

บทที่ 3

มาตรการทางกฎหมายและศึกษากฎหมายต่างประเทศรวมทั้งกฎหมายไทย

การขนส่งผู้โดยสารเป็นธุรกิจให้บริการที่มีความสำคัญ และมีความจำเป็นต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของประชาชน และถือว่าเป็นกิจการสาธารณูปโภคที่รัฐจำเป็นต้องเข้ามามีบทบาทและควบคุม จึงต้องมีการสร้างมาตรการทางกฎหมายเข้ามาควบคุมดูแลการประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทาง เพื่อควบคุมดูแลการประกอบธุรกิจให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางให้ได้มาตรฐานทั้งในด้านคุณสมบัติของผู้ให้บริการขนส่งและการปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัดเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ชีวิตทรัพย์สินของผู้บริโภคหรือผู้ใช้บริการ และเกิดความยุติธรรมอันเป็นประโยชน์แก่ทุกฝ่าย

3.1 มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารสาธารณะของประเทศไทย

จากการศึกษาถึงปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทาง เมื่อพิจารณาแล้วเห็นได้ว่าการประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทางนั้น เป็นการประกอบธุรกิจการค้าบริการที่มีลักษณะเป็นการบริการสาธารณะ ที่รัฐต้องจัดการควบคุมดูแลเพื่อให้ผู้ใช้บริการในการที่จะเดินทางได้อย่างสะดวก อย่างเหมาะสมเพียงพอและปลอดภัย ดังจะกล่าวถึงมาตรการทางกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาต่อไป

3.1.1 มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารสาธารณะ

เมื่อการขนส่งมีความสำคัญต่อประโยชน์สาธารณะ ดังนั้นรัฐจึงต้องเข้ามาจัดการโดยอาศัยกฎหมายที่รัฐเป็นผู้ออกใช้บังคับ เพื่อให้การจัดการเกิดความชัดเจนแน่นอนในการเข้าสู่ฐานะผู้ให้บริการขนส่ง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้มีมาตรฐานแก่ผู้ใช้บริการ ในหัวข้อนี้จึงได้ศึกษาถึงมาตรการทางกฎหมายตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่มีวัตถุประสงค์หลักในการควบคุมการประกอบการขนส่ง พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

และกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้อง โดยใช้บังคับผ่านองค์กรฝ่ายบริหารหรือฝ่ายปกครองของรัฐ เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการวางระเบียบและการควบคุมดูแลให้การประกอบธุรกิจขนส่งเป็นไปในแนวทางที่รัฐเห็นว่าเหมาะสมสอดคล้องกับแนวนโยบายแห่งรัฐและเพื่อเป็นการคุ้มครองสิทธิของประชาชน

3.1.1.1 หลักเกณฑ์การขอใบอนุญาตผู้ประกอบการผู้ประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารสาธารณะ

ปัจจุบันประเทศไทยใช้ระบบใบอนุญาตในการจำกัดและคัดสรรผู้ประกอบการขนส่งเพื่อควบคุมการเข้าสู่กิจการประกอบการขนส่ง โดยกำหนดให้ผู้ที่ประกอบกิจการขนส่งประจำทางได้นั้น ต้องได้รับอนุญาตประกอบกิจการขนส่งประเภทประจำทางจากนายทะเบียนก่อน ซึ่งในปัจจุบันผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางในประเทศไทย มีอยู่สองประเภท คือ ผู้ประกอบการ ที่ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถตู้โดยสารประจำทางจากกรมการขนส่งทางบก และผู้ประกอบการรถร่วมที่ไม่ได้รับใบอนุญาตแต่ได้รับช่วงสัญญาจากผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาตซึ่งหลักเกณฑ์และวิธีการในการขออนุญาตและการอนุญาตนั้น ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง¹ ดังนี้

1) คุณสมบัติของผู้ประกอบการผู้ขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางไว้ว่า จะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ได้แต่ต้องมีคุณสมบัติดังนี้

- (1) กรณีบุคคลธรรมดา ผู้ขอใบอนุญาตต้องมีสัญชาติไทย
- (2) กรณีนิติบุคคล ผู้ขอใบอนุญาตต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทยและมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักรไทย แต่มีเงื่อนไขแตกต่างกันแต่ละประเภทของนิติบุคคล ดังนี้

ก. ในกรณีที่เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย

ข. ในกรณีที่เป็นห้างหุ้นส่วนจำกัด ผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย และทุนของห้างหุ้นส่วนจำกัดนั้น ไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดต้องเป็นของผู้เป็นหุ้นส่วน ซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาและมีสัญชาติไทย

ค. ในกรณีที่เป็นบริษัทจำกัด กรรมการบริษัทจำนวน ไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งต้องมีสัญชาติไทยและทุนของบริษัทจำกัดนั้น ไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดต้องเป็นของผู้ถือหุ้น ซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาและมีสัญชาติไทยหรือต้องเป็นของห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัด หรือบริษัทจำกัดหรือต้องเป็นของกระทรวง ทบวง กรม ราชการส่วนท้องถิ่น

¹ กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ.2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522

รัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ หรือองค์การของรัฐตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งองค์การของรัฐหรือตามกฎหมายว่าด้วยการนั้นๆ และบริษัทจำกัดต้องมีข้อบังคับอนุญาตให้มีการออกหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือหุ้น

ง. ในกรณีที่เป็นการบริษัทมหาชนจำกัด กรรมการบริษัทจำนวนไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งต้องมีสัญชาติไทยและทุนของบริษัทมหาชนจำกัดนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมดต้องเป็นของผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาและมีสัญชาติไทย ทั้งนี้ ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด ผู้ถือหุ้นดังกล่าวจะต้องมีลักษณะตาม ก ข คง แล้วแต่กรณี อย่างไรก็ตาม กฎหมายได้ให้อำนาจแก่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางในการยกเว้นคุณสมบัติตามความจำเป็น หรือมีเหตุพิเศษเป็นการเฉพาะราย

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาจากผู้ประกอบการที่มีอยู่ในปัจจุบัน โดยแยกตามเส้นทางการให้บริการขนส่งประจำทาง ที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางได้กำหนดไว้ นั้น พบว่า

(1) ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง หมวดที่ 1 ที่เดินรถโดยสารประจำทางในเส้นทางภายในกรุงเทพมหานครและเส้นทางต่อเนื่อง คือ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ส่วนในเขตเทศบาลสุขาภิบาลเมืองและเส้นทาง ต่อเนื่องนั้นจะเป็นบริษัทจำกัด ห้างหุ้นส่วนจำกัด สหกรณ์

(2) ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง หมวดที่ 2 ที่เดินรถโดยสารประจำทางในเส้นทางที่มีจุดเริ่มต้นจากกรุงเทพมหานครไปยังปลายทางในส่วนภูมิภาค ซึ่งไม่จำเป็นต้องเป็นจังหวัดอาจจะเป็นตำบล อำเภอ หรือจุดใดจุดหนึ่งก็ได้ คือ บริษัท ขนส่ง จำกัด

(3) ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง หมวดที่ 3 ที่เดินรถโดยสารประจำทางในเส้นทางระหว่างจังหวัดอื่นๆ ที่ไม่ใช่กรุงเทพมหานครหรือคาบเกี่ยวระหว่างเขตจังหวัดในส่วนภูมิภาค คือ บริษัทขนส่งจำกัด บริษัทจำกัดห้างหุ้นส่วนจำกัด สหกรณ์

(4) ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง หมวดที่ 4 ที่เดินรถโดยสารประจำทางในเขตจังหวัดไปยังอำเภอ ตำบล หมู่บ้าน หรือชุมชนต่างๆ คือ บริษัทจำกัด ห้างหุ้นส่วนจำกัด สหกรณ์ ซึ่งส่วนมากจะเป็นผู้ประกอบการในท้องถิ่น จะเห็นได้ว่า แม้กฎหมายจะกำหนดให้บุคคลธรรมดาสามารถยื่นขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางได้ก็ตาม แต่ในทางปฏิบัติแล้ว ผู้ประกอบการจะเป็นนิติบุคคลในรูปของบริษัทจำกัดห้างหุ้นส่วนจำกัด สหกรณ์ หรือรัฐวิสาหกิจ เท่านั้น เหตุที่ผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับอนุญาตมักจะเป็นนิติบุคคลนั้นก็เพราะ

ผู้ประกอบการที่เป็นนิติบุคคลมีฐานะมั่นคงเป็นที่น่าเชื่อถือและไว้วางใจได้ว่าจะสามารถให้บริการขนส่งที่ดีมีคุณภาพได้ตามที่ได้รับอนุญาตจากรัฐ

2) หลักเกณฑ์และเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง

ผู้ประกอบการขนส่งโดยรถตู้โดยสารประจำทางนั้น จะกระทำได้อต่อเมื่อได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจากนายทะเบียน ก่อน ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 27 ซึ่งต้องได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งประเภทประจำทางโดยนายทะเบียนเป็นผู้มีอำนาจกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขตามที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการควบคุมการขนส่งกลางและการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางจะต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง หรือคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด แล้วแต่กรณี โดยการขนส่งในกรุงเทพมหานคร และการขนส่งระหว่างจังหวัดนั้น กฎหมายกำหนดให้นายทะเบียนกลางเป็นผู้มีอำนาจออกใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ส่วนนายทะเบียนประจำจังหวัดจะมีอำนาจออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งในจังหวัดของตน ทั้งนี้ผู้ประกอบการจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดหรือเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบอนุญาต ซึ่งใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางนั้น มีหลักเกณฑ์และเงื่อนไข ดังนี้ จำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่งตามเส้นทางที่ใช้ในการประกอบการขนส่ง สิทธิในรถที่ใช้ประกอบการขนส่งของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ลักษณะ ชนิด ขนาด และสีของรถและเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่งที่ต้องให้ปรากฏประจำรถทุกคัน จำนวนที่นั่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุกและวิธีการ บรรทุก จำนวนผู้ประจำรถ เส้นทางที่ใช้ในการประกอบการขนส่ง อัตราค่าขนส่งและค่าบริการ อย่างอื่นในการขนส่ง สถานที่หยุดและสถานที่จอดเพื่อขนถ่ายคน สัตว์ หรือสิ่งของ ซึ่งรถจะต้อง หยุดในระหว่างเส้นทาง มาตรฐานบริการในการประกอบการขนส่ง เวลาและจำนวนเที่ยวของการเดินรถเวลาทำงานประจำวันในการประกอบการขนส่ง สถานที่เก็บซ่อมและบำรุงรักษารถการประกอบกิจการอื่นนอกจากการประกอบการขนส่งประจำทาง

จะเห็นได้ว่าเงื่อนไขและหลักเกณฑ์ในใบอนุญาตนั้น ส่วนใหญ่จะมีวัตถุประสงค์เพื่อ ควบคุมกำกับดูแลมาตรฐานของการให้บริการมาตรฐาน ของรถที่ใช้ในการขนส่งบุคลากรประจำรถ เส้นทางหรือท้องที่ในการให้บริการ และรวมทั้งอัตราค่าบริการเป็นต้น

3.1.1.2 หลักเกณฑ์และมาตรการควบคุมการให้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะ

การให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางเอกชนต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งรวมถึงกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นทางด้านผู้ประกอบการขนส่ง มาตรฐานรถตู้โดยสาร ในด้านต่างๆ รวมถึงด้านพนักงานขับรถโดยสาร ซึ่งมีหลักเกณฑ์และมาตรการดังนี้

1) ด้านผู้ประกอบการขนส่ง

(1) การควบคุมการประกอบการขนส่งมาตรฐานที่ใช้ในการควบคุมการประกอบการขนส่งนั้น ได้บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ดังนี้ ผู้ประกอบการขนส่งประจำทาง มีหน้าที่ต้องยื่นขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจากนายทะเบียน ผู้ประกอบการขนส่งประจำทาง ที่ได้รับใบอนุญาตแล้วประสงค์จะขอต่ออายุใบอนุญาต มีหน้าที่ต้องยื่นคำขอ ก่อนใบอนุญาตสิ้นอายุ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตาม เงื่อนไขที่นายทะเบียนกำหนดในใบอนุญาต และมีหน้าที่จัดให้มีประกาศเงื่อนไขเกี่ยวกับ เส้นทางที่ ใช้ในการประกอบการขนส่งอัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่งสถานที่หยุดและ จุดเพื่อขนถ่ายคน สัตว์ หรือสิ่งของที่ที่รถจะต้องหยุดในระหว่างเส้นทาง และเวลาและจำนวน เที่ยวของการเดินรถ ณ ที่ซึ่งอธิบดีกำหนด และมีหน้าที่จัดให้มีสมุดประจำรถ ประวัติประจำรถ และต้องทำรายงานเกี่ยวกับการขนส่งและอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่ง มีหน้าที่จัดให้มีอุปกรณ์และเครื่องมือ เครื่องใช้ และต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง มีหน้าที่จัดให้มีที่พักรถโดยสารตามระยะทาง โดยมีลักษณะ ขนาด จำนวน และจุดที่ตั้งของที่พักรถโดยสาร มีหน้าที่จัดเก็บค่าขนส่งหรือค่าบริการใดในการขนส่งตามอัตราที่คณะกรรมการ กำหนด มีหน้าที่ที่จะไม่ใช้หรือยินยอม และต้องคอยดูแลป้องกันมิให้ผู้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถเมาสูราหรือของมีนเมาอย่างอื่น เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติด เสพวัตถุออกฤทธิ์ ต่อจิตประสาท ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ มีหน้าที่ต้องแสดงใบอนุญาตประกอบการขนส่งหรือใบแทนใบอนุญาตไว้ในที่เปิดเผย ณ ที่ตั้งสำนักงานของผู้ได้รับอนุญาต ผู้ที่ถูกนายทะเบียนสั่งเพิกถอน ใบอนุญาตประกอบการขนส่ง มีหน้าที่ต้องส่งคืน ใบอนุญาตดังกล่าวต่อนายทะเบียนผู้ได้รับ ใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ซึ่งเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย มีหน้าที่จะต้องชดเชย ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นแก่ผู้เสียหายหรือทายาทในกรณีและผู้เสียหายถึงแก่ความตาย” ผู้ได้รับใบอนุญาต ประกอบการขนส่งผู้เป็นเจ้าของรถมีหน้าที่ต้องซ่อมแซม ปรับปรุง เพื่อให้รถกลับมีสภาพมั่นคง แข็งแรงหรือจะต้องแก้ไขเปลี่ยนแปลงอุปกรณ์หรือส่วนควบให้ถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

(2) การควบคุมการรับจัดการขนส่ง การรับจัดการขนส่ง หมวด 5 ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มีหลักเกณฑ์ดังนี้ ผู้รับจัดการขนส่งมีหน้าที่ต้องยื่นขอรับใบอนุญาตจากนายทะเบียนกลาง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการรับจัดการขนส่ง มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่นายทะเบียนกลางโดยอนุมัติของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนดไว้ใน ใบอนุญาต ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการรับจัดการขนส่ง มีหน้าที่ต้องวางหลักทรัพย์ต่อนายทะเบียนเพื่อเป็นประกันการปฏิบัติตามสัญญาจัดการขนส่ง ผู้ได้รับอนุญาต

ประกอบการรับจัดการขนส่ง มีหน้าที่เก็บค่าจัดการขนส่งหรือค่าบริการอย่างอื่นในการรับจัดการขนส่งตามอัตราที่คณะกรรมการกำหนด ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการรับจัดการขนส่ง มีหน้าที่ต้องแสดงใบอนุญาตประกอบการรับจัดการขนส่งหรือใบแทนใบอนุญาตไว้ในที่เปิดเผย ณ ที่ตั้งสำนักงานของผู้ได้รับใบอนุญาต และมีหน้าที่ขอใบแทนใบอนุญาตในกรณีที่ใบอนุญาตประกอบการรับจัดการขนส่งสูญหาย ถูกทำลาย หรือชำรุดในสาระสำคัญ ผู้ที่ถูกละเมิดเขียนสั่งเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการรับจัดการขนส่ง มีหน้าที่ส่งคืนใบอนุญาตดังกล่าวต่อนายทะเบียน

ในส่วนของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีบทบัญญัติที่กำหนดไว้โดยเฉพาะสำหรับการขนส่งคนโดยสาร ห้ามมิให้รับบรรทุกศพหรือคนที่เป็น โรคเรื้อนหรือโรคติดต่อ เว้นแต่กรณีที่ถูกกฎหมายกำหนด ห้ามปฏิเสธ ไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสารโดยไม่มีเหตุอันสมควร ต้องหยุดรถและส่งคนโดยสารที่เครื่องมือหยุดรถประจำทางหรือ ณ สถานที่ตามที่ตกลงกันไว้ ห้ามมิให้บรรทุกคนโดยสารเกินจำนวนที่ถูกกฎหมายกำหนด ห้ามขับรถเที่ยวเร่หาคนขึ้นรถ ห้ามสูบบุหรี่หรือสูบบุหรี่ในขณะขับรถหรือในขณะทำหน้าที่เก็บค่าโดยสาร ห้ามกล่าวจา ไม่สุภาพ เสียดสี ก้าวร้าว หรือแสดงกิริยาในลักษณะดังกล่าวต่อคนโดยสารหรือผู้อื่น เมื่อจะเติมน้ำมัน เชื้อเพลิงชนิดไวไฟในอุณหภูมียี่สิบเอ็ดองศาเซลเซียสหรือต่ำกว่านั้น ต้องหยุดเครื่องและต้องให้คนโดยสารลงจากรถทุกคนด้วย ผู้ที่ฝ่าฝืนมีโทษปรับตามมาตรา 148 หรือมาตรา 152 แล้วแต่กรณี

จากบทบัญญัติของกฎหมายดังกล่าวเห็นได้ว่า พระราชบัญญัติจราจรทางบกเป็นกฎหมายที่บังคับใช้กับผู้ขับขี่รถใช้ถนนทุกประเภทเป็นการทั่วไป รวมถึงผู้ขับขี่รถตู้โดยสารประจำทางด้วย โดยมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารไว้โดยเฉพาะเพื่อควบคุมผู้ขับขี่ไม่ให้ก่อให้เกิดอันตรายจากการใช้รถขนส่งคนโดยสาร ทั้งนี้ผู้ฝ่าฝืนมีโทษปรับตามกฎหมาย แต่โทษที่กำหนดไว้ก็เป็นเพียงโทษสถานเบา คือโทษปรับสูงสุดไม่เกินห้าร้อยบาทและหนึ่งพันบาทเท่านั้น ทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่สัมฤทธิ์ผลเท่าที่ควร

2) ด้านมาตรฐานรถตู้โดยสาร

(1) มาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถยนต์

การกำหนดมาตรการทางกฎหมายในการที่ให้มีอำนาจในการควบคุมดูแลตรวจตรา เพื่อให้แน่ใจว่ายานพาหนะที่จะนำมาใช้ในการขนส่งหรือให้บริการนั้นอยู่ในสภาพที่เหมาะสมและสมควรแก่การนำมาใช้เป็นยานพาหนะในการสัญจรบนถนน อีกทั้งเพื่อให้เป็นการแน่ใจว่ารถยนต์ จะไม่ประสบอุบัติเหตุหรือเสียหายในขณะที่กำลังใช้งานอยู่ซึ่งอาจจะเป็นต้นเหตุของความสูญเสีย ต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินได้ จึงได้มีการกำหนดมาตรการให้เจ้าของรถยนต์มีหน้าที่ ที่จะต้องดูแลรักษาซ่อมบำรุงรถยนต์ของตนให้อยู่ในสภาพที่เหมาะสมในการใช้เดินทางรวมถึงได้ กำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีอำนาจหน้าที่ในการตรวจและออกใบรับรองความ

สมควรใช้เดินทาง หรือใบอนุญาตรวมทั้งการมีอำนาจไม่ต่อใบอนุญาตการใช้และสั่งห้ามใช้หากตรวจพบว่า ยานพาหนะนั้นชำรุดบกพร่อง และสั่งให้มีการซ่อมแซมแก้ไขความชำรุดบกพร่องนั้นให้เรียบร้อย ก่อน จึงจะอนุญาตให้นำมาใช้ในการให้บริการดังนั้นจึงมีกฎหมายที่เป็นการกำหนดเงื่อนไขควบคุมความปลอดภัยของยานพาหนะหรือรถยนต์

ก. มาตรฐานด้านโครงสร้างของตัวรถผู้โดยสารประจำทาง ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ในการออกใบอนุญาตประกอบธุรกิจขนส่งประจำทางนั้นให้นายทะเบียนโดยอนุมัติของคณะกรรมการกำหนดเงื่อนไขในใบอนุญาตเกี่ยวกับจำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบธุรกิจขนส่งและ ลักษณะ ชนิดและขนาดของรถและเครื่องหมายของผู้ประกอบธุรกิจขนส่งที่ต้องให้ปรากฏประจำรถทุกคันและจำนวนที่นั่ง เกณฑ์น้ำบรรทุกและวิธีการบรรทุกและจำนวนผู้ประจำรถ ท้องที่ที่ทำการขนส่งและมาตรฐานบริการในการประกอบธุรกิจขนส่ง นอกจากนี้พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ยังได้กำหนดให้ผู้ได้รับอนุญาตประกอบธุรกิจขนส่งต้องจัดให้มีอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้และต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง ส่วนของตัวรถที่ใช้ในการขนส่งนั้น ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ยังกำหนดด้วยว่ารถที่ใช้ในการขนส่งต้องมีสภาพมั่นคง แข็งแรง มีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวงกับได้มีการตรวจสภาพและจดทะเบียนตามมาตรา 73 และเสียภาษีประจำปีตามมาตรา 85 แล้ว

นอกจากการกำหนดมาตรฐานตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งในปัจจุบันได้มีกฎกระทรวง ฉบับที่ 60 (พ.ศ. 2552) โดยมีการออกข้อบังคับกำหนดโครงสร้างรถโดยสารรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร มาตรฐาน 2 จะต้องมีอุปกรณ์และส่วนควบดังต่อไปนี้

แชสซี ตามแบบโครงสร้างตามแบบที่อธิบดีให้ความเห็นชอบจะต้องประกอบด้วยโครงแชสซี ทำด้วยโลหะแข็งแรงตลอดความยาวของตัวถังรถ เมื่อต่อตัวถังแล้วสามารถรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้ทุกสภาพการใช้งานของรถ ระบบบังคับเลี้ยว ที่ทำงานได้คล่องตัวพวงมาลัยต้องอยู่ในตำแหน่งที่ผู้ขับรถสามารถบังคับรถได้สะดวกและปลอดภัย กลไกบังคับต้องไม่สัมผัสกับส่วนอื่น โฉมของรถอัตราส่วนระหว่างมุมหมุนของพวงมาลัยกับมุมเลี้ยวของล้อทั้งซ้ายและขวาต้องใกล้เคียงกัน แรงที่ใช้หมุนพวงมาลัยและระยะท้ายปิดของรถตามที่อธิบดีประกาศกำหนด กรณีรถที่มีความยาวมากกว่า 12 เมตร ต้องมีระบบบังคับเลี้ยวที่เพลาล้อท้ายด้วย กงล้อทำด้วยโลหะและยางเป็นชนิดคลวงสุบลม ที่มีขนาดสามารถรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุก ได้โดยปลอดภัย เพลาล้อที่มีขนาดสามารถรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้โดยปลอดภัย ถึงเชื้อเพลิง ที่ใช้กับเครื่องกำเนิดพลังงานซึ่งสภาพไม่รั่วซึมมีฝาปิดอย่างดีและมีขนาดพอสมควรติดตั้งไว้ในที่ปลอดภัยซึ่งป้องกันการเกิดเพลิงไหม้ รวมทั้งท่อส่งเชื้อเพลิงต้องมีสภาพดีไม่รั่วซึมหรือเกิดอันตรายได้ง่าย

ในกรณีตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดลักษณะของรถที่จะนำมาใช้ในการบริการโดยห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่ไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ ดังนั้น ผู้ขับก็ต้องจัดให้มีเครื่องยนต์ อุปกรณ์ และส่วนควบให้ครบถ้วน โดยได้วางหลักการทำนองเดียวกับพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ข้างต้น

ข. ตัวถังรถโดยสาร กำหนดให้ตัวถังยึดติดกับโครงแชสซีอย่างมั่นคงแข็งแรง สามารถรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้ทุกสภาพการใช้งานของรถ รูปร่างภายนอกต้องไม่มีส่วนที่ยื่นที่แหลมหรือคมอันอาจก่อให้เกิดอันตราย แบบตัวถังของรถประกอบด้วยพื้นรถที่มั่นคงแข็งแรงที่นั่งผู้ขับรถ ซึ่งแยกต่างหากจากที่นั่งผู้โดยสารสามารถปรับเลื่อนได้ตามความเหมาะสม ตรงแน่นกับพื้นรถอยู่ในตำแหน่งที่สามารถบังคับรถได้ดีและมองเห็นสภาพการจราจรด้านหน้า ด้านข้าง และด้านหลังได้อย่างชัดเจน เมื่อใช้กระจกเงาหรืออุปกรณ์สำหรับมองภาพที่นั่งผู้โดยสาร ตรงแน่นกับพื้นรถแบบการจัดวางและการยึดที่นั่งผู้โดยสารของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารแต่ละมาตรฐานให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด เข้มขันนิรภัย ตามประเภทของรถและตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนด

จากกรณีนี้ได้ทำการศึกษาเฉพาะในเรื่องแบบของโครงสร้างแชสซีและตัวถังรถโดยสารจะศึกษาเฉพาะรถที่ใช้ขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 2 (จ) ซึ่งเป็นรถตู้โดยสารประจำทางที่ใช้ในการขนส่งคนโดยสาร

3) ด้านพนักงานขับรถโดยสาร

(1) ด้านความสามารถของพนักงานขับรถโดยสารรับจ้าง

การกำหนดหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวกับมาตรฐานความสามารถของบุคลากรประจำยานพาหนะนั้นถือว่ามีค่ามาก เพราะเจตนารมณ์ของการใช้บริการคือ ความปลอดภัยและความสะดวกในการเดินทาง ซึ่งผู้ประจำรถหรือผู้ขับนั้นต้องเป็นผู้ที่มีความรับผิดชอบต่อคนโดยสารหรือทรัพย์สินของผู้โดยสารรวมทั้งประชาชนทั่วไปโดยเฉพาะผู้ใช้รถใช้ถนน ดังนั้น บุคคลใดจะเข้าทำงานประจำรถหรือเป็นพนักงานขับรถ จึงจะต้องมีความจำเป็นที่ต้องมีความรู้ความสามารถ ความชำนาญและการประสานงานในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ได้ แม้กระทั่งความชำนาญเส้นทาง ทั้งนี้ก็เพื่อให้การบริการนั้นมีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัยทั้งชีวิตทรัพย์สิน ดังนั้น การกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับคุณสมบัติที่เหมาะสมในการเป็นผู้ประจำรถหรือพนักงานขับรถกำหนดมาตรฐานความรู้ความสามารถ มาตรฐานพื้นฐานสำหรับการฝึกอบรม การให้ใบรับรองความสามารถจึงเป็นสิ่งสำคัญ และเจ้าหน้าที่ของรัฐต้องทำการตรวจตราใบสำคัญรับรองคุณสมบัติของผู้ประจำรถ หรือพนักงานขับรถด้วย อีกทั้งต้องมีหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงในการทดสอบ

เพื่อออกใบอนุญาตและทำหน้าที่ควบคุมและติดตามการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ที่ได้รับใบรับรองให้ต้องปฏิบัติหน้าที่ภายใต้ขอบเขตของกฎระเบียบของกฎหมาย รวมทั้งการกำหนดบทลงโทษหากมีการฝ่าฝืน ทั้งนี้บุคคลที่ทำหน้าที่ในรถโดยสารทั้งประจำทางนั้นต้องพิจารณาตามพระราชบัญญัติการขนส่ง ทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งในมาตรา 92 ได้กำหนดให้มีผู้ประจำรถไว้ว่า ได้แก่ ผู้ขับรถ ผู้เก็บค่าโดยสาร นายตรวจ และผู้บริการตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ในส่วนผู้ประจำรถ ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 93 กำหนดว่าผู้ที่จะปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถนั้นต้องได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนก่อน ซึ่งการอนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการกำหนดในกฎกระทรวง ดังนั้นก่อนที่บุคคลใดจะเป็นคนขับรถ ผู้เก็บค่าโดยสาร นายตรวจ หรือผู้บริการตามที่กำหนดในกฎกระทรวง และจะต้องได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนขนส่งทางบกก่อน โดยใบอนุญาตที่ว่าต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์และแบ่งได้เป็น 4 ประเภท คือ ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ใบอนุญาตเป็นผู้เก็บค่าโดยสาร ใบอนุญาต เป็นนายตรวจ และใบอนุญาตเป็นผู้บริการ

ดังนั้นตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดคุณสมบัติเบื้องต้นของผู้ขอใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถในประเภทการขนส่งประจำทางต้องมีคุณสมบัติและลักษณะดังต่อไปนี้ มีสัญชาติไทย มีความรู้และความสามารถตามที่กำหนดในกฎกระทรวงไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่าไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ด้วยความเหมาะสม ไม่เป็นผู้วิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือนไม่สมประกอบ ไม่เป็นผู้มีโรคติดต่อกันเป็นที่รังเกียจ ไม่เป็นผู้ติดสุรา ยาเมหาหรือยาเสพติดให้โทษ ไม่เป็นผู้มีใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถประเภทหรือ ชนิดเดียวกับที่ได้รับอนุญาตอยู่แล้ว ไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตปฏิบัติ หน้าที่เป็นผู้ประจำรถ เว้นแต่การเพิกถอนใบอนุญาตนั้นพ้นกำหนดสามปีแล้วนับแต่วันที่มีคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาต ไม่เป็นผู้เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดหรือคำสั่งที่ขอด้วยกฎหมายให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดอันได้กระทำโดยประมาทที่มีใช้เกี่ยวกับการใช้รถในการกระทำความผิดหรือความผิดลหุโทษหรือได้พ้นโทษมาแล้วเกินสามปี ไม่เป็นผู้เคยถูกควบคุมตัวเพราะมีพฤติการณ์เป็นภัยต่อสังคม หรือเป็นอันตราย เว้นแต่ได้พ้นจากการควบคุมตัวมาแล้วเกินหนึ่งปี

นอกจากนี้ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ยังได้กำหนดให้ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่นั้น ผู้ประจำรถจะต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้ แต่งกายสะอาดเรียบร้อย ไม่แสดงกิริยาหรือใช้ถ้อยคำเป็นการเสียดสี ดูหมิ่น ก้าวร้าว รังแก ระบายว หรือหยาบหยามผู้หนึ่งผู้ใด หรือแสดงกิริยา วาจาหรือส่งเสียงด้วยประการหนึ่งประการใดในลักษณะไม่สมควรหรือไม่สุภาพ ไม่เสพหรือเมา สุราหรือของมีนเมาอย่างอื่น หรือ ไม่เสพยาเสพติดให้โทษหรือ ไม่เสพวัตถุที่ออก

ฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง และ โดยเฉพาะผู้ขับรถนั้นจะต้องไม่ขับรถในเวลาที่ยังมีอาการหรือจิตใจอ่อนความสามารถ และ ต้องไม่รับบรรทุกคนที่เป็นโรค เรื้อนหรือโรคติดต่อนำรังเกียจ หรือไม่รับบรรทุกศพ สัตว์ หรือ สิ่งของที่อาจเกิดอันตรายโดยฝ่าฝืน ข้อห้ามตามที่อธิบดีกรมการขนส่งทางบกกำหนด²

สำหรับด้านคุณสมบัติของผู้ขับรถผู้โดยสารประจำทางซึ่งเป็นปัจจัยที่มีผลต่อ ความปลอดภัยบนท้องถนน บทบัญญัติของกฎหมายได้กำหนดคุณสมบัติทั่วไปของผู้ขับขี่ คุณสมบัติของพนักงานขับรถผู้โดยสารจะต้องมีใบขับขี่ชนิดที่หนึ่ง ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับ รถที่มีน้ำหนักและน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกินกว่า 3,500 กิโลกรัม ที่มีได้ใช้ขนส่งผู้โดยสาร หรือสำหรับขนส่งผู้โดยสารไม่เกินยี่สิบคนและต้องมีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง ทางบกกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก ความรู้ในการขับรถ ความรู้เกี่ยวกับข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่งและมารยาทในการขับรถตลอดจน ความรู้ที่จำเป็นอย่างอื่นตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดตามความเหมาะสมของลักษณะ การขนส่งและได้ผ่านการทดสอบความรู้และความสามารถในการขับรถจากกรมการขนส่งทางบก หรือ โรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกรับรอง ผ่านการทดสอบสมรรถภาพทางร่างกาย ในด้านประสาทมือ ปฏิบัติการสายตาทางลึก สายตาทางกว้างและสายตาบอดสี จากกรมการขนส่ง ทางบก หรือ โรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกรับรอง³ อายุขั้นต่ำสำหรับผู้ขออนุญาตเป็น ผู้ขับรถชนิดที่หนึ่งในประเภทขนส่งประจำทางจะต้องมีอายุไม่ต่ำกว่ายี่สิบสองปี⁴

(2) มาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง

การคุ้มครองการทำงานของพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง ไม่ได้มีกฎหมาย ที่จะให้ความคุ้มครองโดยเฉพาะ ฉะนั้นจะต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ซึ่งกล่าวถึงสภาพการทำงาน ชั่วโมงการทำงาน และระยะเวลาในการพักผ่อนของ แรงงานด้านขนส่งโดยรถยนต์เป็นงานที่มีลักษณะของการทำงานที่แตกต่างจากงานประเภทอื่นๆ ซึ่งกฎกระทรวงฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2541) ซึ่งออกตามในมาตรา 6 และมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติ คุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ได้กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการเพื่อให้ความคุ้มครองไว้โดย มีหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ ทั้งนี้ นายจ้างต้องกำหนดเวลาเริ่มต้นและเวลาสิ้นสุดของการทำงานปกติ ของลูกจ้างในงานขนส่งทางบกวันหนึ่งไม่เกินแปดชั่วโมง ห้ามมิให้นายจ้างให้ลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่

² ทศนิษฐ์ สิริราชกุล. (2552). *กฎข้อบังคับในการจัดระเบียบการขนส่ง*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง. หน้า 65-66.

³ กฎกระทรวงฉบับที่ 44 ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ข้อ 2

⁴ กฎกระทรวงฉบับที่ 52 ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ข้อ 2

ขับขี่ยานพาหนะทำงานล่วงเวลา เว้นแต่ได้รับความยินยอมเป็นหนังสือจากลูกจ้าง ในกรณีที่ได้รับความยินยอมจากลูกจ้าง นายจ้างอาจให้ลูกจ้างทำงานล่วงเวลาได้วันหนึ่งไม่เกินสองชั่วโมง เว้นแต่มีความจำเป็นอันเกิดจากสาเหตุสุดวิสัย อุบัติเหตุ หรือปัญหาการจราจร ซึ่งเท่ากับว่ากฎกระทรวงฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2541) นี้ อนุญาตให้แรงงานขับรถยนต์สามารถทำงานได้รวมเวลาทั้งสิ้นสิบชั่วโมงต่อหนึ่งวันเท่านั้น

นอกจากหลักเกณฑ์การคุ้มครองชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 แล้วหลักเกณฑ์ดังกล่าวยังได้กำหนดกรอบเวลาไว้กว้างๆ โดยกำหนดให้การปฏิบัติหน้าที่ขับรถในรอบยี่สิบสี่ชั่วโมงนั้น ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกินสี่ชั่วโมงนับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถแต่ถ้าในระหว่างนั้นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมงก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไปได้อีกไม่เกินสี่ชั่วโมงติดต่อกัน

จากการศึกษาถึงการดำเนินงานลักษณะการทำงานของพนักงานขับรถผู้โดยสารประจำทางพบว่า การตรวจสอบชั่วโมงการเดินทางของรถผู้โดยสารประจำทางในแต่ละวันของการเดินทางคนขับรถผู้โดยสารนั้นจะมีการทำรอบเพื่อเพิ่มรายได้ โดยวิ่งตั้งแต่ช่วงเวลาเช้านจนถึงช่วงเวลาดึกจึงทำให้ชั่วโมงการทำงานในแต่ละวันของการเดินทางเป็นเวลาเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดและส่งผลกระทบต่อชั่วโมงการพักผ่อนต่อเนื่องของพนักงาน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการขับโดยสารด้วย โดยยังไม่มีมาตรฐานทางกฎหมายเข้าควบคุมแต่ประการใด โดยมาตรการป้องกันกรณีรถผู้โดยสารเกิดอุบัติเหตุในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 มิได้มีการบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะแต่จะพบในกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการใช้แรงงานขับรถ อาทิ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

3.1.2 หน้าที่ของการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถผู้โดยสารสาธารณะ

1) หน้าที่ของการขนส่งผู้โดยสาร⁵ กล่าวคือการขนส่งผู้โดยสาร ทำหน้าที่ผลิต บริการ เพื่อบำบัดความต้องการของมนุษย์ ในการเดินทางจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งให้เกิดอรรถประโยชน์ด้านเวลาและสถานที่ขึ้น กล่าวคือการขนส่งผู้โดยสารไม่ได้ทำให้ผู้โดยสารที่ขนย้ายเกิดคุณค่า หรืออรรถประโยชน์ด้านรูปธรรมเพิ่มขึ้นเลย มีแต่ทำให้ผู้โดยสารที่ถูกขนย้ายมีสภาพทางรูปธรรมแย่ลงกว่าเดิมหรือเท่าเดิม แต่การขนส่งผู้โดยสารจะทำหน้าที่ในการเคลื่อนย้ายบุคคลให้เกิดอรรถประโยชน์ด้านเวลาและสถานที่โดยทำให้ผู้ใช้บริการได้รับประโยชน์เพิ่มจากสถานที่เคลื่อนย้ายไปและไปถึงที่หมาย ตามเวลาที่เป็นประโยชน์ตามต้องการ จึงเห็นได้ว่าการขนส่ง

⁵ บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. (2555). *การขนส่งผู้โดยสารเพื่อการท่องเที่ยว*. กรุงเทพฯ: ศูนย์วิชาการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. หน้า 6.

ผู้โดยสารทำหน้าที่เสมือนสะพานเชื่อมการเดินทางของบุคคลจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งตามความประสงค์ของผู้เดินทางเพื่อให้เกิดอรรถประโยชน์ด้านเวลาสถานที่และความปลอดภัย

2) หน้าที่ของการขนส่งผู้โดยสารที่มีต่อเศรษฐกิจของประเทศ⁶ กล่าวคือ การประกอบธุรกิจรถผู้โดยสารประจำทางมีความสำคัญทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อเศรษฐกิจของประเทศ เนื่องจากการขนส่งผู้โดยสารเป็นสาธารณูปโภค (Infrastructure) ที่สำคัญในการพัฒนาประเทศ ซึ่งรถผู้โดยสารประจำทางในปัจจุบันมีเป็นจำนวนมาก ซึ่งให้ความสะดวกและรวดเร็วแก่ผู้ใช้บริการในการเดินทางและเป็นการขนส่งที่ช่วยลดค่าใช้จ่ายค่าน้ำมันแล้วจึงอาจกล่าวได้ว่าความสำคัญของการขนส่งผู้โดยสารที่มีต่อเศรษฐกิจของประเทศได้ดังต่อไปนี้

(1) ทำให้เกิดการกระจายรายได้และลดปัญหาการว่างงานเพราะการประกอบธุรกิจรถผู้โดยสารประจำทางถือเป็นการสร้างงานให้กับผู้ประกอบการอาชีพพนักงานขับรถและเนื่องจากการขนส่งคนโดยสารทำการเคลื่อนย้ายแรงงานจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่แห่งหนึ่งที่ต้องการแรงงานเป็นจำนวนมาก

(2) ทำการติดต่อค้าขายกันได้สะดวกทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ การขนส่งคนโดยสารจะรับขนส่งคนจากทั่วทุกมุมโลกที่เข้ามาทำให้เกิดการค้าขายกันขึ้นเป็นผลให้เศรษฐกิจของประเทศดีขึ้น

(3) การขนส่งคนโดยสารทำรายได้ให้กับประเทศอย่างมหาศาล เนื่องจากมีผู้ที่นิยมเดินทางท่องเที่ยวมากขึ้น การขนส่งคนโดยสารจะขนส่งนักท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่ต้องการ ซึ่งการท่องเที่ยวนี้ทำให้เกิดรายได้ในด้านอื่นๆตามมาด้วย (Multiplier Effect) เช่น รายได้จากอาหารเครื่องดื่ม รายได้จากการจำหน่ายสินค้าจากการนำเที่ยว เป็นต้น

(4) การขนส่งคนโดยสารทำให้เกิดการร่วมมือทางเศรษฐกิจและการลงทุน โดยการขนส่งผู้โดยสารช่วยให้มีการลงทุนทั้งทางตรงและทางอ้อม การลงทุนทางตรงนั้นการขนส่งคนโดยสารเป็นธุรกิจหนึ่งที่ต้องลงทุน ในขณะที่เดียวกันก็อาจขนย้ายนักธุรกิจต่างชาติเข้ามาลงทุนในประเทศอันเป็นการลงทุนทางอ้อม นอกจากนี้ยังก่อให้เกิดความร่วมมือในการลงทุนร่วมกันระหว่างการขนส่งคนโดยสารภายในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งเป็นการร่วมมือในทางเศรษฐกิจ ของประเทศอีกด้วย

3) หน้าที่ของการขนส่งคนโดยสารที่มีต่อสังคม กล่าวคือการเปลี่ยนแปลงทางสังคมและความเจริญของสังคมนั้น นับได้ว่าเป็นผลมาจากการขนส่ง และการขนส่งคนโดยสารมีความสำคัญต่อสังคมซึ่งพิจารณาได้ คือ

⁶ นันทน์ภัส ตั้งมันยุติธรรม. (2549). *ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง. หน้า 27-28.

(1) การขนส่งคนโดยสารทำให้การติดต่อสะดวกรวดเร็วประชาชนสามารถตั้งถิ่นฐานกระจายไกลออกไปก่อให้เกิดชุมชนใหม่ๆ ขึ้นตามชนเมืองมากขึ้น ไม่จำเป็นต้องมาแออัดกันอยู่ในใจกลางเมืองลักษณะของการเปลี่ยนแปลงนี้ทำให้อาณาบริเวณของเมืองขยายออกไปมากขึ้น

(2) การขนส่งคนโดยสารช่วยให้การติดต่อระหว่างชุมชนเป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็วไม่ว่าจะเป็นระหว่างชุมชนกับชุมชนระหว่างชนบทกับเมือง หรือระหว่างเมืองกับเมือง หรือภายในเมืองเดียวกันทำให้ลดการแบ่งแยกทางสังคมหรือลดความรู้สึกของประชาชนในลักษณะที่ถูกแบ่งแยก

(3) การขนส่งคนโดยสารทำให้สามารถกระจายสถานศึกษาไปยังท้องถิ่นต่างๆ ได้อย่างเหมาะสม เช่น ในสมัยก่อนมหาวิทยาลัยจะมีอยู่ในกรุงเทพฯ เท่านั้น แต่ในปัจจุบันนี้เนื่องจากการขนส่งสะดวก มหาวิทยาลัยที่ได้รับการขยายตัวไปตามภูมิภาคต่างๆ เพื่อให้ประชาชนได้เข้าถึงการศึกษา อันเป็นการสร้างความเจริญให้แก่ภาคต่างๆ ของประเทศ การขนส่งช่วยให้การเดินทางของประชาชนหรือนักศึกษาสามารถเดินทางไปแสวงหาความรู้ตามสถาบันการศึกษาได้ ดังนั้นมาตรฐานการศึกษาของประชาชนโดยทั่วไปจะได้รับการปรับปรุงให้สูงขึ้น⁷

(4) การขนส่งคนโดยสารช่วยให้มาตรฐานการครองชีพดีขึ้นเนื่องจากการขนส่งคนโดยสารสามารถขนย้ายแรงงานจากที่หนึ่งไปทำงานอีกที่หนึ่ง ภายในท้องถิ่นหรือต่างท้องถิ่นได้ทำให้ประชาชนมีงานทำมากขึ้น มีรายได้เพิ่มขึ้นและมีมาตรฐานการครองชีพดีขึ้นด้วย

(5) การขนส่งคนโดยสารช่วยให้เกิดการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมซึ่งกันและกัน เนื่องจากการขนส่งคนโดยสารทำให้เกิดการเดินทางไปมาสะดวกรวดเร็ว จึงมีการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมซึ่งกันและกันระหว่างท้องถิ่นขึ้น เช่นมีการนำนาฏศิลป์ไทยไปเผยแพร่ยังประเทศต่างๆ เป็นต้น⁸

(6) การขนส่งคนโดยสารช่วยให้การปกครองเป็นไปด้วยดี เนื่องจากการขนส่งคนโดยสารสามารถทำให้การติดต่อระหว่างชุมชนเป็นไปได้อย่างสะดวกรวดเร็ว เป็นเหตุให้นโยบายต่างๆ ของรัฐสามารถเข้าถึงชุมชนต่างๆ ได้อย่างรวดเร็วทำให้เกิดการเข้าใจในการปกครอง

(7) การขนส่งคนโดยสารช่วยให้ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศดีขึ้น เนื่องจากการขนส่งคนโดยสารสามารถขนส่งผู้นำทางการเมืองหรือการทหารไปเจริญความสัมพันธ์กับต่างประเทศได้อย่างรวดเร็วก่อให้เกิดความสัมพันธ์ระหว่างประเทศอย่างแน่นแฟ้น ดังกรณีที่กรมการขนส่งทางบกได้ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการเจรจาและดำเนินการด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศทั้งในกรอบทวิภาคีและพหุภาคีทำให้เกิดการเปิดเสรีของผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งสินค้าไทย-ลาวทำให้มีการเปิดการเดินทางโดยสารประจำทางระหว่างประเทศ และอำนวยความสะดวกใน

⁷ ประชด ไกลนคร. (2558). การขนส่งผู้โดยสาร. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง หน้า 20-21

⁸ บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. เล่มเดิม. หน้า 9.

การสัญจรของบุคคลและยานพาหนะ ไทย-ลาว ทำให้รถยนต์ส่วนบุคคลของประเทศสามารถเข้าออกระหว่างประเทศโดยขอรับหนังสืออนุญาตขับรถระหว่างประเทศได้ที่ กรมการขนส่งทางบก หรือสำนักงานขนส่งจังหวัดทั่วประเทศ⁹

3.1.2.1 หน่วยงานที่รับผิดชอบและหน้าที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารสาธารณะเนื่องจากการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถตู้โดยสารประจำทางทางนั้นมีความสำคัญและจำเป็นต่อการดำเนินชีวิต โดยเฉพาะอย่างยิ่งต่อความปลอดภัยของประชาชน และต่อการพัฒนาประเทศ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 จึงได้กำหนดกรอบอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการวางนโยบายกำกับดูแล และบังคับใช้กฎหมายในกิจการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถตู้โดยสารประจำทาง ดังนี้

1) หน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการวางแผนนโยบาย กำกับดูแล การขนส่งผู้โดยสารด้วยรถตู้โดยสารประจำทาง

(1) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเป็นผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ โดยทำหน้าที่ในการกำกับโดยทั่วไปในกิจการขนส่งทางบก และมีอำนาจในการแต่งตั้งผู้ตรวจการ และพนักงานตรวจสอบพร้อมทั้งการออกกฎระเบียบกำหนดค่าธรรมเนียมภายใต้กรอบกฎหมายนี้¹⁰

(2) คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกซึ่งประกอบด้วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นรองประธาน ปลัดกระทรวงคมนาคม ปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ปลัดกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงพาณิชย์ ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม ปลัดกระทรวงการคลังเลขาธิการ คณะกรรมการกฤษฎีกา เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผนมหาดไทย อธิบดีกรมทางหลวง และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิอื่นไม่เกิน 5 คน¹¹ โดยคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกนี้มีอำนาจหน้าที่เป็นองค์กรกำหนดนโยบาย (Policy Maker) เช่น มีอำนาจในการกำหนดนโยบายการขนส่งทางบกระยะสั้นและระยะยาว การกำหนดนโยบายพัฒนาและดำเนินการสถานีขนส่งและการกำหนดมาตรการและพัฒนาการขนส่งทางบกเพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรี การกำหนดมาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัยและความสะดวกในการขนส่งทางบก การกำหนดการห้ามรับจดทะเบียนรถเป็นครั้งคราวตามความ

⁹ นันทน์ภัส ตั้งมั่นยุติธรรม. เล่มเดิม. หน้า 29.

¹⁰ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 27.

¹¹ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 8.

จำเป็น โดยอนุมัติคณะรัฐมนตรีเพื่อให้คณะกรรมการปฏิบัติรวมทั้งการประสานงานในด้านการขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ และให้คำปรึกษาต่อรัฐมนตรีเกี่ยวกับการขนส่งทางบก

(3) กรมการขนส่งทางบกทำหน้าที่เป็นหน่วยงานที่บังคับใช้กฎหมาย (Enforcement Unit) มีภารกิจเกี่ยวกับการจัดระบบ การจัดระเบียบการขนส่งทางบก โดยการกำกับดูแลตรวจสอบ ตรวจจับ ให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประสานและวางแผนให้มีการเชื่อมต่อกับระบบ การขนส่งอื่นๆ เพื่อให้ระบบการขนส่งทางบกเกิดความคล่องตัวสะดวก รวดเร็วทั่วถึงและปลอดภัยมีอำนาจหน้าที่ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไขป้องกัน และส่งเสริมสวัสดิภาพ การขนส่งทางบกส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางบก ดำเนินการจัดระเบียบ การขนส่งทางบกร่วมมือและประสานงานกับองค์การและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศ และต่างประเทศในด้านการขนส่งทางบกและในส่วนที่เกี่ยวกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่าง ประเทศตลอดจนปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่ กระทรวงหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย โดยมีอธิบดีกรมการขนส่งทางบกหรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย ทำหน้าที่เป็นนายทะเบียนตามกฎหมาย

(4) คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง และคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด ซึ่งคณะกรรมการทั้งสองทำหน้าที่เป็นองค์กรกำหนดเงื่อนไขและ กฎเกณฑ์ในการกำกับดูแลการขนส่งทางบกทางด้านเศรษฐกิจ (Economic Regulations) โดยคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ทำหน้าที่ในการกำหนดลักษณะของ การส่งประจำทางและการขนส่งไม่ประจำทางกำหนดเส้นทางจำนวนผู้ประกอบการขนส่งและ จำนวนรถสำหรับการขนส่ง ในเขตกรุงเทพมหานคร ระหว่างจังหวัดและระหว่างประเทศ การกำหนดจำนวนผู้ประกอบการรับจัดการขนส่ง การกำหนดอัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่น ในการขนส่งและค่าบริการในการดำเนินการของสถานีขนส่ง การกำหนดสถานที่จัดให้มีหรือจัดตั้ง สถานีขนส่ง การกำหนดระเบียบเกี่ยวกับสถานีขนส่ง การกำหนดประเภท หรือชนิดของรถที่ต้อง เข้าหยุดหรือจอดเพื่อการรับส่งผู้โดยสารหรือขนถ่ายสินค้า ณ สถานีขนส่ง การกำหนดที่หยุด หรือ จอดรถเพื่อรับส่งผู้โดยสาร การกำหนดชนิดหรือสภาพรถที่มิให้รับจดทะเบียนการวางมาตรการ ในการกำหนดอนุญาตและเพิกถอนการอนุญาตและการควบคุมกิจการขนส่งทางบกรวมทั้ง ปฏิบัติการอื่นตามที่ บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้และตามมติคณะกรรมการ นโยบายการขนส่ง ทางบก ส่วนคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด มีอำนาจหน้าที่กำหนดเส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการขนส่งและจำนวนรถสำหรับการขนส่งประจำทาง กำหนดอัตราค่าขนส่งและ ค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่งและปฏิบัติการอื่นตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้และตามมติ

คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกและคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางภายในเขตจังหวัดแต่การกำหนดเส้นทางจำนวนผู้ประกอบการขนส่งและจำนวนรถสำหรับการขนส่งประจำทาง กำหนดอัตราค่าขนส่งและค่าบริการ

2) หน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) ที่เกี่ยวข้องกับ การขนส่งผู้โดยสารด้วยรถตู้โดยสารประจำทาง

กรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานที่กฎหมายการขนส่งทางบกได้กำหนดให้อำนาจในการบังคับใช้กฎหมายโดยอธิบดีหรือนายทะเบียนมีอำนาจควบคุมดูแลบรรดากิจการที่ เกี่ยวกับการขนส่งให้เป็นไปตามความในพระราชบัญญัตินี้และเพื่อประโยชน์ดังกล่าวให้อธิบดีหรือนายทะเบียนมีอำนาจ ดังนี้ เข้าไปในสถานที่ดำเนินการของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งในระหว่างเวลาทำงานปกติ เพื่อทราบข้อเท็จจริงและเพื่อตรวจสอบบัญชีและเอกสารอื่น ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการขนส่งเรียกผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้จัดการและ พนักงานของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งเป็นนิติบุคคลมาให้ถ้อยคำหรือสั่งให้ยื่น คำชี้แจงแสดงข้อเท็จจริงตามที่ต้องการ

3.1.3 มาตรการคุ้มครองผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะตามพระราชบัญญัติคุ้มครอง ผู้บริโภค พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่มีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภค ซึ่งอาจได้รับความเดือดร้อนหรือความไม่เป็นธรรมจากการบริโภคสินค้าและบริการต่างๆ ดังจะเห็นได้จากเหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัตินี้ว่ามีการตรากฎหมาย นี้ขึ้นมาก็เนื่องจากปัจจุบันนี้การเสนอสินค้าและบริการต่างๆ ต่อประชาชนนับวันจะมีเพิ่มมากขึ้น ทำให้ผู้บริโภคตกอยู่ในฐานะที่เสียเปรียบ เพราะผู้บริโภคไม่อยู่ในฐานะที่จะทราบภาวะตลาดและ ความจริงที่เกี่ยวกับคุณภาพและราคาของสินค้าและบริการต่างๆ ได้อย่างถูกต้องทันทั่วทั้ง

3.1.3.1 สิทธิของผู้บริโภคหรือผู้ใช้บริการ

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ได้กำหนดสิทธิของผู้บริโภคไว้ในกฎหมายเพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภค ในมาตรา 4 บัญญัติถึงสิทธิของผู้บริโภคให้มีสิทธิได้รับการคุ้มครองตามกฎหมาย ดังนี้ คือ สิทธิที่จะได้รับข่าวสารรวมทั้งคำพรรณนาคุณภาพที่ถูกต้อง และเพียงพอเกี่ยวกับสินค้าและบริการ สิทธิที่จะมีอิสระในการเลือกสินค้าและบริการ สิทธิที่จะ ได้รับความปลอดภัยจากการใช้สินค้าและบริการ สิทธิที่จะได้รับความเป็นธรรมในการทำสัญญา และสิทธิที่จะได้รับการพิจารณาและชดเชยความเสียหายทั้งนี้ตามที่กฎหมายว่าด้วยการนั้นๆ หรือตามพระราชบัญญัตินี้

จะเห็นว่าสิทธิตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ เป็นบทบัญญัติซึ่งยื่นยันถึงการรับรองสิทธิของผู้บริโภคตามรัฐธรรมนูญตามที่กล่าวมาแล้วเช่นนี้ เมื่อผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางได้เข้ารับบริการรถโดยสารแล้ว จึงทำให้เป็นผู้บริโภคตามกฎหมายซึ่งสามารถมีสิทธิตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 นี้ โดยเฉพาะสิทธิที่จะได้รับความปลอดภัยจากการใช้บริการและสิทธิที่จะได้รับการพิจารณาและชดเชยความเสียหาย ได้แก่ สิทธิที่จะได้รับการคุ้มครองและชดเชยค่าเสียหายเมื่อมีการละเมิดสิทธิของผู้บริโภคต่างๆหากเกิดกรณีที่เข้ารับบริการก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้บริโภค ผู้บริโภคจะต้องมีหนทางเยียวยาความเสียหายนั้นเสมอ ในกรณีพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 มาตรา 39 กำหนดให้คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคมีอำนาจดำเนินคดีเกี่ยวกับการละเมิดสิทธิของผู้บริโภค ในกรณีคณะกรรมการเห็นว่าการดำเนินคดีนั้นจะเป็นประโยชน์แก่ประชาชนส่วนรวม กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคเป็นกฎหมายที่ให้สิทธิแก่ผู้บริโภคในการร้องเรียนต่อคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคหรือฟ้องคดีต่อศาลเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายแก่ผู้ให้บริการในลักษณะที่ไม่ปลอดภัยเป็นอันตรายแก่ผู้บริโภคนั้น โดยแนวทางในการบัญญัติกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคเกิดขึ้นมาเพื่อให้เป็นมาตรการในการคุ้มครองประชาชนซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้บริโภคมิให้ถูกเอารัดเอาเปรียบจากผู้ให้บริการนั่นเอง

3.1.3.2 การคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภคหรือผู้ใช้บริการ

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 มีบทบัญญัติกำหนดอำนาจหน้าที่ของสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคไว้ในมาตรา 20 ดังนี้¹² รับเรื่องราวร้องทุกข์จากผู้บริโภคที่ได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายอันเนื่องมาจากการกระทำของผู้ประกอบธุรกิจเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการ ทัดต่อและสอดส่องพฤติกรรมของผู้ประกอบธุรกิจซึ่งกระทำการใดๆ อันมีลักษณะเป็นการละเมิดสิทธิของผู้บริโภคและจัดให้มีการทดสอบหรือพิสูจน์สินค้าหรือบริการใดๆ ตามที่เห็นสมควรและจำเป็นเพื่อผู้บริโภค และวิจัยปัญหาเกี่ยวกับการคุ้มครองคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภคสนับสนุนหรือทำการศึกษาและวิจัยปัญหาเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภคร่วมกับสถาบันการศึกษาและหน่วยงานอื่นส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการศึกษาแก่ผู้บริโภคในทุกระดับการศึกษาเกี่ยวกับความปลอดภัยและอันตรายที่อาจได้รับจากสินค้าหรือบริการดำเนินการเผยแพร่วิชาการและให้ความรู้และการศึกษาแก่ผู้บริโภคเพื่อสร้างนิสัยในการบริโภคที่เป็นการส่งเสริมพลานามัย ประหยัดและใช้ทรัพยากรของชาติให้เป็นประโยชน์มากที่สุด ประสานงานกับส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการควบคุม ส่งเสริม หรือกำหนดมาตรฐานของสินค้า หรือบริการปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการหรือคณะกรรมการเฉพาะเรื่องมอบหมาย

¹² พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ.2522 มาตรา 20

3.1.4 มาตรการเยียวยาผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะ

มาตรการทางกฎหมายในการเยียวยาความเสียหายแก่ผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง ซึ่งผู้เสียหายจะรับการคุ้มครองและเยียวยาจากกฎหมายดังต่อไปนี้

3.1.4.1 มาตรการเยียวยาความเสียหายตามหลักละเมิด

การกระทำของบุคคลหนึ่งเป็นการละเมิดสิทธิของบุคคลอื่นอาจจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อสิทธิอย่างใดอย่างหนึ่ง ไม่ว่าจะเป็นชีวิต ร่างกาย อนามัย ทรัพย์สิน ผู้ที่ทำละเมิดมีหน้าที่จะต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนความเสียหายซึ่งในกรณีนี้ เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถตู้โดยสารประจำทางผู้ใช้บริการซึ่งเป็นผู้บริโภคดีังกล่าวที่ได้รับความเสียหายไม่ว่าจะเป็นความเสียหายต่อชีวิตหรือ ร่างกาย ของผู้ใช้บริการ ดังนั้นจึงจะต้องมีการเยียวยาความเสียหายให้ผู้เสียหายกลับคืนสู่ฐานะเดิม เสมือนความเสียหายมิได้เกิดขึ้น โดยการกำหนดค่าสินไหมทดแทนเพื่อเป็นการเยียวยาความเสียหายนั้นให้เป็นไปตาม ป.พ.พ.มาตรา 438 ที่ว่า “ค่าสินไหมทดแทนจะพึงใช้โดยสถานในเพียงใดนั้นให้ ศาลวินิจฉัยตามควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด ซึ่งค่าสินไหมทดแทนนั้นได้แก่การคืนทรัพย์สินอันผู้เสียหายต้องเสียไปเพราะละเมิดหรือใช้ราคาทรัพย์สินนั้น รวมทั้งค่าเสียหายอันจะพึงบังคับให้ใช้เพื่อความเสียหายอย่างใดๆ อันได้เกิดขึ้นนั้นด้วย”

ตามมาตรานี้เป็นหลักทั่วไปในการกำหนดค่าสินไหมทดแทน โดยหลักให้ผู้เสียหาย กลับคืนสู่ฐานะเดิม บทบัญญัติในมาตรา 438 เป็นบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์หรือแนวทางให้ศาลใช้ดุลพินิจในการกำหนดค่าสินไหมทดแทนไว้ในวรรคหนึ่งและกำหนดค่าสินไหมทดแทน คืออะไรบ้าง ซึ่งความเสียหายที่เกิดจากการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางส่วนใหญ่เกิดจากรถตู้โดยสารประจำทางประสบอุบัติเหตุซึ่งก่อความเสียหายแก่ร่างกายชีวิต และทรัพย์สินของผู้ใช้บริการ ดังนั้นเมื่อรถตู้โดยสารประสบอุบัติเหตุผู้ประกอบธุรกิจจึงต้องรับผิดชอบในความเสียหายนั้นๆ ตามกฎหมายละเมิดเมื่อผู้โดยสารได้รับความเสียหายแก่ร่างกาย อนามัย ผู้เสียหายมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายตามบทบัญญัติในมาตรา 444 มาตรา 445 และมาตรา 446 ซึ่งทั้งสามมาตราดังกล่าวแบ่งค่าสินไหมทดแทนได้ห้ากรณี ดังต่อไปนี้ คือค่าใช้จ่ายอันตนต้องเสียไป ค่าเสียความสามารถประกอบธุรกิจงานในปัจจุบัน ค่าเสียความสามารถประกอบธุรกิจงานในอนาคตได้ ค่าขาดแรงงานของบุคคลภายนอก ค่าเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงิน

หากกรณีเกิดความเสียหายต่อชีวิต ทายาทผู้เสียหายมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนตามบทบัญญัติมาตรา 443 และมาตรา 445 ดังนี้ คือ ค่าปลงศพ ค่าใช้จ่ายอันจำเป็นอย่างอื่น ค่ารักษาพยาบาลก่อนตาย ค่าขาดประโยชน์ทำมาหาได้ก่อนตาย ค่าขาดไร้อุปการะตามกฎหมาย ค่าขาดแรงงานของบุคคลภายนอก

3.1.4.2 มาตรการเยียวยาความเสียหายจากหลักประกันของผู้ประกอบการ

ความรับผิดชอบของผู้ประกอบธุรกิจตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดการชดเชยค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่งไว้ในหมวด 4 ซึ่งในการศึกษานี้จะพิจารณาเฉพาะกรณีการขนส่งผู้โดยสารประจำทางเท่านั้น

ในกรณีที่ผู้ประกอบธุรกิจ ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบธุรกิจขนส่งประจำทาง จะต้องวางหลักทรัพย์เป็นเงินสดหรือพันธบัตรรัฐบาลไทย หรือสัญญาประกันและกรมธรรม์ประกันภัยซึ่งทำกับบริษัทประกันภัย ในกรณีเป็นสัญญาประกันภัยและกรมธรรม์ประกันภัยผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจขนส่งต้องเป็นผู้เอาประกันภัย โดยให้บุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหาย เนื่องจากการขนส่งของตนเป็นผู้รับประโยชน์สำหรับการชดเชยค่าเสียหายที่เป็นค่าใช้จ่ายเบื้องต้น เพื่อประกันความเสียหายอันเกิดแก่ชีวิตหรือร่างกายของบุคคลภายนอก และซึ่งผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจขนส่งจะต้องรับผิดชอบเนื่องจากการขนส่งของตน เมื่อผู้ประกอบธุรกิจขนส่งได้ ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ร่างกายหรือชีวิตของบุคคลใด ซึ่งผู้ประกอบธุรกิจเป็นเจ้าของรถ ที่ก่อให้เกิดความเสียหายจะต้องชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้เสียหายหรือทายาทในกรณีที่ถึงแก่ ชีวิต ในการพิจารณาว่าบุคคลใดมีสิทธิได้รับชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติการขนส่ง ทางบก พ.ศ. 2522 นั้น ผู้เสียหายซึ่งมิได้อยู่ในรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหาย แต่ได้รับความเสียหาย จากรถคันนั้นหรือผู้เสียหายอยู่ในรถแต่ไม่รวมถึงคนงาน หรือผู้ประจำรถในระหว่างปฏิบัติหน้าที่ หรือผู้เสียหายซึ่งมิได้อยู่ในรถคันที่ไม่ได้ก่อให้เกิดความเสียหาย แต่ขั้นตอนการขอรับชดเชย ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นผู้เสียหายหรือทายาทต้องยื่นคำขอต่อพนักงานสอบสวน โดยแสดงพยานหลักฐาน ว่าผู้เสียหายได้รับความเสียหายจากรถของผู้ประกอบธุรกิจ โดยให้พนักงานสอบสวนเป็นผู้พิจารณา และมีความเห็น ถ้าความเสียหายได้เกิดจากรถของผู้ประกอบธุรกิจให้มีหนังสือไปยังผู้ประกอบ ธุรกิจให้ชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นดังกล่าวและในการตั้งของพนักงานสอบสวนต้องพิจารณาภายใน เจ็ดวันนับแต่วันที่มีคำขอและส่วนของผู้ประกอบธุรกิจก็ต้องชำระภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับ คำสั่งจากพนักงานสอบสวน

ถ้าผู้ประกอบธุรกิจ ไม่ยอมชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นตามที่พนักงานสอบสวนสั่งให้ นายทะเบียนกลางมีอำนาจนำหลักทรัพย์ของผู้ประกอบธุรกิจซึ่งได้วางไว้มาชดเชยค่าเสียหาย เบื้องต้นแทนได้

3.1.4.3 มาตรการเยียวยาความเสียหายจากกองทุนผู้ประสบภัยทางท้องถนน

ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเมื่อเกิดอุบัติเหตุจะได้รับความคุ้มครองตาม พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งบุคคลที่ได้รับความคุ้มครองเรียกว่า “ผู้ประสบภัย” โดยคำนิยามของ ผู้ประสบภัย หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิตร่างกาย

หรืออนามัยเนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทาง หรือเนื่องจากสิ่งที่ยับรถหรือติดตั้งในรถนั้น และหมายความรวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตายด้วย ซึ่งแยกพิจารณา

1) ผู้ประสบภัยซึ่งเป็นผู้ได้รับอันตรายโดยตรง ได้แก่ ผู้ประสบภัยซึ่งได้รับอันตรายต่อ ชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย อันเป็นผลโดยตรงจากรถ หรือจากสิ่งที่ยับรถ หรือติดตั้งในรถนั้น

2) ผู้ประสบภัยซึ่งไม่ได้เป็นผู้ได้รับอันตรายโดยตรง ได้แก่ ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่กรรมทายาทโดยธรรมในที่นี้ ไม่รวมถึงทายาทโดยพินัยกรรม การที่กฎหมายบัญญัติให้ถือว่าทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยที่ถึงแก่ความตายเป็นผู้ประสบภัยก็เพราะทายาทโดยธรรมเป็นผู้ทำหน้าที่ในอันที่จะต้องจัดการศพและเป็นผู้ที่มีสิทธิได้รับมรดกของผู้ตาย สำหรับความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 4 ได้ให้ความหมายของคำว่า “ความเสียหาย” หมายความว่า ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย อันเกิดจากรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ผู้ประกอบธุรกิจหรือเจ้าของรถจะต้องจัดให้มีการเอาประกัน โดยจำนวนเงินที่เอาประกันจะต้องเป็นไปตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 7 วรรคสอง และมาตรา 9 พระราชบัญญัติให้จำนวนเงินเอาประกันภัยที่ต้องจัดให้มีเพื่อให้ความคุ้มครองสำหรับ ผู้ประสบภัย ต้องไม่น้อยกว่าจำนวนเงินที่กำหนดในกฎกระทรวง โดยกฎกระทรวงกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยตามชนิด ประเภท และขนาดของรถ พ.ศ. 2552 ได้กำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยไว้ดังนี้

1) เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย สำหรับ ผู้ประสบภัย โดยมีจำนวนเงินเอาประกันสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อครั้งดังต่อไปนี้

(1) ห้าล้านบาท สำหรับรถที่มีที่นั่งไม่เกินเจ็ดคน หรือรถที่ยับรถผู้โดยสาร รวมทั้งผู้ขับขี่ไม่เกินเจ็ดคน

(2) สิบล้านบาท สำหรับรถที่มีที่นั่งเกินเจ็ดคน หรือรถที่ยับรถผู้โดยสาร รวมทั้งผู้ขับขี่เกินเจ็ดคน

2) การประกันภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อครั้ง ตาม 1) ให้มีจำนวนเงินเอาประกันภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อคน ดังต่อไปนี้

ก. ห้าหมื่นบาทต่อคน สำหรับความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัย นอกจากกรณีตาม (2)

ข. สองแสนบาทต่อคนสำหรับความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัยอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้ ตาบอด หูหนวก เป็นใบ้ หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด เสียอวัยวะสืบพันธุ์ เสียแขน ขา มือ เท้า นิ้ว หรืออวัยวะอื่นใด จิตพิการอย่างถาวร

ค. สองแสนบาทต่อคนสำหรับความเสียหายต่อชีวิต

สำหรับค่าเสียหายเบื้องต้น ในความหมายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้ให้ความหมาย คือ ค่าเสียหายเบื้องต้นในกรณีความเสียหายต่อร่างกาย หมายความว่า ค่ายาและค่าเวชภัณฑ์ที่ใช้ในการบำบัดรักษา ค่าอวัยวะเทียมและอุปกรณ์ในการบำบัดรักษารวมทั้ง ค่าซ่อมแซม ค่าบริการทางการแพทย์ ค่าตรวจ และค่าวิเคราะห์โรค ทั้งนี้ ไม่รวมถึงค่าจ้างพยาบาล พิเศษและค่าบริการอื่นทำนองเดียวกัน ค่าห้องและค่าอาหาร ตลอดเวลาที่เข้ารับการรักษายาบาลในสถานพยาบาล ค่าพาหนะนำผู้ประสบภัยไปสถานพยาบาล และในกรณีความเสียหายต่อชีวิต หมายความว่า ค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพผู้ประสบภัย ทั้งนี้ตาม รายการและจำนวนเงินที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 20 วรรคสอง ซึ่งตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีข้อกำหนดให้มีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย การกำหนดความเสียหายให้เป็นไปตามกฎกระทรวง (พ.ศ. 2552)

กำหนดจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นและการร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2552 เป็นความเสียหายที่จะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นเกี่ยวกับร่างกายและชีวิต ซึ่งจำนวนเงิน ค่าเสียหายเบื้องต้นให้เป็นไปดังต่อไปนี้คือ จำนวนเงินเท่าที่จ่ายจริงแต่ไม่เกินหนึ่งหมื่นห้าพันบาท สำหรับความเสียหายต่อร่างกาย หรือจำนวนสามหมื่นห้าพันบาทสำหรับความเสียหายต่อชีวิตหรือจำนวนทั้งสองรวมกันสำหรับผู้ประสบภัย ที่ถึงแก่ความตายหลังจากมีการรักษาในโรงพยาบาลค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินค่าเสียหายเบื้องต้น¹³ เป็นค่าเสียหายที่จ่ายให้สำหรับความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของผู้ประสบภัยจากรถซึ่งเป็นค่าเสียหายที่ได้รับจากพระราชบัญญัตินี้ โดยต้องรอพิสูจน์ความรับผิดชอบก่อน โดยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นรวมกับค่าเสียหายเบื้องต้นที่ผู้ประสบภัยได้รับต้องไม่เกินจำนวนที่กฎหมายกำหนดดังนี้

กรณีผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บแต่ไม่เสียชีวิต ผู้ประสบภัยจะได้รับชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริง แต่ไม่เกิน 50,000 บาท ต่อผู้ประสบภัยหนึ่งคน กล่าวคือ ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น สำหรับเป็นค่ารักษาพยาบาลตามความเป็นจริงไม่เกิน 15,000 บาท รวมกับค่าสินไหม ทดแทนส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นอีกไม่เกิน 35,000 บาท

¹³ กฎกระทรวงฉบับที่ 11 (พ.ศ.2540) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535

กรณีผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บแต่ไม่เสียชีวิต แต่ทุพพลภาพหรือเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัย ทั้งนี้ ตามยอด หุนนวก เป็นไปหรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์ เสียแขน ขา มือ นิ้ว หรืออวัยวะอื่นใด จิตพิการอย่างติดตัว ทุพพลภาพอย่างถาวรจะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น สำหรับเป็นค่ารักษาพยาบาลตามความเป็นจริงไม่เกิน 35,000 บาท รวมกับค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นแล้วไม่เกิน 200,000 บาท

กรณีผู้ประสบภัยเสียชีวิตทันที ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย จะได้รับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้น 35,000 บาท เป็นค่าปลงศพรวมกับค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นตามความเป็นจริงแต่ไม่เกิน 200,000 บาท ต่อผู้ประสบภัยหนึ่งคน

กรณีผู้ประสบภัยถึงแก่ความตายหลังจากที่มีการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยจะได้รับชดใช้ค่าเสียหายรวมเป็นเงินไม่เกิน 200,000 บาท ต่อผู้ประสบภัยหนึ่งคน โดยแบ่งเป็นค่าเสียหายเบื้องต้นสำหรับเป็นค่ารักษาพยาบาลตามความเป็นจริงไม่เกิน 15,000 บาท และค่าปลงศพ 35,000 บาท รวมกับค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นอีกจำนวนหนึ่ง รวมกันแล้วไม่เกิน 200,000 บาท

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยเป็นผู้ขับขี่และเป็นฝ่ายซึ่งต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย หรือไม่มีผู้ใดต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ขับขี่ ผู้ขับขี่ที่เป็นผู้ประสบภัยดังกล่าวจะได้รับการชดใช้เฉพาะค่าสินไหมทดแทนในวงเงินไม่เกินค่าเสียหายเบื้องต้น 15,000 บาท เท่านั้น จะไม่มีสิทธิได้รับค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น

การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัย แบ่งเป็น 2 กรณี ให้ยื่นคำร้องตามแบบที่นายทะเบียนกำหนดและต้องมีหลักฐานดังต่อไปนี้

(1) ความเสียหายต่อร่างกาย

ก. ใบเสร็จรับเงินจากโรงพยาบาล หรือสถานพยาบาล หรือหลักฐานการแจ้งหนี้เกี่ยวกับการรักษาพยาบาล

ข. สำเนาบัตรประจำตัว หรือสำเนาใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว หรือสำเนาหนังสือเดินทางหรือหลักฐานอื่นใดที่ทางราชการเป็นผู้ออกให้ ซึ่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้มีชื่อในหลักฐานนั้นเป็นผู้ประสบภัย แล้วแต่กรณี

(2) กรณีความเสียหายต่อชีวิต

ก. สำเนามรณียบัตร

ข. สำเนาบันทึกรประจำวันในคดีของพนักงานสอบสวน หรือหลักฐานอื่นที่แสดงว่าผู้นั้นถึงแก่ความตายเพราะการประสบภัยจากรถ

(3) ในกรณี ผู้ประสบภัยถึงแก่ความตายหลังจากมีการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล ให้มีหลักฐานตาม (1) และ (2)

หากผู้ประสบภัยไม่สามารถร้องขอได้ ให้โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล ญาติ หรือผู้มีส่วนได้เสียร้องขอแทนได้ การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัยต้องกระทำภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่ที่มีความเสียหายเกิดขึ้น

การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในกรณีที่บริษัทประกันภัยไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือจ่ายไม่ครบ ให้ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยแจ้งต่อกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย และกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้ โดยพิจารณาจากหลักฐานและข้อเท็จจริง ดังต่อไปนี้ ชื่อบริษัทประกันภัยและหมายเลขกรมธรรม์ประกันภัย

- ก. จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ประสงค์ได้รับ
- ข. วันที่ยื่นขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัย
- ค. สำเนาบันทึกประจำวันในคดีของพนักงานสอบสวน
- ง. ใบเสร็จรับเงินหรือหลักฐานการแจ้งหนี้
- จ. สำเนาบัตรประจำตัว ใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าวหรือหนังสือเดินทาง หรือสำเนาในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บ
- ฉ. สำเนามรณะบัตร สำเนาทะเบียนบ้าน สำเนาบัตรประจำตัว ในกรณีที่ผู้ประสบภัยถึงแก่ความตาย

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยถึงแก่ความตายให้ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยยื่นเอกสารตามข้อ ฉ ด้วย ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย ต้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่ความเสียหาย

3.1.5 มาตรการลงโทษผู้ประกอบการธุรกิจรถตู้โดยสารสาธารณะ

มาตรการทางกฎหมายที่ใช้ลงโทษผู้ประกอบการธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทางนั้น เพื่อควบคุมให้การประกอบธุรกิจให้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง ของผู้ประกอบการมีความปลอดภัยและเป็นระเบียบหากผู้ประกอบการรถตู้ไม่ใส่ใจในการให้บริการที่ส่งผลต่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการก็ควรที่จะถูกลงโทษโดยมาตรการที่ใช้ลงโทษมีดังนี้

3.1.5.1 มาตรการลงโทษทางแพ่งและพาณิชย์

เนื่องจากสัญญารับขนเป็นสัญญาทางแพ่งประเภทหนึ่งซึ่งความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งนั้นจะต้องรับผิดชอบในเหตุละเมิดที่เกิดจากการกระทำของตนเองและการรับผิดชอบ

เพื่อละเมิดในเหตุที่เกิดจากการกระทำของผู้อื่น เพราะเหตุว่าบริษัท ขนส่ง จำกัด องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ นิติบุคคลผู้ประกอบธุรกิจรถตู้โดยสาร และผู้ประกอบการรถร่วมต่างมีพนักงานหรือลูกจ้างเป็นของตนเองและแยกเป็นอิสระจากกัน ซึ่งอาจไปกระทำละเมิดทำให้บริษัทขนส่ง จำกัด องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพนิติบุคคลผู้ประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารและผู้ประกอบการรถร่วมยังมีความเกี่ยวพันกันตามสัญญาาร่วมที่อาจทำให้ต้องร่วมรับผิดชอบในมูลละเมิดในฐานะตัวการและตัวแทนโดยผู้ประกอบการและหรือพนักงานขับรถที่ทำการละเมิดมีหน้าที่ร่วมกันที่จะต้องชดเชยหนี้อันเกิดความเสียหาย เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถตู้โดยสารประจำทางผู้ใช้บริการซึ่งเป็นผู้บริโภคที่ได้รับ ความเสียหายไม่ว่าจะเป็นความเสียหายต่อชีวิต หรือร่างกายของผู้ใช้บริการ ดังนั้นจึงต้องให้ผู้เสียหายกลับคืนสู่ฐานะเดิมเสมือนความเสียหายมิได้เกิดขึ้น โดยการคืนทรัพย์สินอันผู้เสียหายต้องเสียไปเพราะละเมิดหรือใช้ราคาทรัพย์สินนั้นรวมทั้งค่าเสียหายอันจะพึงบังคับให้ใช้เพื่อความเสียหายอย่างใดๆอันได้เกิดขึ้นนั้นด้วย

3.1.5.2 มาตรการลงโทษทางอาญา

ตามประมวลกฎหมายอาญา ในเรื่องความผิดเกี่ยวกับการก่อให้เกิดอันตรายต่อประชาชน มาตรา 232 (2) กล่าวว่า ผู้ใดกระทำด้วยประการใดๆ ให้รถยนต์ที่ใช้สำหรับการขนส่งสาธารณะอยู่ในลักษณะอันน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่บุคคล ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หกเดือนถึงเจ็ดปี และปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นสี่พันบาท และมาตรา 233 กล่าวว่า ผู้ใดใช้ยานพาหนะรับจ้างขนส่งคนโดยสาร เมื่อยานพาหนะนั้นมีลักษณะหรือมีการบรรทุกจนน่าจะเป็นอันตรายแก่บุคคลในยานพาหนะนั้น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสองพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ซึ่งจากมาตรการตามประมวลกฎหมายอาญาดังกล่าวนั้นจะเห็นได้ว่าเป็นมาตรการลงโทษที่รุนแรงแก่ผู้ฝ่าฝืน

ในส่วนความรับผิดตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยส่วนใหญ่เป็นความรับผิดที่เกี่ยวกับข้อห้าม (Mala in Prohibita) อันเป็นความผิดที่ไม่ร้ายแรงโดยโทษส่วนใหญ่ที่บัญญัติไว้ในกฎหมายเป็น โทษปรับสถานเดียว แต่เนื่องจากการฝ่าฝืนบทบัญญัติมาตรา 23 เป็นบทบัญญัติหลักที่เกี่ยวกับการประกอบการขนส่งทุกประเภทและเป็นบทบัญญัติที่ใช้ควบคุมในการ ประกอบการขนส่ง ซึ่งในความผิดฐานประกอบการขนส่งโดยไม่ได้รับอนุญาต ซึ่งบัญญัติไว้ชัดเจนว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งประจำทางการขนส่งไม่ประจำทางการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก หรือการขนส่งส่วนบุคคล เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียน” หากฝ่าฝืนบทบัญญัติ มาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มีโทษตามมาตรา 126 คือมีโทษทางอาญา จำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ เหตุผลที่ กฎหมายกำหนดมาตรการลงโทษ และอัตราโทษไว้หนักกว่าการฝ่าฝืน

บทบัญญัติอื่นเนื่องจากการฝ่าฝืนบทบัญญัติมาตรานี้มีผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจ สังคมและการเมืองเพราะการประกอบการขนส่งโดยไม่ได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนทำให้ทางราชการไม่สามารถควบคุมจำนวนผู้ประกอบการขนส่ง และจำนวนรถให้มีความสมดุลกับความต้องการทางด้านขนส่งของชาติ อันจะส่งผลให้เกิดการสูญเสียทางเศรษฐกิจของประเทศและก่อให้เกิดปัญหาทาง สังคมเนื่องจากการประกอบการขนส่งที่แข่งขันกันไร้ขอบเขต

3.1.5.3 มาตรการลงโทษทางปกครอง

การขนส่งประจำทางด้วยรถตู้โดยสาร เป็นบริการสาธารณะอย่างหนึ่งที่รัฐมีหน้าที่ต้องจัดทำโดยมีกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม เป็นผู้มีอำนาจหน้าที่ในการจัดทำ ดังนั้นการที่กรมการขนส่งทางบกอนุญาตให้ผู้ประกอบการรถตู้ บริษัท ขนส่ง จำกัด องค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นผู้ได้รับสิทธิแต่เพียงผู้เดียว ในการเดินรถในเส้นทางที่กำหนดจึงเป็นการอนุญาตที่อยู่ในลักษณะของสัญญาสัมปทานอันเป็นสัญญาทางปกครองอย่างหนึ่ง

ด้วยเหตุดังกล่าวการดำเนินการของผู้ประกอบการรถตู้โดยสาร บริษัท ขนส่ง จำกัด องค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพจะต้องให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ในการให้บริการสาธารณะ กล่าวคือเพื่อสนองความต้องการของส่วนรวมหรือเพื่อประโยชน์สาธารณะเป็นสำคัญและต้องดำเนินการอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง โดยประชาชนทุกคนต้องมีสิทธิใช้บริการอย่างเท่าเทียมกัน ทั้งยังต้องสามารถสามารถปรับเปลี่ยนให้เหมาะสมกับสภาพการณ์ และความต้องการของประชาชนได้ตลอดเวลา ซึ่งหากผู้ประกอบการรถตู้โดยสารดำเนินการไม่ดีและไม่สามารถอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนได้กรมการขนส่งทางบกในฐานะที่เป็นฝ่ายปกครองย่อมมีเอกสิทธิ์ในการที่จะแก้ไขเปลี่ยนแปลง หรือยกเลิกเพิกถอนสัญญาตามความจำเป็นแต่ฝ่ายเดียวได้ตามหลักกฎหมายมหาชน

ซึ่งตาม มาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ให้นายทะเบียนมีอำนาจสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งนั้นปฏิบัติให้ถูกต้อง (ตามมาตรา 24 มาตรา 31 และมาตรา 36) หรือจัดการแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด ถ้าผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ปฏิบัติหรือไม่แก้ไขให้ถูกต้อง หรือเป็นที่เห็นได้ว่าผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่สามารถจะดำเนินการตามเงื่อนไขหรือข้อกำหนดนั้นหรือการดำเนินการนั้นน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายหรือเสื่อมประโยชน์ต่อประชาชนให้นายทะเบียนโดยอนุมัติของคณะกรรมการสั่งเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้ แต่ถ้าเป็นการเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้ แต่ถ้าเป็นการเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางให้เป็นอำนาจของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางที่จะพิจารณาอนุมัติ

3.2 มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมมาตรฐานการประกอบธุรกิจรถโดยสารสาธารณะของกลุ่มสหภาพยุโรป

มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารในต่างประเทศนั้น ได้ให้ความสำคัญ โดยมีการกำหนดมาตรการในเรื่องดังกล่าวไว้อย่างชัดเจนและมีประสิทธิภาพในการบังคับใช้ ซึ่งผู้ศึกษาจะกล่าวถึงมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมมาตรฐานการประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารประจำทางในต่างประเทศดังต่อไปนี้

3.2.1 มาตรฐานตามกฎหมายการประกอบธุรกิจรถโดยสารในกลุ่มสหภาพยุโรป¹⁴

สหภาพยุโรปได้แบ่งแยกการกำกับดูแลการขนส่งทางถนนออกเป็นการกำกับดูแลกิจการขนส่งสินค้าและกิจการขนส่งคนโดยสารอย่างชัดเจน โดยจัดแบ่งประเภทใบอนุญาตและการกำกับดูแลที่สำคัญออกเป็น ดังนี้ การประกอบกิจการขนส่งโดยสาร (Passenger Transportation) การประกอบกิจการขนส่งสินค้า (Freight Transportation) การประกอบธุรกิจขนส่งส่วนบุคคล (Own-Account Transportation) โดยในแต่ละประเภทอาจมีการแยกประเภทย่อยลงไปอีก เช่น การประกอบกิจการขนส่งคนโดยสารอาจแบ่งเป็นการขนส่งคนโดยสารประจำทาง (Fixed Route or Schedule Passenger Transportation) การขนส่งคนโดยสารไม่ประจำทาง (Non-Schedule Passenger Transportation) หรือการขนส่งคนโดยสารในเมืองแบบพิเศษ (Urban Special Transportation) เป็นต้น ซึ่งประเด็นที่ควรพิจารณาในเบื้องต้นก็คือ แนวทางการจัดแบ่งดังกล่าวข้างต้นเป็นการจัดแบ่ง โดยอิงตามลักษณะ วัตถุประสงค์ และรูปแบบของการควบคุมกำกับดูแลที่มีต่อแต่ละตลาดย่อยเป็นสำคัญ ทั้งนี้เนื่องจากการมีโครงสร้างตลาดย่อยที่มีลักษณะที่แตกต่างย่อมสื่อถึงรูปแบบและเนื้อหาของการควบคุมกำกับดูแลที่แตกต่างกันด้วยเช่น หากเป็นตลาดวิชาชีพ (Professional Market) หรือบริการที่รับจ้างหรือมีสินจ้างก็จะถูกกำกับดูแลอย่างวิชาชีพ และหาก เป็นบริการที่มีวัตถุประสงค์ทางสังคมหรือบริการสาธารณะก็จะถูกกำกับดูแลค่อนข้างเข้มงวด

การปฏิรูปการขนส่งทางถนนภายใต้กรอบสหภาพยุโรปในช่วงแรก คือการออก Directive of 23 July 1962 หรืออีกชื่อหนึ่งว่า “The First Council Directive” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดกรอบการเข้าสู่ตลาดของประเทศสมาชิก เพื่อให้กระทำโดยไม่ต้องขออนุญาตหรือถูกจำกัดโควตาและต่อมาได้มีการออกข้อระเบียบปฏิบัติ “Directive” อีกหลายฉบับตามมา ซึ่งทำให้เกิดปัญหาในการรวบรวมกฎระเบียบให้อยู่ในรูปแบบที่เหมาะสม จนกระทั่ง 26 มีนาคม คริสต์ศักราช 1992 สหภาพยุโรปจึงได้มีการออกข้อบังคับของสหภาพยุโรปที่ 881/92 (Council Regulation 881/92)

¹⁴ สถาบันขนส่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (2548). *โครงการศึกษาเพื่อกำหนดยุทธศาสตร์เชิงรุกในการเปิดเสรีทางการค้าบริการสาขาขนส่งทางบก*. รายงานวิจัย. หน้า 48.

ว่าด้วยการเข้าสู่ตลาดการบริการขนส่งทางถนนภายในสหภาพยุโรปทดแทนของเดิมที่มีอยู่ ซึ่งกฎระเบียบของสหภาพยุโรปที่ 881/92 (Council Regulation 881/92)¹⁵ นี้ได้กำหนดขึ้นเพื่อเป็นแนวทางในการเปิดเสรีการขนส่งทางถนน โดยที่ผู้ประกอบการที่จดทะเบียนของประเทศสมาชิกสามารถให้บริการข้ามประเทศได้ หากได้รับใบอนุญาตขนส่งระหว่างประเทศ (Community Authorization License) จะสามารถดำเนินการให้บริการได้โดยปราศจากข้อกำหนด

จนกระทั่งต่อมาก็ได้มีการปรับปรุง โดยวางหลักที่ให้อินุญาตผู้ประกอบการขนส่งของประเทศสมาชิกสามารถให้บริการขนส่งสินค้าในอีกประเทศหนึ่งได้ ซึ่งได้แก่กฎระเบียบของสหภาพยุโรป ที่ 3118/93 (Council Regulation 3118/93) แต่ทั้งนี้จะต้องอยู่ภายใต้ข้อบังคับของประเทศเจ้าบ้านในเรื่องต่างๆ เช่นระยะเวลาในการขับขี่และเวลาพักผ่อน

3.2.2 บรรทัดฐานทางด้านคุณภาพรถโดยสารในกลุ่มสหภาพยุโรป

1) ข้อกำหนดเกี่ยวกับการมีชื่อเสียงที่ดี (Requirements of Good Repute in Exercise of Business) ซึ่งผู้ประกอบการที่มีการฝ่าฝืนข้อกำหนดในการประกอบธุรกิจอาจจะถูกห้ามมิให้ดำเนินการให้บริการต่อไป ตัวอย่างของข้อกำหนดในเรื่องการมีชื่อเสียงที่ดี ได้แก่ ผู้ประกอบการต้องไม่เคยต้องโทษคดีอาญาร้ายแรงมาก่อน หรือ ไม่เคยถูกลงโทษในการประกอบวิชาชีพขนส่งทางถนนมาก่อน เช่น การฝ่าฝืนข้อกำหนดเกี่ยวกับการจ่ายเงิน หรือจัดจ้างที่เกี่ยวกับความสามารถทางด้านวิชาชีพ ระยะเวลาในการขับรถและพักผ่อน น้าหนักของยานพาหนะข้อกำหนดเกี่ยวกับความปลอดภัย เป็นต้น ทั้งนี้ เงื่อนไขชื่อเสียงที่ดีนี้จะใช้บังคับกับบุคคลที่บริหารจัดการกิจการขนส่งทางถนน และผู้ประกอบการมีความจำเป็นที่จะต้องดำรงไว้ซึ่งเงื่อนไขของชื่อเสียงที่ดี ควบเท่าที่ตนเองยังคงให้บริการอยู่

2) การกำหนดให้มีเงินทุนสำรองขั้นต่ำ (Minimum Financial Standing) ในการประกอบธุรกิจโดยกำหนดให้ผู้ประกอบการจะต้องสำรองเงินทุนขั้นต่ำตามที่กฎหมายกำหนดไว้ตลอดระยะเวลาที่ยังประกอบธุรกิจอยู่ ซึ่งมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อให้ผู้ประกอบการมีเงินทุนที่จะดำเนินการให้บริการและบำรุงรักษายานพาหนะให้มีคุณภาพดี และปลอดภัยอยู่เสมอซึ่งข้อระเบียบ ปฏิบัติที่ 98/76 (Directive 98/76) กำหนดทุนจดทะเบียนและทุนสำรองไว้ 9,000 เหยียญูโรสำหรับรถยนต์หนึ่งคัน และอีก 5,000 เหยียญูโร สำหรับรถยนต์คันต่อไปๆ เงื่อนไขด้านเงินประกันนี้ ผู้ประกอบการต้องมีทุนสำรองอยู่ตลอดระยะเวลาประกอบกิจการ

¹⁵ Council Regulation (EEC)No.881/92 on access to the market in the csriage of goods by road within the Community to or from the territory of Member State or passing across the territory of one or more Member States. อ้างอิงใน สถาบันจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 14. หน้า 9-11.

3) การมีคุณสมบัติเหมาะสมในการประกอบอาชีพ (Professional Competence) ซึ่งกำหนดให้มีการทดสอบทางด้านข้อเขียน (Written Examination) หรืออาจทดสอบแบบปากเปล่า (Oral Examination) อีกชั้นหนึ่ง ทั้งนี้ผู้ขอรับใบอนุญาตอาจใช้หลักฐานว่าตนเองมีประสบการณ์ ด้านวิชาชีพนี้มาแล้วอย่างน้อยห้าปีทดแทนการสอบข้อเขียนก็ได้ อนึ่งเงื่อนไขในเรื่องการมีคุณสมบัติที่เหมาะสมในการประกอบวิชาชีพ

การฝึกอบรมวิชาชีพผู้ขับขี่ (Professional Training) อยู่ภายใต้ข้อระเบียบปฏิบัติที่ 76/9/EEC (Directive 7691/EEC) ว่าด้วยข้อกำหนดขั้นต่ำของการฝึกอบรมผู้ขับขี่รถยนต์เพื่อการขนส่งบางประเภท และข้อระเบียบปฏิบัติที่ 9/439/EEC (Directive 91/439/EEC) ว่าด้วยใบอนุญาตขับขี่¹⁶ ซึ่งกำหนดกรอบกฎระเบียบร่วมสำหรับประเทศสมาชิก อาทิ รูปแบบของใบอนุญาตขับขี่ แบบ “Community” ประเภทของใบอนุญาตขับขี่ เงื่อนไขและกระบวนการออกและต่ออายุใบอนุญาต มาตรฐานขั้นต่ำของความเหมาะสมทางร่างกายและจิตใจ ความเท่าเทียมระหว่างประเทศขับขี่¹⁷ และอายุขั้นต่ำของผู้ขอใบอนุญาตขับขี่ เป็นต้น

ภายใต้ระบบกฎหมายของยุโรป มีข้อระเบียบปฏิบัติ (Directive) ถือเป็นเพียงการกำหนดหลักการพื้นฐานระหว่างประเทศ เพื่อให้ประเทศสมาชิกรับไปปฏิบัติ โดยประเทศสมาชิกอาจมีแนวทางปฏิบัติที่แตกต่างกันในรายละเอียดบางประเด็นก็ได้ แต่ต้องไม่ขัดกับหลักการพื้นฐาน หรือแนวทางข้อระเบียบปฏิบัติ (Directive) กำหนดไว้ โดยข้อระเบียบปฏิบัติ (Directive) ฉบับใหม่ที่วางหลักการพื้นฐานร่วมกันเกี่ยวกับการฝึกอบรมผู้ประกอบวิชาชีพขับขี่ตามระบบวิชาชีพ โดยมุ่งเน้นให้มีการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่องสำหรับผู้ประกอบอาชีพขับขี่ยานพาหนะทุกประเภท โดยขอบเขตการฝึกอบรมจะต้องครอบคลุมเรื่องต่างๆ ดังนี้คือ การฝึกอบรมขั้นสูงในเรื่องการขับขี่ที่มีพื้นฐานอยู่บนกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย การปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆ ความรู้ในเรื่องสุขภาพ ความปลอดภัย การให้บริการ

3.2.3 มาตรฐานชั่วโมงการทำงานและเวลาพักของพนักงานขับรถโดยสารในสหภาพยุโรป

สำหรับการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยทางถนน ประเทศในสหภาพยุโรปได้ให้ความสำคัญ โดยเฉพาะในด้านการกำกับดูแลกิจกรรมขนส่งทางถนนเนื่องจากเห็นว่าการให้บริการ

¹⁶ Council Directive 91/439/EE com driving licenses. อ้างอิงใน สถาบันจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 14. หน้า 12-13.

¹⁷ Commission Decision 2000/275/EC, published April 2000 and Commission Decision 2002/256 rectifying Decision 2000/275/EC. อ้างอิงใน สถาบันจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 14. หน้า 14-15.

ด้านขนส่งทางถนนมีลักษณะที่อาจก่อให้เกิดความเสี่ยงและรบกวนผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่น คนเดินถนนหรือแม้กระทั่งผู้อาศัยอยู่ในละแวกใกล้เคียง หรืออาจก่อให้เกิดผลเสียหายต่อ สิ่งแวดล้อมที่อาจส่งผลกระทบต่อภายนอก (Externality Effect) จึงได้มีการกำหนดนโยบายขึ้น ซึ่งได้แก่

1) นโยบายที่เกี่ยวกับการดูแลความปลอดภัย

2) นโยบายที่เกี่ยวกับคุณสมบัติทางวิชาชีพ ใบอนุญาตและการฝึกอบรมผู้ขับขี่ ซึ่ง สหภาพยุโรป ได้มีการออกกฎหมายที่ชื่อว่า กฎระเบียบของสหภาพยุโรป (EEC) ที่ 3820/85 (Council Regulation (EEC) No. 3820/85) ที่กำหนดกรอบระยะเวลาปฏิบัติของแรงงานที่ทำหน้าที่ในการขับรถขนส่งบรรทุกและเวลาหยุดพัก ได้แก่

ก. เวลาขับรถ ระยะเวลาขับรถจะต้องไม่เกินเก้าชั่วโมง อาจขยายเวลาเป็นสิบชั่วโมงได้สองครั้งในหนึ่งสัปดาห์ทุกสองสัปดาห์ (Fortnight) เวลาขับรถทั้งหมดต้องไม่เกินเก้าชั่วโมงไม่ว่าจะขับรถในระหว่างเวลาพัก หรือในเวลาพักประจำวัน และในเวลาพักประจำ

ข. เวลาหยุดพักและเวลาพัก (Break and Rest Periods) เมื่อขับรถเป็นเวลาสี่ชั่วโมงครึ่งแล้วคนขับรถต้องหยุดพักอย่างน้อยสี่สิบห้านาที เว้นแต่ว่าคนขับเริ่มต้นเวลาพักเวลาหยุดพักอาจแบ่งเป็นช่วงๆ อย่างน้อยช่วงละสิบห้านาทีตลอดเวลาขับรถระหว่างเวลาพักคนขับอาจไม่ต้องทำงานอื่น และด้วยวัตถุประสงค์ของมาตรานี้เวลารอคอยและเวลาที่อยู่ในรถแต่ไม่ได้ขับรถไม่ถือว่าเป็นการทำงานอื่นเวลาหยุดพักตามมาตรานี้ไม่ถือเป็นเวลาพักประจำวัน

ทุกยี่สิบสี่ชั่วโมงคนขับรถจะต้องมีเวลาพักอย่างน้อยสิบเอ็ดชั่วโมงต่อเนื่อง ซึ่งอาจลดเหลือเวลาพักเก้าชั่วโมงต่อเนื่องได้แต่ไม่เกินสามครั้งต่อสัปดาห์ ภายในเงื่อนไขว่าจะได้รับการชดเชยเวลาพักที่เหมาะสมก่อนสิ้นสุดสัปดาห์ถัดมา ในวันที่ไม่ได้ลดเวลาพักดังกล่าวคนขับอาจแบ่งเวลาพักออกเป็นสองถึงสามช่วงในระหว่างเวลาที่ยี่สิบสี่ชั่วโมง ช่วงละอย่างน้อยแปดชั่วโมงติดต่อกันซึ่งในกรณีเช่นนี้ต้องมีเวลาพักรวมอาจจะเพิ่มขึ้นเป็นสิบสองชั่วโมงเป็นอย่างน้อย การลดเวลาพักนี้ต้องได้รับการชดเชยด้วยเวลาพักที่มีช่วงระยะเวลาเท่าเทียมกัน ก่อนสิ้นสัปดาห์ที่สามที่ตามมานับจากสัปดาห์ที่ลดเวลาพัก

เวลาพักใดที่ถือเป็นการชดเชยการลดเวลาพักประจำ และหรือประจำสัปดาห์เวลาพักนี้จะต้องรวมกับเวลาพักอื่นอย่างน้อยแปดชั่วโมง และต้องอนุญาตให้พักได้ตามความประสงค์ของคนขับ ณ สถานที่จอดรถ หรือฐานที่ตั้งของคนขับ คนขับรถอาจใช้เวลาพักประจำวันอยู่ในรถตามความเหมาะสมได้”

3.2.4 มาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในสหภาพยุโรป

ในสหภาพยุโรปมีการฝึกอบรมและประกาศนียบัตรทางวิชาชีพ (Certificate of Professional Competence) ได้มีการออกคำสั่งที่ประชุมสภาว่าด้วยเรื่องระดับการฝึกอบรมคนขับรถ

ขนส่งขั้นต่ำของสหภาพยุโรป ลงวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 1976 โดยกำหนดให้คนขับรถเพื่อการบรรทุกสินค้าที่มีน้ำหนักเกินกว่า 7.5 เมตริกตัน ซึ่งบังคับใช้ตามระเบียบนี้ถ้าคนขับมีอายุไม่ถึงยี่สิบเอ็ดปี คนขับรถนั้นจะต้องได้รับประกาศนียบัตรทางวิชาชีพ (Certificate of Professional Competence) ซึ่งออกโดยหน่วยงานของรัฐเพื่อเป็นการยืนยันว่าคนขับรถนั้นได้ผ่านการฝึกอบรมการขับรถเพื่อบรรทุกสินค้าทางถนนแล้ว โดยการฝึกอบรมทางวิชาชีพครอบคลุมหัวข้อดังต่อไปนี้ สามารถนับเป็นการฝึกอบรมสำหรับคนขับรถขั้นต่ำ เพื่อให้ได้ประกาศนียบัตรทางวิชาชีพด้านการขับรถอย่างน้อยวิชาที่อบรมต้องครอบคลุมถึงหัวข้อต่างๆ ดังต่อไปนี้

1) ความรู้ด้าน โครงสร้างและองค์ประกอบสำคัญของรถ (Construction and Main Component Parts) โครงสร้างและหน้าที่ การเผาไหม้ภายในเครื่องยนต์ ได้แก่ ระบบเผาไหม้ ระบบส่งกำลัง (เช่น คลัชและเกียร์ เป็นต้น) ความรู้ทั่วไปเรื่องน้ำมันหล่อลื่น การป้องกันการแข็งตัวเป็นน้ำแข็ง การปลอดภัยในการเคลื่อนย้ายและการเปลี่ยนยางรถยนต์ ความรู้เรื่องโครงสร้างการติดตั้งและการดูแลรักษาอย่างถูกวิธี ความรู้เรื่องประเภท การทำงาน อะไหล่ที่สำคัญ การเชื่อมโยงการใช้และการดูแลเบรกประจำวัน และความรู้เรื่องอุปกรณ์เชื่อมต่อ ความรู้ที่สามารถระบุได้ถึงอาการที่รถเสีย ความรู้เรื่องการซ่อมแซมเล็กๆ น้อยๆ ด้วยเครื่องมือที่ถูกต้อง ความรู้ทั่วไปเรื่อง การบำรุงรักษาปกป้องรถและการซ่อมแซมที่จำเป็น

2) ความรู้ทั่วไปเรื่องกระบวนการจัดการและการขนส่ง ได้แก่ ความสามารถในการอ่านแผนที่และความรู้เรื่องเส้นทางและภูมิประเทศ ความรู้เรื่องการใช้รถอย่างประหยัด ขั้นตอนการจัดการเรื่องประกันภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์อื่นๆ เช่น การเกิดเพลิงไหม้ ความรู้เรื่องกฎระเบียบ ข้อบังคับ ที่บังคับใช้กับรถขนส่งแต่ละประเภทที่เกี่ยวข้อง ขนส่งสินค้าหรือขนส่งผู้โดยสาร

3.3 มาตรฐานตามกฎหมายในการประกอบธุรกิจรถโดยสารในประเทศออสเตรเลีย

ประเทศออสเตรเลียนั้น การกำกับดูแลและควบคุมการขนส่งทางถนนอยู่ในความรับผิดชอบของมลรัฐและดินแดน (States and Territories) เป็นส่วนใหญ่ โดยรัฐบาลกลางมีบทบาทในส่วนการประสานงานและกำหนดนโยบายระดับชาติ ซึ่งแต่ละมลรัฐและดินแดนต่างก็ตรากฎหมายและออกระเบียบต่างๆ เกี่ยวกับการขนส่งทางถนนของตนเอง เช่น กฎการใช้ถนนมาตรฐานขยวดยาน และการออกใบอนุญาตขับขี่ เป็นต้น ได้มีการก่อตั้งองค์การอิสระชื่อ “National Transport Commission (NTC)” ซึ่งนอกจากจะรับผิดชอบทางถนนแล้วยังต้องดูแลการขนส่งทางรถไฟและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Intermodal) โดยรายงานต่อคณะรัฐมนตรีด้าน

การขนส่งของมลรัฐและดินแดนผ่านองค์กร “Australian Transport Council” โดย NTC ได้มีบทบาทในการกำหนดกฎเกณฑ์เพื่อเป็นกรอบให้การกำกับดูแลในมลรัฐต่างๆ¹⁸ มีความสอดคล้องเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ด้วยการนำเสนอแม่แบบกฎหมาย (Template) เพื่อให้แต่ละมลรัฐนำไปดัดแปลงใช้เอง NTC ยังมีบทบาทดูแลความปลอดภัยในการประกอบธุรกิจการขนส่งทางบก ซึ่งรวมถึงการกำกับดูแลเกี่ยวกับมาตรฐานการออกแบบรถโดยสาร ได้แก่ มาตรฐานการออกแบบตัวรถ (Australian Design Rules) มาตรฐานความปลอดภัย อุปกรณ์เสริมความปลอดภัย เป็นต้น และการกำกับดูแลเกี่ยวกับการดำเนินการ คือกฎหมายเกี่ยวกับชั่วโมงการขับขี่รถโดยสาร (National Bus Driving Hours Laws) มาตรฐานแห่งชาติเกี่ยวกับสุขภาพของพนักงานขับรถโดยสาร (National Medical Standards for Drivers) เป็นต้น องค์กร NTC มีเป้าหมายเพื่อผลักดันให้เกิดมาตรฐานและการปฏิรูป ในประเด็นต่อไปนี้ การปฏิรูปด้านความปลอดภัย ประกอบด้วย ระเบียบในการใช้ถนน มาตรฐาน ยวดยาน การกำหนดระยะเวลาในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถ การควบคุมการขนส่งวัตถุอันตราย และการควบคุมการออกใบอนุญาตขับขี่ การปฏิรูปด้านประสิทธิภาพ ประกอบด้วย ระเบียบเกี่ยวกับน้ำหนัก การจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถขนาดใหญ่ และการจดทะเบียนยวดยานการปฏิรูปด้านการบังคับใช้กฎหมาย ประกอบด้วย การนำระบบของห่วงโซ่ความรับผิดชอบ (Chain of Responsibility) มาใช้ การรับรองสภาพของยวดยาน และมาตรการลงโทษบนฐานของผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น การปฏิรูปด้านสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย การกำหนดมาตรฐานไอเสียที่เข้มงวดขึ้น มาตรฐานเกี่ยวกับเชื้อเพลิงสะอาด และการลดมลภาวะจากเสียงและในขณะนี้ก็ได้พยายาม ดำเนินการปฏิรูปอุตสาหกรรมการขนส่งทางถนน ในด้านอื่นๆ เพิ่มเติม เพื่อให้เกิดการปรับปรุงที่สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล การทบทวนปัญหาการอ่อนล้าและความปลอดภัยของพนักงาน ขับขี่ การทบทวนการบังคับให้รถขนาดใหญ่ปฏิบัติตามกฎหมาย เช่นความเข้มงวดในการตรวจจับ บรรทุกน้ำหนักเกิน เป็นต้น การใช้แนวทางกำกับดูแลบนมาตรฐานของสมรรถนะของยวดยาน (Performance-Based Standards) ในการกำกับและควบคุมยวดยานขนาดใหญ่

เป็นที่น่าสนใจว่า การปฏิรูป การกำกับดูแลการขนส่งในประเทศออสเตรเลียดำเนินการ อย่างครอบคลุมเป็นระบบ และมีทิศทางที่ชัดเจน ซึ่งเป็นการสรุปบทบาทการดำเนินงานขององค์กร NTC (หรือ NRTC) ตามแผนการปฏิรูปการขนส่งแห่งชาติฉบับที่ 1¹⁹

¹⁸ สถาบันขนส่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 14. หน้า 4-58.

¹⁹ The first National Transport Regulatory Reform Work Programme, Australian Transport Council (ATC) Approved May 2003. อ้างอิงใน สถาบันจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 14. หน้า 4-60.

3.3.1 มาตรฐานการออกแบบตัวรถโดยสารในประเทศออสเตรเลีย

มาตรการออกแบบตัวรถ (Australian Design Rules: ADR) มีการกำหนดมาตรฐานการออกแบบรถโดยสารกำหนดมาตรฐานความปลอดภัย อุปกรณ์เสริมความปลอดภัย ซึ่งใน Australian Design Rules ยังได้กำหนดมาตรฐานความแข็งแรงของตัวโครงสร้างตัวถังรถในกรณีรถพลิกคว่ำเพื่อให้ผู้โดยสารสามารถมีชีวิตรอดได้ 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 ตามข้อกำหนดดังกล่าวในการ ขออนุญาต (Application for Approval) การขอความเห็นชอบของประเภทยานพาหนะเกี่ยวกับ ความแข็งแรงจะต้องส่งจากผู้ผลิตหรือโดยตัวแทนที่ได้รับรองของฝ่ายบริหาร จะมีเอกสาร และ โดยรายการต่อไปนี้ ข้อมูลระบบหลัก และพารามิเตอร์ของชนิดรถ หรือกลุ่มของประเภทยานพาหนะ วาดรูปแบบโดยทั่วไปของชนิดยานพาหนะและการจัดการภายในที่มีขนาดใหญ่ สำหรับที่นั่งที่มีไว้บริการผู้โดยสารต้องชัดเจน และตำแหน่งในยานพาหนะจะต้องมีมิติอย่างถูกต้อง และส่วนตำแหน่งแน่นนอนของแกนกลางรถ ศูนย์ถ่วงพร้อมทั้งรายงานการวัดเพื่อตรวจสอบตำแหน่งศูนย์กลางของมวลที่มั่นคงของรถ ในพื้นที่ส่วนที่เหลือของรถที่กำหนด โดยการสร้างระนาบ ขวางแนวตั้งภายในรถที่มีบริเวณโดย ADR 59/00 ได้กำหนดรายละเอียดของที่นั่งของผู้โดยสาร และได้กำหนดพื้นที่ส่วนที่เหลือ โดยที่ผู้ผลิตอาจกำหนดพื้นที่เหลือมากกว่าจำเป็นสำหรับการจัดที่นั่งที่กำหนดเพื่อจำลองกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ 59/00 (Omnibus Rollover Strength) ความแข็งแรงของตัวรถเมื่อพลิกคว่ำมาตรฐานที่กำหนดความแข็งแรงของโครงสร้างตัวรถในกรณีที่รถพลิกคว่ำเพื่อให้ผู้โดยสารสามารถมีชีวิตรอดได้ ความแข็งแรงเมื่อรถพลิกคว่ำและสำหรับการป้องกัน ผู้โดยสารในรถบัสซึ่งได้กำหนดไว้ใน ADR 68/00 (Occupant Protection in Buses) การป้องกัน ผู้โดยสารในรถบัสโดยได้มีการกำหนดมาตรฐานความแข็งแรงของที่นั่ง (Seat Strength) ความแข็งแรงของการยึดที่นั่งกับพื้นรถ (Seat anchorage Strength) การติดตั้งเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง และอุปกรณ์สำหรับยึดเด็ก (Child restraint anchor fittings) อย่างน้อยใน 6 ที่นั่งและการป้องกันการกระแทกของผู้โดยสารกับด้านหลังของที่นั่ง โดยรถโดยสารจะต้องติดตั้งที่นั่งที่ได้มาตรฐาน

3.3.2 มาตรฐานการควบคุมชั่วโมงการขับรถโดยสารในประเทศออสเตรเลีย

National Transport Commission (NTC) ได้ให้ความสำคัญ โดยมีการกำหนดหน้าที่พิเศษสำหรับบุคคลที่อยู่ในกลุ่มการขนส่งซึ่งเป็นไปตามระเบียบในเรื่องที่เกี่ยวกับชั่วโมงการขับรถแห่งชาติ (National Driving Hours Regulation) โดยกำหนดหน้าที่พิเศษสำหรับนายจ้างและบุคคลที่

เกี่ยวข้องกับกลุ่มการขนส่งว่า ถ้านายจ้างรู้หรือควรจะรู้ว่าการขับรถนั้นคนขับจะต้องยอมขับ ในระยะเวลาที่เกินกว่ากฎหมายกำหนด การใช้แรงงานขับรถจะต้องปฏิบัติในเรื่องชั่วโมงการทำงาน การทำงานอื่น ข้อกำหนดเรื่องการพักตามระเบียบ โดยคำนึงถึงความหมายในเรื่องของการขนส่ง ได้แก่ “เวลาขับรถ (Driving Time)” หมายถึง เวลาที่คนขับใช้ไปในการนั่งขับรถของรถโดยสารและรถบรรทุกหนักซึ่งรวมถึงเวลาที่ขับรถคนเดียว หรือสองคน การพัก คือ เวลาช่วงที่ไม่ขับรถหรือทำงานอื่นอย่างน้อยช่วงละสิบห้านาที ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้ มาตรการป้องกันการจัดการความอ่อนล้าของคนขับ การทำงานอื่นและการพัก

3.3.3 มาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุโดยสารในประเทศออสเตรเลีย

ประเทศออสเตรเลียให้ความสำคัญกับการป้องกันอุบัติเหตุ โดยการกำกับดูแลรถขนส่งผู้โดยสารให้อยู่ในความดูแลของรัฐบาลกลาง โดยมีข้อบังคับ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดมาตรฐานขั้นต่ำทางด้านบริการ โดยมีข้อจำกัดเกี่ยวกับอายุรถ หลักสูตรการอบรมภาคบังคับ เป็นต้น และผู้ประกอบการธุรกิจที่ขนส่งผู้โดยสารต้องมีความพร้อมที่จะดำเนินการได้อย่างปลอดภัย โดยเฉพาะการจัดการเรื่องความอ่อนล้าในการขับรถ ได้มีมาตรการเพื่อกำหนดแนวทางการจัดการความอ่อนล้า

การจัดการความอ่อนล้าในการขับรถ การทำงานอื่นและเวลาพัก (รัฐนิวเซาท์เวลส์) ถือว่าความอ่อนล้าเป็นสัญญาณของความเสี่ยงที่อาจทำให้เกิดอันตราย ไม่เพียงแต่คนขับเองแต่รวมถึงผู้ใช้งานคนอื่นๆ ในการรักษาความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนคนขับรถโดยสารจะได้รับอนุญาตให้ทำงาน และทำงานอื่นภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้เท่านั้น และให้มีระยะเวลาพัก ขั้นต่ำซึ่งตามระเบียบการขับรถได้กำหนดระยะเวลาขับรถตามกฎหมาย การจำกัดเวลาการทำงานก็เหมือนกับการจำกัดความเร็ว เพราะหมายถึงเวลาทำงานมากที่สุดที่คนขับยังอยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ นั่นคือคนขับยังรู้สึกตื่นและระมัดระวัง ถ้ามีเหตุที่ทำให้อ่อนล้า เช่นการนอนไม่เพียงพอในคืนก่อนคนขับก็จะต้องไม่พยายามขับตามระยะเวลาสูงตามที่กำหนด คนขับต้องพักในระยะเวลาอย่างน้อยสุดตามที่กฎหมายกำหนดแม้ว่าจะรู้สึกตื่นและรู้สึกไม่อ่อนเพลียก็ตาม ดังนั้นคนขับต้องเตรียมตัวพักเพิ่มเติมระหว่างเวลาใดเวลาหนึ่งในเวลาที่เดินทางถ้ารู้สึกเหนื่อยให้หยุดพักและนอนพัก

ประเทศออสเตรเลีย ได้ให้ความสำคัญกับความอ่อนล้าของคนขับ โดยมีการยกขึ้นเป็นประเด็นถกเถียงในเรื่องสุขภาพทางอาชีพและความปลอดภัย โดยพระราชบัญญัติเรื่องสุขภาพทางอาชีพและความปลอดภัย ปีคริสต์ศักราช 1983 ได้กำหนดความรับผิดชอบของนายจ้างในเรื่องหลักประกันด้านสุขภาพ ความปลอดภัยและสวัสดิการในสถานที่ทำงาน การมีหน้าที่ดูแลจึงเป็นเรื่องของทุกๆ คนในสถานที่ทำงาน ที่จะต้องตระหนักถึงอันตรายที่เกิดขึ้น และการป้องกันอุบัติเหตุ

การบาดเจ็บในที่ทำงาน ตามพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดโทษขั้นรุนแรงหลายอย่างสำหรับนายจ้างที่ไม่สามารถปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ได้

แนวทางของระบบการรักษาความปลอดภัยในสถานที่ทำงานของนายจ้างจะต้องสอดคล้อง กับระเบียบเรื่องชั่วโมงการขับรถแห่งชาติ (National Bus Driving Hours Regulation) ซึ่งระเบียบนี้ บัญญัติขึ้นเพื่อจำกัดเวลาในการขับรถ และเวลาในการพักผ่อน การจำกัดนี้เป็นการจัดสมดุลให้กับการใช้รถบนท้องถนน ได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการจัดการความอ่อนล้า การปฏิบัติตามและการบังคับใช้กฎหมายการจำกัดเวลาขับรถไม่ได้เป็นเครื่องรับประกันว่า คนขับรถจะไม่อ่อนล้าในทุกๆสถานการณ์จึงเป็นเรื่องสำคัญที่นายจ้างและคนขับจะต้องปฏิบัติตามหลักการที่กำหนดไว้ และจะต้องฝึกปฏิบัติในการบริหารจัดการความอ่อนล้าในระยะเวลาขับรถที่จำกัดไว้ นั้นเพื่อเป็นเครื่องยืนยันได้ว่า ได้ทำหน้าที่ในการรักษาความปลอดภัยในสถานที่ทำงาน

แนวทางนี้พัฒนาให้เป็นทางเลือกเพื่อเป็นเกณฑ์เรื่องชั่วโมงการขับรถที่ได้มาตรฐาน การเข้าสู่ระบบนี้นายจ้างและพนักงานขับรถต้องเสนอวิธีการที่ดีกว่าในการจัดการกับความอ่อนล้าของคนขับรถซึ่งรวมถึงการตรวจสุขภาพเป็นประจำ การอบรมเรื่องการบริหารความอ่อนล้าและข้อผูกพันของนายจ้างที่ชัดเจน