

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

จากการที่รื้อรับจ้างมีบทบาทในชีวิตประจำวันเพิ่มมากขึ้น ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการโดยสารรถรับจ้าง รัฐในฐานะที่เป็นผู้จัดทำบริการสาธารณะหรือมอบหมายให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการแทน รัฐจึงควรเข้ามาควบคุมและออกกฎหมายที่ให้ความคุ้มครองสิทธิแก่ผู้โดยสารรถรับจ้าง ในกรณีที่เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย และทรัพย์สินของผู้โดยสาร อย่างไรก็ตามกฎหมายที่ใช้อยู่ในปัจจุบันมีกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กฎหมายดังกล่าวยังไม่ครอบคลุมถึงบุคคลที่ต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ขับรถรับจ้างไม่ว่าในฐานะผู้กุมวิน หรือในฐานะผู้ให้บริการเรียกรถรับจ้างผ่านแอปพลิเคชัน ซึ่งบุคคลดังกล่าวได้รับผลประโยชน์จากผู้ขับรถรับจ้าง แต่ไม่มีฐานะทางกฎหมายที่จะต้องร่วมรับผิดชอบ ผู้ขับรถรับจ้างไม่ว่าจะในฐานะนายจ้าง ลูกจ้าง หรือในฐานะตัวการ ตัวแทน และการที่รัฐออกประกาศกรมการขนส่งทางบกให้รถรับจ้างบางประเภทต้องจัดทำประกันภัยเพิ่มเติมจากกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ยังไม่ครอบคลุมถึงรถรับจ้างทุกประเภท และในส่วนค่าสินไหมทดแทนที่รัฐให้ทำประกันภัยเพิ่มเติมยังไม่รวมถึงค่าขาดรายได้ ค่าขาดประโยชน์ ทำมาหาได้ซึ่งไม่สามารถประกอบกิจการได้ ซึ่งจากสภาพปัญหาดังกล่าวมีปัญหาทางกฎหมายดังต่อไปนี้

ประเด็นแรก ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับสถานะทางกฎหมายของผู้ควบคุมจุดบริการรับส่งผู้โดยสาร (ผู้กุมวิน) ควรจดทะเบียนเป็นนิติบุคคลตามกฎหมาย กล่าวคือ ผู้กุมวินถือเป็นผู้จัดการวิน เป็นผู้จัดลำดับในการให้บริการและเป็นผู้ติดต่อประสานงานกับหน่วยงานของรัฐ โดยผู้กุมวินได้รับผลประโยชน์ตอบแทนจากผู้ขับรถรับจ้างจากในวันของตน ซึ่งถ้าพิจารณาจากพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ผู้กุมวินไม่ใช่ผู้ประกอบการขนส่งตามพระราชบัญญัตินี้ ดังนั้น ผู้กุมวินจึงไม่มีหน้าที่ตามกฎหมายที่ต้องรับผิดชอบกับผู้ขับรถรับจ้าง หากเปรียบเทียบกับกฎหมายว่าด้วยการขนส่งของสหราชอาณาจักรและสาธารณรัฐอินเดีย ซึ่งได้กำหนดบทบาทหน้าที่ของ “ผู้กุมวิน” อย่างชัดเจนว่าเป็นผู้ประกอบการ และต้องร่วมกับคิดทั้งทางแพ่งทางอาญากับผู้ขับขี่

กรณีที่ไม่อาจปฏิบัติตามกฎหมายได้ การกำหนดให้ผู้ควมวินต้องมีสถานะเป็นนิติบุคคลตามกฎหมาย เพื่อที่จะให้ผู้ควมวินเข้ามามีส่วนร่วมรับผิดชอบกับผู้ชำระรับจ้างในกรณีที่ผู้ชำระรับจ้างได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้โดยสาร ไม่ว่าจะเป็ความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย หรือทรัพย์สินของผู้โดยสารหรือต่อบุคคลที่สาม ทำนองเดียวกับผู้ประกอบการขนส่งด้วย

ประเด็นที่สอง ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับบุคคลที่ต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ชำระรับจ้าง ซึ่งจากการศึกษาพบว่า มีบุคคลที่ควรต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ชำระรับจ้างในผลแห่งละเมิดที่ผู้ชำระรับจ้าง ดังนี้

1) ผู้ควมวิน กล่าวคือ เมื่อผู้ควมวินมีหน้าที่ในการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานของรัฐ จัดคิวและลำดับในการวิ่งรถรับจ้าง ซึ่งผู้ควมวินจะได้รับรายได้บางส่วนจากผู้ชำระรับจ้างในวันของตน ดังนั้น เมื่อผู้ชำระรับจ้างประสบอุบัติเหตุ ไม่ว่าจะฝ่ายใดจะเป็นผู้ถูกหรือผิดก็ตาม แต่เมื่อผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บแก่ อนามัย ร่างกายหรือถึงแก่ชีวิต นอกจากผู้ชำระรับจ้างที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมายแล้ว ผู้ควมวินก็ควรต้องร่วมรับผิดชอบทางแพ่งกับผู้ชำระรับจ้างอีกด้วย ซึ่งจากหลักการนี้เองทำให้ผู้ควมวินต้องตรวจตราสภาพของสมาชิกและรถรับจ้างในวันของตนก่อนที่จะนำมารับจ้างขนส่งคนโดยสารว่าพร้อมที่จะให้บริการหรือไม่ว่าด้วยเหตุที่ตนเองเป็นผู้มีส่วนได้เสียในอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างที่ให้บริการรถรับจ้าง

2) บริษัทที่ให้บริการเรียกรถรับจ้างผ่านแอปพลิเคชัน กล่าวคือ เมื่อบริษัทดังกล่าวได้จดทะเบียนเป็นนิติบุคคลถูกต้องตามกฎหมาย ซึ่งผู้ชำระรับจ้างที่จะเข้าร่วมกับบริษัทดังกล่าวได้นั้น ต้องผ่านการคัดเลือกของบริษัทและทางบริษัทจะมีตราสัญลักษณ์ที่แสดงให้เห็นว่ารถรับจ้างคันนี้สามารถใช้บริการเรียกรถรับจ้างผ่านแอปพลิเคชันได้โดยบริษัทจะได้รับผลประโยชน์ตอบแทนจากผู้โดยสารเป็นค่าใช้บริการแอปพลิเคชัน สถานะของบริษัทเป็นเพียงผู้ให้บริการแอปพลิเคชันเท่านั้น จึงไม่ต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ชำระรับจ้างไม่เป็นธรรมและไม่เป็นการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร เมื่อบริษัทดังกล่าวได้รับผลประโยชน์ตอบแทนจากการใช้บริการของผู้โดยสารและมีตราสัญลักษณ์ที่แสดงให้เห็นให้ผู้โดยสารรู้ว่ารถรับจ้างคันนี้เป็นรถรับจ้างที่สามารถใช้บริการเรียกรถรับจ้างรับจ้างผ่านแอปพลิเคชันได้ บริษัทดังกล่าวก็ควรต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ชำระรับจ้างและผู้ควมวินด้วยในฐานะที่รถรับจ้างดังกล่าวเป็นตัวแทนของตนเทียบเคียงคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5014/2541 ประกอบคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 247/2538

ประเด็นที่สาม ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับให้ผู้ชำระรับจ้างทุกประเภทต้องจัดทำประกันภัยเพิ่มเติมจากกฎหมายว่าด้วยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กล่าวคือ ในปัจจุบัน มีประกาศจากกรมการขนส่งทางบก ในเรื่องการกำหนดประเภทรถและวงเงินที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งหรือเจ้าของรถต้องจัดทำประกันภัยเพิ่มเติมจากกฎหมายว่าด้วยคุ้มครอง

ผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2560 ซึ่งประกาศที่ออกมาใช้บังคับ ไม่มีสภาพบังคับให้ผู้ขับรถรับจ้างบางประเภท เช่น รถจักรยานยนต์รับจ้าง รถสองแถว รถสี่ล้อเล็ก (กระบี่) ต้องจัดทำประกันภัยเพิ่มเติมจากกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และประกาศกรมการขนส่งทางบกดังกล่าว ในส่วนที่เกี่ยวกับ ค่าเสียหายต่อชีวิตและร่างกายยังไม่ครอบคลุมถึงค่าเสียหายในส่วนที่เกี่ยวกับค่าขาดรายได้ ค่าขาดประโยชน์นำมาหาได้เพราะไม่สามารถประกอบกิจการได้ ซึ่งผู้โดยสารหรือบุคคลภายนอกอาจได้รับจากการโดยสารรถรับจ้างนั้นหรือจากการที่ผู้ขับรถรับจ้างก่อให้เกิดขึ้น รัฐจึงควรกำหนดให้ผู้ขับรถรับจ้างทุกประเภทที่นำรถมารับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารต้องจัดทำประกันภัยเพิ่มเติมจากกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และควรแก้ไขเพิ่มเติมในส่วนที่เกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนในเรื่องค่าเสียหายจากการขาดรายได้ ค่าขาดประโยชน์นำมาหาได้เพราะไม่สามารถประกอบกิจการได้ เพื่อเป็นหลักประกันความคุ้มครองให้แก่ผู้โดยสารและบุคคลที่สามให้ได้ปลอดภัยจากการใช้รถใช้ถนนของผู้ขับรถรับจ้าง

จากสภาพปัญหาทางกฎหมายต่าง ๆ ที่กล่าวมาข้างต้นผู้เขียนเห็นว่า ควรแก้ไขปรับปรุงบทบัญญัติของกฎหมายให้มีความสอดคล้องและคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารรถรับจ้างให้มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากการโดยสารรถรับจ้าง โดยมีการกำหนดหลักเกณฑ์ของกฎหมายให้ทันต่อสภาพสังคมที่เปลี่ยนแปลงไปเพื่อเป็นการคุ้มครองสิทธิขั้นพื้นฐานของประชาชนที่ใช้บริการสาธารณะ

5.2 ข้อเสนอแนะ

จากการที่ได้ศึกษาประเด็นปัญหาต่าง ๆ มาแล้วข้างต้น ผู้เขียนมีความเห็นว่า การที่รัฐจัดทำบริการสาธารณะหรือมอบหมายให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการแทนรัฐ รัฐควรออกกฎระเบียบข้อบังคับ กฎหมาย มาใช้บังคับ เพื่อเป็นการคุ้มครองความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินของผู้โดยสารรถรับจ้าง โดยมีข้อเสนอแนะเป็นรายประเด็นดังต่อไปนี้

1) การที่บุคคลผู้กุมวินรถรับจ้างไม่ได้มีฐานะทางกฎหมายเป็นนิติบุคคลเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นผู้กุมวินที่ไม่มีฐานะทางกฎหมายใด ๆ ก็ไม่ต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ขับรถรับจ้าง ทำให้ภาระการพิสูจน์ความรับผิดชอบของผู้กุมวินเป็นไปได้ยากและไม่เป็นธรรมแก่ผู้โดยสาร กรมการขนส่งทางบกควรกำหนดให้ผู้กุมวินรถรับจ้างต้องไปจดทะเบียนเป็นนิติบุคคลให้ถูกต้องตามกฎหมาย ในฐานะที่เป็นผู้ประกอบการขนส่งคนโดยสาร โดยแก้ไขพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 โดยเพิ่ม (8.1) กรณีผู้ควบคุมจุดบริการรับส่งผู้โดยสาร (ผู้กุมวิน) หรือผู้ให้บริการเรียกรถผ่านแอปพลิเคชันให้มีความหมายเช่นเดียวกับการรับจัดการขนส่งตาม (8) ด้วย และแก้ไขมาตรา 65 โดยเพิ่ม วรรคสองในมาตรา 65 ว่า กรณีที่เป็นผู้ควบคุมจุดบริการ

รับส่งผู้โดยสารต้องจดทะเบียนเป็นนิติบุคคลและได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียนกลาง
แพนวรรคสองเดิม โดยให้วรรคสองเดิมเป็นวรรคสาม ดังนี้

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

(8) “การรับจัดการขนส่ง” หมายความว่า การรับจ้างรวบรวม คน สัตว์ หรือสิ่งของ
และจัดให้บุคคลอื่น ซึ่งเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งทำการขนส่งจากที่แห่งหนึ่ง
ไปยังที่อีกแห่ง หนึ่งในความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่ง

(8.1) กรณีผู้ควบคุมจุดบริการรับส่งผู้โดยสาร(ผู้คุมวิน) หรือผู้ให้บริการเรียกรถ
ผ่านแอปพลิเคชันให้มีความหมายเช่นเดียวกับการรับจัดการขนส่งตาม อนุ (8)

มาตรา 65 ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการรับจัดการขนส่ง เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจาก
นายทะเบียนกลาง

กรณีที่เป็นผู้ควบคุมจุดบริการรับส่งผู้โดยสารต้องจดทะเบียนเป็นนิติบุคคลและ
ได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียนกลาง

การขออนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนด
ในกฎกระทรวง

2) การที่บุคคลผู้ต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ขับรถรับจ้างในฐานะที่บุคคลดังกล่าวได้รับ
ผลประโยชน์ตอบแทนในการที่ตนเป็นผู้จัดลำดับในการให้บริการหรือเป็นผู้ให้บริการเรียกรถรับจ้าง
ผ่านแอปพลิเคชัน บุคคลดังกล่าวควรต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ขับรถรับจ้างในผลแห่งละเมิดที่ผู้ขับรถ
รับจ้างก่อให้เกิดขึ้น กรมการขนส่งทางบกจึงควรเพิ่มเติมในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก
พ.ศ. 2522 มาตรา 52 โดยเพิ่มวรรคห้าของมาตราดังกล่าวไว้ว่า “ให้นำความในวรรคหนึ่งถึงวรรคสี่
มาใช้บังคับกับผู้ควบคุมจุดบริการรับส่งผู้โดยสาร (ผู้คุมวิน) และผู้ให้บริการเรียกรถผ่านแอปพลิเคชัน
ดังนี้

มาตรา 52 ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ผู้ได้รับใบอนุญาต
ประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก และผู้ได้รับ
ใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ต้องวางหลักทรัพย์เป็นเงินสด หรือพันธบัตรรัฐบาลไทย
อย่างใดอย่างหนึ่งหรือทั้งสองอย่างรวมกัน หรือเป็นสัญญาประกันภัยและกรมธรรม์ประกันภัย
ซึ่งทำกับบริษัทประกันภัยที่นายทะเบียนกลางให้ความเห็นชอบต่อนายทะเบียนกลาง ในกรณี
เป็นสัญญาประกันภัยและกรมธรรม์ประกันภัยผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องเป็น
ผู้เอาประกันภัย โดยให้บุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายเนื่องจากการขนส่งของตนเป็น
ผู้รับประโยชน์สำหรับการชดใช้ ค่าเสียหายที่เป็นค่าใช้จ่ายเบื้องต้นเพื่อประกันความเสียหาย

อันเกิดแก่ชีวิตหรือร่างกายของ บุคคลภายนอก และซึ่งผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจะต้องรับผิดชอบเนื่องจากการขนส่งของตน ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

จำนวนมูลค่าของหลักทรัพย์ตามวรรคหนึ่ง ให้กำหนดตามขนาดและประเภทของการประกอบการขนส่งแต่ต้องไม่น้อยกว่าที่กำหนดในกฎกระทรวง

ในกรณีผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งวางหลักทรัพย์เป็นเงินสดไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนให้ดอกผลที่เกิดจากหลักทรัพย์ที่เป็นเงินสดนั้นตกเป็นของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งที่วางหลักทรัพย์

ให้กรมการขนส่งทางบกเป็นผู้รับผิดชอบในการเปิดบัญชีเงินฝากและการเบิกจ่ายเงินจากบัญชีหลักทรัพย์กับธนาคารตามระเบียบของกระทรวงการคลัง

ให้นำความในวรรคหนึ่งถึงวรรคสี่มาใช้บังคับกับผู้ควบคุมจุดบริการรับส่งผู้โดยสาร (ผู้คุ้มวิน) และผู้ให้บริการเรียกรถผ่านแอปพลิเคชัน

3) การที่กรมการขนส่งทางบก ประกาศ เรื่องกำหนดประเภทรถและวงเงินที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งหรือเจ้าของรถต้องจัดทำประกันภัยเพิ่มเติมจากกฎหมายว่าด้วยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2560 ซึ่งให้รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนบางประเภทต้องจัดทำประกันภัยเพิ่มเติมตามประกาศนี้ เช่น รถแท็กซี่ รถสามล้อ ซึ่งประกาศกรมการขนส่งทางบกดังกล่าว ไม่ครอบคลุมถึงรถรับจ้างบรรทุกคนโดยสารประเภทอื่นและไม่ได้กำหนดถึงค่าเสียหายในส่วนที่เกี่ยวกับค่าขาดไร้อุปกรณ์และค่าขาดประโยชน์ทำมาหาได้ เพราะไม่สามารถประกอบการงานได้ ซึ่งไม่เป็นการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารรถรับจ้างประเภทอื่นที่ควรที่จะต้องได้รับความปลอดภัยในชีวิต ร่างกายและทรัพย์สิน เช่นเดียวกับรถรับจ้างที่กรมการขนส่งทางบกได้ประกาศไปแล้ว กรมการขนส่งทางบก ควรประกาศ แก้ไขเพิ่มเติมในเรื่องกำหนดประเภทรถและวงเงินที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งหรือเจ้าของรถต้องจัดทำประกันภัยเพิ่มเติมจากกฎหมายว่าด้วยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2560 ในข้อ 1 (2) ให้ยกเลิก (2) ก ข เดิม เป็น ข้อ 2 รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน ทุกประเภท รวมถึงรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร และยกเลิก ข้อ 2 (3) (4) โดยให้เพิ่มข้อ 2 (3) ใหม่ ดังนี้

ข้อ 2 วงเงินความคุ้มครองการจัดทำประกันภัยเพิ่มเติมจากราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ของรถตามข้อ 1 ให้เป็น ดังนี้

(3) รถรับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนและรถจักรยานยนต์รับจ้าง

(ก) ความเสียหายต่อชีวิตหรือร่างกายของผู้โดยสารและบุคคลภายนอกในวงเงินไม่ต่ำกว่า 100,000 บาท สำหรับการชดเชยค่าเสียหายต่อคนในแต่ละครั้ง

(ข) ความเสียหายอันเกิดแก่ชีวิตของผู้โดยสารและบุคคลภายนอกอันเป็นเหตุให้บุคคลใดบุคคลหนึ่งต้องขาดไร้อุปกรณ์ในวงเงินไม่ต่ำกว่า 100,000 บาท สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายต่อคนต่อครั้ง

(ค) ความเสียหายต่อร่างกายของผู้โดยสารและบุคคลภายนอกอันเป็นเหตุให้ผู้นั้นไม่สามารถประกอบการทำงานได้ในวงเงินไม่ต่ำกว่า 100,000 บาท สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายต่อคนต่อครั้ง

(ง) ความเสียหายต่อทรัพย์สินในวงเงินไม่ต่ำกว่า 200,000 บาท สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายในแต่ละครั้ง

ปัจจุบันมีผู้ใช้บริการรถรับจ้างเพิ่มมากขึ้นเนื่องจากสภาพการจราจรที่ติดขัดและสภาพการณ์ที่ราคาน้ำมันมีการปรับตัวสูงขึ้น จึงทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน การที่รัฐในฐานะที่เป็นผู้จัดทำบริการสาธารณะหรือมอบหมายให้เอกชนจัดทำบริการสาธารณะ รัฐควรเข้ามาควบคุมและออกกฎหมายเพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารรถรับจ้างให้ได้รับความปลอดภัยจากการใช้บริการ