

| | |
|-----------------------------|--|
| หัวข้อวิทยานิพนธ์ | ปัญหาและอุปสรรคทางกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดทางละเมิดของผู้ประกอบการบริการสาธารณะด้านการขนส่งภายใต้การควบคุมของกรมการขนส่งทางบก |
| คำสำคัญ | ความรับผิดทางละเมิด / ผู้ประกอบการบริการสาธารณะด้านการขนส่ง / การควบคุมของกรมการขนส่งทางบก |
| ชื่อนักศึกษา | ร้อยตำรวจเอก ชงชัย จันทร์กระจ่าง |
| อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ | ดร.สอาด หอมมณี รองศาสตราจารย์สุวิทย์ นิ่มน้อย |
| ระดับการศึกษา | นิติศาสตรมหาบัณฑิต |
| คณะ | บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีปทุม วิทยาเขตชลบุรี |
| พ.ศ. | 2555 |

บทคัดย่อ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์ในการศึกษาถึงลักษณะวิธีการให้บริการและความรับผิดทางละเมิดของผู้ประกอบการด้านการขนส่ง เนื่องจากการขนส่งทางบกด้วยการรับ-ส่งคนโดยสาร มีการให้บริการในหลายรูปแบบ เช่น รถเมล์ประจำทาง รถรับจ้างไม่ประจำทาง รถโดยสารขนาดเล็ก รถไฟฟ้า รถตู้โดยสาร รถแท็กซี่ รถจักรยานยนต์สาธารณะ รถสามล้อ รถม้าและรถยนต์ประเภทอื่น ๆ การให้บริการรับ - ส่งคนโดยสาร เป็นนิติกรรมระหว่างผู้โดยสารกับผู้ขนส่ง และเป็นบริการสาธารณะที่อยู่ในความควบคุมของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งความปลอดภัยในการเดินทาง ความรับผิดทางละเมิดของผู้ประกอบการและการเยียวยาผู้เสียหายเป็นสิ่งที่สำคัญยิ่ง แต่กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดทางละเมิดของผู้ประกอบการบริการสาธารณะด้านการขนส่งผู้โดยสาร ยังไม่มีความชัดเจนและเป็นธรรมกับผู้โดยสารและผู้ได้รับความเสียหาย ดังนั้นจึงควรทำการศึกษาถึงปัญหาและอุปสรรคทางกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดทางละเมิดของผู้ประกอบการบริการสาธารณะด้านการขนส่งภายใต้การควบคุมของกรมการขนส่งทางบก

จากการศึกษาพบว่า กฎหมายที่ใช้บังคับกับผู้ประกอบการบริการสาธารณะด้านการขนส่งทั้งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ พ.ศ.2535 ไม่มีมาตรการเพียงพอที่จะควบคุมผู้ประกอบการด้านการขนส่งทางบกซึ่งมีบุคคลที่เกี่ยวข้องหลายส่วนทั้งเจ้าของรถยนต์ ผู้จัดการผู้ให้เช่ารถยนต์ ผู้ขับหรือเจ้าของสถานที่รับ - ส่ง คนโดยสาร (วินหรือคิว) ซึ่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกยังไม่มีความชัดเจนว่าใครบ้างที่จะถือว่าเป็นผู้ประกอบการกับปัญหาด้านนิยามของคำ

ว่า “รถรับจ้าง” ที่ไม่ได้กำหนดให้ชัดเจนว่ารถรับจ้างหมายถึงรถประเภทใด นอกจากนี้ยังมีปัญหาทางด้านการบังคับใช้ในรถสามล้อ รถจักรยานยนต์ แม้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 กำหนดให้มีรถจักรยานยนต์สาธารณะ แต่ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ไม่ให้รถสามล้อและรถจักรยานยนต์ อยู่ในบังคับของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก ซึ่งเป็นความขัดกันของกฎหมาย ทำให้ผู้ที่ประสงค์จะประกอบการรถจักรยานยนต์สาธารณะ หรือรถสามล้อสาธารณะ ไม่สามารถขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้ และปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบการ เจ้าของรถ และบุคคลภายนอก ยังไม่มีความชัดเจนว่าเมื่อเกิดความเสียหายขึ้น ใครบ้างที่จะต้องรับผิดชอบ ผู้เสียหายและปัญหาเกี่ยวกับการเยียวยาผู้ใช้ค่าเสียหายให้กับผู้เสียหาย ยังไม่เพียงพอต่อความเสียหายที่แท้จริง ทำให้เป็นปัญหาต่อสังคมและเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมาก

จากการศึกษาพบว่าควรที่จะต้องเพิ่มนิยามคำว่า “ผู้ประกอบการ” เพื่อให้หมายความรวมถึงผู้ประกอบการบริการสาธารณะด้านการขนส่งทางบก ไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่ เจ้าของรถ ผู้ให้เช่ารถ และยังคงควรให้รวมตลอดถึง ผู้จัดหาสถานที่เพื่อเป็นจุดให้บริการรับ - ส่งผู้โดยสารและบุคคลอื่น ๆ ที่ได้รับผลประโยชน์จากการประกอบกิจการด้านการขนส่งทุกทอด และเพิ่มเติมนิยามคำว่า “รถรับจ้าง” หมายความว่า รถยนต์ทุกชนิดทุกประเภท หรือพาหนะใด ๆ ที่มีไว้สำหรับการให้บริการสาธารณะด้านการขนส่งทางบก เพื่อหวังค่าตอบแทนเป็นสินจ้าง แก่ใจให้รถสามล้อรถจักรยานยนต์ และรถรับจ้างทุกชนิด อยู่ในบังคับของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และแก้ไขความสัมพันธ์ของผู้ประกอบการ เจ้าของรถและบุคคลภายนอก ด้วยการให้ผู้ประกอบการขอรับใบอนุญาต มีหน้าที่ต้องแจ้งถึงความสัมพันธ์ของผู้ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการขนส่งทางบก ไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่ เจ้าของรถ ผู้เช่าและผู้ให้เช่ารถซึ่งมาร่วมให้บริการ เจ้าของสถานที่รับ - ส่งคนโดยสาร และกำหนดให้ทุกคนซึ่งเกี่ยวข้องกับการให้บริการสาธารณะด้านการขนส่ง ต้องร่วมกันรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอก โดยร่วมรับผิดชอบอย่างลูกหนี้ร่วม และให้รับผิดชอบทั้งความเสียหายอันเกิดแก่ชีวิต ร่างกาย เสรีภาพ อนามัย และทรัพย์สิน และเพื่อเป็นหลักประกันในการชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นกับการประกอบกิจการบริการสาธารณะด้านการขนส่งทางบก ควรกำหนดให้รถรับจ้างทุกคันและผู้ประกอบการรับใบอนุญาต ต้องจัดทำประกันภัยภาคสมัครใจ (ประกันประเภทหนึ่ง) เพิ่มขึ้นนอกเหนือจากประกันภัยภาคบังคับ (พรบ.) เพื่อให้มีความคุ้มครองครอบคลุมถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นกับชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน และให้กำหนดจำนวนค่าสินไหมในการคุ้มครองความเสียหายในวงเงินที่สูงเพียงพอต่อการชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้น เพื่อให้ผู้ได้รับความเสียหายได้รับการชดเชยที่เพียงพอและเป็นธรรม

| | |
|----------------|--|
| Thesis Title | Legal Problems and Difficulties Relating to the Tort Liability of Operators of Public Service Transportation under the Control of the Department of Land Transport |
| Keywords | Tort Liability / Operators of Public Service Transportation / The Control of the Department of Land Transport |
| Student | Police Captain Thongchai Jankrajang |
| Thesis Advisor | Dr. Saade Hommanee Associate Professor Suwit Nimnoi |
| Level of Study | Master of Laws |
| Faculty | Graduate School, Sripatum University, Chonburi Campus |
| Year | 2012 |

ABSTRACT

In this thesis, the researcher investigates the characteristics of the service provision and corresponding tort liability of transportation operators. Land transportation involves the picking up and dropping off of passengers who are using various means of conveyance from one point to another. The means of conveyance may vary from the sky train to such vehicles as public buses, non-public buses, mini-buses, public vans, taxis, taxi motorcycles, pedicabs, and even horse-drawn carriages. The service of picking up and dropping off passengers is a juristic act constituting interactions between passengers and transporters and is a public service under the control of the Department of Land Transport.

Safety in traveling, the tort liability of operators, and remedies for injured parties are very important issues. However, the laws related to the tort liability of operators of public service transportation are unclear and unjust to passengers and others who are injured in the course of transportation. Therefore, a study should be conducted regarding the legal problems and difficulties involving the tort liability of operators of public service transportation under the control of the Department of Land Transport.

Findings indicate that the laws under the control of the Department of Land Transport applicable to operators of public service transportation are as follows: the Car Act, B.E. 2522 (1979), the Land Transport Act, B.E. 2522 (1979) and the Protection for Motor Vehicle Accident

Victims Act, B.E. 2535 (1992). However, the researcher has found that these laws are unequal to the task of adequately controlling and regulating operators and other parties directly or indirectly involved in land transportation. These operators include motor vehicle owners, managers, motor vehicle lessors, drivers, or location owners of passenger pick-up and drop-off (queue) points. The Land Transport Act, B.E. 2522 (1979) is not clear which of these parties should be construed as “operators.” There are also problems flowing from the definition of “hire vehicle” because the type of vehicle in question is not clearly specified. In addition, there are problems regarding how this law should be enforced when it comes to pedicabs and motorcycles. Although the Car Act, B.E. 2522 (1979) includes taxi motorcycles in its list of vehicular means of conveyance, the Land Transport Act, B.E. 2522 (1979) does not include pedicabs and taxi motorcycles in its list of vehicular means of conveyance. Thus, inasmuch as these laws are incompatible, the upshot is that those desirous of obtaining operator license for operating taxi motorcycles or public pedicabs cannot do so.

There are also problems regarding the relationships between operators, motor vehicle owners, and other parties not responsible for transportation operations. There is great ambiguity in the law concerning situations in which damages are incurred and to whom liability is to be imputed when damages or injuries are inflicted on other parties. There are also problems regarding remedies for redressing damages incurred by injured parties in view of the fact that the remedies specified are insufficient to compensate for any serious damages. Difficulties and problems such as these have brought about serious problems for society and the economy.

Findings also indicate that the definition of “operator” should be augmented so as to include all public service operators of land transport. This would include drivers, owners, lessors, and providers of locations serving as points for the picking up and dropping off of passengers in addition to other parties receiving benefits from being public service operators of land transportation at all points at which services are provided. A definition of “hire vehicle” should be added such that it includes all types and kinds of motor vehicles or any vehicle used for public service land transport for which remuneration is provided. It should be amended such that pedicabs, motorcycles, and all types and kinds of hire vehicles fall under the enforcement control exercised under the Land Transport Act, B.E. 2522 (1979). An amendment should be provided including measures governing the relationships between operators, owners, and other parties by

stipulating that those filing for operator licenses have the duty to inform the authorities of all involved in the land transportation operations specified in the license, *viz.*, drivers, owners who have purchased their vehicles so as to be used in transportation services, lessees and lessors providing the means whereby said services can be provided, and owners of the locations for picking up and dropping off of passengers.

It should also be stipulated that all parties concerned with public transportation services must incur mutual liability for damages received by other parties. It would accordingly be stipulated that liability would be jointly shared. Liability would be shared in cases in which damages are incurred in respect to life and limb, the freedom of action, and the health and property of others. In order to guarantee that redresses for damages incurred in the course of operating public service land transportation, all hire vehicles and licensed operators must have “voluntary” insurance (the first type) in addition to compulsory insurance in order to be protected against liability for damages incurred by others in regard to life and limb and property. The amount of indemnity paid for protection against liability for damages should be at a level commensurate with sufficient and just compensation being paid to those incurring damages.