บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การขนส่งโดยรถโดยสารสาธารณะหรือรถโดยสารประจำทางเป็นปัจจัยสำคัญในการดำรงชีวิตของคนส่วนใหญ่ในสังคมโดยเฉพาะชนชั้นกลาง ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล หรือการเดินทางระหว่างจังหวัด เนื่องจากเป็นรถโดยสารที่ให้บริการในด้านการเดินทางไปทั่วประเทศ ที่มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่ไม่สูงมาก

ทั้งนี้การให้บริการขนส่งโดยรถโดยสารประจำทาง ถือเป็นการบริการสาธารณะ (Public service) ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลดำเนินการโดยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ[1] (Bangkok Mass Transit Authority - BMTA) ซึ่งเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณูปโภค สังกัดกระทรวงคมนาคม จัดตั้งขึ้นโดย พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พุทธศักราช 2519 มีหน้าที่จัดบริการรถโดยสารประจำทาง เพื่อรับส่งประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดนครปฐม จังหวัดสมุทรปราการ และจังหวัดสมุทรสาคร รวม 108 เส้นทาง รวมไปถึงการให้เอกชนร่วมดำเนินการในรูป รถร่วมบริการ ได้แก่ รถธรรมดาและรถปรับอากาศ รถประจำทางขนาดเล็ก (Mini Bus) และรถตู้โดยสารปรับอากาศ ส่วนการเดินทางระหว่างจังหวัด บริษัท ขนส่ง จำกัด ซึ่งเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณูปโภค สังกัดกระทรวงคมนาคมเช่นเดียวกัน มีหน้าที่ในการดำเนินการด้านการบริการขนส่งผู้โดยสารโดยรถประจำทาง ระหว่างกรุงเทพมหานคร ไปยังจังหวัดต่าง ๆ ทั้งระหว่างจังหวัดและภายในจังหวัด รวมถึงให้เอกชนเข้ามามีส่วนดำเนินการในรูปของรถร่วมเอกชน บริษัทขนส่งจำกัด ทำหน้าที่เป็นแกนกลางในการจัดระเบียบการเดินรถทั้งของบริษัทเองและรถร่วมให้เป็นระเบียบ[2]

---

[1] องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2557). ***ประวัติขสมก.*** (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: http://www.bmta.co.th/th/index.php. [19 สิงหาคม 2557]

[2] บริษัท ขนส่ง จำกัด. (2555). ***คู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี ของ บริษัท ขนส่ง จำกัด.*** กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์สำนักนายกรัฐมนตรี. หน้า 5 – 6.

โดยที่การประกอบธุรกิจขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางเกี่ยวข้องกับชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของประชาชนทั่วไป จึงเป็นธุรกิจที่ต้องควบคุมกำกับโดยรัฐ ดังจะเห็นว่ามีหน่วยงานของรัฐเข้ามาเกี่ยวข้องหลายหน่วยงาน กล่าวคือ

1) กรมการขนส่งทางบก ทำหน้าที่ออกใบอนุญาตขับขี่รถโดยสาร ธุรกิจขนส่งกำหนดมาตรฐานรถโดยสารรวมไปถึงการตรวจสภาพรถโดยสารภายใต้พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

2) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ทำหน้าที่จัดการเดินรถโดยสารในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งจัดระเบียบการเดินรถของรถร่วมบริการ

3) บริษัท ขนส่ง จำกัด ทำหน้าที่จัดการเดินรถโดยสารในต่างจังหวัดรวมทั้งจัดระเบียบการเดินรถของรถร่วมบริการภายใต้ระเบียบรถร่วม บริษัทขนส่ง จำกัด พ.ศ.2547

4) สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค (สคบ.) เป็นส่วนราชการระดับกรม สังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ทำหน้าที่คุ้มครองผู้โดยสารให้ได้รับความปลอดภัยและเป็นธรรมจากการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง โดยไม่ถูกเอารัดเอาเปรียบจากผู้ประกอบธุรกิจ เช่น เก็บค่าโดยสารเกินราคา ไม่ส่งผู้โดยสารถึงสถานีขนส่งหลักต่างๆ เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจะมีหน่วยงานราชการหลายหน่วยงานกำกับดูแลและให้ความคุ้มครองผู้โดยสารรถโดยสารประจำทางก็ตาม แต่ก็ยังปรากฏว่าสิทธิของผู้โดยสารรถโดยสารประจำทางในปัจจุบันยังไม่ได้รับการคุ้มครองอย่างเพียงพอ ดังจะเห็นได้ ดังต่อไปนี้

ประการแรก ปัญหาการคุ้มครองสิทธิก่อนเลือกใช้บริการรถโดยสารประจำทาง

1) ผู้โดยสารมีสิทธิที่จะได้รับรู้ข้อมูลข่าวสารรวมทั้งคำพรรณนาคุณภาพเกี่ยวกับบริการรถโดยสาร รวมทั้งความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยที่ถูกต้องเป็นจริง เช่น โฆษณาว่าที่นั่งโดยสารเป็นที่นั่งที่สามารถนวดได้และปรับเอนได้และมีการเก็บค่าธรรมเนียมรวมเข้ากับค่าโดยสาร แต่ปรากฏว่าที่นั่งดังกล่าวเสียใช้การไม่ได้ เป็นต้น[3]

2) ผู้โดยสารมีสิทธิที่จะได้รับความเป็นธรรมในด้านสัญญา และค่าบริการ การห้ามไม่ให้ผู้ให้บริการเรียกเก็บค่าโดยสารเกินกว่าที่ทางการกำหนด ดังจะเห็นได้ว่าผู้ให้บริการโดยเฉพาะรถ

---

[3] สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค. (2557). ***สิทธิผู้บริโภครประการ*** (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: http://www.ocpb.go.th/ewt_news.php?nid=142&filename=index [19 สิงหาคม 2557]

ร่วมบริการกับบริษัท ขนส่ง จำกัด มักจะเรียกค่าโดยสารเกินกว่าที่กำหนดในช่วงเทศกาลซึ่งประชาชนมักจะเดินกันมาก[4]

ประการที่สอง ปัญหาการคุ้มครองสิทธิขณะใช้บริการ

1) การที่ผู้โดยสารไม่ได้รับความปลอดภัยจากการใช้บริการรถโดยสาร[5] โดยเฉพาะอย่างยิ่ง รถตู้โดยสารและรถทัวร์ 2 ชั้นซึ่งไม่มีมาตรฐานด้านความปลอดภัยตามหลักวิชาการจนถึงกับมีข้อเสนอให้ยกเลิกรวมถึงรถโดยสารที่มีสภาพเก่าเกินกว่า 20 ปี และติดตั้งก๊าซ CNGก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้โดยสารและเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ดังจะเห็นได้จากสถิติอุบัติเหตุจากรถโดยสารประจำทางขนาดใหญ่[6] ของกองกฎหมาย บริษัทขนส่ง จำกัด พบว่าในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2542-2551 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับรถโดยสารประจำทางขนาดใหญ่ที่อยู่ในการกำกับของบริษัทขนส่งเกิดขึ้นจำนวน 4,166 ครั้ง มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุเกิดขึ้นจำนวน 1,455 ราย และบาดเจ็บจำนวน 9,487 ราย นอกจากนี้ ผู้ขับขี่รถโดยสารในช่วงเทศกาลต้องมักอยู่ในสภาพอ่อนล้า ไม่เมาสุราหรือเสพยาเสพติด เป็นเหตุให้มีการขับรถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว[7]

2) การที่ผู้โดยสารรถประจำทางไม่ได้รับการบริการที่มีคุณภาพ[8] มาตรฐานจากพนักงานประจำรถจนมีการร้องเรียนเป็นจำนวนมาก ไม่ว่าจะเป็นพฤติกรรมการขับขี่รถที่ไม่ปลอดภัยการใช้กริยา วาจาไม่สุภาพ หรือแสดงกิริยาอื่นใดที่เป็นการไม่ให้เกียรติผู้โดยสารเช่นสูบบุหรี่ คุยกัน หรือส่งเสียงรบกวนก่อความเดือดร้อนรำคาญในขณะให้บริการ

ประการที่สาม ปัญหาการเลือกปฏิบัติต่อผู้พิการ

---

[4] สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค. (2557). ***สิทธิผู้โดยสารรถประจำทาง.*** หนังสือพิมพ์ผู้จัดการ, หน้า 1.

[5] คณะทำงานการพัฒนาคุณภาพชีวิต สาธารณสุขและคุ้มครองผู้บริโภค สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2556). ***ความปลอดภัยในการใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะ.*** กรุงเทพฯ: แผนงานพัฒนาวิชาการและกลไกคุ้มครองผู้บริโภคด้านสุขภาพ(คคส.). หน้า 12.

[6] กฤษณ์ เจ็ดวรรณะและคณะ. (2554). ***รายงานการวิจัยฉบับสมบูรณ์โครงการศึกษาลักษณะการชนและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุของรถโดยสารประจำทางขนาดใหญ่ระหว่างจังหวัดประเภทรุนแรง.*** มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนคร. หน้า 1.

[7] คณะกรรมาธิการการคมนาคมวุฒิสภา. (2553). ***รายงานการพิจารณาศึกษาการ บำรุงรักษารถยนต์โดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง.*** เอกสารอัดสำเนา. หน้า 1-2.

[8] ASTVผู้จัดการออนไลน์. (2557). ***ขสมก.เล่นบทเข้ม! คุมประพฤติคนขับ-กระเป๋ารถเมล์จัดสายตรวจจับใน 1 ชม.หลังถูกร้องเรียน*** (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: http://www.manager.co.th/iBizChannel/ViewNews.aspx?NewsID=9570000031381.[19 มีนาคม 2557]

กล่าวคือ ยังไม่มีการจัดการ ปรับปรุงรถเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้พิการ เช่น ยังไม่มีการจัดพื้นที่ให้คนพิการสามารถนำเอาวีลแชร์ขึ้นบนรถโดยสารประจำทางได้[9]

ประการที่สี่ ปัญหาการคุ้มครองสิทธิเมื่อถูกละเมิดหรือเมื่อประสบภัย

1) การไม่ได้รับความเป็นธรรมในการชดเชย เยียวยาผู้ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 หรือ ประกันภัยภาคบังคับ ซึ่งมีหลักเกณฑ์ คือ กรณีบาดเจ็บจะได้รับค่ารักษาพยาบาลเป็นค่าเสียหายเบื้องต้น 15,000 บาท และกรณีทุพพลภาพหรือเสียชีวิต จะได้รับเป็นค่ารักษาพยาบาลหรือค่าปลงศพ 35,000 บาท ในกรณีที่บาดเจ็บก่อนและทุพพลภาพหรือเสียชีวิตในภายหลังจะได้รับเงินค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นค่ารักษาพยาบาลและค่าปลงศพ 50,000 บาท จากนั้นผู้ประสบเหตุ สามารถเบิกค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมได้ สำหรับกรณีบาดเจ็บนั้นเมื่อรวมกับค่าเสียหายเบื้องต้นแล้ว สิทธิค่ารักษาพยาบาลที่เบิกได้ ต้องไม่เกิน 50,000 บาท ในขณะที่อาการบาดเจ็บขั้นทุพพลภาพ เสียชีวิต หรือบาดเจ็บและทุพพลภาพหรือเสียชีวิตนั้น จะได้รับเงินชดเชย 200,000 บาท ทั้งนี้ผู้ประสบเหตุมีสิทธิได้รับเงินชดเชยการพักรักษาตัวในโรงพยาบาล วันละ 200 บาท ไม่เกิน 20 วัน ดังนั้น โดยรวมแล้วผู้ประสบเหตุจะได้รับเงินชดเชยไม่เกิน 204,000 บาท ซึ่งในความเป็นจริงการชดเชยค่าใช้จ่ายเบื้องต้นดังกล่าวได้กำหนดจำนวนค่าใช้จ่ายเบื้องต้นที่ชดเชยให้กับผู้เสียหายน้อยเกินไป ไม่เหมาะสมกับสภาพปัจจุบัน

2) ค่าเสียหายที่ผู้ประสบภัยได้รับจากกรมธรรม์ประกันภัยและกรมการขนส่งทางบกไม่มีการคุ้มครองด้านทรัพย์สินติดตัวที่เสียหายหรือสูญหาย การเสียโอกาสในการเดินทาง การเสียโอกาสทำงานหารายได้ในอนาคต ตลอดจนสภาพจิตใจที่เสียไป นอกจากนั้นค่าเสียหายที่ได้รับยังแสดงถึงการไม่คำนึงถึงศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ที่มีสิทธิเท่าเทียมกัน และเป็นการชดใช้ในเชิง 'สงเคราะห์' มากกว่า "การคุ้มครอง" ตามสิทธิอันพึงมีพึงได้ของผู้ประสบอุบัติเหตุและญาติ ด้วยจ่ายเฉพาะค่าปลงศพ และการบาดเจ็บโดยถือตามสภาพหนักเบาของการบาดเจ็บและค่ารักษาพยาบาล ฐานะ และรายได้ของผู้ประสบอุบัติเหตุ

3) การเยียวยาจากฟ้องให้รับผิดตามความรับผิดทางละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นโดยไม่มีฝ่ายใดรับผิด ผู้ประสบภัยต้องรอการพิสูจน์ความผิด ในกรณีที่เป็นผู้ได้รับความเสียหายจากการใช้รถใช้ถนน ต้องเริ่มพิจารณาความรับผิดจากยานพาหนะตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 ก่อน หากไม่เข้าเงื่อนไขความรับผิดเฉพาะตาม

---

[9] ASTVผู้จัดการออนไลน์. (2557). ***คนพิการทวงรถเมล์ชานต่ำ รวมพลเรียกร้องคสช.วันนี้*** (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: http://www.manager.co.th/Daily/ViewNews.aspx?NewsID=9570000073223. [29 มิถุนายน 2557]

บทบัญญัตินี้ กล่าวคือ บทบัญญัติตามมาตรา 437 นี้[10] จะใช้บังคับเฉพาะกรณีที่ความเสียหายเกิดจากยานพาหนะซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ก่อความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินอื่นๆ ซึ่งไม่ใช่ยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลด้วยกันเท่านั้น หากเป็นความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลด้วยกัน ตั้งแต่ 2 ฝ่ายขึ้นไปทำละเมิด ไม่อยู่ในบังคับตามมาตรา 437 เพราะกรณีไม่อาจสันนิษฐานได้ว่าฝ่ายใดเป็นฝ่ายผิด จึงเป็นหน้าที่ของโจทก์ผู้กล่าวอ้างจะต้องพิสูจน์ว่าจำเลยเป็นฝ่ายก่อความเสียหายอันต้องรับผิด จึงต้องพิสูจน์ตามหลักความรับผิดทางละเมิดทั่วไป ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 และเมื่อมีผลพิสูจน์ว่าผู้ประสบภัยมิใช่เป็นฝ่ายต้องรับผิดเอง แต่คู่กรณีเป็นฝ่ายผิด ผู้ได้รับความเสียหายจึงจะมีสิทธิเรียกร้องจากผู้ต้องรับผิดได้

การเยียวยาภายใต้ความรับผิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิดมีปัญหาหลายประการ ดังนี้[11]

1) การพิสูจน์ความผิด เมื่อผู้ได้รับความเสียหายจากรถได้รับความเสียหายจากเหตุละเมิดและเชื่อว่าตนไม่ได้เป็นฝ่ายผิด จะต้องนำคดีไปฟ้องต่อศาลเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายและมีหน้าที่นำพยานหลักฐานเข้าสืบพิสูจน์ให้ฟังได้ว่า ความเสียหายเกิดจากการกระทำความผิดของอีกฝ่ายหนึ่งตามหลักทั่วไปของกฎหมายที่ว่าผู้ใดกล่าวอ้างผู้นั้นนำสืบพิสูจน์ ซึ่งปัญหาสำคัญคือ ในบางคดีโจทก์ผู้เสียหายไม่สามารถนำสืบให้เห็นความจงใจหรือประมาทเลินเล่อของจำเลยได้ เนื่องจากกรณีอุบัติเหตุรถยนต์การพิสูจน์ความผิดให้เชื่อมโยงกับความเสียหายเป็นสิ่งที่ยากในการพิสูจน์ เนื่องจากอุบัติเหตุจากรถยนต์มักเกิดขึ้นอย่างรวดเร็วและรุนแรง บางครั้งพยานหลักฐานสูญหายไม่สามารถนำมาได้ และผู้เห็นเหตุการณ์อาจจำเหตุการณ์ไม่ได้ เป็นต้น สิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นเหตุที่ทำให้ผู้เสียหายอาจไม่ได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายที่ตนได้รับ

2) ผลที่ตามมาจากการฟ้องคดีต่อศาลที่อาจกลายเป็นการเพิ่มภาระค่าใช่จ่ายให้กับผู้เสียหายมากขึ้นในระหว่างการดำเนินคดี

2.1) ต้องเสียค่าใช้จ่าย เช่น ค่าธรรมเนียมศาล ค่าทนายความ ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เป็นต้น

---

[10] สมศักดิ์ ศิริศักดิ์บรรจง. (2540). ***การใช้การตีความมาตรา 437 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์:ศึกษากรณีผู้รับผิดตามเจตนารมณ์แห่งกฎหมาย***. วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์มหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 50.

[11] ศริญญา งามวงษ์วาน. (2538). ***กฎหมายที่เหมาะสมสำหรับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ.*** วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์มหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 18 – 19.

2.2) ระยะเวลาในการดำเนินคดียาวนาน ตั้งแต่เริ่มฟ้องคดีต่อศาลชั้นต้น จนถึงชั้นศาลฎีกา อาจใช้เวลาหลายปี กว่าคดีจะถึงที่สุด

2.3) ในที่สุดผู้ได้รับความเสียหายอาจได้รับการเยียวยาไม่เพียงพอต่อความเสียหาย แม้ว่าในที่สุดศาลจะตัดสินใจให้ผู้ที่ก่อความเสียหายรับผิดชดใช้ค่าสินไหม

หากพิจารณาเปรียบเทียบแนวทางในการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารรถโดยสารประจำทางของต่างประเทศ ดังเช่น สหภาพยุโรป อังกฤษ ออสเตรเลีย และสาธารณรัฐประชาชนจีน เป็นต้น

โดยเฉพาะสหภาพยุโรปได้มีประกาศใช้ระเบียบเลขที่ 181/2011 ในการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถประจำทาง เมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2011 (Regulation (EU) No 181/2011 of the European Parliament and of the Council of 16 February 2011 concerning the rights of passengers in bus and coach transport) ซึ่งมีหลักการที่สำคัญ กล่าวคือ จะต้องไม่มีการเลือกปฏิบัติ (Non-discrimination) ระหว่างผู้โดยสาร ในเงื่อนไขเกี่ยวกับการขนส่งซึ่งดำเนินการโดยผู้ขนส่ง (Carriers), สิทธิของผู้โดยสารในกรณีเกิดอุบัติเหตุไม่ว่าจะก่อให้เกิดการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บส่วนบุคคล หรือความเสียหายของสัมภาระในการเดินทาง (Luggage) ,จะต้องไม่มีการเลือกปฏิบัติต่อผู้พิการหรือผู้ที่มีความบกพร่องในการเคลื่อนไหว (Disabled persons and Persons with reduced mobility) ,สิทธิของผู้โดยสารในกรณีที่มีการยกเลิกการเดินทาง หรือความล่าช้าในการเดินทาง (Cancellation or Delay), จะต้องแจ้งข้อมูลสำคัญซึ่งควรบอกให้ผู้โดยสารทราบและการดำเนินการเกี่ยวกับการร้องเรียน (Complaints) เป็นผลให้ประเทศสมาชิกในสหภาพยุโรปต้องปฏิบัติตาม[12]

ส่วนในประเทศอังกฤษได้มีการตรากฎหมาย Transport Act 2000 คุ้มครองผู้โดยสารรถประจำทาง รวมทั้งออสเตรเลีย โดยเฉพาะรัฐนิวเซาท์เวลส์ซึ่งได้มีการตรากฎหมาย ขนส่งผู้โดยสาร ปี 1990 แก้ไขเพิ่มเติม 2014 (Passenger Transport Act 1990) และประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนได้มีการตรากฎหมายการขนส่งผู้โดยสารทางบกและการควบคุมสถานีขนส่งผู้โดยสาร ปี 2005 ขึ้นใช้บังคับอย่างเป็นระบบ

ในขณะที่ประเทศไทยได้มีการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารรถประจำทาง กระจายอยู่ในกฎหมายหลายฉบับ ซึ่งควรจะได้มีการพัฒนากฎหมายในการให้ความคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารและเยียวยาผู้ได้รับความเสียหายจากรถโดยสารประจำทางให้มีความสอดคล้องกัน ไม่ซ้ำซ้อนกัน ให้ความคุ้มครองได้อย่างเป็นธรรม ใกล้เคียงกับความเสียหายที่ผู้ประสบภัยได้รับ ไม่ล่าช้าในการเยียวยาผู้ประสบภัย กฎหมายที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน เช่น พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ.2522 และ พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา

---

[12] Jasenko Marin. ***Protection of Passenger 's rights in the European Union*** . p. 2 – 3.

420 และ มาตรา 437 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นต้น อีกทั้งกฎหมายเหล่านี้ก็ยังมีปัญหาการบังคับใช้กฎหมาย และการขาดการรับรู้ของประชาชนโดยทั่วไป ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับต่างประเทศแล้ว จะเห็นได้ว่ามีการพัฒนากฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายเพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารรถประจำทางอย่างมีประสิทธิภาพ จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่ประเทศไทยจะต้องพัฒนากฎหมายให้ความคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารรถโดยสารประจำทาง ให้มีความเป็นธรรมและมีการเยียวยาความเสียหายอย่างมีประสิทธิภาพต่อไปในอนาคต โดยเฉพาะปัจจุบันนี้มีรถโดยสารประจำทางเกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก ทำให้มีผู้ประสบภัยเป็นจำนวนมากด้วยเช่นกัน

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาถึงความหมายและประเภทของรถโดยสารประจำทาง รวมทั้งหลักการ แนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารรถโดยสารประจำทาง

2. เพื่อศึกษามาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองสิทธิรถโดยสารประจำทางในประเทศไทย และในต่างประเทศได้แก่ สหภาพยุโรป อังกฤษ ออสเตรเลีย และสาธารณรัฐประชาชนจีน

3. เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมาย ในการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารของรถโดยสารประจำทาง

4. เพื่อศึกษามาตรการทางกฎหมาย หรือแนวทางที่เหมาะสมในการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารเพื่อนำไปสู่การปรับปรุงการคุ้มครองสิทธิและการเยียวยาผู้โดยสารรถประจำทางให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ด้วยการเสนอร่างกฎหมายใหม่ ที่ให้ความคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารรถประจำทางอย่างเป็นระบบ

1.3 สมมติฐานของการวิจัย

โดยที่กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารรถโดยสารประจำทางของไทยมีใช้บังคับอยู่หลายฉบับ ดังเช่น พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ.2522 และพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 และ มาตรา 437 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นต้น แต่อย่างไรก็ตาม กฎหมายที่มีอยู่เหล่านี้ยังไม่สามารถที่จะให้ความคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารรถประจำทางได้อย่างมีมาตรฐานและ ไม่สามารถเยียวยาผู้โดยสารที่ประสบภัย ที่ถูกละเมิดสิทธิได้อย่างรวดเร็ว และเป็นธรรมได้ รวมทั้งการชดเชยค่าเสียหายที่ไม่เพียงพอ ไม่เหมาะสม

กับสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบัน จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องศึกษาวิจัยกฎหมายที่มีอยู่ เพื่อนำไปสู่การปรับปรุงการคุ้มครองสิทธิและการเยียวยาผู้โดยสารรถประจำทางให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ด้วยการเสนอร่างกฎหมายใหม่ ที่ให้ความคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารรถประจำทางอย่างเป็นระบบ โดยศึกษาแนวทางจากกฎหมายต่างประเทศ เช่น สหภาพยุโรป อังกฤษ ออสเตรเลีย และสาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นต้น

1.4 ขอบเขตการวิจัย

วิทยานิพนธ์นี้ศึกษาถึงปัญหาเกี่ยวกับการให้ความคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารรถโดยสารประจำทางและเยียวยาผู้ได้รับความเสียหายจากรถโดยสารประจำทาง โดยทำการศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ.2522 และ พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 และ มาตรา 437 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นต้น รวมทั้งกฎหมายต่างประเทศ ได้แก่สหภาพยุโรป อังกฤษ ออสเตรเลีย และสาธารณรัฐประชาชนจีน

1.5 วิธีการดำเนินการวิจัย

ในการวิจัยนี้ ผู้วิจัยใช้วิธีการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) โดยการค้นคว้าจากตำราทางวิชาการ หนังสือ บทความ วารสาร ข้อมูลทางออนไลน์จากระบบสืบค้นทางอินเตอร์เน็ต งานวิจัย ตัวบทกฎหมาย และคำพิพากษาของศาลยุติธรรมที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยนี้ รวมถึงกฎหมายของต่างประเทศ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นไปในเชิงการพรรณนาและวิเคราะห์ (Description and analytical method) ควบคู่กันไปในงานวิจัยชิ้นนี้

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงความหมายและประเภทของรถโดยสารประจำทาง รวมทั้งหลักการ แนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารรถโดยสารประจำทาง

2. ทำให้ทราบมาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองสิทธิรถโดยสารประจำทางในประเทศไทย และในต่างประเทศได้แก่ สหภาพยุโรป อังกฤษ ออสเตรเลีย และสาธารณรัฐประชาชนจีน

3. ทำให้ทราบปัญหาทางกฎหมาย ในการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารของรถโดยสารประจำทางของประเทศไทย

4. ทำให้ได้มาตรการทางกฎหมาย หรือแนวทางที่เหมาะสมในการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร การเยียวยาผู้ประสบภัยจากรถโดยสารประจำทาง เพื่อเสนอร่างกฎหมายใหม่ที่ให้ความคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารรถประจำทางอย่างเป็นระบบ มีประสิทธิภาพและมีความเป็นธรรมยิ่งขึ้น