

บทที่ 4

ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารรับจ้าง

จากการที่มีผู้ใช้บริการรถรับจ้างเพิ่มมากขึ้นอาจทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการใช้บริการรถรับจ้าง ไม่ว่าจะเป็นความไม่ปลอดภัยที่อาจเกิดขึ้นกับตัวผู้โดยสารที่โดยสารรถรับจ้าง ผู้ขับรถรับจ้าง หรือต่อบุคคลที่สาม ซึ่งอาจเกิดความเสียหายแก่ ชีวิต ร่างกาย อนามัย หรือทรัพย์สินของบุคคลดังกล่าว ซึ่งในปัจจุบันมีเพียงกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย ละเมิด และพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่ออกมารองรับความรับผิดชอบและเยียวยาความเสียหายของผู้ขับรถรับจ้างเมื่อเกิดความเสียหายขึ้น แต่เมื่อพิจารณาถึงฐานะของผู้ขับรถรับจ้างแล้วนั้นเมื่อเกิดความเสียหายขึ้น ผู้ขับรถรับจ้างมีอาจชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่เกิดขึ้นให้แก่ผู้โดยสารหรือบุคคลที่สามได้อย่างเต็มที่ เนื่องจากฐานะทางการเงินของผู้ขับเองที่ไม่สามารถชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายหรือแก่บุคคลที่สามได้ จากสภาพปัญหาดังกล่าว กฎหมายที่เกี่ยวกับการให้บริการรถรับจ้างควรกำหนดให้ผู้คุ้มครองรถรับจ้างต้องจดทะเบียนเป็นนิติบุคคลตามกฎหมาย กับทั้งให้บุคคลดังกล่าวต้องรับผิดชอบร่วมกับผู้ขับรถรับจ้าง ในฐานะที่บุคคลดังกล่าวได้รับผลประโยชน์จากผู้ขับรถรับจ้าง ควรกำหนดให้ผู้ให้บริการเรียกรถรับจ้างผ่านแอปพลิเคชันต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ขับรถรับจ้างในผลแห่งละเมิดที่ผู้ขับรถรับจ้างได้ก่อให้เกิดขึ้นในฐานที่บริษัทดังกล่าวเป็นผู้คัดเลือกสมาชิกและใช้ตราสัญลักษณ์ที่แสดงออกให้บุคคลภายนอกเข้าใจได้ว่ารถรับจ้างคันนี้เป็นสมาชิกในบริษัทตนและบริษัทได้รับผลตอบแทนจากการใช้บริการของผู้โดยสาร และกำหนดให้ผู้ขับรถรับจ้างทุกประเภทต้องจัดทำประกันภัยเพิ่มเติมจากกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เพื่อคุ้มครองความเสียหายที่อาจเกิดแก่ตัวผู้ขับเอง ผู้โดยสาร หรือต่อบุคคลที่สามเพื่อให้ครอบคลุมถึงความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย หรือ ทรัพย์สินของบุคคลดังกล่าว ด้วยเหตุนี้ จึงเกิดปัญหาทางกฎหมายดังนี้ คือ

4.1 ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับสถานะทางกฎหมายของผู้ควบคุมจตุรถรับส่งผู้โดยสาร (ผู้คุ้มครอง) ควรจดทะเบียนเป็นนิติบุคคลตามกฎหมาย

ปัจจุบันประเทศไทยมีการกำหนดให้ผู้ประกอบการรถรับจ้างสาธารณะบางประเภท เช่น รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีผู้คุ้มครอง ต้องไปจดทะเบียนเป็นรถรับจ้างสาธารณะและให้มีการคัดเลือก

ผู้ชำระรับจ้างสาธารณะในวินาทีของจัดตั้ง อย่างน้อย 3 คนเป็นผู้แทนในการยื่นขอหนังสือรับรองการใช้รับจ้างสาธารณะหรือประสานงานกับหน่วยงานของรัฐ เพื่อดูแลรับจ้างในความดูแลของคุณและเป็นตัวแทนในการติดต่อกับหน่วยงานภาครัฐ แต่ก็มีได้กำหนดความรับผิดชอบของผู้ควมวินไว้ว่าเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นแก่ผู้โดยสารหรือบุคคลที่สามแล้วผู้ควมวินจะต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ชำระรับจ้างด้วยหรือไม่อย่างไร ซึ่งสถานะดังกล่าวของผู้ควมวินรับจ้าง ยังไม่มีความชัดเจนตามกฎหมายเมื่อผู้ควมวินรับจ้างดังกล่าวได้รับผลประโยชน์จากการที่ผู้ชำระรับจ้างมาสังกัดในวินของคุณแล้ว ผู้ควมวินควรมีฐานะทางกฎหมายที่ชัดเจน เพื่อว่าเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นแก่ผู้โดยสารหรือบุคคลที่สามแล้ว บุคคลดังกล่าวจะได้ใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ควมวินรับจ้างได้

ดังนั้น การที่รัฐเป็นผู้ดำเนินการจัดทำบริการสาธารณะ และรวมถึงการที่รัฐได้มอบกิจกรรมของรัฐบางประเภทให้แก่เอกชนเป็นผู้ดำเนินการแทนรัฐ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประโยชน์สาธารณะ และเพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนตามแนวทฤษฎีการบริการสาธารณะ (Public Service) ที่ว่า การจัดทำบริการสาธารณะเพื่อประโยชน์แก่ประชาชนส่วนรวมโดยภาครัฐหรือหน่วยงานของรัฐ เพื่อตอบสนองความต้องการของสังคมที่จะได้รับบริการสาธารณะ เป็นภาระหน้าที่ของภาครัฐที่ต้องจัดทำเพื่อประโยชน์ส่วนรวมของประชาชนทุกคน และให้การปกป้องคุ้มครอง ดูแล และให้ความมั่นคงรวมถึงสร้างความปลอดภัยให้กับประชาชนและสังคม ประกอบกับแนวทฤษฎีวิวิศวกรรมสังคม (Social Engineering Theory) ที่ว่าในการจัดระเบียบผลประโยชน์ของสังคมนั้น เน้นวิธีการตรากฎหมายขึ้นมาเพื่อใช้แก้ปัญหาต่าง ๆ ของสังคมโดยเฉพาะการสร้างกฎหมายขึ้นมาเพื่อปกป้องผลประโยชน์ของสังคมส่วนรวมหรืออรรถประโยชน์ของสังคม รัฐควรคำนึงถึงสิทธิของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ต้องได้รับความคุ้มครองเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นจากการใช้บริการสาธารณะ ทั้งนี้ ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 มาตรา 46วรรคหนึ่งก็กำหนด “สิทธิของผู้บริโภคย่อมได้รับความคุ้มครอง” และการประกอบกรณสงผู้โดยสารก็อยู่ภายใต้บังคับของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 ว่าด้วยการรับขนที่ให้คำนิยามว่า “ผู้ขนสง” หมายถึง บุคคลผู้รับขนสงของหรือผู้โดยสารเพื่อบ่าเห็ญเป็นทางค้าปกติของคุณ หมวด 2 ระบุถึง ความรับผิดชอบของ ผู้ขนสงต่อผู้โดยสารในความเสียหายอันเกิดแก่ตัวเขา หรือในความเสื่อมเสียอย่างใด ๆ อันเป็นผลโดยตรงแต่การที่ต้องซ้กซ้าในการขนสง เว้นแต่การเสียหายหรือซ้กซ้านั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือ เกิดแต่ความผิดของคุณโดยสารนั้นเอง ทั้งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 โดยใน มาตรา 3 ได้ให้คำนิยามของคำว่า “บริการ” หมายถึง การรับจัดทำกรงาน การให้สิทธิใด ๆ หรือการให้ใช้ หรือให้ประโยชน์ในทรัพย์สินหรือกิจการใด ๆ โดยเรียกค่าตอบแทนเป็นเงินหรือผลประโยชน์อื่น สิทธิของผู้โดยสารในฐานะผู้บริโภคที่ได้รับ คือ

สิทธิที่จะได้รับการพิจารณาและชดเชยความเสียหาย โดยในสหราชอาณาจักรได้กำหนดใน Transport Act 2000 Chapter 38 ในภาค 2 เรื่อง Local Transport ตั้งแต่มาตรา 108 ถึงมาตรา 151 โดยกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะ (bus services) หมายถึง การใช้งานพาหนะเพื่อการบริการประชาชน (มาตรา 110 (5)) และกำหนดให้ผู้ประกอบการต้องมีแผนการขนส่งสาธารณะตามวัตถุประสงค์ตามที่จดทะเบียน ไม่น้อยกว่า 5 ปีนับแต่วันที่ได้ทำขึ้น (มาตรา 109 (1) และ (2)) ทั้งต้องส่งสำเนาเอกสารนั้นให้แก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกรณีที่ผู้นั้นประกอบการในอังกฤษหรือสมาชิกแห่งชาติของโลก กรณีที่ผู้นั้นประกอบการในเวลส์ (มาตรา 109 (3) (b)) กำหนดให้การประกอบการขนส่งสาธารณะนี้อยู่ภายใต้ The Local Authority Social Services Act 1970 ตามมาตรา 110 (3) และกำหนดให้ Passenger Transport Authority เป็นผู้มีอำนาจในการกำกับดูแลการประกอบการดังกล่าวตามมาตรา 113 และกำหนดให้ผู้ประกอบการต้องมี PSV (operator's licence (O'licence)) หรือ a community bus permit ตามมาตรา 130 (5) (a) (b) และกำหนดให้ผู้ประกอบการต้องมีเอกสาร “แผนการเดินทาง (The bus strategy)” ที่ใช้กับพื้นที่บริการตามมาตรา 110 (1) และใน The Motor Vehicles Act 1988 ของสาธารณรัฐอินเดียได้กำหนดเงื่อนไขในการออกใบอนุญาตฉบับนี้ให้แก่ ผู้ขับรถโดยสารสาธารณะทั้งผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะใน Charter 2 และ 3 กำหนดการลงทะเบียนยานพาหนะขนส่งสาธารณะใน Charter 4 ควบคุมผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะ ให้ปฏิบัติตามเงื่อนไข กฎหมาย กฎกระทรวง ผ่านใบอนุญาตในการประกอบการและมาตรการบังคับทางกฎหมาย ที่มีโทษทางอาญาตาม Charter 5 กำหนดรูปแบบของการให้บริการ โดยกำหนดนิยาม road transport service ว่าเป็นการให้บริการขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าหรือผู้โดยสารพร้อมสินค้าบนถนนเพื่อสินค้าหรือค่าเช่า ตามมาตรา 97

ดังนั้น จึงเห็นได้ว่ากฎหมายของสหราชอาณาจักร และกฎหมายของสาธารณรัฐอินเดีย ต่างให้ความสำคัญในการกำหนดให้ผู้ประกอบการรถสาธารณะในลักษณะผู้จัดการต้องผ่านการลงทะเบียนจากหน่วยงานของรัฐ และกำหนดให้เป็นนิติบุคคล เพื่อรัฐจะได้ควบคุมในการพิจารณาผ่านใบอนุญาตของผู้ประกอบการนั้น และเพื่อประโยชน์ในการฟ้องร้อง เรียกร้องจากผู้ให้บริการรถรับจ้างที่ได้รับความเสียหายจากการที่ผู้ขับรถรับจ้างก่อให้เกิดขึ้นในทางแพ่ง เพื่อให้ผู้ใช้บริการรถรับจ้างได้รับความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากการโดยสารรถรับจ้าง

จากที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่า ผู้ควบคุมวินรถรับจ้างไม่มีสถานภาพทางกฎหมายที่ชัดเจน ซึ่งเมื่อเกิดความเสียหายแก่ผู้โดยสารที่ใช้บริการรถรับจ้างในวันที่ดิน ควบคุม ดูแล แล้วนั้น ผู้โดยสารไม่สามารถใช้สิทธิเรียกร้องใด ๆ จากผู้ควบคุมวินได้เลย ซึ่งน่าจะไม่เป็นธรรมแก่ผู้โดยสารรถรับจ้างเพราะว่าผู้ควบคุมวินได้รับผลประโยชน์จากการควบคุมวินและปล่อยคิวรถ จึงควรต้องมีสถานภาพทางกฎหมายที่ชัดเจนเป็นนิติบุคคล

4.2 ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับบุคคลที่ต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ขับรถรับจ้าง

ในสภาวะการณ์ปัจจุบันมีจำนวนผู้ใช้บริการรถรับจ้างเพิ่มมากขึ้นเนื่องจากสภาพการจราจรที่ติดขัดและสถานะน้ำมันที่มีราคาปรับตัวสูงขึ้น ประชาชนจึงหันมาใช้บริการรถรับจ้างเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากรถรับจ้างบางประเภท มีความสะดวก คล่องตัว และสามารถไปถึงจุดหมายได้ทันเวลา เมื่อมีผู้ใช้บริการเพิ่มมากขึ้น การเกิดอุบัติเหตุจากการโดยสารรถรับจ้างก็มีเพิ่มมากขึ้นเช่นกัน เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้วการที่ผู้โดยสารจะไปเรียกร้องให้ผู้ขับรถรับจ้างรับผิดชอบในความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย ทรัพย์สิน ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 ประกอบมาตรา 438 ก็เป็นไปได้ยากและอาจได้รับการชดเชย เยียวยาค่าสินไหมทดแทนได้ไม่เต็มจำนวนตามความเสียหายที่แท้จริง เนื่องจากเหตุปัจจัยที่เกิดจากตัวผู้ขับเองที่อาจเกิดจากฐานะทางเศรษฐกิจของผู้ขับจึงทำให้เกิดความยากลำบากในการที่จะบังคับเอาค่าทรัพย์สินจากผู้ขับรถรับจ้าง และการที่ผู้โดยสารจะไปเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนกับผู้คุ้มครองรับจ้าง ก็ไม่สามารถทำได้เนื่องจากผู้คุ้มครองไม่มีฐานะทางกฎหมายที่จะต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ขับรถรับจ้าง ไม่ว่าจะเป็นในฐานะนายจ้าง ลูกจ้างหรือในฐานะตัวแทนของผู้ขับ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 425 ประกอบมาตรา 427 ซึ่งทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของผู้โดยสารรถรับจ้าง

กรมการขนส่งทางบกได้มีการจัดระเบียบรถรับจ้างบางประเภท ให้ผู้ที่ขับรถรับจ้างต้องไปจดทะเบียนเป็นรถรับจ้างสาธารณะให้ถูกต้องตามกฎหมายและกำหนดตัวแทน (ผู้คุ้มครอง) ในการจัดตั้งวินรถรับจ้างไม่ว่าจะเป็นการจัดตั้งวินใหม่ หรือวินเดิมที่จัดตั้งอยู่แล้วเพื่อเป็นตัวแทนในการติดต่อกับหน่วยงานของรัฐและเป็นการควบคุมสมาชิกที่จะนำรถรับจ้างเข้ามาวิ่งในวินที่ตนดูแล แต่ก็ไม่ได้กำหนดความรับผิดชอบของผู้คุ้มครองไว้ว่าเมื่อรถรับจ้างในวินที่ตนดูแลไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้โดยสารหรือต่อบุคคลอื่นแล้วผู้คุ้มครองจะต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ขับรถรับจ้างด้วยหรือไม่ เป็นแต่เพียงกำหนดตัวบุคคลให้เป็นผู้ติดต่อประสานงานและจัดระเบียบ การวิ่งรถไม่ให้มีการวิ่งรถทับเส้นทางกันเท่านั้น ซึ่งถ้าพิจารณาแล้วผู้ควบคุมวินมีรายได้บางส่วนจากการจัดอันดับวิ่งรถรับจ้างแต่กลับไม่ต้องร่วมรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากการที่สมาชิกในวินก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นแก่ตัวผู้โดยสารหรือต่อบุคคลที่สาม เมื่อผู้คุ้มครองได้รับผลประโยชน์จากการจัดอันดับวิ่งรถรับจ้างดังกล่าว ก็ควรต้องรับผิดชอบร่วมกับผู้ขับรถรับจ้าง ตามแนวคิดทฤษฎีเรื่องความรับผิดทางละเมิดที่เกิดจากการกระทำของบุคคลอื่น (Vicarious liability) ที่มุ่งคุ้มครอง ความเสียหายในคดีแพ่งให้ผู้โดยสารรถรับจ้างได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเมื่อผู้ขับรถรับจ้างไม่มีศักยภาพเพียงพอในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้โดยสารที่ได้รับความเสียหายจากการกระทำละเมิดของตน เมื่อผู้คุ้มครองต้องเข้ารับผิดร่วมกับคนขับรถรับจ้าง ผู้คุ้มครองจะมีความระมัดระวังในการคัดเลือกสมาชิกและควบคุมดูแล สมาชิก

ที่เข้ามาอยู่ในวินของตน เพราะว่าเหตุที่ตนมีส่วนได้เสียในกรณีที่เกิดความเสียหายขึ้นอันจะก่อให้เกิดเป็นประโยชน์และความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารหรือบุคคลอื่น

ปัจจุบันมีบริษัทเอกชนที่จดทะเบียนเป็นนิติบุคคลถูกต้องตามกฎหมาย ได้นำเอาเทคโนโลยีเรียกรถรับจ้างผ่านแอปพลิเคชันมาให้บริการแก่ผู้โดยสารเพื่อความสะดวกสบาย แก่ผู้โดยสารรถรับจ้าง ซึ่งผู้ขับรถรับจ้างที่จะเข้าร่วมกับบริษัทดังกล่าวได้นั้นต้องมาสมัครและ ผ่านการคัดเลือกจากบริษัทโดยเมื่อผ่านการคัดเลือกแล้วนั้นทางบริษัทจะมีสัญลักษณ์ ที่แสดงให้เห็นว่าผู้ขับรถรับจ้างคนนี้เป็นสมาชิกในบริษัทของคนที่สามารถเรียกใช้บริการเรียกรถรับจ้างผ่านแอปพลิเคชันได้ และบริษัทจะได้รับค่าตอบแทนในการเรียกใช้บริการในแต่ละครั้งจากผู้โดยสาร แต่สถานทางกฎหมายของบริษัทดังกล่าวเป็นเพียงผู้ให้บริการแอปพลิเคชันเท่านั้น จึงไม่ต้องร่วม รับผิดชอบในความเสียหายอย่างใดอันผู้ขับรถรับจ้างก่อให้เกิดขึ้นซึ่งน่าจะไม่เป็นธรรมและไม่เป็น การคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารที่ให้บริการเรียกรถรับจ้างผ่านแอปพลิเคชัน ซึ่งจากคำพิพากษาศาลฎีกาที่เคยมีข้อเท็จจริงที่สามารถเทียบเคียงได้กับปัญหานี้ คือ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5014/2541 ที่ว่า จำเลยที่ 2 นำรถยนต์โดยสารคันเกิดเหตุเข้าร่วมกิจการเดินรถกับจำเลยที่ 3 โดยจำเลยที่ 3 ได้รับผลประโยชน์เป็นเงิน และจำเลยที่ 2 ยอมให้จำเลยที่ 3 นำรถยนต์โดยสารคันเกิดเหตุไปทำสัญญาประกันภัยไว้กับจำเลยที่ 4 กับยอมให้จำเลยที่ 3 พันสืตตัวถังตราของจำเลยที่ 3 หมายเลขประจำรถชื่อเส้นทางก่อนส่งมอบรถให้ ถือได้ว่าจำเลยที่ 2 และที่ 3 ประกอบกิจการรับขนคนโดยสารร่วมกัน ในลักษณะที่แบ่งปันผลประโยชน์ร่วมกัน ดังนั้น เมื่อจำเลยที่ 1 ซึ่งเป็นลูกจ้างของจำเลยที่ 2 ได้กระทำละเมิดต่อโจทก์ในทางการที่จ้างของจำเลยที่ 2 จำเลยที่ 3 จึงต้องรับผิดชอบร่วมกับจำเลยที่ 2 ในผลแห่งละเมิดของจำเลยที่ 1 ด้วย กับคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 247/2538 ที่ว่าจำเลยที่ 1 เป็นลูกจ้างขับรถโดยสารของจำเลยที่ 2 ซึ่งจำเลยที่ 2 ได้นำเข้าร่วมกิจการเดินรถร่วมกับจำเลยที่ 3 โดยได้ให้ประโยชน์แก่จำเลยที่ 3 เป็นรายเที่ยวและให้ค่าต่อสัญญาเป็นรายปีถือได้ว่าจำเลยที่ 3 และที่ 2 ร่วมกันเป็นนายจ้างของจำเลยที่ 1 จำเลยที่ 1 ทำละเมิดจำเลยที่ 3 จึงต้องร่วมรับผิดชอบด้วยหาจำต้อง มีการแบ่งผลประโยชน์ในการประกอบกิจการไม่

หากพิจารณาจากข้อเท็จจริงในคำพิพากษาศาลฎีกาจะเห็นได้ว่า รถคันเกิดเหตุได้ใช้ตราสัญลักษณ์ หรือกระทำการอื่นใด เพื่อให้บุคคลภายนอกเข้าใจว่ารถคันดังกล่าวเป็นรถที่ใช้ในการประกอบกิจการร่วมกันในการรับขนคนโดยสารกับบริษัทดังกล่าว และยังได้รับผลประโยชน์จากการออกวิ่งรับส่งผู้โดยสาร กฎหมายย่อมถือว่าบริษัทที่ประกอบกิจการรับขนคนโดยสารเป็นนายจ้างของคนขับรถคันเกิดเหตุแล้ว ซึ่งเป็นธรรมต่อผู้โดยสารหรือบุคคลภายนอก ด้วยเหตุว่าข้อตกลงหรือสัญญาระหว่างบริษัทที่ประกอบกิจการรับขนส่งคนโดยสารกับเจ้าของรถโดยสารนั้นเป็นอย่างไร บุคคลภายนอกย่อมไม่มีทางทราบได้ ดังนั้น หากเทียบเคียงกับข้อเท็จจริงตามปัญหา

ทางกฎหมายข้อนี้แล้ว จะเห็นได้ว่ามีความคล้ายกันมาก หากกำหนดให้ผู้ที่ให้บริการเรียกรถรับจ้างผ่านแอปพลิเคชัน ต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ขับรถรับจ้างด้วย ตามพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 57 เบญจ วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “ผู้ขับรถยนต์สาธารณะหรือ รถจักรยานยนต์สาธารณะต้องพาคนโดยสารไปยังสถานที่ที่จ้างตามเส้นทางที่สั้นหรือถึงที่หมายเร็วที่สุด หรือเส้นทางที่ไม่อ้อมเกินควร และต้องส่งคนโดยสาร ณ สถานที่ตามที่ตกลงกันไว้” วรรคสอง “ห้ามมิให้ผู้ขับรถตามวรรคหนึ่ง พาคนโดยสารไปทอดทิ้งระหว่างทางไปว่าด้วยประการใด ๆ” แม้ตาม มาตรา 52 กำหนดว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องวางหลักทรัพย์เป็นเงินสด พันธบัตรรัฐบาลไทย หรือสัญญาประกันภัยและกรมธรรม์ประกันภัยโดยให้บุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายเนื่องจาก การขนส่งของตนเป็นผู้รับประโยชน์ สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายที่เป็นค่าใช้จ่ายเบื้องต้น เพื่อประกันความเสียหายอันเกิดแก่ชีวิตหรือร่างกายของบุคคลภายนอกและ โดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางถนน ค.ศ. 2007 (Carriage by Road Act 2007) ของสาธารณรัฐอินเดีย ได้จัดให้มีการรับประกันภัยของรถขนส่ง ตัวแทนของผู้ขนส่ง และความรับผิดของเจ้าพนักงานผู้ขนส่งต่อความเสียหายของทรัพย์สินที่ทำการขนส่ง ผู้ที่จะดำเนินการขนส่งสาธารณะต้องได้รับหนังสือรับรองการจดทะเบียน (Certificate of registration) จากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบ ด้านการขนส่งประจำรัฐ (State Transport Authority) หรือหน่วยงานที่มีอำนาจรับผิดชอบด้านการขนส่งประจำภูมิภาค (Regional Transport Authority)

จากการศึกษาหลักทฤษฎีว่าด้วยประโยชน์สาธารณะ (Public Interest Theory) ที่ว่าประโยชน์สาธารณะมีพื้นฐานมาจากการที่รัฐจะกระทำการอย่างใด ๆ นั้น รัฐจะต้องคำนึงถึงประโยชน์สาธารณะ โดยในส่วนของ การให้ความคุ้มครองแก่ผู้บริโภคนั้นถือเป็นนโยบายแห่งรัฐ ซึ่งแต่ละรัฐจะต้องจัดให้มีขึ้นเพื่อให้ความคุ้มครองดูแลประชาชนของแต่ละรัฐให้มีความเป็นอยู่อย่างสงบสุขโดยมุ่งถึงประโยชน์สาธารณะเป็นพื้นฐานและตอบสนองความต้องการของคนส่วนใหญ่ในสังคมมิใช่เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ดำเนินการนั่นเอง หรืออาจกล่าวได้ว่า ประโยชน์สาธารณะเป็นความต้องการของบุคคลแต่ละคนที่ตรงกันและมีจำนวนมากจนเป็นคนหมู่มากหรือเป็นคนส่วนใหญ่ของสังคมจนความต้องการนั้น ถูกยกระดับให้เป็นประโยชน์สาธารณะโดยกิจกรรมของรัฐซึ่งดำเนินไปเพื่อประโยชน์สาธารณะนั้นแยกได้เป็น 2 ลักษณะ คือ การใช้อำนาจควบคุมโดยการออกหลักเกณฑ์หรือคำสั่งให้คนในสังคมปฏิบัติตามเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความไม่สงบเรียบร้อยขึ้นในบ้านเมืองและการให้บริการสนองความต้องการด้านต่าง ๆ ของคนในสังคม ซึ่งหลักประโยชน์สาธารณะนี้ถูกนำมาใช้ในการกำหนดแนวทางนโยบายต่าง ๆ รวมไปถึงการให้บริการสาธารณะของรัฐ ที่วางไว้เป็นพื้นฐานให้กับประชาชนของแต่ละรัฐในการที่จะได้รับบริการจากรัฐ ที่วางไว้เป็นพื้นฐานให้กับประชาชนของแต่ละรัฐในการที่จะได้รับบริการจากรัฐ

ทฤษฎีการบริการสาธารณะ (Public Service) ที่กำหนดให้รัฐมีหน้าที่ในการควบคุมประสิทธิภาพและมาตรฐานการให้บริการเพื่อคุ้มครองสิทธิชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนให้มีความมั่นคงและปลอดภัยในการได้รับบริการสาธารณะ โดยส่วนรวมและทฤษฎีอรรถประโยชน์ (Utility Theory) ที่มุ่งเสริมสร้างความสุขให้แก่เอกชนโดยการใช้หลักประกันแก่เสรีภาพส่วนบุคคล เสรีภาพในการทำนิติกรรมและสัญญา สิทธิในทรัพย์สินส่วนบุคคลและสิทธิเสรีภาพอื่น ๆ แล้ว ย่อมกล่าวได้ว่าเป็นทฤษฎีปัจเจกชนนิยมที่มุ่งคุ้มครองผลประโยชน์ของเอกชนโดยถือว่าความสมบูรณ์พูนสุขของสังคมขึ้นอยู่กับความผาสุกของเอกชนเป็นรายบุคคล

ดังนั้น กรมการขนส่งทางบกในฐานะที่เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ กำกับ ดูแล ความปลอดภัยจากการใช้รถใช้ถนนควรกำหนดมาตรการทางกฎหมายขึ้นมาเพื่อใช้ในการบังคับ ควบคุม ดูแล ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารรถรับจ้าง

จากที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่า เมื่อกรมการขนส่งทางบกมีมาตรการทางกฎหมายที่กำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องจดทะเบียนเป็นนิติบุคคลถูกต้องตามกฎหมายและกำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้โดยสารรถรับจ้าง เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นผู้โดยสารสามารถใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้จากตัวผู้ขับเองและกับตัวผู้ขับขี่ ซึ่งทำให้เกิดความเป็นธรรมกับตัวผู้โดยสารและผู้เขียนมองว่ากรมการขนส่งทางบกควรกำหนดมาตรการทางกฎหมายให้บริษัทที่ให้บริการเรียกรถรับจ้างผ่านแอปพลิเคชันต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ขับรับจ้างด้วย เนื่องจากบริษัทดังกล่าวได้ใช้ตราสัญลักษณ์ หรือกระทำการอื่นใด เพื่อให้บุคคลภายนอกเข้าใจว่ารถรับจ้างคันดังกล่าวเป็นรถที่สามารถใช้บริการเรียกรถผ่านแอปพลิเคชันได้ และบริษัทยังได้รับผลประโยชน์จากการออกวีงรับส่งผู้โดยสาร กฎหมายย่อมถือว่าบริษัทดังกล่าว เป็นนายจ้างของคนขับรถรับจ้าง จึงต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ขับรถรับจ้าง เทียบเคียงคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5014/2541, 247/2538

4.3 ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับให้ผู้ขับรถรับจ้างทุกประเภท ต้องจัดทำประกันภัยเพิ่มเติมจากกฎหมายว่าด้วยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

การโดยสารรถรับจ้างในปัจจุบันมีความเสี่ยงสูงและเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย เนื่องจากสภาพทางกายภาพของรถ ของถนน และอาจเกิดจากตัวผู้ขับเอง เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้วก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้โดยสาร ผู้โดยสารจะไปเรียกร้องเอากับตัวผู้ขับรถรับจ้างก็อาจจะไม่ได้รับการชดเชย หรือเยียวยาความเสียหายได้เต็มความเสียหายที่แท้จริง เนื่องจากฐานะทางเศรษฐกิจหรือฐานะทางการเงินของตัวผู้ขับเอง ที่ไม่สามารถชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นได้ ทำให้ผู้โดยสารรถรับจ้างเกิดความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินขณะโดยสารรถรับจ้าง ซึ่งประเทศไทยบังคับให้ผู้ใช้รถใช้ถนนทุกคนต้องเอาประกันภัยภาคบังคับ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

มาตรา 7 ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้วพระราชบัญญัติดังกล่าวคุ้มครองเฉพาะความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิตและร่างกายไม่รวมถึงความเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สินของผู้ประสบภัยซึ่งเป็นไปตามอัตราจำนวนวงเงินคุ้มครองผู้ประสบภัย ดังนี้คือ เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน ผู้ประสบภัยจะได้รับความคุ้มครองในความเสียหายที่เกิดขึ้น เป็นค่ารักษาพยาบาลกรณีบาดเจ็บ และเป็นค่าปลงศพในกรณีเสียชีวิต โดยไม่ต้องรอพิสูจน์ความผิด บริษัทจะชดใช้ให้แก่ผู้ประสบภัย หรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยภายใน 7 วัน นับแต่บริษัทได้รับคำร้องขอค่าเสียหายดังกล่าวเรียกว่า “ค่าเสียหายเบื้องต้น” โดยมีจำนวนเงิน ดังนี้

- 1) กรณีบาดเจ็บ จะได้รับชดใช้เป็นค่ารักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลที่จ่ายจริงแต่ไม่เกิน 30,000 บาท ต่อหนึ่งคน
- 2) กรณีผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายต่อร่างกาย (ทุพพลภาพ) อย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้บริษัทจะจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นจำนวน 35,000 บาท ต่อหนึ่งคน
- 3) กรณีบาดเจ็บจะได้รับการชดใช้ค่ารักษาพยาบาลตาม ข้อ 1 และต่อมาทุพพลภาพตาม ข้อ 2 รวมกันแล้วไม่เกิน 65,000 บาท ต่อหนึ่งคน
- 4) กรณีเสียชีวิตจะได้รับการชดใช้เป็นค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพ จำนวน 35,000 บาท ต่อหนึ่งคน
- 5) กรณีเสียชีวิตภายหลังการรักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลตามที่จ่ายจริงตาม ข้อ 1 รวมกันไม่เกิน 65,000 บาท ต่อหนึ่งคน

ค่าสินไหมทดแทนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้น บริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของผู้ประสบภัยในนามผู้เอาประกันภัย ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บ แต่ไม่ถึงกับสูญเสียอวัยวะหรือทุพพลภาพอย่างถาวร บริษัทจะจ่ายค่ารักษาพยาบาลและค่าเสียหายอย่างอื่นที่ผู้ประสบภัย สามารถเรียกร้องได้ตามมูลละเมิด ตามความเสียหายที่แท้จริงแต่ไม่เกิน 80,000 บาท ต่อหนึ่งคน กรณีเสียชีวิต บริษัทจะจ่ายตามจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุด 300,000 บาท ต่อหนึ่งคน ในกรณีที่เข้ารับการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาลในฐานะคนไข้ใน บริษัทจะจ่ายค่าชดเชยรายวัน วันละ 200 บาท จำนวนรวมกัน ไม่เกิน 20 วัน เป็นค่าเสียหายที่เพิ่มขึ้น แต่ทั้งนี้ค่าสินไหมทดแทนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้น ผู้ขับจะมีสิทธิเรียกร้องได้นั้น จะต้องไม่เป็นฝ่ายผิดตามที่ระบุไว้ในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 7 โดยมีบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เป็นผู้บริหารเงินค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัย และตามกฎหมายกำหนดจำนวนเงินประกันตามชนิด ประเภท และขนาดของรถ พ.ศ. 2554

การที่รัฐกำหนดให้รถทุกคันอย่างน้อยที่สุดต้องทำประกันภาคบังคับตามพระราชบัญญัตินี้ เพื่อเป็นการคุ้มครองและให้ความช่วยเหลือแก่ประชาชนที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต เพราะเหตุประสบภัยจากรถโดยให้ได้รับการรักษาพยาบาลอย่างทันทีทั่วทั้งที่ กรณีบาดเจ็บ หรือช่วยค่าปลงศพ กรณีเสียชีวิตเป็นหลักประกันให้โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลว่าจะได้รับค่ารักษาพยาบาล ในการรักษาพยาบาลผู้ประสบภัยจากรถเป็นสวัสดิการสงเคราะห์ที่รัฐมอบให้แก่ประชาชน ผู้ได้รับความเสียหายเพราะเหตุประสบภัยจากรถและเป็นการส่งเสริมและสนับสนุนให้การประกันภัยเข้ามีส่วนร่วมในการบรรเทาความเดือดร้อนแก่ผู้ประสบภัยและครอบครัว แต่พระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวก็ยังมีปัญหา ข้อขัดข้องและอุปสรรคในการให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ประสบภัยไม่ว่าจะเป็นในด้านของการรักษาพยาบาลหรือในด้านของการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในกรณีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนน และความเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สินของผู้ประสบภัยด้วย

ดังนั้น เมื่อเกิดความเสียหายขึ้น ไม่ว่าจะมีความเสียหายแก่ ชีวิต ร่างกาย อนามัย หรือทรัพย์สินของผู้โดยสารแล้วผู้โดยสารจะต้องไปเรียกร้องเอากับตัวผู้ขับรถเองตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยละเมิด มาตรา 420 ประกอบมาตรา 438 หรือตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการขนส่งคนโดยสาร มาตรา 634 ซึ่งผู้โดยสารรถรับจ้างต้องมีภาระการพิสูจน์ความรับผิดชอบของผู้ขับรถรับจ้างและค่าเสียหายที่ตนได้รับความเสียหายและค่าสินไหมทดแทนที่ผู้โดยสารรถรับจ้างได้รับนั้นอาจไม่ได้รับการชดเชย เสียหาย ค่าสินไหมทดแทน จากตัวผู้ขับรถรับจ้างหรือได้รับการชดเชย เสียหาย แต่ไม่เท่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงเพราะฐานะทางเศรษฐกิจของตัวผู้ขับ ที่ไม่สามารถหาเงินมาชดเชยความเสียหายดังกล่าวได้ ทำให้ผู้โดยสารไม่สามารถไปเรียกร้องเอาจากผู้ใดได้

ปัจจุบัน มีคำสั่งหัวหน้ารักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 15/2560 เรื่องมาตรการเพิ่มความปลอดภัยในการโดยสารสาธารณะ ข้อ 5 เพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองผู้โดยสารและบุคคลภายนอกให้รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกหรือกฎหมายว่าด้วยรถยนต์จัดให้มีการประกันภัยรถยนต์เพิ่มเติมจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยให้กรมการขนส่งทางบกกำหนดเป็นเงื่อนไขสำหรับการรับจดทะเบียนหรือรับชำระภาษี ประเภทรถ ที่ต้องจัดทำประกันภัยเพิ่มเติมและวงเงินคุ้มครองผู้โดยสารและบุคคลภายนอกให้เป็นไปตาม ที่กรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด และกรมการขนส่งทางบก มีการประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดประเภทรถและวงเงินที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งหรือเจ้าของรถต้องจัดทำประกันภัยเพิ่มเติมจากกฎหมายว่าด้วยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2560

ประเภทรถดังต่อไปนี้ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งหรือเจ้าของรถต้องจัดทำประกันภัยเพิ่มเติม

1) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร ประเภทการขนส่งประจำทาง ในหมวด 2 และหมวด 3 ยกเว้นรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 3 ที่มีการจัดวางที่เป็นลักษณะสองแถว

2) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร ประเภทการขนส่งไม่ประจำทาง

3) รถรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ไม่เกินเจ็ดคน (รถแท็กซี่)

4) รถรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ไม่เกินเจ็ดคน (รถสามล้อ)

วงเงินความคุ้มครองการจัดทำประกันภัยเพิ่มเติมจากราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ให้เป็นดังนี้

1) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร ประเภทการขนส่งประจำทางและไม่ประจำทาง ต้องจัดทำประกันคุ้มครองความเสียหายต่อชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและบุคคลภายนอกในวงเงินไม่ต่ำกว่า 300,000 บาท และความเสียหายต่อทรัพย์สินในวงเงินไม่ต่ำกว่า 300,000 บาท สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายในแต่ละครั้ง

2) รถรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ไม่เกินเจ็ดคน (รถแท็กซี่) ต้องจัดทำประกันคุ้มครองความเสียหายต่อชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและบุคคลภายนอกในวงเงินไม่ต่ำกว่า 50,000 บาท และความเสียหายต่อทรัพย์สินในวงเงินไม่ต่ำกว่า 200,000 บาท สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายในแต่ละครั้ง

3) รถรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ไม่เกินเจ็ดคน (รถสามล้อ) ต้องจัดทำประกันคุ้มครองความเสียหายต่อชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและบุคคลภายนอกในวงเงินไม่ต่ำกว่า 25,000 บาท และความเสียหายต่อทรัพย์สินในวงเงินไม่ต่ำกว่า 100,000 บาท สำหรับการชดใช้ค่าเสียหายในแต่ละครั้ง

เมื่อพิจารณาจากราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องการกำหนดประเภทรถที่ต้องจัดทำประกันภัยเพิ่มเติมจากกฎหมายว่าด้วยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2560 ในส่วนที่เกี่ยวกับการคุ้มครองความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกายของ พระราชบัญญัติและประกาศ ดังกล่าว ไม่ได้คุ้มครองถึงค่าขาดไร้อุปการะและค่าขาดประโยชน์ทำมาหาได้เพราะไม่สามารถประกอบการงานได้ เมื่อเกิดความเสียหายขึ้น ผู้โดยสารจะต้องไปฟ้องเรียกร้องกับผู้ขับรถรับจ้างตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิดเอง ซึ่งผู้โดยสารอาจไม่ได้รับการชดเชย เสียหาย ค่าเสียหายในส่วนนี้จากผู้ขับรถรับจ้างและประกาศกรมการขนส่งทางบก ดังกล่าวยังไม่ครอบคลุมถึงรถรับจ้างทุกประเภทที่ต้องจัดทำประกันภัยเพิ่มเติมจากกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เช่น รถจักรยานยนต์รับจ้าง รถสองแถว

รถสี่ล้อเล็กรับจ้าง (รถกระบะป้อ) ซึ่งรถรับจ้างบางประเภทมีความเสี่ยงสูงที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายกว่ารถรับจ้างประเภทอื่น รัฐจึงควรกำหนดให้รถรับจ้างทุกประเภทที่รับจ้างขนส่งคนโดยสารต้องทำประกันภัยเพิ่มเติมตามประกาศกรมการขนส่งทางบกนี้ด้วย เพื่อเป็นการคุ้มครองความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับผู้โดยสารรถรับจ้างทุกประเภทที่นำมาใช้ในการรับขนคนโดยสาร ซึ่งจะทำให้ผู้โดยสารมีความมั่นใจในการใช้บริการเพิ่มมากขึ้น ซึ่งรัฐมีหน้าที่ในการจัดทำบริการสาธารณะ (Public service) เพื่อสนองความต้องการส่วนรวมของประชาชน แม้ว่าบริการสาธารณะบางอย่างรัฐจะได้มอบหมายให้ภาคเอกชนไปบริหารจัดการเอง แต่ก็ต้องอยู่ภายใต้การควบคุมและกำกับของหน่วยงานของรัฐ ตามทฤษฎีการบริการสาธารณะ (Public Service) ที่ว่า การจัดทำบริการสาธารณะเพื่อประโยชน์แก่ประชาชนส่วนรวม เป็นภาระหน้าที่ของรัฐที่ต้องจัดทำเพื่อประโยชน์ส่วนรวมของประชาชนทุกคน และให้การปกป้องคุ้มครองดูแลและให้ความมั่นคงรวมถึงสร้างความปลอดภัยให้กับประชาชนและสังคม การให้บริการสาธารณะก็เพื่อสนองความต้องการส่วนรวมของประชาชนย่อมจะแก้ไขเปลี่ยนแปลงได้ตลอดเวลาเพื่อให้เหมาะสมต่อความจำเป็น เมื่อรัฐมอบหมายให้ภาคเอกชนรับไปจัดทำกิจการในฐานะผู้ประกอบการขนส่ง รัฐยังมีหน้าที่ในการควบคุม ประสิทธิภาพ และมาตรฐานการให้บริการเพื่อคุ้มครองสิทธิชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนให้มีความมั่นคงและปลอดภัยในการได้รับบริการสาธารณะโดยส่วนรวม ตามแนวทฤษฎีว่าด้วยประโยชน์สาธารณะ (Public Interest Theory) ที่ว่ารัฐจะกระทำการอย่างใด ๆ นั้น รัฐจะต้องคำนึงถึงประโยชน์สาธารณะ โดยในส่วนของ การให้ความคุ้มครองแก่ผู้บริโภคนั้นถือเป็นนโยบายแห่งรัฐ ซึ่งแต่ละรัฐจะต้องจัดให้มีขึ้นเพื่อให้ความคุ้มครองดูแลประชาชนของแต่ละรัฐให้มีความเป็นอยู่อย่างสงบสุขโดยมุ่งถึงประโยชน์สาธารณะเป็นพื้นฐานและตอบสนองความต้องการของคนส่วนใหญ่ในสังคมมิใช่เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ดำเนินการนั่นเอง

จากการศึกษาพบว่า กฎหมายเกี่ยวกับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (Accident Compensation Act 1972) ของประเทศนิวซีแลนด์ การชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้ประสบภัยจากยานยนต์ใช้ระบบไม่ต้องพิสูจน์ความผิด กล่าวคือ ในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนการประกันภัยภาคบังคับให้ชดเชยโดยไม่คำนึงว่าความเสียหายนั้นใครเป็นผู้ก่อเหตุ ค่าสินไหมทดแทนกรณีผู้ประสบภัยจากยานยนต์ทุกสภาพชั่วคราวยังครอบคลุมถึงค่าสินไหมทดแทนเนื่องจากไม่สามารถหารายได้ตามปกติ (Loss of earning capacity) หรือค่าสินไหมทดแทนกรณีเสียชีวิต กฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากยานยนต์ของประเทศนิวซีแลนด์ก็ยังคงครอบคลุมถึงค่าสินไหมทดแทนในกรณีค่าขาดรายได้ ซึ่งคู่สมรสหรือบุตรของผู้ประสบภัยที่เสียชีวิตต้องพึ่งพารายได้ของผู้ประสบภัยที่เสียชีวิต กองทุนยานยนต์ (Motor Vehicle Fund) ของประเทศนิวซีแลนด์ยังเกี่ยวพันกับผู้ขับขี่ยานยนต์ที่มีประวัติสถิติของการเกิดอุบัติเหตุมากเสียภาษีมาก เก็บจากเจ้าของยานยนต์ ที่ใช้ยานยนต์

ในธุรกิจการค้าและค่าสินไหมทดแทนที่กองทุนนี้จะจ่ายให้กับผู้ได้รับความเสียหายได้มีกำหนดไว้เป็นรายการสำหรับผู้เสียหายที่ประสบภัยอย่างชัดเจน เพื่อเป็นการตัดปัญหาต่าง ๆ ที่เคยเกิดขึ้นตามหลักกฎหมายละเมิดที่เกี่ยวกับจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทนว่าผู้เสียหายคนใดควรได้รับชดเชยเท่าไร

รัฐในฐานะผู้จัดให้มีบริการสาธารณะหรือมอบหมายให้เอกชนจัดทำบริการสาธารณะ ควรกำหนดมาตรการทางกฎหมายเพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารรถรับจ้างทุกประเภทให้ได้รับความคุ้มครองถึงความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของผู้โดยสารและของบุคคลที่สามให้เท่าเทียมกันในฐานะที่เป็นกรให้บริการรถรับจ้างบรรทุกคนโดยสารเหมือนกันและควรกำหนดถึงค่าเสียหายในส่วนที่เกี่ยวกับค่าขาดรายได้ ค่าขาดประโยชน์ทำมาหาได้เพราะไม่สามารถประกอบกิจการได้ เพื่อให้เกิดความชัดเจนและครอบคลุมถึงค่าสินไหมทดแทน ทั้งหมดที่ผู้โดยสารรถรับจ้างหรือบุคคลภายนอกอาจได้รับจากการเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากการโดยสารรถรับจ้างบางประเภทมีความเสี่ยงสูง ที่อาจเกิดอุบัติเหตุขึ้น ถ้าพึงจะให้ผู้ขับรถรับจ้างหรือ ผู้คุ้มครองรถรับจ้างนั้น ต้องรับผิดชอบผู้โดยสารหรือบุคคลที่สามที่เกิดจากความไม่ปลอดภัยจากการรถโดยสารรถรับจ้างตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ก็อาจจะยังไม่เพียงพอต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นและการที่ผู้โดยสารรถรับจ้างจะไปใช้สิทธิเรียกร้องตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 นั้น ก็อาจจะได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนที่น้อยกว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงและพระราชบัญญัติดังกล่าวยังไม่ครอบคลุมถึงความเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สินของผู้โดยสาร ซึ่งจะเห็นได้ว่าเมื่อรัฐกำหนดให้รถรับจ้างบางประเภทต้องจัดทำประกันภัยเพิ่มเติมจากกฎหมายว่าด้วยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถแล้วแล้วก็ควรกำหนดให้รวมไปถึงรถรับจ้างทุกประเภทที่รับจ้างบรรทุกคนโดยสารและควรกำหนดให้ผู้ให้บริการรถรับจ้างต้องทำประกันภัยให้ครอบคลุมถึงค่าสินไหมทดแทนในส่วนที่เกี่ยวกับค่าขาดรายได้ ค่าขาดประโยชน์ทำมาหาได้เพราะไม่สามารถประกอบกิจการได้ เพื่อเป็นการคุ้มครองความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารรถรับจ้างทุกประเภท

ดังนั้น ผู้เขียนเห็นว่า กรมการขนส่งทางบก ควรประกาศแก้ไขเพิ่มเติมประเภทรถที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งหรือเจ้าของรถต้องจัดทำประกันภัยเพิ่มเติมจากกฎหมายว่าด้วยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถเป็นฉบับที่ 3 ให้เหมาะสมยิ่งขึ้น โดยให้แก้ไขเพิ่มเติม ประเภทรถรับจ้าง ที่ต้องจัดทำประกันภัยเพิ่มเติมตามประกาศกรมการขนส่งทางบก เป็นรถรับจ้างทุกประเภทที่รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ไม่เกินเจ็ดคนและให้หมายรวมถึงรถจักรยานยนต์รับจ้างที่รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ต้องจัดทำประกันภัยเพิ่มเติมตามประกาศนี้และเพิ่มเติมในส่วนที่เกี่ยวกับ

ค่าขาดไร้อุปกรณ์และค่าขาดประโยชน์นำมาหาได้เพราะไม่สามารถประกอบกิจการงานได้ที่ผู้โดยสาร
หรือบุคคลภายนอกได้รับจากโดยสารรถรับจ้าง