจะต้องใกล้เคียงกันและไม่มากเกินไปจนสมควร รวมทั้งต้องมีรัศมีวงเลี้ยวและระยะท้ายปัดของรถตามที่อธิบดีประกาศกำหนดกรณีรถที่มีความยาวมากกว่า 12 เมตร ต้องมีระบบบังคับเลี้ยวที่เพลาล้อท้ายด้วย

(4) กงล้อทำด้วยโลหะ และยางเป็นชนิดกลวงสุบลม ที่มีขนาดสามารถรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้โดยปลอดภัย

(5) เพลาล้อ ที่มีขนาดสามารถรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้โดยปลอดภัย

⁶⁷ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 32.

⁶⁸ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 36.

⁶⁹ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 71.

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

(6) สปริง มีขนาดสามารถรับน้ำหนักและการสั่นสะเทือนของตัวรถเต็มอัตราบรรทุกได้ โดยปลอดภัย และมีเครื่องผ่อนคลายความสั่นสะเทือนที่ล้อทุกล้อ เพลาละไม่น้อยกว่า 2 ชุด ซึ่งสามารถผ่อนคลายความสั่นสะเทือนได้ตามสมควร

(7) ห้ามล้อเท้า ที่บังคับที่ล้อทุกล้อ ซึ่งต้องมีคุณลักษณะ ระบบการทำงาน และประสิทธิภาพตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(8) ระบบไฟฟ้า ให้ใช้สายไฟที่มีฉนวนหุ้มสาย และมีขนาดเหมาะสมกับปริมาณกระแสไฟฟ้าที่ผ่านสายนั้น การเดินสายไฟภายในและภายนอกต้องเรียบร้อย และไม่เป็นเหตุให้เกิดการลัดวงจรหรือเกิดอันตรายได้ง่าย ส่วนตัวถังที่ทำด้วยวัสดุสื่อไฟฟ้าต้องต่อให้ร่วมกับแบตเตอรี่ของรถและแบตเตอรี่ต้องยึดแน่นกับตัวรถ ในกรณีที่แบตเตอรี่อยู่ในช่องแคบของตัวถังจะต้องมีไม้หรือฉนวนกันตามความเหมาะสมด้วย

(9) แตรสัญญาณชนิดไฟฟ้าเสียงเดียว ความดังของเสียงแตรจะต้องอยู่ในเกณฑ์ที่อธิบดีประกาศกำหนด

(10) ถังเชื้อเพลิง ที่ใช้กับเครื่องกำเนิดพลังงานซึ่งมีสภาพไม่รั่วซึมมีฝาปิดอย่างดี และมีขนาดพอสมควร ติดตั้งไว้ในที่ปลอดภัย ซึ่งป้องกันการเกิดเพลิงไหม้ รวมทั้งท่อส่งเชื้อเพลิงต้องมีสภาพดี ไม่รั่วซึมหรือเกิดอันตรายได้ง่าย

(11) เครื่องวัดความเร็ว ที่สามารถอ่านความเร็วของรถเป็นกิโลเมตรต่อชั่วโมงคลาดเคลื่อนได้ไม่เกินร้อยละสิบ และจะต้องมีแสงสว่างให้สามารถอ่านความเร็วในเวลากลางคืนได้

(12) เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ ที่มีคุณลักษณะและระบบการทำงานตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการให้ความเห็นชอบแบบคัสซีตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนดตามที่กรมการขนส่งทางบกได้มีประกาศ ลงวันที่ 24 พฤษภาคม 2526 ให้ความเห็นชอบคัสซีรถให้ใช้เป็นคัสซีรถโดยสาร หรือคัสซีรถบรรทุกไว้แล้วนั้น

โดยที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมค่านियามรถยนต์ส่วนบุคคลในกฎหมายว่าด้วยรถยนต์เป็นผลให้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีที่นั่งเกิน 12 คน และมีน้ำหนักรถเกิน 1600 กิโลกรัมและรถบรรทุกส่วนบุคคล ที่มีน้ำหนักรถเกิน 1600 กิโลกรัม ที่ได้จดทะเบียนไว้แล้วตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ต้องเปลี่ยนไปจดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการทางทะเบียนและภาษีรถดังกล่าวซึ่งกรมการขนส่งทางบกยังไม่ได้ให้ความเห็นชอบคัสซีรถให้ใช้เป็นคัสซีรถโดยสารหรือรถบรรทุก แล้วแต่กรณี เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและอำนวยความสะดวก

แก่ผู้ใช้ได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจขนส่งหรือเจ้าของรถ

อาศัยอำนาจตามกฎกระทรวงฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในมาตรา 7 และมาตรา 71 วรรค 1 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กรมการขนส่งทางบกจึงประกาศให้ความเห็นชอบชนิดและแบบของคัสซีรถสำหรับรถที่ได้จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์มาแล้วก่อนประกาศนี้ใช้บังคับ และจะนำมาจดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกให้ใช้เป็นคัสซีรถโดยสารหรือคัสซีรถบรรทุกแล้วแต่กรณีได้

ในกรณีตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดลักษณะของรถที่นำมาใช้ในการบริการ โดยห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่ไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ ดังนั้นผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีเครื่องยนต์ อุปกรณ์ และส่วนควบให้ครบถ้วน⁷¹ โดยได้วางหลักการทำนองเดียวกับพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ข้างต้น

2) ตัวถังรถโดยสาร⁷²

ตัวถัง ยึดติดกับโครงคัสซีอย่างมั่นคงแข็งแรง สามารถรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้ทุกสภาพการใช้งานของรถ รูปร่างภายนอกต้องไม่มีส่วนยื่นที่แหลมหรือคมอันอาจก่อให้เกิดอันตราย แบบตัวถังของรถให้ประกอบด้วย

(1) กระจกกันลมหน้า กระจกกันลมหลัง และส่วนประกอบของตัวถังที่เป็นกระจกต้องเป็นกระจกนิรภัยกระจกกันลมหน้า ต้องมีขนาดที่ผู้ขับรถสามารถมองเห็นสภาพการจราจรได้ดี และห้ามมิให้นำวัสดุอื่นใดมาติดหรือบังส่วนหนึ่งส่วนใดของกระจก เว้นแต่เป็นการติดเครื่องหมาย หรือเอกสารตามที่กฎหมายกำหนด หรือเป็นการติดวัสดุเพื่อบังหรือกรองแสงแดดไว้ที่ด้านบนของกระจก

(2) สีภายนอกและภายในซึ่งมีลักษณะเรียบร้อย

(3) ตัวอักษร ภาพ หรือเครื่องหมายอื่นใดที่ด้านข้าง ด้านหน้า และด้านท้ายของตัวถังให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(4) หลังคา ทำด้วยวัสดุที่มั่นคงแข็งแรง สามารถกันแดดกันฝนได้

(5) พื้นรถ ที่มั่นคงแข็งแรง สำหรับพื้นชั้นบนของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 4 ต้องมั่นคงแข็งแรง มีพื้นยางหรือวัสดุอื่นที่มีคุณภาพทัดเทียมกัน ปูเต็มความกว้างและความยาวของพื้นรถ ได้พื้นชั้นบนต้องมีฝ้าปูโดยทั่วไป

⁷¹ พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 6.

⁷² กฎกระทรวงฉบับที่ 60 (พ.ศ. 2552) ออกตามในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, ข้อ 2.

(6) หน้าต่างที่ด้านข้างรถ ซึ่งมีขนาดและจำนวนตามสมควร บานหน้าต่างเป็นชนิดปิดเปิดได้ ทำด้วยวัสดุที่มั่นคงแข็งแรง สามารถกันแดดกันฝนได้ มีกลอนหรือสลักสำหรับยึด ถ้าบานหน้าต่างทำด้วยวัสดุโปร่งแสง ต้องมีวัสดุสำหรับบังหรือกรองแสงแดดขนาดเต็มพื้นที่ของวัสดุโปร่งแสงนั้น

(7) ประตูทางขึ้นลงและประตูฉุกเฉิน

ประตูทางขึ้นลง อยู่ที่ด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ ในกรณีที่ประตูทางขึ้นลงอยู่ที่ด้านข้าง บันไดทางขึ้นลงจะต้องไม่ยื่นออกนอกกรด ในกรณีที่ประตูทางขึ้นลงอยู่ที่ด้านท้ายของรถบันไดทางขึ้นลงให้ยื่นออกนอกกรดได้

ประตูฉุกเฉิน อยู่ที่ด้านขวาหรือที่ด้านท้ายของรถ มีบานประตูเต็มส่วนกว้างและส่วนสูง มีเครื่องหมายแสดงว่าเป็นประตูฉุกเฉินพร้อมด้วยคำอธิบายวิธีเปิดเป็นภาษาไทยประเภทและลักษณะของรถที่จะบังคับให้มีประตูทางขึ้นลงและประตูฉุกเฉินตลอดจนจำนวน ขนาด ตำแหน่ง คุณลักษณะ ระบบการทำงาน และประสิทธิภาพของประตูทางขึ้นลงและประตูฉุกเฉิน ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(8) ที่นั่งผู้ขับรถ ซึ่งแยกต่างหากจากที่นั่งผู้โดยสาร สามารถปรับเลื่อนได้ตามความเหมาะสมตรงกับพื้นรถอยู่ในตำแหน่งที่สามารถบังคับรถได้ดีและมองเห็นสภาพการจราจรด้านหน้าด้านข้าง และด้านหลัง ได้อย่างชัดเจน เมื่อใช้กระจกเงาหรืออุปกรณ์สำหรับมองภาพ

(9) ที่นั่งผู้โดยสาร ตรงแน่นกับพื้นรถ แบบการจัดวางและการยึดที่นั่งผู้โดยสารของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารแต่ละมาตรฐานให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(10) ห้องผู้ขับรถหรือราวกันผู้ขับรถที่มั่นคงแข็งแรงสำหรับแยกผู้ขับรถให้อยู่คนละส่วนกับผู้โดยสาร

(11) เข็มขัดนิรภัย ตามประเภทของรถและตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนด

จากกรณีนี้ได้ทำการศึกษาเฉพาะในเรื่องแบบของ โครงสร้างคัสซีและตัวถังรถโดยสาร จะศึกษาเฉพาะรถที่ใช้ขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 1 มาตรฐาน 3 มาตรฐาน 4 ซึ่งเป็นรถโดยสารที่นิยมใช้ในการขนส่งคนโดยสารรับจ้างเป็นส่วนใหญ่

3.1.5.2 ความสามารถของพนักงานขับรถโดยสารรับจ้าง

การกำหนดกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวกับมาตรฐานความสามารถของบุคลากรประจำยานพาหนะนั้นถือว่ามีความสำคัญมาก เพราะเจตนารมณ์ของการใช้บริการคือ ความปลอดภัยและความสะดวกในการเดินทาง ซึ่งผู้ประจํารถหรือผู้ขับนั้นจึงต้องเป็นผู้ที่มีหน้าที่ความรับผิดชอบต่อกันโดยสารหรือทรัพย์สินของผู้โดยสารรวมทั้งประชาชนทั่วไปโดยเฉพาะผู้ใช้รถใช้ถนน ดังนั้นบุคคลใดจะเข้าทำงานประจํารถหรือเป็นพนักงานขับรถจึงจะต้องมีความจำเป็นที่ต้องมีความรู้ความสามารถ ความชำนาญและการประสานงานในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ได้ แม้กระทั่งความชำนาญเส้นทาง ทั้งนี้ก็เพื่อให้การบริการนั้นมีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัยทั้งชีวิต ทรัพย์สิน ดังนั้นการกำหนดเกณฑ์เกี่ยวกับคุณสมบัติที่เหมาะสมในการเป็นผู้ประจํารถหรือพนักงานขับรถ การกำหนดมาตรฐานความรู้ความสามารถ มาตรฐานพื้นฐานสำหรับการฝึกอบรม การให้ใบรับรองความสามารถจึงเป็นสิ่งที่สำคัญ และเจ้าหน้าที่ของรัฐต้องทำการตรวจตราใบสำคัญรับรองคุณสมบัติของผู้ประจํารถหรือพนักงานขับรถด้วย อีกทั้งต้องมีหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงในการทดสอบเพื่อออกใบอนุญาตและทำหน้าที่ควบคุมและติดตามการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ที่ได้รับใบรับรองให้ต้องปฏิบัติหน้าที่ภายใต้ขอบเขตของกฎ ระเบียบของกฎหมาย รวมทั้งการกำหนดบทลงโทษหากมีการฝ่าฝืน ทั้งนี้บุคคลที่ทำหน้าที่ในรถโดยสารทั้งประจําทางและไม่ประจําทางนั้นต้องพิจารณาตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งในมาตรา 92 ได้กำหนดให้มีผู้ประจํารถไว้ว่า ได้แก่⁷³

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

แม้ว่ารถยนต์อาจจะไม่มีเทคโนโลยีที่สลับซับซ้อนเหมือนเรือหรืออากาศยาน แต่ผู้ประจํารถโดยเฉพาะผู้ขับรถก็มีหน้าที่ความรับผิดชอบต่อชีวิตของผู้โดยสารหรือทรัพย์สินของผู้โดยสาร รวมทั้งประชาชนทั่วไปโดยเฉพาะผู้ร่วมใช้รถใช้ถนนมิได้ยิ่งหย่อนไปกว่าเรือหรืออากาศยานเลย ส่วนเรือและอากาศยานก็เป็นยานพาหนะที่มีความสลับซับซ้อนทางเทคโนโลยี มีขนาดใหญ่โต มีบุคคลที่เกี่ยวข้องในการทำให้เคลื่อนที่ และปฏิบัติการอยู่ในทะเลหรือบนอากาศยานนับสิบคนขึ้นไป โดยอย่างยิ่งการที่ปัจจุบัน เรือก็ดี อากาศยานก็ดีต่างก็ได้รับการพัฒนาให้ใหญ่โตขึ้นใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยมากขึ้นเพื่อให้สามารถลดต้นทุนการขนส่งในแต่ละเที่ยว รวมทั้งเพื่อความ

⁷³ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 92.

ปลอดภัยและสะดวกที่เพิ่มมากขึ้น จึงจำเป็นอยู่เองที่เมื่อบุคคลใดจะเข้าทำงานประจำในเรือและอากาศยานจึงมีความจำเป็นจะต้องมีความรู้ความสามารถ ความชำนาญ การประสานงานในระหว่าง การปฏิบัติหน้าที่ ตลอดจนแม้กระทั่งความสามารถทางด้านต่างๆ เป็นการปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ปลอดภัยทั้งต่อชีวิต ทรัพย์สิน สิ่งแวดล้อมรวมทั้งความประหยัด⁷⁴

ในส่วนผู้ประจํารถ ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 93 กำหนดว่าผู้ที่จะปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจํารถนั้นต้องได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียนก่อน ซึ่งการอนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง ดังนั้น ก่อนที่บุคคลใดจะเป็นคนขับรถ ผู้เก็บค่าโดยสาร นายตรวจ หรือผู้บริการตามที่กำหนดในกฎกระทรวง เช่นพนักงานต้อนรับบนรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งได้จะต้องได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนขนส่งทางบกก่อน โดยใบอนุญาตที่ว่าต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์และแบ่งได้เป็น 4 ประเภทคือ⁷⁵

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

ดังนั้นตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดคุณสมบัติเบื้องต้นของผู้ขอใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจํารถ ในประเภทการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง หรือการขนส่งโดยรถขนาดเล็กต้องมีคุณสมบัติและลักษณะดังต่อไปนี้⁷⁶

- 1) มีสัญชาติไทย
- 2) มีความรู้และความสามารถตามที่กำหนดในกฎกระทรวง
- 3) ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่าไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ด้วย ความเหมาะสม
- 4) ไม่เป็นผู้วิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือนไม่สมประกอบ
- 5) ไม่เป็นผู้มีโรคติดต่ออันเป็นที่รังเกียจ
- 6) ไม่เป็นผู้ติดสุรายาเมาหรือยาเสพติดให้โทษ
- 7) ไม่เป็นผู้มีใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจํารถประเภทหรือชนิดเดียวกับ

⁷⁴ ทศนีย์ สิริวิทยกุล. เล่มเดิม. หน้า 58-59.

⁷⁵ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 94.

⁷⁶ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 96.

ที่ได้รับอนุญาตอยู่แล้ว

8) ไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ เว้นแต่การเพิกถอนใบอนุญาตนั้นพ้นกำหนดสามปีแล้วนับแต่วันที่มีคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาต

9) ไม่เป็นผู้เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดหรือคำสั่งที่ขอด้วยกฎหมายให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดอันได้กระทำโดยประมาทที่มีใช้เกี่ยวกับการใช้รถในการกระทำผิดหรือความผิดหุโทษ หรือได้พ้นโทษมาแล้วเกินสามปี

10) ไม่เป็นผู้เคยถูกควบคุมตัวเพราะมีพฤติการณ์เป็นภัยต่อสังคม หรือเป็นอันตราย เว้นแต่ได้พ้นจากการควบคุมตัวมาแล้วเกินหนึ่งปี

อนึ่ง มีข้อสังเกตว่า ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 นั้น ผู้ที่จะทำหน้าที่ขับรถจะต้องมีใบอนุญาตขับรถชนิดตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ดังจะเห็นได้ตามกฎหมายดังกล่าวกำหนดใบอนุญาตประเภทต่างๆ โดยใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถมีดังนี้⁷⁷

ชนิดที่หนึ่ง ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับรถที่มีน้ำหนักกรและน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกินสามพันห้าร้อยกิโลกรัมที่มีได้ใช้ขนส่งผู้โดยสาร หรือสำหรับรถขนส่งผู้โดยสารไม่เกินสี่สิบคน

ชนิดที่สอง ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับรถที่มีน้ำหนักกรและน้ำหนักบรรทุกรวมกันเกินกว่าสามพันห้าร้อยกิโลกรัมที่มีได้ใช้ขนส่งผู้โดยสาร หรือสำหรับรถขนส่งผู้โดยสารเกินสี่สิบคน

ชนิดที่สาม ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถซึ่ง โดยสภาพใช้สำหรับลากจูงรถอื่นหรือล้อเลื่อนที่บรรทุกสิ่งใดๆ บนล้อเลื่อนนั้น

ชนิดที่สี่ ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับรถที่ใช้ขนส่งวัตถุอันตรายตามประเภท

ใบอนุญาตแต่ละชนิดใช้สับเปลี่ยนกันไม่ได้ เว้นแต่ใบอนุญาตชนิดที่สอง ชนิดที่สาม และชนิดที่สี่ใช้เป็นใบอนุญาตชนิดที่หนึ่งได้ ใบอนุญาตชนิดที่สามและชนิดที่สี่ใช้เป็นใบอนุญาตชนิดที่สองได้ และใบอนุญาตชนิดที่สี่ใช้เป็นใบอนุญาตชนิดที่สามได้

นอกจากนี้ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ยังได้กำหนดให้ในขณะปฏิบัติหน้าที่นั้น ผู้ประจำรถจะต้องปฏิบัติตามดังต่อไปนี้⁷⁸

⁷⁷ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 95.

⁷⁸ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 102.

- 1) แต่งกายสะอาดเรียบร้อย
- 2) ไม่แสดงกิริยาหรือใช้ถ้อยคำเป็นการเสียดสี ดูหมิ่น ก้าวร้าว รังแก ระบายว หรือหยาบหยามผู้หนึ่งผู้ใด หรือแสดงกิริยาวาจาหรือส่งเสียงด้วยประการหนึ่งประการใดใน ลักษณะไม่สมควรหรือไม่สุภาพ
- 3) ไม่เสพหรือเมาสุราหรือของมีเมาอย่างอื่น หรือ ไม่เสพยาเสพติดให้โทษ หรือ ไม่เสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท
- 4) ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง และโดยเฉพาะ ผู้ขับรถนั้นจะต้องไม่ขับรถในเวลาที่ย่ำแย่หรือจิตใจอ่อนความสามารถ และต้องไม่รับบรรทุก คนที่เป็น โรคเรื้อนหรือ โรคติดต่อที่น่ารังเกียจ หรือไม่รับบรรทุกศพ สัตว์ หรือส่งของที่อาจเกิด อันตรายโดยฝ่าฝืนข้อห้ามตามที่อธิบดีกรมการขนส่งทางบกกำหนด⁷⁹

สำหรับด้านคุณสมบัติของผู้ขับรถโดยสารเป็นปัจจัยที่มีผลต่อความปลอดภัยบนท้องถนน บทบัญญัติของกฎหมายปัจจุบันจึงได้กำหนดคุณสมบัติทั่วไปของผู้ขับขี่ คุณสมบัติของผู้ขับขี่จะขับรถ สำหรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถมีสี่ชนิดแต่พนักงานขับรถโดยสารจะต้องมีใบขับขี่ชนิดที่สอง ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับรถที่มีน้ำหนักและน้ำหนักบรรทุก รวมกันเกินกว่าสามพันห้าร้อยกิโลกรัมที่มีได้ใช้ขนส่งผู้โดยสาร หรือสำหรับขนส่งผู้โดยสารเกินยี่สิบคน⁸⁰ และการที่พนักงานขับรถโดยสารจะเป็นขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถในประเภทการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง หรือการขนส่งโดยรถขนาดเล็กต้องมีความรู้และความสามารถ ดังนี้

ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถจะต้องมีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก ความรู้ในการขับรถ ความรู้เกี่ยวกับข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่งในการขนส่งและมารยาทในการขับรถตลอดจนความรู้ที่จำเป็นอย่างอื่นตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดตามความเหมาะสมของลักษณะการขนส่ง และได้ผ่านการทดสอบความรู้และความสามารถในการขับรถจากกรมการขนส่งทางบกหรือโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกรับรอง

ผ่านการทดสอบสมรรถภาพของร่างกายในด้านประสาทมือปฏิกิริยาสายตาทางลึก สายตาทางกว้างและสายตาบอดสี จากกรมการขนส่งทางบกหรือโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกรับรอง⁸¹

⁷⁹ ทศนีย์ สิริวิทยกุล. เล่มเดิม. หน้า 65-66.

⁸⁰ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 95.

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

การกำหนดอายุขั้นต่ำสำหรับผู้ขออนุญาตเป็นผู้ขับรถชนิดที่สองและที่สามในประเภทขนส่งส่วนบุคคลจะต้องมีอายุไม่ต่ำกว่ายี่สิบปี⁸²

ในส่วนของการกำกับควบคุมพนักงานขับรถนั้น ผู้ศึกษาเห็นว่าควรกำหนดเงื่อนไขเพิ่มเติมจากที่มีอยู่ในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ในปัจจุบันได้แบ่งการออกใบอนุญาตออกตามขนาดของขบวน และได้กำหนดอายุขั้นต่ำของผู้ที่ขอใบอนุญาตขับรถตามประเภทของขบวนอยู่แล้ว อย่างไรก็ตาม นอกจากข้อกำหนดเรื่องอายุแล้ว ยังได้มีเงื่อนไขที่กำหนดให้ผู้ขอใบอนุญาตขับรถใหญ่จะต้องถือครองใบขับรถเล็กมาก่อนไม่ต่ำกว่าระยะเวลาที่กำหนด เพื่อผ่านประสบการณ์ในการขับรถขนาดเล็กมาก่อน

นอกจากพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้มีการกำหนดเรื่องคุณสมบัติของพนักงานขับรถและตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ยังได้กำหนดข้อห้ามมิให้ผู้ขับรถโดยสาร สูบบุหรี่ยาหรือคอกันในขณะที่ขับรถหรือกล่าวไม่สุภาพ หรือแสดงกิริยาในลักษณะที่ไม่สุภาพต่อผู้โดยสาร⁸³ เพื่อความปลอดภัยและคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร

3.1.5.3 มาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองการพนักงานขับรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง

การคุ้มครองการทำงานของพนักงานขับรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางไม่ได้มีกฎหมายที่จะให้การคุ้มครองโดยเฉพาะ ฉะนั้นจะต้องปฏิบัติตามหลักกฎหมายดังนี้

1) พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541

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

ข้อ 2 นายจ้างต้องกำหนดเวลาเริ่มต้นและเวลาสิ้นสุดของการทำงานปกติของลูกจ้างในงานขนส่งทางบกวันหนึ่งไม่เกิน 8 ชั่วโมง

ข้อ 3 ห้ามมิให้นายจ้างลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขับรถยานพาหนะทำงานล่วงเวลา เว้นแต่ได้รับความยินยอมเป็นหนังสือจากลูกจ้าง ในกรณีที่ได้รับความยินยอมจากลูกจ้าง นายจ้างอาจให้ลูกจ้างทำงานล่วงเวลาได้หนึ่งวันไม่เกินสองชั่วโมง เว้นแต่มีความจำเป็นอันเกิดจากเหตุ

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

⁸³ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 91.

สุดวิสัย อุบัติเหตุ หรือปัญหาการจราจร ซึ่งเท่ากับว่ากฎกระทรวงฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2541) นี้ อนุญาตให้แรงงานขับรถยนต์สามารถทำงานได้รวมเวลาทั้งสิ้น 10 ชั่วโมงต่อหนึ่งวันเท่านั้น แต่เมื่อเปรียบเทียบกับสภาพการทำงานที่เป็นจริงในปัจจุบันจะเห็นว่าชั่วโมงการทำงานตามกฎกระทรวงฉบับที่ 12 นั้นเป็นการกำหนดกรอบระยะเวลาในการทำงานในระยะสั้นเท่านั้น แต่หากเป็นการขนส่งสินค้าที่มีระยะยาวไกลหรือมีระยะของการเดินทางเกินกว่า 10 ชั่วโมงแล้ว กฎกระทรวงฉบับดังกล่าวมิได้กล่าวไว้

นอกจากหลักการคุ้มครองชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 แล้วหลักเกณฑ์ดังกล่าวยังได้กำหนดไว้กว้างๆ โดยกำหนดให้การปฏิบัติหน้าที่ขับรถในรอบยี่สิบสี่ชั่วโมงนั้น ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกินสี่ชั่วโมงนับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไป ได้อีกไม่เกินสี่ชั่วโมงติดต่อกัน⁸⁴

แต่จากการศึกษาถึงการทำงานลักษณะการทำงานของพนักงานขับรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง พบว่าการตรวจสอบชั่วโมงการเดินทางของรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางในแต่ละเที่ยวของการเดินทางเมื่อรถโดยสารถึงยังปลายทางนั้นจะมีชั่วโมงการทำงานซึ่งนับจากเวลาเริ่มต้นออกเดินทางจนถึงเมื่อรถยนต์กลับถึงบริษัทนั้น เป็นเวลาเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้เป็นส่วนใหญ่ โดยยังไม่มีการควบคุมแต่ประการใด คงปล่อยให้ เป็นหน้าที่ของผู้ประกอบการที่หามาตรการแก้ไขเอง ดังจะเห็นได้จากกรณีที่ผู้ประกอบการรายได้พยายามหาทางแก้ไขปัญหาดังกล่าวด้วยการจัดให้มีแรงงานที่ทำหน้าที่ขับโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางเป็นจำนวน 2 คนก็ตาม แต่ปัญหาที่ตามมาก็คือ การจัดแบ่งเวลาทำงานของแรงงานขับรถโดยสารทั้ง 2 คนที่รวมเดินทางไปด้วยนั้นจะใช้หลักเกณฑ์เช่นไร อีกทั้งขณะเมื่อแรงงานขับรถนั้นคนหนึ่งกำลังทำหน้าที่ขับรถอยู่ในขณะที่อีกคนหนึ่งซึ่งร่วมเดินทางไปด้วยนั้นยังมิได้ปฏิบัติหน้าที่ จะถือว่าเป็นเวลาการทำงานหรือเวลาพัก

จากการศึกษาในมาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ มาตรการป้องกันกรณีรถโดยสารเกิดอุบัติเหตุในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 มิได้มีการบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะแต่พบในกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการใช้แรงงานขับรถ อาทิ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

⁸⁴ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 95.

2) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดมาตรการในการขับขี่รถยนต์ไว้ โดยห้ามมิให้ผู้ขับขี่ในขณะที่หย่อนความสามารถในอันขับรถ ขับในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร โดยประมาทหรือนำหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น⁸⁵ นอกจากนี้ยังห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสพหรือรับเข้าร่างกายไม่ว่าวิธีใดๆ ซึ่งวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทกลุ่มแอมเฟตามีนหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอย่างอื่น โดยที่พระราชบัญญัติดังกล่าวนี้ได้ให้อำนาจแก่พนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจจัดให้มีการตรวจผู้ขับขี่ว่าได้เสพหรือรับเข้าร่างกายไม่ว่าด้วยวิธีใดๆ ซึ่งออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท⁸⁶

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

สำหรับรถยนต์บรรทุกที่มีน้ำหนัก รวมทั้งน้ำหนักบรรทุกทุกเกิน 1200 กิโลกรัม หรือบรรทุกโดยสาร ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับได้ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง⁸⁷ นั้นเป็นมาตรการด้านการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุอย่างหนึ่ง แต่ก็ยังเป็นมาตรการที่ป้องกันเบื้องต้นในช่วงที่พนักงานขับรถโดยสารปฏิบัติหน้าที่อยู่นั้นเอง จะเห็นได้ว่ามาตรการตามกฎหมายอื่นๆ ส่วนใหญ่เป็นข้อห้ามมิให้พนักงานขับรถปฏิบัติ แต่ไม่มีบทบัญญัติในลักษณะที่เป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุยังไม่ได้รับการให้ความสำคัญ

3.1.6 ความรับผิดชอบของผู้ประกอบธุรกิจและการเยียวยาความเสียหายแก่ผู้บริโภค

เมื่อเกิดความเสียหายแก่ผู้บริโภคซึ่งเป็นผู้ใช้บริการผู้ประกอบการธุรกิจจำเป็นต้องรับผิดชอบในความเสียหายแก่ผู้บริโภค เป็นไปตามกฎหมายต่างๆ ดังนี้

⁸⁵ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43.

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

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

3.1.6.1 ความรับผิดของผู้ประกอบธุรกิจตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

เมื่อเกิดความอุบัติเหตุขึ้นกับรถโดยสารขนาดใหญ่เช่นนี้ย่อมก่อให้เกิดความสูญเสียมากตามไปด้วยไม่ว่าจะเป็นการเสียชีวิตของผู้โดยสารหรือก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินเงินทองไม่ว่าจะเป็นผู้ใช้บริการโดยตรงหรือไม่เว้นบุคคลที่สาม เมื่อเกิดความเสียหายจะต้องพิจารณาว่าผู้ที่จะต้องรับผิดในความเสียหายนั้นๆ ก็เป็นไปตามหลักดังต่อไปนี้

1) ความรับผิดของผู้ประกอบธุรกิจและมาตรการเยียวยาความเสียหายของผู้บริโภคตามหลักละเมิด

ความรับผิดนั้นจะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อผู้กระทำมี “ความผิด” (Fault) กล่าวคือได้มีการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำให้บุคคลอื่นเสียหาย ตามหลักไม่มีความรับผิดโดยไม่มี ความผิด (No Liability) ซึ่งเป็นหลักที่ใช้ได้ทั้งทางแพ่งทางอาญา โดยแยกพิจารณาเป็นกรณีที่ผู้กระทำโดยความจงใจหรือประมาทเลินเล่อนั้นงดเว้นกระทำการตามที่กฎหมายกำหนดที่จะไม่ก่อความเสียหายให้บุคคลอื่นและก่อความเสียหายที่มิชอบด้วยกฎหมายต่อผู้อื่นก็จะก่อความรับผิดที่เรียกว่าความรับผิดเพื่อละเมิด⁸⁸ ซึ่งความรับผิดทางแพ่งขณะนี้ เป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์อยู่แล้ว โดยทั่วไปบุคคลจะต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยการจงใจหรือประมาทเลินเล่อตามมาตรา 420 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย โดยหลักการบุคคลที่จะต้องมีความผิดในการกระทำละเมิดของตนเอง กล่าวคือคนที่กระทำละเมิดและคนที่รับผิดเป็นคนเดียวกัน ซึ่งก็ชอบด้วยหลักการและเหตุผล เพราะบุคคลคนหนึ่งกระทำละเมิดแต่จะไปให้บุคคลอื่นต้องรับผิดแทนก็คงจะไม่ถูกต้องและความรับผิดในการกระทำละเมิดของตนเองจึงเป็นความรับผิดที่ต้องการความผิด แต่บุคคลผู้กระทำละเมิดแม้มีความผิด และต้องรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายแต่ผู้กระทำละเมิดนั้นอาจไม่อยู่ในฐานะที่จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายแก่ผู้เสียหายได้ ซึ่งก็จะทำให้ผู้เสียหายไม่ได้รับการเยียวยาความเสียหาย และไม่ยุติธรรมกับผู้เสียหายเช่นกัน ทั้งยังไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกฎหมายลักษณะละเมิดที่มุ่งหมายจะเยียวยาผู้เสียหายให้อยู่ในสถานะเสมือนความเสียหายมิได้เกิดขึ้น จึงเกิดความคิดที่จะทำให้บุคคลอื่นที่มีความเกี่ยวข้องสัมพันธ์บางประการกับผู้กระทำละเมิดมาเป็นผู้รับผิดชอบหรือแทนกระทำละเมิด จึงเกิดความคิดของหลักความรับผิดโดยไม่ต้องมีความผิดขึ้น ทำให้ผู้กระทำละเมิดและผู้ต้องรับผิดเป็นคนละคนกัน

ความรับผิดในความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะตามมาตรา 437⁸⁹ วรรคแรก เป็นความรับผิดอันเกิดจากข้อสันนิษฐานความรับผิดทางกฎหมายหรือที่เรียกว่า “ความรับผิด

⁸⁸ ศนันท์กรณ (จำปี) โสคติพันธุ์. (2550). ละเมิดจัดการงานนอกสั่งลามิควรได้. หน้า17-18.

⁸⁹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437.



เด็ดขาด” โดยผู้รับผิดชอบไม่ต้องมีการระงับความผิด หรือมีการกระทำแม้มิได้ตั้งใจหรือประมาท เลินเล่อ แต่ที่กฎหมายให้รับผิดชอบเพราะมีความบกพร่องในการควบคุมดูแล ซึ่งในกรณีผู้ใช้บริการจะ ไม่ได้รับประโยชน์จากมาตรฐานนี้แต่อย่างใด

3.1.6.2 มาตรการเยียวยาความเสียหายในการการบริการรถโดยสารรับจ้างแบบ ไม่ประจำทางของผู้บริโภค

มาตรการทางกฎหมายในการเยียวยาความเสียหายแก่ผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง ซึ่งผู้เสียหายจะรับการคุ้มครองและเยียวยาจากกฎหมายดังต่อไปนี้

1) มาตรการเยียวยาความเสียหายตามละเมิด

การกระทำของบุคคลหนึ่งเป็นการละเมิดสิทธิของบุคคลอื่น อาจจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อสิทธิอย่างใดอย่างหนึ่ง ไม่ว่าจะเป็นชีวิต ร่างกาย อนามัย ทรัพย์สิน ผู้ที่ทำละเมิดมีหน้าที่จะต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทน ความเสียหายซึ่งในกรณีนี้ เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางผู้ใช้บริการซึ่งเป็นผู้บริโภคดังกล่าวที่ได้รับความเสียหายไม่ว่าจะเป็นความเสียหายต่อชีวิต หรือร่างกาย ของผู้ใช้บริการ ดังนั้นจึงจะต้องมีการเยียวยาความเสียหายให้ผู้เสียหายกลับคืนสู่ฐานะเดิมเสมือนความเสียหายมิได้เกิดขึ้น โดยการกำหนดค่าสินไหมทดแทนเพื่อเป็นการเยียวยาความเสียหายนั้นให้เป็นไปตามมาตรา 438 บัญญัติว่า “ค่าสินไหมทดแทนจะพึงใช้โดยสถานในเพียงใดนั้นให้ศาลวินิจฉัยตามควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด

อนึ่ง ค่าสินไหมทดแทนนั้นได้แก่การคืนทรัพย์สินอันผู้เสียหายต้องเสียไป เพราะละเมิดหรือใช้ราคาทรัพย์สินนั้น รวมทั้งค่าเสียหายอันจะพึงบังคับให้ใช้เพื่อความเสียหายอย่างใดๆ อันได้เกิดขึ้นนั้นด้วย”

ตามมาตรานี้เป็นหลักทั่วไปในการกำหนดค่าสินไหมทดแทน โดยหลักให้ผู้เสียหายกลับคืนสู่ฐานะเดิม บทบัญญัติในมาตรา 438 เป็นบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์หรือแนวทางให้ศาลใช้ดุลพินิจในการกำหนดค่าสินไหมทดแทนไว้ในวรรคหนึ่งและกำหนดค่าสินไหมทดแทนคืออะไรบ้าง

ซึ่งความเสียหายที่เกิดจากการให้บริการรถโดยสารรับจ้างส่วนใหญ่ความเสียหายที่เกิดขึ้นมักจะเกิดจากรถโดยสารรับจ้างประสบอุบัติเหตุเป็นความเสียหายที่เกิดแก่ร่างกายชีวิตของผู้ใช้บริการ และการให้บริการดังกล่าวเป็นการให้บริการสาธารณะแก่ประชาชนทั่วไปถ้าความเสียหายอันเกิดจากรถโดยสารรับจ้างเป็นความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ใช้บริการ ดังนั้นการประสบอุบัติเหตุของรถโดยสารรับจ้างอันผู้ประกอบการธุรกิจจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายนั้นๆ ตามกฎหมายละเมิดเมื่อเกิดอุบัติเหตุผู้โดยสารได้รับความเสียหายแก่ร่างกายผู้ต้องเสียหายแก่ร่างกายอนามัยมี

สิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายตามบทบัญญัติในมาตรา 444⁹⁰ มาตรา 445⁹¹ มาตรา 446⁹² ซึ่งทั้งสามมาตรานี้แบ่งค่าสินไหมทดแทนได้ 5 กรณีดังต่อไปนี้

(1) ค่าใช้จ่ายอันตนต้องเสียไป ตามมาตรา 444 วรรคหนึ่ง ได้แก่ ค่ารักษาพยาบาลทุกอย่างไม่ว่าจะรักษาแบบแผนโบราณหรือแผนปัจจุบัน จะรักษาที่โรงพยาบาล เอกชนหรือรัฐบาล จะเสียค่ารักษาโรงพยาบาลเอกชนที่แพงมากหรือน้อยเรียกได้ทั้งนั้นค่าใช้จ่ายอันจำเป็นในการรักษาพยาบาล คือ ค่ารักษาพยาบาลจะต้องเป็นค่าใช้จ่ายที่จำเป็น

(2) ค่าเสียความสามารถประกอบธุรกิจงานในปัจจุบัน ตามมาตรา 444 วรรคหนึ่ง หมายความว่าผู้ถูกทำละเมิดได้รับบาดเจ็บต้องรักษาตัวอยู่ในโรงพยาบาลหนึ่งเดือน นอกจากค่าใช้จ่ายอื่นๆ แล้วยังฟ้องเรียกค่าเสียความสามารถ ในการประกอบกิจการในปัจจุบันที่ผ่านมาในช่วงหนึ่งเดือนได้ ในกรณีร่างกายพิการจนไม่สามารถที่จะประกอบธุรกิจงานต่อไป เรียกค่าเสียความสามารถประกอบธุรกิจงานในอนาคต ค่าเสียความสามารถประกอบธุรกิจงานในปัจจุบันฟ้องเรียกได้แม้ว่าคนนั้นขณะถูกทำละเมิดไม่มีงานทำก็ตาม ส่วนจะกำหนดค่าสินไหมทดแทนเพียงใดแล้วแต่พฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด

(3) ค่าเสียความสามารถประกอบธุรกิจงานในอนาคตได้ เช่น แขนขาด ขาขาด ประสาทพิการ นิ้วขาด หรือพวกที่สองได้รับความกระทบกระเทือนไม่สามารถรักษาให้คืนดีได้ ไม่อาจทำงานได้เหมือนเดิม ทำงานได้บ้างก็ยังเสียความสามารถประกอบธุรกิจงานบางส่วนทำได้บ้างแต่ไม่เหมือนเดิมก็เรียกได้ ค่าที่ได้รับบาดเจ็บทำให้การทำงานไม่ก้าวหน้าก็เรียกได้ ร่างกายพิการแต่ยังไม่ได้ออกจากงานยังสามารถทำงานได้ แต่เมื่อสภาพไม่เหมือนเดิม การงานไม่ก้าวหน้าก็ฟ้องเรียกได้

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

(5) ค่าเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงิน ตามมาตรา 446⁹³ ทุกข์ทรมาน เจ็บป่วย เป็นค่าเสียหายที่มีอาจคำนวณเป็นตัวเงินได้ ร่างกายพิการ แขนด้วน ค่ารักษาพยาบาล ค่าหมอ

⁹⁰ ประมวลกฎหมายหมายแพ่งและพาณิชย์. มาตรา 444.

⁹¹ ประมวลกฎหมายหมายแพ่งและพาณิชย์. มาตรา 445.

⁹² ประมวลกฎหมายหมายแพ่งและพาณิชย์. มาตรา 446.

⁹³ ประมวลกฎหมายหมายแพ่งและพาณิชย์. มาตรา 446.

ค่าแขนเทียมคำนวณเป็นเงินได้ แต่ความพิการของคนคำนวณเป็นเงินไม่ได้หน้าเสียโฉมก็เช่นกัน ถือว่าเป็นค่าเสียหายอย่างอื่นที่มีใช้ตัวเงินคือคำนวณเป็นเงินไม่ได้ค่าทนต์ทุกซ์ทรมานก็เรียกได้ ค่าเสียโฉมต้องไปผ่าตัดในอนาคตก็น่าเรียกได้พร้อมดอกเบี้ย

2) ความรับผิดชอบของผู้ประกอบธุรกิจตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

เมื่อเกิดความเสียหายแก่ผู้โดยสารผู้ที่ได้รับอนุญาตในการประกอบธุรกิจตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดการชดเชยค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่งไว้ในหมวด 4 ซึ่งในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะพิจารณาเฉพาะกรณีการรับส่งผู้โดยสารที่ไม่ประจำทางเท่านั้นซึ่งเป็นการขนส่งคนโดยสาร

ซึ่งในกรณีที่ผู้ประกอบธุรกิจผู้ที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจขนส่งไม่ประจำทางจะต้องวางหลักทรัพย์เป็นเงินสดหรือพันธบัตรรัฐบาลไทย หรือสัญญาประกันละกรมธรรม์ประกันภัยซึ่งทำกับบริษัทประกันภัย ในกรณีเป็นสัญญาประกันภัยและกรมธรรม์ประกันภัยผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจขนส่งต้องเป็นผู้เอาประกันภัย โดยให้บุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายเนื่องจากการขนส่งของตนเป็นผู้รับประโยชน์สำหรับการชดเชยค่าเสียหายที่เป็นค่าใช้จ่ายเบื้องต้นเพื่อประกันความเสียหายอันเกิดแก่ชีวิตหรือร่างกายของบุคคลภายนอกและซึ่งผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจขนส่งจะต้องรับผิดชอบเนื่องจากการขนส่งของตน⁹⁴ เมื่อผู้ประกอบธุรกิจขนส่งได้ก่อให้เกิดความเสียหายร่างกายหรือชีวิตของบุคคลใด ซึ่งผู้ประกอบธุรกิจซึ่งเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายจะต้องชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้เสียหายหรือทายาทในกรณีถึงแก่ชีวิต⁹⁵ ในการพิจารณาว่าบุคคลใดมีสิทธิได้รับชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 นั้น ผู้เสียหายซึ่งมิได้อยู่ในรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหาย แต่ได้รับความเสียหายจากรถคันนั้นหรือผู้เสียหายอยู่ในรถแต่ไม่รวมถึงคนงานหรือผู้ประจำรถในระหว่างปฏิบัติหน้าที่หรือผู้เสียหายที่ไม่ได้อยู่ในรถคันที่ไม่ได้ก่อให้เกิดความเสียหาย⁹⁶ แต่ขั้นตอนการขอรับชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นผู้เสียหายหรือทายาทต้องยื่นคำขอต่อพนักงานสอบสวน โดยแสดงพยานหลักฐานว่าผู้เสียหายได้รับความเสียหายจากรถของผู้ประกอบธุรกิจ โดยให้พนักงานสอบสวนเป็นผู้พิจารณา และมีความเห็นถ้าความเสียหายได้เกิดจากรถของผู้ประกอบธุรกิจให้มีหนังสือไปยังผู้ประกอบธุรกิจให้ชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นดังกล่าวและในการสั่ง

⁹⁴ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกพ.ศ. 2522, มาตรา 52.

⁹⁵ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกพ.ศ. 2522, มาตรา 56.

⁹⁶ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกพ.ศ. 2522, มาตรา.60.

ของพนักงานสอบสวนต้องพิจารณาภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่มิคำขอและส่วนของผู้ประกอบธุรกิจก็ต้องชำระภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่รับคำสั่งจากพนักงานสอบสวน⁹⁷

ถ้าในกรณีที่ผู้ประกอบธุรกิจไม่ยอมชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามมีพนักงานสอบสวนสั่งให้นายทะเบียนกลางมีอำนาจนำหลักทรัพย์ของผู้ประกอบธุรกิจซึ่งได้วางไว้มาชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นแทนได้⁹⁸

3) ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ผู้ใช้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางเมื่อเกิดอุบัติเหตุจะได้รับ ความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งบุคคลที่ได้รับความคุ้มครองเรียกว่า “ผู้ประสบภัย” ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้ให้นิยามไว้ดังนี้ผู้ประสบภัย หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยเนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งที่ยักรถหรือติดตั้งในรถนั้น และหมายความรวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตายด้วย ซึ่งแยกพิจารณา

(1) ผู้ประสบภัยที่เป็นผู้ได้รับอันตรายโดยตรง ได้แก่ ผู้ประสบภัยที่ได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัย อันเป็นผลโดยตรงจากรถหรือจากสิ่งที่ยักรถหรือติดตั้งในรถนั้น

(2) ผู้ประสบภัยที่ไม่ได้เป็นผู้ได้รับอันตรายโดยตรง ได้แก่ ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยที่ถึงแก่กรรม ทายาทโดยธรรมในที่นี้ไม่รวมถึงทายาทผู้รับพินัยกรรม การที่กฎหมายบัญญัติให้ถือว่าทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยที่ถึงแก่ความตายเป็นผู้ประสบภัยก็เพราะทายาทโดยธรรมเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่ในอันที่จะต้องจัดการศพและเป็นผู้ที่มีสิทธิได้รับมรดกของผู้ตาย⁹⁹

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

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ผู้ประกอบธุรกิจหรือเจ้าของรถจะต้องจัดให้มีการเอาประกัน โดยจำนวนเงินที่เอาประกันจะต้องเป็นไปตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ 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

พระราชบัญญัติให้จำนวนเงินเอาประกันภัยที่ต้องจัดให้มีเพื่อให้ความคุ้มครองสำหรับผู้ประสบภัย ต้องไม่น้อยกว่าจำนวนเงินที่กำหนดในกฎกระทรวง

กฎกระทรวงกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยตามชนิด ประเภท และขนาด ของรถ พ.ศ. 2547 ได้กำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยไว้ดังนี้

(1) เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย โดยมีจำนวนเงินเอาประกันสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อครั้ง ดังต่อไปนี้

ห้าล้านบาท สำหรับรถที่มีที่นั่งไม่เกินเจ็ดคนหรือรถบรรทุกผู้โดยสาร รวมทั้งผู้ขับขี่ไม่เกินเจ็ดคน

สิบล้านบาท สำหรับรถที่มีที่นั่งเกินเจ็ดคนบรรทุกผู้โดยสารรวมทั้งผู้ขับขี่เกินเจ็ดคน

(2) การประกันภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อครั้ง ตาม ก ให้มีจำนวนเงินเอาประกันภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อคน ดังต่อไปนี้

ก. ห้าหมื่นบาทต่อคน สำหรับความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัย นอกจากกรณีตาม 2.

ข. สองแสนบาทต่อคน สำหรับความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัย อย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้

- ตาบอด
- หูหนวก
- เป็นใบ้ หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด
- เสียอวัยวะสืบพันธุ์
- เสียแขน ขา มือ เท้า นิ้ว หรืออวัยวะอื่นใด
- จิตพิการอย่างถาวร

ค. หนึ่งแสนบาทต่อคนสำหรับความเสียหายต่อชีวิต

ง. ในกรณีที่ผู้ประสบภัยเป็นผู้ขับขี่และเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบ

ให้กำหนดตามชนิด ประเภท และขนาดของรถแต่ต้องไม่น้อยกว่าจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง.

¹⁰¹ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 9 รถที่จดทะเบียนในต่างประเทศและ นำเข้ามาใช้ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวโดยเจ้าของรถ ไม่มีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร เจ้าของรถ ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย ทั้งนี้ ตามจำนวนเงิน หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง.

กฎหมายหรือ ไม่มีผู้ใดต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ขับขี่ที่ประสบภัย ให้ผู้ประสบภัยที่เป็นผู้ขับขี่ ได้รับจำนวนเงินเอาประกันภัยเป็นจำนวนเท่ากับค่าเสียหายเบื้องต้นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ซึ่งออกตามความในมาตรา 20 วรรคสอง ส่วนค่าสินไหมทดแทนเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ ผู้ประสบภัยจากรถที่บริษัทได้รับประกันภัยไว้ ให้บริษัทจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยเมื่อ ได้รับคำร้องขอจากผู้ประสบภัย ความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงิน ค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ ผู้ประสบภัยตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง¹⁰² สำหรับค่าเสียหายเบื้องต้น ในความหมายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้ให้ความหมาย คือ ค่าเสียหายเบื้องต้น ในกรณีความเสียหายต่อร่างกาย หมายความว่า ค่ารักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลของผู้ประสบภัย และในกรณี ความเสียหายต่อชีวิต หมายความว่า ค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพ ผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตาย ทั้งนี้ ตามรายการและจำนวนเงินที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตาม มาตรา 20 วรรคสอง¹⁰³ ซึ่งตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีข้อกำหนด ให้มีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย การกำหนดความเสียหายให้เป็นไปตาม กฎกระทรวง กำหนดจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นและการร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2547 เป็นความเสียหายที่จะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นเกี่ยวกับร่างกายและชีวิต จำนวนเงิน ค่าเสียหายเบื้องต้นให้เป็นไปดังต่อไปนี้

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

¹⁰² พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 20.

¹⁰³ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ 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. สำเนามรณะบัตร

ข. สำเนาบันทึกรายวันในคดีของพนักงานสอบสวน หรือ
หลักฐานอื่นที่แสดงว่าผู้ันถึงแก่ความตายเพราะการประสบภัยจากรถ

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

หากผู้ประสบภัยไม่สามารถร้องขอได้ให้โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล
ญาติหรือผู้มีส่วนได้เสียร้องขอแทนได้ การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัยต้อง
กระทำภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่ความเสียหายเกิดขึ้น

การขอรับความเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในกรณี
ที่บริษัทประกันภัยไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือจ่ายไม่ครบ ให้ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรม
ของผู้ประสบภัยแจ้งต่อกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย¹⁰⁴ และกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะจ่าย
ค่าเสียหายเบื้องต้นให้¹⁰⁵ โดยพิจารณาจากหลักฐานและข้อเท็จจริงดังต่อไปนี้ ชื่อบริษัทประกันภัย
และหมายเลขกรมธรรม์ประกันภัย¹⁰⁶

(ก) จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ประสงค์ได้รับ

(ข) วันที่ยื่นขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัย

(ค) สำเนาบันทึกรายวันในคดีของพนักงานสอบสวน¹⁰⁷

(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.

(จ) สำเนาบัตรประจำตัว ใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว หรือหนังสือเดินทางหรือสำเนาทะเบียนบ้าน ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บ¹⁰⁹

(ฉ) สำเนารณะบัตร สำเนาทะเบียนบ้าน สำเนาบัตรประจำตัว ในกรณีที่ผู้ประสบภัยถึงแก่ความตาย¹¹⁰

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยถึงแก่ความตายให้ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยยื่นเอกสารตาม (ฉ) ด้วย¹¹¹ ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย ต้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่มีความเสียหายไม่ว่าจะเป็นกรณีตามมาตรา 23 (1)(2)(3)(4)(5)(6)¹¹² ค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินค่าเสียหายเบื้องต้น¹¹³ เป็นค่าเสียหายที่จ่ายให้สำหรับความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของผู้ประสบภัยจากรถซึ่งเป็นค่าเสียหายที่ได้รับจากพระราชบัญญัตินี้ โดยต้องรอพิสูจน์ความรับผิดชอบ โดยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นรวมกับค่าเสียหายเบื้องต้นที่ผู้ประสบภัยได้รับต้องไม่เกินจำนวนที่กฎหมายกำหนดดังนี้

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

กรณีผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บแต่ไม่เสียชีวิต แต่ทุพพลภาพหรือเสียหายต่อร่างกาย และอนามัย ดังนี้ (ได้รับค่าเสียหายรวมเป็นเงิน 100,000) ตาบอด หูหนวก เป็นใบ้หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์ เสียแขน ขา มือ นิ้ว หรืออวัยวะอื่น จิตพิการอย่างติดตัว ทุพพลภาพอย่างถาวร

กรณีผู้ประสบภัยเสียชีวิตทันที ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย จะได้รับชดใช้ค่าเสียหายรวมเป็นเงินจำนวน 100,000 บาทต่อผู้ประสบภัยหนึ่งคน (เท่ากับได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น 15,000 บาท เป็นค่าปลงศพรวมกับค่าเสียหายส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นอีก 85,000 บาท)

¹⁰⁸ กฎกระทรวงฉบับที่ 7 พ.ศ. 2535.

¹⁰⁹ กฎกระทรวงฉบับที่ 7 พ.ศ. 2535.

¹¹⁰ กฎกระทรวงฉบับที่ 7 พ.ศ. 2535.

¹¹¹ กฎกระทรวงฉบับที่ 7 พ.ศ. 2535.

¹¹² กฎกระทรวงฉบับที่ 7 พ.ศ. 2535.

¹¹³ กฎกระทรวง ฉบับที่ 11 พ.ศ. 2540.

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

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยเป็นผู้ขับขี่และเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย หรือไม่มีผู้ใดต้องรับผิดชอบต่อผู้ขับขี่ (ที่เป็นผู้ประสบภัยดังกล่าว) ผู้ขับขี่จะได้รับการชดเชยเฉพาะค่าสินไหมทดแทนในวงเงินไม่เกินค่าเสียหายเบื้องต้น 15,000 บาท เท่านั้น จะไม่มีสิทธิได้รับค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับค่าสินไหม บริษัทประกันภัยกฎหมายบังคับให้รับประกันภัยรถทุกคัน (มาตรา 10) ถ้าฝ่าฝืนต้องรับโทษตามมาตรา 38 และเมื่อเกิดความเสียหายเนื่องจากรถ เช่น รถชนคน บริษัทประกันภัยต้องจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นเสมอไม่ว่าจะเป็นความผิดของผู้ประสบภัยหรือไม่ โดยจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นจะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง (มาตรา 20)

บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ทำหน้าที่ให้บริการรับคำร้องขอและจ่ายสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยแทนบริษัทประกันภัย โดยผู้ประสบภัยสามารถติดต่อแจ้งเหตุหรือยื่นคำร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นและค่าสินไหมทดแทนได้ ณ สำนักงานใหญ่และสาขาของบริษัทกลางในทุกจังหวัด (มาตรา 10 ทวิ (1))

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

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (มาตรา 37-มาตรา 45) ผู้ประสบภัยหรือผู้เอาประกันภัยหรือผู้ขับขี่ซึ่งได้ประสบอุบัติเหตุ ควรแจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อให้ทำการสอบสวนและบันทึกประจำวันไว้เป็นหลักฐานประกอบธุรกิจเรียกจ่ายค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทประกันหรือผู้เกี่ยวข้อง และในกรณีบาดเจ็บสาหัส เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถนำผู้ประสบภัยส่งโรงพยาบาลได้ทันที

โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล ผู้ประสบภัยที่ได้รับอันตรายจากอุบัติเหตุรถยนต์ สามารถรับการรักษาพยาบาลจากโรงพยาบาลและสถานพยาบาลทุกแห่ง โดยโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลที่ทำการรักษาพยาบาลสามารถทำการเบิกค่าเสียหายเบื้องต้นในนามผู้ประสบภัยจากบริษัทประกันภัยหรือกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยต่อไปได้



3.2 มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมมาตรฐานการประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างในสหภาพยุโรป ประเทศเยอรมัน ประเทศญี่ปุ่น ประเทศออสเตรีย

มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างในต่างประเทศนั้นให้ความสำคัญซึ่งในประเทศต่างๆ มีการกำหนดมาตรการในเรื่องดังกล่าวมีความชัดเจนและมีประสิทธิภาพในการบังคับใช้ ดังนี้ผู้เขียนจะได้กล่าวถึงมาตรการทางกฎหมายการประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางในต่างประเทศต่อไปนี้

3.2.1 มาตรฐานตามกฎหมายการประกอบธุรกิจรถโดยสารในสหภาพยุโรป¹¹⁴

สหภาพยุโรป (European Union-EU) เป็นการรวมตัวกันของประเทศในทวีปยุโรป ปัจจุบันสหภาพยุโรป ประกอบด้วยสมาชิก 27 ประเทศ¹¹⁵ มีจำนวนประชากรประมาณ 500 ล้านคน แนวคิดการสร้างให้เกิดสันติภาพในยุโรปเกิดขึ้นภายใต้ความร่วมมือด้านเศรษฐกิจเพื่อพัฒนาให้เกิดตลาดเดียว (Single Market) ซึ่งทำให้เกิดการประหยัดต่อขนาด (Economy of Scale) เพิ่มความสามารถในการแข่งขัน โดยการยกเลิกพรมแดนระหว่างกัน ประชาชน สินค้า บริการ และเงินทุนสามารถเคลื่อนย้ายได้อย่างเสรีในกลุ่มประเทศสมาชิก เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าว บรรดาสมาชิกสหภาพยุโรปได้ก่อตั้งสถาบันร่วม เช่น คณะกรรมาธิการยุโรป (European Commission) คณะมนตรีแห่งสหภาพยุโรป (Council of European Union) และรัฐสภายุโรป (European Parliament)¹¹⁶

นอกจากนั้นยังยกเลิกการกีดกันทางการค้าระหว่างพรมแดน มีการเปิดเสรีในด้านการบริการ และการเคลื่อนย้ายการลงทุนภายในภูมิภาค และเพื่อให้นโยบายในการรวมตัวภายในภูมิภาคบรรลุวัตถุประสงค์ บรรดาประเทศสมาชิก ได้มีการรวมตัวกันตั้งสถาบันต่างๆ ขึ้น ไม่ว่าจะเป็น

- 1) การร่วมกันตั้งคณะกรรมาธิการยุโรป
- 2) คณะมนตรีแห่งสหภาพยุโรป

¹¹⁴ สถาบันขนส่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. เล่มเดิม. หน้า 4-9

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

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

3) รัฐสภายุโรป

สถาบันต่างๆ ที่ก่อตั้งขึ้นก็เพื่อทำหน้าที่ในการบริหารงานที่มีการตัดสินใจร่วมกันในด้านต่างๆ สำหรับกิจการขนส่งทางถนน แต่เดิมประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรปได้มีความเข้มงวดในการประกอบธุรกิจขนส่งเป็นอย่างมาก เนื่องจากต้องการปกป้องกิจการรถไฟที่ดำเนินการโดยรัฐเพื่อไม่ให้ได้รับผลกระทบจากการเข้ามาแข่งขัน ซึ่งแนวทางหรือเนื้อหาของการควบคุมเป็นไปในรูปของการจำกัดการเข้าสู่ตลาด และจำกัดการให้บริการบางประเภทที่อาจไปส่งผลกระทบต่อการแข่งขันกับกิจการรถไฟ

หลังจากสงครามโลกครั้งที่ 2 แม้ว่าแนวทางการกำกับดูแลเปลี่ยนไปจากการควบคุมหรือจำกัดการแข่งขันข้ามสาขาเป็นความร่วมมือระหว่างกิจการขนส่งบรรทุกับรถไฟ แต่กฎระเบียบต่างๆ ก็ยังไม่ได้ถูกยกเลิกเสียทีเดียว จนกระทั่ง ค.ศ. 1980 ถึง 1990 สหภาพยุโรปจึงได้เริ่มปฏิรูปกฎระเบียบและเปิดเสรีระหว่างประเทศสมาชิกด้วยตนเองภายใต้แนวคิดตลาดเดียว

กลุ่มสหภาพยุโรป ได้แบ่งแยกการกำกับดูแลการขนส่งทางถนนออกเป็นการกำกับดูแลกิจการขนส่งสินค้าและกิจการขนส่งคนโดยสารอย่างชัดเจน โดยจัดแบ่งประเภทใบอนุญาตและการกำกับดูแลที่สำคัญออกเป็น ดังนี้

- (1) การประกอบกิจการขนส่งคนโดยสาร (Passenger Transportation)
- (2) การประกอบกิจการขนส่งสินค้า (Freight Transportation)
- (3) การประกอบธุรกิจขนส่งส่วนบุคคล (Own-Account Transportation)

โดยในแต่ละประเภทอาจมีการแยกประเภทย่อยลงไปอีก เช่นการประกอบกิจการขนส่งคนโดยสารอาจแบ่งเป็นการขนส่งคนโดยสารประจำทาง (Fixed Route or Schedule Passenger Transportation) การขนส่งคนโดยสารไม่ประจำทาง (Non-Schedule Passenger Transportation) หรือการขนส่งคนโดยสารในเมืองแบบพิเศษ (Urban Special Transportation) เป็นต้น หรือในกรณีของการขนส่งสินค้า อาจแบ่งแยกเป็น การขนส่งสินค้าทั่วไป กับ การขนส่งวัตถุดิบหรือการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ เป็นต้น อนึ่ง ประเด็นที่ควรพิจารณาในเบื้องต้นก็คือแนวทางการจัดแบ่งดังกล่าวข้างต้นเป็นการจัดแบ่ง โดยอิงตามลักษณะ วัตถุประสงค์ และรูปแบบของการควบคุมกำกับดูแลที่มีต่อแต่ละตลาดย่อยเป็นสำคัญ ทั้งนี้เนื่องจากการมีโครงสร้างตลาดย่อยที่มีลักษณะที่แตกต่างกัน ย่อมสื่อถึงรูปแบบและเนื้อหาของการควบคุมกำกับดูแลที่แตกต่างกันด้วย เช่น หากเป็นตลาดวิชาชีพ (Professional Market) หรือบริการที่รับจ้างหรือมีสินจ้างก็จะถูกกำกับดูแลอย่างวิชาชีพ และหากเป็นบริการที่มีวัตถุประสงค์ทางสังคมหรือบริการสาธารณะก็จะถูกกำกับดูแลก่อนข้างเข้มงวด

การปฏิรูปกิจการขนส่งทางถนนภายใต้กรอบสหภาพยุโรปในช่วงแรก คือการออก Directive of 23 July 1962 หรืออีกชื่อหนึ่งว่า “The First Council Directive” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดกรอบการเข้าสู่ตลาดของประเทศสมาชิก เพื่อให้กระทำโดยไม่ต้องขออนุญาตหรือถูกจำกัดโควตาและต่อมามีการออกข้อระเบียบปฏิบัติ “Directive” อีกหลายฉบับตามมา ซึ่งทำให้เกิดปัญหาในการรวบรวมกฎระเบียบให้อยู่ในรูปแบบที่เหมาะสม จนกระทั่ง 26 มีนาคม 1992 สหภาพยุโรปจึงได้มีการออกกฎระเบียบของสหภาพยุโรปที่ 881/92 (Council Regulation 881/92)¹¹⁷ ว่าด้วยการเข้าสู่ตลาดการบริการขนส่งทางถนนภายในสหภาพยุโรปทดแทนของเดิมที่มีอยู่ ซึ่ง กฎระเบียบของสหภาพยุโรปที่ 881/92 (Council Regulation 881/92) นี้ได้กำหนดขึ้นเพื่อเป็นแนวทางในการเปิดเสรีการขนส่งทางถนน โดยที่ผู้ประกอบการธุรกิจที่จดทะเบียนของประเทศสมาชิกสามารถให้บริการข้ามประเทศได้ หากได้รับใบอนุญาตขนส่งระหว่างประเทศ (Community Authorization License) จะสามารถดำเนินการให้บริการได้โดยปราศจากข้อกำหนด

จนกระทั่งต่อมาก็ได้มีการปรับปรุง โดยวางหลักที่ให้อนุญาตผู้ประกอบการขนส่งของประเทศสมาชิกสามารถให้บริการขนส่งสินค้าในอีกประเทศหนึ่งได้ 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) ซึ่งผู้ประกอบการที่มีการฝ่าฝืนข้อกำหนดในการประกอบธุรกิจบางอย่างอาจจะถูกห้ามมิให้ดำเนินการให้บริการอีกต่อไป ตัวอย่างของข้อกำหนดในเรื่องการมีชื่อเสียงที่ดี ได้แก่ ผู้ประกอบการต้องไม่เคยต้องโทษคดีอาญาร้ายแรงมาก่อน หรือไม่เคยถูกลงโทษในการประกอบวิชาชีพขนส่งทางถนนมาก่อน เช่น การฝ่าฝืนข้อกำหนดเกี่ยวกับการจ่ายเงิน หรือจัดจ้างที่เกี่ยวกับความสามารถทางด้านวิชาชีพ ระยะเวลาในการขับรถและพักผ่อน น้ำหนักของยานพาหนะ ข้อกำหนดเกี่ยวกับความปลอดภัย เป็นต้น ทั้งนี้ เงื่อนไขชื่อเสียงที่ดีนี้จะใช้บังคับกับบุคคลที่บริหารจัดการกิจการขนส่งทางถนน และผู้ประกอบการที่มีความจำเป็นที่จะต้องดำรงไว้ซึ่งเงื่อนไขของการมีชื่อเสียงที่ดีตราบเท่าที่ตนเองยังคงให้บริการอยู่

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. อ้างถึงใน สถาบันจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. เล่มเดิม. หน้า 4-11

ข. การดำรงเงินทุนขั้นต่ำ (Minimum Financial Standing) ในการประกอบธุรกิจ กำหนดให้ผู้ประกอบธุรกิจจะต้องดำรงเงินทุนขั้นต่ำตามที่กฎหมายกำหนดไว้ตลอดระยะเวลาที่ยังประกอบธุรกิจอยู่ โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อให้ผู้ประกอบธุรกิจมีเงินทุนที่จะดำเนินการให้บริการ และบำรุงรักษายานพาหนะให้มีคุณภาพดีและปลอดภัยอยู่เสมอ ซึ่งข้อระเบียบปฏิบัติที่ 98/76 (Directive 98/76) กำหนดทุนจดทะเบียนและทุนสำรองไว้ 9,000 เหยียญูโร สำหรับรถยนต์หนึ่งคันและอีก 5,000 เหยียญูโร สำหรับรถยนต์คันต่อไปๆ เงื่อนไขด้านเงินประกันนี้ ผู้ประกอบธุรกิจต้องดำรงอยู่ตลอดระยะเวลาประกอบกิจการ

ค. การมีคุณสมบัติเหมาะสมในการประกอบอาชีพ (Professional Competence) ซึ่งกำหนดให้มีการทดสอบทางด้านข้อเขียน (Written Examination) หรืออาจทดสอบแบบปากเปล่า (Oral Examination) อีกชั้นหนึ่ง ทั้งนี้ ผู้ขอรับใบอนุญาตอาจใช้หลักฐานว่าตนเองมีประสบการณ์ด้านวิชาชีพนี้มาแล้วอย่างน้อยห้าปีทดแทนการสอบข้อเขียนก็ได้ อนึ่ง เงื่อนไขในเรื่องการมีคุณสมบัติที่เหมาะสมในการประกอบวิชาชีพ

ง. ข้อกำหนดเงื่อนไขทางด้านคุณภาพอื่นๆ ในหลายๆ ประเทศบรรทัดฐานนอกเหนือจากข้อกำหนดทางด้านเทคนิค (Technical Requirements) ข้อกำหนดความมั่นคงทางการเงิน (Financial Soundness) ข้อกำหนดทางด้านจริยธรรม (Moral Soundness) และข้อกำหนดเรื่องความปลอดภัยต่อสาธารณะ (Public Safety Requirements) ยังคงถูกนำมาใช้พิจารณาเพื่อประกอบธุรกิจตัดสินใจในการกำหนดการเข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบธุรกิจรายใหม่

การฝึกอบรมวิชาชีพผู้ขับขี่ (Professional Training) อยู่ภายใต้ ข้อระเบียบปฏิบัติที่ 76/91/EEC (Directive 76/91/EEC) ว่าด้วยข้อกำหนดขั้นต่ำของการฝึกอบรมผู้ขับขี่รถยนต์เพื่อการขนส่งบางประเภท และข้อระเบียบปฏิบัติที่ 91/439/EEC (Directive 91/439/EEC) ว่าด้วยใบอนุญาตขับขี่¹¹⁸ ซึ่งกำหนดกรอบระเบียบร่วมสำหรับประเทศสมาชิก อาทิ รูปแบบของใบอนุญาตขับขี่แบบ “Community” ประเภทของใบอนุญาตขับขี่ เงื่อนไขและกระบวนการออกและต่ออายุใบอนุญาต มาตรฐานขั้นต่ำของความเหมาะสมทางร่างกายและจิตใจ ความเท่าเทียมระหว่างประเภทใบขับขี่¹¹⁹ และอายุขั้นต่ำของผู้ขอใบอนุญาตขับขี่ เป็นต้น

ภายใต้ระบบกฎหมายของยุโรป โดยมีข้อระเบียบปฏิบัติ (Directive) ถือเป็นเพียงการกำหนดหลักการพื้นฐานระหว่างประเทศ เพื่อให้ประเทศสมาชิกรับไปปฏิบัติ โดยหากประเทศ

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

สมาชิกอาจมีแนวทางปฏิบัติที่แตกต่างกันในรายละเอียดบางประเด็นก็ได้ แต่ต้องไม่ขัดกับหลักการพื้นฐานหรือแนวทางข้อระเบียบปฏิบัติ (Directive) กำหนดไว้

สำหรับข้อระเบียบปฏิบัติ (Directive) ฉบับใหม่ที่วางหลักการพื้นฐานร่วมกันเกี่ยวกับการฝึกอบรมผู้ประกอบการวิชาชีพขับขี่ตามระบบวิชาชีพ โดยมุ่งเน้นให้มีการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่องสำหรับผู้ประกอบอาชีพขับขี่ยานพาหนะทุกประเภท โดยขอบเขตการฝึกอบรมจะต้องครอบคลุมเรื่องต่างๆ ดังนี้คือ

- การฝึกอบรมขั้นสูงในเรื่องการขับขี่ที่มีพื้นฐานอยู่บนกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย
- การปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆ
- ความรู้ในเรื่องสุขภาพ ความปลอดภัย การให้บริการ

3.2.1.1 มาตรฐานชั่วโมงการทำงานและเวลาพักของพนักงานขับรถโดยสารในสหภาพยุโรป¹²⁰

สำหรับการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยทางถนน ประเทศในสหภาพยุโรปได้ให้ความสำคัญ โดยเฉพาะในด้านการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางถนนเนื่องจากเห็นว่าการให้บริการด้านขนส่งทางถนนมีลักษณะที่อาจก่อให้เกิดความเสี่ยงและรบกวนผู้ขับขี่ ยานพาหนะอื่น คนเดินถนนหรือแม้กระทั่งผู้อาศัยอยู่ในละแวกใกล้เคียง หรืออาจก่อให้เกิดผลเสียต่อสิ่งแวดล้อมที่อาจส่งผลกระทบต่อภายนอก (Externality Effect) จึงได้มีการกำหนดนโยบายขึ้นซึ่งได้แก่

- 1) นโยบายที่เกี่ยวกับการดูแลความปลอดภัย
 - 2) นโยบายที่เกี่ยวกับคุณสมบัติทางวิชาชีพ ใบอนุญาตและการฝึกอบรม ผู้ขับขี่
- ได้ออกซึ่งสหภาพยุโรปได้มีการออกกฎหมายที่ชื่อว่า กฎระเบียบของสหภาพยุโรป (EEC) ที่ 3820/85 (Council Regulation (EEC) No. 3820/85) ที่กำหนดกรอบระยะเวลาปฏิบัติของแรงงานที่ทำหน้าที่ในการขับรถยนต์บรรทุกและเวลาหยุดพัก 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 นธิทิพย์. (2550). ความรับผิดชอบเพื่อละเมิดจากการกระทำของผู้อื่น: ศึกษากรณีนายจ้างและหน่วยงานของรัฐในการขนส่งของโคจรยนต์. หน้า 87

¹²¹ แหล่งเดิม.



ไม่เกิน 90 ชั่วโมง ไม่ว่าจะขั้บรดยนต์ในระหว่างเวลาพัก หรือในเวลาพักประจำวัน และเวลาพักประจำ

(2) เวลาหยุดพักและเวลาพัก (Break and Rest Periods) เมื่อขั้บรดยนต์เป็นเวลา 4 ชั่วโมงครึ่งแล้ว คนขั้บรดยนต์ต้องหยุดพักอย่างน้อย 45 นาที เว้นแต่ว่าคนขั้บเริ่มต้นเวลาพัก เวลาหยุดพักอาจแบ่งเป็นช่วงๆ อย่างน้อยช่วงละ 15 นาที ตลอดเวลาขั้บรดยนต์ ระหว่างเวลาพักคนขั้บรดยนต์อาจไม่ต้องทำงานอื่น และด้วยวัตถุประสงค์ของมาตรานี้ เวลารอคอยและเวลาที่อยู่ในรถแต่ไม่ได้ขั้บรดยนต์ไม่ถือว่าเป็นการทำงานอื่น เวลาหยุดพักตามมาตรานี้ไม่ถือเป็นเวลาพักประจำวัน¹²²

ทุก 24 ชั่วโมงคนขั้บรดยนต์จะต้องมีเวลาพักอย่างน้อย 11 ชั่วโมงต่อเนื่อง ซึ่งอาจลดเหลือเวลาพัก 9 ชั่วโมงต่อเนื่องได้แต่ไม่เกิน 3 ครั้งต่อสัปดาห์ ภายในเงื่อนไขว่าจะได้รับการชดเชยเวลาพักที่เหมาะสมก่อนสิ้นสุดสัปดาห์ถัดมา ในวันที่ไม่ได้ลดเวลาพักดังกล่าวไว้ในย่อหน้าแรก คนขั้บอาจแบ่งเวลาพักออกเป็น 2 ถึง 3 ช่วงในระหว่างเวลา 24 ชั่วโมง ช่วงละอย่างน้อย 8 ชั่วโมงติดต่อกัน ซึ่งในกรณีเช่นนี้ต้องมีเวลาพักรวมอาจจะเพิ่มขึ้นเป็น 12 ชั่วโมง เป็นอย่างน้อยเมื่อมีคนขั้บรดยนต์ประจำการอย่างน้อย 2 คน ในช่วงเวลาขั้บรดยนต์ 30 ชั่วโมง คนขั้บรดยนต์คนใดคนหนึ่งอาจใช้เวลาพักอย่างน้อยไม่เกิน 8 ชั่วโมงติดต่อกัน ในแต่ละสัปดาห์ ช่วงเวลาพักครั้งหนึ่งๆ ตามที่ระบุไว้ในย่อหน้าที่ 1 และ 2 อาจขยายเวลาพักต่อสัปดาห์รวมเป็น 45 ชั่วโมงต่อเนื่องได้ และช่วงเวลาพักอาจลดเหลือ 36 ชั่วโมงต่อเนื่องเมื่อคนขั้บใช้เวลาพัก ณ สถานที่ประจำของรถ หรือ สถานที่ตั้งของคนขั้บ หรือ ลดเวลาเหลือน้อยที่สุด 24 ชั่วโมงติดต่อกันถ้าคนขั้บใช้เวลาพักในสถานที่อื่นใด การลดเวลาพักนี้ต้องได้รับการชดเชยด้วยเวลาพักที่มีช่วงระยะเวลาเท่าเทียมกัน ก่อนสิ้นสุดสัปดาห์ที่สามที่ตามมานับจากสัปดาห์ที่ลดเวลาพัก

เวลาพักใดที่ถือเป็นการชดเชยการลดเวลาพักประจำ และหรือประจำสัปดาห์ เวลาพักนี้จะต้องรวมกับเวลาพักอื่นอย่างน้อย 8 ชั่วโมง และต้องอนุญาตให้พักได้ตามความประสงค์ของคนขั้บ ณ สถานที่จอดรถ หรือสถานที่ตั้งของคนขั้บ คนขั้บรดยนต์อาจใช้เวลาพักประจำวันอยู่ในรถตามความเหมาะสมได้¹²³

¹²² C 153 Hours of work and Rest Periods (Road Transport) Convention. Retrieved December 14, 2007, 1979. Article 7, from <http://www.ilo.org/ilolex/english/convdisp1.htm>. อ้างถึงใน วรพงษ์ นธิพิพย์. เล่มเดิม. หน้า 81.

¹²³ แหล่งเดิม.

3.2.1.2 มาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในสหภาพยุโรป

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

ข้อ (1) กรณีที่บุคคลใดมีใบอนุญาตขับรถยนต์และผ่านการฝึกอบรมทางวิชาชีพครอบคลุมหัวข้อดังต่อไปนี้สามารถนับเป็นการฝึกอบรมสำหรับคนขับรถขั้นต่ำ โดยการฝึกอบรมขั้นต่ำเพื่อให้ได้ประกาศนียบัตรทางวิชาชีพด้านการขับรถตามมาตรา 5 (1) (b) หรือ (2) (c) อย่างน้อยวิชาที่อบรมต้องครอบคลุมถึงหัวข้อต่างๆ ดังต่อไปนี้

1) ความรู้เรื่อง โครงสร้างและองค์ประกอบสำคัญของรถ (Construction and Main Component Parts)

(1) โครงสร้างและหน้าที่ การเผาไหม้ภายในเครื่องยนต์

ก. ระบบเผาไหม้

ข. ระบบส่งกำลัง (เช่น คลัชและเกียร์ เป็นต้น)

- ความรู้ทั่วไปเรื่องน้ำมันหล่อลื่น การป้องกันการแข็งตัวเป็นน้ำแข็ง
- การปลอดภัยในการเคลื่อนย้ายและเปลี่ยนยางรถยนต์
- ความรู้เรื่อง โครงสร้าง การติดตั้ง และการดูแลรักษาอย่างถูกต้องวิธี
- ความรู้เรื่อง ประเภท การทำงาน อะไหล่ที่สำคัญ การเชื่อมโยง

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 นริทธิย์. เล่มเดิม. หน้า 88.

2) ความรู้ทั่วไปเรื่องกระบวนการจัดการและการขนส่ง

- (1) ความสามารถในการอ่านแผนที่และความรู้เรื่องเส้นทางและภูมิประเทศ
- (2) ความรู้เรื่องการใช้รถอย่างประหยัด
- (3) ขั้นตอนการจัดการเรื่องประกันภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์อื่นๆ

เช่นการเกิดเพลิงไหม้

- (4) ความรู้เรื่องกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่บังคับใช้กับรถขนส่งแต่ละประเภท

ที่เกี่ยวข้อง

- (5) ขนส่งสินค้าหรือขนส่งผู้โดยสาร

3) ลักษณะของคนขับรถบรรทุกทุกขนส่งสินค้า

(1) มีความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับความรับผิดชอบของคนขับรถต่อใบรับสินค้า ผู้สินค้าและการส่งสินค้าให้อยู่ในสภาพตามเงื่อนไขในสัญญา

(2) มีความรู้ในเรื่องรถ และเอกสารขนส่งซึ่งใช้ในการขนส่งสินค้าในประเทศและขนส่งระหว่างประเทศ

(3) มีความรู้ทางเทคนิคในการยกสินค้าขึ้นรถหรือ ยกสินค้าออกจากรถและการใช้อุปกรณ์ยกสินค้าเข้า-ออก

(4) มีความรู้เรื่องการป้องกันเบื้องต้นในการบรรทุกและเคลื่อนย้ายสินค้าอันตราย

4) มีประสบการณ์ในการขับรถบรรทุกสินค้าหรือรถโดยสาร

ขับรถบรรทุกสินค้า ได้รับการฝึกหัดขับรถและการเคลื่อนย้ายรถบรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกมากกว่า 7.5 ตันเมตริก และใช้อุปกรณ์ต่อเชื่อมโดยในประกาศนียบัตรจะต้องออกโดยภาครัฐหรือหน่วยงานที่ได้รับมอบหมายภายใต้การดูแลโดยตรงของรัฐนอกจากนั้น หน่วยงานภาครัฐ อาจต้องการให้คนขับรถพกพาใบอนุญาตขับขี่ ในระหว่างอยู่ในอาณาเขตและทะเบียนการขนส่งนานาชาติที่ลงทะเบียนไว้เพื่อให้ได้รับรองการอบรมขั้นสูง หน่วยงานภาครัฐหรือหน่วยงานที่ได้รับมอบจะให้การรับรองเรื่องสมรรถนะครบถ้วนของโปรแกรมฝึกอบรมวิชาชีพและหน่วยงานที่ฝึกอบรมด้วยวิธีตรวจสอบและทดสอบหน่วยงานและ โปรแกรมที่ผ่านการดูแลควบคุมของรัฐ

3.2.2 มาตรฐานตามกฎหมายการประกอบธุรกิจรถโดยสารประเทศเยอรมนี

เยอรมนีได้อนุมัติข้อระเบียบปฏิบัติที่ 96/26 (Directive 96/26) เป็นกฎหมายภายในโดยกำหนดคุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาตดังต่อไปนี้

- 1) ชื่อเสียงที่ดี (Good Reputation)

กฎหมายกำหนดว่าผู้ขอใบอนุญาตประกอบธุรกิจต้องเป็นผู้ลงทุนหรือบุคคลซึ่งประกอบธุรกิจในการดำเนินการขนส่งทางบก ซึ่งมีประวัติที่ดี ไม่อยู่ในระหว่างถูกดำเนินคดีใดๆ เกี่ยวกับการดำเนินการขนส่งทางบก เช่น

(1) ต้องคำพิพากษาว่ามีความผิดในคดีอาญา หรือ

(2) เป็นผู้กระทำความผิด ในกรณีดังนี้ ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก หรือ กฎระเบียบซึ่งเกี่ยวกับการขนส่งทางบก หรือ ตามกฎหมายแรงงาน หรือสวัสดิภาพของสังคม โดยเฉพาะเป็นการกระทำที่อยู่ในระหว่างพักใช้ใบอนุญาตชั่วคราว หรือ กฎหมายว่าด้วยผลประโยชน์การใช้ถนนในด้านความปลอดภัยด้านอาหารและอุตสาหกรรม เช่น พระราชบัญญัติว่าด้วยการจราจรทางบกบนถนนหลวง หรือ ระเบียบว่าด้วยการจดทะเบียนเพื่อการจราจรและระเบียบว่าด้วยการจราจรทางบก

(3) มีหนี้สินอันเกิดจากมูลหนี้ในการประกอบธุรกิจ

(4) ไม่มีประกันภัยบุคคล (Compulsory Insurance Act) ซึ่งตามกฎหมายเยอรมนี ระบุเป็นการบังคับให้ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซค์ หรือรถลากพ่วงจะต้องทำประกันภัยสำหรับบุคคล (ตนเอง) ไว้เป็นพื้นฐาน รวมทั้งบุคคลผู้เป็นเจ้าของยานพาหนะหรือยวดยานใดๆ ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายหรือเสียหายเนื่องจากการใช้ในถนนหลวงหรือเขตสาธารณะ

(5) เป็นผู้ละเมิดกฎระเบียบพิเศษที่เกี่ยวกับการขนส่งสัตว์ ซึ่งมีชีวิตหรือระเบียบซึ่งเกี่ยวข้องกับกักขังสัตว์ โดยเฉพาอย่างยิ่ง พระราชบัญญัติการป้องกันและจัดการของเสีย หรือ พระราชบัญญัติป้องกันอันตรายซึ่งเกิดจากของไหลหรือการขนส่งสินค้าซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตราย ทั้งนี้ หน่วยงานรัฐมีสิทธิเรียกให้ผู้ขอแสดงหนังสือรับรองภาษี และเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้อง ตามดุลพินิจ ซึ่งผู้ขอมีหน้าที่ขอหนังสือรับรองการประกอบธุรกิจที่ดี จากสำนักงานทะเบียนพาณิชย์

2) สถานะความมั่นคงทางการเงิน (Financial Stability)

กฎหมายกำหนดให้ผู้ขอใบอนุญาตประกอบธุรกิจจะต้องแสดงเอกสารสถานะการเงินในการบริหารการลงทุนประกอบธุรกิจพิจารณาอนุญาต เช่น หลักฐานด้านการหมุนเวียนทางการเงินประจำปี (Annual Financial Statement) ซึ่งรวมไปถึงประมาณการค่าใช้จ่าย (Financial Means) ตัวเงิน หลักฐานกู้ยืม กระแสไหลเวียนเงินสด โดยได้กำหนดไว้ว่าสำหรับพาหนะคันแรก ต้องชำระ 9,000 เหยียญูโร และ อีกคันละ 5,000 เหยียญูโร สำหรับแต่ละคันที่ขอเพิ่มต่อมา และ ใน มาตรา 2 อนุ 1 วรรค 2 ข้อ 1 ของพระราชบัญญัตินี้ยังกำหนดไว้ว่า ในการพิจารณาสถานะการเงินนั้นต้องแสดงถึงเงินประกันการชำระหนี้ ภาษีค้างชำระ ค่าความคุ้มครองสวัสดิการสังคมซึ่งเกิดจากการประกอบธุรกิจนั้นด้วย ในทางปฏิบัติ ผู้ขอใบอนุญาตต้องนำเสนอเอกสารแสดงสถานะ

การเงิน โดยยื่นไปพร้อมกับรายงานต่อสำนักงานภาษีของหน่วยงานภูมิภาคซึ่งมีอำนาจในการพิจารณา และต่อหน่วยงานประกันการรับขน และกองทุนประกันอุบัติเหตุ

นอกจากนี้ยังต้องเสนอหลักฐานด้านทุนจดทะเบียนดำเนินการ ซึ่งเกี่ยวพันในมูลหนี้กู้ยืม เงินประกัน และทรัพย์สินอื่นๆ โดยเอกสารต่างๆ เหล่านี้ต้องได้รับการรับรองจากผู้สอบบัญชี ที่ปรึกษาด้านภาษีหรือโดยธนาคารด้วย ซึ่งรายละเอียดเหล่านี้ สามารถทำการตรวจสอบย้อนหลังโดยผู้สอบบัญชีได้ตลอดเวลา

3) ความเหมาะสมในการประกอบอาชีพขนส่ง (Professional Competency)

เพื่อเป็นการพิสูจน์ว่าผู้ขอใบอนุญาตมีคุณสมบัติเหมาะสมที่จะได้รับใบอนุญาตให้ประกอบธุรกิจดำเนินการขนส่งจริง ผู้ขอต้องผ่านการทดสอบด้านเทคนิคจากสภาอุตสาหกรรมและการค้า (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 ก็ยังได้กำหนดข้อยกเว้นไว้ให้รัฐภาคีสมาชิกมีสิทธิกำหนดให้มีการยกเว้นการทดสอบความรู้ด้านเทคนิคโดยข้อเขียนหรือการสัมภาษณ์ได้ ในกรณีที่ผู้ขอเป็นผู้มีประสบการณ์ในการจัดการธุรกิจขนส่งมาแล้วไม่น้อยกว่า 5 ปี โดยกำหนดไว้เป็นกฎหมายภายใน แต่ทั้งนี้ต้องไม่เป็นการตัดสิทธิที่สภาอุตสาหกรรมและการค้า (IHK) จะเรียกผู้ขอเข้ามาทำการทดสอบก็ได้แล้วแต่จะเห็นสมควร

อย่างไรก็ตามมีข้อยกเว้นในการพิสูจน์ความสามารถในการขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งกล่าวคือ ข้อระเบียบปฏิบัติที่ 96/26/EC (Directive 96/26/EC) กำหนดให้ผู้ขอที่ประกอบกิจการดำเนินการขนส่งทางบกด้วยพาหนะซึ่งบรรทุกน้ำหนักเกิน 3.5 ตันโดยเฉลี่ยอยู่ก่อนแล้ว ให้ได้รับอนุญาตในการดำเนินการได้เลย โดยไม่ต้องแสดงหลักฐานในการพิสูจน์ความสามารถอีก โดยเป็นไปตามเงื่อนไขซึ่งระบุไว้ในพระราชบัญญัติว่าด้วยการขนส่งทางบกของเยอรมนี (Road Haulage Act) ซึ่งกำหนดไว้เป็นกฎหมายภายในให้เป็นทางเลือกเช่นนั้นอยู่แล้ว

ในการพิจารณารับรองและออกใบอนุญาต โดยองค์กรผู้มีอำนาจนั้น จะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ได้กำหนดไว้ในเรื่องของการใช้สิทธิ การอนุมัติใบอนุญาตท้องถิ่น และใบอนุญาต ECMT ก็จะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายระบุ และหากคำขอใดไม่ได้รับการอนุมัติ ผู้ยื่นคำขอมิสิทธิที่จะทำการอุทธรณ์ผลของการพิจารณาของผู้มีอำนาจพิจารณาอนุมัติได้ และหากไม่พอใจ

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

ในผลของการพิจารณาอุทธรณ์ก็ยังสามารถนำเรื่องดังกล่าวขึ้นฟ้องร้องต่อศาลปกครอง (Administrative Court) ได้ด้วย

3.2.3 มาตรฐานตามกฎหมายการประจักษ์ให้บริการรถโดยสารรับจ้างในประเทศ ออสเตรเลีย¹²⁶

ประเทศออสเตรเลียเป็นประเทศสำคัญประเทศแรกที่ได้มีการผ่อนคลายการกำกับดูแล การประกอบกิจการขนส่งทางถนน โดยในปี ค.ศ. 1950 ศาลสูงออสเตรเลียได้ตัดสินว่ารัฐไม่ควร ควบคุมการขนส่งสินค้าระหว่างมลรัฐ ทั้งนี้ รัฐบาลออสเตรเลียได้เริ่มปฏิรูปการกำกับดูแล อุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางถนน เรื่อยมาตั้งแต่ทศวรรษ 1970, 1980 ถึง 1990 อย่างไรก็ดี ก็ยังคงมีความกังวลเกี่ยวกับความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระยะไกล ซึ่งเป็นการ ขนส่งที่มีผลกำไรค่อนข้างต่ำ ผู้ประกอบธุรกิจจึงอาจละเลยเรื่องความปลอดภัยและฝ่าฝืนข้อบังคับ เกี่ยวกับความเร็วของขบวนและข้อกำหนดเกี่ยวกับระยะเวลาในการปฏิบัติงานของพนักงาน รวมถึงพิศน้าหนักบรรทุก ดังนั้น จึงมีการเสนอให้มีการกำกับดูแลในรูปของการออกใบอนุญาต ให้ผู้ขับขี่หรือระบบการให้การรับรอง ซึ่งจะมีผลในการควบคุมการเข้าสู่ตลาดและการควบคุมอัตรา ค่าบริการ ในส่วนของการขนส่งผู้โดยสารนั้น ไม่มีการกำกับดูแลการขนส่งผู้โดยสารเป็นเวลานาน โดยเฉพาะบางรัฐ แต่ในขณะเดียวกันได้เห็นถึงทิศทาง การปฏิรูปในออสเตรเลียที่จะนำระบบการให้ การรับรองผู้ประกอบธุรกิจรถโดยสารมาใช้โดยจะมีการบังคับการเข้าอบรม และการจำกัดอายุรถ และมาตรฐานของรถ

ทั้งนี้ ในอดีตภายใต้รัฐธรรมนูญของออสเตรเลียนั้น การกำกับดูแลและควบคุมการ ขนส่งทางถนนอยู่ในความรับผิดชอบของมลรัฐและดินแดน (States and Territories) เป็นส่วนใหญ่ โดยรัฐบาลกลางมีบทบาทในส่วนการประสานงานและกำหนดนโยบายระดับชาติ ซึ่งแต่ละมลรัฐ และดินแดนต่างก็ตรากฎหมายและออกระเบียบต่างๆเกี่ยวกับการขนส่งทางถนนของตนเอง เช่น กฎการใช้ถนน มาตรฐานขบวน และการออกใบอนุญาตขับขี่ เป็นต้น ความแตกต่างในกฎหมาย และระเบียบที่กำหนด โดยแต่ละพื้นที่ ทำให้เกิดปัญหาต่อประสิทธิภาพในการประกอบกิจการขนส่ง เป็นอย่างมาก ด้วยเหตุนี้ในปี ค.ศ. 1991 จึงได้มีการก่อตั้งองค์กรอิสระชื่อ “National Road Transport Commission (NRTC)” ภายใต้พระราชบัญญัติ “National Transport Commission Act 1991” เพื่อผลักดันกระบวนการปฏิรูปการกำกับดูแล ซึ่งจะมีการพัฒนานโยบายด้านการขนส่งที่จะ กระตุ้นให้การขนส่งทางถนนในประเทศออสเตรเลียเกิดประสิทธิภาพ มีความปลอดภัย

¹²⁶ สถาบันขนส่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. เล่มเดิม. หน้า 4-58.

เพื่อให้กฎหมายด้านการขนส่งที่มีอยู่ในประเทศออสเตรเลียมีเอกภาพ NRTC จึงดำเนินงานด้วยการแสวงหาความร่วมมือจากภาคอุตสาหกรรม หน่วยงานรัฐบาลกลาง มลรัฐและดินแดน ในการตรากฎระเบียบระดับชาติขึ้นเพื่อใช้เป็นกรอบในการปรับเปลี่ยนกฎหมายของแต่ละรัฐและดินแดนให้อยู่ในบรรทัดฐานเดียวกัน โดยกฎหมายระดับชาติภายใต้ความรับผิดชอบของ 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) กฎหมายว่าด้วยการใช้รถยนต์ (Vehicle Operations Legislation)
- 6) กฎหมายว่าด้วยการบังคับใช้กฎหมาย (Compliance & Enforcement Legislation)

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

ในปี ค.ศ. 2004 ก็ได้ปรับเปลี่ยน NRTC เป็น “National Transport Commission (NTC)” ซึ่งนอกจากจะรับผิดชอบการขนส่งทางถนนแล้วยังต้องดูแลการขนส่งทางรถไฟและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Intermodal) โดยรายงานต่อคณะมนตรีด้านการขนส่งของมลรัฐและดินแดนผ่านองค์กร “Australian Transport Council” โดย NTC ได้มีบทบาทในการกำหนดกฎเกณฑ์เพื่อเป็นกรอบให้การกำกับดูแลในมลรัฐต่างๆ มีความสอดคล้องเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ด้วยการนำเสนอแม่แบบกฎหมาย (Template) เพื่อให้แต่ละมลรัฐนำไปดัดแปลงใช้เอง NTC ยังมีบทบาทดูแลความ

¹²⁷ รถขนาดใหญ่หมายถึงรถที่มีน้ำหนักมากกว่า 4.5 ตัน

ปลอดภัยในการประกอบกิจการขนส่งทางบก 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 ระเบียบในการใช้ถนน มาตรฐานหยุดยาน การกำหนดระยะเวลาในการปฏิบัติงานของพนักงานขับขี่ การควบคุมการขนส่งวัตถุอันตราย และการควบคุมการออกใบอนุญาตขับขี่

2) การปฏิรูปด้านประสิทธิภาพ ประกอบด้วย ระเบียบเกี่ยวกับน้ำหนัก การจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถขนาดใหญ่ และการจดทะเบียนหยุดยาน

3) การปฏิรูปด้านการบังคับใช้กฎหมาย ประกอบด้วย การนำระบบห่วงโซ่ของควมรับผิดชอบ (Chain of Responsibility) มาใช้ การรับรองสภาพของหยุดยาน และมาตรการลงโทษบนฐานของผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

4) การปฏิรูปด้านสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย การกำหนดมาตรฐานไอเสียที่เข้มงวดขึ้น มาตรฐานเกี่ยวกับเชื้อเพลิงสะอาด และการลดมลภาวะจากเสียงและในขณะนี้ก็ได้พยายามดำเนินการปฏิรูปอุตสาหกรรมการขนส่งทางถนนในด้านอื่นๆ เพิ่มเติม เพื่อให้เกิดการปรับปรุงที่สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล ประกอบด้วย

5) การทบทวนปัญหาการอ่อนล้าและความปลอดภัยของพนักงานขับขี่

6) การทบทวนการบังคับให้รถขนาดใหญ่ปฏิบัติตามกฎหมาย เช่น ความเข้มงวดในการตรวจจับบรรทุกน้ำหนักเกิน เป็นต้น

7) การใช้แนวทางกำกับดูแลบนมาตรฐานของสมรรถนะของหยุดยาน (Performance-Based Standards) ในการกำกับและควบคุมหยุดยานขนาดใหญ่

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. อ้างถึงใน สถาบันจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. เล่มเดิม. หน้า 4-60

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

3.2.3.1 มาตรฐานการออกแบบตัวรถโดยสาร (Australian Design Rules)

ในประเทศออสเตรเลียเกิดอุบัติเหตุกับรถโดยสาร 2 ครั้งเป็นอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิต 56 คน จึงนำไปสู่การปรับปรุงมาตรฐานยานพาหนะจึงได้ออกกฎหมายมาตรฐานการออกแบบตัวรถ (Australian Design Rules:ADR) ซึ่งมีการกำหนดมาตรฐานการออกแบบรถโดยสาร การกำหนดมาตรฐานความปลอดภัย อุปกรณ์เสริมความปลอดภัย โดยเฉพาะกำหนดมาตรฐานในข้อ ADR:58/00¹²⁹ ว่าด้วยข้อกำหนดสำหรับรถโดยสารมีการกำหนดทางออกฉุกเฉิน โดยกำหนดให้อยู่ ณ ส่วนท้ายสุดของรถโดยสารและมีขนาดไม่น้อยกว่า 0.7 ตารางเมตร กว้างหรือยาวต้องไม่น้อยกว่า 500 มิลลิเมตร ในกรณีเป็นรถ 2 ชั้น ทางออกฉุกเฉินด้านท้ายทางหนึ่งอยู่เหนือระดับชั้นที่ 2 และอีกทางอยู่ใต้ระดับชั้นที่ 2 และทางออกฉุกเฉินจะต้องเปิดออกได้จากทั้งภายในและนอกตัวรถ และในกรณีวัสดุที่ใช้ภายในตัวรถจะต้องเป็นวัสดุที่มีผิวคงทนไม่ชื้นน้ำและติดไฟได้ยาก ส่วนข้อ 58.21 ให้มี Tail Shaft Guards ป้องกันไม่ให้แกนเพลาส่งกำลังครูดกับพื้นถนน กรณีหัวยึดเพลาสาดหรือหลุด ข้อ 58.24 ให้ติดตั้ง Fire Extinguisher ในทุกคันในตำแหน่งที่ใช้ได้ทันที และติดตั้งตามมาตรฐาน AS24444-1985 “Portable Fire Extinguisher: Selection and Location” ซึ่งใน Australian Design Rules ยังได้กำหนดมาตรฐานความแข็งแรงของตัวโครงสร้างตัวถังรถ ในกรณีรถพลิกคว่ำ เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถมีชีวิตรอดได้ 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) การขอความเห็นชอบของประเภทยานพาหนะเกี่ยวกับความแข็งแรงจะต้องส่งจากผู้ผลิตหรือโดยตัวแทนที่ได้รับรองของฝ่ายบริหารจะมีเอกสาร และโดยรายการต่อไปนี ข้อมูลระบุหลักและพารามิเตอร์ของชนิดรถ หรือกลุ่มของประเภทยานพาหนะวาดรูปแบบโดยทั่วไปของชนิดยานพาหนะ และการจัดการภายในที่มีขนาดใหญ่ สำหรับที่นั่งซึ่งมีไว้บริการผู้โดยสารต้องชัดเจน และตำแหน่งในยานพาหนะจะต้องมีมิติอย่างถูกต้องและส่วนตำแหน่งแน่นอนของแกนกลางรถ ศูนย์ถ่วงพร้อมทั้งรายงานการวัด เพื่อตรวจสอบ ตำแหน่งศูนย์กลางของการวัดแรงโน้มถ่วงจะต้องใช้มวลรวมยานพาหนะ ตำแหน่งแน่นอนของจุดศูนย์กลางของมวลที่มี

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

ผลรวมของรถ ในพื้นที่ส่วนที่เหลือของรถที่กำหนดโดยการสร้างระนาบขวางแนวตั้งภายในรถซึ่งมีบริเวณ โดย ADR 59/00 ได้กำหนดรายละเอียดของที่นั่งของผู้โดยสาร และได้กำหนดพื้นที่ส่วนที่เหลือโดยที่ผู้ผลิตอาจกำหนดพื้นที่ที่เหลือมากกว่าจำเป็นสำหรับการจัดที่นั่งที่กำหนดเพื่อจำลองกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ 59/00 (Omnibus Rollover Strength) ความแข็งแรงของตัวรถ เมื่อพลิกคว่ำ มาตรฐานที่กำหนดความแข็งแรง ของโครงสร้างตัวรถ ในกรณีที่เกิดพลิกคว่ำเพื่อให้ผู้โดยสารสามารถมีชีวิตรอดได้ ความแข็งแรงเมื่อรถพลิกคว่ำ¹³⁰ และสำหรับการป้องกันผู้โดยสารในรถบัสซึ่งได้กำหนดไว้ใน ADR 68/00 (Occupant Protection in Buses) การป้องกันผู้โดยสารในรถบัส โดยได้มีการกำหนดมาตรฐานความแข็งแรงของที่นั่ง (Seat Strength) ความแข็งแรงของการยึดที่นั่งกับพื้นรถ (Seat anchorage Strength) การติดตั้งเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่งและอุปกรณ์สำหรับยึดเด็ก (Child restraint anchore fittings) อย่างน้อยใน 6 ที่นั่ง และการป้องกันการกระแทกของผู้โดยสารกับด้านหลังของที่นั่งโดยรถโดยสารจะต้องติดตั้งที่นั่งที่ได้มาตรฐาน¹³¹

3.2.3.2 มาตรฐานการควบคุมชั่วโมงการขับรถโดยสาร

National Transport Commission (NTC) ได้ให้ความสำคัญ โดยมีการกำหนดหน้าที่พิเศษสำหรับบุคคลที่อยู่ในกลุ่มการขนส่งซึ่งเป็นไปตามระเบียบในเรื่องที่เกี่ยวกับชั่วโมงการขับรถแห่งชาติ (National Driving Hours Regulation) โดยกำหนดหน้าที่พิเศษสำหรับนายจ้างและบุคคลที่เกี่ยวข้องในกลุ่มการขนส่งว่า ถ้านายจ้างรู้หรือควรจะรู้ว่าการขับรถนั้น คนขับอาจจะต้องยอมขับในเวลาระยะเวลาที่เกินกว่ากฎหมายกำหนด การใช้แรงงานขับรถยนต์จะต้องปฏิบัติในเรื่องชั่วโมงการทำงาน การทำงานอื่น ข้อกำหนดเรื่องการพักตามระเบียบ โดยคำนึงถึงความหมายในเรื่องของการขนส่งได้แก่

เวลาขับรถ (Driving Time) หมายถึงเวลาที่คนขับใช้ไปในการนั่งขับรถของรถโดยสารและรถบรรทุกหนักซึ่งรวมถึงเวลาที่ขับรถคนเดียว หรือสองคน

การพัก คือ เวลาช่วงที่ไม่ขับรถหรือทำงานอื่นอย่างน้อยช่วงละ 15 นาที ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

มาตรการป้องกัน 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 (ขับได้นานมากที่สุด 12 ชั่วโมง)	10 ชั่วโมง รวมถึงเวลาพักต่อเนื่องหนึ่ง ครั้ง 6 ชั่วโมง (หมายเหตุที่ 2)
168 ชั่วโมง ต่อสัปดาห์	72 ชั่วโมง	96 ชั่วโมง รวมถึงเวลาพักต่อเนื่อง 24 ชั่วโมง (หมายเหตุ3)

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 มีเวลาพักต่อเนื่องมากกว่ารวม 96 ชั่วโมง (หมายเหตุ 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 มีเวลาพักต่อเนื่องมากกว่ารวม 96 ชั่วโมง (หมายเหตุ 3)

หมายเหตุ

- (1) 24 ชั่วโมง หมายถึง 24 ชั่วโมง ใด ๆ ซึ่งไม่จำเป็นต้องหมายถึงเที่ยงคืน ถึงเที่ยงคืน
- (2) กรณีที่เครื่องขนต่ออยู่ในสภาพดีและมีห้องพักสำหรับให้คนขับนอน อาจไม่ต้องมีระยะเวลาพักต่อเนื่อง
- (3) อาจไม่ต้องมีระยะเวลาพักต่อเนื่อง 24 ชั่วโมง

3.2.3.3 มาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุโดยสาร

ประเทศออสเตรเลียให้ความสำคัญกับการป้องกันอุบัติเหตุ โดยการกำกับดูแลรถขนส่งผู้โดยสารให้อยู่ในความดูแลของรัฐบาลกลาง โดยมีข้อบังคับมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดมาตรฐานขั้นต่ำทางด้านบริการ โดยมีข้อจำกัดเกี่ยวกับอายุของรถ หลักสูตรการอบรมภาคบังคับ เป็นต้น และผู้ประกอบการธุรกิจที่ขนส่งผู้โดยสารต้องมีความพร้อมที่จะดำเนินการได้อย่างปลอดภัย โดยเฉพาะการจัดการเรื่องความอ่อนล้าในการขับรถ ได้มีมาตรการเพื่อกำหนดแนวทางการจัดการความอ่อนล้า (Transitional Fatigue Management Scheme -TFMS)

การจัดการความอ่อนล้าในการขับรถ การทำงานอื่น และ เวลาพัก (รัฐนิวเซาท์เวลส์) โดยถือว่าความอ่อนล้าเป็นสัญญาณของความเสี่ยงที่อาจทำให้เกิดอันตรายไม่เพียงแต่คนขับรถ

เองแต่รวมถึงผู้ใช้งานคนอื่นๆ ในการรักษาความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนคนขับรถโดยสารจะ ได้รับอนุญาตให้ทำงานและทำงานอื่นภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้เท่านั้น และให้มีระยะเวลาพักขั้นต่ำ

กฎระเบียบในเรื่องการขับรถและเวลาพักผ่อนได้กำหนดจำนวนเวลาการปฏิบัติงานบนท้องถนนในรัฐนิวเซาท์เวลส์ ไว้สำหรับคนขับรถทุกหนักในอุตสาหกรรมขนส่ง และการขนส่งทางธุรกิจ โดยกำหนดกรอบการทำงานของการใช้รถ คนขับไม่เพียงใช้ความสามารถของตนเองในการขับรถเท่านั้นแต่จะต้องรู้จักจัดการบริหารจัดการเรื่องความอ่อนล้าของตนเองอีกด้วย

ตามระเบียบการขับรถได้กำหนดระยะเวลาขับรถตามกฎหมาย การจำกัดเวลาทำงานก็เหมือนกับการจำกัดความเร็วเพราะ หมายถึงเวลาทำงานมากที่สุดที่คนขับยังอยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ นั่นคือคนขับยังรู้สึกตื่นและระมัดระวัง ถ้ามีเหตุที่จะทำให้อ่อนล้า เช่นการนอนไม่เพียงพอในคืนก่อนคนขับก็จะต้องไม่พยายามขับตามระยะเวลาสูงที่กำหนดไว้

คนขับต้องพักในระยะเวลาอย่างน้อยที่สุด แม้ว่าจะยังรู้สึกตื่นและระมัดระวัง ดังนั้นคนขับต้องเตรียมตัวพักเพิ่มเติมระหว่างเวลาใดเวลาหนึ่งในเวลาที่เดินทางถ้ารู้สึกเหนื่อยให้หยุดพักและนอนหยุดพัก

ประเทศออสเตรเลีย ได้ให้ความสำคัญกับความอ่อนล้าของคนขับ โดยมีการยกขึ้นเป็นประเด็นถกเถียงในเรื่องสุขภาพทางอาชีพและความปลอดภัย

พระราชบัญญัติเรื่องสุขภาพทางอาชีพและความปลอดภัย ปี 1983¹³² ได้กำหนดความรับผิดชอบของนายจ้างในเรื่องหลักประกันด้านสุขภาพ ความปลอดภัยและสวัสดิการในสถานที่ทำงาน การมีหน้าที่ดูแลจึงเป็นเรื่องของทุกๆ คนในสถานที่ทำงาน ที่จะต้องตระหนักถึงอันตรายที่เกิดขึ้น และการป้องกันอุบัติเหตุ การบาดเจ็บในที่ทำงาน ตามพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดโทษขั้นรุนแรงหลายอย่างสำหรับนายจ้างที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม พระราชบัญญัตินี้ได้

แนวทางของระบบการรักษาความปลอดภัยในสถานที่ทำงานของนายจ้างจะต้องสอดคล้องกับระเบียบเรื่องชั่วโมงการขับรถแห่งชาติ (National Driving Hours Regulation) ซึ่งระเบียบนี้บัญญัติขึ้นเพื่อจำกัดเวลาในการขับรถ และเวลาพักผ่อน การจำกัดนี้เพื่อเป็นการจัดสมดุลให้กับการใช้รถถนนได้เป็นอย่างดีประสิทธิภาพ รวมถึงการจัดการความอ่อนล้า การปฏิบัติตามและการบังคับใช้กฎหมายการจำกัดเวลาขับรถไม่ได้เป็นเครื่องรับประกันว่าคนขับจะไม่อ่อนล้าใน

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

ทุกๆ สถานการณ์จึงเป็นเรื่องสำคัญที่นายจ้างและคนขับจะต้องปฏิบัติตามหลักการที่กำหนดไว้และจะต้องฝึกปฏิบัติในการบริหารจัดการความอ่อนล้าในระยะเวลาขับรถที่จำกัดไว้ั้นเพื่อเป็นเครื่องยืนยันได้ว่าได้ทำหน้าที่ในการรักษาความปลอดภัยในสถานที่ทำงาน

แนวทางนี้พัฒนาขึ้นให้เป็นทางเลือกเพื่อเป็นเกณฑ์เรื่องชั่วโมงการขับรถที่ได้มาตรฐาน การเข้าสู่ระบบนี้ นายจ้างและพนักงานขับรถต้องเสนอวิธีการที่ดีกว่าในการจัดการกับความอ่อนล้าของคนขับ ซึ่งรวมถึงการตรวจสอบสุขภาพเป็นประจำ การอบรมเรื่องการบริหารความอ่อนล้า และข้อผูกพันของนายจ้างที่ชัดเจน

เมื่อลงทะเบียนแล้วระบบนี้จะอนุญาตให้คนขับรถ ขับหรือทำงาน ได้ถึง 24 ชั่วโมงในทุกช่วงเวลา 24 ชั่วโมงและอนุญาตให้ปฏิบัติงานต่อเนื่องได้ทุกรอบ 14 วัน แทนที่ 7 วัน ตามมาตรฐานชั่วโมงการขับรถ

3.2.4 มาตรฐานตามกฎหมายการประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารญี่ปุ่น¹³³

การขนส่งสินค้าในประเทศญี่ปุ่น ได้รับอิทธิพลมาจากแนวคิดในการกำกับดูแลมาจากประเทศสหรัฐอเมริกา อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการเป็นประเทศผู้แพ้สงครามโลก ครั้งที่ 2 โดยในช่วงแรกนั้นการควบคุมและกำกับดูแลกิจการด้านการขนส่ง จะมีลักษณะเป็นการกระจายอำนาจไปยังภูมิภาค (Decentralized Regulatory System) เพื่อให้ทำหน้าที่ด้วยการจัดตั้งคณะกรรมการอิสระขึ้นมาคณะหนึ่งเป็นอิสระ ทำหน้าที่ในการตัดสินใจวางกำหนดนโยบายต่างๆ แต่วิธีการดังกล่าวนี้ไม่ได้รับความนิยมนเท่าที่ควรในช่วงเวลานั้น

ในปี ค.ศ. 1953 ได้มีการปฏิรูประบบแนวทางในการกำกับดูแลกิจการทางถนนขึ้นมาใหม่ โดยได้กำหนดหน้าที่ในการกำกับดูแลกิจการทางถนนทั้งหมดให้แก่กระทรวงการขนส่ง (Ministry of Transport) ไม่ว่าจะเป็นเรื่อง มาตรการในการเข้าสู่กิจการด้านขนส่ง โดยจะใช้มาตรการในการควบคุมการออกใบอนุญาต (License System) และควบคุมค่าธรรมเนียมของผู้ประกอบธุรกิจ จนกระทั่งในปี ค.ศ. 1990 ก็ได้มีการปรับปรุงประสิทธิภาพของระบบการขนส่ง ขึ้นอีกครั้ง ด้วยการผ่อนคลายกฎระเบียบต่างๆ (Deregulation) ที่เกี่ยวกับงานด้านขนส่ง

สำหรับพัฒนาการในด้านการกำกับดูแลกิจการด้านขนส่งในประเทศญี่ปุ่น พบว่าในปี ตั้งแต่ ค.ศ. 1991 เป็นต้น มาตรการขนส่งสินค้าส่วนใหญ่แล้วจะเป็นการขนส่งสินค้าส่วนใหญ่แล้วจะเป็นการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุก ซึ่งมีปริมาณถึงร้อยละ 50 ของการขนส่งสินค้าทั้งหมด นอกจากนั้นก็แยกเป็นการขนส่งแถบทะเลชายฝั่งโดยเรือ ปริมาณร้อยละ 45 นอกจากนั้นจะเป็นการ

¹³³ สถาบันจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. เล่มเดิม. หน้า 85-89.

ขนส่งสินค้าโดยทางรถไฟจนกระทั่งถึงปี ค.ศ. 2000 การขนส่งสินค้าทางบกโดยรถยนต์บรรทุกก็เพิ่มปริมาณมากขึ้นถึงร้อยละ 90.6 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด โดยที่เป็นการขนส่งสินค้าโดยรถไฟ ร้อยละ 0.9 และเป็นการขนส่งสินค้าชายฝั่งโดยเรือ ร้อยละ 8.4 นอกจากนี้ยังพบว่าในปี ค.ศ. 2001 มีผู้ประกอบการธุรกิจด้านการขนส่งในประเทศญี่ปุ่นมากถึง 56,000 บริษัท จึงเห็นได้ว่าการขนส่งสินค้าทางบกในประเทศญี่ปุ่นนั้นมีความสำคัญมากกว่าการขนส่งประเภทอื่น

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

มีการจัดตั้งสถาบันเพื่อกำกับดูแลเรื่องกฎหมาย และความปลอดภัย ที่บังคับให้บริษัทรับขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกต้องจัดให้มีผู้ตรวจสอบความปลอดภัย (Unko Kanrisha) ตามจำนวนรถบรรทุกที่บริษัทมีอยู่ ซึ่งผู้ตรวจสอบความปลอดภัยนั้นจะต้องมีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนด (ต้องสอบผ่านข้อสอบกลางของรัฐบาล) นอกจากนั้นแล้วยังมีกฎหมายเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยของรถบรรทุกต้องปฏิบัติตาม ซึ่งได้แก่กฎหมายยานยนต์บรรทุกสินค้าบนถนน (The Transport Vehicles on Road Act) ซึ่งบังคับให้รถรับจ้าง ขึ้นทะเบียนกับหน่วยงานของรัฐ เพื่อให้หน่วยงานรัฐสามารถตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัย เป็นต้น

สำหรับสถาบันกำหนดนโยบายและการกำกับดูแลธุรกิจที่เกี่ยวข้องที่สำคัญมี 3 สถาบัน ได้แก่

1) กระทรวงที่ดิน สาธารณูปโภค และการขนส่ง (Ministry of Land, Infrastructre and Transport:MLL) ซึ่งเดิมได้แก่กระทรวงขนส่ง (Ministry of Transport)

2) คณะกรรมการที่ปรึกษาของกระทรวง (Deliberate Council หรือ Shingikai) โดยคณะกรรมการที่ปรึกษาของกระทรวงดังกล่าวจะประกอบด้วยนักวิชาการผู้ทรงคุณวุฒิ ตัวแทนกรรมการที่ปรึกษาของกลุ่มผู้บริ โภค โดยมีเจ้าหน้าที่ของกระทรวง MLIT เป็นกรรมการและเลขานุการ คณะกรรมการที่ปรึกษาบางคณะ

3) สหพันธ์สมาคมผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งแห่งประเทศญี่ปุ่น (The Japan Federation Truck Associations) ซึ่งเป็นนิติบุคคลประเภทมูลนิธิมีผู้ประกอบการธุรกิจของทุกจังหวัดเป็นสมาชิก ทำหน้าที่รักษาผลประโยชน์ของสมาชิกที่เกี่ยวกับนโยบายและกฎหมายของรัฐ เช่น การคุ้มครองผู้ประกอบการ มาตรการตอบสนองต่อกฎหมายสิ่งแวดล้อม กฎหมายการจราจร เป็นต้น

3.2.4.1 มาตรการป้องกันกรณีรถยนต์เกิดอุบัติเหตุของประเทศญี่ปุ่น¹³⁴

มาตรการป้องกันรถยนต์เกิดอุบัติเหตุ การปฏิรูประบบการดูแลการประกอบการธุรกิจขนส่งในประเทศญี่ปุ่น ได้เพิ่มความเข้มงวดเกี่ยวกับกฎระเบียบด้านความปลอดภัย (Social Regulation) ซึ่งรูปแบบวิธีการเพิ่มความเข้มงวดด้านความปลอดภัยทางกฎหมายมีดังนี้

1) ความปลอดภัยของตัวรถบรรทุกที่ใช้ประกอบการกิจการต้องเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยยานยนต์ขนส่งบนถนน (The Transport Vehicles on Road: Doro Unso Sharyo Ho) ซึ่งเป็นกฎหมายที่ให้อำนาจเจ้าหน้าที่กระทรวง MLIT กำกับดูแลเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยของรถบรรทุกที่ใช้ประกอบการธุรกิจขนส่ง โดยมีบทบัญญัติกำหนดให้รถบรรทุกที่ใช้ประกอบการกิจการต้องขึ้นทะเบียนตามระบบขึ้นทะเบียน (Registration System) และกำหนดให้ต้องตรวจสอบภายในระยะเวลาที่กำหนด

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

3) กฎหมายการจราจรทางบก (The Road Traffic Act) ซึ่งเป็นกฎหมายที่ลงโทษคนขับรถบรรทุกสินค้าที่ขับรถภายใต้อิทธิพลสุรา หรือคนขับรถบรรทุกสินค้าที่ขับรถก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน และชีวิตร่างกายของบุคคลอื่น โดยเจตนาซึ่งเจ้าหน้าที่จะนำประมวลกฎหมายอาญามาบังคับใช้ประกอบด้วย ทำให้โทษอาญาที่ลงแก่คนขับรถบรรทุกเป็นโทษที่เข้มงวด

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

¹³⁴ สถาบันจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. เล่มเดิม. หน้า 102-111.

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

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

ประเทศญี่ปุ่นได้มีการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการบริการภายในประเทศดังนี้

1) เครื่องบันทึกข้อมูลแบบดิจิทัล คือเครื่องมือบันทึกข้อมูลระบบดิจิทัลที่บันทึกข้อมูลทั้งหมดที่เคยเป็นกล่องดำเกี่ยวกับพฤติกรรมของคนขับรถบรรทุก (เช่น ขับรถเร็วเกินไป ขับรถโดยประมาท อุ้งงาน) ข้อมูลที่บันทึกลงแผ่น IC จะทำให้บริษัทผู้ประกอบธุรกิจสามารถนำไปใช้เพื่อทำให้การบริหารจัดการเกี่ยวกับความปลอดภัยของการขับรถดีขึ้น (เพราะมีข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความเร็วที่คนขับใช้ ระยะทาง ระยะเวลาที่มีการขับรถ ระยะห่างจากรถคันหน้า อุณหภูมิในรถ จะถูกต้องและละเอียดมาก) และการบริหารจัดการเกี่ยวกับประสิทธิภาพดีขึ้น ทำให้บริษัทรู้ข้อมูลที่เคยเป็นกล่องดำเกี่ยวกับพฤติกรรมของคนขับอย่างถูกต้อง และละเอียดมากโดยใช้ต้นทุนต่ำมาก

2) การนำระบบ GPS มาใช้เพื่อให้ทราบตำแหน่งของรถบรรทุกแบบทันเวลา (Real Time) ในปัจจุบันผู้ประกอบธุรกิจญี่ปุ่นได้นำระบบ Global Position System: GPS มาใช้โดยการติด GPS แอนเทนนาไว้บนหัวรถบรรทุกของบริษัทเพื่อระบุว่ารถของบริษัทอยู่ ณ ตำแหน่งใดบ้าง มีการติดตั้งระบบเซนเซอร์ความเร็วสูง ทำให้มีการบันทึกความเร็วของรถไว้อย่างละเอียด มีการติดตั้งระบบเซ็นเซอร์อุณหภูมิ ทำให้ทราบว่าอุณหภูมิในตัว Trailer ที่ใช้เก็บสินค้าประเภทเน่าเสียได้ เช่นอาหารสด และผลไม้มีอุณหภูมิเท่าใด ซึ่งทั้งเสาอากาศ GPS เซนเซอร์ความเร็วสูง และเซนเซอร์อุณหภูมิจะเชื่อมต่อเข้ากับเครื่องคอมพิวเตอร์ที่ติดตั้งในส่วนหัวของรถบรรทุก และบันทึกข้อมูลทั้ง 3 ลงในแผ่น IC ประกอบกับระบบการติดต่อโดยผ่านมือถือ ซึ่งเชื่อมโยงกับระบบอินเทอร์เน็ต ทำให้บริษัทผู้ประกอบขนส่งสามารถบริหารจัดการ “การเคลื่อนย้ายของรถบรรทุกของบริษัท” ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น