

บทที่ 2

ความหมาย แนวคิด และมาตรการทางกฎหมายกับการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารรถประจำทางของไทย

ในบทที่ 2 นี้ จะเป็นการศึกษาความหมายและประเภทของรถโดยสารประจำทาง แนวความคิดเกี่ยวกับการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารรถโดยสารประจำทาง รวมทั้งมาตรการทางกฎหมายของไทยในการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารรถโดยสารประจำทางและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อเป็นพื้นฐานในการวิเคราะห์ต่อไปในบทที่ 4

2.1 ความหมายของรถโดยสารประจำทาง

2.1.1 คำจำกัดความรถโดยสาร

การประกอบการรถโดยสารในประเทศไทย กรมการขนส่งทางบก¹ ได้กำหนดการประกอบการรถโดยสาร ออกเป็น 4 ประเภท คือ²

1. รถโดยสารประจำทาง หมายถึง รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินจ้าง ตามเส้นทางที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกำหนดขึ้น จัดแบ่งตามลักษณะของเส้นทาง ออกเป็น 4 ประเภท คือ

1.1 รถโดยสารประจำทางหมวด 1 หมายถึง รถโดยสารที่วิ่งประจำอยู่ในเส้นทางภายในเขตกรุงเทพมหานคร และเส้นทางต่อเนื่อง

1.2 รถโดยสารประจำทางหมวด 2 หมายถึง รถโดยสารที่วิ่งประจำอยู่ในเส้นทางที่มีจุดเริ่มต้นจากสถานีขนส่งในกรุงเทพมหานคร และไปสิ้นสุดเส้นทางในจังหวัดต่างๆในส่วนภูมิภาค เช่น สายกรุงเทพ – เชียงใหม่ สายกรุงเทพ - สงขลา เป็นต้น

¹ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522. (ซึ่งต่อไปจะเรียกว่า “พ.ร.บ.การขนส่งทางบก”) มาตรา 23.

² อภิรักษ์ สะตะพันธ์. (2551). *ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการรถโดยสารในประเทศไทย*. วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา(วิศวกรรมขนส่ง), บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์. หน้า42-43.

1.3 รถโดยสารประจำทางหมวด 3 หมายถึง รถโดยสารที่วิ่งประจำอยู่ในเส้นทางที่มีจุดเริ่มต้นในจังหวัดหนึ่ง และไปสิ้นสุดเส้นทางในอีกจังหวัดหนึ่งในส่วนภูมิภาค ระหว่างเส้นทางอาจผ่านเขตจังหวัดต่างๆ จังหวัดเดียวหรือหลายจังหวัด เช่น ตาก – เชียงใหม่ สายสระบุรี – หล่มสัก สายนครราชสีมา – อุครธานี เป็นต้น

1.4 รถโดยสารประจำทางหมวด 4 หมายถึง รถโดยสารที่วิ่งประจำอยู่ในเส้นทางที่มีจุดเริ่มต้นทาง และปลายทางอยู่ระหว่างอำเภอกับจังหวัด หรือระหว่างอำเภอกับอำเภอ และอยู่ภายในเขตจังหวัด เช่น สายอุบลราชธานี – เขมราฐ สายปราจีนบุรี – กบินทร์บุรี เป็นต้น

2. รถโดยสารไม่ประจำทาง หมายถึง รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร เพื่อสินจ้างโดยไม่จำกัดเส้นทาง

3. รถโดยสารส่วนบุคคล หมายถึง รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อการค้าหรือธุรกิจของตนเอง ซึ่งบรรทุกผู้โดยสารได้ตั้งแต่ 12 ที่นั่งขึ้นไป และมีน้ำหนักรถเกินกว่า 1,600 กิโลกรัมขึ้นไป

4. รถขนาดเล็ก หมายถึง รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร และ หรือ สิ่งของ เพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่กำหนด ด้วยรถที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกิน 4,000 กิโลกรัม

2.1.2 ลักษณะรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร³

ลักษณะของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ในประเทศไทย แบ่งออกเป็น 7 มาตรฐาน ดังต่อไปนี้⁴

1. รถที่ใช้ขนส่งผู้โดยสาร มาตรฐาน 1 คือ รถปรับอากาศพิเศษ ไม่มีผู้โดยสารขึ้น มีห้องสุขภัณฑ์
2. รถที่ใช้ขนส่งผู้โดยสาร มาตรฐาน 2 คือ รถปรับอากาศ จะมีผู้โดยสารขึ้นหรือไม่ก็ได้ โดยแบ่งออกเป็นมาตรฐานย่อยอีก 5 มาตรฐาน คือ ก ข ค ง จ
3. รถที่ใช้ขนส่งผู้โดยสาร มาตรฐาน 3 คือ รถไม่มีเครื่องปรับอากาศ ซึ่งแบ่งออกตามจำนวนที่นั่งเป็นมาตรฐานย่อยอีก 6 มาตรฐาน คือ ก ข ค ง จ ฉ
4. รถที่ใช้ขนส่งผู้โดยสาร มาตรฐาน 4 คือรถสองชั้น
5. รถที่ใช้ขนส่งผู้โดยสาร มาตรฐาน 5 คือ รถพ่วงรถโดยสาร
6. รถที่ใช้ขนส่งผู้โดยสาร มาตรฐาน 6 คือ รถกึ่งพ่วงรถโดยสาร

³ โอภาส สมใจนึก. (2545). *การศึกษาอุบัติเหตุของรถโดยสารในประเทศไทย*. วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา(การขนส่ง), บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์. หน้า 11 – 13.

⁴ กฎกระทรวงฉบับที่ 4 พ.ศ. 2524 ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522.

7. รถที่ใช้ขนส่งผู้โดยสาร มาตรฐาน 7 คือ รถโดยสารเฉพาะกิจ เป็นรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีลักษณะพิเศษ เพื่อใช้ในกิจการใดกิจการหนึ่งโดยเฉพาะ เช่น รถพยาบาล รถบริการซ่อมบำรุง รถบริการไปรษณีย์ รถบริการถ่ายทอดวิทยุหรือโทรทัศน์ เป็นต้น

2.2 แนวคิดการประกอบธุรกิจรถโดยสารประจำทาง

การประกอบธุรกิจรถโดยสารประจำทางเป็นธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำบริการสาธารณะของรัฐซึ่งรัฐจะต้องลงทุนสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ ถนน เป็นต้น และควบคุมกำกับรักษาความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การประกอบธุรกิจรถโดยสารประจำทางเกี่ยวพันอย่างใกล้ชิดกับความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนซึ่งเป็นผู้โดยสาร รัฐจึงได้มีการตราพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ.2522 เพื่อควบคุมมาตรฐานของผู้ประกอบการและมาตรฐานของรถโดยสารประจำทาง

ทั้งนี้พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก และมีคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง⁵ คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ในการอนุมัติในเรื่องที่เกี่ยวกับรถโดยสารประจำทางในเรื่องต่าง ๆ ดังนี้

คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

1. กำหนดลักษณะของรถโดยสารประจำทาง
2. กำหนดเส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง จำนวนรถสำหรับการขนส่งประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร ระหว่างจังหวัด และระหว่างประเทศ
3. กำหนดอัตราค่าโดยสาร การลดหย่อนค่าโดยสาร ค่าบริการที่เกี่ยวข้อง
4. กำหนดสถานที่ จัดให้มีหรือจัดตั้ง และระเบียบเกี่ยวกับสถานีขนส่งผู้โดยสาร
5. กำหนดชนิดหรือสภาพรถที่มีให้รับจดทะเบียน
6. กำหนดประเภทหรือชนิดของรถที่ต้องเข้าหยุดหรือจอดเพื่อการรับส่งผู้โดยสารหรือขนส่งถ่ายสินค้า ณ สถานีขนส่ง
7. กำหนดที่หยุดหรือจอดรถเพื่อรับส่งผู้โดยสาร
8. วางมาตรการในการกำหนด อนุญาต เพิกถอนการอนุญาต และการควบคุมกิจการขนส่งทางบก

⁵ พ.ร.บ.การขนส่งทางบก. มาตรา 19.

9. ปฏิบัติการอื่นตามที่กฎหมายการขนส่งทางบกกำหนดไว้และตามมติของคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกตามเงื่อนไขการเดินรถเกี่ยวกับ การรับส่งผู้โดยสารตามจุดจอดรถที่กำหนดไว้ในตารางการเดินรถ

นอกจากนี้ ยังประกอบด้วยหน่วยงานต่างๆ ที่มีหน้าที่ในการควบคุมกำกับธุรกิจรถโดยสารประจำทาง กล่าวคือ

2.2.1 กรมขนส่งทางบก⁶

เป็นหน่วยงานของรัฐ สังกัดกระทรวงคมนาคม มีอำนาจเกี่ยวกับการจัดระบบ การจัดระเบียบการขนส่งทางบก โดยการกำกับ ดูแล ตรวจสอบ ควบคุม ให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ ประสานและวางแผน ให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่นๆ เพื่อให้ระบบการขนส่งทางบกเกิดความคล่องตัว สะดวก รวดเร็ว ท้วถึง และปลอดภัย โดยให้อำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

1. ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

2. ดำเนินการแก้ไข ป้องกัน และส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

3. ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางบก

4. ดำเนินการจัดระเบียบการขนส่งทางบก

5. ร่วมมือและประสานงานกับองค์กรและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศ และต่างประเทศ ในด้านการขนส่งทางบก และในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ

6. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรม หรือตามที่กระทรวงหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

2.2.2 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ⁷

เป็นรัฐวิสาหกิจที่จัดตั้งโดยพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 2519 ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจ ประเภทกิจการสาธารณูปโภค สังกัดกระทรวงคมนาคม มีภารกิจ และขอบเขตความรับผิดชอบ ในการจัดบริการ รถโดยสารประจำทางวิ่งรับ-ส่งผู้โดยสาร ในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียง 5 จังหวัด คือ นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ

⁶ กรมการขนส่งทางบก. (2557). *หน้าที่รับผิดชอบ* (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: http://www.dlt.go.th/th/index.php?option=com_content&view=article&id=71:2009-09-25-08-59-06&catid=38:2009-09-17-10-03-21&Itemid=80. [15 มีนาคม 2557]

⁷ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2557). *ประวัติขสมก.* (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: http://www.bmta.co.th/th/about_history.php. [19 สิงหาคม 2557]

สมุทรสงคราม และนครปฐม และคณะรัฐมนตรีมีมติลงวันที่ 11 มกราคม พ.ศ. 2526 ให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นผู้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางทั้งเส้นทางหมวด 1 และเส้นทางหมวด 4 ในเขตกรุงเทพมหานคร รวมทั้งเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี และจังหวัดสมุทรปราการ ยกเว้นเส้นทางหมวด 4 เส้นทางใดที่องค์การขนส่งมวลชนไม่อาจดำเนินการได้ ก็ให้เสนอคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางเป็นผู้พิจารณาอนุมัติเป็นรายๆ ไป

ทั้งนี้ ตามตามพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 2519 มาตรา 7 ให้อำนาจแก่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ในการตั้งตัวแทน ตัวแทนค้าต่าง ในกิจการตามวัตถุประสงค์ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ หรือร่วมกิจการหรือร่วมทุนกับบุคคลอื่นเพื่อประโยชน์แห่งกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้

ในทางปฏิบัติได้ปรากฏว่าองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ให้เอกชนร่วมในการเดินรถ โดยได้ออกระเบียบขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพว่าด้วยการบริหารจัดการและกำกับดูแลรถโดยสารเอกชนร่วมบริการ โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 25 (2) แห่งพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 2519 โดยมีสาระสำคัญเกี่ยวกับการเข้าร่วมเดินรถดังนี้ คือ องค์การในฐานะผู้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง มีสิทธิยื่นขอกำหนดเส้นทางรถโดยสารต่อกรมการขนส่งทางบก ผู้ประกอบการที่มีความประสงค์จะขอนำรถโดยสารเข้าร่วมเดินรถกับองค์การจะต้องเป็นนิติบุคคล ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการประกอบกิจการเดินรถโดยสารประจำทาง มีสัญชาติไทยและเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์หรือมีสิทธิครอบครองรถโดยสารที่จะนำเข้าร่วมเดินรถโดยชอบด้วยกฎหมาย สิทธิในใบอนุญาตประกอบการขนส่งที่องค์การได้รับจากกรมการขนส่งทางบก เป็นขององค์การและองค์การมีสิทธิคัดเลือกผู้ประกอบการที่มีคุณสมบัติเหมาะสมและสามารถปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ คำสั่ง ที่องค์การกำหนดไว้

2.2.3 บริษัท ขนส่ง จำกัด

หรือ (บขส.) เป็นรัฐวิสาหกิจที่จัดตั้งขึ้นตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เมื่อปี 2481 สังกัดกระทรวงคมนาคม ซึ่งกระทรวงคมนาคมถือหุ้นอยู่เกือบ 100% โดยได้รับอนุญาตให้ประกอบการขนส่ง ทั้งนี้ตามมติคณะรัฐมนตรีดังที่ปรากฏในหนังสือของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ คค.5860-2502 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2502⁸ และคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ได้พิจารณามีมติให้บริษัท ขนส่ง จำกัด เป็นผู้ได้รับอนุญาตในการประกอบการเดินรถ

⁸ บริษัทขนส่งจำกัด. (2557). *ขอบเขตการดำเนินงานธุรกิจของ บขส.* (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: [http://vigportal.mot.go.th/portal/site/PortalMOT/about/transport/\[19 สิงหาคม 2557\]](http://vigportal.mot.go.th/portal/site/PortalMOT/about/transport/[19 สิงหาคม 2557])

โดยสารประจำทางต่างจังหวัดแต่ผู้เดียว โดยกรมการขนส่งทางบกเป็นผู้พิจารณากำหนดอายุสัมปทาน ซึ่งกำหนดทุกๆ 7 ปี

ฉะนั้นจะเห็นได้ว่า บขส. นี้เป็นสิ่งจำเป็นที่รัฐบาลจะต้องให้มีอยู่ตามเหตุผลดังกล่าวข้างต้น และการที่ บขส. ได้รับอนุญาตเป็นผู้ประกอบการในเขต 25 จังหวัดแต่เพียงผู้เดียว ไม่ใช่เป็นการมาแย่งอาชีพของเอกชนที่เดินรถอยู่เดิม แต่หากเป็นการช่วยเหลือจัดระบบการเดินรถ ให้เป็นผลดีแก่เศรษฐกิจและส่วนรวม และขจัดปัญหาการแก่งแย่งซึ่งกันและกันอันเป็นผลให้อุบัติเหตุน้อยลงตามความประสงค์ของทางราชการ และเพื่อป้องกันรักษาสิทธิของเอกชนที่เดินอยู่เดิม ให้มีสิทธิประกอบอาชีพของตนเองต่อไป โดยไม่ประสงค์จะให้รถเอกชนตกอยู่ในข่ายควบคุมของบุคคลที่แสวงหาผลประโยชน์ของการกระทำ ของผู้อื่นอันเป็นที่เดือดร้อนแก่ประชาชน และที่เข้ามาดำเนินการเป็นการชั่วคราวในระหว่าง ที่เอกชนยังไม่สามารถรวมกันได้ที่เท่านั้น ถ้าหากเอกชนที่ร่วมอยู่นี้สามารถจะรวบรวมกันเองให้เป็นปึกแผ่น โดยรวมกันจัดตั้งเป็นบริษัทของตนเพื่อดำเนินการเองให้เป็นระเบียบเรียบร้อยได้ ตามที่ทางราชการประสงค์แล้ว บขส. ก็พร้อมที่จะมอบสิทธิการเดินรถในเส้นทางนั้นๆ ให้รับไปดำเนินการเว้นแต่สายหลักซึ่ง บขส. มีความจำเป็นต้องสงวนไว้ดำเนินการ เพื่อนโยบายของทางราชการเท่านั้น เหตุผลที่รัฐบาลจำเป็นต้องให้มี บขส. เพื่อเป็นแกนกลางในการบริหารการเดินรถกล่าวคือ

สำหรับกิจการเดินรถโดยสารมีการเดินรถทั้งหมด 309 เส้นทาง แบ่งเป็นการเดินรถบริษัทฯ เอง 6 เส้นทางเส้นทางที่รถบริษัทฯ และรถร่วมเดินร่วมกัน 97 เส้นทาง และเดินรถเฉพาะรถร่วม 206 เส้นทาง จำนวนรถโดยสารทั้งสิ้น 8,152 คัน แบ่งเป็นรถบริษัทฯ 883 คันและรถร่วม 7,269 คัน บขส. เดินรถเองเพียงร้อยละ 10.83

ในการประกอบกิจการขนส่งนั้น นอกจากบริษัท ขนส่ง จำกัดและองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจะมีรถโดยสารของตนเองที่วิ่งให้บริการรับขนส่งคนโดยสารแล้ว ยังมีการให้เอกชนรายอื่นเข้าร่วมในการเดินรถด้วย ประเด็นปัญหาที่น่าพิจารณามีอยู่ว่า ทั้งบริษัท ขนส่ง จำกัดและองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพอาศัยอำนาจตามกฎหมายหรือกฎเกณฑ์ใดในการอนุญาตเช่นนั้น

ในส่วนของบริษัท ขนส่ง จำกัดนั้น เนื่องจากเป็นรัฐวิสาหกิจที่ถูกจัดตั้งขึ้นตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จึงไม่สามารถหากฎหมายใดมารองรับการที่บริษัท ขนส่ง จำกัด จะอนุญาตให้ผู้อื่นได้เข้าร่วมเดินรถด้วยได้ การดำเนินการของบริษัท ขนส่ง จำกัดจะมีแต่เพียงขอบเขตวัตถุประสงค์และข้อบังคับตามหนังสือบริคณห์สนธิของบริษัท ขนส่ง จำกัด ที่กำหนดว่าบริษัท ขนส่ง จำกัด มีวัตถุประสงค์ในการดำเนินการรวมไปถึงการตั้งตัวแทน นายหน้า รับเป็นตัวแทน รับเป็นนายหน้า ในกิจการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรับขนส่ง รวมการงาน หรือสมทบกับบุคคล หรือนิติ

บุคคลเพื่อประโยชน์แห่งการงานของบริษัท ขนส่ง จำกัดรวมทั้งการเข้าหุ้นส่วนหรือถือหุ้นในห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทใดๆ ด้วย

2.2.4 สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค

ตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2541 ปัจจุบัน พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522⁹ ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 20 ให้สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค มีอำนาจหน้าที่ดังนี้

1. รับเรื่องราวร้องทุกข์จากผู้บริโภคที่ได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายอันเนื่องมาจากการกระทำของผู้ประกอบธุรกิจ เพื่อเสนอต่อคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค
2. ติดตามและสอดส่องพฤติการณ์ของผู้ประกอบธุรกิจซึ่งกระทำการใดๆ อันมีลักษณะเป็นการละเมิดสิทธิของผู้บริโภค และจัดให้มีการทดสอบหรือพิสูจน์สินค้าหรือบริการใดๆ ตามที่เห็นสมควรและจำเป็นเพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภค
3. สนับสนุนหรือทำการศึกษาและวินิจฉัยปัญหาเกี่ยวกับการคุ้มครองของผู้บริโภค ร่วมกับสถาบันการศึกษาและหน่วยงานอื่น
4. ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการศึกษาแก่ผู้บริโภคในทุกระดับการศึกษาที่เกี่ยวกับความปลอดภัยและอันตรายที่อาจได้รับ จากสินค้าหรือบริการ
5. ดำเนินการเผยแพร่วิชาการ และให้ความรู้และการศึกษาแก่ผู้บริโภคเพื่อสร้างนิสัยในการบริโภคที่เป็นการส่งเสริมพละทานามัย ประหยัดและใช้ทรัพยากรของชาติให้เป็นประโยชน์มากที่สุด
6. ประสานกับส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการควบคุมส่งเสริม หรือกำหนดมาตรฐานของสินค้าหรือบริการ
7. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคหรือคณะกรรมการเฉพาะเรื่องมอบหมาย

2.2.5 การเข้าร่วมให้บริการเดินรถประจำทาง

โดยที่การจัดให้มีการขนส่งผู้โดยสาร ถือเป็นการจัดบริการสาธารณะประเภทหนึ่งซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคมซึ่งได้มีการให้สัมปทานแก่ ขสมก. และบริษัท ขนส่ง จำกัด(มหาชน) ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจทั้งสองหน่วยงาน โดยมีสาระสำคัญดังนี้

⁹ สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค. (2557). *ประวัติ สคบ.* (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: http://www.ocpb.go.th/ewt_news.php?nid=7. [19สิงหาคม 2557]

2.2.5.1 การให้บริการเดินรถประจำทางของ ขสมก.

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพหรือ ขสมก. นั้นตั้งขึ้นโดยพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 2519 โดยมีเหตุผลสำคัญดังปรากฏอยู่ในหมายเหตุท้ายพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งว่า “เนื่องจากประชาชนส่วนใหญ่ในกรุงเทพมหานครต้องโดยสารรถประจำทาง จึงจำเป็นต้องจัดระบบการขนส่งโดยรถประจำทางในกรุงเทพมหานครให้ดำเนินไปโดยมีประสิทธิภาพและมีระเบียบ เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรคับคั่งและเพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกยิ่งขึ้นในการจัดระบบการขนส่งดังกล่าว สมควรที่รัฐจะเข้ามามีส่วนร่วมรับผิดชอบในการจัดทำ โดยจัดตั้งเป็นองค์การของรัฐตามพระราชบัญญัติจัดตั้งองค์การของรัฐบาล พ.ศ. 2496 จึงจำเป็นต้องตราพระราชกฤษฎีกานี้ขึ้น”

เดิมเมื่อจัดตั้ง ขสมก. นั้น กฎหมายกำหนดให้ ขสมก. มีหน้าที่ในการประกอบการขนส่งบุคคลในกรุงเทพมหานคร แต่ต่อมาไม่กี่เดือนหลังจากที่กฎหมายดังกล่าวมีผลใช้บังคับ ก็ได้มีการแก้ไขพระราชกฤษฎีกาดังกล่าวเพื่อขยายพื้นที่ในการให้บริการของ ขสมก. ออกไปยังจังหวัดใกล้เคียง คือ นครปฐม นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการและสมุทรสาคร เนื่องจากมีเส้นทางเดินรถจากกรุงเทพมหานครไปถึงจังหวัดใกล้เคียงดังกล่าวด้วย

แม้ ขสมก. จะมีวัตถุประสงค์หลักในการจัดทำบริการสาธารณะด้านขนส่งมวลชนเฉพาะในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียงก็ตาม แต่ ขสมก. ก็เป็นหน่วยงานของรัฐบาลตามกฎหมายจัดตั้งและมิได้เป็นหน่วยงานในสังกัดของกรุงเทพมหานครซึ่งเป็น “องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น” รูปแบบพิเศษ ด้วยเหตุนี้เองที่ในทางปฏิบัติก่อให้เกิดปัญหาหลายประการ ไม่ว่าจะเป็นปัญหาระหว่าง ขสมก. อันเป็นองค์กรในกำกับดูแลของ “ส่วนกลาง” คือกระทรวงคมนาคมกับกรุงเทพมหานครเจ้าของพื้นที่ที่ ขสมก. ให้บริการซึ่งเป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นหรือปัญหาที่มี “การเมือง” เข้ามามีบทบาทใน ขสมก. หลาย ๆ ด้านไม่ว่าจะเป็นด้านการแต่งตั้งคณะกรรมการผู้อำนวยการรวมไปถึงการกำหนดนโยบายต่าง ๆ และที่สำคัญที่สุดก็คือการจัดซื้อจัดจ้าง

นอกจากนี้ยังได้มีการจัดให้เอกชนเข้าร่วมเดินรถกับขสมก. โดยที่ผู้ขอเข้าร่วมเดินรถประจำทางจะต้องเป็นนิติบุคคลที่มีวัตถุประสงค์ในการประกอบกิจการเดินรถและต้องมีทุนจดทะเบียนตามประเภทของรถ เช่น รถมาตรฐาน 2 ข ต้องมีทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่า 20 ล้านบาท

ชำระค่าหุ้นเต็ม เป็นต้น ทั้งนี้ ต้องมีผู้จอดรถและสำนักงาน ซึ่งมีพื้นที่จอดรถให้เพียงพอกับจำนวนรถที่เข้าร่วมเดินรถกับ ขสมก.¹⁰

โดยอายุสัญญาเข้าร่วมเดินรถ มีดังนี้¹¹

1. รถมาตรฐาน 2 ข ,มาตรฐาน 3 ก และมาตรฐาน 3 จ มีอายุ 15 ปี
2. มาตรฐาน 2 จ มีอายุ 10 ปี
3. มาตรฐาน 3 จ ใช้ แก๊ส CNG มีอายุ 5 ปี

ทั้งนี้ การเลิกสัญญามีเงื่อนไขดังนี้¹²

1. ครบอายุสัญญา
2. บอกลเลิกสัญญา เมื่อผู้ประกอบการทำฝ่าฝืนสัญญา หรือระเบียบ คำสั่ง ประกาศของ ขสมก. อันเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อภาพลักษณ์องค์กรอย่างร้ายแรง รวมทั้งเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต และทรัพย์สินของประชาชนและผู้ใช้บริการ
3. ไม่แจ้งความประสงค์ต่อสัญญาภายใน 1 ปี ก่อนวันสิ้นสุดสัญญา
4. ใบอนุญาตประกอบการขนส่งถูกยกเลิกหรือไม่ได้รับอนุญาตให้ต่อสัญญา

สำหรับรถเอกชนที่เข้าร่วมบริการกับ ขสมก. จากรายงานข้อมูลการให้บริการของ ขสมก. ณ วันที่ 7 มิถุนายน พ.ศ. 2557 มีจำนวนทั้งสิ้น 2,700 คัน ประกอบด้วยผู้ประกอบการจำนวนทั้งสิ้น 116 ราย โดยผู้ประกอบการจะเป็นผู้จัดหาพนักงานประจำรถโดยสารประจำทางของตนเองรวมทั้งให้สวัสดิการและสิ่งจูงใจในการทำงานโดยมีมาตรฐานไม่ต่ำกว่าที่พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงานพ.ศ.2541 กำหนด โดยบริษัทร่วมบริการมีการกำหนดค่าตอบแทนและสวัสดิการแตกต่างกันในแต่ละบริษัท ดังเช่นตัวอย่างของแต่ละสายรถเมล์ตามตารางต่อไป¹³

¹⁰ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2557). ระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพว่าด้วยการบริหารจัดการและกำกับดูแลรถโดยสารเอกชนร่วมบริการ พ.ศ.2550. ข้อ 5 ข้อ 6 ข้อ 8 และข้อ 10. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: http://www.bmta.co.th/oldweb/doc/Joint_2550.pdf. [19 สิงหาคม 2557]

¹¹ ระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพว่าด้วยการบริหารจัดการและกำกับดูแลรถโดยสารเอกชนร่วมบริการ พ.ศ.2550. ข้อ 13.

¹² ระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพว่าด้วยการบริหารจัดการและกำกับดูแลรถโดยสารเอกชนร่วมบริการ พ.ศ.2550. ข้อ 20.

¹³ ภัทธานิชฐ์ จิตสำรวย. (2557). เจาะสภาพการจ้างงานกระเป๋-คนขับรถเมล์ ต้นตอคุณภาพการบริการ. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://www.prachatai.com/journal/2014/08/55226>. [19 สิงหาคม 2557]

สายรถเมล์	ค่าตอบแทน
รถเอกชนร่วม บริการ ประเภทธรรมดา สาย 8	<ul style="list-style-type: none"> - พนักงาน ไม่มีเงินเดือนประจำ - พนักงานรับเบี้ยเลี้ยงรายวัน(พนักงานขับรถรับเบี้ยเลี้ยงรายวันวันละ 100 บาท พนักงานเก็บเงินวันละ 50 บาท) - พนักงานรับส่วนแบ่งจากยอดขายตั๋วโดยสาร (พนักงานขับรถรับส่วนแบ่งจากยอดขายตั๋วโดยสารร้อยละ 10 พนักงานเก็บเงินรับส่วนแบ่งจากยอดขายตั๋วโดยสารร้อยละ 5)
สาย ปอ.8 : เคหะ ร่วมเกล้า - สะพานพุทธ (รถ เอกชนร่วมบริการ)	<ul style="list-style-type: none"> - พนักงานมีเงินเดือนประจำ - พนักงานมีเงินประจำตำแหน่ง เงินพนักงานดี เงินเบี้ยขยันสำหรับพนักงานที่ไม่ขาดไม่ว่างไม่สาย - แบ่งรับเงินเป็นรายวันและรายเดือน - พนักงาน ได้รับเงินพิเศษหากสามารถทำยอดขายตั๋วโดยสารครบตามที่ทางบริษัทกำหนดไว้
สาย ปอ.29 : มธ. ศูนย์รังสิต – หัวลำโพง (รถ เอกชนร่วมบริการ)	<ul style="list-style-type: none"> - พนักงาน ไม่มีเงินเดือนประจำ - พนักงานรับเงินเลี้ยงรายวัน(พนักงานขับรถและพนักงานเก็บเงินวันละ 300 บาท) - พนักงาน โคนตัดค่าเบี้ยเลี้ยงรายวันหากไม่สามารถออกเดินรถครบตามที่ทางบริษัทกำหนดไว้ - ได้รับเงินพิเศษหากทำยอดขายตั๋วโดยสารได้ครบตามที่ทางบริษัทกำหนดไว้ - พนักงานรับส่วนแบ่งจากยอดขายตั๋ว

<p>สาย 522 :รังสิต – อนุสาวรีย์ (รถ ขสมก.)</p>	<p><u>ระบบเก่า</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - พนักงานมีเงินเดือนประจำ เพิ่มขึ้นตามระบบอายุการทำงาน - พนักงานรับเงินส่วนแบ่งจากยอดขายตัวโดยสารร้อยละ 5 หลังจากยอดขายตัวโดยสารครบ 4,500 บาทจะได้รับส่วนแบ่งจากยอดขายตัวโดยสารร้อยละ 1 <p><u>ระบบใหม่</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - พนักงานมีเงินเดือนประจำ เพิ่มขึ้นตามระบบอายุงาน - พนักงานได้รับส่วนแบ่งจากจำนวนขายตัวโดยสาร - พนักงานได้รับเงินค่าล่วงเวลา เพิ่มขึ้นตามระบบอายุงาน
<p>สาย 45 : สำโรง – ทำน้ำสีพระยา(รถ ขสมก. ประเภทอื่น)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - พนักงานมีเงินเดือนประจำ - พนักงานรับเงินส่วนแบ่งจากจำนวนขายตัวโดยสาร <p>(พนักงานขับรถ , พนักงานเก็บเงินรับส่วนแบ่งจากจำนวนขายตัวโดยสาร ใบ ละ 1 และ 0.5 สตางค์ตามลำดับ</p> <ul style="list-style-type: none"> - พนักงานได้รับเงินค่าล่วงเวลา เพิ่มขึ้นตามระบบอายุงาน

ความแตกต่างของค่าตอบแทนระหว่างพนักงานรถเมล์ขสมก.กับรถเอกชนร่วมบริการ ซึ่งสภาพการจ้างงานของพนักงานที่แตกต่างกันย่อมมีผลต่อคุณภาพการให้บริการ สรุปจากตารางข้างต้น ได้ดังนี้

รถเอกชนร่วมบริการ ประเภทธรรมดาสาย 8 : แสบปีแลนด์ – สะพานพุทธ

พนักงานไม่มีเงินเดือนประจำ รับเบี้ยเลี้ยงรายวัน (พนักงานขับรถ รับเบี้ยเลี้ยงรายวันวันละ 100 บาท พนักงานเก็บค่าโดยสารวันละ 50 บาท) พนักงานรับส่วนแบ่งจากยอดขายตัว

โดยสาร (พนักงานขับรถรับส่วนแบ่งจากยอดขายตัวโดยสารร้อยละ 10 พนักงานเก็บค่าโดยสารรับส่วนแบ่งจากยอดขายโดยสารร้อยละ 5)

รถเอกชนร่วมบริการรถแอร์ สาย ปอ.8

พนักงานมีเงินเดือนประจำ มีเงินประจำตำแหน่ง เงินพนักงานดี เงินเบี้ยขยันสำหรับพนักงานที่ไม่ขาดไม่ลาไม่สาย แบ่งรับเงินเป็นรายวันและรายเดือน พนักงานได้รับเงินพิเศษหากสามารถทำยอดขาย ตัวโดยสารครบตามที่ทางบริษัทกำหนดไว้

รถเอกชนร่วมบริการรถแอร์ สาย ปอ.29

พนักงานไม่มีเงินเดือนประจำ พนักงานรับเงินรายวัน (พนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารวันละ 300 บาท) พนักงานจะ โคนตัดค่าเบี้ยเลี้ยงรายวันหากไม่สามารถออกเดินรถครบตามที่ทางบริษัทกำหนดไว้ แต่จะได้รับเงินพิเศษหากทำยอดขายตัวโดยสารได้ครบตามที่ทางบริษัทกำหนดไว้โดยรับส่วนแบ่งจากยอดขายตัว

รถ ขสมก. รถแอร์ สาย 522 :รังสิต – อนุสาวรีย์

ตามระบบเก่า

พนักงานมีเงินเดือนประจำ เพิ่มขึ้นตามระบบอายุการทำงานและรับเงินส่วนแบ่งจากยอดขายตัวโดยสารร้อยละ 5 หลังจากยอดขายตัวโดยสารครบ 4,500 บาท และจะได้รับส่วนแบ่งจากยอดขายตัวโดยสารร้อยละ 1

ระบบใหม่

พนักงานมีเงินเดือนประจำ เพิ่มขึ้นตามระบบอายุงานและได้รับส่วนแบ่งจากจำนวนขายตัวโดยสาร และพนักงานได้รับเงินค่าล่วงเวลาเพิ่มขึ้นตามระบบอายุงาน

รถ ขสมก. ประเภทร่อน สาย 45 : สำโรง – ทำนํ้าสี่พระยา

พนักงานมีเงินเดือนประจำและรับเงินส่วนแบ่งจากจำนวนขายตัวโดยสาร(พนักงานขับรถ ,พนักงานเก็บค่าโดยสาร รับส่วนแบ่งจากจำนวนขายตัวโดยสาร ใบ ละ 1 และ 0.5 สตางค์ ตามลำดับ และได้รับเงินค่าล่วงเวลา เพิ่มขึ้นตามระบบอายุงาน

2.2.5.2 การให้บริการเดินรถประจำทางของบริษัท ขนส่ง จำกัด¹⁴

บขส. จัดตั้งขึ้นเมื่อ 13 ก.ค.2473 ดำเนินการโดยบริษัทเดินอากาศ จำกัด ซึ่งเป็นผู้ริเริ่มการบินพาณิชย์ในไทย ได้จัดรถโดยสารวิ่งระหว่างกรุงเทพฯ-ลพบุรี และปราจีนบุรี ต่อมาได้จัดตั้งเป็น

¹⁴ บริษัทขนส่งจำกัด. (2557). *ระเบียบ และคู่มือรถร่วมบริษัทขนส่ง จำกัด พุทธศักราช 2547*

การให้สัมปทานในรัฐวิสาหกิจไทย การขนส่ง กรณีรถร่วม บขส . (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://home.transport.co.th/th/about-tcl/route/concession-route.html>. [19 สิงหาคม 2557]

รัฐวิสาหกิจเมื่อปี 2481 ให้อยู่ในสังกัดกระทรวงคมนาคมในปี 2500 จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ สั่งการให้จัดระเบียบการขนส่งรถโดยสารประจำทาง โดยมอบสัมปทานเส้นทางเดินรถระหว่างกรุงเทพฯ กับจังหวัดต่าง ๆ (หมวด 2) ให้ บขส.ทั้งหมด โดยกรมการขนส่งทางบกเป็นผู้พิจารณากำหนดอายุสัมปทาน ซึ่งกำหนดทุก ๆ 7 ปี และกำหนดค่าโดยสาร ตารางเดินรถ จำนวน ประเภทของรถ เส้นทางสถานีและจุดจอด ส่วน บขส. มีหน้าที่จัดระเบียบเดินรถให้ความเป็นธรรมแก่เจ้าของรถร่วมเปิดโอกาสให้รถเอกชนมาร่วมวิ่งในเส้นทางตามที่กำหนด ซึ่งในบางเส้นทาง บขส. ได้ร่วมวิ่งด้วยผู้ประกอบการเอกชนต้องทำสัญญาเรียกว่า "สัญญารถร่วม" กับ บขส. ปัจจุบันมีรถร่วมอยู่ในความดูแลจำนวน 7 พันกว่าคัน โดยวิ่งใน 309 เส้นทางนอกจากนี้ บขส. เป็นเจ้าของสถานีขนส่งทั่วประเทศจำนวน 119 แห่ง สถานีเหล่านี้เป็นที่จอดรถโดยสารหลาย ๆ สายมาแวะจอดแต่ละสถานีมีห้องสุขและร้านอาหารไว้บริการ

สัญญารถร่วม บขส.จัดอยู่ในประเภท Build-Transfer-Operate เอกชนเป็นผู้จัดการมาวิ่งเอง แต่ต้องโอนรถให้เป็นกรรมสิทธิ์ของ บขส.ก่อน จึงจะสามารถดำเนินงานได้ เจ้าของรถต้องพาสีตัวถัง ตราบริษัทขนส่ง หมายเลขประจำรถ ชื่อเส้นทาง ติดตั้งเก้าอี้ที่นั่งผู้โดยสารตามที่ บขส. กำหนดให้เรียบร้อยก่อน โดยเจ้าของรถเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายเองแล้วจึงส่งมอบรถให้ บขส. เอกชนต้องจัดหาและจ้างพนักงานประจำรถ จัดหาช่างประจำเพื่อซ่อมรถที่โอนให้อยู่ในสภาพใ้ใช้การได้ดีอยู่เสมอ ชำระค่าธรรมเนียม ค่าภาษี หรือค่าปรับต่าง ๆ และยินยอมให้ บขส. นำรถที่โอนไปประกันภัยชนิดบุคคลที่ 3 นอกจากนี้เอกชนต้องวางเงินค้ำประกันสัญญาจำนวนหนึ่ง ขึ้นอยู่กับประเภทของรถและวางหลักทรัพย์ค้ำประกันความเสียหายไม่ต่ำกว่า 1 แสนบาท ต่อรถ 1 คัน

รถที่นำมาวิ่งต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรง มีอุปกรณ์และส่วนควบคุมถูกต้องตามกำหนดในกฎกระทรวง ผ่านการตรวจสภาพมิใบอนุญาติให้ใช้รถยนต์ของกรมการขนส่งทางบกและใบอนุญาติประกอบการขนส่งประจำทางระหว่างจังหวัด ส่วนมาตรฐานของรถต้องเป็นไปตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด เช่น ถ้าเป็นรถปรับอากาศชั้น 1 ต้องมีห้องสุขา บริการอาหาร เครื่องดื่ม และพนักงานต้อนรับประจำรถ มีอุปกรณ์ให้เสียงประชาสัมพันธ์ และที่เก็บสัมภาระ ถ้าเป็นรถปรับอากาศชั้น 2 จะไม่มีบริการห้องสุขา อาหารและเครื่องดื่ม

สำหรับการแบ่งรายได้ให้ บขส. ใช้เกณฑ์ดังนี้คือ ผู้ประกอบการต้องส่งรายได้เป็นจำนวนเงินเท่ากับอัตราค่าโดยสาร 1 คนต่อ 1 ที่เที่ยวที่กำหนดในเส้นทางนั้น ๆ โดยจ่ายให้ บขส. เป็นรายวัน ส่วนการเดินรถนั้น บขส.เป็นผู้รับผิดชอบควบคุมการเดินรถ โดยมีข้อปฏิบัติดังนี้¹⁵

เอกชนต้องไม่นำรถผู้อื่นมาร่วมวิ่งบนเส้นทาง

¹⁵ ระเบียบ และคู่มือรถร่วมบริษัทขนส่ง จำกัด พ.ศ. 2547. ข้อ 6-21.

ถ้าไม่นำรถมารับผู้โดยสาร โดยไม่ได้แจ้ง บขส. ล่วงหน้าก่อนกำหนดเวลาออกรถ 6 ชั่วโมง ต้องเสียค่าปรับวันละ 100 บาทต่อคัน ถ้าไม่นำรถมาวิ่งในเส้นทาง ติดต่อกันเกิน 7 วัน บขส. ปรับวันละ 200 บาท จนกว่าจะนำรถมาวิ่งหรืออาจให้พักรถหรือเลิกสัญญา

กรณีเอกชนนำรถไปใช้ในกิจการอื่นต้องแจ้งล่วงหน้า 3 วัน ถ้าไม่แจ้งต้องจ่ายค่าเสียหายให้ บขส. เป็นเงิน 500 บาทต่อวัน แต่รถที่ได้แจ้งและ บขส. อนุญาตก็ต้องเสียค่าชดเชยแก่ บขส. ด้วย ในอัตราที่กำหนดตามประเภทของรถ เช่น รถปรับอากาศต้องจ่ายวันละ 200 บาท เป็นต้น

กรณีมีความเสียหายเกิดขึ้นในเส้นทาง และผู้เสียหายได้ฟ้องร้อง บขส. เอกชนต้องเป็นผู้รับผิดชอบความเสียหายนั้น โดย บขส. มีอำนาจยึดรถไว้จนกว่าเอกชนจะชดเชยความเสียหายแก่บุคคลอื่นเสียก่อน หรืออาจขายรถเพื่อนำเงินไปชดใช้ค่าเสียหาย ได้ถ้ามีเงินเหลือหลังจากการชดใช้แล้ว บขส. จะคืนให้ผู้ประกอบการ

ผู้ประกอบการต้องควบคุมพนักงานประจำรถให้ปฏิบัติตามระเบียบ หากพนักงานมีความประพฤติไม่เหมาะสมและได้แจ้งให้ผู้ประกอบการทราบแล้ว ต้องเปลี่ยนตัวพนักงานทันทีไม่เช่นนั้น บขส. อาจจัดพนักงานของ บขส. มาทำหน้าที่แทนโดยผู้ประกอบการเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายสำหรับพนักงานที่ บขส. จัดหามา

เมื่อใกล้วันครบสัญญา ถ้าจะต่อสัญญาอีกต้องแจ้ง บขส. ก่อนครบสัญญา 60 วัน ถ้าไม่แจ้งถือว่าไม่ต้องการต่อสัญญา เมื่อสัญญาสิ้นสุดผู้ประกอบการต้องลบตราบริษัทขนส่ง หมายเลขสาย และหมายเลขข้างรถ โดยผู้ประกอบการออกค่าใช้จ่ายเองให้เรียบร้อยก่อน บขส. จึงจะโอนรถคืนให้ผู้ประกอบการ พร้อมทั้งการพิจารณาในเรื่องหลักประกันสัญญาและหลักทรัพย์ค้ำประกันความเสียหาย

รถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด แบ่งออกเป็น 3 หมวด คือ หมวด 2 จะวิ่งบริการระหว่าง กรุงเทพฯ-ต่างจังหวัด โดยรถ บขส. และรถร่วมเอกชน ส่วนหมวด 3 และ 4 เป็นรถโดยสารระหว่างจังหวัด (ไม่ผ่านกรุงเทพฯ) และอำเภอ ซึ่งบริการ โดยรถร่วมเอกชน

หลักการของพนักงานรถร่วม เป็นไปตาม หมวด 6 ระเบียบ และคู่มือรถร่วมบริษัทขนส่ง จำกัด พุทธศักราช 2547 ดังนี้

ข้อ 65. บุคคลใดจะปฏิบัติหน้าที่เป็นพนักงานรถร่วมต้องเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตสำหรับผู้ประจำรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และต้องได้รับอนุญาตจากบริษัทเสียก่อน

ข้อ 66. ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ พนักงานรถร่วมต้อง

- (1) แต่งกายสะอาด เรียบร้อย และถูกต้องตามระเบียบบริษัท
- (2) ไม่แสดงกิริยา หรือใช้ถ้อยคำเป็นการเสียดสี ดูหมิ่น ก้าวร้าว รบถวน หรือหยาบหยามผู้หนึ่งผู้ใด หรือแสดงกิริยาวาจา หรือส่งเสียงด้วยประการหนึ่งประการใดในลักษณะไม่สมควรหรือไม่สุภาพ

- (3) ไม่เสพ หรือเมาสุรา หรือของมึนเมาอย่างอื่น
- (4) ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่งตามที่กำหนดในกฎกระทรวง
- (5) ไม่กระทำการใด ๆ ให้ผู้โดยสารจำต้องลงจากรถก่อนที่จะได้โดยสารถึงจุดหมายปลายทาง โดยที่ได้ชำระค่าโดยสารถูกต้องตามอัตรา ที่กำหนดแล้ว
- (6) ไม่กระทำการใด ๆ อันเป็นการล่อลวงชักจูงให้ผู้โดยสารที่จะเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางอื่นที่รถประจำอยู่มิได้ทำการเดินทาง หลงเชื่อโดยสาร ไปกับรถ
- (7) ต้องรับผู้โดยสารที่ประสงค์จะโดยสาร ไปกับรถหากยังมีที่นั่งผู้โดยสารว่างอยู่วันแต่ผู้โดยสารนั้นเป็นโรคเรื้อนหรือโรคติดต่อที่น่ารังเกียจ
- (8) ต้องเชื่อฟังคำสั่งตักเตือน และปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่บริษัท โดยเคร่งครัด
- (9) ต้องช่วยเหลือดูแลผู้โดยสารให้ได้รับความสะดวกในการเดินทางและไม่กระทำการใด ๆ อันเป็นการบังคับให้ผู้โดยสารให้ต้องจ่ายอม โดยสาร ไปกับรถของตน

ข้อ 67. พนักงานขับรถนอกจากจะต้องปฏิบัติตามข้อ 66 แล้วจะต้อง

- (1) ไม่ขับรถในเวลาที่ร่างกาย หรือจิตใจอ่อนความสามารถ
- (2) ไม่บรรทุกบุคคลที่เป็นโรคเรื้อนหรือโรคติดต่อที่น่ารังเกียจไปกับผู้โดยสารอื่น
- (3) ไม่รับบรรทุกศพ สัตว์ หรือสิ่งของที่อาจเกิดอันตรายหรือเป็นที่พึงรังเกียจไปกับผู้โดยสาร
- (4) ไม่รับบรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิง ระเบิด หรือวัตถุอันตรายอย่างอื่น ๆ ไปกับผู้โดยสาร
- (5) ต้องหยุดหรือจอดรถตามที่กำหนดไว้ตามตารางการเดินรถ
- (6) ต้องขับรถตามเส้นทางที่กำหนดไว้ เว้นแต่มีเหตุสุดวิสัยไม่สามารถเดินรถผ่านเส้นทางนั้น ๆ ได้ให้นำรถออกนอกเส้นทางได้ แล้วให้รายงานให้สถานีเดินรถแรกที่ถึงทราบทันที
- (7) ต้องนำรถออกจากสถานีเดินรถตามเวลาที่กำหนดให้หรือตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ของบริษัทที่ประจำอยู่ ณ สถานีนั้น
- (8) ไม่กระทำการใด ๆ อันเป็นการละทิ้งหน้าที่โดยไม่มีเหตุอันสมควร
- (9) ไม่รับบรรทุกผู้โดยสารเกินกว่าจำนวนที่นั่งผู้โดยสาร เว้นแต่จำเป็นต้องขนถ่ายผู้โดยสารจากรถที่เกิดเสียหรือเกิดเหตุอื่น ๆ ระหว่างทาง
- (10) ต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก โดยเคร่งครัด
- (11) ในรอบยี่สิบสี่ชั่วโมงให้ผู้ขับรถ ขับรถติดต่อกันไม่เกินสี่ชั่วโมง เว้นแต่ได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมงก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ ขับรถต่อไปได้อีกไม่เกินสี่ชั่วโมงติดต่อกัน
- (12) ไม่ขับรถซ้ำเกินควร เพื่อหาผลประโยชน์หรือเพื่อกลับแกเล้งรถคันหลัง
- (13) ต้องหยุดรับผู้โดยสารจากรถร่วมหรือรถของบริษัทที่เกิดเสีย หรือเกิดเหตุอื่น ๆ ในระหว่างทาง และรับขนถ่ายผู้โดยสาร

ข้อ 68. พนักงานเก็บค่าโดยสาร และพนักงานจำหน่ายตั๋วประจำสถานี นอกจากจะปฏิบัติ ตามข้อ 66 แล้วจะต้องไม่เรียกเก็บค่าโดยสาร หรือค่าบริการอย่างอื่นผิดไปจากอัตราที่กำหนดไว้

ข้อ 69. เมื่อปรากฏว่า พนักงานรกร่วมผู้ใดขาดคุณสมบัติในข้อ 65 ให้สั่งพักงานพนักงาน รกร่วมผู้นั้นทันทีจนกว่าจะมีคุณสมบัติครบถ้วนตาม ข้อ 65 จึงอนุญาตให้ปฏิบัติหน้าที่ได้

ข้อ 70. การอนุญาตให้ผู้ใดเป็นพนักงานรกร่วมให้อนุญาตมีกำหนดเวลาไม่เกินวันสิ้นอายุ ที่บุคคลนั้น ๆ ได้รับใบอนุญาตให้เป็น ผู้ประจำรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

ข้อ 71. พนักงานขับรถ, พนักงานเก็บค่าโดยสารและพนักงานบริการ ให้จัดประจำรถคัน ใดคันหนึ่งโดยเฉพาะหากเจ้าของรถร่วมต้องการ จะเปลี่ยนแปลงให้ไปประจำรถคันอื่นจะต้องแจ้ง ให้บริษัททราบเสียก่อนให้บริษัทจัดทำทะเบียนประวัติพนักงานรกร่วมไว้ทุกคน

สำหรับรถเอกชนที่เข้าร่วมบริการกับบริษัท ขนส่ง จำกัด ผู้ประกอบการจะเป็นผู้จัดหา พนักงานประจำรถโดยสารประจำทางของตนเองรวมทั้งให้สวัสดิการและสิ่งจูงใจในการทำงาน โดยมีมาตรฐานไม่ต่ำกว่าที่พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 กำหนด โดยรถร่วมบริการมีการ กำหนดค่าตอบแทนและสวัสดิการแตกต่างกันในแต่ละบริษัท ตัวอย่างดังตารางต่อไปนี้

รถร่วมบริการขนส่ง	คุณสมบัติและค่าตอบแทน
บริษัท นครชัยแอร์ จำกัด ¹⁶	<p>พนักงานต้อนรับบนรถทัวร์</p> <p>เพศ : ชาย / หญิง</p> <p>อายุ : 18 - 35 ปี</p> <p>ส่วนสูง : ชาย 158 - 175 เซนติเมตร. หญิง 155 - 170 เซนติเมตร รูปร่างสมส่วน(เพศชาย ต้องผ่านการเกณฑ์ทหาร หรือจบ รด.แล้ว)</p> <p>วุฒิการศึกษา : ม.3 ปวช. ปวส. ขึ้นไป</p> <p>เป็นผู้มีมนุษยสัมพันธ์ดี บุคลิกดี สุภาพเรียบร้อย เข้ากับผู้อื่นได้ง่าย ไม่มีรอยสักตามร่างกาย</p> <p>มีนิสัยเต็มใจในการให้บริการผู้โดยสาร ยิ้มเก่ง ใจเย็น รักงานบริการ</p>

¹⁶คุณสมบัติพนักงานของบริษัทนครชัยแอร์จำกัด. (2558).(ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก:

	<p>สามารถพูดสื่อสารได้ดี น้ำเสียงไพเราะ เข้าใจง่าย มีความขยัน อดทน รักความสะอาด มีความยืดหยุ่นเรื่องเวลา การทำงานสูง สามารถเดินทางไปต่างจังหวัด ได้ทุกเส้นทางบริการของ บริษัทฯ ทางบริษัทมีที่พักให้ทุกเส้นทาง ไม่เมารถ และสามารถนอนได้ ไม่มีประวัติติดยาเสพติด หรือของมีนเมาทุกชนิด รายได้ ประมาณ 16.500 บาท พนักงานขับรถ เพศชาย -อายุ 27 - 50 ปี (หรือได้รับการพิจารณา) -มีใบอนุญาตขับขี่ชนิดที่ 2 ขึ้นไป และอนุญาตมาแล้วไม่ต่ำกว่า 3 ปี ถ้ามีประสบการณ์ขับรถโดยสารจะพิจารณาเป็นพิเศษ -มีใบอนุญาตขับขี่รถชนิดที่2(อนุญาตมาแล้ว 3ปี) -มีประสบการณ์ขับรถยนต์โดยสาร -ไม่จำกัดวุฒิการศึกษา-ปริญญาตรี -18,500 - 21,000 บาทขึ้นไป</p>
บริษัท สมบัติทัวร์ จำกัด ¹⁷	<p>พนักงานขับรถยนต์โดยสาร - เพศชาย อายุ 30-45 ปี - สำเร็จการศึกษาระดับม.3 ขึ้นไป - มีใบอนุญาตขับรถยนต์ประเภท 2 ขึ้นไป และมีอายุใบอนุญาตขับขี่อย่างน้อย 1 ปีขึ้นไป - สุขภาพร่างกายแข็งแรง มีประสบการณ์ในการขับรถยนต์โดยสารอย่างน้อย 1 ปีขึ้นไป - มีทัศนคติที่ดีต่องาน มีใจรักในงานบริการ</p>

¹⁷ คุณสมบัติพนักงานบริษัทสมบัติทัวร์จำกัด. (2558). (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก:

	<ul style="list-style-type: none"> - สามารถเดินทางไปต่างจังหวัดได้ - เงินเดือน ตามโครงสร้างบริษัท - สวัสดิการ ประกันสังคม , สวัสดิการตัวโดยสาร , สวัสดิการค่ารักษาพยาบาล , ค่าเลี้ยงดูบุตร , โบนัส 2 ครั้งต่อปี และค่าเบี้ยเลี้ยง <p>พนักงานต้อนรับ</p> <ul style="list-style-type: none"> - เพศชาย อายุ 18-30 ปี - สำเร็จการศึกษาระดับ ม.3 ขึ้นไป - มีใจรักในงานบริการ ไม่เมาสามารถเดินทางไปต่างจังหวัดได้ - สุขภาพแข็งแรง บุคลิกดี สูง 155 เซนติเมตรขึ้นไป น้ำหนักเหมาะสมกับส่วนสูง สุขภาพเรียบร้อย และใจเย็น - เงินเดือน ตามโครงสร้างบริษัท - สวัสดิการ ประกันสังคม , สวัสดิการตัวโดยสาร , สวัสดิการค่ารักษาพยาบาล , ค่าเลี้ยงดูบุตร , โบนัส 2 ครั้งต่อปี และค่าเบี้ยเลี้ยง
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

คุณสมบัติและค่าตอบแทนของพนักงานของบริษัท ขนส่ง จำกัด

บริษัทขนส่งจำกัด	คุณสมบัติและค่าตอบแทน
บริษัท ขนส่ง จำกัด ¹⁸	<p>พนักงานต้อนรับบนรถทัวร์</p> <p>เพศ : ชาย / หญิง</p> <p>อายุ : 18 – 30 ปี</p> <p>ส่วนสูง : ชาย/หญิง ไม่น้อยกว่า 155 เซนติเมตร</p> <p>รูปร่างสมส่วน(เพศชาย ต้องผ่านการเกณฑ์ทหารหรือจบ รด. แล้ว)</p>

¹⁸ คุณสมบัติพนักงานบริษัท ขนส่ง จำกัด. (2558). (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก:

วุฒิการศึกษา : ไม่ต่ำกว่า ม.3

เป็นผู้มีมนุษยสัมพันธ์ดี บุคลิกดี สุภาพเรียบร้อย เข้ากับผู้อื่นได้ง่าย

มีใบอนุญาตเป็นผู้บริการ

สามารถเดินทางไปต่างจังหวัดได้ทุก

ไม่มีประวัติติดยาเสพติด หรือของมีนเมาทุกชนิด

รายได้ ประมาณ 15,000 บาท

สวัสดิการและสิทธิประโยชน์

1. ค่ารักษาพยาบาล
2. ค่าช่วยเหลือบุตร
3. ค่าเล่าเรียนบุตร
4. ชุดเครื่องแบบพนักงาน
5. ค่าตัดชุดเครื่องแบบพนักงาน

พนักงานขับรถ

เพศชาย

-อายุ 25 - 45 ปีบริบูรณ์ในวันรับสมัคร

-วุฒิการศึกษาไม่ต่ำกว่าระดับประถมศึกษาตอนปลาย(ป.6)

-มีบุคลิกภาพดี ความสูงไม่น้อยกว่า 155 ซม.

-ได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะตาม พรบ.ขนส่งทางบกชนิดที่ 2 3 หรือ 4

-สามารถปฏิบัติงานในต่างจังหวัดได้

-18,000 - 20,000 บาทขึ้นไป

สวัสดิการและสิทธิประโยชน์

1. ค่ารักษาพยาบาล
2. ค่าช่วยเหลือบุตร
3. ค่าเล่าเรียนบุตร
4. ชุดเครื่องแบบพนักงาน
5. ค่าตัดชุดเครื่องแบบพนักงาน

2.3 แนวคิดเกี่ยวกับการคุ้มครองสิทธิผู้บริโภคที่เป็นผู้โดยสารถประจำทาง

เมื่อการขนส่งถือว่าเป็นกิจกรรมทางด้านการให้บริการ (Service) ที่แม้เป็นการขายผลิตภัณฑ์ที่ไม่เหมือนกับการขายสินค้าและบริการโดยทั่วไป แต่ผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งที่เป็นผู้ให้บริการก็ถือว่าเป็นผู้ขายบริการ และผู้โดยสารรถที่เป็นผู้ใช้บริการก็ถือว่าเป็นผู้ซื้อบริการ เช่นเดียวกัน เมื่อมีการซื้อขายบริการจึงมีความจำเป็นต้องศึกษาในเรื่องการคุ้มครองผู้บริโภค ตั้งแต่ความหมายของผู้บริโภค แนวคิดในการคุ้มครองผู้บริโภค ทฤษฎีเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภค และสิทธิของผู้บริโภคที่เป็นผู้โดยสารดังต่อไปนี้

2.3.1 ความหมายของผู้บริโภค

ในการคุ้มครองผู้บริโภค จำเป็นต้องศึกษาความหมายของคำว่าผู้บริโภค เพื่อพิจารณาถึงตัวบุคคลที่กฎหมายประสงค์จะให้ความคุ้มครอง ว่าเป็นบุคคลใด และมีขอบเขตแห่งความคุ้มครองเพียงใด

ความหมายของ “ผู้บริโภค” ตามมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522¹⁹ “ผู้บริโภค หมายความว่า ผู้ซื้อ หรือ ผู้ได้รับบริการ จากผู้ประกอบการธุรกิจ หรือผู้ซึ่งได้รับการเสนอ หรือการชักชวนจากผู้ประกอบธุรกิจ เพื่อให้ซื้อสินค้าหรือรับบริการ และหมายความรวมถึงผู้ใช้สินค้าหรือผู้ได้รับบริการจากผู้ประกอบธุรกิจโดยชอบ แม้มิได้เป็นผู้เสียค่าตอบแทนก็ตาม”

ความหมายของ “ผู้บริโภค” ตามมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ.2551 “ผู้บริโภค หมายความว่าผู้บริโภคตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้บริโภค และให้หมายความรวมถึง ผู้เสียหายตามกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยด้วย

จากความหมายดังกล่าวมาข้างต้น จะพบว่าการพิจารณาความหมายของคำว่า “ผู้บริโภค” ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภคทั้งสองฉบับนี้จะไม่สมบูรณ์ในตัวเอง²⁰ หากไม่พิจารณาคำว่า ซื้อ ขาย สินค้า บริการ และคำว่าผู้ประกอบการ ตามคำนิยามในมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ.2522 ประกอบด้วย ซึ่งได้ให้ความหมายไว้ดังนี้

¹⁹ สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค. (2557). พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ.2522และพ.ศ.2541 (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: http://www.ocpb.go.th/ewt_dl_link.php?nid=4647. [15 มีนาคม 2557]

²⁰ สุขุม สุภณิตย์. (2530). รายงานการวิจัยเรื่องกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคพ.ศ.2530. กรุงเทพฯ: สำนักคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ. หน้า 66.

“ซื้อ” หมายความว่ารวมถึงเช่า เช่าซื้อ หรือได้มาไม่ว่าด้วยประการใด ๆ โดยให้ค่าตอบแทนเป็นเงินหรือผลประโยชน์อย่างอื่น

“ขาย” หมายความว่ารวมถึงให้เช่า ให้เช่าซื้อ หรือจัดหาให้ไม่ว่าด้วยประการใด ๆ โดยเรียกค่าตอบแทนเป็นเงินหรือผลประโยชน์อย่างอื่น ตลอดจนการเสนอหรือการชักชวนเพื่อการดังกล่าวด้วย

“สินค้า” หมายความว่า สิ่งของที่ผลิตหรือมีไว้เพื่อขาย

“บริการ” หมายความว่า การรับจัดทำการทำงาน การให้สิทธิใด ๆ หรือการให้ใช้หรือให้ประโยชน์ในทรัพย์สินหรือกิจการใด ๆ โดยเรียกค่าตอบแทนเป็นเงินหรือผลประโยชน์อื่นแต่ไม่รวมถึงการจ้างแรงงานตามกฎหมายแรงงาน

“ผู้ประกอบการธุรกิจ” หมายความว่า ผู้ขาย ผู้ผลิตเพื่อขาย ผู้ส่งหรือนำเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อขายหรือผู้ซื้อเพื่อขายต่อซึ่งสินค้า หรือผู้ให้บริการ และหมายความว่ารวมถึงผู้ประกอบการโฆษณาด้วย

ดังนั้น องค์ประกอบที่สำคัญของการเป็นผู้บริโภค ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ.2522 คือ

1. เป็นผู้ซื้อ ผู้เช่า ผู้เช่าซื้อ ผู้ได้รับบริการ หรือได้มาซึ่งสินค้าหรือบริการ โดยเสียค่าตอบแทนเป็นเงินหรือผลประโยชน์อย่างอื่น
2. ต้องเช่า เช่าซื้อ หรือได้มาซึ่งสินค้าหรือบริการ หรือถูกชักชวนให้ซื้อสินค้าหรือรับบริการจากผู้ประกอบการธุรกิจ
3. ผู้ประกอบการธุรกิจต้องเป็นผู้ขาย ผลิตเพื่อขาย ส่งหรือนำเข้าเพื่อขาย หรือซื้อมาเพื่อขายต่อ หรือผู้ให้บริการ หรือผู้ประกอบการโฆษณาด้วย
4. ทั้งผู้บริโภคและผู้ประกอบการธุรกิจจะเป็นคู่สัญญากันหรือไม่ก็ได้ เพราะผู้บริโภคมีความหมายรวมถึง ผู้ใช้สินค้าหรือผู้ได้รับบริการจากผู้ประกอบการธุรกิจโดยชอบ แม้มิได้เป็นผู้เสียค่าตอบแทนก็ตาม
5. ในการชักชวนให้ซื้อสินค้าหรือรับบริการอาจไม่มีนิติสัมพันธ์กัน หมายความว่า การได้รับการชักชวนเพื่อให้ซื้อสินค้า หรือรับบริการในแง่การโฆษณา ซึ่งการชดใช้เยียวยาในระดับนี้คงจะเรียกกันตามสัญญาไม่ได้ เพราะยังไม่แน่ว่าจะเกิดหนี้ผูกพันผู้โฆษณาแล้วหรือไม่ จึงต้องพิจารณาเป็นกรณีไปว่าเกิดความเสียหายอะไรและเสียหายเพียงใด

ดังนั้นผู้โดยสารรถประจำทางจึงเป็นผู้บริโภคตามความหมายดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น เนื่องจากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารถือว่าเป็นบริการสาธารณะที่เป็นการให้บริการอันเป็นสาธารณูปโภคพื้นฐานแก่ประชาชน ผู้ใช้บริการรถโดยสารจึงเป็นผู้บริโภคที่รัฐต้องให้ความ

คุ้มครอง ตามความหมายของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ.2522 เพราะผู้โดยสารรถประจำทาง เป็นผู้บริโภคที่ได้รับบริการจากผู้ประกอบการธุรกิจเดินรถโดยสารประจำทางที่เป็นผู้ประกอบการธุรกิจที่มุ่งค้าหากำไร ดังนั้น เมื่อมีข้อโต้แย้งสิทธิหรือหน้าที่เกี่ยวกับการให้บริการรถโดยสารประจำทางจึงเป็นคดีผู้บริโภค ตามพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ.2551²¹

2.3.2 แนวคิดในการคุ้มครองผู้บริโภค

แนวคิดในการคุ้มครองผู้บริโภคอันเป็นที่มาที่ทำให้เกิดกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคนั้นเกิดจากสภาพสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป ในแต่ละยุคสมัยจึงเกิดแนวคิดที่แตกต่างกันออกไป ดังที่จะได้ศึกษาตามลำดับต่อไปนี้

สมัยกลางเป็นยุคที่มีการเริ่มต้นคุ้มครองผู้บริโภค ในสมัยอาณาจักรโรมัน ได้มีกฎหมายเกี่ยวกับการให้ความคุ้มครองผู้ซื้อสินค้า ในเรื่องความชำรุดบกพร่องของสินค้า ซึ่งเป็นกฎหมายที่เป็นจุดเริ่มต้นในการพัฒนากฎหมายเพื่อคุ้มครองผู้บริโภคในสมัยต่อมา โดยในยุคนั้น ศาสนจักรเป็นกลุ่มที่ทำหน้าที่ในการให้ความคุ้มครองผู้บริโภคโดยใช้อำนาจทางวัฒนธรรมและศาสนา แต่อำนาจและจริยธรรมของศาสนจักรและกฎหมายข้อบังคับของกลุ่มอาชีพต่างๆ ไม่เพียงพอต่อการคุ้มครองผู้บริโภค ดังนั้นรัฐจึงจำเป็นต้องออกกฎหมายเพื่อคุ้มครองผู้บริโภคอีกทางหนึ่งด้วย โดยกฎหมายมุ่งเน้นให้ความคุ้มครองผู้บริโภคในทางเศรษฐกิจที่กำหนดว่าสินค้านั้นจะต้องเป็นสินค้าตามความต้องการของผู้บริโภค ไม่หลอกลวงและไม่ชำรุดบกพร่อง²²

ยุคเสรีภาพทางการค้า เป็นยุคที่มีการคุ้มครองสิทธิผู้บริโภคเลือนหายไป เนื่องจากในศตวรรษที่ 18-19 เป็นช่วงเวลาที่มีการเปลี่ยนแปลงมากมาย มีแนวคิดว่าการประกอบการค้าควรเป็นไปอย่างเสรี โดยรัฐไม่ควรเข้าไปยุ่งเกี่ยวในเรื่องการค้า อีกทั้งได้เกิดการเปลี่ยนแปลงหลายประการเช่น “การปฏิวัติอุตสาหกรรม” ตั้งแต่ ค.ศ.1760 เป็นต้นมา การประกาศอิสรภาพในประเทศ

²¹ มีคำวินิจฉัยของประธานศาลอุทธรณ์ที่ 87/2552 วินิจฉัยว่า จำเลยที่เป็นพนักงานขับรถโดยสาร จำเลยที่ 2 เป็นนิติบุคคลประเภทบริษัทจำกัดมีวัตถุประสงค์ประกอบกิจการเดินรถยนต์โดยสารปรับอากาศและเป็นเจ้าของรถยนต์โดยสารประจำทางซึ่งรับขนคนโดยสารทั่วไป จำเลยที่ 3 บริษัทขนส่งจำกัดได้รับอนุญาตให้ประกอบการขนส่งรับขนคนโดยสารประจำทางโดยยินยอมให้จำเลยที่ 2 นำรถยนต์โดยสารเข้าร่วมบริการขนส่ง โดยรับโจทก์ทั้งสี่ขึ้นรถยนต์โดยสารถือได้ว่าเป็นการรับจัดทำกรงานให้อย่างหนึ่งโดยเรียกเงินค่าโดยสารเป็นค่าตอบแทน จำเลยที่ 1 ถึงที่ 3 จึงเป็นผู้ให้บริการและผู้ประกอบการธุรกิจ ส่วนโจทก์ทั้งสี่เป็นผู้ให้บริการและผู้บริโภค จึงเป็นคดีพิพาทระหว่างผู้ประกอบการธุรกิจกับผู้บริโภคเกี่ยวกับสิทธิหรือหน้าที่ตามกฎหมายอันเนื่องมาจากการให้บริการ เป็นคดีผู้บริโภค ตามพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ.2551 ตามมาตรา 3(1).

²² นันทน์ภัส ตั้งมั่นยุคธรรม. (2549). *ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง. หน้า 37.

สหรัฐอเมริกาใน ค.ศ.1776 การปฏิวัติในฝรั่งเศส ค.ศ.1789-1799 และได้มีระบบการปกครองแบบสาธารณรัฐ (Republic) มาใช้ โดยประชาชนมีสิทธิเสรีภาพในการปกครองตนเอง นอกจากนี้ลัทธิปัจเจกชนนิยม (Individualism) เป็นแก่นของระบบการปกครองดังกล่าวได้รับความยินยอมอย่างแพร่หลายและแผ่อิทธิพลขยายไปสู่แนวความคิดระบบเศรษฐกิจแบบเสรี (Laissez-Faire) มีการกำหนดหลักกฎหมายใหม่ๆ โดยถือว่าประชาชนทุกคนมีอิสระที่จะทำสัญญากันอย่างใดก็ได้ (Freedom of Contract) เช่นเมื่อตกลงกันเช่นใดแล้วก็ต้องบังคับเช่นนั้นอย่างเคร่งครัด (Sanctity of Contract) เช่นในการซื้อขายสินค้าถ้ามีข้อบกพร่องในสินค้าอย่างใดเป็นเรื่องที่ผู้ซื้อจะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายนั้นเนื่องจากตนเป็นผู้เลือกซื้อสินค้านั้นเอง (Caveat Emptor or Let the Buyer Beware) หลักการเช่นนี้มีขึ้นเพราะถือว่าคนทุกคนเท่าเทียมกัน มีความเสมอภาคกัน มีสิทธิตกลงนิติสัมพันธ์กันอย่างไรก็ได้ ดังนั้นเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นจึงต้องรับภัยพิบัตินั้นเองเพราะตนเป็นผู้ก่อไว้²³

ศตวรรษที่ 20 การคุ้มครองสิทธิผู้บริโภคได้รับการยอมรับอีกครั้ง เนื่องจากเห็นว่าระบบเศรษฐกิจแบบเสรีมิได้ถูกต้องทั้งหมด กลับทำให้เกิดภาวะตลาดแบบผูกขาด (Monopoly) ประกอบกับแนวความคิดด้านสวัสดิการสังคม (Social Welfare) เริ่มได้รับความนิยมมากขึ้นเพราะให้ความสำคัญเป็นธรรมมากกว่า จึงเกิดแนวคิดว่ารัฐต้องมีหน้าที่คุ้มครองประชาชนด้วย จึงเริ่มมีการออกกฎหมายบังคับการประกอบธุรกิจต่างๆที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยและความผาสุกของสาธารณชน จึงเกิดระบบเศรษฐกิจแบบเสรีสมัยใหม่ (Modern Capitalism) ที่รัฐมีอำนาจเข้ามาแทรกแซงการประกอบการของเอกชนได้ตามสมควร เพื่อให้เกิดการแข่งขันอย่างเป็นธรรม และเพื่อประโยชน์สาธารณะ อีกทั้งได้มีการพิจารณาถึงสิทธิของผู้บริโภคที่ควรให้ความคุ้มครอง นอกเหนือจากสิทธิที่จะได้รับค่าเสียหายตามสัญญา หรือสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายในทางละเมิดตามกฎหมายเดิม ดังนั้นหลักผู้ซื้อต้องระวัง (Caveat Emptor or Let the Buyer Beware) จึงเปลี่ยนไปเป็นหลักผู้ขายต้องระวัง (Caveat Venditor or Let the Seller Beware) ซึ่งเป็นหลักที่กำหนดให้ผู้ขายมีหน้าที่ในการกำกับดูแลผลิตภัณฑ์ที่ตนนำมาวางจำหน่าย หากมีความบกพร่องผู้ขายก็ต้องรับผิดชอบและผู้บริโภคต้องได้รับการเยียวยาจากความไม่ระมัดระวังซึ่งเป็นการบกพร่องต่อหน้าที่ของตน (Duty of Care) เพราะผู้บริโภคย่อมมีอำนาจต่อรองน้อยกว่าผู้ประกอบการธุรกิจ ในที่สุด รัฐจึงต้องหามาตรการเข้าไปดูแลช่วยเหลือประชาชนผู้บริโภคมากขึ้นกว่าเดิม²⁴

²³ สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ข. (2530). รายงานการวิจัยเรื่องกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคในประเทศไทย. หน้า 34.

²⁴ ธนาวัฒน์ สังข์ทอง. (2542). การเรียกคืนสินค้าที่อาจเป็นอันตรายต่อผู้บริโภค. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 18.

ด้วยเหตุที่ผู้บริโภคไม่มีอำนาจต่อรองรัฐจึงจำเป็นต้องเข้ามาดูแลช่วยเหลือผู้บริโภค ทั้งด้านคุ้มครอง ป้องกัน และการชดเชยเยียวยาความเสียหายแก่ผู้บริโภค ดังนั้นแนวความคิดในการคุ้มครองผู้บริโภคจึงได้ก่อตัวขึ้น โดยมีแนวคิดพัฒนาไปในทางตรงข้ามกับแนวคิดของระบบเศรษฐกิจแบบเสรี ทฤษฎีกฎหมายที่ใช้เพื่อคุ้มครองผู้บริโภค ไม่อาจนำหลักความศักดิ์สิทธิ์แห่งการแสดงเจตนามาใช้ได้ รวมถึงไม่อาจนำหลักกฎหมายในเรื่องของความสัมพันธ์ทางสัญญามาใช้บังคับได้ ดังที่จะได้ศึกษาต่อไป

2.3.3 ทฤษฎีเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภค

จากแนวความคิดในการคุ้มครองผู้บริโภคที่เกิดขึ้น ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว จำเป็นต้องศึกษาว่าทฤษฎีกฎหมายใดที่มีความเหมาะสมที่จะนำมาใช้เพื่อการคุ้มครองผู้บริโภค ดังนี้

1. การไม่ให้ความสำคัญกับหลักความศักดิ์สิทธิ์ของเจตนา (Freedom of Will) และหลักเสรีภาพในการทำสัญญา (Freedom of Contract)

ด้วยเหตุที่แนวคิดของสองทฤษฎีนี้เหมาะสมกับสภาพสังคมที่เท่าเทียมกันในเรื่องอำนาจการต่อรองและมีระบบการค้าการแข่งขันที่ค่อนข้างสมบูรณ์ แต่ในสภาพสังคมที่แท้จริงกลับมีปัญหาในเรื่องอำนาจต่อรองระหว่างผู้ประกอบการธุรกิจและผู้บริโภค ทำให้บทบาทในเรื่องของเจตนาที่คู่สัญญาแสดงออกเพื่อทำสัญญากันถูกลดความสำคัญลง รูปแบบการทำสัญญาได้เปลี่ยนแปลงไปเกิดสัญญาที่เรียกว่า “สัญญามาตรฐาน” (Standard Form Contract) หรือสัญญาสำเร็จรูป (Adhesion Contract)²⁵ ที่ทำให้สัญญาที่เกิดขึ้นมีความได้เปรียบเสียเปรียบอย่างมาก คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ไม่อยู่ในฐานะที่จะต่อรองหรือกำหนดเนื้อหาของสัญญาได้ คงมีทางเลือกเดียวคือจะทำสัญญาหรือไม่เท่านั้น ดังนั้นการปล่อยให้เอกชนทำสัญญาตามความสมัครใจอาจมีผลกระทบต่อสังคม รัฐจึงมีความจำเป็นต้องเข้ามาแทรกแซงในการทำสัญญาบางอย่างของเอกชนที่ส่งผลกระทบต่อสังคมโดยรวม ทฤษฎีกฎหมายที่ใช้ในการคุ้มครองผู้บริโภคจึงไม่อาจนำหลักความศักดิ์สิทธิ์แห่งการแสดงเจตนามาใช้บังคับได้ กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคจำเป็นที่จะต้องละเลยหรือไม่ให้ความสำคัญต่อหลักกฎหมายนี้

เหตุผลสำคัญอีกประการหนึ่งที่ไม่อาจนำเอาหลักความศักดิ์สิทธิ์แห่งเจตนาและเสรีภาพในการทำสัญญามาใช้คุ้มครองผู้บริโภคได้คือ การทำสัญญาของเอกชนจะมีผลผูกพันเฉพาะคู่สัญญาเท่านั้นซึ่งเป็นไปตามหลักทฤษฎีความรับผิดชอบคู่กรณีในสัญญา (Privity of Contract) ที่เป็นผลสืบเนื่องจากการมีเสรีภาพในการทำสัญญา แต่ในการคุ้มครองผู้บริโภคนั้น โดยเหตุที่

²⁵ คาราวร ธีระวัฒน์. (2542). *กฎหมายสัญญา สถานะใหม่ของสัญญาปัจจุบันและปัญหาข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 26.

ผู้บริโภคไม่จำเป็นต้องบริโภคสินค้าหรือบริการ โดยอาศัยความสัมพันธ์ในทางสัญญาเสมอไป เนื่องจากการบริโภคเป็นปรากฏการณ์ธรรมชาติของมนุษย์ซึ่งมิได้ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขในสถานะทางสังคม ความสามารถของบุคคล หรือข้อตกลงในทางนิติกรรมสัญญาเท่านั้น หากเกิดความเสียหายจากการบริโภคสินค้าหรือบริการ และจำเป็นจะต้องมีการชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้บริโภค การนำหลักกฎหมายเรื่องสัญญามาใช้บังคับย่อมบังคับได้เฉพาะคู่สัญญา คือ ผู้บริโภคกับผู้ประกอบธุรกิจเท่านั้น หากผู้บริโภคที่มีได้เป็นคู่สัญญาก็จะไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหาย หลักกฎหมายดังกล่าวจึงเป็นอุปสรรคในการคุ้มครองผู้บริโภค การบัญญัติกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคจึงต้องออกมาในรูปของการขยายความรับผิดชอบของผู้ขายไปสู่บุคคลอื่น ๆ ที่มีใช้ผู้ซื้อ อาจเป็นบุคคลในครอบครัวซึ่งมิใช่ผู้ซื้อหรือคู่สัญญา แต่ถ้าได้บริโภคสินค้านั้นแล้วเกิดความเสียหายขึ้น ต้องได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายซึ่งเป็นข้อยกเว้นของหลักทฤษฎีนี้²⁶

2. ทฤษฎีความรับผิดในทางละเมิดซึ่งใช้บทสันนิษฐานความผิด (Presumption of Fault)

ทฤษฎีว่าด้วยความรับผิดในทางละเมิดที่เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปมี 2 ประการคือ ประการแรกเป็นหลักมีความรับผิดเมื่อมีความผิด (No Liability Without Fault or Fault Theory) กล่าวคือผู้กระทำต้องจงใจหรือประมาทเลินเล่อก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น จึงต้องรับผิดชดเชยเยียวยาให้แก่เสียหาย หากมิได้จงใจหรือประมาทเลินเล่อก็ไม่ต้องรับผิด แนวความคิดนี้มาจากหลักการคุ้มครองเสรีภาพของบุคคลผู้กระทำ มากกว่ามุ่งคุ้มครองสิทธิของผู้เสียหาย²⁷ เป็นทฤษฎีกฎหมายที่เหมาะสมกับระบบการค้าเสรีที่ควรมีการพิสูจน์ความผิด เป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป

ประการที่สอง เป็นหลักความรับผิดโดยกฎหมายสันนิษฐานว่ามีความผิด แม้มิได้จงใจหรือประมาทเลินเล่อ เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นต้องมีการชดเชยเยียวยา เป็นแนวความคิดที่มีพื้นฐานมาจากหลักในการคุ้มครองสิทธิของบุคคลในอันที่จะไม่ทำให้เสียหาย เป็นแนวความคิดที่มุ่งตรงต่อการชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคล ไม่ว่าจะบุคคลนั้นจะจงใจกระทำ หรือประมาทเลินเล่อหรือไม่ หากมีการกระทำอันก่อให้เกิดความเสียหายต้องมีการชดเชยเยียวยา ซึ่งต่อมาพัฒนาเป็นทฤษฎีรับภัย (Theory of Risk) ทฤษฎีความรับผิดเด็ดขาด (Absolute Liability) และทฤษฎีความรับผิดเด็ดขาดโดยมีข้อยกเว้น (Strict Liability) เป็นทฤษฎีที่มีแนวความคิดที่ให้

²⁶ สุขุม สุภนิตย์. (2552). *คำอธิบายกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค* (พิมพ์ครั้งที่ 7). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 11-12.

²⁷ สุขุม สุภนิตย์. (2548). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด* (พิมพ์ครั้งที่ 5). กรุงเทพฯ: นิติบรรณาการ. หน้า 9-10.

ความสำคัญต่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของบุคคล เนื่องจากเป็นความรับผิดชอบที่ไม่ต้องพิสูจน์ความผิด เป็นทฤษฎีที่เหมาะสมที่จะนำมาใช้ในการคุ้มครองผู้บริโภค แต่อย่างไรก็ตามหากให้ผู้ประกอบธุรกิจมีความรับผิดชอบโดยไม่มีการพิสูจน์ความผิดแล้ว จะก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมต่อผู้ประกอบธุรกิจ ซึ่งอาจส่งผลให้ผู้ประกอบการมีต้นทุนปฏิบัติตามกฎหมาย (Compliance Cost) สูงขึ้นและอาจผลักภาระต้นทุนนั้น ไปยังผู้บริโภคก็เป็นได้ หรือในอีกด้านหนึ่งอาจส่งผลให้ผู้ประกอบธุรกิจ ไม่กล้าลงทุนในกิจการนั้น

อย่างไรก็ตามในประเด็นของการนำหลักความรับผิดชอบโดยเด็ดขาดมาใช้ในการคุ้มครองผู้บริโภคนี้ คงต้องให้ความสำคัญกับผู้ประกอบธุรกิจด้วยเช่นกันเพราะการผลักภาระให้ผู้ประกอบธุรกิจรับผิดชอบในความเสียหายที่มีต่อผู้บริโภคโดยไม่คำนึงถึงผลกระทบในเชิงเศรษฐศาสตร์อาจก่อให้เกิดปัญหาในระบบการผลิตได้²⁸

3. ทฤษฎีทางเศรษฐศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้บริโภค

ตามหลักทฤษฎีทางเศรษฐศาสตร์แล้ว²⁹ ภาครัฐไม่ควรแทรกแซงตลาด ยกเว้นกรณีที่มีความล้มเหลวของตลาด (Market Failure) บางประการ ซึ่งทำให้การแข่งขันของตลาดไม่เป็นผลดีต่อผู้บริโภคและสังคมโดยรวม ความล้มเหลวทางการตลาดที่ทำให้รัฐจำเป็นต้องคุ้มครองผู้บริโภคมีเหตุผล 3 ประการดังต่อไปนี้

3.1 การผูกขาดในตลาด โดยปกติถ้าตลาดมีการแข่งขันที่สมบูรณ์ หรือตลาดที่มีผู้ซื้อหรือผู้ขายสินค้าชนิดเดียวกันอยู่เป็นจำนวนมาก ผู้บริโภคจะได้รับประโยชน์เนื่องจากการแข่งขันทางด้านราคาระหว่างผู้ขายด้วยตนเอง และการที่มีผู้ขายเป็นจำนวนมากทำให้ผู้บริโภคสามารถซื้อสินค้าได้ตามระดับความพอใจสูงสุดของตนเอง อย่างไรก็ตามถ้าตลาดมีการผูกขาดเกิดขึ้น หรือกรณีที่ผู้ประกอบการรายใดรายหนึ่งมีอำนาจผูกขาดตลาด หมายถึงกรณีที่มีผู้ซื้อเป็นจำนวนมากแต่กลับมีผู้ประกอบการเพียงรายเดียวที่ผลิตสินค้าชนิดนั้นได้ กรณีเช่นนี้ผู้ประกอบการสามารถตั้งราคาได้ตามความพอใจของตน กรณีดังกล่าวผู้ประกอบการอาจค้ากำไรเกินควร หรือตั้งราคาขายไว้สูงกว่าคุณภาพสินค้ามากจึงเป็นการเอาเปรียบผู้บริโภค รัฐจึงต้องเข้ามาควบคุมราคาหรือกำหนดอัตรากำไรสูงสุดของผู้ขาย เพื่อให้ราคาของสินค้าและบริการเป็นธรรมต่อผู้ซื้อ

3.2 ความเหลื่อมล้ำทางด้านข้อมูลข่าวสารระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย ในปัจจุบันผู้ประกอบการส่วนใหญ่ใช้ระบบการผลิตที่มีเทคโนโลยีสูง หรือกระบวนการผลิตที่มีความซับซ้อน

²⁸ สุขุม ศุภนิติย์. (2549). *คำอธิบายกฎหมายความรับผิดในผลิตภัณฑ์* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: วิทยุชน. หน้า 11.

²⁹ เดือนเด่น บริคมบริรักษ์ และ สุธีร์ ศุภนิติย์. (2541). *โครงการแผนแม่บทกระทรวงพาณิชย์ พ.ศ. 2540-2549: การคุ้มครองผู้บริโภค*. สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาแห่งประเทศไทย. หน้า 1-2.

ทำให้ผู้ซื้อสินค้าไม่สามารถหยั่งรู้หรือตรวจสอบคุณภาพสินค้านั้นได้จากลักษณะทางกายภาพ เนื่องจากผู้บริโภคไม่มีข้อมูลเกี่ยวกับตัวสินค้าเพียงพอ เป็นเหตุให้ถูกเอาเปรียบได้ รัฐจึงมีหน้าที่ให้ผู้ประกอบการ หรือผู้ขาย กำหนดรายละเอียดที่ต้องระบุไว้ในฉลากเพื่อตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลที่ใช้ในการโฆษณาสินค้า

3.3 การควบคุมดูแลด้านความปลอดภัยและสุขภาพของผู้บริโภค คุณภาพและมาตรฐานของสินค้าและบริการบางประเภทที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยและสุขภาพของผู้บริโภค รัฐต้องเข้ามากำหนดคุณภาพหรือมาตรฐานขั้นต่ำของสินค้าและบริการนั้น และควบคุมดูแลให้สินค้าและบริการนั้นมีคุณภาพและมาตรฐานตามที่กำหนดไว้

2.3.4 สิทธิของผู้บริโภคที่เป็นผู้โดยสาร

ในช่วงทศวรรษ 1960 ปรัชญาในการคุ้มครองผู้บริโภคเปลี่ยนไป ความไม่เท่าเทียมกันในอำนาจต่อรองของผู้บริโภคและผู้ประกอบการถูกหยิบยกขึ้นมาเป็นสาเหตุหลักที่รัฐต้องเข้ามามีบทบาทในการคุ้มครองผู้บริโภคโดยตรง ได้มีการกล่าวถึง “สิทธิของผู้บริโภค” เป็นครั้งแรกในคำปราศรัยของประธานาธิบดี จอห์น เอฟ. เคนเนดี ที่สหประชาชาติ ในปี ค.ศ.1962 สิทธิดังกล่าวได้แก่³⁰

1. สิทธิที่จะได้รับความปลอดภัยจากการใช้สินค้าและบริการ (The right to safety)
2. สิทธิที่จะได้รับข้อมูลที่ถูกต้องครบถ้วนที่จำเป็นเกี่ยวกับสินค้าหรือบริการ (The right to be information)
3. สิทธิที่จะเลือกซื้อสินค้าและบริการได้อย่างอิสระ (The right to choose)
4. สิทธิที่จะร้องเรียนเพื่อความเป็นธรรม (The right to be heard)

สืบเนื่องจากคำปราศรัยดังกล่าว ประเทศที่พัฒนาแล้วหลายประเทศได้ออกกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้บริโภค (Consumer Protection Law) เพื่อรับรองสิทธิของผู้บริโภค นอกจากนี้แล้วสมาคมผู้บริโภคในหลายๆประเทศ ได้รวมตัวกันจัดตั้งสหพันธ์องค์กรผู้บริโภคสากล ที่เรียกว่า Consumers International :CI³¹ ซึ่งมีสถานภาพเป็นองค์กรที่ไม่แสวงหากำไรมีสมาชิกอยู่ทั่วโลก และไม่เกี่ยวข้องกับการเมือง ในปัจจุบันองค์กรนี้ประกอบด้วยสมาคมผู้บริโภคในประเทศต่างๆกว่า 220 องค์กร จาก 115 ประเทศ เพื่อเป็นการส่งเสริมให้การคุ้มครองผู้บริโภคมีความครอบคลุมและแข็งแกร่งยิ่งขึ้น สหพันธ์ผู้บริโภค CI นี้ได้กำหนดสิทธิของผู้บริโภคเพิ่มเติมนอกเหนือจากที่ระบุไว้ในคำปราศรัยของประธานาธิบดี จอห์น เอฟ. เคนเนดี อีก 4 ประการ ได้แก่

³⁰ เรื่องเดียวกัน. หน้า 3 – 4.

³¹ สรียา กภาพสินธุ์. (2556). รายงานฉบับสมบูรณ์:การศึกษาทบทวนสถานการณ์การเยียวยาความเสียหายให้แก่ผู้บริโภคของประเทศไทย. สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค. หน้า 10.

5. สิทธิที่จะได้รับการพิจารณาและค่าชดเชยความเสียหาย (The right to redress)
6. สิทธิที่จะได้รับความรู้เกี่ยวกับการบริโภค (The right to consumer education)
7. สิทธิที่จะเข้าถึงสินค้าและบริการที่จำเป็นขั้นพื้นฐาน (The right to basic need)

เช่น ยา อาหาร เครื่องนุ่งห่ม ที่อยู่อาศัย การดูแลสุขภาพ การศึกษาและสุขภาพ

8. สิทธิที่จะดำรงชีวิตอยู่ในสิ่งแวดล้อมที่ดีและปลอดภัย (The right to healthy environment)

มีข้อสังเกตว่าสิทธิของผู้บริโภค 2 ข้อสุดท้าย คือ นั้นจะแตกต่างกับสิทธิอื่นๆ เพราะจะไม่ใช้สิทธิของผู้บริโภคในการซื้อขายสินค้า แต่เป็นสิทธิที่ผู้บริโภคในฐานะพลเมืองของประเทศพึงได้รับ จึงเห็นได้ว่าสิทธิของผู้บริโภคตาม CI นั้นขยายกรอบสิทธิของผู้บริโภคให้กว้างขึ้น

สรุปได้ว่าการคุ้มครองผู้บริโภคในระดับสากลได้มีการรับรองสิทธิผู้บริโภคไว้โดยสหพันธ์องค์กรผู้บริโภคสากล (Consumers International หรือ CI) ซึ่งมีความครอบคลุมในการคุ้มครองผู้บริโภคมกกว่าสิทธิผู้บริโภคของไทย ซึ่งได้รับรองสิทธิผู้บริโภคสากลไว้ 8 ข้อ คือ

1. สิทธิที่จะเข้าถึงสินค้าและบริการที่จำเป็นขั้นพื้นฐาน (The right to basic need)

เช่น ยา อาหาร เครื่องนุ่งห่ม ที่อยู่อาศัย การดูแลสุขภาพ การศึกษาและสุขภาพ

2. สิทธิที่จะได้รับความปลอดภัยจากการใช้สินค้าและบริการ (The right to safety)

3. สิทธิที่จะได้รับข้อมูลที่ถูกต้องครบถ้วนที่จำเป็นเกี่ยวกับสินค้าหรือบริการ(The

right to be information)

4. สิทธิที่จะเลือกซื้อสินค้าและบริการได้อย่างอิสระ (The right to choose)

5. สิทธิที่จะร้องเรียนเพื่อความเป็นธรรม (The right to be heard)

6. สิทธิที่จะได้รับการพิจารณาและค่าชดเชยความเสียหาย (The right to redress)

7. สิทธิที่จะได้รับความรู้เกี่ยวกับการบริโภค (The right to consumer education)

8. สิทธิที่จะดำรงชีวิตอยู่ในสิ่งแวดล้อมที่ดีและปลอดภัย (The right to healthy

environment)

การคุ้มครองผู้บริโภคของไทยได้ให้ความสำคัญเรื่องสิทธิผู้บริโภค โดยมีการบัญญัติไว้ในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2551 มาตรา 61 วรรคหนึ่งว่า สิทธิผู้บริโภคย่อมได้รับการคุ้มครองทั้งนี้ตามที่กฎหมายบัญญัติ ซึ่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 และแก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ.2541 ได้รับรองสิทธิผู้บริโภคไว้ 5 ประการคือ³²

³² ศรีณย์ ศรีณยศสุนทร. (2549). วิธีพิจารณาคดีคุ้มครองผู้บริโภคทางแพ่งในชั้นศาล. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง. หน้า 16.

1. สิทธิที่จะได้รับข่าวสารรวมทั้งคำพรรณนาคุณภาพที่ถูกต้องและเพียงพอเกี่ยวกับสินค้าหรือบริการ ได้แก่สิทธิที่จะได้รับการโฆษณา หรือการแสดงฉลากตามความเป็นจริงและปราศจากพิษภัยแก่ผู้บริโภค รวมตลอดถึงสิทธิที่จะได้รับข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าและบริการ อย่างถูกต้องเพียงพอที่จะไม่หลงผิด ในการซื้อสินค้าและรับบริการโดยไม่เป็นธรรม

2. สิทธิที่จะมีอิสระในการเลือกหาสินค้าหรือบริการ ได้แก่ สิทธิที่จะเลือกซื้อสินค้าหรือรับบริการโดยความสมัครใจของผู้บริโภคและปราศจากการชักจูงใจอันไม่เป็นธรรม

3. สิทธิที่จะได้รับความปลอดภัยจากการใช้สินค้าหรือบริการ ได้แก่ สิทธิที่จะได้รับสินค้าหรือบริการที่ปลอดภัย มีสภาพและคุณภาพได้มาตรฐานเหมาะสมแก่การใช้ ไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิต ร่างกายหรือทรัพย์สิน ในกรณีใช้ตามคำแนะนำหรือระมัดระวังตามสภาพของสินค้าและบริการนั้นแล้ว

4. สิทธิที่จะได้รับความเป็นธรรมในการทำสัญญา ได้แก่ สิทธิที่จะได้รับข้อสัญญาโดยไม่ถูกเอาเปรียบจากผู้ประกอบธุรกิจ

5. สิทธิที่จะได้รับการพิจารณาและชดเชยความเสียหาย ได้แก่สิทธิที่จะได้รับการคุ้มครองและชดเชยความเสียหาย เมื่อมีการละเมิดสิทธิของผู้บริโภค ตามข้อ 1 , 2 ,3 และ 4 ดังกล่าว

เมื่อได้ศึกษาสิทธิผู้บริโภคตามกฎหมายไทยและโดยสหพันธ์องค์กรผู้บริโภคสากล (Consumers International หรือ CI) แล้ว นำมาพิจารณาถึงสิทธิของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ โดยพิจารณาจากรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2551 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 และ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยการศึกษาของศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค และเครือข่ายลดอุบัติเหตุ ภาคีต่างๆ จึงได้ร่วมกันยกร่าง สิทธิผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะขึ้น 10 ประการ³³ คือ

1. สิทธิ ที่จะได้รับข้อมูลข่าวสาร รวมทั้งคำพรรณนาคุณภาพเกี่ยวกับบริการรถโดยสาร รวมทั้งความคุ้มครองตามกฎหมายที่ประกันภัยที่ถูกต้องเป็นจริง ครบถ้วน

2. สิทธิที่จะได้รับความเป็นธรรมในด้านสัญญา และราคาค่าบริการ

3. สิทธิในการเลือกใช้บริการรถโดยสารด้วยความสมัครใจ และปราศจากการชักจูงอันไม่เป็นธรรม

4. สิทธิที่จะได้รับความปลอดภัยในทุกๆด้านจากการใช้บริการรถโดยสาร

5. สิทธิที่จะได้รับการบริการจากรถโดยสารและผู้ให้บริการที่มีคุณภาพมาตรฐาน

³³ ศูนย์พิทักษ์สิทธิผู้บริโภค มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค. (2557). *สิทธิของผู้โดยสาร*. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ(สสส.). เข้าถึงได้จาก: [http://www.consumerthai.org/main/index.php?option\[1 พฤศจิกายน 2557\]](http://www.consumerthai.org/main/index.php?option[1 พฤศจิกายน 2557])

6. สิทธิ ในการร้องเรียน หรือฟ้องร้องเพื่อให้ผู้ให้บริการหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการแก้ไข ปัญหา เยียวยา หรือชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้น
7. สิทธิที่จะได้รับการชดใช้ความเสียหายทั้งทางร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สิน หรือสิทธิอื่นๆที่ถูกละเมิด
8. สิทธิที่จะได้รับการชดใช้ความเสียหายจากการประกันภัยโดยไม่มี การประวิงเวลา หรือบังคับให้ประนีประนอมยอมความ
9. สิทธิที่จะได้รับการชดใช้ความเสียหายด้วยหลักแห่งพฤติการณ์และความร้ายแรง แห่งละเมิด
10. สิทธิที่จะรวมตัวกันเพื่อพิทักษ์สิทธิของตนและผู้อื่น

2.4 แนวความคิดการให้ความคุ้มครองผู้โดยสารโดยสารประจำทางในฐานะผู้บริโภค

ในการที่ผู้โดยสารได้ตัดสินใจในการเลือกโดยสารกับผู้ประกอบการรายใด ย่อมถือว่า ผู้โดยสารอยู่ในฐานะเป็นคน โดยสารตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ทั้งนี้ ในทางกฎหมายถือว่าเกิดสัญญารับขนส่งผู้โดยสาร และเป็นผู้บริโภคตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ.2522

ในการที่ผู้โดยสารหรือผู้บริโภคได้ตัดสินใจที่จะใช้บริการของผู้ประกอบการรายใด ก็ ย่อมต้องอาศัยข้อมูลสารสนเทศที่จัดทำโดยผู้ประกอบการ ทั้งนี้ภายใต้ธุรกิจขนส่งมีการกำหนด วิธีการจ่ายค่าบริการเป็นการล่วงหน้า ซึ่งแตกต่างจากการซื้อสินค้าและบริการ โดยทั่วไปที่มักจะ เกิดขึ้นพร้อมกัน กล่าวคือ จะมีการชำระค่าซื้อสินค้าและบริการพร้อมกันกับการได้รับสิ่งของ สินค้าหรือบริการ การพิจารณาให้ความคุ้มครองผู้โดยสารในฐานะคู่สัญญาตามหลักนิติกรรม สัญญาโดยทั่วไป ย่อมให้ความคุ้มครองผู้โดยสารไม่เพียงพอ ดังนั้นเพื่อเป็นการคุ้มครองผู้บริโภคที่เป็นผู้โดยสารมิให้ถูกหลอกลวงจากผู้ประกอบการหรือตัวแทน จึงมีการกำหนดหลักเกณฑ์เพื่อ คุ้มครองผู้โดยสารในฐานะผู้บริโภค ที่ซื้อบริการขนส่งจากผู้ประกอบการโดยสารประจำทาง โดยหลักการในกฎหมายของประเทศ ในกลุ่มประชาคมยุโรป อังกฤษ และออสเตรเลีย มีดังนี้

2.4.1 สิทธิก่อนเลือกใช้บริการ

1. ผู้โดยสารมีสิทธิที่จะได้รับรู้ข้อมูลข่าวสาร รวมทั้งคำพรรณนาคุณภาพเกี่ยวกับบริการ รถโดยสาร รวมทั้งความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยที่ถูกต้องเป็นจริง ครบถ้วน เพียงพอต่อการตัดสินใจใช้บริการ ตัวอย่างเช่น ประเภทและคุณภาพมาตรฐานของรถโดยสาร สิ่งที่จะได้รับการบริการจากรถโดยสาร วันเวลาในการเดินทางและถึงที่หมาย ค่าบริการ รายละเอียดในความ คุ้มครองของกรมธรรม์ประกันภัย ตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถพ.ศ.2535 และกรมธรรม์ ประกันภัยประเภทสมัครใจที่ผู้ประกอบการมิให้ รวมถึงข้อมูลจำเป็นอื่นๆ ที่เกี่ยวกับบริการของรถ

โดยสาร คือสิ่งที่ผู้โดยสารควรได้รับรู้ก่อน เพื่อตัดสินใจใช้บริการ ซึ่งหากผู้ให้บริการแสดง ข้อความเป็นเท็จ หรือปกปิดความจริง โดยผู้โดยสารได้ตกลงจ่ายค่าโดยสารไปแล้ว และมารู้ว่าตน ถูกหลอกลวงในภายหลัง ผู้ให้บริการอาจมีความผิดฐานฉ้อโกงประชาชนซึ่ง มีโทษทั้งจำคุกและ ปรับ

2. ผู้โดยสารมีสิทธิที่จะได้รับความเป็นธรรมในด้านสัญญาและค่าบริการ การห้ามไม่ให้ ผู้ให้บริการเรียกเก็บค่าโดยสารเกินกว่าที่ทางการกำหนด

3. ผู้โดยสารมีอิสระในการเลือกใช้บริการรถโดยสารได้โดยสมัครใจ และปราศจากการ ชักจูงใจอันไม่เป็นธรรม การที่ผู้ให้บริการหรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง เรียกให้คนขึ้นรถด้วยการส่งเสียง ดังในลักษณะที่ก่อความรำคาญให้แก่ ผู้โดยสารหรือผู้คนที่อยู่โดยรอบ หรือทำการต้อน ดึง เหนี่ยว หรือยึดข้อผู้โดยสาร รวมทั้งสิ่งของ เพื่อให้ไปขึ้นรถโดยสารคันใดคันหนึ่ง ถือว่าผิดกฎหมาย

2.4.2 สิทธิขณะใช้บริการ

1. ผู้โดยสารมีสิทธิที่จะได้รับความปลอดภัยจากการใช้บริการรถโดยสาร การให้บริการ รถโดยสารต้องมีคุณภาพ มาตรฐานด้านความปลอดภัยตามหลักวิชาการที่กฎหมายกำหนด ตัวรถมี สภาพมั่นคงแข็งแรง ไม่ก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้โดยสาร และผู้ขับขี่ต้องไม่อยู่ในสภาพหย่อนยาน ไม่ เมาสราหรือเสพยาเสพติด ไม่ขับรถโดยประมาทหรือนำพวาดเสียว ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่าง เกร่งครัด ขับขี่โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ

2. ผู้โดยสารมีสิทธิที่จะได้รับการบริการจากรถโดยสารและผู้ให้บริการที่มีคุณภาพ มาตรฐาน เมื่อให้บริการรถโดยสารต้องมีคุณภาพมาตรฐานด้านการบริการตามที่กฎหมายกำหนด ผู้ ให้บริการต้องให้บริการต่อผู้โดยสารด้วยความสุภาพ ไม่เสียดสี ดูหมิ่น ก้าวร้าว หรือแสดงกิริยาอื่น ใดที่เป็นการไม่ให้เกียรติผู้โดยสาร ไม่สูบบุหรี่ คุยกัน หรือส่งเสียงรบกวนก่อความเดือดร้อนรำคาญ ในขณะให้บริการ

2.4.3 สิทธิเมื่อถูกละเมิดหรือเมื่อประสบภัย

1. ผู้โดยสารมีสิทธิที่จะร้องเรียนหรือฟ้องร้องเพื่อให้ผู้ให้บริการ หรือหน่วยงานที่ เกี่ยวข้องแก้ปัญหา เยียวยา หรือชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้น

หากเกิดปัญหาจากการใช้บริการ ไม่ว่าจะร้ายแรงมากน้อยแค่ไหน การร้องทุกข์ถือเป็น สิทธิและหน้าที่ของผู้บริโภคทุกคน เพื่อจะช่วยให้เกิดการแก้ไขปัญหา เยียวยา หรือชดใช้ในความ เสียหายที่เกิดขึ้น นอกจากนี้การร้องเรียนยังจะนำไปสู่การพัฒนาคุณภาพ และยกระดับมาตรฐาน ของรถโดยสารสาธารณะให้ดีขึ้นได้

2. ผู้โดยสารมีสิทธิที่จะได้รับการชดใช้ความเสียหายจากการประกันภัยด้วยความเป็น ธรรม โดยไม่มีการประวิงเวลา หรือบังคับให้ประนีประนอมยอมความ

เมื่อผู้โดยสารประสบภัยจากการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยของ พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถพ.ศ.2535 และประกันภัยประเภทสมัครใจ ที่ผู้ให้บริการจัดให้ ถือเป็นภาระเยียวยาเบื้องต้นที่ผู้โดยสารควรได้รับ โดยทันที ไม่ควรถูกประวิงเวลา หรือถูกบังคับให้ทำสัญญาประนีประนอมยอมความ จนทำให้ผู้โดยสารหรือผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องเกิดความเสียหายมากยิ่งขึ้นกว่าที่ได้รับ

3. ผู้โดยสารมีสิทธิที่จะได้รับการชดใช้ความเสียหายทั้งทางร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สิน และสิทธิอื่นๆ ที่ถูกละเมิด

การชดใช้ความเสียหายให้กับผู้โดยสาร ในส่วนของค่าปลงศพและค่ารักษาพยาบาลนั้น อาจไม่เพียงพอ ทั้งนี้ควรได้รับการพิจารณาครอบคลุมถึงสิทธิอื่นๆ ที่ผู้โดยสารหรือผู้ที่เกี่ยวข้องได้สูญเสียไปด้วย เช่น รายได้จากการประกอบอาชีพที่ต้องขาดไปขณะเจ็บป่วย หรือการชดใช้ความเสียหายให้กับทายาทที่ต้องขาดผู้อุปการะ เป็นต้น

4. ผู้โดยสารมีสิทธิที่จะได้รับการชดใช้ความเสียหายตามหลักแห่งพฤติกรรม และความร้ายแรงแห่งละเมิด ด้วยความเป็นธรรมและเสมอภาค

การเลือกปฏิบัติต่อผู้โดยสารที่ประสบภัยจากการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ อย่างไม่เป็นธรรม ด้วยการใช้ความแตกต่างในเรื่องถิ่นกำเนิด เชื้อชาติ ภาษา เพศ อายุ ความเชื่อทางศาสนา การศึกษา ฐานะทางเศรษฐกิจและสังคม สภาพทางการหรือสุขภาพ หรือความคิดเห็นทางการเมือง ถือเป็น การขัดต่อบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญที่ว่าความเท่าเทียมกัน

5. ผู้โดยสารมีสิทธิที่จะรวมตัวกันเพื่อพิทักษ์สิทธิของตนเองและผู้อื่น

ข้อนี้เป็นประโยชน์ที่จะช่วย เพิ่มอำนาจการต่อรองเรียกร้อง ทำให้ข้อเรียกร้องเกิดความเข้มแข็ง มีพลัง เพื่อให้เกิดการแก้ปัญหาหรือชดใช้เยียวยาความเสียหายได้ดีกว่าการต่อสู้เรียกร้องโดยลำพัง

2.5 แนวความคิดในการเยียวยาผู้โดยสารรถโดยสารประจำทาง

2.5.1 การคุ้มครองตามหลัก No Fault

การคุ้มครองตามหลัก No Fault³⁴ เป็นระบบการชดเชยความเสียหายที่ให้ความมั่นใจให้กับทั้งผู้ประกอบการและผู้โดยสารว่า ไม่ว่าความเสียหาย (Injury) จากการรับบริการ จะเกิดขึ้น

³⁴ Ian McEwin. (2014). *No-Fault Compensation Systems*. [Online]. Abstract from: <http://encyclo.findlaw.com/3600book.pdf>. [30 March 2014]

เนื่องจากข้อบกพร่องผิดพลาดทางเทคนิค หรือเกิดขึ้นเพราะอะไรก็ตาม (เพราะความเสียหายมีโอกาสเกิดขึ้นได้เป็นปกติจากการขนส่ง) ผู้โดยสารก็จะได้รับการคุ้มครองหรือได้รับการชดเชย

หลักการที่เป็นหัวใจของระบบนี้ คือ การช่วยเหลือเยียวยาผู้เสียหายจากการรับบริการ โดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดและใครเป็นคนผิด (No-fault liability compensation) เป็นระบบที่มุ่ง “ชดเชยความเสียหาย” ไม่ใช่มุ่งหาตัวผู้กระทำผิดมาลงโทษ

บุคคลที่ได้รับการคุ้มครองตามหลัก No Fault คือ บุคคลที่ได้รับความเสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางรถยนต์เกือบทุกคน กล่าวคือ บุคคลผู้เป็นเจ้าของและผู้ขับรถยนต์นั่นเองและครอบครัว ซึ่งกฎหมายเกี่ยวกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเดิมไม่คุ้มครองด้วย จะมีบุคคลบางประเภทเท่านั้นที่ขอสันและโครงการเหล่านี้ไม่คุ้มครองด้วยเหตุผลบางประการ บุคคลประเภทนี้ก็ได้แก่ ผู้ที่เจตนาฆ่าตัวเองหรือพยายามฆ่าตัวเอง บุคคลที่เจตนาฆ่าหรือพยายามฆ่าผู้อื่นแต่ตัวเองบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ผู้ที่เจตนาทำให้ตนเองบาดเจ็บและทายาทของผู้เสียชีวิตเช่นนี้ก็ไม่มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนจากโครงการเช่นกัน อย่างไรก็ตามผู้บาดเจ็บหรือทายาทของผู้เสียชีวิตจากการที่ผู้ขับเจตนาฆ่าหรือทำให้บาดเจ็บหรือเสียชีวิต ผู้ที่เจตนาทำให้ตนเองบาดเจ็บ และทายาทของผู้เสียชีวิตเช่นนี้ก็ไม่มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนจากโครงการเช่นกัน แต่ผู้บาดเจ็บหรือทายาทของผู้เสียชีวิตจากการที่ผู้ขับเจตนาฆ่าหรือทำให้บาดเจ็บ ย่อมได้รับการคุ้มครองตามโครงการเหล่านี้ แต่ผู้รับประกันภัยที่จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่บุคคลเหล่านี้ไป ย่อมมีสิทธิเรียกคืนจากผู้ที่เจตนาทำให้บุคคลเหล่านี้เสียหายได้ บุคคลอีกบางประเภทซึ่งบางโครงการไม่คุ้มครอง ได้แก่ ผู้เสียหายที่เมาสุรา ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาต หรือห้อยโหนนอกตัวรถ หรือผู้ที่กระทำผิดอาญานอกเหนือจากฝ่าฝืนกฎจราจร

หลักการนี้บังคับให้เจ้าของรถต้องทำประกันภัย และกำหนดให้ผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายจากรถมีสิทธิที่จะได้รับการชดเชยค่าเสียหาย โดยไม่คำนึงว่าเป็นความผิดของฝ่ายใด และหลักการนี้ยกเลิกหลักความรับผิดทางละเมิดในส่วนที่ใช้กับคดีแพ่งเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางรถยนต์โดยสิ้นเชิง³⁵

2.5.2 หลักการ Modified No Fault system

แม้ว่าหลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทน โดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด (No Fault) จะให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุรถยนต์ได้ดีขึ้นกว่าหลักกฎหมายละเมิดแต่เดิม แต่การยกเลิกหลักกฎหมายละเมิดนั้น บางกรณีก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรม เช่น บางกรณีผู้รับประกันภัย

³⁵ สติชไอชค ศรีเจริญ. (2528). *ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์*. กรุงเทพฯ: ประชุมทองการพิมพ์. หน้า 66.

ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยไปแล้วไม่สามารถรับช่วงสิทธิได้ จึงได้เกิดมีแนวความคิดแนวใหม่ เปลี่ยนแปลงแนวความคิดเรื่อง No Fault แบบเดิมที่เรียกว่า Pure No Fault มาสู่การใช้หลัก Modified No Fault³⁶ ที่ไม่ยกเลิกหลักการตามกฎหมายละเมิด ผู้ประสบภัยหรือผู้มีสิทธิตามกฎหมายสามารถเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ต้องรับผิดชอบตามหลักกฎหมายละเมิดได้อีก โดยประยุกต์ขึ้นเพื่อความเป็นธรรมแก่ทุกฝ่ายมากขึ้น³⁷

ในช่วงเวลาเดียวกันกับที่โครงการ และการออกกฎหมายให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนแบบ Pure No Fault นั้น ก็มีผู้พยายามแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องของกฎหมายเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหาย เนื่องจากอุบัติเหตุที่ใช้อยู่เดิม โดยเสนอโครงการและมีการออกกฎหมายจำนวนมากที่เรียกว่า No - Fault law เช่นกัน แต่แตกต่างกับโครงการและกฎหมายที่จำเป็น Pure No Fault Law ที่ว่าโครงการและการออกกฎหมายเหล่านี้ ไม่ได้บังคับให้ประกันภัย หรือไม่ได้ยกเลิกความผิดทางละเมิด หรือทั้งสองประการ เพียงแต่ขยายขอบเขตประโยชน์ หรือค่าสินไหมทดแทนของการประกันภัยความสูญเสียเดิมที่จ่ายเป็นค่ารักษาพยาบาลทุพพลภาพ และค่าสินไหมทดแทนเพื่อการตายเนื่องจากอุบัติเหตุเท่านั้น ด้วยเหตุที่ข้อเสนอหรือโครงการหรือการออกกฎหมายเหล่านี้ ไม่ได้บังคับให้ประกันภัย หรือยกเลิกหลักความรับผิดชอบทางละเมิดที่วางอยู่บนหลักความผิดหรือทั้งสองประการ ซึ่งตรงกันข้ามกับโครงการ Pure No Fault ที่บังคับให้ประกันภัยและตัดสิทธิผู้เสียหายในการฟ้องคดีตามหลักความรับผิดชอบทางละเมิดโดยสิ้นเชิง หรืออย่างน้อยก็ในส่วนที่ผู้เสียหายได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากการประกันภัยโครงการนั้นแล้ว จึงมีผู้เรียกโครงการและกฎหมายแบบนี้ว่า Modified No - Fault Law

โครงการต่าง ๆ ดังกล่าว มีลักษณะเหมือนกันคือ เสนอให้เจ้าของหรือผู้ขับรถยนต์เอาประกันอุบัติเหตุ (ประกันฝ่ายแรก) เนื่องจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ไว้กับบริษัทประกันภัยเอกชน เพื่อจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเกือบทั้งหมด รวมทั้งเจ้าของและผู้ขับรถยนต์ (ยกเว้นบุคคลบางคนที่ไม่คุ้มครอง เช่น ผู้ที่จงใจฆ่าตัวตาย) โดยไม่คำนึงถึงความผิดของบุคคลใด แต่ข้อเสนอหรือโครงการเหล่านี้ไม่ได้เสนอให้ยกเลิกหลักความรับผิดชอบทางละเมิด แม้แต่ในส่วนความเสียหายที่ค่าสินไหมทดแทนจากการประกันภัยความสูญเสียทดแทนแล้ว ยังคงยินยอมให้ผู้เสียหายมีสิทธิฟ้องเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามหลักกฎหมายละเมิดตามปกติ แต่อาจนำค่าสินไหมทดแทนที่

³⁶ Barbara Billingsley. (2014) . *Auto mobile insurance in Canada* [Online]. Abstract from: http://www.rzu.gov.pl/files/3106_5154_Nowoczesne_rozwiazania_w_zakresie_kompensacji_szkod_komunikacyjnych_Warszawa_21_marca_2011_r_.pdf[15March2014]

³⁷เกรียงไกร ทองพันธ์. (2539). *การเมืองเรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ*. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขารัฐศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง. หน้า 48.

ได้รับจากผู้รับประกันภัยตามโครงการเหล่านี้ไปหักออกจากค่าสินไหมทดแทนที่จะได้รับจากผู้ทำละเมิด นอกจากนี้บางโครงการจะไม่จ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเจ็บปวดและทรมานทุกขัณฑ์และเพื่อความเสียหายแก่ทรัพย์สินด้วย

2.5.3 การจัดตั้งกองทุนประกันรถยนต์ (Motor Vehicle Insurance Fund)

การจัดตั้งกองทุนประกันภัยยานยนต์³⁸ ในหลายประเทศ เช่น ประเทศฝรั่งเศส กฎหมาย Loi de finances of December 31, 1951 มาตรา 15 ก่อตั้งกองทุน Fonds de Garantie (Guaranty Fund), มลรัฐ New York มีกฎหมาย Motor Vehicle Accident Indemnification Corporation Law ก่อตั้งบริษัทชื่อเดียวกับกฎหมายนี้ หรือเรียกว่า MVAIC, อังกฤษก่อตั้ง The Motor Insurers' Bureau หรือเรียกว่า M.I.B.

หลักการของกฎหมายจัดตั้งกองทุนประกันภัยรถยนต์ คือ ผู้เสียหายที่มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามหลักกฎหมายละเมิด ไม่สามารถได้รับค่าสินไหมทดแทนจากผู้กระทำผิดทั้งหมดหรือบางส่วน ซึ่งได้แก่ ผู้เสียหายที่ได้รับความเสียหายจากรถยนต์ที่ไม่ได้เอาประกันภัย (Uninsured Motor Car), ผู้ที่ขับชนแล้วหนี (hit - and - run - driver) หรือไม่รู้ตัวว่าเป็นใคร (Unidentified driver) โดยกองทุนจะคุ้มครองเพียงความเสียหายต่อบุคคล (Personal Injuries) หรือความเสียหายต่อชีวิตร่างกายเท่านั้น และเมื่อกองทุนได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายไปแล้ว กองทุนมีสิทธิรับช่วงสิทธิผู้เสียหายไปเรียกจากผู้ก่อความเสียหายได้

โดยการจัดตั้งกองทุนประกันภัยรถยนต์ มีข้อดี กล่าวคือ

1. เปิดโอกาสให้ผู้เสียหายส่วนใหญ่เข้าสู่ระบบ
2. ขั้นตอนการพิจารณารวดเร็ว มีกำหนดระยะเวลาแน่นอน ผู้เสียหายไม่ต้องเสียค่าใช้จ่าย
3. ค่าชดเชยพิจารณาตามความเหมาะสมกับความเสียหายที่เกิดขึ้น

2.6 มาตรการทางกฎหมายของไทยในการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารรถประจำทาง

2.6.1 มาตรการในการควบคุมการประกอบธุรกิจ

การขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง³⁹ ต้องมีสัญชาติไทยในกรณีที่ผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นห้างหุ้นส่วน บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด ห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทจำกัด

³⁸ European commission. *Motor Vehicle Insurance Fund*. (2007), p.2-4.

³⁹ พ.ร.บ.การขนส่งทางบก. มาตรา 24.

หรือบริษัทมหาชนจำกัดนั้นต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทยและมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักรไทย และ

1. ในกรณีที่เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย
2. ในกรณีที่เป็นห้างหุ้นส่วนจำกัด ผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย และทุนของห้างหุ้นส่วนจำกัดนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดต้องเป็นของผู้เป็นหุ้นส่วนซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาและมีสัญชาติไทย
3. ในกรณีที่เป็นบริษัทจำกัด กรรมการบริษัทจำนวนไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งต้องมีสัญชาติไทย และทุนของบริษัทจำกัดนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดต้องเป็นของผู้ถือหุ้น ซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาและมีสัญชาติไทย หรือต้องเป็นของห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัด หรือบริษัทจำกัด หรือต้องเป็นของกระทรวง ทบวง กรม ราชการส่วนท้องถิ่น รัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ หรือองค์การของรัฐ ตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งองค์การของรัฐบาล หรือตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น ๆ และบริษัทจำกัดนั้นต้องไม่มีข้อบังคับ อนุญาตให้มีการออกหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ
4. ในกรณีที่เป็นบริษัทมหาชนจำกัด กรรมการบริษัทจำนวนไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งต้องมีสัญชาติไทย และทุนของบริษัทมหาชนจำกัดนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมดต้องเป็นของผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาและมีสัญชาติไทย

ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัดเป็นห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียนห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด ผู้ถือหุ้นดังกล่าวจะต้องมีลักษณะตาม (1) (2) (3) หรือ (4) แล้วแต่กรณี ให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางมีอำนาจเวนคืนสมบัติตามความจำเป็น หรือมีเหตุพิเศษเป็นการเฉพาะรายได้⁴⁰

รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารตามข้อ 9 (1) มี 7 มาตรฐาน ได้แก่

1. รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 1⁴¹ คือ รถปรับอากาศพิเศษ ซึ่งหมายความว่ารถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารซึ่งมีคัสซี เป็นคัสซีรถโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืน มีเครื่องปรับอากาศ มีที่เก็บสัมภาระไว้โดยเฉพาะมีที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม มีอุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์ และมีห้องสุขภัณฑ์

⁴⁰ พ.ร.บ.การขนส่งทางบก. มาตรา 24 (3) แก้ไขเพิ่มเติมโดย พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก(ฉบับที่ 9) พ.ศ.2542.

⁴¹ กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ.2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522. ข้อ 10 (1).

2. รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 2⁴² คือ รถปรับอากาศ ซึ่งหมายความว่า

(ก) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งเกิน 30 ที่นั่ง โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารอื่น ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรถโดยสารมีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ สำหรับที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่มอุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์ จะมีหรือไม่ก็ได้ แต่ไม่มีห้องสุขภัณฑ์

(ข) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งเกิน 30 ที่นั่งและมีที่สำหรับผู้โดยสารอื่นซึ่งคัสซีเป็นคัสซีรถโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ สำหรับที่เก็บสัมภาระ อุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์ จะมีหรือไม่ก็ได้ แต่ไม่มีที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์

(ค) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งตั้งแต่ 21 ถึง 30 ที่นั่ง โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารอื่น ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรถโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือด้านท้ายของรถสำหรับที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม อุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์ จะมีหรือไม่ก็ได้ แต่ไม่มีห้องสุขภัณฑ์

(ง) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งตั้งแต่ 21 ถึง 30 ที่นั่งและมีที่สำหรับผู้โดยสารอื่นซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรถโดยสารมีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถสำหรับที่เก็บสัมภาระ อุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์ จะมีหรือไม่ก็ได้ แต่ไม่มีที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์

(จ) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งไม่เกิน 20 ที่นั่ง โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารอื่น ซึ่งคัสซีจะเป็นคัสซีรถโดยสารหรือไม่ก็ได้ มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ จะมีที่เก็บสัมภาระด้วยหรือไม่ก็ได้

3. รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 3⁴³ คือ รถที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศซึ่งหมายความว่า

(ก) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่ง 30 ที่นั่ง และมีที่สำหรับผู้โดยสารอื่น ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรถโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ ไม่มีที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์

⁴² กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ.2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522. ข้อ 10 (2).

⁴³ กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ.2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522. ข้อ 10 (3).

(ข) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งเกิน 30 ที่นั่ง โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืน ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรถโดยสารมีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ มีที่เก็บสัมภาระ แต่ไม่มีที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์

(ค) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งตั้งแต่ 21 ถึง 30 ที่นั่ง และมีที่สำหรับผู้โดยสารยืน ซึ่งคัสซีจะเป็นคัสซีรถโดยสารหรือไม่ก็ได้ มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ ไม่มีที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์

(ง) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งตั้งแต่ 21 ถึง 30 ที่นั่ง โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืน ซึ่งคัสซีจะเป็นคัสซีรถโดยสารหรือไม่ก็ได้ มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถมีที่เก็บสัมภาระ แต่ไม่มีที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์

(จ) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งตั้งแต่ 13 ถึง 24 ที่นั่ง ซึ่งคัสซีจะเป็นคัสซีรถโดยสารหรือไม่ก็ได้ มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถจะกำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืนหรือไม่ก็ได้ และจะมีที่เก็บสัมภาระด้วยหรือไม่ก็ได้

(ฉ) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งไม่เกิน 12 ที่นั่ง โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืน ซึ่งคัสซีจะเป็นคัสซีรถโดยสารหรือไม่ก็ได้ มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ จะมีที่เก็บสัมภาระด้วยหรือไม่ก็ได้

4. รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 4⁴⁴ คือ รถสองชั้นซึ่งหมายความว่า

(ก) รถสองชั้นปรับอากาศ ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรถโดยสารมีทางขึ้นลงทางด้านข้าง และมีทางขึ้นลงชั้นบนภายในตัวรถอย่างน้อยหนึ่งทาง โดยชั้นล่างกำหนดให้มีที่สำหรับผู้โดยสารยืน มีเครื่องปรับอากาศไม่มีที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์

(ข) รถสองชั้นที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรถโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้าง และมีทางขึ้นลงชั้นบนภายในตัวรถอย่างน้อยหนึ่งทาง โดยชั้นล่างกำหนดให้มีที่สำหรับผู้โดยสารยืน ไม่มีที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์

5. รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 5 คือ รถพ่วงซึ่งหมายความว่า

(ก) รถพ่วงปรับอากาศ ซึ่งไม่มีแรงขับเคลื่อนในตัวเอง จำเป็นต้องใช้รถอื่นลากจูง และน้ำหนักกรวมน้ำหนักบรรทุกทั้งหมดลงบนเพลาล้อสมบูรณ์ในตัวเอง ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรถโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้างจะกำหนดให้มีที่สำหรับผู้โดยสารยืน ที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม อุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์ และห้องสุขภัณฑ์หรือไม่ก็ได้

⁴⁴ กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ.2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522. ข้อ 10 (4).

(ข) รถพ่วงที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ ซึ่งไม่มีแรงขับเคลื่อนในตัวเอง จำเป็นต้องใช้รถอื่นลากจูงและน้ำหนักกรรวมน้ำหนักบรรทุกทั้งหมดลงบนเพลาล้อสมบูรณ์ในตัวเอง ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรูดโดยสารมีทางขึ้นลงด้านข้าง จะกำหนดให้มีที่สำหรับผู้โดยสารยืน ที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และอุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์หรือไม่ก็ได้

6. รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 6 คือ รถกึ่งพ่วงซึ่งหมายความว่า

(ก) รถกึ่งพ่วงปรับอากาศซึ่งมีสองตอน ตอนท้ายมีเพลาล้อชุดเดียวนำมาต่อพ่วงกับตอนหน้าทำให้มีทางเดินติดต่อกันได้ ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรูดโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้าง จะกำหนดให้มีที่สำหรับผู้โดยสารยืน ที่เก็บสัมภาระ ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม อุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์ และห้องสุขภัณฑ์หรือไม่ก็ได้

(ข) รถกึ่งพ่วงไม่มีเครื่องปรับอากาศซึ่งมีสองตอน ตอนท้ายมีเพลาล้อชุดเดียวนำมาต่อพ่วงกับตอนหน้า ทำให้มีทางเดินติดต่อกันได้ ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรูดโดยสาร มีทางขึ้นลงด้านข้าง ที่สำหรับเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และห้องสุขภัณฑ์ จะกำหนดให้มีที่สำหรับผู้โดยสารยืน ที่เก็บสัมภาระ และอุปกรณ์ให้เสียงและประชาสัมพันธ์หรือไม่ก็ได้

7. รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 7 คือ รถโดยสารเฉพาะกิจ ซึ่งหมายความว่ารถซึ่งส่วนที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมีลักษณะพิเศษเพื่อใช้ในกิจการใดกิจการหนึ่งโดยเฉพาะ ซึ่งคัสซีจะเป็นคัสซีรูดโดยสารหรือไม่ก็ได้ เช่น รถพยาบาล รถบริการซ่อมบำรุงรักษา รถบริการถ่ายทอดวิทยุหรือโทรทัศน์ รถบริการไปรษณีย์ รถบริการธนาคาร รถบริการทางการแพทย์ รถบริการในท่าอากาศยาน เป็นต้น⁴⁵

2.6.2 การควบคุมมาตรฐานของพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง

มาตรฐานความสามารถของพนักงานประจำรถ ถือว่ามีความสำคัญมาก เพราะเจตนาารมณ์ของการให้บริการคือ ความปลอดภัยและความสะดวกในการเดินทาง ซึ่งผู้ประจำรถหรือผู้ขับนั้นเป็นผู้ที่มีหน้าที่ความรับผิดชอบต่อผู้โดยสาร หรือทรัพย์สินของผู้โดยสาร รวมทั้งประชาชนทั่วไป โดยเฉพาะผู้ใช้รถใช้ถนน ดังนั้น บุคคลใดจะเข้าทำงานประจำรถหรือเป็นพนักงานขับรถจึงจะต้องมีความจำเป็นที่ต้องมีความรู้ ความสามารถ ความชำนาญ และการประสานงานในระหว่างปฏิบัติหน้าที่ได้ดี ตลอดจนความชำนาญเส้นทาง ทั้งนี้ก็เพื่อให้การบริการนั้นมีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัย ทั้งชีวิตและ ทรัพย์สิน ดังนั้นการกำหนดเกณฑ์เกี่ยวกับคุณสมบัติที่เหมาะสมในการเป็นผู้ประจำรถหรือพนักงานขับรถ การกำหนดมาตรฐานความรู้ความสามารถ มาตรฐาน

⁴⁵ กฎกระทรวงฉบับที่ 4 พ.ศ. 2524 ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522. มาตรา 71 วรรคหนึ่ง.

พื้นฐานสำหรับการฝึกอบรม การให้ใบรับรองความสามารถจึงเป็นสิ่งสำคัญ และเจ้าหน้าที่ของรัฐต้องทำการตรวจตราใบสำคัญรับรองคุณสมบัติของผู้ประจำรถหรือพนักงานขับรถด้วย อีกทั้งต้องมีหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงในการทดสอบเพื่อออกใบอนุญาตและทำหน้าที่ควบคุมและติดตามการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ที่ได้รับใบรับรองให้ต้องปฏิบัติหน้าที่ภายใต้ขอบเขตของกฎ ระเบียบของกฎหมาย รวมทั้งการกำหนดบทลงโทษหากมีการฝ่าฝืน ทั้งนี้ บุคคลที่ทำหน้าที่ในรถโดยสารทั้งประจำทางและไม่ประจำทางนั้น ต้องพิจารณาตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งในมาตรา 92 ได้กำหนดให้มีผู้ประจำรถไว้ว่า ได้แก่⁴⁶

1. ผู้ขับรถ
2. ผู้เก็บค่าโดยสาร
3. นายตรวจ
4. ผู้บริการตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ในส่วนผู้ประจำรถ ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 93 กำหนดว่าผู้ที่จะปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถนั้นต้องได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียนก่อน ซึ่งการอนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง ดังนั้น ก่อนที่บุคคลใดจะเป็นคนขับรถ ผู้เก็บค่าโดยสาร นายตรวจ หรือผู้บริการตามที่กำหนดในกฎกระทรวง เช่น พนักงานต้อนรับบนรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งได้จะต้องได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนขนส่งทางบกก่อน โดยใบอนุญาตที่ว่าต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์และแบ่งได้เป็น 4 ประเภทคือ⁴⁷

1. ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ
2. ใบอนุญาตเป็นผู้เก็บค่าโดยสาร
3. ใบอนุญาตเป็นนายตรวจ
4. ใบอนุญาตเป็นผู้บริการ

ดังนั้น ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดคุณสมบัติเบื้องต้นของผู้ขอใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ ในประเภทการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง หรือการขนส่งโดยรถขนาดเล็กต้องมีคุณสมบัติและลักษณะดังต่อไปนี้⁴⁸

1. มีสัญชาติไทย
2. มีความรู้และความสามารถตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

⁴⁶ พ.ร.บ.การขนส่งทางบก. มาตรา 92.

⁴⁷ พ.ร.บ.การขนส่งทางบก. มาตรา 94.

⁴⁸ พ.ร.บ.การขนส่งทางบก. มาตรา 96.

3. ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่าไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ด้วยความเหมาะสม
4. ไม่เป็นผู้วิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือนไม่สมประกอบ
5. ไม่เป็นผู้มีโรคติดต่ออันเป็นที่รังเกียจ
6. ไม่เป็นผู้ติดสุราเมาหรือยาเสพติดให้โทษ
7. ไม่เป็นผู้มีใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถประเภทหรือชนิดเดียวกับที่ได้รับอนุญาตอยู่แล้ว
8. ไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ เว้นแต่การเพิกถอนใบอนุญาตนั้นพ้นกำหนดสามปีแล้วนับแต่วันที่มีคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาต
9. ไม่เป็นผู้เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดหรือคำสั่งชอด้วยกฎหมายให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดอันได้กระทำโดยประมาทที่มีใจเกี่ยวกับการใช้รถในการกระทำผิดหรือความผิดลหุโทษ หรือได้พ้นโทษมาแล้วเกินสามปี
10. ไม่เป็นผู้เคยถูกควบคุมตัวเพราะมีพฤติการณ์เป็นภัยต่อสังคม หรือเป็นอันธพาล เว้นแต่ได้พ้นจากการควบคุมตัวมาแล้วเกินหนึ่งปี

ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 นั้น ผู้ที่จะทำหน้าที่ขับรถจะต้องมีใบอนุญาตขับรถยนต์ตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถมีดังนี้⁴⁹

ชนิดที่หนึ่ง ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกินสามพันห้าร้อยกิโลกรัมที่มีได้ใช้ขนส่งผู้โดยสาร หรือสำหรับรถขนส่งผู้โดยสารไม่เกินสี่สิบคน

ชนิดที่สอง ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับรถที่มีน้ำหนักรถและน้ำหนักบรรทุกรวมกันเกินกว่าสามพันห้าร้อยกิโลกรัมที่มีได้ใช้ขนส่งผู้โดยสาร หรือสำหรับรถขนส่งผู้โดยสารเกินสี่สิบคน

ชนิดที่สาม ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถซึ่งโดยสภาพใช้สำหรับลากจูงรถอื่นหรือล้อเลื่อนที่บรรทุกสิ่งใด ๆ บนล้อเลื่อนนั้น

ชนิดที่สี่ ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับรถที่ใช้ขนส่งวัตถุอันตรายตามประเภท

⁴⁹ พ.ร.บ.การขนส่งทางบก. มาตรา 95.

ใบอนุญาตแต่ละชนิดใช้สับเปลี่ยนกันไม่ได้ เว้นแต่ใบอนุญาตชนิดที่สอง ชนิดที่สาม และชนิดที่สี่ใช้เป็นใบอนุญาตชนิดที่หนึ่งได้ ใบอนุญาตชนิดที่สามและชนิดที่สี่ใช้เป็นใบอนุญาตชนิดที่สองได้ และใบอนุญาตชนิดที่สี่ใช้เป็นใบอนุญาตชนิดที่สามได้

นอกจากนี้ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ยังได้กำหนดให้ในขณะปฏิบัติหน้าที่นั้น ผู้ประจำรถจะต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้⁵⁰

1. แต่งกายสะอาดเรียบร้อย
2. ไม่แสดงกิริยาหรือใช้ถ้อยคำเป็นการเสียดสี ดูหมิ่น ก้าวร้าว รังแก รมกวน หรือหยาบหยามผู้หนึ่งผู้ใด หรือแสดงกิริยาวาจาหรือส่งเสียงด้วยประการหนึ่งประการใดในลักษณะไม่สมควรหรือไม่สุภาพ
3. ไม่เสพหรือเมาสุราหรือของมีเมาอย่างอื่น หรือ ไม่เสพยาเสพติดให้โทษ หรือ ไม่เสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท
4. ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง และโดยเฉพาะผู้ขับรถนั้นจะต้องไม่ขับรถในเวลาที่ย่ำแย่หรือจิตใจอ่อนกว่าความสามารถ และต้องไม่รับบรรทุกคนที่เป็นโรคเรื้อนหรือโรคติดต่อร้ายแรง หรือ ไม่รับบรรทุกศพ สัตว์ หรือส่งของที่อาจเกิดอันตรายโดยฝ่าฝืนข้อห้ามตามที่อธิบดีกรมขนส่งทางบกกำหนด

พนักงานขับรถโดยสารจะต้องมีใบขับขี่ชนิดที่สอง ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับรถที่มีน้ำหนักและน้ำหนักบรรทุก รวมกันเกินกว่าสามพันห้าร้อยกิโลกรัมที่มีได้ใช้ขนส่งผู้โดยสารหรือสำหรับขนส่งผู้โดยสารเกินยี่สิบคน⁵¹ และพนักงานขับรถโดยสารที่เป็นผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถในประเภทการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง หรือการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก ต้องมีความรู้และความสามารถ ดังนี้

ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถจะต้องมีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก ความรู้ในการขับรถ ความรู้เกี่ยวกับข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่งในการขนส่งและมารยาทในการขับรถ ตลอดจนความรู้ที่จำเป็นอย่างอื่น ตามที่กรมขนส่งทางบกกำหนดตามความเหมาะสมของลักษณะการขนส่ง และได้ผ่านการทดสอบความรู้และความสามารถในการขับรถจากกรมการขนส่งทางบกหรือโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกรับรอง ผ่านการทดสอบสมรรถภาพของร่างกายในด้านประสาทมือ ปฏิภาณสายตาทางลึก สายตาทางกว้างและสายตาบอดสี จากกรมการขนส่งทางบก

⁵⁰ พ.ร.บ.การขนส่งทางบก. มาตรา 102.

⁵¹ พ.ร.บ.การขนส่งทางบก. มาตรา 95.

หรือโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกรับรอง การกำหนดอายุขั้นต่ำสำหรับผู้ขออนุญาต เป็นผู้ขับรถชนิดที่สองและที่สามในประเภทขนส่งส่วนบุคคลจะต้องมีอายุไม่ต่ำกว่ายี่สิบปี⁵²

นอกจากพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้มีการกำหนดเรื่องคุณสมบัติของพนักงานขับรถแล้ว ยังมีพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522⁵³ ที่กำหนดข้อห้ามมิให้ผู้ขับรถโดยสาร สูบบุหรี่หรือคุยกันในขณะที่ขับรถหรือกล่าวไม่สุภาพ หรือแสดงกิริยาในลักษณะที่ไม่สุภาพต่อผู้โดยสาร เพื่อความปลอดภัยและคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร

นอกจากนี้ ยังมีกฎหมายควบคุมมาตรฐานการทำงานโดยเฉพาะอย่างยิ่งชั่วโมงในการขับรถอันเป็นต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุประการหนึ่ง กล่าวคือ⁵⁴

1. พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541

สภาพการทำงาน ชั่วโมงการทำงาน และระยะเวลาในการพักผ่อนของแรงงานด้านขนส่งโดยรถยนต์เป็นงานที่มีลักษณะของการการทำงานที่แตกต่างจากงานประเภทอื่น ๆ ซึ่งกฎกระทรวงฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2541) ซึ่งออกตามในมาตรา 6 มาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ได้กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการเพื่อให้ความคุ้มครองไว้โดยมีหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ดังนี้

ข้อ 2 นายจ้างต้องกำหนดเวลาเริ่มต้นและเวลาสิ้นสุดของการทำงานปกติของลูกจ้างในงานขนส่งทางบกวันหนึ่งไม่เกิน 8 ชั่วโมง

ข้อ 3 ห้ามมิให้นายจ้างให้ลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขับขี่ยานพาหนะทำงานล่วงเวลาเว้นแต่ได้รับความยินยอมเป็นหนังสือจากลูกจ้าง ในกรณีที่ได้รับความยินยอมจากลูกจ้าง นายจ้าง อาจให้ลูกจ้างทำงานล่วงเวลาได้หนึ่งวัน ไม่เกินสองชั่วโมง เว้นแต่มีความจำเป็นอันเกิดจากเหตุสุดวิสัย อุบัติเหตุ หรือปัญหาการจราจร ซึ่งเท่ากับว่ากฎกระทรวงฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2541) นี้ อนุญาตให้แรงงานขับรถสามารถทำงานได้รวมเวลาทั้งสิ้น 10 ชั่วโมงต่อหนึ่งวันเท่านั้น(เวลาทำงานปกติ 8 ชั่วโมงและล่วงเวลาได้อีก 2 ชั่วโมง รวมเป็น 10 ชั่วโมง) แต่เมื่อเปรียบเทียบกับสภาพการทำงานในปัจจุบันที่เกิดขึ้นจริงจะเห็นว่าชั่วโมงการทำงานตามกฎกระทรวงฉบับที่ 12 นั้นเป็นเพียงการกำหนดกรอบระยะเวลาในการทำงานในระยะสั้นเท่านั้น หากเป็นการขนส่งสินค้าที่มีระยะเวลาไกลหรือมีระยะของการเดินทางเกินกว่า 10 ชั่วโมงแล้วยังไม่มีกรอบกฎหมายกำหนดไว้ให้ชัดเจน

⁵² กฎกระทรวงฉบับที่ 44 ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, ข้อ 2.

⁵³ พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522. (ซึ่งต่อไปจะเรียกว่า “พ.ร.บ.การจราจรทางบก”). มาตรา 91.

⁵⁴ สุทธิพร สุขสวัสดิ์. (2554). *มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทาง: ศึกษาด้านคุ้มครองผู้บริโภค*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต. หน้า 64-65.

นอกจากหลักเกณฑ์การคุ้มครองชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541แล้ว ยังมีหลักเกณฑ์ตาม พ.ร.บ.การขนส่งทางบก กำหนดไว้กว้าง ๆ ให้สัมพันธ์กับกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน โดยกำหนดให้การปฏิบัติหน้าที่ขับรถในรอบยี่สิบสี่ชั่วโมง ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกเกินสี่ชั่วโมง นับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไป ได้อีกไม่เกินสี่ชั่วโมงติดต่อก⁵⁵

2. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดมาตรการในการขับขี่รถยนต์ไว้ โดยห้ามมิให้ผู้ขับขี่ ขับขี่ในขณะที่อ่อนความสามารถในอันที่จะขับ ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ในลักษณะกีดขวางการจราจร โดยประมาทหรือนำพวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้าน ได้พอแก่ความปลอดภัย คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถ เลี้ยวรถ หรือกลับรถ บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร เว้นแต่รถลากเข็นสำหรับทารก คนป่วยหรือคนพิการ โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น หรือ ในขณะที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เว้นแต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนาโดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับ โทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น⁵⁶ นอกจากนั้นยัง ห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ทั้งนี้ตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา โดยที่พระราชบัญญัติดังกล่าวนี้⁵⁷ ได้ให้อำนาจแก่พนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจจัดให้มีการตรวจผู้ขับขี่ว่าได้เสพหรือรับเข้าร่างกายไม่ว่าด้วยวิธีใด ๆ ซึ่งออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท⁵⁷

สำหรับมาตรการจำกัดความเร็ว ซึ่งได้มีการกำหนดไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2551) ออกตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 67 วรรคหนึ่งได้กำหนดอัตราความเร็วที่ผู้ขับขี่จะสามารถขับรถยนต์ได้ดังนี้

⁵⁵ พ.ร.บ.การขนส่งทางบก. มาตรา 103 ทวิ.

⁵⁶ พ.ร.บ.จราจรทางบก. มาตรา 43.

⁵⁷ พ.ร.บ.จราจรทางบก. มาตรา 43 ทวิ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2522.

ในกรณีปกติให้กำหนดความเร็วของรถดังต่อไปนี้⁵⁸

1. สำหรับรถบรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกทุกเกิน 1,200 กิโลกรัมหรือรถบรรทุกคนโดยสาร ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาลไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

2. สำหรับรถยนต์อื่นนอกจากรถที่ระบุไว้ใน 1 ขณะที่ลากจูงรถพ่วงรถยนต์บรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกทุกเกิน 1,200 กิโลกรัม หรือรถยนต์สามล้อให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกิน 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

3. สำหรับรถยนต์อื่นนอกจากรถที่ระบุไว้ใน 1 หรือ 2 หรือรถจักรยานยนต์ ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

นอกจากนี้ยังมีกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับควบคุมความเร็วรถ⁵⁹ เช่น พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ได้มีการแก้ไขและปรับเปลี่ยน ตามกฎกระทรวง แล้วทั้งหมด 4 ฉบับ และในพระราชบัญญัติทางหลวง ฉบับที่ 2 และ 3 พ.ศ. 2542 ตามกฎกระทรวง ได้กำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะที่วิ่งในทางหลวงประเภทต่างๆ เพิ่มเติมขึ้น ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. อัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงชนบท

-รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

-รถยนต์ขณะที่ลากจูงรถพ่วง หรือรถยนต์สามล้อ ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

-รถบรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกทุกเกิน 1,200 กิโลกรัม ไม่ว่าจะลากจูงรถพ่วงด้วยหรือไม่ก็ตาม หรือรถบรรทุกคนโดยสาร ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

2. อัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ทางสายกรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา และทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก) ทางสายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

-รถบรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกทุกไม่เกิน 1,200 กิโลกรัม หรือรถบรรทุกคนโดยสาร ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

⁵⁸ กฎกระทรวงฉบับที่ 8 (พ.ศ.2551) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 67 วรรคหนึ่ง.

⁵⁹ ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย. (2557). โครงการวิจัยการใช้ความเร็วในการขับขี่ที่ปลอดภัย:กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความเร็ว (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://www.tarc.ait.ac.th/th/speed7.php>. [25 สิงหาคม 2557]

- รถบรรทุกอื่นนอกจากรถที่ระบุไว้ใน 1 รวมทั้งรถบรรทุกหรือรถยนต์ขณะที่ลากจูง รถพ่วง ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- รถยนต์อื่นนอกจากรถที่ระบุไว้ใน 1 หรือ 2 ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

2.6.3 มาตรฐานด้านโครงสร้างของตัวรถโดยสาร

กฎกระทรวงฉบับที่ 60 (พ.ศ. 2552) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 7 และมาตรา 71 วรรคหนึ่ง ได้ออกข้อบังคับกำหนดโครงสร้างรถโดยสาร รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร มาตรฐาน 1 มาตรฐาน 2 มาตรฐาน 3 มาตรฐาน 4 มาตรฐาน 6 มาตรฐาน 7 และรถขนาดเล็ก จะต้องมีการอุปกรณ์และส่วนควบ ดังต่อไปนี้

2.6.3.1 คัสชี และส่วนประกอบ ตามแบบโครงสร้าง

คัสชี ตามแบบที่อธิบดีให้ความเห็นชอบ แต่ทั้งนี้ จะต้องประกอบด้วย⁶⁰

(ก) โครงคัสชี ทำด้วยโลหะแข็งแรงตลอดความยาวของตัวถังรถ เมื่อต่อตัวถังแล้วสามารถรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้ทุกสภาพการใช้งานของรถ

(ข) กันชนหน้าและกันชนท้าย ที่ติดตั้งเสมอกับหน้ารถและท้ายรถหรือยื่นจากหน้ารถและท้ายรถระยะห่างพอสมควร

(ค) ระบบบังคับเลี้ยว ที่ทำงานได้คล่องตัว พวงมาลัยต้องอยู่ในตำแหน่งที่ผู้ขับรถสามารถบังคับรถได้สะดวกและปลอดภัย กลไกบังคับต้องไม่สัมผัสกับส่วนอื่นใดของรถ อัตราส่วนระหว่างมุมหมุนของพวงมาลัยกับมุมเลี้ยวของล้อทั้งซ้ายและขวาต้องใกล้เคียงกัน แรงที่ใช้หมุนพวงมาลัยให้รถเลี้ยวซ้ายหรือขวาจะต้องใกล้เคียงกันและไม่มากเกินไปสมควร รวมทั้งต้องมีรัศมีวงเลี้ยวและระยะท้ายปัดของรถตามที่อธิบดีประกาศกำหนด กรณีรถที่มีความยาวมากกว่า ๑๒ เมตร ต้องมีระบบบังคับเลี้ยวที่เพลาล้อท้ายด้วย

(ง) กงล้อทำด้วยโลหะ และยางเป็นชนิดกลวงสุบลม ที่มีขนาดสามารถรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้โดยปลอดภัย

(จ) เพลาล้อ ที่มีขนาดสามารถรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้โดยปลอดภัย กรณีรถที่มีความยาวมากกว่า 12 เมตร ต้องมีเพลาล้อ ไม่น้อยกว่า 3 เพลาล้อ

⁶⁰ กฎกระทรวงฉบับที่ 60 (พ.ศ. 2552) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522. ข้อ 1.

(ฉ) สปริง มีขนาดสามารถรับน้ำหนักและการสั่นสะเทือนของตัวรถเต็มอัตราบรรทุกได้ โดยปลอดภัย และมีเครื่องผ่อนคลายความสั่นสะเทือนที่ล้อทุกล้อ เพลาละไม่น้อยกว่า 2 ชุด ซึ่งสามารถผ่อนคลายความสั่นสะเทือนได้ตามสมควร

สำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 3 (จ) มาตรฐาน 3 (ฉ) และรถขนาดเล็ก จะมีเครื่องผ่อนคลายความสั่นสะเทือนเฉพาะเพลาหน้าก็ได้

(ช) แผ่นบังโคลนที่ล้อทุกล้อ มีขนาดอย่างน้อยเพิ่มความกว้างของยางล้อ ทำด้วยโลหะ ยาง หรือวัสดุอื่นใด ทั้งนี้ อาจใช้พื้นรถที่เป็นโลหะแทนแผ่นบังโคลนได้ แต่ด้านหลังล้อทุกล้อต้องมีแผ่นยางแขวนไว้เพิ่มความกว้างของยางล้อ ระยะห่างพอสมควร และส่วนล่างสุดของแผ่นบังโคลนต้องสูงจากพื้นราบไม่เกิน 25 เซนติเมตร

(ซ) ห้ามล้อมือ ที่มีประสิทธิภาพตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(ฅ) ห้ามล้อเท้า ที่บังคับที่ล้อทุกล้อ ซึ่งต้องมีคุณลักษณะ ระบบการทำงาน และประสิทธิภาพตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๖ จะต้องมียระบบห้ามล้อฉุกเฉินที่สามารถทำให้รถตอนท้ายหยุดได้โดยอัตโนมัติในกรณีที่เกิดพ่วงหลุดจากรถตอนหน้า

(ญ) เครื่องกำเนิดพลังงาน ที่สามารถขับเคลื่อนรถในสภาพใช้งานตามปกติที่มีน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้อย่างเหมาะสม ต้องมีคุณลักษณะ ระบบการทำงาน กำลัง และไม่ก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศและเสียงตามที่อธิบดีประกาศกำหนด รวมทั้งต้องมีฝาครอบเครื่องกำเนิดพลังงาน ขนาดปิดเครื่องได้สนิทและสามารถเก็บเสียงได้ตามสมควร

(ฎ) ระบบไอเสีย ที่มีเครื่องระงับเสียงและมีการบังหรือกั้นท่อไอเสียมิให้สัมผัสกับวัสดุติดไฟง่ายอันเป็นส่วนประกอบของรถ ส่วนปลายของท่อไอเสียต้องขนานกับผิวทางและตรงออกท้ายรถ

สำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีทางขึ้นลงด้านท้ายรถ ส่วนปลายท่อไอเสียต้องขนานกับผิวทางและเบนออกตรงมุมท้ายรถด้านขวา

(ฏ) ระบบส่งกำลังงาน ประกอบด้วย คลัทช์ เฟืองส่งกำลัง เพลาส่งกำลัง ข้อต่อและเฟืองท้าย สามารถส่งกำลังขับเคลื่อนรถในขณะที่มีน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้โดยปลอดภัย และให้มีห่วงหรือ โข่รองรับเพลาส่งกำลังที่ทำด้วยโลหะที่มีขนาดสามารถรองรับเพลาส่งกำลังในกรณีที่เกิดหลุดหรือขาดไม่ให้กระทบผิวทางได้

(ฐ) ระบบสตาร์ทเครื่องกำเนิดพลังงาน พร้อมสวิทช์ใช้การได้ดีที่ผู้ขับรถสามารถสตาร์ทเครื่องได้จากที่นั่งผู้ขับรถ

(ท) ระบบไฟฟ้า ให้ใช้สายไฟที่มีฉนวนหุ้มสาย และมีขนาดเหมาะสมกับปริมาณกระแสไฟฟ้าที่ผ่านสายนั้น การเดินสายไฟภายในและภายนอกต้องเรียบร้อย และไม่เป็นที่เกิด การลัดวงจรหรือเกิดอันตรายได้ง่าย ส่วนตัวถังที่ทำด้วยวัสดุสื่อไฟฟ้าต้องต่อให้ร่วมกับแบตเตอรี่ของรถและแบตเตอรี่ต้องยึดแน่นกับตัวรถ ในกรณีที่แบตเตอรี่อยู่ในช่องแคบของตัวถัง จะต้องไม่มี หรือฉนวนกันตามความเหมาะสมด้วย

(ฒ) แตรสัญญาณชนิดไฟฟ้าเสียงเดียว ความดังของเสียงแตรจะต้องอยู่ในเกณฑ์ที่ อธิบดีประกาศกำหนด

(ณ) ถังเชื้อเพลิง ที่ใช้กับเครื่องกำเนิดพลังงานซึ่งมีสภาพไม่รั่วซึม มีฝาปิดอย่างดี และมีขนาดพอสมควร ติดตั้งไว้ในที่ปลอดภัย ซึ่งป้องกันการเกิดเพลิงไหม้ รวมทั้งท่อส่งเชื้อเพลิงต้องมี สภาพดี ไม่รั่วซึมหรือเกิดอันตรายได้ง่าย

(ด) เครื่องวัดความเร็ว ที่สามารถอ่านความเร็วของรถเป็นกิโลเมตรต่อชั่วโมง kladเคลื่อนได้ไม่กินร้อยละสิบ และจะต้องมีแสงสว่างให้สามารถอ่านความเร็วในเวลากลางคืนได้

(ต) เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ ที่มีคุณลักษณะและระบบการทำงานตามที่ อธิบดีประกาศกำหนด

ประเภทและลักษณะของรถที่ต้องมีเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถตามวรรค หนึ่งให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการให้ความเห็นชอบแบบคัสซีตามวรรคหนึ่ง ให้ เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

2.6.3.2 ตัวถังรถโดยสารและอุปกรณ์ต่างๆ

ตัวถัง⁶¹ ยึดติดกับโครงสร้างอย่างมั่นคงแข็งแรง สามารถรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้ทุก สภาพการใช้งานของรถ รูปร่างภายนอกต้องไม่มีส่วนยื่นที่แหลมหรือคมอันอาจก่อให้เกิดอันตราย แบบตัวถังของรถให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนดหรือให้ความเห็นชอบ แต่ทั้งนี้จะต้อง ประกอบด้วย

(ก) กระจกกันลมหน้า กระจกกันลมหลัง และส่วนประกอบของตัวถังที่เป็นกระจก ต้องเป็นกระจกนิรภัยตามที่อธิบดีประกาศกำหนด กระจกกันลมหน้า ต้องมีขนาดที่ผู้ขับรถ สามารถมองเห็นสภาพการจราจรได้ดี และห้ามมิให้นำวัสดุอื่นใดมาติดหรือบังส่วนหนึ่งส่วนใดของ กระจก เว้นแต่เป็นการติดเครื่องหมาย หรือเอกสารตามที่กฎหมายกำหนด หรือเป็นการติดวัสดุเพื่อ บังหรือกรองแสงแดดไว้ที่ด้านบนของกระจกตามขนาดที่อธิบดีประกาศกำหนด

⁶¹ กฎกระทรวงฉบับที่ 60 (พ.ศ. 2552) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522. ข้อ 2.

กระจกกันลมหลังของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 2 (จ) ที่มีจำนวนที่นั่งไม่เกิน 12 ที่นั่ง และมาตรฐาน 3 (ฉ) ห้ามมิให้นำวัสดุอื่นใดมาติดหรือบังส่วนหนึ่งส่วนใดของกระจกเว้นแต่เป็นการติดฟิล์มกรองแสง ซึ่งเมื่อวัดการผ่านของแสงแล้ว แสงต้องผ่านทั้งกระจกและฟิล์มกรองแสงได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 40

(ข) กระจกเงาหรืออุปกรณ์สำหรับผู้ขับขี่บรรมองเห็นสภาพการจราจรด้านข้าง ด้านหลังและภายในรถได้อย่างชัดเจน

(ค) เครื่องปัดน้ำฝน มีใบปัดน้ำที่กระจกหน้ารถ และมีขนาดที่สามารถปัดน้ำได้เนื้อที่กว้างพอที่ผู้ขับขี่บรรมองเห็นสภาพการจราจรด้านหน้ารถได้อย่างชัดเจน

(ง) สีภายนอกและภายในซึ่งมีลักษณะเรียวยาว

(จ) ตัวอักษร ภาพ หรือเครื่องหมายอื่นใดที่ด้านข้าง ด้านหน้า และด้านหลังของตัวถัง ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(ฉ) หลังคา ทำด้วยวัสดุที่มั่นคงแข็งแรง สามารถกันแดดกันฝนได้

สำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 3 (จ) และ (ฉ) ในประเภทการขนส่งส่วนบุคคล หลังคาจะทำด้วยผ้าใบหรือวัสดุอื่นที่มีคุณภาพทัดเทียมกันก็ได้

(ช) พื้นรถ ที่มั่นคงแข็งแรง สำหรับพื้นชั้นบนของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 4 ต้องมั่นคงแข็งแรง มีพื้นยางหรือวัสดุอื่นที่มีคุณภาพทัดเทียมกัน ปูเต็มความกว้างและความยาวของพื้นรถ ใต้พื้นชั้นบนต้องมีฝ้ากรุโดยทั่วไป

(ซ) หน้าต่างที่ด้านข้างรถ ซึ่งมีขนาดและจำนวนตามสมควร บานหน้าต่างเป็นชนิดเปิดปิดได้ ทำด้วยวัสดุที่มั่นคงแข็งแรง สามารถกันแดดกันฝนได้ มีกลอนหรือสลักสำหรับยึด ถ้าบานหน้าต่างทำด้วยวัสดุโปร่งแสง ต้องมีวัสดุสำหรับบังหรือกรองแสงแดดขนาดเต็มพื้นที่ของวัสดุโปร่งแสงนั้น

บานหน้าต่างของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 1 มาตรฐาน 2 มาตรฐาน 4 (ก) (ข) (ค) และ (ง) มาตรฐาน 6 (ก) และมาตรฐาน 7 จะเป็นชนิดที่ปิดเปิดไม่ได้ก็ได้ ถ้าเป็นชนิดปิดเปิดไม่ได้ ตัวถังจะต้องมีระบบการถ่ายเทอากาศได้ดีในกรณีที่เครื่องปรับอากาศขัดข้อง

บานหน้าต่างของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 3 (จ) และ (ฉ) และรถขนาดเล็ก จะใช้ผ้าใบหรือวัสดุอื่นที่มีคุณภาพทัดเทียมกันแทนบานหน้าต่างก็ได้ แต่ต้องมีที่สำหรับยึดติดกับตัวถัง

บานหน้าต่างของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 2 (จ) ที่มีจำนวนที่นั่งไม่เกิน 12 ที่นั่ง และมาตรฐาน 3 (ฉ) ถ้าทำด้วยวัสดุโปร่งแสง ห้ามมิให้นำวัสดุอื่นใดมาติดหรือบังส่วนหนึ่ง

ส่วนใดของวัสดุโปร่งแสงนั้น เว้นแต่เป็นการติดฟิล์มกรองแสง ซึ่งเมื่อวัดการผ่านของแสงแล้วแสงต้องผ่านทั้งวัสดุโปร่งแสงและฟิล์มกรองแสงได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 40

(ณ) ประตูทางขึ้นลงและประตูฉุกเฉิน ประตูทางขึ้นลง อยู่ที่ด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ ในกรณีที่ประตูทางขึ้นลงอยู่ที่ด้านข้าง บันไดทางขึ้นลงจะต้องไม่ยื่นออกนอกกรด ในกรณีที่ประตูทางขึ้นลงอยู่ที่ด้านท้ายของรถบันไดทางขึ้นลงให้ยื่นออกนอกกรดได้ ประตูฉุกเฉิน อยู่ที่ด้านขวาหรือที่ด้านท้ายของรถ มีบานประตูเต็มส่วนกว้างและส่วนสูง มีเครื่องหมายแสดงว่าเป็นประตูฉุกเฉินพร้อมด้วยคำอธิบายวิธีเปิดเป็นภาษาไทย

ประเภทและลักษณะของรถที่จะบังคับให้มีประตูทางขึ้นลงและประตูฉุกเฉินตลอดจนจำนวน ขนาด ตำแหน่ง คุณลักษณะ ระบบการทำงาน และประสิทธิภาพของประตูทางขึ้นลงและประตูฉุกเฉิน ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(ญ) ที่นั่งผู้ขับรถ ซึ่งแยกต่างหากจากที่นั่งผู้โดยสาร สามารถปรับเลื่อนได้ตามความเหมาะสมตรงกับพื้นรถอยู่ในตำแหน่งที่สามารถบังคับรถได้ดีและมองเห็นสภาพการจราจรด้านหน้าด้านข้าง และด้านหลังได้อย่างชัดเจน เมื่อใช้กระจกเงาหรืออุปกรณ์สำหรับมองภาพ

(ฎ) ที่นั่งผู้โดยสาร ตรงแนบกับพื้นรถ แบบ การจัดวางและการยึดที่นั่งผู้โดยสารของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารแต่ละมาตรฐานให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(ฏ) ห้องผู้ขับรถหรือราวกันผู้ขับรถที่มั่นคงแข็งแรงสำหรับแยกผู้ขับรถให้อยู่คนละส่วนกับผู้โดยสาร

สำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 2 (จ) มาตรฐาน 3 (จ) และ (ฉ) และรถขนาดเล็ก จะมีราวกันผู้ขับรถหรือไม่ก็ได้

(ฐ) ราวยึดเหนี่ยวที่มั่นคงแข็งแรงและสะอาดเรียบร้อย ตรงแนบกับเพดานภายใน โดยมีความยาวและระยะห่างตามความเหมาะสม หรือมีที่ยึดเหนี่ยวอื่นใดที่ใช้การได้ทดเทียมกัน และที่ประตูทางขึ้นลงต้องมีราวสำหรับยึดเหนี่ยวติดไว้ตามความเหมาะสมอย่างน้อยประตูละ 1 ราว

ประเภทและลักษณะของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารและรถขนาดเล็กที่จะบังคับให้มีราวยึดเหนี่ยว รวมทั้งจำนวนและตำแหน่งที่ติดตั้งราวยึดเหนี่ยว ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(ฑ) กริ่งสัญญาณหยุดรถที่มีเสียงดังพอสมควร พร้อมด้วยที่กดกริ่งสัญญาณติดไว้ภายในรถ

ประเภทและลักษณะของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารและรถขนาดเล็กที่จะบังคับให้มีกริ่งสัญญาณหยุดรถ รวมทั้งจำนวนและตำแหน่งที่ติดตั้งกริ่งสัญญาณหยุดรถให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

(ค) แผ่นสะท้อนแสงสีแดง จำนวน 2 แผ่น หรือ 4 แผ่น มีลักษณะเป็นวงกลม สามเหลี่ยมด้านเท่า สี่เหลี่ยมจัตุรัส หรือสี่เหลี่ยมผืนผ้า อย่างใดอย่างหนึ่ง ในกรณีที่มีรัศมีกว้างเกิน 2.10 เมตร แผ่นสะท้อนแสงที่มีลักษณะเป็นวงกลมต้องมีเส้นผ่าศูนย์กลางยาวไม่น้อยกว่า 5 เซนติเมตร หรือหากมีลักษณะเป็นสามเหลี่ยมด้านเท่า สี่เหลี่ยมจัตุรัส หรือสี่เหลี่ยมผืนผ้า ต้องมีความยาวด้านละไม่น้อยกว่า 5 เซนติเมตร แล้วแต่กรณี ติดที่ด้านท้ายรถข้างซ้ายและข้างขวา มีจำนวนเท่ากันทั้งสองข้างสูงจากผิวทางไม่น้อยกว่า 40 เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 1.40 เมตร แผ่นริมสุดห่างจากด้านข้างริมสุดของท้ายรถไม่เกิน 40 เซนติเมตร สามารถสะท้อนแสงเห็นได้ในเวลากลางคืน ในระยะไม่น้อยกว่า 50 เมตร

(ณ) เข็มขัดนิรภัย ตามประเภทของรถและตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนด

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการให้ความเห็นชอบแบบตัวถังตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

2.6.4 ความรับผิดชอบและการเยียวยาความเสียหายของผู้ประกอบธุรกิจต่อผู้บริโภคที่เป็นผู้โดยสารรถประจำทาง

เมื่อผู้บริโภคที่เป็นผู้โดยสารรถประจำทางได้รับความเสียหายจากการใช้บริการรถโดยสาร ผู้ประกอบธุรกิจจำต้องรับผิดชอบในความเสียหายแก่ผู้ใช้บริการ ตามกฎหมายต่าง ๆ ดังนี้

2.6.4.1 ความรับผิดชอบและการเยียวยาความเสียหายของผู้ประกอบธุรกิจต่อผู้บริโภคที่เป็นผู้โดยสารรถประจำทางตามหลักละเมิด

หลักละเมิดนั้น⁶² ความรับผิดจะเกิดขึ้นก็ต่อเมื่อผู้กระทำมี “ความผิด” (Fault) กล่าวคือ ได้มีการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำให้บุคคลอื่นเสียหาย ตามหลักไม่มีความรับผิดโดยไม่มีความผิด (No Liability) ซึ่งเป็นหลักที่ใช้ได้ทั้งทางแพ่งทางอาญา โดยแยกพิจารณาเป็นกรณีกับผู้กระทำโดยความจงใจหรือประมาทเลินเล่อนั้นงดเว้นกระทำการตามที่กฎหมายกำหนดที่จะไม่ก่อความเสียหายให้บุคคลอื่นและก่อความเสียหายที่มีขอบด้วยกฎหมายต่อผู้อื่นก็จะก่อความรับผิดที่เรียกว่าความรับผิดเพื่อละเมิด ซึ่งความรับผิดทางแพ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยทั่วไปบุคคลจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยการจงใจหรือประมาทเลินเล่อตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 โดยหลักการบุคคลที่จะต้องมีความผิดในการกระทำละเมิดของตนเอง กล่าวคือ คนที่กระทำละเมิดและคนที่รับผิดชอบเป็นคนเดียวกัน ซึ่งก็ชอบด้วยหลักการและเหตุผล เพราะบุคคลคนหนึ่งกระทำละเมิดแต่จะไปให้บุคคลอื่น ต้องรับผิดชอบแทนก็คงจะไม่ถูกต้องและความรับผิดในการกระทำละเมิดของตนเองจึงเป็นความรับผิดที่ต้องการ

⁶² ศนันท์ภรณ์ (จำปี) โสทธิพันธ์. (2550). *ละเมิดจัดการงานนอกสั่งตามกฎหมายได้*. หน้า 17 - 18.

ความผิด แต่บุคคลผู้กระทำละเมิดแม้มีความผิด และต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายแต่ผู้กระทำละเมิดนั้นอาจไม่อยู่ในฐานะที่จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายแก่ผู้เสียหายได้ ซึ่งก็จะทำให้ผู้เสียหายไม่ได้รับการเยียวยาความเสียหาย และไม่ยุติธรรมกับผู้เสียหายเช่นกัน ทั้งยังไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกฎหมายลักษณะละเมิดที่มุ่งหมายจะเยียวยาผู้เสียหายให้อยู่ในฐานะเสมือนความเสียหายมิได้เกิดขึ้น จึงเกิดความคิดที่จะทำให้บุคคลอื่นที่มีความเกี่ยวข้องสัมพันธ์บางประการกับผู้กระทำละเมิดมาเป็นผู้รับผิดชอบหรือแทนกระทำละเมิด จึงเกิดความคิดของหลักความรับผิด โดยไม่ต้องมีความผิดขึ้น ทำให้ผู้กระทำละเมิดและผู้ต้องรับผิดเป็นคนละคนกัน

ความรับผิดในความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์⁶³ มาตรา 437 วรรคแรก เป็นความรับผิดอันเกิดจากข้อสันนิษฐานความรับผิดทางกฎหมายหรือที่เรียกว่า “ความรับผิดเด็ดขาด” (Absolute Liability) โดยผู้รับผิดไม่ต้องมีการกระทำความผิด หรือมีการกระทำแม้มิได้ตั้งใจหรือประมาทเลินเล่อ แต่ที่กฎหมายให้รับผิดเพราะมีความบกพร่องในการควบคุมดูแล ซึ่งในกรณีผู้ใช้บริการจะไม่ได้รับประโยชน์จากมาตรานี้แต่อย่างใด

การกระทำของบุคคลหนึ่งเป็นการละเมิดสิทธิของบุคคลอื่น อาจจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อสิทธิอย่างใดอย่างหนึ่ง ไม่ว่าจะเป็นชีวิต ร่างกาย อนามัย ทรัพย์สิน ผู้ที่ทำการละเมิดมีหน้าที่จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ความเสียหายซึ่งในกรณีนี้ เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถโดยสารรับจ้างแบบไม่ประจำทางผู้ใช้บริการซึ่งเป็นผู้บริโภคดังกล่าวที่ได้รับความเสียหายไม่ว่าจะเป็นความเสียหายต่อชีวิต หรือร่างกาย ของผู้ใช้บริการ ดังนั้นจึงจะต้องมีการเยียวยาความเสียหายให้ผู้เสียหายกลับคืนสู่ฐานะเดิมเสมือนความเสียหายมิได้เกิดขึ้น โดยการกำหนดค่าสินไหมทดแทนเพื่อเป็นการเยียวยาความเสียหายนั้น ให้เป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของมาตรา 438 บัญญัติว่า “ค่าสินไหมทดแทนจะพึงใช้โดยสถานในเพียงใดนั้นให้ศาลวินิจฉัยตามควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด

อนึ่ง ค่าสินไหมทดแทนนั้น ได้แก่ การคืนทรัพย์สินอันผู้เสียหายต้องเสียไปเพราะละเมิดหรือใช้ราคาทรัพย์สินนั้น รวมทั้งค่าเสียหายอันจะพึงบังคับให้ใช้เพื่อความเสียหายอย่างใด ๆ อันได้ก่อขึ้นนั้นด้วย”

ตามมาตรานี้เป็นหลักทั่วไปในการกำหนดค่าสินไหมทดแทน โดยหลักให้ผู้เสียหายกลับคืนสู่ฐานะเดิม บทบัญญัติในมาตรา 438 เป็นบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์หรือแนวทางให้

⁶³ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์. (ซึ่งต่อไปจะเรียกว่า “ป.พ.พ.”) มาตรา 437.

ศาลใช้ดุลพินิจในการกำหนดค่าสินไหมทดแทนไว้ในวรรคหนึ่งและกำหนดค่าสินไหมทดแทนคืออะไรบ้าง

ทั้งนี้ ความเสียหายที่เกิดจากการใช้บริการรถโดยสารประจำทางส่วนใหญ่ ความเสียหายที่เกิดขึ้นมักจะเกิดจากรถโดยสารประจำทางประสบอุบัติเหตุเป็นความเสียหายที่เกิดแก่ร่างกายชีวิตของผู้ใช้บริการ และการให้บริการรถโดยสารประจำทางเป็นการให้บริการสาธารณะแก่ประชาชนทั่วไป ความเสียหายที่เกิดจากรถโดยสารประจำทางเป็นความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ใช้บริการที่เป็นประชาชนทั่วไป ดังนั้นการประสบอุบัติเหตุของรถโดยสารประจำทางอันผู้ประกอบธุรกิจจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายนั้น ๆ ตามกฎหมายละเมิด เมื่อเกิดอุบัติเหตุ ผู้โดยสารที่ได้รับความเสียหายแก่ร่างกาย อนามัย มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายตามบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 444 มาตรา 445 มาตรา 446 ซึ่งทั้งสามมาตรานี้กำหนดค่าสินไหมทดแทนได้ 5 กรณีดังต่อไปนี้⁶⁴

1. ค่าใช้จ่ายอันตนต้องเสียหาย ตามมาตรา 444 วรรคหนึ่ง ได้แก่ ค่ารักษาพยาบาลทุกอย่างไม่ว่าจะรักษาแบบแผนโบราณหรือแผนปัจจุบัน จะรักษาที่โรงพยาบาลเอกชนหรือรัฐบาล จะเสียค่ารักษาโรงพยาบาลเอกชนที่แพงมากหรือน้อยเรียกได้ทั้งนั้นค่าใช้จ่ายอันจำเป็นในการรักษาพยาบาล คือ ค่ารักษาพยาบาลจะต้องเป็นค่าใช้จ่ายที่จำเป็น

2. ค่าเสียหายความสามารถประกอบธุรกิจงานในปัจจุบัน ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 444 วรรคหนึ่ง หมายความว่าผู้ถูกทำละเมิดได้รับบาดเจ็บต้องรักษาตัวอยู่ในโรงพยาบาลหนึ่งเดือน นอกจากค่าใช้จ่ายอื่น ๆ แล้วยังฟ้องเรียกค่าเสียหายความสามารถ ในการประกอบกิจการงานในปัจจุบันที่ผ่านมาในช่วงหนึ่งเดือนได้ ในกรณีร่างกายพิการจนไม่สามารถที่จะประกอบธุรกิจงานต่อไป เรียกค่าเสียหายความสามารถประกอบธุรกิจงานในอนาคต ค่าเสียหายความสามารถประกอบธุรกิจงานในปัจจุบันฟ้องเรียกได้แม้ว่าคนนั้นขณะถูกทำละเมิดไม่มีงานทำก็ตาม ส่วนจะกำหนดค่าสินไหมทดแทนเพียงใดแล้วแต่พฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด

3. ค่าเสียหายความสามารถประกอบธุรกิจการงานในอนาคตได้ เช่น แขนขาด ขาขาด ประสาทพิการ นิ้วขาด หรือพวกที่ได้รับความกระทบกระเทือนไม่สามารถรักษาให้คืนดีได้ ไม่อาจทำงานได้เหมือนเดิม ทำงานได้บ้างก็ยังคงเสียหายความสามารถประกอบธุรกิจงานบางส่วน ทำได้บ้างแต่ไม่เหมือนเดิมก็เรียกได้ การที่ได้รับบาดเจ็บทำให้การงานไม่ก้าวหน้าก็เรียกได้ ร่างกายพิการแต่ยังไม่ได้ออกจากงานยังสามารถทำงานได้ แต่เมื่อสภาพไม่เหมือนเดิม การงานไม่ก้าวหน้าก็ฟ้องเรียกได้

⁶⁴ สุทธิพร สุขสวัสดิ์. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 54. หน้า 69-70.

4. ค่าขาดแรงงานของบุคคลภายนอก ทำให้บุคคลภายนอกขาดแรงงานจากผู้ทำละเมิด มี 2 กรณี คือ ค่าขาดงานในครัวเรือน คู่สมรสหรือบุตรต้องช่วยงานในบ้าน ทำให้คู่สมรสอีกคนหนึ่งที่ไม่ได้ถูกทำละเมิดหรือบิดามารดาฟ้องเรียกจากผู้ทำละเมิดได้ และค่าขาดงานในอุตสาหกรรมของบุคคลภายนอก นายจ้างต้องจ่ายเงินเดือนในระหว่างที่ถูกจ้างรักษาตัวอยู่ที่เรียกจากจำเลยได้

5. ค่าเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงิน ตามมาตรา 446 ทุกข์ทรมาน เจ็บป่วย เป็นค่าเสียหายที่มีอาจคำนวณเป็นตัวเงินได้ ร่างกายพิการ แขนงด้วน ค่ารักษาพยาบาล ค่าหมอบ ค่าแขนเทียมคำนวณเป็นเงินได้ แต่ความพิการของคนคำนวณเป็นเงินไม่ได้ หน้าเสียโฉมก็เช่นกันถือว่าเป็นค่าเสียหายอย่างอื่นที่มิใช่ตัวเงิน คือคำนวณเป็นเงินไม่ได้ ค่าทนทุกข์ทรมานก็เรียกได้ ค่าเสียโฉมต้องไปผ่าตัดในอนาคตก็เรียกได้พร้อมดอกเบี้ย

2.6.4.2 ความรับผิดและการเยียวยาความเสียหายของผู้ประกอบธุรกิจต่อผู้บริโภคที่เป็นผู้โดยสารรถประจำทาง ตามกฎหมายอื่นๆ ดังต่อไปนี้

1. ความรับผิดของผู้ประกอบธุรกิจตาม พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

การเยียวยาความเสียหายให้แก่ผู้ใช้บริการรถโดยสาร เป็นค่าใช้จ่ายเบื้องต้น โดยกำหนดให้ขึ้นอยู่กับดุลพินิจของพนักงานสอบสวน หรือคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง โดยผู้ประกอบธุรกิจจะต้องวางหลักทรัพย์ (พันธบัตร เงินสด หรือสัญญาประกันภัย) เป็นหลักประกันสำหรับชดใช้ค่าเสียหายที่เป็นค่าใช้จ่ายเบื้องต้นเพื่อประกันความเสียหายแก่ชีวิตร่างกายของบุคคลภายนอก หรือผู้ซึ่งผู้ประกอบธุรกิจขนส่งต้องรับผิดชอบเนื่องจากการขนส่งของตนตั้งแต่ขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง⁶⁵ ตาม พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 โดยขั้นตอนการขอรับชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้น ผู้เสียหายหรือทายาท ต้องยื่นคำขอต่อพนักงานสอบสวน โดยแสดงพยานหลักฐานว่าผู้เสียหายได้รับความเสียหายจากรถของผู้ประกอบธุรกิจ โดยให้พนักงานสอบสวนเป็นผู้พิจารณาและมีความเห็น ถ้าความเสียหายได้เกิดขึ้นจากรถของผู้ประกอบธุรกิจ ให้มีหนังสือไปยังผู้ประกอบธุรกิจให้ชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นดังกล่าว และในการสั่งของพนักงานสอบสวนต้องพิจารณาภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่มิคำขอและผู้ประกอบธุรกิจก็ต้องชำระภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่งจากพนักงานสอบสวน⁶⁶ กรณีที่ผู้ประกอบธุรกิจไม่ยอมชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้น ตามที่พนักงานสอบสวนมีคำสั่ง ให้นายทะเบียนกลางมีอำนาจนำหลักทรัพย์ของผู้ประกอบ

⁶⁵ พ.ร.บ.การขนส่งทางบก. มาตรา 52, 53.

⁶⁶ พ.ร.บ.การขนส่งทางบก. มาตรา 56, 57.

ธุรกิจซึ่งได้วางไว้มาชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นแทนได้⁶⁷ และค่าใช้จ่ายเบื้องต้นนั้นจะต้องจ่ายให้แก่ผู้เสียหายให้จ่ายตามความร้ายแรงของความเสียหาย ทั้งนี้ตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

กฎกระทรวง เรื่องการวางหลักทรัพย์ จำนวนหรือมูลค่าของหลักทรัพย์และอัตราค่าใช้จ่ายเบื้องต้นสำหรับชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง พ.ศ.2557⁶⁸ (ยกเลิกกฎกระทรวง ฉบับที่ 46 พ.ศ.2537) ออกตามความในมาตรา 7 วรรคหนึ่ง มาตรา 56 วรรคสองและมาตรา 52 วรรคหนึ่ง และวรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 กำหนดจำนวนหลักทรัพย์ที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางต้องวางและค่าใช้จ่ายเบื้องต้นที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางต้องจ่ายให้ผู้เสียหาย มีดังนี้

กรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ใช้เงินสดหรือพันธบัตรรัฐบาลอย่างใดอย่างหนึ่งหรือทั้งสองอย่างรวมกันวางเป็นหลักทรัพย์ จำนวนหรือมูลค่าของหลักทรัพย์กำหนดไว้ดังนี้

1) ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ต้องวางหลักทรัพย์มีจำนวนหรือมูลค่า 35,000 บาทสำหรับรถคันที่หนึ่ง และคันละ 500 บาทสำหรับรถคันต่อไป เมื่อรวมกันแล้วทั้งหมดไม่เกิน 300,000 บาท

2) ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก ต้องวางหลักทรัพย์มีจำนวนหรือมูลค่า 35,000 บาทสำหรับรถคันที่หนึ่ง และคันละ 200 บาทสำหรับรถคันต่อไป เมื่อรวมกันแล้วทั้งหมดไม่เกิน 200,000 บาท

กรณี ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ใช้สัญญาประกันภัยและกรมธรรม์ประกันภัยวางเป็นหลักทรัพย์ สัญญาประกันภัยและกรมธรรม์ประกันภัยนั้นต้องมีระยะเวลาคุ้มครองอย่างน้อยตลอดอายุภาษีรถ และจำนวนเงินเอาประกันภัยสำหรับความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกายของบุคคลภายนอกที่เกิดจากการขนส่งของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางในแต่ละครั้ง ต้องไม่ต่ำกว่าจำนวนเงินเอาประกันภัยตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางจะต้องจ่ายให้แก่ผู้เสียหายหรือทายาท ในกรณีวางหลักทรัพย์เป็นเงินสดหรือพันธบัตรรัฐบาลไทยอย่างใดอย่างหนึ่งหรือทั้งสองอย่างรวมกัน ให้จ่ายตามอัตรา ดังต่อไปนี้

⁶⁷ พ.ร.บ.การขนส่งทางบก. มาตรา 63.

⁶⁸ กรมการขนส่งทางบก. (2557). ประกาศกรมการขนส่งทางบก. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: [http://www.dlt.go.th/th/index.php?option=com_content&view=article&id\[15 สิงหาคม 2557\]](http://www.dlt.go.th/th/index.php?option=com_content&view=article&id[15] สิงหาคม 2557)

1) กรณีผู้เสียหายมิได้ถึงแก่ความตาย ให้จ่ายค่ารักษาพยาบาลรวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นๆ ระหว่างการรักษาพยาบาลตามจำนวนจริงที่ผู้เสียหายได้แสดงหลักฐานการใช้จ่ายไปจริง แต่ทั้งนี้ไม่เกิน 15,000 บาท

2) กรณีผู้เสียหายถึงแก่ความตายในทันที ให้จ่ายค่าปลงศพแก่ทายาทจำนวน 35,000 บาท

3) กรณีผู้เสียหายไม่ถึงแก่ความตายในทันที ให้จ่ายค่ารักษาพยาบาลรวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นๆ ระหว่างการรักษาพยาบาลตามข้อ 1 และค่าปลงศพตาม ข้อ 2

สำหรับการวางหลักทรัพย์เป็นสัญญาประกันภัยและกรรมกรรมประกันภัย ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางต้องจ่ายให้แก่ผู้เสียหายหรือทายาท ให้เป็นไปตามความคุ้มครองที่กำหนดไว้ในกรรมกรรมประกันภัย

ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ได้กำหนดจำนวนหรือมูลค่าของหลักทรัพย์ที่วางเป็นหลักประกัน และอัตราค่าใช้จ่ายเบื้องต้นสำหรับชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่งที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางจะต้องรับผิดชอบไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ปัจจุบัน และปัญหาที่สำคัญคือผู้เสียหายจากการขนส่งไม่ทราบถึงสิทธิดังกล่าว จึงไม่ไต่ยื่นคำขอรับเงินค่าใช้จ่ายเบื้องต้นต่อพนักงานสอบสวน และการยื่นคำขอต่อพนักงานสอบสวน ต้องแสดงพยานหลักฐานว่าผู้เสียหายได้รับความเสียหายจากรถของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางให้พนักงานสอบสวนพิจารณาจากสำนวนการสอบสวน ซึ่งไม่ว่าผู้เสียหายจะสามารถแสดงหลักฐานได้หรือไม่ หรือพนักงานสอบสวนจะใช้ดุลพินิจสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้นตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือไม่

2. ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการธุรกิจตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เมื่อเกิดอุบัติเหตุจะได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งบุคคลที่ได้รับความคุ้มครองเรียกว่า “ผู้ประสบภัย” ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้ให้คำนิยามไว้ดังนี้ ผู้ประสบภัย หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยเนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทางหรือเนื่องจากสิ่งที่ยักรถหรือติดตั้งในรถนั้น และหมายความรวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตายด้วย ซึ่งแยกพิจารณา

ผู้ประสบภัยที่เป็นผู้ได้รับอันตรายโดยตรง ได้แก่ ผู้ประสบภัยที่ได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกายหรือแก่อนามัย อันเป็นผลโดยตรงจากรถหรือจากสิ่งที่ยักรถหรือติดตั้งในรถนั้น

ผู้ประสบภัยที่ไม่ได้เป็นผู้ได้รับอันตรายโดยตรง ได้แก่ ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยที่ถึงแก่กรรม ทายาทโดยธรรมในที่นี้ไม่รวมถึงทายาทผู้รับพินัยกรรม การที่กฎหมายบัญญัติให้ถือว่าทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยที่ถึงแก่ความตายเป็นผู้ประสบภัยก็เพราะทายาทโดยธรรมเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่ในอันที่จะต้องจัดการศพและเป็นผู้ที่มีสิทธิได้รับมรดกของผู้ตาย⁶⁹

สำหรับความเสียหายที่ได้รับ ความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 4 ได้ให้ความหมายของคำว่า “ความเสียหาย” หมายความว่า ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยอันเกิดจากรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ผู้ประกอบธุรกิจหรือเจ้าของรถจะต้องจัดให้มีการเอาประกัน โดยจำนวนเงินที่เอาประกันจะต้องเป็นไปตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 มาตรา 7 วรรคสอง⁷⁰ ต้องไม่น้อยกว่าจำนวนเงินที่กำหนดในกฎกระทรวง

ทั้งนี้ ตามกฎกระทรวงกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยตามชนิด ประเภท และขนาดของรถ พ.ศ. 2554 ลงวันที่ 12 มกราคม พ.ศ. 2554 ออกตามความ มาตรา 5 และมาตรา 7 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535⁷¹ ได้กำหนดจำนวนเงินเอาประกันซึ่งเจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการเอาประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยไว้ดังนี้

(1) เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการเอาประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย โดยมีจำนวนเงินเอาประกันภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อครั้งดังต่อไปนี้

- ห้าล้านบาท สำหรับรถที่มีที่นั่งไม่เกินเจ็ดคนหรือรถบรรทุกผู้โดยสารรวมทั้งผู้ขับขี่ไม่เกินเจ็ดคน

- สิบล้านบาท สำหรับรถที่มีที่นั่งเกินเจ็ดคนบรรทุกผู้โดยสารรวมทั้งผู้ขับขี่เกินเจ็ดคน

(2) การประกันภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อครั้ง ตาม (1) ให้มีจำนวนเงินเอาประกันภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นสำหรับผู้ประสบภัยต่อราย ดังต่อไปนี้

⁶⁹ ป.พ.พ. มาตรา 1629.

⁷⁰ กฎกระทรวง กำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยตามชนิด ประเภท และขนาดของรถ พ.ศ.2554. ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 มาตรา 7 วรรคสอง.

⁷¹ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย(คปภ.). (2557). *การประกันภัยรถยนต์:กฎกระทรวง*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก:<http://www.oic.or.th/th/rule/car01.php?GroupID=31> [20 สิงหาคม 2557]

ข. จำนวนสองแสนบาทต่อราย สำหรับความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัยอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้

- ตาบอด
- หูหนวก
- เป็นใบ้ หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด
- เสียอวัยวะสืบพันธุ์ หรือความสามารถสืบพันธุ์
- เสียแขน ขา มือ เท้า นิ้ว หรืออวัยวะอื่นใด
- จิตพิการอย่างติดตัว
- ทูพพลภาพอย่างถาวร

ค. จำนวนสองแสนบาทต่อราย สำหรับความเสียหายต่อชีวิต

ง. จำนวนสองแสนบาทต่อราย สำหรับความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัยตาม ก แล้วต่อมาได้รับความเสียหาย ตาม ข หรือ ค

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยเป็นผู้ขับขี่และเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย หรือไม่มีผู้ใดต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ขับขี่ที่ประสบภัย ให้ผู้ประสบภัยที่เป็นผู้ขับขี่ได้รับจำนวนเงินเอาประกันภัยเป็นจำนวนเท่ากับค่าเสียหายเบื้องต้นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ซึ่งออกตามความในมาตรา 20 วรรคสอง ส่วนค่าสินไหมทดแทนเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่บริษัทได้รับประกันภัยไว้ ให้บริษัทจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยเมื่อได้รับคำร้องขอจากผู้ประสบภัย ความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง⁷²

สำหรับค่าเสียหายเบื้องต้น ในความหมายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้ให้ความหมาย คือ ค่าเสียหายเบื้องต้น ในกรณีความเสียหายต่อร่างกาย หมายความว่า ค่ารักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลของผู้ประสบภัย และในกรณีความเสียหายต่อชีวิต หมายความว่า ค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตาย ทั้งนี้⁷³ ตามรายการและจำนวนเงินที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 20 วรรคสอง ซึ่งตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีข้อกำหนดให้มีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย โดยการกำหนดความ

⁷² พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535. (ซึ่งต่อไปจะเรียกว่า “พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัย”) มาตรา 20.

⁷³ พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัย. มาตรา 4

ในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 20 วรรคสอง ซึ่งตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีข้อกำหนดให้มีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย โดยการกำหนดความเสียหายให้เป็นไปตาม กฎกระทรวงกำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับและจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ.2552⁷⁴. ออกวันที่ 16 ธันวาคม 2552 ตามความในมาตรา 5 และมาตรา 20 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครอง ตาม พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 เป็นค่าเสียหายที่เกิดกับชีวิตและร่างกายเท่านั้น ไม่รวมค่าเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินด้วย ผู้ประสบภัยจากรถจะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความผิด ภายใน 7 วันนับแต่วันที่ยื่นคำขอ โดยความเสียหายที่จะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น มีรายการดังต่อไปนี้⁷⁵

1) ค่าใช้จ่ายในกรณีความเสียหายต่อร่างกาย ดังต่อไปนี้ ให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นตามจำนวนเท่าที่จ่ายจริง แต่ไม่เกิน 15,000 บาท ค่ายาและค่าเวชภัณฑ์ที่ใช้ในการบำบัดรักษา

ก. ค่าอวัยวะเทียมและอุปกรณ์ในการบำบัดรักษา รวมทั้งค่าซ่อมแซม

ข. ค่าบริการทางการแพทย์ ค่าตรวจ ค่าวิเคราะห์โรค ทั้งนี้ ไม่รวมถึงค่าจ้างพยาบาลพิเศษ และค่าบริการอื่นทำนองเดียวกัน

ค. ค่าห้องและค่าอาหารตลอดเวลาที่เข้ารับการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาล

ง. ค่าพาหนะนำผู้ประสบภัยไปสถานพยาบาล

2) กรณีเกิดความเสียหายต่อร่างกายอย่างใดอย่างหนึ่งต่อไปนี้ ให้มีสิทธิได้รับเงินค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวน 35,000 บาทด้วย

ก. ตาบอด

ข. หูหนวก

ค. เป็นใบ้หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด

ง. เสียอวัยวะสืบพันธุ์ หรือความสามารถสืบพันธุ์

จ. เสียแขน ขา มือ เท้า หรือนิ้ว

⁷⁴ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย(คปภ.). (2557). *การประกันภัยรถยนต์:กฎกระทรวง*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก:<http://www.oic.or.th/th/rule/car01.php?GroupID=31>[20 สิงหาคม2557]

⁷⁵ กฎกระทรวงกำหนดความเสียหายที่จะให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การร้องขอรับและจ่าย ค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2552

3) ค่าใช้จ่ายในกรณีความเสียหายต่อชีวิต ดังต่อไปนี้ ให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น จำนวน 35,000 บาท

ก. ค่าปลงศพ

ข. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการศพ

4) กรณีผู้ประสบภัยได้รับความเสียหายทั้งต่อร่างกาย อนามัย และเสียชีวิต หรือได้รับบาดเจ็บสาหัสและเสียชีวิต หรือได้รับบาดเจ็บต่อมาบาดเจ็บสาหัสและเสียชีวิต ให้ได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นรวมกันแล้วต้องไม่เกิน 50,000 บาท

ในส่วนของค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น เป็นค่าเสียหายที่เกิดกับชีวิต ร่างกาย และอนามัยของผู้ประสบภัยซึ่งมีจำนวนค่าเสียหายมากกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น รวมถึงค่าชดเชยรายวันในระหว่างรักษาตัว โดยหากผลพิสูจน์ความผิด ปรากฏว่าผู้ประสบภัยมิใช่ฝ่ายผิด บริษัทผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่าเสียหายส่วนเกิน ที่รวมกับ ค่าเสียหายเบื้องต้น แก่ผู้ประสบภัย แยกได้เป็น 2 กรณี ดังนี้

ก. กรณีกรมธรรม์ที่มีระยะเวลาเริ่มต้น ก่อน วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2553⁷⁶ บริษัทผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่าเสียหายส่วนเกิน รวมกับ ค่าเสียหายเบื้องต้น ดังนี้

(1) ค่ารักษาพยาบาลตามใบเสร็จรับเงิน ไม่เกิน 50,000 บาทต่อหนึ่งคน
กรณีได้รับบาดเจ็บ

(2) ค่าทดแทน ค่าปลงศพ เป็นจำนวนเงิน 100,000 บาทต่อหนึ่งคน สำหรับ
กรณีเสียชีวิต สูญเสียอวัยวะ ทูพพลภาพอย่างถาวร

(3) ข้อ 1 ข้อ 2 รวมกัน ไม่เกิน 100,000 บาท ต่อหนึ่งคน

ข. กรณีกรมธรรม์ที่มีระยะเวลาเริ่มต้น ตั้งแต่ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2553⁷⁷

(1) ค่ารักษาพยาบาลตามใบเสร็จรับเงิน ไม่เกิน 50,000 บาทต่อหนึ่งคน
กรณีได้รับบาดเจ็บ

(2) ค่าทดแทน ค่าปลงศพ เป็นจำนวนเงิน 200,000 บาทต่อหนึ่งคน สำหรับ
กรณีเสียชีวิต สูญเสียอวัยวะ ทูพพลภาพอย่างถาวร

(3) ข้อ (1) ข้อ (2) รวมกัน ไม่เกิน 200,000 บาท ต่อหนึ่งคน

⁷⁶ คำสั่งนายทะเบียนที่ 38/2552. สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย(คปภ.).

⁷⁷ คำสั่งนายทะเบียนที่ 28/2552. สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย(คปภ.).

(4) ในกรณีที่เข้ารับการรักษายาบาลในสถานพยาบาลในฐานะคนไข้ในบริษัทประกันจะจ่ายค่าชดเชยรายวัน วันละ 200 บาทจำนวนรวมกันไม่เกิน 20 วันเป็นค่าเสียหายที่เพิ่มขึ้น นอกเหนือจาก ข้อ (1) ข้อ (2) ข้อ (3)

(5) ข้อ (1) ข้อ (2) ข้อ (3) ข้อ (4) รวมกัน ต้องไม่เกิน 204,000 บาท ต่อหนึ่งคน

หากผู้ประสบภัยไม่สามารถร้องขอได้ให้โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลญาติหรือผู้มีส่วนได้เสียร้องขอแทนได้ การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัยต้องกระทำภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่มีความเสียหายเกิดขึ้น

การขอรับความเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในกรณีที่บริษัทประกันภัยไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือจ่ายไม่ครบ ให้ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยแจ้งต่อกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย⁷⁸

กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยมีขึ้น เพราะเจตนารมณ์ของกฎหมาย ต้องการให้ผู้ประสบภัยจากรถทุกคนได้รับการรักษาพยาบาลอย่างรวดเร็วทันที โดยไม่ต้องกังวลกับเงินค่ารักษา หรือได้รับการชดเชยอย่างเร่งด่วน ในกรณีเสียชีวิต เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนในเบื้องต้นกฎหมายจึงกำหนดให้มีกองทุนขึ้น⁷⁹ เรียกว่า กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เพื่อทำหน้าที่ชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้น ให้แก่ผู้ประสบภัยหรือทายาท ในกรณีที่ไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัย สำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งเป็นหน่วยงานจัดการเงินกองทุนนี้ จะอยู่ที่กรมการประกันภัย กรุงเทพฯ สำนักงานคุ้มครองผู้เอาประกันภัยเขตทั้ง 4 เขต และสำนักงานประกันภัยจังหวัดทุกจังหวัด

กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ประกอบด้วย 1. เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้ 2. เงินที่บริษัทจ่ายสมทบ ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดตามมาตรา 36 ทวิ 3. เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้ จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี 4. เงินหรือทรัพย์สินที่ได้ตามมาตรา 28 มาตรา 30 มาตรา 31 หรือมาตรา 32 5. เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้ 6. ดอกผลของเงินกองทุน 7. เงินที่ได้จากการขายทรัพย์สินที่ได้ตามมาตรา (4) และ (5) 8. เงินรายได้อื่นๆ สำหรับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย มีวัตถุประสงค์ เพื่อเป็นทุนสำหรับจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ให้แก่ผู้ประสบภัย เมื่อมีกรณีตามมาตรา 23 และ เป็นค่าใช้จ่ายอื่น ในการดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้

⁷⁸ พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัย. มาตรา 21.

⁷⁹ พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัย. มาตรา 33.

ขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนได้ในกรณีใดบ้าง การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น จากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย จะมีได้ก็แต่เฉพาะกรณีที่กฎหมายบัญญัติไว้เท่านั้น ซึ่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้บัญญัติไว้โดยมาตรา 23 ดังต่อไปนี้

1) อุบัติเหตุเกิดจากรถที่ไม่มีประกันภัย และเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายค่าเสียหาย ในกรณีที่อุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดจากรถที่ต้องมีประกันภัยตามกฎหมายนี้ แต่เจ้าของหรือผู้มีสิทธิครอบครองรถตามสัญญาเช่าซื้อ ไม่ได้ทำประกันภัยรถนั้น อีกทั้งไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย ไม่ครบจำนวน ผู้ประสบภัยมีสิทธิขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น ได้จากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

2) อุบัติเหตุเกิดจากรถที่ถูกลักทรัพย์ ชิงทรัพย์ฯ ในกรณีที่ขณะเกิดเหตุ รถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้น ไม่ได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถ เพราะรถนั้นถูกขโมย ชิงทรัพย์ ปล้นทรัพย์ หรือถูกขังขอก ฉ้อโกง กรรโชก และเจ้าของรถได้ร้องทุกข์ไว้กับพนักงานสอบสวนแล้ว กรณีนี้ แม้รถนั้นจะมีประกันภัยไว้แล้วก็ตาม บริษัทประกันภัยก็ไม่ต้องรับผิดชอบจ่ายค่าเสียหาย ตามข้อยกเว้นที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ ดังนั้น เพื่อเป็นการบรรเทาความเดือดร้อนแก่ผู้ประสบภัย กฎหมายจึงกำหนดให้ผู้ประสบภัย มีสิทธิขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนฯ ได้

3) ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถ และรถคันนั้นไม่มีประกันภัย ขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นได้จากกองทุนฯ ในกรณีที่ทราบได้ว่า รถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย แต่ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และรถคันนั้น ไม่มีการประกันภัยกับบริษัท เช่น คนขับก่อให้เกิดอุบัติเหตุแล้วหนีไป แต่ทิ้งรถไว้ และรถคันนั้นไม่มีประกันภัย การที่จะติดตามสืบหาให้เจ้าของรถมารับผิดชอบ จ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัย อาจจะไม่ทันกาล กฎหมายจึงให้สิทธิผู้ประสบภัยขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนฯ ได้

4) ไม่ทราบว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย หรือกรณีชนแล้วหนี ขอรับค่าเสียหายได้จากกองทุนฯ ในกรณีมีความเสียหายจากรถเกิดแก่ผู้ประสบภัย แต่ไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย หรือ อาจเรียกว่า “ชนแล้วหนี” ซึ่งเป็นเหตุการณ์ที่น่าสะพรึงกลัว และก่อให้เกิดความสูญเสียแก่ชีวิต ร่างกาย ของผู้คนเป็นจำนวนมากในแต่ละปี กรณีเช่นนี้ ผู้ประสบภัยจากรถ จึงมีสิทธิขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นได้จากกองทุนทดแทนฯ

5) บริษัทประกันภัยไม่จ่ายหรือจ่ายไม่ครบจำนวน ขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นได้จากกองทุนฯ ในกรณีที่เจ้าของรถ ได้จัดให้มีการประกันภัยความเสียหาย สำหรับผู้ประสบภัยโดยประกันภัยไว้กับบริษัทแล้ว และเมื่อเกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย บริษัทกลับปฏิเสธที่จะจ่าย

ค่าเสียหายเบื้องต้น แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบตามจำนวน ผู้ประสบภัยมีสิทธิขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนได้

6) ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากรถที่ได้รับการยกเว้น ไม่ต้องมีประกันภัย ขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุน เมื่อพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 บัญญัติให้เจ้าของรถทุกชนิด ทุกประเภท ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหาย แต่กฎหมายก็ได้บัญญัติยกเว้นแก่รถบางประเภทไว้ ดังนั้น ในกรณีที่มีผู้ประสบภัยจากรถ ที่ได้รับการยกเว้นดังกล่าว และรถนั้นไม่ได้จัดให้มีประกันภัย ผู้ประสบภัยจึงมีสิทธิขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น จากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้โดยพิจารณาจากหลักฐาน และข้อเท็จจริงดังต่อไปนี้ ชื่อบริษัทประกันภัยและหมายเลขกรมธรรม์ประกันภัย⁸⁰

- (ก) จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ประสงค์ได้รับ
- (ข) วันที่ยื่นขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัย
- (ค) สำเนาบันทึกประจำวันในคดีของพนักงานสอบสวน
- (ง) ใบเสร็จรับเงินหรือหลักฐานการแจ้งหนี้
- (จ) สำเนาบัตรประจำตัว ใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว หรือหนังสือเดินทาง หรือสำเนาทะเบียนบ้าน ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บ
- (ฉ) สำเนามรณะบัตร สำเนาทะเบียนบ้าน สำเนาบัตรประจำตัว ในกรณีที่ผู้ประสบภัยถึงแก่ความตาย

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยถึงแก่ความตายให้ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยยื่นเอกสารตาม (ฉ) ด้วย ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย ต้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวัน⁸¹ นับแต่วันที่มีความเสียหายไม่ว่าจะเป็นกรณีตามมาตรา 23 (1) (2) (3) (4) (5) (6) ค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินค่าเสียหายเบื้องต้น เป็นค่าเสียหายที่จ่ายให้สำหรับความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของผู้ประสบภัยจากรถซึ่งเป็นค่าเสียหายที่ได้รับจากพระราชบัญญัตินี้ โดยต้องรอพิสูจน์ความรับผิดชอบ โดยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นรวมกับค่าเสียหายเบื้องต้นที่ผู้ประสบภัยได้รับต้องไม่เกินจำนวนที่กฎหมายกำหนดดังนี้

⁸⁰ กฎกระทรวงฉบับที่ 7 พ.ศ. 2535.

⁸¹ พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัย. มาตรา 27.

กรณีผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บแต่ไม่เสียชีวิต ผู้ประสบภัยจะได้รับชดเชยค่าเสียหายตามความเป็นจริง แต่ไม่เกิน 50,000 บาท ต่อผู้ประสบภัยหนึ่งคนกล่าวคือ ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น 15,000 บาท รวมกับค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นตามความเป็นจริงอีกไม่เกิน 35,000 บาท

กรณีผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บแต่ไม่เสียชีวิต แต่ทุพพลภาพหรือเสียหายต่อร่างกาย และอนามัย ดังนี้ (ได้รับค่าเสียหายรวมเป็นเงิน 100,000 บาท) ตาบอด หูหนวก เป็นใบ้ หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์ เสียแขน ขา มือ นิ้ว หรืออวัยวะอื่น จิตพิการอย่างติดตัว ทุพพลภาพอย่างถาวร

กรณีผู้ประสบภัยเสียชีวิตทันที ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย จะได้รับชดเชยค่าเสียหายรวมเป็นเงินจำนวน 100,000 บาท ต่อผู้ประสบภัยหนึ่งคน (เท่ากับได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น 15,000 บาท เป็นค่าปลงศพรวมกับค่าเสียหายส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นอีก 85,000 บาท)

2.7 แนวความคิดของการกำหนดค่าสินไหมทดแทน

2.7.1 ค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิด

2.7.1.1 ความหมายของค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิด

ละเมิดเป็นการประทุษร้ายหรือกระทำผิดทางแพ่งอย่างหนึ่ง (A species of civil injury or wrong) มีความแตกต่างกับความผิดทางอาญา ความแตกต่างนี้ขึ้นอยู่กับลักษณะการเสียหายตามกฎหมาย กล่าวคือ ทางอาญามีวัตถุประสงค์ที่จะลงโทษผู้กระทำผิด เช่น ประหาร ชีวิต จำคุก ปรับ เป็นต้น ส่วนทางแพ่งนั้นมีวัตถุประสงค์ที่จะให้ผู้เสียหายบังคับสิทธิของตนเอาแก่ ผู้ก่อความเสียหายหรือผู้ต้องรับผิดชอบเป็นการบังคับเอาโดยให้คืนสู่สภาพก่อนมี การละเมิดเกิดขึ้นเท่าที่จะเป็นไปได้ (Status quo ante) เช่น เอาทรัพย์สินเขาไปก็ต้องคืนทรัพย์สินนั้นให้แก่เขา ถ้าหากคืนไม่ได้ให้ได้รับค่าเสียหายแทน

ค่าสินไหมทดแทนมุ่งประสงค์เพื่อทดแทนความเสียหายตามที่เป็นจริง มิใช่เป็นการลงโทษลูกหนี้หรือเป็นการให้รางวัลแก่เจ้าหนี้หรือให้เจ้าหนี้ค่ากำไร ความมุ่งหมายในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเป็นหลักการพื้นฐานให้ผู้เสียหายกลับคืนสู่ฐานะเดิมเมื่อยังไม่มี การกระทำละเมิด เช่น เอาทรัพย์สินของผู้อื่นไปแล้วไม่สามารถคืนได้ เพราะทรัพย์สินถูกทำลายไปเสียก่อน ซึ่งถือเป็นการละเมิดต้องชดเชยกันด้วยประการอื่นให้ผู้เสียหายใกล้เคียงกับฐานะเดิมมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ ถ้าทำไม่มีทางอื่นก็ต้องใช้เงินอันเป็นวิธีที่ชดเชยได้ ทว่าไป ในเมื่อไม่สามารถหาวิธี อื่นให้ดีกว่านั้นได้

เพราะเงินเป็นวัตถุกลางที่ ใช้แทนสิ่งอื่นได้ แต่ก็มี ใช่ว่าต้องชดใช้กันเสมอไป เช่น เอาทรัพย์สินของผู้อื่นไปต้องคืนทรัพย์สินเดิมให้ เจ้าของ ถ้าคืนไม่ได้ ก็ต้องใช้ราคาเป็นเงิน เป็นต้น

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 438⁸² บัญญัติว่า “ค่าสินไหมทดแทนจะพึงใช้โดยสถานใดเพียงใดนั้น ให้ศาลวินิจฉัยตามควรแก่พฤติการณ์ และความร้ายแรงแห่งละเมิด อนึ่ง ค่าสินไหมทดแทนนั้น ได้แก่ การคืนทรัพย์สินอันผู้เสียหายต้องเสียไปเพราะละเมิดหรือใช้ราคาทรัพย์สินนั้น รวมทั้ง ค่าเสียหายอันจะพึงให้ใช้เพื่อความเสียหายอย่างใดๆ อันได้ก่อให้เกิดขึ้นนั้นด้วย”

ตามบทบัญญัติดังกล่าวนี้ อาจสรุปได้ว่า ค่าสินไหมทดแทน คือ การชดใช้ความเสียหายอันเกิดจาก การกระทำละเมิด โดยการคืนทรัพย์สินอันผู้เสียหายต้องเสียไปหรือใช้ราคาทรัพย์สินนั้น ในเมื่อ ไม่อาจคืนทรัพย์สินได้ รวมทั้งค่าเสียหายอย่างใดๆ เพื่อให้ผู้เสียหายได้กลับคืนฐานะเดิมหรือใกล้เคียงกับฐานะเดิมเท่าที่ จะสามารถทำได้ซึ่งสามารถแยกได้ 2 ประการคือ

1. การคืนทรัพย์สินหรือใช้ราคา
2. การใช้ค่าเสียหาย

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากค่าสินไหมทดแทน รวมถึงการใช้ค่าเสียหายด้วย ดังนั้น คำว่า “ค่าสินไหมทดแทน” จึงมีความหมายกว้างกว่า คำว่า “ค่าเสียหาย” เพราะรวมทั้งการคืนทรัพย์สินหรือใช้ราคาและค่าเสียหาย ค่าเสียหายจึงเป็นเพียงส่วนหนึ่งของค่าสินไหมทดแทนเท่านั้น

ทั้งนี้ บทบัญญัติว่าด้วยค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิด ตั้งแต่มาตรา 438 ถึงมาตรา 447 การกำหนดค่าสินไหมทดแทนอาจแยกพิจารณาออกได้ เป็น 2 ประการคือ 1) การกำหนดค่าสินไหมทดแทนตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ และ 2) การกำหนดค่าสินไหมทดแทนจากการใช้ดุลพินิจของศาล

ในประการแรกนั้น โดยหลักการแล้ว ค่าสินไหมทดแทนอย่างใดๆ ที่จะเรียกร้องได้นั้น ต้องเป็นไปตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ หากกฎหมายบัญญัติ ไว้ให้เรียกร้องได้เพียงใด ก็ย่อมเรียกร้องได้เพียงนั้น ส่วนค่าสินไหมทดแทนอย่างใดๆ ที่ไม่มีกฎหมายบัญญัติไว้ให้เรียกได้ ย่อมเรียกร้องไม่ได้ ดังเช่น คำพิพากษาฎีกาที่ 2816/2528(เนติ .) “การที่โจทก์ได้ รับความเศร้าโศกเสียใจ เนื่องจากได้รับโทรเลขที่ จำเลขที่ 1 ระบุข้อความผิด เป็นว่าบุตรสาวโจทก์ ถึง แก่กรรมแล้วนั้น ความเศร้าโศกเสียใจของโจทก์เป็นเพียงอารมณ์ที่ เกิดขึ้นเมื่อทราบข่าวร้าย ไม่มีบทกฎหมายใดที่บัญญัติ ให้สิทธิโจทก์เรียกค่าเสียหายในเรื่องนี้ได้”

สำหรับค่าสินไหมทดแทนประเภทที่สองนั้น เป็นการจำแนก ตามบทบาทหน้าที่ของศาล ซึ่ง ถือว่าเป็นผู้ทรงไว้ซึ่งอำนาจที่จะกำหนดค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายโดยมีมาตรา 438 เป็นแม่บทหลักในการวินิจฉัย

⁸² ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์. (ซึ่งต่อไปจะเรียกว่า “ป.พ.พ.”). มาตรา 438.

2.7.1.2 ประเภทของค่าสินไหมทดแทน

หากพิจารณาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ สามารถแบ่งประเภทของค่าสินไหมทดแทน โดยจำแนกตามประเภทของความเสียหาย ทั้งที่เป็น 1) ความเสียหายต่อทรัพย์สิน 2) ความเสียหายต่อชีวิตร่างกาย หรืออนามัย ในส่วนที่เป็นความเสียหายที่เป็นตัวเงิน(pecuniary damage) เช่น ค่า ปลงศพ ค่า รักษาพยาบาล ซึ่งความเสียหายทั้งประเภท 1) และ 2) นี้ นักกฎหมายบางท่านจัดว่าเป็น “ความเสียหายต่อสิทธิในกองทรัพย์สิน” (prejudice matériel) และ 3) ความเสียหายอันมิใช่ตัวเงิน (non-pecuniary damage) หรือ ที่ นักกฎหมาย บางท่านจัดว่าเป็น “ความเสียหายต่อสิทธินอกกองทรัพย์สิน” (préjudice moral) เช่น คุณค่า แห่ง ชีวิต ความ เสีย หายต่อชื่อเสียง เสรีภาพ และ ความเสียหายในทางจิตใจ อื่นๆ ทั้งนี้ เพื่อศึกษาว่าเมื่อมีความเสียหายต่างๆ ดัง กล่าวแล้ว ผู้เสียหายจะมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนประการใดบ้างตามหลักการพื้นฐานทั่วไป คือ การ เยียวยาให้ ผู้เสียหายกลับคืนสู่ฐานะเดิมเสมือนไม่มีการละเมิดเกิดขึ้น

1. กรณีเอาทรัพย์สินของผู้อื่น ไปโดยละเมิด

การเยียวยาให้ผู้เสียหายกลับคืนสู่ฐานะเดิมอาจ ทำได้โดยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ดังนี้

1.1 การคืนทรัพย์สินอันเป็นวิธีการทำให้ผู้เสียหายกลับคืนสู่ฐานะเดิมได้ดีที่สุด แต่หากคืนทรัพย์สินไม่ได้เพราะทรัพย์สินนั้นถูกทำลายการคืนทรัพย์สินตกเป็นพันวิสัยโดยเหตุอื่นหรือทรัพย์สินนั้นเสื่อมเสียไปแม้โดยอุบัติเหตุ ซึ่ง หมายถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยมิใช่ความผิดของผู้ที่เอาทรัพย์สินไปโดยละเมิดผู้เอาทรัพย์สินไปโดยละเมิดก็ยังคงต้องรับผิดชอบโดยใช้ราคาทรัพย์สินเพราะถือว่าผิคนัดนับแต่วันเอาทรัพย์สินไปโดยละเมิดแล้วจึงต้องรับผิดชอบในความ เสีย หายที่เกิดขึ้นในระหว่างผิคนัด แม้มิใช่ความผิดของตนแต่วันแต่จะพิสูจน์ได้ว่าแม้มิได้เอาทรัพย์สินไปโดยละเมิด ทรัพย์สินนั้นก็คงต้องตกเป็นเช่นนั้น ทั้งนี้ หลักเกณฑ์ดังกล่าวบัญญัติไว้ใน ปพพ. มาตรา 439 ของไทย

1.2 การใช้ราคาทรัพย์สิน เมื่อปรากฏว่าคืนตัวทรัพย์สินไม่ได้ ก็ต้องทำให้ผู้เสียหายกลับคืนใกล้เคียงฐานะเดิมมากที่สุด โดยใช้ราคาทรัพย์สินนั้น ปัญหาคือจะต้องใช้ราคาทรัพย์สิน ณ เวลาใดนักกฎหมายบางท่านเห็นว่าควรใช้ราคาแท้จริง แต่มิได้ระบุไว้ คือราคา ณ เวลาใด ส่วนนักกฎหมายส่วนใหญ่ เห็นว่า ควรใช้ราคา ณ วันที่เอาทรัพย์สิน ไป โดยละเมิด เพราะมีหนี้ต้องคืนทรัพย์สินนับแต่วันทำละเมิดแล้ว

1.3 การใช้ดอกเบี้ยในราคาทรัพย์สิน กรณีที่ต้องใช้ราคาทรัพย์สินที่เอาไปโดยละเมิด หรือกรณีที่ต้องใช้ ราคาทรัพย์สินอันลดน้อยลงเพราะบอบสลาย โดย ปพพ. มาตรา 440 ให้สิทธิผู้เสียหายเรียกดอกเบี้ยในราคาทรัพย์สิน ได้ตั้งแต่ “เวลาอันเป็นฐานที่ตั้งแห่งการประมาณราคา” ซึ่งนักกฎหมายไทยยังคงเห็นแตกต่างกันอยู่ กล่าวคือ

ความเห็นที่ 1 เห็นว่า คือวันทำละเมิดเพราะเป็นวันผิคนัด

ความเห็นที่ 2 เห็นว่า คือ วันที่ทรัพย์ มีราคาสูงสุด ก่อนที่ทรัพย์สูญหาย หรือ ทำลายลง

ความเห็นที่ 3 เห็นว่า คือ เวลาใดก็ได้ที่ผู้เสียหายเลือกเป็นประโยชน์ แก่ตนที่สุด

ความเห็นที่ 4 เห็นว่า คือ วันฟ้องโดย ถือว่า ผู้เสียหาย ได้ใช้สิทธิเรียกร้องให้ ผู้กระทำละเมิด ชดใช้ นับ แต่วันนั้น

ความเห็นที่ 5 เห็นว่า คือ วันที่ทรัพย์สูญหายทำลาย หรือเสื่อมสลายไป

ข้อสังเกต คือ หาก มีความเสียหายอื่นๆ เช่น ค่าขาดประโยชน์ในการใช้ทรัพย์ ผู้เสียหายสามารถเรียกค่าเสียหายได้ ตามบทบัญญัติทั่วไป ตาม ปพพ. มาตรา 438 โดยอาจเรียก ดอกเบี้ยได้ ตามหลักทั่วไป คือนับแต่ วันทำละเมิดซึ่งเป็นวันผิคนัดมิใช่เรียกตามมาตรา 440 นี้

1.4 กรณีทำให้ทรัพย์ของผู้อื่นเสียหาย ค่าสินไหมทดแทนเพื่อให้ผู้เสียหายกลับคืนสู่ ฐานะเดิม ได้แก่การซ่อม หรือการชำระเงินเป็นค่าซ่อมทรัพย์ ดังกล่าว รวมทั้ง ค่าเสียหายอื่นๆ อัน หากมีอนึ่ง กรณีชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ครองทรัพย์ไปโดยสุจริตเพื่อชดเชยความเสียหายอย่าง ใดๆ อันเกิดจากการเอาทรัพย์ไปโดยละเมิดหรือการทำให้ทรัพย์ของผู้อื่นเสียหายนั้น

2. กรณีละเมิดเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต

เมื่อมีการทำละเมิดเป็นเหตุให้เสียหายแก่ชีวิต ผู้ได้รับความเสียหายโดยตรง ก็คือ ผู้ถูกทำ ละเมิดจนถึง แก่ความตาย จึงมีปัญหานั้น่าสนใจว่าจะสามารถ เรียกค่าสินไหมทดแทน “ค่าแห่ง ชีวิต” ที่ต้องสูญเสียไปของผู้ตายได้หรือไม่ และบุคคลที่เกี่ยวข้องสัมพันธ์กับผู้ตายจะเรียกค่า สินไหมทดแทนความเสียหายทางจิตใจที่ต้อง สูญเสียบุคคลอันเป็นที่รัก ได้หรือไม่ ซึ่งเป็นปัญหา เกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนความเสียหายอันมิใช่ ตัวเงิน ซึ่งความเสียดังกล่าวศาลไทยยังไม่ยอมรับ ตามนัยคำพิพากษาที่ 2816/2528 (เนติ .) ดังที่กล่าวมาแล้ว

กรณีละเมิดเป็นเหตุให้เสียหายต่อชีวิตนั้นอาจ เรียกค่าสินไหมทดแทนความเสียหายอัน เป็นตัว เงินซึ่งอาจแยกพิจารณาดังนี้

2.1 หากผู้ถูกละเมิดตายทันที ค่าสินไหมทดแทน ตาม ปพพ. มาตรา 443 วรรค หนึ่ง ได้แก่

1) ค่าปลงศพ ซึ่งก็คือค่าใช้จ่ายในการจัดงานศพตามประเพณี และ

2) ค่าใช้จ่ายอันจำเป็นอย่างอื่นซึ่งเกี่ยวข้องกับการตายของผู้ตายโดยเรียกได้ตาม สมควร ตามจำเป็น และตามฐานะของผู้ตายผู้มีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนข้างต้นก็คือ ผู้มีอำนาจ หน้าที่ จัดการศพ ได้แก่ ทายาท

2.2 หากผู้ถูกละเมิดมิได้ตายทันที ปพพ. มาตรา 443 วรรคสอง ให้เรียกค่าสินไหมทดแทน

1) ค่ารักษาพยาบาล และ

2) ค่าขาดประโยชน์ทำมาหาได้ เพราะไม่สามารถประกอบกิจการงานได้ ถ้าผู้เสียหาย มิได้ประกอบกิจการงานใดก็ เรียกค่าเสียหายนี้ไม่ได้ ทั้งนี้ ค่าขาดประโยชน์ทำมาหาได้ตามปพพ. มาตรา 443 วรรคสอง เรียกได้กระทั่งผู้ถูกละเมิดตาย เท่านั้น (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4352/2550) หลังจากตาย แล้วอาจเรียกค่าเสียหายได้ตามมาตราอื่น เช่น ค่าขาดประโยชน์จากแรงงานของผู้ตายตาม ปพพ. มาตรา 445

สิทธิเรียกค่ารักษาพยาบาล และค่าขาดประโยชน์ทำ มาหาได้ เพราะไม่สามารถประกอบกิจการงาน กรณีผู้ถูกละเมิดมิได้ตายทันทีนี้ เป็นสิทธิของผู้ถูกละเมิดที่เป็นผู้เสียหายโดยตรง ซึ่งมีสิทธิเรียกร้องก่อนตาย และเมื่อตายสิทธิดังกล่าวย่อมตกทอดเป็นมรดกแก่ทายาท

หากมีผู้มีสิทธิได้รับการอุปการะจากผู้ตาย ย่อมมีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทน คือค่าขาดไร้อุปการะตาม ปพพ. มาตรา 443 วรรคสาม จำกัดเฉพาะผู้มีสิทธิได้รับการอุปการะเลี้ยงดูตามกฎหมาย จากผู้ตาย จึงมี สิทธิ เรียกค่าขาดไร้อุปการะ ตามมาตรานี้ได้ทั้งในปัจจุบันและในอนาคต โดยไม่จำเป็นต้องคำนึงว่ามีการอุปการะ กัน จริง หรือไม่และไม่ต้องคำนึง ถึงฐานะของผู้มีสิทธิได้รับอุปการะ (คำพิพากษาศาล ฎีกา ที่ 215/2513, 412 - 413/2515, 1153 - 1155/2520, 7119/2541, 7458/2543)

ส่วนหากมีผู้ขาดแรงงานอันเป็นคุณของผู้ตายผู้นั้นมีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทน คือค่าขาดแรงงาน ตาม ปพพ. มาตรา 445 จึงมีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อการขาดแรงงานได้ ทั้งนี้ “ความผูกพันตามกฎหมายจะต้องทำการงานให้เป็นคุณแก่บุคคลในครัวเรือนหรืออุตสาหกรรมของบุคคลภายนอก” น่าจะหมาย ถึงความผูกพันตามที่กฎหมายบัญญัติ เช่น สามัญภรรยาที่มีหน้าที่ช่วยเหลืออุปการะซึ่งกัน และกัน (ปพพ. มาตรา 1461) หรืออาจเป็นความผูกพันตามสัญญาที่กฎหมาย บังคับให้ เช่น ความผูกพันตามสัญญาจ้าง แรงงาน (คำ พิพากษาศาล ฎีกา ที่ 1047/2522, 3983/2528)

3. กรณีละเมิดเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัย

กรณีละเมิดเป็นเหตุให้ผู้เสียหายได้รับความเสียหายแก่ร่างกายหรืออนามัยซึ่งหมายถึงความเป็นอยู่โดยปกติสุขปราศจากโรคภัยอันตรายทั้งปวง นั้น ปพพ. มาตรา 444 ให้สิทธิผู้เสียหายเรียกค่าสินไหม ทดแทนความ เสียหายดังต่อไปนี้

3.1 ค่าใช้จ่ายซึ่งผู้เสียหายต้องเสียไป หมายถึงค่าใช้จ่ายต่างๆ เพื่อการเยียวยาให้กลับคืนสู่ฐานะเดิม เช่น ค่ารักษาพยาบาล ค่าพาหนะไปกลับโรงพยาบาล ค่าจ้างคนมาเลี้ยงบุตร เป็นต้น

3.2 ค่าเสียหายเพื่อการเสียความสามารถประกอบการงานไม่ใช่ ขาดประโยชน์ทำมาหาได้ (loss of earning) คำว่า “งาน” ในที่นี้ จึงอาจรวมถึงงานที่มีใช้การจ้างงาน โดยมีค่าจ้างตอบแทน เช่น แม่บ้านถูกทำละเมิดเป็นเหตุให้ไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ แม่บ้านได้เช่นเดิมและไม่จำเป็นต้องหมายความว่าถึงงานวิชาชีพที่ต้องทำประจำอาจเป็นงานพิเศษชั่วคราว ทั้งนี้ การเสียความสามารถประกอบการงานนั้น ไม่ว่าจะทั้งหมด หรือบางส่วนโดยเรียกได้ทั้งในปัจจุบัน และในอนาคตที่แน่นอน ซึ่งหมายถึง ความสามารถซึ่งโดยปกติคนทั่วไปจักต้องมีอยู่ และใช้เพื่อประกอบการงานในภายหน้า แม้ว่าในปัจจุบัน จะยังไม่ประกอบการงานก็ตาม (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6303/2547)

2.7.2 แนวความคิดเกี่ยวกับค่าเสียหายเชิงลงโทษ (Punitive Damages)

ความหมายของค่าเสียหายในเชิงลงโทษ ค่าเสียหายในเชิงลงโทษ (Punitive Damages) อาจเรียกอีกอย่างหนึ่งได้ว่าค่าเสียหาย เพื่อเป็นเยี่ยงอย่าง (Exemplary Damages) ค่าเสียหายชนิดนี้มีชื่อเรียกหลายอย่าง เช่น “Punitive”, “Exemplary” และ “Vindictive” Damages หรือ Smart Money ซึ่งหมายถึงค่าเสียหายในเชิงลงโทษเช่นเดียวกัน⁷⁴

โดยทั่วไปคำว่าค่าเสียหายในเชิงลงโทษหมายความว่า ค่าเสียหายซึ่งกำหนดให้เป็นส่วนที่เพิ่มเติมขึ้นจากค่าสินไหมทดแทนความเสียหายตามธรรมดา อันมีสาเหตุมาจากลักษณะการกระทำของจำเลยที่ประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง (Wanton) ประมาทเลินเล่อโดยจงใจ (Reckless) เจตนาชั่วร้าย (Malicious) หรือมีลักษณะกดขี่ข่มเหง (Oppressive) ตามการร้องทุกข์ของโจทก์เป็นค่าเสียหายที่ กำหนดให้ผู้ละเมิดต้องใช้แก่ผู้เสียหาย เพื่อตอบแทนความรุนแรงแห่งพฤติการณ์ของการกระทำละเมิดโดยมีวัตถุประสงค์ที่จะลงโทษผู้ละเมิด ซึ่งมีพฤติการณ์จงใจไม่นำพาต่อกฎหมายและสิทธิของบุคคลอื่น ทั้งนี้ การกำหนดค่าเสียหายแบบนี้เป็นหลักการของระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ โดยเฉพาะและได้รับการยอมรับว่าเป็นค่าเสียหายที่ต้องการลงโทษจำเลย และขณะเดียวกันก็เป็น การป้องกันไม่ให้ผู้อื่นกระทำตาม

2.7.2.1 ลักษณะสำคัญของค่าเสียหายเชิงลงโทษ ได้แก่⁷⁵

⁷⁴ คัมภีร์ แก้วเจริญ. (2526). ค่าเสียหายในคดีละเมิด. วารสารกฎหมายจุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย เล่ม 3 ปีที่ 7. หน้า 29-30.

⁷⁵ ปริญญาวัน ชมเสวก. (2550). ค่าเสียหายเชิงลงโทษในคดีละเมิด. วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 22-23.

1. เป็นค่าเสียหายที่กำหนดเพื่อลงโทษผู้กระทำละเมิด เพื่อปรามมิให้กระทำมิชอบ เช่นนั้นอีกและขณะเดียวกันยังเป็นเชิงอย่างแก่ผู้อื่นมิให้กระทำตามด้วย
2. ฝ่ายโจทก์ไม่จำเป็นต้องพิสูจน์ค่าเสียหายในส่วนนี้เพราะศาลจะเป็นผู้พิจารณากำหนดเองตามความเหมาะสม โดยคำนึงถึงลักษณะความร้ายแรงแห่งละเมิด สภาพและปริมาณความเสียหายที่โจทก์ได้รับ ตลอดจนฐานะทางเศรษฐกิจของจำเลย
3. เป็นค่าเสียหายที่เพิ่มเติมขึ้นนอกเหนือจากค่าเสียหายที่ชดใช้ทดแทนความเสียหายจริง แต่ในบางคดีอาจไม่ปรากฏความเสียหายจริง ศาลก็อาจจะกำหนดแต่ค่าเสียหายเชิงลงโทษนี้ให้เพียงอย่างเดียวก็ได้
4. ศาลจะกำหนดให้เฉพาะกรณีละเมิดที่มีพฤติการณ์รุนแรง มีลักษณะการกระทำ เช่นเดียวกับคดีอาญาเช่น การใช้กำลังทำร้ายข่มขู่ หลอกหลวง น้อฉล ซึ่งผู้ละเมิดมุ่งหมายให้เกิดความกระทบกระเทือนต่อจิตใจของผู้เสียหาย หรือมุ่งหมายให้ผู้เสียหายอับอายหรือถูกเหยียดหยาม นอกจากนี้ค่าเสียหายชนิดนี้จะกำหนดขึ้นในกรณีที่พฤติกรรมของผู้กระทำละเมิดมีความชั่วร้ายมาก โดยเป็นการจงใจกระทำละเมิดทั้ง ๆ ที่รู้ว่าหากกระทำไปจะก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น แต่ก็มีได้ใส่ใจกับผลของการกระทำนั้น ซึ่งได้แก่การกระทำละเมิดโดยจงใจ (Willful) การประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง (Gross Negligence) การกระทำที่ขาดความยับยั้ง (Wanton) กระทำละเมิดโดยสะเพร่าไม่ใช้ความไตร่ตรองกระทำโดยไม่คำนึงถึงผลที่ตามมา (Reckless) กระทำละเมิดโดยมีเจตนาชั่วร้าย ต้องการให้ผู้อื่นได้รับอันตราย (Malicious) หรือ กระทำละเมิดโดย วิธีการกดขี่ข่มเหงผู้อื่น (Oppressive) เป็นต้น

2.7.2.2 วัตถุประสงค์ของค่าเสียหายเชิงลงโทษ

วัตถุประสงค์ถือเป็นปัจจัยสำคัญต่อการกำหนดค่าเสียหายเชิงลงโทษ เนื่องจากการกำหนดค่าเสียหายชนิดนี้ผู้ตัดสินจะนำวัตถุประสงค์มาพิจารณาว่าควรกำหนดเป็นจำนวนเท่าใด จึงจะสามารถทำให้วัตถุประสงค์ดังกล่าวบรรลุผลได้

1. การลงโทษจำเลยผู้กระทำละเมิด (Punishment)

วัตถุประสงค์นี้ถือเป็นส่วนสำคัญสำหรับการกำหนดค่าเสียหายเชิงลงโทษ เพราะเมื่อผู้ใดกระทำละเมิดโดยมีพฤติกรรมที่แสดงให้เห็นถึงความชั่วร้ายภายในจิตใจ โดยไม่แยแสใส่ใจถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้อื่น และไม่ว่าความเสียหายนั้นจะเป็นจำนวนมาก หรือน้อยเพียงใด ค่าเสียหายเชิงลงโทษจะถูกกำหนดเพิ่มเติมขึ้นอีกส่วนหนึ่งจากค่าเสียหายที่โจทก์พิสูจน์ได้เพื่อเป็นการลงโทษผู้กระทำละเมิดให้มีความเข็ดหลาบจนไม่หวนกลับมาทำพฤติกรรม เช่นเดิมอีก อย่างไรก็ตาม แม้ในการกำหนดค่าเสียหายชนิดนี้จะพิจารณาถึงความชั่วร้ายภายใน จิตใจของผู้กระทำเป็นสำคัญ แต่การกระทำละเมิดใดที่ ผู้กระทำละเมิด ได้รับบทลงโทษทางกฎหมายที่เหมาะสมและเพียงพอแล้ว

ค่าเสียหายเชิงลงโทษก็จะไม่จำเป็นสำหรับกรณีนั้น แต่ถ้าเห็นว่าผู้กระทำละเมิดมีพฤติกรรมที่สมควรได้รับการลงโทษ แต่ไม่ว่าด้วยเหตุใดก็ตามที่ทำให้เขารอดพ้นจากบทลงโทษหรือได้รับบทลงโทษที่ไม่เหมาะสมกับพฤติกรรมดังกล่าว และมีความเป็นไปได้ว่าหากผู้นั้นไม่ได้รับการลงโทษที่เหมาะสม ก็อาจจะหวนกลับมาทำละเมิดด้วยวิธีการเช่นเดิมอีก การกำหนดค่าเสียหายเชิงลงโทษย่อมมีความจำเป็นสำหรับกรณีเช่นนั้นมาก⁷⁶

2. การป้องปรามมิให้จำเลยหรือผู้ใดมีพฤติกรรมเช่นเดียวกันในภายภาคหน้า (Deterrence)

วัตถุประสงค์อีกประการหนึ่งของค่าเสียหายเชิงลงโทษ คือเพื่อป้องปรามมิให้เกิดพฤติกรรมเช่นเดียวกันนี้อีก และไม่เพียงแต่ป้องปรามจำเลยเท่านั้น การกำหนดค่าเสียหายเชิงลงโทษยังเป็นการป้องปรามผู้ที่มีความคิดที่จะกระทำพฤติกรรมเช่นนั้นให้ได้เห็นผลของคำตัดสินและเกิดความเกรงกลัวจนต้องยับยั้งพฤติกรรมดังกล่าวมิให้เกิดขึ้นได้อีกด้วย ซึ่งศาลเห็นว่าวัตถุประสงค์นี้มีอิทธิพลเหนือการลงโทษเพราะเป็นวิธีป้องกันมิให้เกิดพฤติกรรมเลียนแบบ โดยพฤติกรรมที่ต้องการป้องปรามจะถูกส่งตรงไปยังผู้ที่คิดจะกระทำละเมิดให้ได้เห็นเป็นเชิงอย่างโดยรับรู้ได้เป็นวงกว้างในสังคม อย่างไรก็ตาม วัตถุประสงค์ข้อนี้จะสามารถนำไปใช้ให้เกิดประสิทธิภาพได้หรือไม่ขึ้นอยู่กับว่าสามารถนำตัวผู้กระทำผิดมาตัดสินให้รับผิดชอบในค่าเสียหายเชิงลงโทษได้หรือไม่ เพราะหากไม่สามารถทำให้ผู้นั้นรับผิดชอบในค่าเสียหายเชิงลงโทษได้ ข้อความที่ต้องการส่งไปยังคนในสังคมก็จะมีประสิทธิภาพเพียงพอ ดังนั้น สิ่งจำเป็นที่จะทำให้วัตถุประสงค์ข้อนี้บรรลุผลได้คือ ผู้เสียหายที่ถูกกระทำละเมิดควรมานาคดีที่ผู้กระทำผิดมีความชั่วร้ายกระทำละเมิดโดยไม่ใส่ใจกับความเสียหายที่เกิดขึ้นมาฟ้องร้องในทางแพ่ง มิฉะนั้นก็จะไม่สามารถตัดสินค่าเสียหายเชิงลงโทษให้เป็นเชิงอย่างแก่ผู้อื่นได้

2.7.2.3 หน้าที่อื่นของค่าเสียหายเชิงลงโทษ

แม้ในศาลส่วนใหญ่จะคำนึงถึงเพียงการลงโทษและการป้องปรามเป็นวัตถุประสงค์ที่สำคัญและเป็นเหตุผลอันสมควรสำหรับการกำหนดค่าเสียหายชนิดนี้ แต่แท้จริงแล้วค่าเสียหายเชิงลงโทษยังทำหน้าที่อื่น ๆ อีกหลายประการประกอบไว้อยู่ภายใต้การกำหนดค่าเสียหายชนิดนี้ด้วยซึ่งหน้าที่เหล่านั้นได้แก่

1. รักษาความสงบสุขในสังคม เมื่อผู้ใดจงใจกระทำการอันมิชอบจนก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่นผู้เสียหายอาจต้องการแก้แค้นให้ผู้นั้นได้รับความเสียหายในทำนองเดียวกันกลับคืนซึ่งอาจนำไปสู่การขัดแย้งระหว่างเอกชนและทำให้เกิดความไม่สงบในสังคมได้ ดังนั้นค่าเสียหาย

⁷⁶ Charles T. Mc Cormick. *Damages*. Minnesota : West Publishing Company, 1980. p. 275.

เชิงลงโทษจึง เป็นมาตรการปราศจากความรุนแรง ซึ่งสามารถระงับความ โกรธแค้นของผู้เสียหายได้ อีกทางหนึ่ง เนื่องจากค่าเสียหายเชิงลงโทษจะตกเป็นของผู้เสียหายแต่ผู้เสียหายจะได้รับไว้ทั้งหมด หรือนั่นสุดแล้วแต่ว่ากฎหมายในพื้นที่ที่การกระทำละเมิดเกิดขึ้นจะกำหนดไว้อย่างไร

2. จูงใจให้มีการนำคดีมาฟ้องร้อง ในกรณีเมื่อมีการกระทำละเมิดเกิดขึ้นและมีความเสียหายเพียงเล็กน้อย ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการละเมิดนั้นมักจะไม่นำคดีมาฟ้องร้อง เนื่องจาก ค่าเสียหายที่พิสูจน์ได้จะเป็นจำนวนน้อยไม่คุ้มค่ากับภาระค่าใช้จ่ายในการฟ้องร้องที่สูง จึงเป็นเหตุ ที่ทำให้ไม่มีการนำคดีมาฟ้องร้อง และผู้กระทำละเมิดก็ยังคงทำพฤติกรรมที่น่าตำหนินั้นต่อไป แต่ เมื่อมีการกำหนดค่าเสียหายเชิงลงโทษ ค่าเสียหายชนิดนี้จะทำหน้าที่เป็นสิ่งที่จูงใจให้ผู้เสียหายนำคดี มา ฟ้องร้อง ส่งผลให้ผู้กระทำละเมิดที่มีพฤติกรรมชั่วร้ายและน่าตำหนิต้องรับผิดชอบใช้ทั้งในส่วน ค่าเสียหายที่พิสูจน์ได้และค่าเสียหายเชิงลงโทษ และยังสามารถป้องปรามคนในสังคมมิให้มี พฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมเช่นนี้อีกในภายภาคหน้าได้อีกด้วย

3. ชดเชยความเสียหายที่ไม่สามารถชดเชยได้ บุคคลมีสิทธิอยู่สองประเภทคือ สิทธิอันอยู่ใน กองทรัพย์สิน กับสิทธิที่อยู่นอกเหนือกองทรัพย์สิน ความเสียหายทั้งหลายที่เกิดขึ้น โดยละเมิด นั้นส่วนใหญ่มักทำลายสิทธิในกองทรัพย์สินซึ่งก็สามารถชดเชยได้ด้วยค่าเสียหายที่พิสูจน์ได้ แต่ สำหรับสิทธิที่อยู่นอกเหนือกองทรัพย์สินหรือที่เรียกว่าความเสียหายในทางศีลธรรม เช่น ค่าเสียหายที่ต้องเศร้าโศกเสียใจนั้น กลับมีปัญหากเกิดขึ้นว่าค่าเสียหายที่พิสูจน์ได้จะสามารถชดเชย ความเสียหายที่เกิดขึ้นได้อย่างแท้จริงหรือไม่ เนื่องจากความเสียหายในทางศีลธรรมไม่สามารถตี ราค่าเป็นเงินได้และเงินก็ไม่สามารถที่จะลบล้างความเสียหายที่เกิดขึ้นในจิตใจนั้นได้ แต่อย่างไรก็ ดีเมื่อเห็นว่าเงินไม่สามารถชดเชย ความเสียหายในทางศีลธรรมได้แล้วจะไม่คำนวณค่าเสียหายใน ส่วนนี้ให้ดูจะไม่ยุติธรรมเท่าใดนัก

4. ค่าเสียหายเชิงลงโทษจึงสามารถเข้ามาทำหน้าที่ชดเชยความเสียหายที่ไม่สามารถชดเชย ได้แม้จะไม่สามารถทำให้กลับมาเป็นปกติได้ก็ตาม แต่เรียกว่าดีที่สุดที่จะสามารถชดเชยได้แล้ว จึง อาจกล่าวได้ว่าค่าเสียหายที่พิสูจน์ได้อาจชดเชยความเสียหายได้ในระดับพื้นฐาน เพียงเท่าที่ ผู้เสียหายพิสูจน์หรือศาลใช้ดุลยพินิจพิจารณาได้ แต่สำหรับค่าเสียหายเชิงลงโทษจะสามารถ ทดแทนความเสียหายในส่วนของจิตใจ ความเศร้าโศกเสียใจ ความทุกข์ทรมาน หรือความอับอาย ขายหน้าได้ ในระดับที่ลึกซึ้งยิ่งกว่า

5. ค่าทนายความของโจทก์ แม้ว่าค่าเสียหายเชิงลงโทษจะไม่มีหน้าที่ในการชดเชยความเสียหาย แต่ปัจจัยหนึ่งที่น่าเข้ามาใช้ในการพิจารณาคัดสินใจกำหนดจำนวนค่าเสียหายเชิงลงโทษ คือ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีของโจทก์ซึ่งรวมถึงค่าทนายความของโจทก์ด้วย ดังนั้น จึงกล่าวได้ว่า ค่าเสียหายเชิงลงโทษทำหน้าที่ในการชดเชยค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีของโจทก์ได้อีกทางหนึ่งด้วย

2.7.2.4 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับพฤติการณ์ที่ให้อำนาจในการกำหนดค่าเสียหายเชิงลงโทษ⁷⁷

การกระทำผิดกฎหมายในทางแพ่งนั้น ให้สิทธิผู้เสียหายที่จะฟ้องเรียกค่าเสียหายได้ อย่างเต็มที่เท่าที่ตนต้องเสียหายจากการกระทำของผู้อื่น แต่ไม่ใช่ทุกกรณีที่ผู้เสียหายจะได้รับการชดเชยค่าเสียหายเชิงลงโทษ เนื่องจากกรณีที่ได้รับความเสียหายชนิดนี้จะต้องมีลักษณะหรือมีบางส่วนของพฤติการณ์ที่ซ้ำเติมให้รุนแรงขึ้น เช่น การจงใจ (Willfulness), ความประมาทเลินเล่อ อย่างร้ายแรง (Gross Negligence) เจตนาร้าย (Maliciousness) ความประมาทเลินเล่อโดยจงใจ (Recklessness) การกดขี่ข่มเหง (Oppression) การกระทำที่ไร้ศีลธรรม (Outrageous Conduct) การสบประมาท (Indignity) การดูหมิ่น (Contumely) การดูถูก (Insult) การฉ้อโกง (Fraud) หรือการฉ้อโกงอย่างร้ายแรง (Gross Fraud) เป็นต้น หากไม่มีองค์ประกอบเหล่านี้อย่างใดอย่างหนึ่ง ค่าเสียหายที่ได้รับก็ต้องถูกจำกัดแต่เพียงค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายที่แท้จริงเท่านั้น เนื่องจากค่าเสียหายเชิงลงโทษนี้ถูกใช้ เป็นเครื่องมือทางกฎหมายสำหรับการลงโทษ ไม่ใช่เพื่อชดเชยความเสียหาย ด้วยเหตุนี้จึงต้องการองค์ประกอบสำคัญที่เห็นเด่นชัดของการ กระทำผิดโดยรู้สำนึก (Conscious wrongdoing) อยู่เสมอและคำที่ใช้อธิบายองค์ประกอบสำคัญนี้อยู่บ่อยมากก็คือ “เจตนาร้าย” (Malice) ดังนั้น ถ้าเพียงแต่ “เจตนาร้ายโดยทางอ้อม” (Implied Malice) หรือเพียงแต่ประมาทเลินเล่อ (Negligence) เท่านั้นยังไม่เป็นการเพียงพอ

ในส่วนของเจตนาร้ายที่ทำให้ผู้กระทำต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายเชิงลงโทษนั้นหมายถึง การกระทำที่ก่อให้เกิดเจตนารมณ์ของการทำให้เกิดความเสียหายหรือเจตนารมณ์ของการไม่คำนึงถึงโทษทางอาญา เจตนาร้ายอันแท้จริงมีอิทธิพลบางประการที่เป็นสาเหตุให้กระทำละเมิดลงไปเป็นการกระทำที่ประสงค์ต่อผลร้ายโดยตรงต่อโจทก์หรือ ไม่คำนึงถึงโทษทางอาญาที่ตนต้องได้รับหากไปล่วงละเมิดสิทธิของเขา นอกจากนี้ความประมาทเลินเล่อโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง พอที่จะชี้ให้เห็นได้ว่าผู้กระทำซึ่งเป็นบุคคลที่มีเหตุผลและมีความคิดตามธรรมดาได้ละเมิดสิทธิของผู้อื่น โดยไม่คำนึงถึงสิทธิของเขา แนวความคิดส่วนมากก็จะยอมรับให้มีการกำหนดค่าเสียหายเชิงลงโทษได้ อย่างไรก็ตาม ไม่ใช่ว่าการกระทำที่ประมาทเลินเล่ออย่าง ร้ายแรงจะสามารถกำหนดค่าเสียหายเชิงลงโทษได้ทุกกรณี แต่ความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงนั้นจะต้องเพียงพอที่จะแสดงให้เห็นชัดถึงการขาดความระมัดระวังโดยสิ้นเชิง และต้องมีลักษณะทางอาญาบางประการ บางคดีอาจต้องเห็นได้ชัดว่าเป็นความไม่สุจริต ซึ่งดูเหมือนจะทำ ๆ กับ กรณีเจตนาชั่วร้าย หรือความประมาทเลินเล่อโดยจงใจ

⁷⁷ Kenneth R. Redden. *Punitive Damages*. Charlottesville Michie, 1980. p. 23.

ความประมาทเลินเล่อโดยจงใจ (Recklessness) ความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง (Gross Negligence) และการจงใจ (Wilfulness) เหล่านี้แสดงให้เห็นถึงความรู้สึกละเลย โดยรู้และมีอยู่ในขณะนั้นว่า ความเสียหายต้องเป็นผลมาจากการกระทำผิด หรือจากการละเว้น กระทำตามหน้าที่ ดังนั้น โดยปกติแล้ว ความไม่รู้ไม่สามารถนำมาใช้เป็นองค์ประกอบสำคัญของการกระทำผิด โดยรู้สึกละเลยหรือการจงใจโดยไม่คำนึงถึงผลในระดับที่จะยืนยันการกำหนด ค่าเสียหายเชิงลงโทษได้ยิ่งไปกว่านั้น ค่าเสียหายเชิงลงโทษไม่ได้ให้อำนาจในกรณีการละเมิดนั้น ได้กระทำลงโดยไม่มีเจตนาโดยเข้าใจผิด โดยความรู้หรือโดยถูกข่มขู่ ดังนั้น บุคคลจะไม่ต้องรับผิดชอบ ค่าเสียหายเชิงลงโทษ ถ้าเขากระทำไปโดยสุจริต (Good faith) ภายใต้ความสำนึกต่อหน้าที่หรือสิทธิที่ผิดโดยปราศจากเจตนาอย่างใด ๆ ที่จะข่มขู่หรือหลอกลวง หรือปราศจากการกดขี่ ข่มเหงอย่างแท้จริง นอกจากนี้การที่ผู้กระทำไม่สามารถคิดไปถึงผลที่อาจจะเกิดขึ้นจากการกระทำของเขานั้น ไม่ได้เป็นการบ่งบอกว่าเป็นการไม่ใส่ใจในความรู้สึกละเลยแต่อย่างใด ซึ่งทำให้เขาไม่ต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายเชิงลงโทษเช่นกัน

2.8 สรุป

จากการศึกษามาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารรถประจำทางจะเห็นได้ว่าประเทศไทยได้ให้ความสำคัญต่อการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารประจำทางพอสมควร ดังจะเห็นได้จากมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องหลายฉบับ เพียงยังขาดรายละเอียดบางส่วนและการบังคับใช้หรือการควบคุมตามกฎหมายยังไม่เข้มงวดเท่าที่ควรจะเป็น แต่อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยยังขาดมาตรฐานในการให้ความคุ้มครองที่สำคัญอีกหลายประการ ไม่ว่าจะเป็นมาตรฐานความปลอดภัยของตัวรถโดยสารประจำทาง และพนักงานประจำรถซึ่งเป็นที่มาของอุบัติเหตุจำนวนมาก ไม่ว่าจะเป็นรถโดยสารประจำทาง และรถร่วมบริการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ และของบริษัทขนส่ง จำกัด รวมทั้งมาตรฐานการให้บริการ และการให้ข้อมูลสำคัญที่ผู้โดยสารจำเป็นต้องทราบ มาตรฐานของสถานีรถโดยสาร รวมทั้งการช่วยเหลือและเยียวยาผู้โดยสารที่ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ซึ่งจะได้พิจารณาโดยละเอียดในบทที่ 4 ต่อไป